



TERRITORIOS

Memoria de una búsqueda apasionada

URBANOS

ANTONIO FONT ARELLANO

TERRITORIOS URBANOS. *Memoria de una búsqueda apasionada*

TERRITORIOS URBANOS. *Memoria de una búsqueda apasionada*

- I. Antonio Font Arellano
- II. Secció Vallès del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
- III. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès
- IV. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)

Primera edición: febrero de 2015

Reimpresión: enero de 2016

© Antonio Font Arellano, 2015

© Los autores de los textos de prólogos

© Los autores de las ilustraciones

© Iniciativa Digital Politècnica, 2015

PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA EDICIÓN //

Antonio Font Arellano

COORDINACIÓN, DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN //

Marisol Jiménez Rivera y Julio Alan Latre Cabrera

11#Hutong Studio // e-mail: 11th.hutong@gmail.com

DOCUMENTACIÓN //

**Marisol Jiménez Rivera, Julio Alan Latre Cabrera, Víctor Díaz-Asensio García,
Irene González García, Luis Salguero Rodríguez, Laura Hidalgo Martín, Marta
Vergés Riu**

EDICIÓN //

Iniciativa Digital Politècnica

Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC

Jordi Girona 31, Edifici Torre Girona, Planta 1, 08034 Barcelona

Tel.: 934 015 885 // www.upc.edu/idp // e-mail: info.idp@upc.edu

PRODUCCIÓN //

QP Print

Comadrán 7, nave C4, 08210 Barberà del Vallès (Barcelona)

Depósito legal: B-5740-2015

ISBN: 978-84-9880-518-5

A mi familia, a mis amigos, a mis colegas.

Gracias.

*TERRITORIOS URBANOS. Memoria de una
búsqueda apasionada // ÍNDICE*

PRESENTACIÓN INSTITUCIONAL	05
<i>Victor Seguí, Director ETSAV</i>	
<i>Carles Llop, Director del DUOT (UPC)</i>	
<i>Ricard Pié, Cap de la Secció DUOT - ETSAV</i>	
PRÓLOGOS I	08
<i>Francesco Indovina, IUAV</i>	
<i>Nuno Portas, Manuel Fernandes de Sá</i>	
<i>y Álvaro Domingues, FAUP</i>	
INTRODUCCIÓN	10
Territorios Urbanos. Memoria de una búsqueda apasionada	
EXPLORACIONES TERRITORIALES // 01	
PRÓLOGOS II	16
<i>Oriol Nel-lo, Facultat de Geografia (UAB)</i>	
<i>Joaquín Sabaté, DUOT (UPC)</i>	
PRESENTACIÓN I	18
1997 // Anatomía de una Metrópoli discontinua: La Barcelona metropolitana	21
2005 // Transformaciones urbanizadoras recientes en el Área y Región Metropolitanas de Barcelona 1977 - 2000	31
2004 // La Explosión de la Ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de La Europa Meridional	37
2007 // Nouvelles geographies de la production et la consumation dans le domaine de la Region Metropolitaine de Barcelone	45
2012 // Urban Planning Patterns of Economic Activities	63

PLANES Y PROYECTOS // 02

PRÓLOGOS III	86
<i>José Luis Gómez Ordoñez, Universidad de Granada</i>	
<i>Juli Esteban, arq. Dr. Honoris Causa de la UPC</i>	
<i>Jon Montero, arq. URL - La Salle Barcelona</i>	
<i>Joan Trullen, Director del IERMB</i>	

PRESENTACIÓN II 90

2003 // Planeamiento Urbanístico: De la controversia a la renovación	93
---	----

Planes y Proyectos (excepto Barcelona ciudad)	106
---	-----

*BCN: PROYECTOS Y
POSICIONAMIENTOS // 03*

PRÓLOGOS IV 160

<i>Josep M^a Vilanova, DUOT (UPC)</i>	
<i>Ramon Folch, president de ERF. Vice-President del CCHU</i>	

PRESENTACIÓN III 162

2004 // Región urbana de Barcelona: de la Ciudad Compacta a los Territorios Metropolitanos	165
---	-----

Planes y Proyectos	180
--------------------	-----

2012 // Repensar BCN: Hacia un urbanismo para la crisis	193
--	-----

Posicionamientos	198
------------------	-----

DOCENCIA DEL URBANISMO // 04

PRÓLOGOS V 202

<i>Miquel Domingo, LUB, ETSAB - UPC</i>	
<i>Miquel Corominas, DUOT (UPC)</i>	
<i>José Luis Oyón, DUOT (UPC)</i>	
<i>Isabel Castiñeira, DUOT (UPC)</i>	

PRESENTACIÓN IV 206

2007 // L'Ensenyament de la Urbanística: Interdisciplinarietat i especificitat	209
---	-----

CURRÍCULUM TEMÁTICO // ANEXO

//01

En nom de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès de la Universitat Politècnica de Catalunya, expresso el meu reconeixement i recolzament a la iniciativa, de la secció del Vallès del DUOT, de publicar la memòria sobre l'activitat acadèmica i professional, dels últims quaranta-sis anys, del catedràtic d'Urbanística Antonio Font Arellano, amb motiu de la seva jubilació i nomenament com a professor emèrit, donat el valor que la seva contribució, com a docent, investigador i acadèmic, representa per a l'Escola.

Des de la meua incorporació l'any vuitanta, veig el professor Antonio Font lligat al destí de l'Escola. Passant, des dels inicis "heroics" en els barracons de la Mancomunitat fins a la ubicació actual. Cal destacar, també, dos aspectes complementaris: el primer, que va contribuir d'una manera continuada i decisiva en les assemblees, comissions, reunions de tot tipus, sense fugir de l'esforç que representava, amb la força dels seus arguments, a la gestació dels nostres trets diferencials, els que remarquen la nostra singularitat com a escola; i, el segon, amb la decisió més transcendent de la seva etapa com a director, a l'inici dels vuitanta, amb la cerca del "lloc" per a nosaltres com a escola, del qual gaudim en l'actualitat i des d'on, físicament, ens projectem cap al futur com a institució universitària.

La seva influència en la secció i en l'Escola, basada en l'exemple com a docent/recercador, i l'abast/temàtica dels seus treballs de recerca i professionals permeten visualitzar de nou una possibilitat esmentada amb anterioritat al si de l'Escola, que el temps ha permès madurar i potser a hores d'ara podríem començar a pensar en la nostra Escola com la futura Escola Tècnica Superior Metropolitana de Barcelona. UPC Barcelona Arch.

Víctor Seguí Santana

Director de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès

Practicar l'urbanisme és projectar els canvis dels entorns vitals per fer-los més habitables i, en conseqüència, més funcionals i eficients. La pràctica del projecte de ciutat, és a dir, el projecte urbanístic, solament es pot fer des d'una actitud atenta i curiosa per comprendre la realitat: social i espacial. Social perquè són les persones les que generen, amb els seus modes de vida, les estructures i la forma urbana. Espacial, perquè és en l'espai de les estructures i de les formes urbanes on veiem els efectes tangibles de la construcció social.

En una formulació ben pròpia d'Antonio Font (la definició programàtica del màster central del nostre departament), queda clar que parlar de ciutat és pensar en els tres àmbits del projecte en el qual treballem els urbanistes: el lloc, la ciutat, el territori.

Així doncs, com a director del grup de recerca i com a pedagog de la trajectòria professional i universitària dels qui hem estat amb Antonio Font durant un bon grapat d'anys, podem ressaltar que sempre ens ha posat l'accent en el lliscament entre escales quan hem treballat en el projecte de ciutat. El seu treball també així ho ha reflectit. Per fer-ho, tant la predisposició prèvia com a persona i com a intel·lectual que viu la ciutat des de la consciència social i el compromís, com la disposició per enfrontar la transformació de l'espai des del projecte, constitueixen la seva praxi de l'urbanisme. Tot un referent en les actituds, les formes i els procediments que fan escola.

En la història de la urbanística i dels seus mestres, hom pot valorar els que s'han caracteritzat per la seva contribució als estudis urbans, o bé per la seva condició de planners o en la planificació territorial. Específicament, en el nostre context, hom pot valorar també aquells que s'han caracteritzat per la pràctica del projecte urbà, entre d'altres expressions de la capacitat professional.

Revisar les aportacions d'Antoni Font suposa adonar-se de la sinapsi entre les neurones de la urbanística (en els espais intermedis de les escales) i els temes dels projectes. En efecte, això és així perquè sempre busca com a fonament de les propostes entendre bé la naturalesa del problema, i d'ací formular els preceptes projectuals que espacialitzen la transformació urbana i territorial.

Les seves formulacions de propostes o de la pedagogia de l'urbanisme sempre contenen la mirada influïda per una formació sistèmica que sap relacionar els fenòmens urbans des de diferents camps disciplinaris i una capacitat analítica extremament rigorosa per polir fins al detall els arguments de comprensió i de descripció de la realitat. Tanmateix, destaca, sobretot, una sensibilitat especial per fer comprensible la complexitat dels territoris contemporanis. Tot un guia per a la construcció dels mètodes propis per projectar des de l'urbanisme.

El conjunt del llibre mostra les traces corticals d'un tronc processual de l'obra acadèmica i dels plans i projectes; una expressió del treball organitzat, descrit amb una gran minuciositat, com l'urbanisme que practica i que ens agrada: un urbanisme meticulós.

Carles Llop i Torné

Director del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori

Des que en Manuel de Solà Morales ens va obrir les portes del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona (LUB) el 1975, vaig quedar sota la tutela de l'Antonio Font. En Miquel Domingo es va encarregar de la Rosa Barba. La Rosa i jo ens havíem conegut al despatx d'en Joan Antoni Solans treballant en la revisió del Pla Comarcal de Barcelona de 1953. Quan el 1972 l'Administració franquista va decidir arxivar el document i ens vam quedar sense feina, el nostre objectiu va ser completar la nostra formació teòrica a la Universitat. Entrar en el LUB fou quelcom més, anar a aprendre ensenyant.

La primera tasca docent fou de professors ajudants en Urbanisme I, en un programa sobre la construcció urbana de Barcelona, en el programa que més tard acabaria essent es "Deu lliçons de Barcelona". L'exercici havia de ser un dibuix de la ciutat, un mapa a escala 1/10.000 en què es veïés la força del lloc, el pes de la història, les formes de creixement i el valor dels projectes. A mi em van encarregar una classe sobre cartografia. Mai no ho he passat tan malament. No en sabia res. Ens reuníem cada setmana per repassar els nostres avenços. No recordo com va anar aquella classe, però tinc clar quins han estat els efectes d'aquella iniciació. La meva tesi doctoral va centrar-se en la cartografia i l'Antonio Font va ser el meu director, tal com havia estat en relació als meus primers passos com a docent.

Pocs anys després, el 1979, es va plantejar la necessitat d'anar a colonitzar l'Escola d'Arquitectura del Vallès (ETSAV), una delegació de la de Barcelona, que, superat un primer moment, s'estava consolidant com una altra escola. Situada a la perifèria de la perifèria, en barracons, l'ETSAV reclamava una ensenyança diferent, que tingués a veure amb el lloc. L'Antonio Font, en José Luis Oyón i jo érem els responsables dels dos primers cursos. El primer bevia d'aquell inici i passava pel dibuix de tres plànols: la història, les formes de creixement i els projectes de construcció de les ciutats mitjanes catalanes. El segon curs era metodològic, els materials pel per al projecte urbà. Un i altre estaven carregats d'aquella precisió pròpia dels discursos de l'Antonio Font. Des d'aquella condició de perifèria desangelada, la solidesa i rigorositat d'aquell "castellano viejo", estàvem fent escola. Les circumstàncies el van empènyer a la direcció i a afrontar el trasllat del centre, d'una terra de ningú a Sant Cugat del Vallès. L'escola semblava definitivament assentada.

El nou edifici, un exercici de malabarisme econòmic i arquitectura d'ofici, va permetre afrontar un projecte acadèmic nou. L'Antonio, que havia portat el discurs urbanístic des de Barcelona a la xarxa de ciutats mitjanes, en el nou projecte es planteja investigar sobre la ciutat innombrable, la ciutat de les perifèries, la ciutat metropolitana. Per primer cop, la recerca i la docència es posen en paral·lel. Fins aleshores el discurs docent alimentava la recerca; a partir d'ara, la Universitat pren tota la seva dimensió.

La docència de grau consolidava el seu discurs, fent un pas endavant, aprofitant el canvi del pla d'estudis i l'aparició del Taller d'Arquitectura i Projecte (TAP), per, a partir de la incorporació al TAP VI de l'Antonio, "urbanitzar l'ensenyament de projectes", pensar l'arquitectura des de la ciutat. Paral·lelament, l'Antonio s'introdueix en l'estudi de l'explosió de la ciutat, en el treball comparat dels processos d'expansió de la ciutat contemporània.

Quan miro els atlas sobre els quals l'Antonio està treballant en aquests darrers anys, no puc deixar de pensar en aquells primers dibuixos amb què em vaig iniciar en la urbanística, en la condició espacial del discurs de la ciutat, en el compromís territorial, en la precisió i exhaustivitat com a principis, en la recerca de les dimensions físiques dels problemes socials, econòmics o ambientals. En definitiva, en les responsabilitats de la nostra feina i en la formació de nous professionals.

Aquest llibre, la memòria d'una trajectòria acadèmica i professional, per mi és un altre atlas, un portolà redactat des de l'experiència de qui ha navegat per mars molt diversos, en temps de bonança i amb temporal, que més que un inventari és un full de ruta per continuar navegant. Per ell, possiblement és un port per descansar i tornar a sortir a la mar, pels demés és el diari de bitàcola per continuar.

Ricard Pié Ninot

Cap de la Secció Departamental del DUOT - Vallès

Conosco Antonio Font da molti anni, ho seguito alcuni dei suoi molti lavori, specialmente quelli che si riferivano all'area metropolitana di Barcellona, ci è capitato di essere insieme in Commissione di discussione di tesi di dottorato, abbiamo fatto un lavoro insieme di un certo rilievo internazionale: "L'explosió de la ciutat" (una mostra che ha girato molto in Spagna e Italia, con un catalogo multilingue editato più volte in varie occasioni). Tutte queste diverse esperienze, comprese delle ottime cene nella sua bella casa in compagnia di sua moglie Plàcida, mi hanno permesso di apprezzare non solo il senso di amicizia che Antonio trasmette, ma anche il suo atteggiamento positivo e propositivo nei riguardi della città e dell'organizzazione del territorio, che tiene conto sia della dimensione storica che della cultura del luogo.

Antonio mi è sempre apparso persona precisa e riflessiva; i suoi ragionamenti sono sempre molto documentati e riflettono conoscenza approfondita delle questioni trattate, ma queste doti, si accompagnano, inaspettatamente, con una sorta di "spericolatezza" creativa. I suoi progetti i suoi lavori hanno un forte elemento di creativa, sia che si tratti della sistemazione dell'area intorno all'aeroporto di Barcellona, sia che si tratti di attivare una ricerca.

8 *Ho potuto misurare questa spericolatezza proprio nella ricerca che abbiamo fatto insieme a Nuno Portas su "Explosão da Cidade", e che Antonio ha coordinato. Ci vuole molto coraggio e soprattutto molto capacità a mettere insieme dodici gruppi di lavoro che si occupavano di dodici diverse città e riuscire a produrre un risultato che fosse, soprattutto, coerente e comune come impostazione e come documentazione. Il risultato non sono state dodici monografie scoordinate, ma piuttosto un insieme di analisi che seguivano un'unica impostazione. Sfolgiando il catalogo si vede chiaramente il lavoro di impostazione e la perseveranza con cui è stato eseguito. Il risultato di questa ricerca è apparso rilevante: il fenomeno dell'esplosione della città, fuori dal suo perimetro, è apparso un modalità non solo comune alle situazioni esaminate, ma configurava un modo nuovo di "fare" città e metropoli. Nel momento nel quale la "questione" urbana necessità di una rivisitazione questo contributo ha dato frutti.*

Non è comune trovare nello stesso studioso capacità analitica, innovazione prospettica e mano ferma di organizzatore, Antonio ha mostrato, ai miei occhi, di possedere questo mix. La stessa impressione ho ricavato studiando i suoi lavori sull'area metropolitana di Barcellona, i suoi primi studi iniziano negli anni '70, e soprattutto leggendo uno degli ultimi lavori che ha diretto su questa area (Patrons urbanistics de le activitats econòmiques. Regió metropolitana de Barcelona), ricerca non solo accurata, ma densa di osservazioni interessanti come l'individuazione di "corridoi", in funzione di riorganizzazione del territorio.

Questo ultimo lavoro mi permette di accennare alla sua attività di organizzatore della ricerca nell'università. Il lavoro appena citato,

infatti, risulta opera dell'equipe di ricerca della Cattedra di Urbanistica dell'ETSAV. Io credo che di Antonio sia un buon professore (cosa che ho capito dalle sue conferenze, sempre puntuali e di ampio raggio, non ho mai seguito una sua lezione) ma anche un buon organizzatore di ricerca all'interno dell'Università, con la capacità di motivare i suoi collaboratori. Nei nostri paesi le università stanno attraversando un periodo non proprio felice: mezzi e uomini scarseggiano, programmi incerti, riforme discutibili. Ma sono importanti, dentro questa situazione, persone come Antonio che pur nelle difficoltà fanno andare avanti la macchina di formazione delle nuove generazioni.

Antonio va in pensione e contemporaneamente viene nominato Professore emerito; andare in pensione quando si fa un lavoro con passione e si è in grado di continuarlo a fare, sembra una ingiustizia, ma bisogna adattarsi (si trova sempre modo di continuare, anche se in forme diverse, questa è la mia esperienza). Essere nominato Professore emerito mi sembra un dovuto riconoscimento del lavoro fatto. Così come penso che il presente volume rappresenta non un omaggio, ma un modo per tenere memoria di un lavoro, di una prospettiva e di un pensiero.

Francesco Indovina

Istituto Universitario di Architettura di Venezia IUAV

Caro amigo, agora Professor Emérito da Universitat Politècnica de Catalunya,

Na escola do Porto, como antes, na de Lisboa (desde os anos 60), vivemos uma relação privilegiada com Bohigas, Moneo e Solà, no âmbito do desenvolvimento dos estudos e práticas arquitectónicas e urbanísticas exigidas pelos ambientes pré e pósdemocráticos da Península Ibérica.

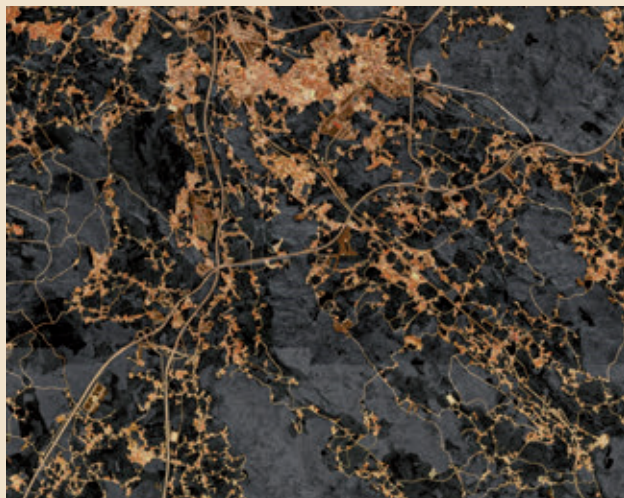
É já neste tempo de complexidade e esperança que os Centros de Estudos Urbanos ganharam identidades internas crescentes e aprofundaram as suas relações com o exterior europeu.

Devemos então a Antonio Font a primeira iniciativa de juntar “escolas mediterrânicas” e contextos urbanos com antecedentes comuns mas agora caracterizados pelas expansões urbanas “entrecidades”. O projecto “Explosão da Cidade”, que percorreu uma dezena de territórios e que originou uma exposição e um catálogo científico, além de aproximar os nossos investigadores das realidades urbanas emergentes, também aproximou outros países europeus e sulamericanos.

Esta mútua experiência implica também preocupações partilhadas na “formação permanente” dirigida aos actores urbanísticos e às suas práticas locais (não só dirigidas a arquitectos), e que se mantiveram no pensamento e na prática das nossas escolas.

Bem haja Antonio!

Nuno Portas, Manuel Fernandes de Sá y Álvaro Domingues
Faculdade de Arquitectura de Porto



TERRITORIOS URBANOS. Memoria de una búsqueda apasionada.

Con motivo de mi jubilación académica y nombramiento como Profesor Emérito de la Universitat Politècnica de Catalunya, la Sección Vallès de nuestro Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori ha promovido la realización y publicación de este libro-memoria sobre mi actividad académica y profesional a lo largo de los últimos cuarenta y seis años (1968-2014).

Su título, *Territorios urbanos. Memoria de una búsqueda apasionada*, quisiera reflejar tanto una intencionada mirada hacia las actuales características del fenómeno urbano –al menos en nuestro mundo occidental– como encuadrar el conjunto de los principales trabajos de investigación, de proyecto o de docencia representativos de mi trayectoria académica y profesional.

Trayectoria que ha supuesto la búsqueda constante, más allá de arquetipos y modelos, de la “ciudad real”, de sus modalidades y de los problemas de su configuración física, como expresión de los condicionantes socioeconómicos a lo largo del tiempo y punto de partida para la discusión de las políticas e instrumentos adecuados para su positiva transformación.

Como el lector podrá ver, el primero de los capítulos del libro trata de presentar los principales trabajos de investigación por nosotros realizados en este período, mayoritariamente centrados en la Región Metropolitana de Barcelona, a través de algunos textos representativos de sus contenidos. La génesis de la formación de la estructura espacial metropolitana, las modalidades de las formas de su crecimiento, su evaluación cuantitativa y la de los diversos usos metropolitanos, y, finalmente, la comparación con otras regiones urbanas del sur de Europa, han sido los temas de carácter general de estudio que han presidido nuestros trabajos en buena parte de este período.

Más recientemente también, y a través de nuestra participación en dos proyectos europeos de investigación, la mirada se ha detenido más específicamente en las Áreas Especializadas de las Actividades Económicas metropolitanas, en su localización y en las formas tradicionales de su organización, pero también prestando especial atención a las modalidades recientes, tanto en términos de localización como en sus características morfológicas y funcionales, como punto de partida para su ordenación territorial y de políticas, estrategias, y proyectos tipo para su regeneración integral.

En el segundo capítulo, y de manera fundamentalmente gráfica, se presenta el conjunto de los principales Planes y Proyectos que a lo largo de este período he tenido la oportunidad de dirigir, o en los que he participado, con grupos y plataformas profesionales diferentes, agrupados por su diversa naturaleza de ordenación territorial, municipal o de proyecto urbano, tratando de explicar brevemente en cada uno de ellos los problemas urbanos y proyectuales propios. Por la obligada limitación editorial, dado su número, su contenido se ha reducido a un breve texto de encuadre y a alguna de las imágenes de propuesta, con las referencias bibliográficas o documentales para su eventual consulta.

Un tercer capítulo se dedica, por su especificidad geográfica, a aquellos proyectos urbanos cuya referencia es la ciudad de Barcelona y que corresponden a momentos tan diferentes, sucesivamente, como los de la oposición al urbanismo franquista, los de la “reconstrucción de la ciudad” de la restauración democrática, los de la etapa olímpica o los más recientes del urbanismo neoliberal.

De esta última etapa, y en el marco de la crisis política y económica de 2008 hasta hoy, se recoge también un reciente artículo de opinión publicado en la prensa diaria, y algu-

nos pequeños textos de posicionamiento respecto a algunos de los principales temas urbanísticos municipales actuales.

Finalmente, el último capítulo está dedicado a mi docencia en el campo del Urbanismo, como actividad ininterrumpida a lo largo de este tiempo, tanto en las enseñanzas de grado en las escuelas de Arquitectura de Barcelona y del Vallès, o puntualmente como profesor invitado en la de Valladolid, o en las de posgrado, en los cursos de doctorado o de máster en nuestra Universidad, o como profesor invitado en la Carlos III de Madrid, o la Autónoma de Barcelona.

La dedicación preferente en la enseñanza de grado al proyecto urbano residencial, tanto desde la teoría como del ejercicio proyectual, queda reflejada en la publicación que recoge la práctica docente de tantos años. En la de posgrado, reflejada aquí solo a través de las portadas de las publicaciones de algunos de los talleres realizados, la apuesta también por un análisis territorial en profundidad, como punto de partida de unos proyectos de intervención más complejos, y el ensayo de nuevas miradas e instrumentos de intervención.

Al repasar ahora mi trayectoria investigadora, proyectual y docente a lo largo de tantos años, van apareciendo en el recuerdo las personas con las que he tenido la oportunidad de trabajar y las instituciones con las que he colaborado, y que al compartir con ellas la autoría de muchos de los trabajos, su orientación o consejo, resulta necesario dejar constancia aquí.

De manera cronológica, en primer lugar, mi pertenencia desde su fundación –septiembre de 1968– al Laboratorio de Urbanismo (LUB) de la Escuela de Arquitectura de Barcelona, con mi agradecimiento al magisterio del profesor Manuel de Solá-Morales i Rubió, y de mis colegas de Laboratorio, Joan Busquets, Miquel Domingo y José Luis Gómez Ordóñez, con los que he compartido tantos trabajos y tantas cuestiones urbanísticas sobre nuestro entorno.

También desde los inicios de la carrera en el ámbito profesional de la arquitectura y el urbanismo, con mis entrañables amigos Juli Esteban y Jon Montero, y más puntualmente con Josep M. Carreras, economista, desde nuestro Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU), y entre los años 1968 y 1995, fecha del último trabajo realizado conjuntamente. Además del proyecto y ejecución de algunas edificaciones públicas y privadas –en las que destacan las capacidades diseñadoras de Jon–, el trabajo más representativo del Taller durante aquellos años ha sido la redacción de un importante conjunto de Planes Generales de Ordenación Urbana de municipios de las provincias de Barcelona y de Girona, así como de Planes Parciales y Especiales de Reforma Interior y Mejora Urbana, algunas veces como concreción de aquella ordenación municipal.

Un tipo de actividad siempre en controversia, con sus luces y sus sombras, que a lo largo del tiempo ha ido adquiriendo una creciente complejidad en la necesaria consideración de nuevas miradas más allá de la ordenación espacial y su configuración física, que ha obligado a la exploración de nuevos contenidos e instrumentos en los planes y proyectos urbanos, y a una continuada reflexión disciplinar, buena expresión de la cual son las exitosas contribuciones editoriales de nuestro colega Juli.

Retomando el orden cronológico, de los diez primeros años de intensa dedicación al LUB y a la Escuela de Arquitectura de Barcelona, guardo un especial recuerdo de la colaboración en la tarea docente con los entonces jóvenes profesores como Rosa Barba, Ricard Pié, José Luis Oyón, o estudiantes, como Miquel Corominas y Joaquín Sabaté.

Desde mi adscripción en 1978 a la Escuela de Arquitectura del Vallès –localizada primero en unos pabellones en los terrenos de la Mancomunidad Sabadell-Terrassa y a partir de los inicios de los noventa en un nuevo edificio en Sant Cugat del Vallès– comenzó una nueva

etapa con la asunción de nuevas responsabilidades, en un contexto geográfico y social bastante diferente a la Barcelona compacta tradicional, lo que obligaba a abrir una nueva mirada hacia el territorio metropolitano.

Allí, los primeros años de docencia, tras la obtención de la Cátedra de Urbanística en 1983, estuvieron centrados en los cursos introductorios y en el desarrollo del proyecto docente "Instrumentos de Proyección Urbana", con la colaboración de los profesores Ricard Pié, José L. Oyón y Carles Llop.

Después, con el nuevo Plan de estudios 1993 de la Escuela del Vallès, mi actividad docente de grado ha estado centrada en la dirección del "Taller Arquitectura-Proyecto" (TAP VI) como modalidad autóctona en la enseñanza proyectual, en la que durante diecisiete cursos (1994-1995 a 2011-2012) hemos compartido la experiencia docente profesores del Departamento de Proyectos Arquitectónicos como Jaume Freixa, Xavier Montsalvatge, Lluís Comerón, Enric Massip, Santi Soto, Manuel Sánchez V., Margarita Jover, Mariona Benedito, Andrés Martínez o Jordi Costa, y de nuestro Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, como Sara Bartumeus, Adolf Sotoca, Toni Casamor, Joan Forgas, Daniel Calatayud, Xavi Matilla o Carles Teixidor, y, especialmente, Isabel Castiñeira, con la que he compartido tantos trabajos docentes de grado y de posgrado. De todos ellos, y de la multitud de estudiantes que hemos tenido, he aprendido mucho más de lo que yo haya podido realmente enseñar.

En cuanto a la docencia de posgrado, los cursos de doctorado entre las dos escuelas públicas barcelonesas, y puntualmente en otras universidades del Estado, y la dirección de nuestro Máster en Proyección Urbanística, compartiendo la coordinación de los cursos con los profesores y amigos Joaquín Sabaté y Miquel Corominas, y la ayuda de algunos profesores de nuestro Departamento, de profesores universitarios de otras materias y de algunos profesionales de reconocido prestigio. Enseñanza de posgrado encuadrada en el European Master in Urbanism (EMU), en la que han colaborado puntualmente también colegas de las otras universidades integradas, como Bernardo Secchi, Paola Viganó, Marcel Smets, Han Meyer, Nuno Portas, Alvaro Domingues, etc.

En relación a la tarea de investigación propiamente dicha, inicialmente con los profesores Carles Llop y Josep M. Vilanova, y a partir de una beca de Formación del Personal Investigador de 1986, trabajamos en la elaboración de un Atlas Metropolitano de Barcelona, que fue el origen de nuestro libro *La Construcció del Territori Metropolità*, publicado en 1999, y las excelentes tesis doctorales de ambos.

La necesidad de contrastar nuestros estudios con los de otras regiones urbanas del sur de Europa fue el punto de partida de una larga y extensa colaboración con diferentes colegas y grupos de investigación internacionales. Debemos especial reconocimiento a los profesores Francesco Indovina y Nuno Portas, que compartieron conmigo la dirección de la investigación universitaria "La Explosión de la Ciudad", inicialmente preparada para el Fórum Universal de las Culturas Barcelona 2004, y al resto de los coordinadores de los trece equipos: Pedro George y Sofía Morgado (Lisboa), Manuel Fernández de Sá y Álvaro Domingues (Oporto), René Bourrey (Marsella) y Stéphane Bosc (Montpellier), Corinna Morandi y Paola Pucci (Milán), Gianni Franz (Bolonia), Francesco Gastaldi (Génova), Atilio Belli y Michelangelo Russo (Nápoles), Laura Fregolent y Michelangelo Savino (Véneto), Ramón López-Lucio (Madrid), Enrique Giménez (Valencia) y Xavier Unzurrunzaga (Donostia), así como a todos los colaboradores de cada equipo.

La investigación, convertida en exposición, ha recorrido buena parte de las ciudades y regiones participantes. Su catálogo, resumen de la investigación, ha sido reeditado en tres ocasiones, una en Bolonia (2005) y dos en Madrid, estas últimas a cargo de los ministerios de Vivienda (2007) y de Asuntos Exteriores (2011) para sus programas internacionales de difusión cultural.

Los trabajos de análisis territorial sobre nuestra Región Metropolitana, en el seno de nuestro Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV, han sido sucesivamente actualizados hasta fecha reciente, y se han visto completados con nuevos contenidos de investigación, poniendo ahora el foco en las actividades económicas metropolitanas, como ha sido la evaluación cuantitativa de los diferentes usos y actividades, el estudio específico de las de la producción, la distribución y el consumo, y los patrones urbanísticos en los que ellas se materializan.

Trabajos que bajo mi dirección han desarrollado fundamentalmente, casi desde hace quince años, las arquitectas Lorena Maristany y Silvia Mas, con la importante colaboración temporal de la doctora arquitecta Lorena Vecslir, y de algunos jóvenes arquitectos y estudiantes becarios.

En paralelo a los trabajos propiamente de investigación, también hemos desarrollado una larga e importante tarea de asistencia técnica de proyectos y estudios para la Generalitat de Catalunya y diferentes ayuntamientos del país, a través de convenios de colaboración con nuestra Universidad que, de manera resumida, también, se presentan en este libro.

Durante todos estos años ha sido relevante la participación en cursos y seminarios, comités de evaluación, oposiciones, etc. en diversas universidades extranjeras por invitación de colegas amigos, de los que guardo un especial recuerdo, además de los anteriormente citados: Luigi Mazza, Arturo Lanzani, Federico Oliva, Favio Curti y Alesandro Balducci del Politécnico de Milán (Leonardo), Álvaro Domingues y Manuel Fernández de Sá (Oporto), Philippe Panerai, Jean Michel Leniaud y Patrick Le Galès (París), Philippe Dufieux (Lyon), Patsi Healey (Newcastle), Michael Hebbert (Manchester), Michael Neuman (Texas, ahora en Sidney) y un largo etcétera.

Obviamente, también de algunos profesores de las escuelas de arquitectura españolas, como Luis Moya, Ramón López-Lucio, Luis F. Alonso y José M. Ezquiaga (Madrid), Pablo Arias, Luis Recuenco, Ramón Queiro, Victoriano Sainz (Sevilla), Pepe Cebrián (La Coruña), Enrique Giménez (Valencia), Juan Luis de la Riva y Alfonso Álvarez M. (Valladolid), Iñaki Galarraga (San Sebastián), Joaquín Casariego y Eduardo Cáceres (Canarias) y en la de Barcelona, además de los ya citados, el añorado maestro Manuel Ribas, Ángel Martín, Xabier Eizaguirre, Estanislao Roca, Ana Zahonero y tantos otros con los que he tenido menor relación, así como Enric Batlle, Ferran Navarro y Joan Solà de nuestra Escuela del Vallès.

Finalmente, en los últimos tres años, y como miembro del Comité Ejecutivo del Consell Consultiu de l'Habitat de l'Ajuntament de Barcelona, he participado en la discusión sobre algunas de las líneas de la política urbanística municipal y de sus principales proyectos, en la que he intentado aportar mi opinión y criterio, aunque con escasa incidencia en la toma de decisiones. Sin embargo, las sesiones de discusión con algunos de sus miembros, especialmente con Carlos Ferrater, Ramón Folch, Joan Majó, Carles Llop, Andreu Ullied, Ginés Alarcón, etc. y con los diferentes responsables técnicos municipales, han merecido realmente la pena.

Por fin, un recuerdo de todas aquellas personas que a lo largo de estos años, aunque no queden aquí recogidos sus nombres, profesores, estudiantes, personal de la administración y servicios de la Universidad, que me han acompañado tan eficazmente en mi trabajo. A todos ellos mi agradecimiento. Pero no sería justo cerrar esta memoria sin señalar especialmente a Marta Vergés, durante tantos años amiga y secretaria de nuestra Sección Departamental del Vallés, sin la cual buena parte de esta trayectoria no habría sido ni posible ni tan comfortable.





//01

**EXPLORACIONES
TERRITORIALES**

L'urbanisme com a voluntat de coneixement i servei

El dia 20 de gener de l'any 2006, Antonio Font participà en la jornada Els Plans Directors Urbanístics de Catalunya. Una nova generació de plans. La trobada tenia per objectiu debatre el balanç dels primers dos anys de funcionament del Programa de Planejament Territorial i explicar els objectius dels Plans Directors Urbanístics que el Govern de la Generalitat havia començat a impulsar. Inicialment, s'havia previst de celebrar l'acte al Col·legi d'Arquitectes, però en aquell moment esperançat la demanda d'inscripció va ser tan aclaparadora que es va haver de traslladar a un dels auditoris del Palau de la Música. Tot i les sis-centes places disponibles, molta gent es va quedar fora i va haver de seguir els debats en una pantalla instal·lada al foyer.

Antonio Font hi intervingué per presentar els avenços del Pla Director de la Conca d'Òdena, que el Govern li havia encarregat de dirigir. Va començar per explicar com el procés de metropolitanització estava engendrant a Catalunya (i no només a Catalunya) una "nova territorialitat", unes noves configuracions espacials que no tenien precedents. Per fer front a les oportunitats i a les amenaces que se'n derivaven, deia, els vells instruments urbanístics no són ni adequats, ni suficients. Calia, doncs, una nova voluntat política, una nova visió i uns nous estris per orientar les transformacions en curs. I, finalment, augurava que les circumstàncies fessin possible dotar-se d'aquells mitjans legislatius i de planejament necessaris, d'aquelles noves eines que la millor tradició del pensament territorial i urbanístic català feia tant que reclamava per tal d'orientar i corregir les dinàmiques del procés d'urbanització.

Si recordo aquesta intervenció –circumstancial, si ho voleu– de fa prop d'una dècada és perquè em sembla que recull prou bé alguns dels trets principals de les preocupacions i de la trajectòria d'Antonio Font. En primer lloc, l'interès pel coneixement del territori i, en particular, per les formes dels assentaments. Un interès que té connexió amb els treballs pioners del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, a partir del qual Font ha realitzat contribucions senyeres per a la comprensió de les dinàmiques espacials: de les anàlisis sobre el procés de metropolitanització a l'entorn de Barcelona als estudis de morfologia urbana en aquest àmbit; dels càlculs sobre el consum de sòl a l'ambiciós estudi internacional L'explosió de la ciutat. Per a l'autor, la comprensió profunda del funcionament del territori és punt de partida, premissa essencial, per a qualsevol acció posterior.

Ara bé, per Antonio Font, aquesta preocupació per l'anàlisi territorial, rigorosa i precisa fins a l'escrúpol, no constitueix pas una finalitat en si mateixa. El reconeixement territorial és certament un primer pas imprescindible, però ho és com a mitjà per conèixer una diagnòsi que permeti intervenir: actuar, amb les eines pròpies del planejament urbanístic, per tal d'endregar les pul-

sions espontànies en l'ús del territori i orientar-les en benefici de la col·lectivitat. La seva executòria de més de quatre dècades en el camp del planejament urbanístic confirma la tossudesa amb què ha perseguit aquests objectius: a través del planejament municipal (Celrà, Vilafranca del Penedès, Mollet, Girona, Barberà del Valès...), i, sempre que ha estat possible, a través del planejament supramunicipal, del qual ha esdevingut un dels principals impulsors –teòric i pràctic– entre nosaltres (Palencia, Conca d'Òdena, Jaizquibel, Camp de Tarragona...).

Tanmateix, per tal de ser viables, aquests plans requereixen d'un impuls administratiu i, en darrer terme, polític. D'aquí el tercer tret que emergeix amb claredat, penso, d'aquella intervenció en el Petit Palau. La noció que l'urbanista no té només la responsabilitat d'analitzar el territori i de fer propostes per a la seva gestió, sinó que ha de contribuir a crear les condicions culturals i polítiques per tal que aquells projectes puguin arribar a realitzar-se. L'habilitat de posar les seves propostes a disposició de la col·lectivitat que haurà de debatre-les, adaptar-les i dur-les a la pràctica esdevé, així, al costat de la capacitat d'analitzar el territori i d'oferir camins per ordenar-ne els usos, la tercera qualitat necessària en la tasca de l'urbanista.

He tingut l'oportunitat de seguir durant molts anys, de prop i de lluny, la trajectòria d'Antonio Font. He estat lector i editor dels seus textos; plegats hem fet alguna desena de cursos i conferències; he tingut ocasió de conèixer de primera mà diversos dels estudis i les tesis doctorals que ha dirigit; m'ha correspost impulsar, tramitar i, en algunes ocasions, defensar, des de l'Administració, plans elaborats per ell. En considerar-lo ara, amb la perspectiva del temps, crec que d'aquest recorregut en despenen diversos trets essencials: la voluntat de rigor en l'anàlisi, la capacitat de proposta en el planejament, l'habilitat de donar a conèixer les pròpies idees i, finalment, la preocupació per l'interès general. D'aquesta manera, en uns temps en què l'urbanisme és, tant sovint, expressió de prejudicis infundats, d'afirmació vanitosa d'autoria i de submissió als interessos particulars, l'itinerari d'Antonio Font ens apareix com un exercici de voluntat de coneixement, de col·laboració en un projecte comú i de servei a la col·lectivitat. Són, certament, trets destacats i difícils de trobar. Coincideixen tots ells en la trajectòria d'Antonio Font i això justifica que aquesta sigui ara objecte de reconeixement i d'homenatge.

Oriol Nel·lo i Colom

Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

Pensar, una y otra vez, un mismo proyecto

El contenido de este libro me exime de insistir en la extraordinaria capacidad intelectual, en el valor y rigor de los trabajos como profesor e investigador de Antonio Font. Se trata seguramente de la persona que más, más insistentemente y con mayor profundidad ha aportado al conocimiento de nuestros territorios metropolitanos. Es una dedicación que confiamos no finalice con lo resumido en estas páginas, sino que siga ofreciéndonos durante los próximos años reflexiones tanto o más fecundas de las que tanto precisamos en estos momentos de incertidumbre. Porque si algo caracteriza de manera clara estos trabajos de Antonio Font, es aquella afirmación que hacía Alvar Aalto sobre su propia obra, que toda la vida la había dedicado a pensar, una y otra vez, un mismo proyecto. Es precisamente esa estricta coherencia en su empeño de desvelar las claves en la comprensión de una ciudad, Barcelona, y su ámbito cada vez más extenso, la que caracteriza años de estudio, de planes y proyectos.

Antonio es uno de los integrantes de aquel reducido equipo de personas que elabora una de las explicaciones más ricas del proceso de construcción de la ciudad: las formas estructurales del crecimiento urbano. Una investigación que deviene programa académico innovador de tan notable potencia interpretativa, que aún sigue alimentando, medio siglo más tarde, estudios e intervenciones, así como cursos académicos en diferentes escuelas de arquitectura. Tal y como se reconoce en la introducción de una reciente reimpresión revisada y ampliada de aquel programa, muchos profesores han contribuido a completar y extender aquel estudio seminal. Lo han hecho a través de su participación en asignaturas y tesis doctorales. Pero creo que ninguno como Antonio y su equipo ha extendido y actualizado dicha reflexión a escala metropolitana, ha indagado en las características y los condicionantes de esas nuevas formas de crecimiento de la ciudad que ha explotado, que se ha extendido sobre un amplio territorio siguiendo patrones que resulta imprescindible desvelar si queremos afrontar con garantías su ordenación.

Toda una carrera académica ha dedicado Antonio Font a este empeño, inoculando su pasión a muchos y cualificados colaboradores. Y todo ello se ha traducido en la dirección de varias tesis doctorales, exposiciones y proyectos, pero muy fundamentalmente en una rica serie de publicaciones (de las que aquí se recoge una pequeña muestra). Son hitos sucesivos que persiguen con una singular coherencia ese esfuerzo de profundizar, una y otra vez, en un mismo proyecto, el que permita reconocer para re proyectar las formas de construcción metropolitana.

Pero más allá del relieve del investigador, del profesor o del profesional, me gustaría destacar lo que valoro aún más: la excelencia de una persona que ha marcado sucesivas generaciones de estudiantes o profesores, que hemos tenido la suerte de encontrar en él una referencia.

Tuve la fortuna de arrancar mi carrera académica con él, mi compromiso con la enseñanza en el que, sin habérselo dicho explícitamente, tanto peso ha tenido y tiene. Recuerdo su liderazgo desde el primer día en un grupo de profesores con distinto nivel de experiencia. A todos nos demanda una intensa participación en los talleres y asimismo en las clases teóricas. Pero eso sí, todos, y no solo los jóvenes (él es el primero que da ejemplo), se someten a intensas sesiones de debate en las que muestran, una y otra vez, sus avances en la construcción de las clases que tienen encomendadas, semanas antes de impartirlas. Su contenido se discute detalladamente, incluso después de presentadas. Todos los profesores de esa época crecen con esa exigencia, y a la vez tutela, en esa construcción colectiva del conocimiento. Esta resulta tan patente, que caracteriza el típico comentario por los pasillos de la Escuela: "Ahí van los de urbanismo", cuando todos nos dirigimos en solidaria procesión, jueves y viernes, semana tras semana, a atender a las explicaciones en el aula de cualquier compañero.

Muchas otras han sido las deudas acumuladas en una extensa trayectoria compartida, desde aquellos primeros cursos hasta los más recientes, pasando por la construcción conjunta de programas de posgrado y doctorado. Pero en todas esas ocasiones, ese intenso nivel de exigencia que se ha mantenido hasta hoy, Antonio lo ha acompañado del compromiso personal, asumiendo como el primero, cualesquiera de los cometidos en que nos empeñáramos.

Discreción, nobleza y ejemplo son rasgos de esa excelencia a la que me refería. Discreción rayana en el estoicismo, en un rigor casi monacal, con el que se caracterizaban los primeros integrantes de aquel Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Nobleza, de castellano (que no viejo). Antonio ha mantenido siempre un elevado nivel de exigencia universitaria, pero lo ha hecho de manera rotundamente clara, con todo y con todos, exigiendo, o criticando, aquello que considera razonable, aunque siempre de cara y nunca por detrás.

Y, finalmente, ejemplo. Antonio exige, y mucho, en cualesquiera de los desempeños académicos compartidos. Pero siempre es el primero en asumir ese mismo nivel de compromiso que demanda. Con el paso de los años, como castellano experimentado, se ha hecho selectivo con los tiempos, rechazando con un "ufff" aquello que imagina no podrá asumir con la dedicación y profundidad que desearía. Pero superada esa instancia, podemos estar seguros de que si acepta, se entrega a fondo. Es por ello que las personas en las que ha alimentado una creciente admiración y respeto por esa discreción, nobleza y ejemplo, nos resistimos a entender este libro como una simple mirada hacia atrás, hacia una rica tarea acumulada. Queremos verlo, en cambio, como un balance para tomar impulso, como una expresión de su voluntad de continuar comprometido en ese mismo proyecto que ha perseguido con empeño, una y otra vez.

Joaquim Sabaté Bel

Catedrático de Urbanismo del DUOT. ETSAB. UPC

Baajo este genérico título se recogen en este primer capítulo un conjunto de artículos representativos de los principales trabajos de análisis realizados sobre nuestra Región Metropolitana de Barcelona.

Siguiendo la propia trayectoria investigadora de nuestro Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV que he tenido el honor de dirigir, en un primer momento se elabora, junto con los profesores Carles Llop y Josep M. Vilanova, la construcción de un atlas sobre la Región Metropolitana de Barcelona, básicamente centrado en el proceso de su morfogénesis y en el reconocimiento de las diferentes tramas urbanas que la integraban.

A partir de ese primer trabajo en la segunda mitad de los años ochenta, se abordó la elaboración de una cartografía, ahora ya digital, que permitiera visualizar el proceso en diferentes momentos (1977, 1980, 1984 y 2000), discutir los modelos de su crecimiento, analizar sus diferentes "territorios morfológicos" y ponerlos en relación con los "espacios de articulación" y los "espacios inciertos" metropolitanos.

Posteriormente, ya con las arquitectas Lorena Maristany, Silvia Mas y Lorena Vecslir y una larga lista de nuestros sucesivos colaboradores, abordamos el intento de cuantificación de las Transformaciones Urbanizadoras en el Área y la Región Metropolitanas entre 1977 y 2000, en colaboración con los Servicios Técnicos del Área Metropolitana de Barcelona, con el objetivo de evaluar el peso de la urbanización dispersa y de los diferentes usos del suelo y de la edificación.

La necesidad de contrastar los fenómenos y características de nuestra región urbana con otras del sur de Europa fue el origen del seminario internacional desarrollado entre los años 2000 y 2004 en diferentes ciudades de Portugal, Francia, Italia y de nuestro país, y que dio origen a la investigación universitaria internacional "La Explosión de la Ciudad", preparada para el Fórum Universal de las Culturas Barcelona 2004, resumida en forma de libro y de exposición, y luego ampliamente divulgados a nivel internacional.

Sin abandonar el enfoque morfológico característico de nuestros trabajos de investigación, pero abordando ahora más específicamente los procesos de crecimiento y las morfotipologías de los asentamientos especializados de las actividades económicas metropolitanas, nuestra contribución al Proyecto Europeo Interreg III MEDOCC, a través del Institut d'Estudis Territorials de la Generalitat de Catalunya, puso el énfasis en las "nuevas geografías de la producción, la distribución y el consumo", con especial atención a las recientes modalidades de este tipo de asentamientos especializados en nuestra Región Metropolitana.

Finalmente, y entre los años 2010 y 2012, para el Proyecto Europeo CREPUD-MED, de nuevo con el citado Instituto y formando parte de la contribución catalana a dicho proyecto internacional, el estudio más específico de las Áreas Especializadas Industriales de la Región Metropolitana, en el intento de tipificar los "polígonos industriales" existentes, seleccionar aquellos más adecuados para su regeneración integral y proponer estrategias y proyectos tipo para la intervención urbanística.

Antonio Font, Carles Llop, Josep M^a Vilanova



La construcció del territori metropolità

Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



1950



1930



1890

El nostre treball és una descripció i interpretació cartogràfica que es vol sumar a l'esforç de lectura sobre l'espai físic d'una regió metropolitana com la barcelonina, com a nivell sintètic significatiu respecte a altres nivells de la realitat, i que vol contribuir a la necessària posada en crisi d'una única visió metropolitana i a la superació de les categories tradicionals de descripció o intervenció sobre el fenomen metropolità.

Però també resulta ser una intencionada i detallada descripció de la realitat física metropolitana barcelonina, sense el coneixement detallat de la qual, atesa la naturalesa, interrelació i complementarietats dels processos engegats, difícilment es podran establir polítiques i instruments d'intervenció urbanística adequats.

Anatomía de una metrópoli discontinua: la Barcelona metropolitana



Revista Papers, nº 26.

Àrea Metropolitana de Barcelona, 1997.

pp. 9-19.

ISSN 1888-3621

1. Véanse los trabajos ya clásicos de B. Berry (1976); *Urbanization and Counterurbanization*, Beverly Hills, Sage, A.J. Fielding (1982); «Counterurbanization in Western Europe», *Progress in Planning*, nº 17, pp. 2-52. L. Van Den Berg, et al. (1982); *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Oxford, Pergamon Press.

2. Véase G. Dematteis (1995); *Progetto implicito. Il contributo delle geografia umana alle scienze del territorio*, Milán, Franco Angeli, pp. 124. Se ha preferido señalar este reciente volumen con una selección de sus principales artículos.

La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona.

Font, A; Llop, C; Vilanova J.M. Eds.

Àrea Metropolitana de Barcelona, Mancomunitat de municipis. Barcelona, Octubre 1999.

ISBN 84-930080-5-2

La mayor parte de las grandes metrópolis contemporáneas conocen hoy procesos de difusión de sus estructuras urbanas sobre el territorio. Estos procesos dan lugar a diversas tipologías de crecimiento que, en el caso de la metrópoli barcelonesa, tienen una notable especificidad. En efecto, la presencia de una potente estructura territorial previa ha conferido al desarrollo metropolitano barcelonés importantes peculiaridades. Así Barcelona se ha venido a configurar como una metrópoli discontinua en la cual, junto a la ciudad central y el área relacionada más directamente con ellas se encuentran otras áreas urbanas notablemente cohesionadas. Este espacio conoce hoy tendencias de difusión y descentralización muy fuertes que dan lugar a crecimientos de cuatro grandes tipos: expansión del núcleo central, transformación por sustitución, emplazamientos sobre ejes viarios y crecimientos dispersos. Estos crecimientos presentan una gran heterogeneidad morfológica (ambientes urbanos, paisajes de baja densidad y escenarios de redes) cuyas características y procesos de transformación se analizan en este artículo.

1. Las nuevas formas de desarrollo urbano y la especificidad de la ciudad mediterránea.

Parece existir un consenso cada vez más extendido en el mundo occidental y en nuestro entorno próximo acerca de que estamos asistiendo a un significativo cambio de etapa en el funcionamiento de nuestras ciudades y en su escala territorial, y en consecuencia, sobre la necesidad de abordar problemas urbanísticos de naturaleza y dinámica diferentes de los tradicionales de la ciudad compacta.

Seguramente, los cambios ocurridos a escala global en el proceso de mundialización de la economía y la transformación de los sistemas productivos hacia formas de producción más flexibles y fragmentadas –permitida por la automatización y robotización de los procesos y con importantes efectos en el empleo y en el aumento del tiempo libre–, junto con los avances tecnológicos en los sistemas de las comunicaciones y en la generalización de la movilidad privada, suponen que se produzcan nuevas modalidades en la utilización del territorio por parte de los diferentes grupos sociales, hasta el punto de que se ha llegado a hablar de una nueva relación histórica entre sociedad y territorio.

Además, los avances positivos del llamado Estado de bienestar han significado la generalización de importantes externalidades relativamente difusas por el territorio, que explican, mejor que la extensión de la movilidad privada, la localización de actividades relativas a la innovación productiva o de los servicios en lugares hasta ahora inusuales. Procesos de descentralización de actividades y de población, de «contraurbanización», que desde los años setenta se producen en las sociedades occidentales industrializadas más avanzadas, en tránsito desde la concentración a la descentralización. Estos procesos han sido estudiados por los teóricos de la economía y la geografía regional, sobre todo anglosajona¹, y tienen la tendencia a apuntarse desde hace algún tiempo en los sistemas urbanos y en los territorios del arco mediterráneo noroccidental.

Como señala gráficamente G. Dematteis², se trata del proceso de paso «del aglomerado a la red», en el que la centralidad significa pertenencia a alguna de las diversas redes de flujos y relaciones de geometría variable, y en el que

la localización de las actividades se produce de manera individual y fragmentaria, en un territorio cada vez más autoorganizativo e interdependiente. Ello se traduce en procesos de ocupación de carácter disperso, de «periurbanización» del espacio productivo, los servicios, la nueva residencia, etc., presentes en la estructura espacial y en la forma de nuestras metrópolis.

Un «uso alargado del territorio», en la «búsqueda de la habitabilidad» y de la «racionalidad mínima» en la utilización de las infraestructuras existentes y del capital fijo social en general, serían las razones estructurales dominantes implicadas en los procesos de «transformación del hábitat europeo». Estos procesos han sido estudiados colectivamente por diversos grupos continentales de investigadores coordinados por B. Secchi³ de los que se deduce que la «ciudad dispersa» o «difusa», o el «campo urbanizado», aparecen como un nuevo tipo de ciudad que nace de la crisis de la precedente.

Motivos estructurales y tendencias en el proceso de urbanización, que adquieren en cada territorio caracteres y dinámicas específicas y que por lo tanto no conviene generalizar. No obstante, resulta necesario y de enorme interés el estudio comparado de situaciones concretas para tratar de esclarecer las diferentes modalidades y las relaciones entre aquéllas y un hipotético modelo general.

En la región metropolitana barcelonesa, los cambios de tendencia demográfica; el relevo de la ciudad central por las coronas metropolitanas en el crecimiento de la población a partir de los años setenta, y la descentralización de buena parte de la actividad productiva y del terciario no estratégico⁴, ayudada por la creación de una infraestructura viaria de primer orden, han producido en las últimas dos décadas procesos de periurbanización, residencia incluida, que han significado el refuerzo de la estructura polinuclear discontinua, han alargado su ámbito funcional y han comprometido una configuración espacial compleja y heterogénea para el futuro. Quizá sólo recientemente, desde la reactivación económica de mediados de los ochenta, coincidente con la designación olímpica, puedan detectarse esas nuevas lógicas de localización y esos nuevos artefactos característicos de la nueva etapa del proceso de urbanización metropolitana. Todo ello se presenta frecuentemente, además de como imagen indiscutible de modernidad, como seña de identidad o de pertenencia a un mundo cada vez más homogéneo.

Como han señalado varios autores⁵, en los procesos de crecimiento territorial aparecen dos tendencias aparentemente opuestas o contradictorias, pero que son complementarias y tienen gran incidencia, tanto en la orientación general del desarrollo de las actividades como en la caracterización de los aspectos materiales de su ejecución.

Por un lado, la tendencia a la homogeneización, derivada de los procesos generales de la globalización que afectan a los sistemas productivos, comportamientos, forma de los artefactos, etc., que a observadores poco atentos pueden hacer creer que las arquitecturas, las ciudades, los territorios, son iguales.

Por otro, la afirmación, por el contrario, de la especificidad y de la diferencia, del decisivo papel de lo contingente, de lo local como mecanismo de reacción y de defensa, pero también de definición y afirmación frente a un mundo aparentemente cada vez más igual. Como activo para ofrecer una especificidad, y para atraer o atrapar recursos productivos, financieros o de representación institucional. Son las «relaciones verticales» frente a las «horizontales», descritas anteriormente en la terminología de G. Dematteis⁶.

3. Véase el volumen colectivo, publicado en 1992, *Le trasformazioni dell'habitat urbano in Europa*, que contiene los trabajos de Alain Léveillé (Ginebra y región del Valais), Ed Taverne (Randstadt holandés), Bernardo Secchi (Veneto), Alberto Clementi (valles d'Abruzzo y Marche), Raimondo Innocenti (Prato), Marcel Smets (Ruen, Proyecto Le Baie), Nuno Portas (Oporto).

4. Véase el trabajo de O. Nel-lo (1993); «El territorio metropolitano de Barcelona. Dinámicas urbanas y políticas públicas», en AA.VV., *Planeamiento y gestión metropolitana...*, EUNSA, pp. 107-129.

5. Véanse los artículos de D. Harvey, G. Dematteis y la introducción de L. Mazza en el catálogo de la exposición *Le Città del Mondo e il futuro delle Metropoli*. XVII Triennale di Milano, 1988, Electa.

6. Véase el artículo de G. Dematteis (1986); «L'Ambiente come contingenza e il mondo come rete», *Urbanística*, nº 85, noviembre de 1986, pp. 112-117.

En esta perspectiva, nuestra región metropolitana, como metrópoli europea, está necesitada de un potente engarce infraestructural para su eficiencia productiva, y de la atracción de nuevas actividades como garantía de un funcionamiento más equilibrado. Pero también, como ciudad sureuropea y mediterránea, tiene una especificidad y calidad urbana producto de su historia, en un largo proceso de acumulación de estratos sobre un territorio caracterizado. ¿Existe un especificidad de la ciudad mediterránea noroccidental?, ¿Cuáles son los caracteres significativos comunes?, ¿Cómo es la anatomía de esas ciudades, de sus partes, de las formas como están articuladas o combinadas?

Como las descripciones territoriales no son independientes de las intenciones y de los lenguajes proyectuales que se hallan tras ellas, la discusión habitual del proyecto metropolitano ha estado siempre más atenta a los aspectos estructurales de la «gran escala» (infraestructuras viarias y de transporte público, reservas y protección de espacios naturales, enclaves de actividad innovadora, etc.) que a los procesos más difusos por el territorio, configuradores de los tejidos metropolitanos, responsables de la calidad urbana y códigos genéticos de su transformación.

El peso de las ciudades históricas en la nucleación y organización del crecimiento territorial, su heterogeneidad y complejidad morfotipológica, la intensa mezcla de usos y actividades, que se traducen en una gran riqueza paisajística y funcional, son seguramente características diferenciales comunes, que se materializan de manera específica en cada situación.

Se trataría, pues, de descubrir las trazas distintivas de esa ciudad discontinua y de cada territorio de la región metropolitana para detectar las oportunidades de su modificación y para discutir las formas que pueden adoptar las acciones innovadoras de su transformación.

23

2. Anatomía de la metrópoli barcelonesa

A diferencia de otras ciudades, la Barcelona metropolitana actual no se ha producido por la extensión de una malla por el territorio, como sucede en buena parte del continente americano, ni por el crecimiento por contigüidad de un núcleo histórico principal aislado sobre su hinterland, como en muchos casos del norte de Europa. La existencia casi desde el inicio de territorios y asentamientos diversos, sobre un territorio geográficamente caracterizado y a través de un proceso histórico específico, hacen que la Barcelona metropolitana de nuestros días presente un perfil morfológico de metrópoli discontinua, por estratos, integrada por núcleos urbanos y asentamientos en formaciones arbóreas, paquetes o bolsas territoriales de carácter discontinuo y fragmentario, sobre un territorio que hace patentes sus rasgos fundamentales: hidrográficos, de relieve y vegetación, ligados entre sí por elementos infraestructurales de muy diverso orden.

Ha sido un proceso de urbanización específico, suma de procesos históricos y actuales, con comportamientos y tendencias diversas, en función de las lógicas de producción de ciudad y de utilización del territorio propias de los diferentes períodos históricos, que de forma múltiple y compleja –en todas las direcciones, desde las polaridades existentes y en mutua interacción–, han llegado a configurar la realidad metropolitana actual⁷.

De forma sintética, los procesos contemporáneos que pueden advertirse a partir de la observación de la morfología construida podrían resumirse en cuatro grandes apartados:

7. Un esfuerzo reciente de cartografiar estas transformaciones es el atlas de A. Font, C. Llop, J.M. Vilanova (1995); *Génesis de la estructura espacial metropolitana de Barcelona*, Atlas, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. UPC.

a) La expansión de núcleo central y de los núcleos históricos de la región metropolitana, con caracteres de continuidad espacial y promiscuidad de usos (residencial, industrial, servicios, etc.), resultado de procesos de extensión y densificación de las mallas existentes, y que son característicos hasta principios de los años setenta⁸. Se forma así una cierta «mancha de aceite», como modelo de crecimiento, que va conurbando los asentamientos próximos y que a pesar de deficiencias morfotológicas y funcionales es seguramente la característica dominante de las ciudades mediterráneas o sureuropeas, y en buena parte factor esencial de una cierta calidad urbana⁹.

b) Las transformaciones por sustitución o reforma, o por reutilización de vacíos existentes, producidas principalmente en la ciudad central, pero con amplio eco en los núcleos principales metropolitanos, sobre todo desde la llegada de las administraciones municipales democráticas, para las que «el urbanismo» fue la bandera de los programas municipales (especialmente en las primeras elecciones de 1980)¹⁰. Singularmente, las importantes transformaciones en términos de estructuración metropolitana del período olímpico (1986-1992) en la ciudad central, pero también en municipios del área metropolitana e incluso en algunos del resto de Cataluña.

c) Los nuevos emplazamientos o lugares de las actividades de la innovación o de la centralidad dispersa, en enclaves de alta accesibilidad o exposición visual, o a lo largo de los elementos principales de la infraestructura viaria y del transporte público. Las grandes superficies comerciales, los grandes equipamientos y dotaciones (hospitales, universidades, circuito de alta velocidad, instalaciones deportivas, canal de remo, puerto olímpico, etc.), las sedes representativas de las principales empresas del sector de los servicios, de la producción, junto con los nuevos espacios productivos (parques de actividad, parques de empresas) y excepcionalmente algún asentamiento residencial de prestigio, serían las nuevas geografías urbanas (figura 1).

d) Las formas del crecimiento disperso, tradicionalmente la edificación aislada de la segunda residencia, que además de seguir consumiendo importantes superficies del territorio metropolitano, se convierte en parte en residencia permanente en los territorios próximos (Baix Maresme, Baix Llobregat y Garraf). Pero también, sobre todo en la última década, de la edificación industrial, en el denominado Vallès central (Polinyà, Palau de Plegamans, Mollet, Martorelles, Parets), o en la cuenca del Baix Llobregat, y parcialmente en el sector de los servicios.

Como resultado de estos procesos generales sobre un soporte geográfico caracterizado, se presenta este territorio complejo, de forma urbana fragmentaria y discontinua, con una importante heterogeneidad morfológica en las diversas piezas urbanas, en la infraestructura viaria y de transporte, en los espacios interurbanos.

3. Una estructura espacial característica: la metrópoli discontinua

La observación de la compleja y heterogénea realidad física metropolitana hace sospechar las relaciones y nexos que algunos estudios de perfil funcional, como los de la movilidad obligada¹¹, confirman después. Nos encontramos así ante una región metropolitana con una «ciudad central» desarrollada alrededor de Barcelona, un área metropolitana de extensión variable –entre cuarenta y cincuenta municipios que se extienden por la primera y la segunda corona y que tienen con Barcelona su relación externa más importante– y nueve áreas o sectores territoriales alrededor de algunas ciudades maduras (Vilanova, Sitges,

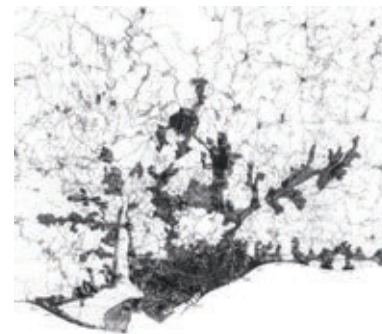


Fig 1

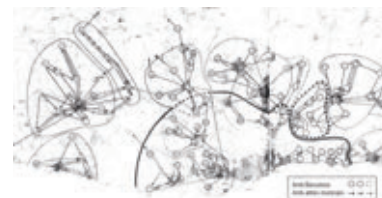


Fig 2

8. Véase la tesis doctoral de J.M. Vilanova (1995); *Espacio residencial y metrópoli: las tramas residenciales en la formación y evolución metropolitana de Barcelona, 1856-1953*, tesis doctoral, UPC, ETSAB.

9. Argumento destacado recientemente por el profesor Manuel de Solà-Morales en su conferencia sobre Barcelona en el Congreso de la U.I.A., Barcelona, 4 de julio de 1996.

10. Véase el trabajo de A. Ferrer (1989); «El planeament urbanístic», en *Deu anys d'ajuntaments democràtics*, Barcelona, Federació de Municipis de Catalunya, pp. 131-179.

11. Pueden verse los trabajos sobre la movilidad metropolitana recogidos en el volumen nº 24 de la colección *Papers. Regió metropolitana de Barcelona*, «Mobilitat urbana i modes de transport», 1995.

12. Véase G. Becattini (1979); «Dal settore industriale al distretto industriale», *Rivista di Economia e Politica Industriale*, nº 1. Sobre los procesos flexibles, puede verse también el artículo de J. Trullén «Barcelona, ciudad flexible», en el catálogo de la reciente exposición *Barcelona Contemporània, 1856-1999* (pp. 244-254), una de las escasas reflexiones de perfil metropolitano, incomprensiblemente casi ausente de la exposición.

13. Con estos objetivos estamos desarrollando el trabajo *El territorio metropolitano posindustrial en la región mediterránea: hacia un nuevo modelo emergente de crecimiento urbano*, realizado a través del programa de Cooperación Internacional Italia-España Azione Integrata, en colaboración con el Politecnico di Milano, el Istituto di Urbanistica di Genova, el Istituto di Architettura e Urbanistica di Pescara, y las escuelas de arquitectura españolas de Valencia y del Vallès.

14. *Op.cit.*, nota 3.

15. Véase B. Secchi (1995); «Risconto di una ricerca», *Urbanistica* nº103, febrero de 1995, pp. 25-30. Véase también del mismo autor, «Le trasformazioni dell'habitat urbano», *Casabella*, nº 600, abril de 1993, pp. 44-45.

16. Véase el volumen de S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini (1993); *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*. Milán, Editrice Abitare Segesta. Spa. Puede verse también (1992) «Gli orizzonti della città diffusa», *Casabella* nº 588, pp. 44-59.

17. Véase la tesis doctoral de C. Llop (1995); *Espais projectuals d'una metròpoli. Canvis en l'estructura de l'Àrea central Metropolitana de Barcelona, 1976-1992*, UPC, ETSAB.

Vilafranca, Sant Sadurní, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers, Sant Celoni, Mataró), más autónomas, centralidades de segundo orden en la región metropolitana, submercados de trabajo y con características similares a los denominados «distritos industriales»¹². Ello quiere decir que estamos frente a una región metropolitana jerarquizada y notablemente cohesionada, en la que la distinción entre ciudad central, área metropolitana funcional y región metropolitana resulta pertinente. Un sistema urbano polinuclear extendido por el territorio, fragmentado y discontinuo, en el que recientemente la población y una buena parte de la actividad productiva y de los servicios personales tienden a difundirse por el territorio alterando el modelo tradicional de aglomerado o ciudad continua con dependencias casi exclusivas del núcleo central, en un territorio jerarquizado pero más interactivo y autoorganizativo y de gran heterogeneidad morfológica (figura 2).

Esta estructura espacial está integrada por diferentes elementos para cuya disección precisamos, en una pretendida orientación como la nuestra, del análisis y de la descripción de la ciudad hacia la proyectación o intervención territorial. Un intento de descubrimiento de los elementos integrantes del espacio físico, en la búsqueda de los territorios y de las formas metropolitanas, de los nuevos espacios proyectuales de la metrópoli discontinua¹³.

4. Un intento de tipificación de los «territorios metropolitanos»

La necesidad de una descripción renovada de la ciudad y del territorio que, además de dar cuenta de las transformaciones recientes, sea útil con vistas a la intervención, ha hecho que se produzcan algunos estudios e intentos taxonómicos para conceptualizar y nominar elementos y procesos novedosos. Éstos debemos entenderlos en su perfil instrumental –no como un fin en sí mismos– y con caracteres de apertura y provisionalidad, consecuentes con la naturaleza y dinámica de los fenómenos estudiados.

En los estudios ya citados sobre la «transformación del hábitat europeo», dirigidos por B. Secchi¹⁴, encontramos elementos valiosos para abordar esta tarea sobre las ciudades sureuropeas y, más específicamente, la región mediterránea noroccidental, aunque como advierte el propio Secchi en la presentación de los primeros resultados, echa en falta en algunos trabajos el coraje «... de saber deducir del pasado no sólo los signos de la permanencia y de la persistencia, sino también de la desviación y de la innovación, lo que desde el punto de vista de la «evolución» de las formas del territorio es tanto o más importante»¹⁵.

Especialmente interesantes resultan para nosotros los trabajos de S. Boeri, A. Lanzani y E. Morini sobre la región metropolitana de Milán¹⁶, aunque nuestra aproximación al caso barcelonés tenga quizás un perfil menos sociológico, poco centrada en el estudio de los comportamientos y prácticas sociales, y con una mayor pretensión proyectual.

Dentro de nuestro grupo de trabajo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, la tesis doctoral de C. Llop¹⁷, de la cual su autor presenta en estas mismas páginas algunos de sus elementos principales, es la aportación más ambiciosa y novedosa a la interpretación morfológica y proyectual del área central de nuestra región metropolitana.

En paralelo a este conjunto de estudios, con los objetivos y matices apuntados anteriormente, tratando de poner en relación unos y otros, y ampliando el ámbito de observación del último a la región metropolitana en su conjunto, podemos agrupar los elementos morfológicos presentes de la siguiente manera:

- a) Ambientes urbanos: los aglomerados, las extensiones, y los hilos o filamentos.
- b) Paisajes de la baja densidad y de los límites: los desagregados, los asentamientos dispersos.
- c) Escenarios en red: los elementos arteriales, los enclaves o nodos.

Los elementos propuestos pueden ser descritos de la forma siguiente (figura 3):

- **Aglomerados:** Denominamos así a los asentamientos urbanos cuya característica principal es la continuidad de sus tramas, su relativa densidad y la mezcla de usos, de formación histórica o reciente, que albergan los servicios y las actividades que se identifican con la centralidad. Serían los «nuevos y viejos lugares centrales»¹⁸, que en nuestro caso se corresponden con la ciudad central, encerrada ahora por las Rondas, y las polaridades metropolitanas que suponen las ciudades «maduras» y «recientes»¹⁹.

- **Extensiones** de las tramas urbanas de los anteriores por prolongación de sus mallas viarias, generalmente de carácter más monofuncional (residencia, industrial), y que por su relativa posición central están también sometidas a procesos recientes de densificación y transformación.

- **Hilos o filamentos:** Formaciones lineales a lo largo de infraestructuras viarias históricas (carreteras o caminos) o a lo largo de elementos geográficos singulares (ríos, elementos orográficos, etc.). En su evolución producen la soldadura entre asentamientos próximos y dan lugar a sistemas urbanos conurbados.

26

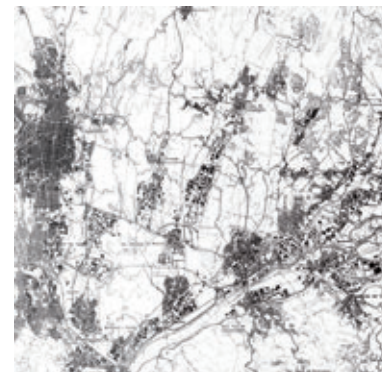
- **Desagregados:** Asentamientos en forma arbórea o en paquetes más o menos cerrados sobre topografías diversas, de carácter predominantemente residencial, aunque sean frecuentes también con el uso industrial y de almacenamiento en la segunda y tercera coronas metropolitanas.

- **Asentamientos dispersos:** Como resultado de la ocupación individualizada del territorio rústico, según una lógica autoorganizativa y sin las características de marginalidad o de autoconstrucción que fueron significativas en épocas anteriores.

- **Elementos arteriales:** Fibras o canales de comunicación o movilidad, que representan fundamentalmente las infraestructuras viarias y de transporte, y las de los sistemas energético y de telecomunicaciones, cada vez más relevantes para la organización territorial.

- **Enclaves o nodos:** Edificios o agrupación de edificios e instalaciones, situados en puntos estratégicos del territorio (enlaces de autopistas, intercambiadores de transporte, etc.), de máxima accesibilidad y/o significación metropolitana. Son los «nuevos lugares centrales».

La complejidad del territorio y de la condición urbana extendida a una región metropolitana como la nuestra hace que aparezcan también otros «espacios inciertos» o *terrain vague*, difíciles de inscribir por su naturaleza en alguna de las categorías anteriores, aunque muchas veces resulten ser espacios de oportunidad relevantes para la intervención urbana y territorial, como demuestra un amplio conjunto de experiencias internacionales y locales. Heterogeneidad y complejidad morfológica de la región metropolitana, integrada por territorios y elementos de naturaleza y dinámica diversa, con mayor o menor peso estructurante en su actual configuración, pero que son responsables en su conjunto de la forma metropolitana resultante.



▲
Fig 3

18. *Op.cit.*, nota 16.

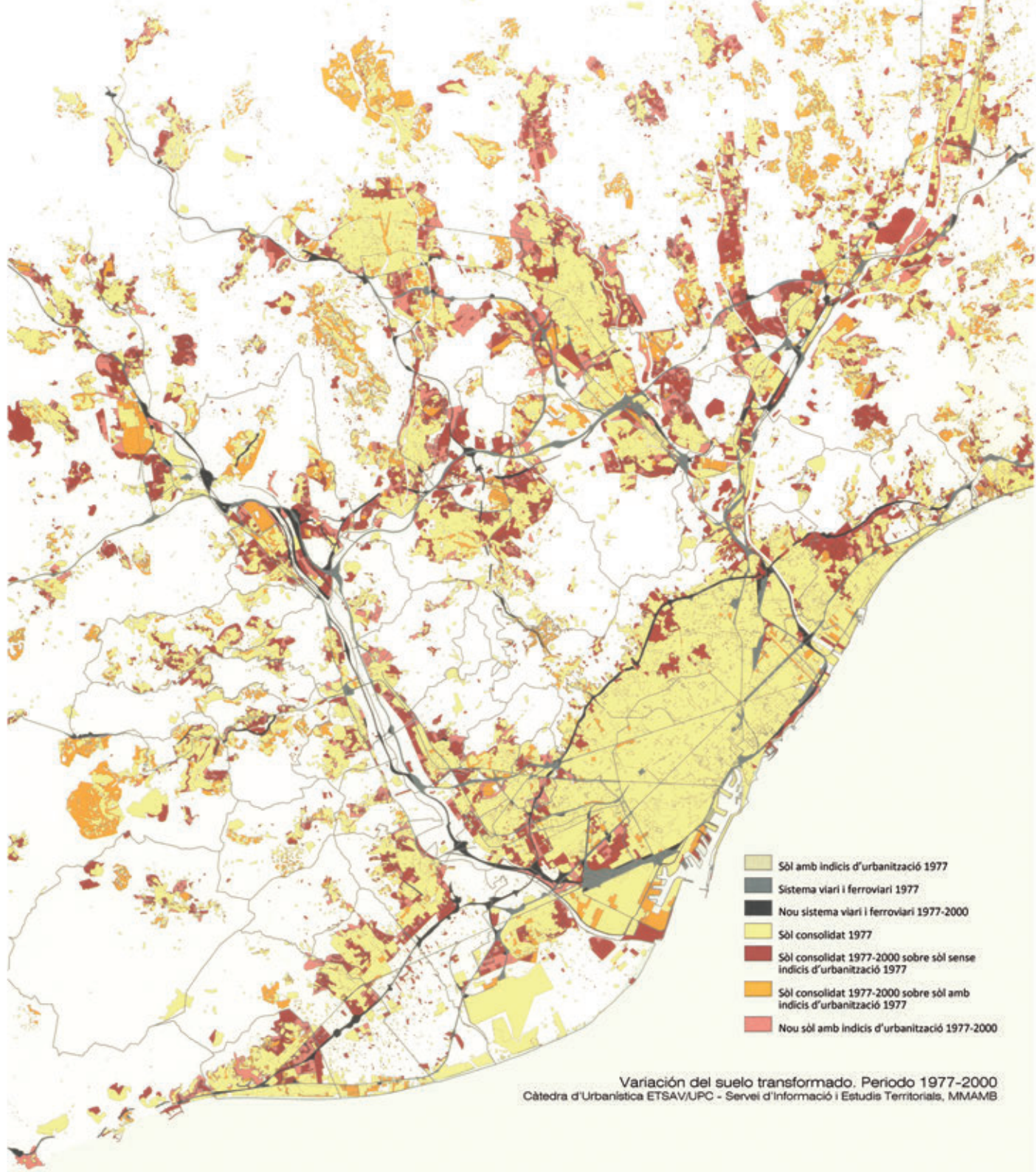
19. J. Busquets (1977); «La macrocefalia barcelonesa», *Ciudad-Territorio*, nº 2, Madrid, y *Quaderns*, extra nº 2, Barcelona. Del mismo autor puede verse *Barcelona, evolución urbanística en una capital compacta*, Madrid, Mapfre 1992.

5. Los itinerarios de la transformación metropolitana.

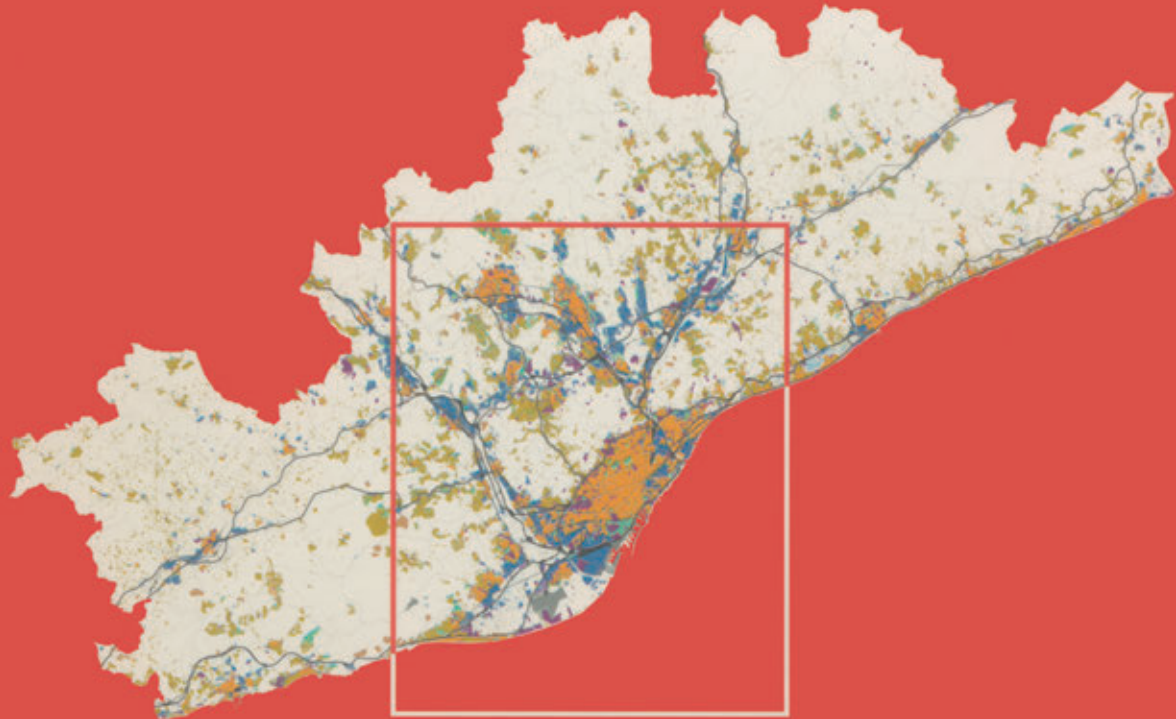
Abordamos finalmente el intento de individualizar cuáles son los modos o mecanismos de la transformación reciente, con el mismo carácter especulativo, de apertura y provisionalidad señalados en el apartado anterior y como reflexión imprescindible en una aproximación morfotipológica a la realidad metropolitana. De la contrastación de los citados estudios entre sí y con la región metropolitana en su conjunto, podemos apuntar la existencia de los siguientes procesos:

- a) Extensión urbana por prolongación de las redes de infraestructura (vial, de los servicios urbanos) existente, como estrategia de contigüidad y aprovechamiento del capital social fijo.
- b) Sustitución concreta de una pieza cualquiera dentro del «mosaico» urbano, como respuesta a las necesidades de transformación urbana desde la óptica individual o corporativa.
- c) Metamorfosis, como resultado de un conjunto de procesos de transformación interna difusos e imperceptibles, generalmente no planificados.
- d) Ocupación o colmatación progresiva de vacíos intermunicipales para usos de carácter público o privado.
- e) Crecimiento disperso de la residencia aislada o del taller industrial, rellenando las urbanizaciones metropolitanas. «Áreas de la repetición», de la reiteración casi sin límite de una misma tipología.
- f) Ocupación concreta del territorio rústico o no urbanizable, incluso los destinados a usos colectivos (parques y reservas metropolitanas, etc.).
- g) Implantación de edificios aislados o en conjuntos sobre las infraestructuras lineales: modificación del territorio en relación con un trazado. Los «atractores lineales», o la «distribución lineal», en los estudios italianos señalados.
- h) Conjuntos de grandes contenedores, de uso y configuración compleja. Son las «máquinas híbridas» o lugares de la «concentración».
- i) Operaciones unitarias, en forma de grandes actuaciones, como proceso de adición de partes (paquetes) cerradas y previamente planificadas. Son las «islas» dentro de un territorio archipiélago. En nuestra región metropolitana corresponderían a los polígonos industriales y residenciales. También lo serían las operaciones propiamente olímpicas, para el equipamiento deportivo, para la residencia o para el espacio libre de uso público.

Todos los aspectos señalados son trazos de la anatomía de una metrópoli mediterránea discontinua, resultado de un proceso de urbanización específico, en una región metropolitana de estructura espacial compleja y heterogénea e integrada por territorios morfológicos diversos, cuya transformación reciente se produce por mecanismos o procesos de carácter general, que adquieren caracteres específicos en su materialización concreta. Precisamos la disección de estos caracteres para no seguir ignorando la realidad metropolitana y poder llevar a cabo estrategias e instrumentos de intervención adecuados a la naturaleza y a la dinámica de los problemas metropolitanos.



Variación del suelo transformado. Periodo 1977-2000
Càtedra d'Urbanística ETSAV/UPC - Servei d'Informació i Estudis Territorials, MMAMB



Transformacions urbanitzadores 1977-2000

Àrea metropolitana i regió urbana de Barcelona



Àrea Metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de Municipis

Transformaciones urbanizadoras recientes en el Área y Región Metropolitanas de Barcelona: Una aproximación cuantitativa

Introducción, al op.cit. pp. 144-146

1. FONT, A.; LLOP, C.; VILANOVA, J.M. *La construcció del territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. 1999.

2. Véase por ejemplo SERRATOSA, Albert (dir.) "Pla Territorial Metropolità de Barcelona". Barcelona: Institut d'Estudis Territorials 1999, o bien SOLANS, Joan Anton. "L'ocupació del sòl en el sistema central durant el període 1990-1998" en *Papers*, núm. 36. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans 2002.

3. Además de la obra citada en la nota 1, se puede ver la monografía dedicada a Barcelona, en el libro *L'Explosió de la Ciutat / The Explosion of the City*, COAC, Fòrum de les Cultures, Barcelona, 2004 o en su edición italiana *L'Esplosione della Città*. Bologna 2005.

Transformaciones urbanizadoras recientes en el Área y Región Metropolitanas de Barcelona, 1977-2000.

Font. A; Carreras, JM³; Eds.

Càtedra de Urbanística ETSAV, Àrea Metropolitana de Barcelona. Octubre 2005.
ISBN 10-84-930080-8-7

Las transformaciones que se producen en una región metropolitana como la nuestra, en un período de dinámica tan fuerte como el del último medio siglo, son de naturalezas muy diversas: funcionales, derivadas de los cambios en la organización espacial de la producción y el empleo, de los lugares del consumo y del ocio, de los flujos territoriales...; sociales, consecuencia de las variaciones demográficas, las pautas y estilos de vida de sus habitantes...; económicas, como la creación de empleo, la transformación de la estructura económica, la deslocalización industrial, etc.

También son importantes las transformaciones propiamente físicas, de construcción material del territorio y sus asentamientos (infraestructuras, instalaciones, edificaciones...) que permiten su estudio desde los cambios en el paisaje territorial o urbano, en la estructura espacial de los sistemas urbanos, las aproximaciones morfogenéticas, los estudios morfotipológicos, etc., como intentos diversos de entender la nueva territorialidad, que modestamente, junto con otros muchos, hemos intentado abordar desde hace algún tiempo¹.

En la base de las transformaciones físicas están lo que denominamos en este trabajo las "transformaciones urbanizadoras", que entendemos como la transformación de suelo rural (agrícola, forestal, yermo) progresivamente en suelo urbano, a través de las "acciones urbanizadoras" como son la apertura de caminos o vías, la división del suelo para su ocupación (parcelación), la edificación, la construcción de las redes de los servicios urbanos (agua, alcantarillado, electricidad, gas, telemática, alumbrado, etc.).

Desde la perspectiva de una evaluación cuantitativa de aquellas transformaciones, dada la diversidad y duración temporal de los procesos urbanos, y a los efectos de una mejor comprensión de los fenómenos ocurridos, se hace necesario distinguir al menos entre el momento inicial de la parcelación y simple división del suelo para su posterior ocupación –con las iniciales operaciones de creación de caminos o vías de acceso, no siempre acompañadas de las redes de servicios urbanos– de la propiamente ocupación por la edificación, que cuando se generaliza es señal de la consolidación del correspondiente sector urbano o territorial. Por ello nos ha parecido necesario en este estudio distinguir entre "suelo consolidado" y suelo con simples "indicios de urbanización", imprescindible para entender el impacto territorial real en cada momento de algunos procesos.

En algunas evaluaciones cuantitativas de otros autores² sobre el suelo ocupado en nuestra región metropolitana en el último medio siglo, es frecuente la no distinción entre una y otra situación, y ello puede llevar a interpretaciones imprecisas tanto respecto a la dimensión cuantitativa de los procesos ocurridos, como a una inadecuada localización temporal de los mismos. Por otra parte, como puede deducirse de nuestros anteriores estudios y publicaciones³, creemos que la región urbana de Barcelona tiene naturaleza de "región metropolitana", configurada por territorios diversos que progresivamente han ido integrándose económica y funcionalmente, "metropolizándose", hasta constituir una entidad urbana de rango superior.

Entendemos que los actuales procesos de descentralización-reconcentración de las actividades productivas y de los servicios, de la vivienda, de las instalaciones para el consumo, etc., y de las relaciones entre ellos expresadas a través de los desplazamientos y flujos, son de naturaleza metropolitana, y se producen cuando menos en el ámbito de la región metropolitana convencional, (desde el Foix hasta la Tordera, y desde el litoral hasta la cordillera prelitoral), aunque con evidentes grados distintos de integración.

Lo más fuertes de éstos procesos se producen en la denominada “área metropolitana” como subsistema urbano principal, cuya delimitación histórica (Barcelona y veintiséis municipios) es anterior (1953) al proceso de moderna industrialización y al boom inmobiliario que lo acompañó hasta mediados de los setenta y, evidentemente, a la recuperación económica y de dinámica urbana de la etapa de las Olimpiadas: todos ellos ciclos urbanísticos de diverso signo que han tenido una incidencia indiscutible en la configuración de la estructura espacial y funcional del ámbito metropolitano.

Dicha delimitación aparece hoy por tanto superada por los hechos, e incluso también por alguno de los ámbitos territoriales de las entidades metropolitanas creadas a raíz de la desaparición administrativa en 1987 de la Corporación Metropolitana⁴.

Dejando de lado “fundamentalismos” metropolitanos, entendemos que las divisiones territoriales de cualquier tipo deben de ser instrumentos para el gobierno de los procesos en curso. Sin olvidar la dimensión real de los procesos y problemas urbanísticos, y a partir de las voluntades y objetivos de colaboración entre determinados municipios metropolitanos, pueden contemplarse de manera positiva agrupaciones entre aquellos de geometría variable, tanto para la definición de estrategias y políticas metropolitanas, como para una mejor prestación de los servicios.

Es por ello que este trabajo considera útil presentar a la vez los resultados del estudio referidos tanto a la región metropolitana, como un área metropolitana constituida por los treinta y seis municipios centrales, en proceso de progresiva concertación administrativa, a los que podrán sumarse otros en un futuro que esperamos próximo.

Además de la representación cartográfica y numérica en ambos niveles territoriales, el trabajo presenta los resultados cuantitativos tanto a nivel comarcal como a nivel municipal.

Queremos volver a insistir en que, como decíamos anteriormente, los fenómenos que aquí se presentan desde una perspectiva cuantitativa son de naturaleza metropolitana, y por tanto no sólo intermunicipal sino “transterritorial” (entre los “territorios metropolitanos” que configuran la región urbana).

Es bien conocido el debate –dentro de una región metropolitana como la de Barcelona– sobre la cuestión identitaria de los territorios comarcales (¡cuya delimitación tiene más de setenta años!) por los sustanciales cambios producidos desde entonces hasta aquí, tendentes a su progresiva metropolitanización, es decir, a su integración económica y social en un ámbito funcional conjunto.

De entre las siete comarcas históricas que integran la región metropolitana de Barcelona convencional, quizás sólo la del Alt Penedés, y de manera decreciente, puede reconocerse por sus singulares características como un territorio freestanding en relación al resto de la región metropolitana.

4. Las entidades metropolitanas creadas en 1987 y los ámbitos territoriales respectivos son: Entitat Metropolitana del Medi Ambient, con 33 municipios y Entitat Metropolitana del Transport, con 18 municipios.

Sin embargo, la organización estadística actual por municipios y comarcas, y la problematización de otras posibles divisiones territoriales, nos han conducido a presentar también de esta manera los resultados numéricos, que al menos permite visualizar comportamientos diferenciados entre distintos y genéricos territorios metropolitanos.

Otra cuestión fundamental para entender el perfil y las posibles aportaciones de este estudio es la de la escala. El trabajo se mueve a una “escala territorial”, es decir, en la de aquellos elementos que tienen relevancia y significado físico a aquella escala, con sus valiosas aportaciones para la visión de conjunto, y también, con sus limitaciones si se pretende la de detalle.

En este sentido, los resultados son consecuencia de la escala de trabajo, por las cartografías y fotogrametrías de base utilizadas, y por la capacidad de apreciación del ojo humano sobre aquellas. Ciertos elementos urbanos como los equipamientos, el terciario convencional, los jardines de barrio, etc. Por su tamaño habitual son imposibles de detectar y de graficar en una aproximación territorial como la presente, debiendo de adaptarse criterios de superficie mínima (una hectárea) para su contabilización.

Igualmente y en cuanto a la vialidad no arterial o de primer orden, al estar integrada en los tejidos urbanos correspondientes, no parece conveniente ni resulta adecuada su cuantificación desde la visión comprensorial en la que se desarrolla el trabajo.

Ambos aspectos son cuestiones delicadas en el momento de presentar los resultados cuantitativos de las transformaciones urbanizadoras desde 1977, ya que la que ha sido denominada “reconstrucción de la ciudad heredada”, ha sido una contribución muy relevante de los ayuntamientos democráticos en la creación de las nuevas dotaciones urbanas. No es éste por tanto el lugar para responder a su cuantificación y valoración. Aun así, la comparación agregada entre las situaciones de 1977 y de 2000 permite constatar la importante labor realizada en esos aspectos, además del cambio ocurrido en el control del suelo y en la disciplina urbanística en la mayoría de los municipios de la región metropolitana.

El trabajo se presenta organizado en cinco capítulos que hacen referencia a diferentes e importantes aspectos del land-use. En primer lugar, y como marco general de posteriores angulaciones, se presenta el estudio del proceso de transformación del suelo rural en urbano, distinguiendo entre situaciones consolidadas o con indicios de urbanización para el comienzo (1977) y al final del estudio (2000), lo que permite la evaluación de ambas situaciones territoriales y del alcance de las transformaciones ocurridas. Los resultados alcanzados permiten matizar, tanto visiones catastrofistas respecto a la ocupación real ocurrida en el período de estudio, como visiones instaladas en una confianza desaprensiva en el actual sistema urbanístico.

En el segundo capítulo, en un intento de aproximación a las relaciones entre los instrumentos de regulación urbanística y el crecimiento real ocurrido, se ponen en paralelo las situaciones territoriales en cuanto a régimen de suelo en ambos momentos, y se exploran las transformaciones urbanizadoras producidas entre aquellos, tanto en los suelos urbanos y urbanizables, como en los no urbanizables. Los resultados obtenidos nos permiten valorar las limitaciones de aquella institución jurídica para la regulación de los actuales procesos de la construcción real del territorio.

En el capítulo tercero, como manera sintética de acercarnos a percibir los cambios en la estructura espacial y funcional ocurridos en la región metropolitana, se parte de la distribución de los usos del suelo al inicio y al final del período de estudio. Por su dimensión espacial y funcional, más que por su peso en la actual estructura económica metropolitana, se presta especial atención a las variaciones del uso industrial, y también al uso residencial, entre 1977 y 2000, así como a la evolución de las redes de infraestructuras viaria y ferroviaria.

En un cuarto capítulo, y en el marco de proceso de progresiva disgregación y fragmentación urbana ocurrido a lo largo del último medio siglo, se intenta explorar cuáles han sido los comportamientos del crecimiento en las dos últimas décadas y su contribución a la estructura espacial actual. En este es un aspecto de enorme importancia para entender el modelo de ocupación del territorio, consecuencia tanto de las acciones privadas en su construcción, como de las políticas urbanísticas que los planes representan, y de la disciplina urbanística ejercida por la Generalitat y los ayuntamientos democráticos desde su restauración.

Finalmente, en el capítulo quinto, se trata de identificar a través de las transformaciones urbanizadoras ocurridas en el período de estudio, la creación de nuevas dotaciones urbanísticas (equipamientos y dotaciones públicas y privadas, parques públicos, etc.) como contribución fundamental de las administraciones democráticas a la resolución de los déficits heredados, pero también, como elementos a través de los cuales cambia la calidad de vida y el paisaje urbano de nuestras ciudades, y se empieza a configurar un sistema territorial de dotaciones a escala metropolitana.

Aunque el carácter del presente documento es más el de un atlas gráfico y estadístico sobre las transformaciones urbanizadoras ocurridas en la región metropolitana entre 1977-2000 (y su visualización para el ámbito de un área metropolitana de 36 municipios), y por tanto, un instrumento o banco de datos para la investigación metropolitana, nos atrevemos a incluir al final del documento algunas conclusiones sobre los resultados más relevantes alcanzados, así como algunas sugerencias para la prosecución de otras fases y de otros posibles trabajos de investigación territorial.

The explosion Explosion of the City

Lisboa Porto

Marseille Montpellier

Bologna Genova

Milano Napoli

Veneto Centrale Barcelona

Donostia-Bayonne

Madrid Valencia

edición a cargo de
Antonio Font

coordinadores
científicos
Francesco Indovina
Nuno Portas
Antonio Font

comisario
exposición
Antonio Font

textos de
A Belli
R Borruey
S Bosc
P Ceccarelli
A Font
F Gastaldi
P George
E Giménez
F Indovina
R López Lucio
C Llop
C Morandi
N Portas
M Savino
X Unzurrunzaga

fotografías de
J Bernadó

Las actuales configuraciones de los territorios urbanos del sur de Europa son consecuencia del proceso de "explosión de la ciudad" que se ha producido en los tres últimos decenios en las sociedades occidentales.

Un proceso que supone el incremento de las dinámicas de carácter urbano y su difusión por los diversos territorios, y que adquiere características metropolitanas en cuanto al uso del espacio, el consumo del suelo y de la energía, la estructuración funcional, las morfologías espaciales, etc.

Diversidad en el uso social del territorio y en las modalidades de la organización espacial que plantea no pocos interrogantes sobre la sostenibilidad de las actuales formas de nuestro hábitat euromediterráneo.

El presente catálogo resume la exposición de los trabajos de investigación de trece equipos universitarios internacionales sobre sus respectivos territorios, acerca de su actual configuración espacial, las causas o motores de sus transformaciones y su relación con las políticas territoriales o el planeamiento urbanístico.

Una intencionada presentación de sus realidades morfológicas, que viene acompañada de algunas miradas selectivas sobre los comportamientos sociales en los nuevos escenarios de la vida urbana y de algunos proyectos temáticos orientadores de un proyecto territorial renovado.

La Explosión de la Ciudad, un proyecto internacional de investigación universitaria

Introducción, al op.cit. pp. 10-16

1. Mientras que durante el proceso de moderna industrialización ocurrido en nuestros países a mediados del siglo veinte estábamos frente a un territorio y a una sociedad que se han denominado “fordistas”, tras la crisis internacional de las energías de hace tres décadas comúnmente decimos pertenecer ahora a una sociedad y a unos territorios servoindustriales o “postfordistas”.

Frente a la industria como motor principal de crecimiento en aquel largo período del anterior proceso de urbanización, la lógica dominante de lograr economías de escala y, el resultado de un territorio fuertemente jerarquizado y una ciudad compacta y centrípeta, el territorio actual es consecuencia de un cambio generalizado en la estructura económica de la sociedad, en la que los servicios pasan a ser el nuevo motor principal del crecimiento, la producción es segmentada y flexible y la ciudad centrifuga actividades y flujos por el territorio, constituyendo unos sistemas metropolitanos discontinuos y de jerarquías blandas. (véase, por ejemplo, al artículo de F. Indovina en este mismo libro-catálogo).

La Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales recientes en las Regiones urbanas de la Europa Meridional.

Font, A; Ed.

Edición FORUM (2004), Edición BOLOGNA (2005), Edición Ministerio de Vivienda (2007), Edición Ministerio Asuntos Exteriores (2011)

ISBN 84-96185-18-4 (Cat-Eng)

ISBN 88-7794-471-4 (Ita)

ISBN 84-96387-25-9 (Cas-Eng)

NIPO-502-11-021-X (Cas-Eng)

La configuración espacial de los territorios urbanos de la región meridional europea es consecuencia del proceso de explosión de ciudad ocurridos en los tres últimos decenios en las sociedades occidentales.

A pesar de la similitud con algunos procesos ocurridos con anterioridad en otras latitudes, o la simultaneidad con otros actuales, nuestra reflexión quiere hacer referencia específicamente a las regiones urbanas del sur de Europa, y por tanto no aborda otras situaciones o problemáticas diferentes (ciudad americana, ciudades del tercer mundo, etc.), aunque el proceso de globalización económica las haga cada vez más interrelacionadas entre sí.

“Explosión de la ciudad” como imagen sintética de lo ocurrido en la última etapa de nuestro proceso de urbanización, que ha supuesto la dispersión por el territorio de las actividades y los flujos, así como la transformación interna de los núcleos urbanos; en consecuencia debemos entenderla tanto desde los procesos más aparentes de la dispersión territorial como desde los menos evidentes de la reforma interior, tratando de establecer las relaciones entre ambos.

Explosión que podemos hacer equivalente a “nueva metropolización”, entendida como la aparición o potenciación de dinámicas de carácter urbano y de su difusión por los diversos territorios, que van integrándose funcional y económicamente y que van asumiendo progresivamente características metropolitanas en cuanto al uso del espacio, consumo del suelo y energía, estructuración funcional, movilidad pluridireccional, existencia de polaridades especializadas, uso intensivo de nuevas morfologías espaciales, etc.

“Nueva” metropolización, por distinguirla del conjunto de procesos ocurridos en los países de nuestro entorno en las décadas de los sesenta y primeros de los setenta del pasado siglo, poniendo el énfasis en la nueva dinámica y extensión de los procesos actuales, y sobretodo, en su naturaleza diferencial, en tanto que modalidades diferentes de producción de ciudad, en unos territorios y en una sociedades muy diversas a las de entonces¹.

Estamos pues frente a una etapa diferente, de utilización extensiva y “alargada” del territorio, con una acentuada movilidad producto de la dispersión de la población y de las actividades, en estructuras espaciales de jerarquías menos marcadas entre los diversos núcleos urbanos integrantes de una región metropolitana, como elementos caracterizadores de la situación actual.

Aunque se presentan con características específicas para cada región urbana, en función de su geografía, de su historia y de factores culturales que resultan relevantes, algunas de las transformaciones territoriales de las tres últimas décadas pueden resumir los cambios que están ocurriendo en el espacio europeo meridional:

a. El cambio en las dinámicas tradicionales del crecimiento urbano, por el que se produce el aumento de población en ciudades y territorios cada vez más distantes del centro metropolitano y la pérdida demográfica de éste.

b. La descentralización de las actividades de la industria y del terciario de menor valor añadido también hacia la periferia metropolitana, en el marco de las trans-

formaciones en el sistema productivo y en las tecnologías de la telecomunicación.

c. El traslado, obligado en su mayor parte, de la residencia hacia territorios cada vez más distantes, por los elevados precios de la vivienda o siguiendo el empleo descentralizado, convirtiendo las antiguas urbanizaciones de la segunda residencia en primera, y ocupando los nuevos barrios residenciales de los municipios metropolitanos más alejados.

d. El notable incremento de los flujos de personas y mercancías, en un uso cada vez más alargado e intensivo del territorio, consecuencia de la dispersión territorial de la residencia, el empleo, los servicios, etc.

e. La aparición de nuevas localizaciones del terciario y las grandes dotaciones polarizadas sobre la infraestructura arterial, como elementos emergentes de un nuevo paisaje metropolitano, superpuesto a los anteriores órdenes de la ciudad compacta o de la dispersión territorial.

f. La continuada pérdida e insularización de los espacios "naturales" (bosques, áreas agrícolas, riberas, etc.) y la excesiva "mineralización" de los espacios libres adaptados.

g. Algunas operaciones de renovación interna (áreas de nueva centralidad) en las ciudades grandes y medianas, en las que el terciario y las dotaciones en general juegan un papel relevante.

Transformaciones recientes que son la traducción espacial de los profundos cambios que se están dando en la estructura económica de nuestra sociedad, con consecuencias importantes para la organización de las sociedades locales, la alteración de los paisajes territoriales, los comportamientos y estilos de vida, etc.

Pero la explosión también ha alcanzado al concepto de ciudad y a los contenidos tradicionales de la disciplina urbanística, haciendo necesarias nuevas taxonomías² para la identificación de las nuevas modalidades urbanas para las que la categoría tradicional de "ciudad" resulta insuficiente. Así, las transformaciones recientes en los territorios de nuestro entorno geográfico han puesto en discusión algunos de los contenidos del conocimiento urbanístico establecido, reclamando nuevas formas de mirar la realidad y la necesidad de reflexionar sobre la adecuación de los instrumentos disciplinares utilizados para su descripción o interpretación y para el proyecto o la intervención urbanística.

Los problemas ciudadanos consecuencia de aquellos procesos, que se materializan con dinámicas y en modalidades de organización espacial hasta ahora desconocidas, apuntan hacia la necesidad de un proyecto territorial alternativo, con respuestas a las diferentes escalas y en los diferentes ámbitos espaciales en los que se producen los problemas, y que exigen tanto la renovación de los propios instrumentos técnicos como de las instancias de gobierno, en el marco de un pacto de la sociedad civil para la reordenación del territorio metropolitano.

En consecuencia la búsqueda de nuevos instrumentos de análisis y para el gobierno de los procesos metropolitanos en curso aparece como una exigencia para la investigación en relación al actual contexto territorial, entendido como síntesis de los aspectos socio-económicos y de sus implicaciones en la organización física de nuestro hábitat.

2. Frente a una realidad urbana actual tan diferente a la ciudad continua o compacta tradicional, se ha producido en la literatura disciplinar reciente la necesidad de acuñar nuevas taxonomías sobre lo urbano, tratando de conceptualizar los fenómenos en curso.

La ciudad actual, o si se prefiere los territorios urbanos emergentes, ha sido adjetivada como "genérica", "extensiva", "dispersa", "difusa", "discontinua", "fragmentada", "en mosaico", etc.

Esta ciudad, "sin lugares ni límites", "banal" y "sin modelo", quiere describirse a través de algunas conceptualizaciones recientes como la "Exurbia" (Fishman, 1987); "Ciudad informacional" (Castells, 1989); "Ciudad difusa" (Indovina, 1990); "Ciudad en red" (Dematteis, 1990); "Edge-cities" (Garreau, 1991); "Global City" (Sassen, 1991); "Exópolis" (Soja, 1992); "City of bits" (Mitchell, 1995); "Metápolis" (Ascher, 1995); "Hiperciudad" (Corboz, 1995); "Territorio esponja" (Secchi, 1999); "Ciutat de Ciutats" (Nel-lo, 2001)...

Un proyecto internacional de investigación universitaria

3. Nuestra red de investigación universitaria dedicada al estudio de las transformaciones territoriales recientes en las regiones urbanas del sur de Europa, cuyos componentes se reseñan en la siguiente nota, ha ido celebrando diversos encuentros en las diferentes ciudades de la red, gracias a la colaboración y ayuda de algunas instituciones. Así, se celebraron encuentros en Valencia (noviembre 2000) con el patrocinio del Rectorado de la Universidad Politècnica e Ibercaja; en Barcelona (septiembre 2003), con la ayuda del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, COAC y la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo; en Milán (febrero 2002), con el apoyo de Stefano Boeri y Giovanni La Varra en el marco de la Triennale; y finalmente en Montpellier (febrero 2003), con la colaboración de L'Ecole d'Architecture Languedoc-Rousillon. No podemos citar aquí por razones de espacio al conjunto de instituciones y personas que de una u otra forma han colaborado hasta ahora en el proyecto. A todas ellas, nuestro agradecimiento.

4. Los equipos de investigación integrados en la red, cuyos responsables, miembros y colaboradores aparecen detallados en los créditos al final de este libro-catálogo, pertenecen a las Escuelas o Facultades de Lisboa, Porto, Marsella, Montpellier, Génova, Ferrara, Nápoles, Milán, Venecia, Donostia, Madrid, Valencia i Barcelona (ETSAV).

5. Las regiones urbanas estudiadas, como tratan de poner de relieve el conjunto de los estudios aquí presentados, son muy diversas en cuanto a población, extensión superficial, densidad, organización administrativa, etc. Los datos básicos que permiten una primera comparación cuantitativa, han sido facilitados por cada uno de los equipos de investigación, y en cada caso se deja constancia de su correspondencia con los ámbitos espaciales considerados (región urbana, provincia, área metropolitana, etc.) y de su antigüedad, en función de las disponibilidades estadísticas o de los argumentos que se quieran apuntar.

Por iniciativa de la Cátedra de Urbanística de la Escuela de Arquitectura del Vallès, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), gracias al empeño y colaboración de algunos colegas investigadores europeos del mundo universitario y la ayuda de algunas Instituciones administrativas, universitarias o profesionales de diferentes lugares, hemos venido celebrando sucesivos encuentros³ entre responsables de equipos de investigación de algunas Escuelas o Facultades de Arquitectura del sur de Europa⁴, a través de los cuales fue consolidándose la idea de la preparación de una exposición de los trabajos de investigación en curso y un seminario de expertos, con motivo del Fórum Universal de las Culturas Barcelona 2004.

La investigación se ha propuesto una comparación y valoración de los procesos territoriales que están cambiando algunas de las áreas de mayor dinámica y económicamente más importantes de la Europa Meridional: los casos contemplados han sido las regiones urbanas de Lisboa y Oporto en Portugal; de Marsella y Montpellier en Francia; de Bolonia, Génova, Nápoles, Milán y Veneto Central en Italia; de Barcelona, Madrid y Valencia en el caso español, junto a la singular región transfronteriza de Donostia-Bayona en el País Vasco⁵. Su elección se justifica tanto por razones derivadas de la importancia y representatividad de cada una de estas regiones urbanas en el sur europeo como, sobretodo, de la disponibilidad de colaboración de los equipos de investigación universitaria de nuestra red.

Los casos analizados seguramente ofrecen un panorama lo suficientemente variado para verificar iniciales hipótesis sobre las transformaciones territoriales recientes en los sistemas metropolitanos, y para valorar la posible existencia de dinámicas y tendencias comunes en las principales regiones urbanas de la Europa Meridional.

Seguramente estamos ante procesos de asentamiento bastante similares o compartidos: dispersión territorial, reorganización productiva y especialización espacial, polarización del crecimiento, recualificación urbana... en el marco común de unos generalizados procesos de reestructuración de la base económica y de alteración de la estructura demográfica tradicional, con significativas consecuencias en cuanto a la polarización social y económica, y a las conductas y estilos de vida de los ciudadanos metropolitanos.

La oportunidad que ofrece la comparación internacional es la de intentar construir un cuadro general de referencia de las transformaciones territoriales transcurridas en las tres últimas décadas –desde la crisis internacional de las energías de mediados de los setenta hasta hoy– que permita avanzar algunas hipótesis sobre las tendencias en curso y formular algunas ideas para la renovación de los contenidos e instrumentos de la planificación territorial, es decir, de sus políticas, de sus estrategias y en general, del proyecto territorial.

La confrontación internacional propuesta puede ser útil para valorar si estamos ante parecidos procesos de transformación territorial, o si por el contrario, se trata de dinámicas y modalidades específicas en las diversas regiones estudiadas. O bien, si aquellos procesos de alcance global adquieran caracteres diferentes en razón a las especificidades locales. Una lectura de estos en relación a los vínculos administrativos y legales permitirá también verificar las consecuencias de ciertas políticas, o de su ausencia, desarrolladas desde la planificación y el control territorial vigentes en cada una de las regiones urbanas en estudio.

Junto con las modalidades en cuanto a la organización espacial alcanzadas en cada contexto local y de las características generales de los fenómenos en curso, parece necesario investigar también las causas que están al origen, de manera que pueda avanzarse en el conocimiento en las relaciones entre los motores de las transformaciones y sus efectos. En este sentido, el proyecto de investigación representa no sólo la ocasión para desarrollar nuevas formas de descripción e interpretación de aquellos fenómenos, o la posibilidad de volver a un intercambio internacional sobre los grandes temas de carácter metropolitano, sino también para retornar a reflexionar sobre los contenidos principales de una planificación territorial renovada, bastante arrinconada en tiempos recientes frente a la ordenación urbana general y a la omnipresencia del proyecto urbano.

El fenómeno de la explosión de la ciudad, como proceso de recomposición territorial de las jerarquías espaciales tradicionales, aparece generalizado y difuso en el espacio europeo, incluso en territorios que hasta ahora no tenían la condición metropolitana y que en su desarrollo reciente la han alcanzado. En nuestra región meridional se presenta a través de combinaciones diversas entre las nuevas dinámicas –consecuencia de los procesos de globalización económica y de cambio en la estructura social, con la aparición de algunos procesos de modernización incluidos– y los procesos de tipo tradicional. Combinaciones que en cada situación producen nuevas morfologías territoriales y nuevas modalidades en el uso del territorio, en la convivencia entre formas de desarrollo y en algunos casos de casi subdesarrollo, y que tienen como consecuencias profundas alteraciones en el paisaje y el debilitamiento de los factores locales determinantes de la organización territorial.

A pesar del esfuerzo en la última década de algunos grupos de investigación⁶ empeñados en el análisis de los fenómenos en curso, y a pesar de una cierta abundancia de trabajos y publicaciones relativas a las transformaciones de los sistemas urbanos –sobretudo como monografías de carácter local– el conocimiento disciplinar en su conjunto es todavía limitado, y precisa de un paso decidido desde la interpretación fenomenológica hacia los problemas derivados de la intervención y el gobierno territorial.

Partimos de convencimiento de la necesidad actual de volver a mirar detenidamente el territorio, entendiendo que su descripción, interpretación y diagnóstico son los elementos indispensables de la investigación aplicada. Necesitamos un tipo de aproximación que sea capaz de desvelar el conjunto de principios y de procesos que organizan el territorio contemporáneo.

Para ello hemos desarrollado un conjunto de operaciones de mapificación, interpretación y evaluación que permitan la posibilidad de avanzar hipótesis generales y construir plataformas útiles para discutir los futuros posibles del territorio contemporáneo.

Cartografías empeñadas en registrar e interpretar los cambios ocurridos en cada una de las regiones urbanas en estudio, que dan cuenta de la distancia entre aquellos y las previsiones de las administraciones responsables, o en su caso, de los posibles conflictos entre las determinaciones del plan territorial y su ejecución a través de los planes de carácter municipal.

Inventarios de las transformaciones que quieren visualizar la forma en la que se está urbanizando las regiones urbanas de nuestra área geográfica y que indirectamente puede contribuir al reforzamiento del necesario consenso y a la creación de un código de buenas prácticas para un proyecto territorial renovado.

6. Desde los años ochenta son notables los esfuerzos de diverso origen disciplinar en el intento de explicar las causas y las características de las transformaciones territoriales en curso, como descripciones e interpretaciones básicamente de carácter fenomenológico, en buena parte monografías referidas a territorios concretos.

Por su relación con las tesis aquí apuntadas, quieren mencionarse, en primer lugar, algunos trabajos de la geografía y economía regionales sobre las transformaciones de los sistemas urbanos: Chesire & Hay (1989, 1995), Ferrao (1993), Dematteis (1990, 1997), etc. O de las actividades productivas Garofoli (1998, 1992), Becattini (2000), Benko y Lipietz (1992), Veltz (1996)...

También, los estudios sociológicos sobre los cambios en los comportamientos y en los estilos de vida en relación a los factores territoriales, como los de Castells (1987), Martinotti (1993, 1999), Ascher (1995), Amendola (1997), Bagnasco (1999), Soja (2000)...

Especialmente, desde la dimensión física o material de los territorios contemporáneos, los trabajos dirigidos por Secchi (1990) de análisis de las transformaciones del hábitat urbano en Europa; de Indovina (1990, 2003) sobre la “ciudad difusa”; de Boeri, Lanani y Morini (1993) sobre la región metropolitana de Milán; los trabajos coordinados por Clementi, Dematteis y Palermo (1996) en el programa ITATEN, etc.

Finalmente, los trabajos más orientados hacia los problemas de la “governance”, de las propuestas e instrumentos para el gobierno del territorio entre los que pueden destacarse los de Indovina (1997, 2003), Ceccarelli (1992), Camagni (1992, 1999), Portas (2004).

La celebración en Barcelona durante la primavera y el verano 2004 del Fórum Universal de las Culturas, con los temas de la diversidad y la sostenibilidad (junto con la paz) como argumentos principales, ha sido la ocasión para presentar los primeros resultados de la investigación en marcha, a través de una exposición patrocinada conjuntamente por el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC) y el Fórum.

Posteriormente, una nueva versión de la misma exposición fue presentada durante el pasado año 2005 en las ciudades de Bologna y Milano, y ahora, gracias a la iniciativa del Ministerio de la Vivienda español, se presenta en Madrid, con la intención de su itinerancia por las principales ciudades españolas y portuguesas. Su contenido, adaptado a un soporte mediático diferente al de la exposición publicado en catalán (ISBN 84-96185-18-4) e italiano (ISBN 88-7794-471-4).

El contenido de la exposición está integrado por aspectos de naturaleza diversa y complementaria, tratando de producir el encuentro entre saberes y disciplinas diferentes sobre el tema de las transformaciones territoriales, poniendo en tensión las relaciones entre sus causas estructurales, sus morfologías, las miradas sobre los comportamientos de los usuarios en su utilización, las mociones teóricas y las lógicas de un proyecto renovado...

Así, un primer apartado, bajo el título de "Trece regiones urbanas del sur de Europa", recoge el conjunto de los trabajos de investigación realizados por cada uno de los equipos territoriales, y presentados en paralelo a través de los mapas temáticos que en su día fueron acordados:

- . encuadre territorial
- . transformaciones 1970'-2000'
- . usos del suelo (y de la edificación), año 2000'
- . planeamiento territorial y urbanismo vigente

Acompañados de los datos, gráficos y textos explicativos necesarios para la interpretación del funcionamiento de la estructura territorial, de los recientes procesos de transformación y sus causas, de las modalidades de su organización espacial y su relación con la planificación territorial o urbanística, etc.

A partir de aquellos trabajos, y en el intento de comparar entre si las regiones urbanas en estudio, estableciendo una relación recíproca que permita encontrar diferencias o similitudes en aspectos relevantes, el apartado "Morfologías" trata de descifrar tanto las diversas configuraciones de sus estructuras espaciales como las modalidades de los territorios morfológicos que las integran, en el entendimiento de la estructura territorial metropolitana como condición generalizada de contemporaneidad.

Finalmente, en el capítulo titulado "Mociones", junto con una selección de "materiales" de autores de obligada referencia que han reflexionado sobre la naturaleza y las formas de la nueva territorialidad, se presenta un intento de visualizar algunas lógicas actuales del proyecto territorial, a través de algunos proyectos en marcha en las regiones en estudio, como aproximación a la definición de un cierto catálogo de buenas prácticas para un proyecto territorial renovado.

La generalización en nuestro entorno de formas y procesos territoriales y el eventual acercamiento entre políticas y sistemas de ordenación territorial entre países de la Unión Europea, hacen que no deba desaprovecharse la ocasión para intentar –con anticipación al posible agravamiento de problemas y a la

consolidación de situaciones irreversibles- una convergencia en el diagnóstico, como punto de partida inexcusable para el establecimiento de políticas e instrumentos eficaces para una administración racional de los territorios de una parte significativa de la Unión. En este sentido, el escrito que cierra este Catálogo, quiere ser, además de un posible guion de los temas relevantes para continuar la discusión en el seno de nuestro seminario de investigación, una contribución, aunque modesta, a los principios que a nuestro juicio han de inspirar la renovación de la ordenación territorial.

Barcelona, junio de 2004

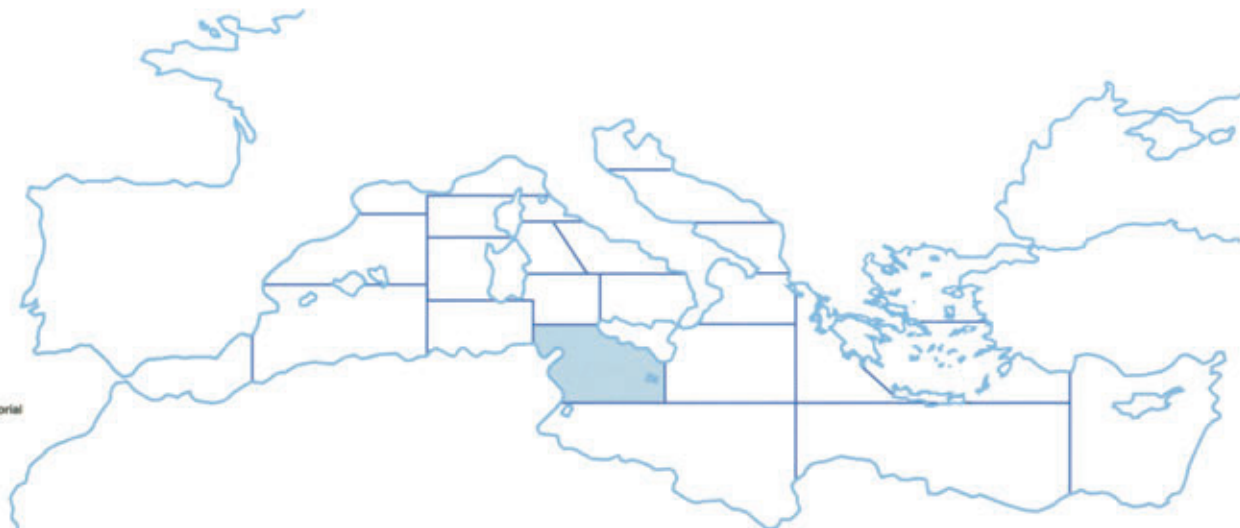
Bologna, mayo de 2005

Madrid, diciembre de 2006, y abril de 2011

chef de file



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques



MEDISDEC-STRATMED

PROJET INTERREG III B MEDOCC

RECHERCHE DE CONVERGENCE ET COHÉRENCE DANS L'AMÉNAGEMENT
DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN.

Le Programme Interreg III B Medocc prévoit la coopération transnationale entre les régions européennes et a comme objectif principal l'accroissement de la compétitivité territoriale du sud de l'Europe.

L'axe 2 du programme "Stratégie de Développement Territorial et Systèmes Urbains" et la Mesure 2.1 correspondante "Développement Territorial et Urbain: développement des coopérations, mise en cohérence des stratégies, actions pilotes" prévoient la coopération des villes, des zones urbaines et rurales dans la perspective d'un développement soutenable et polycentrique.

Dans le processus de construction de l'identité et de la cohésion territoriale de l'Europe, la compréhension des caractères unifiant et des stratégies pouvant être partagées dans l'espace défini par la Méditerranée constitue, sans aucun doute, un défi fondamental pour le futur.

Cette compréhension et ce partage passent nécessairement par un processus de convergence des régions qui programment et planifient leurs territoires respectifs.

De la fusion de deux propositions de projet, l'une italienne, "MEDISDEC", et l'autre française, "STRATMED", voit le jour "MEDISDEC-STRATMED", dont le partenaire chef de file est la Regione Lazio – Direction Territoire et Urbanisme. Le projet propose une démarche de confrontation et de vérification portant sur la cohérence et la congruence des politiques nationales et régionales mises en place grâce à des instruments d'aménagement territorial (plans et programmes) et à des stratégies promues par l'Union Européenne, tels que le Schéma de Développement de l'Espace Européen (SDEC), l'Agenda Territorial de Leipzig de 2007, la Stratégie de Lisbonne et le Protocole de Göteborg.

Sur la base des thématiques apparues lors de la confrontation entre les priorités et problématiques régionales et les directives de l'UE, chaque partenaire a mis au point un projet pilote visant la mise en pratique d'actions cohérentes vis-à-vis des politiques de planification territoriale, en tenant compte des spécificités de la Méditerranée.



PROJECT PART-FINANCED
BY THE EUROPEAN UNION

Nouvelles géographies de la production et la consommation dans le domaine de la région métropolitaine de Barcelone

Artículo, al op.cit. pp. 139-149

Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques), Institut d'Estudis Territorials, Universitat Politècnica de Catalunya (Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès)*

Le Projet-pilote proposé par la Région Catalogne se propose d'analyser les zones de production et de consommation de la zone métropolitaine de Barcelone (RMB – Región metropolitana de Barcelona) dans le contexte de ses transformations urbaines les plus récentes et la façon dont ces zones contribuent à former sa structure spatiale, fonctionnelle et paysagère. L'analyse de ces zones vise à montrer les modalités de leur localisation par rapport au système des villes et infrastructures existantes, leurs différentes utilisations et aussi leurs modèles morphologiques et typologiques. L'objectif est de contribuer à la révision de l'aménagement métropolitain et, plus particulièrement, à planifier ces zones de façon adéquate.

Les sujets de cette étude se rapportent aux trois Ateliers du projet MEDISDEC:

*Groupe de travail constitué par l'UPC par Antonio Font Arellano, Lorena Vecsliir Peri, Sílvia Mas Artigas, Lorena Maristany Jackson, Josep Solé Mateu, Alejandro Cuesta Hidalgo. Groupe de travail constitué par l'Institut d'Estudis Territorials par Sergi Lozano Solé et Josep Prat Roura.

- Atelier 1 (Réseaux d'infrastructures et corridors): le Projet-pilote aborde les relations existant entre ces nouvelles zones de production/consommation et les réseaux d'infrastructures (mobilité individuelle et transports en commun). Il examine le degré d'autonomie ou de complémentarité de ces zones et, pour chaque infrastructure, il évalue sa place dans la hiérarchie routière, les espaces de stationnement. Le degré d'accès de ces zones aux grandes infrastructures est également étudié, puisque leur zone d'influence est définie en fonction de cette possibilité d'accès.

- Atelier 2 (Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures): le Projet-pilote aborde la relation qui existe entre la formation de ces espaces de production/consommation et l'aménagement en cours et le marché foncier. C'est cet aménagement qui devrait protéger les réseaux écologiques et les réseaux culturels contre une excessive croissance des espaces de production/consommation qui, souvent, ont tendance à se développer plus en fonction des exigences de marché que d'un souci de préservation des autres réseaux ou activités. Le Projet-pilote analyse aussi les tendances récentes et historiques de l'occupation et de l'utilisation du sol en RMB.

- Atelier 3 (Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée, urbanisation/périurbanisation): le Projet-pilote aborde la localisation de ces nouveaux espaces et leurs relations avec les zones urbaines existantes et les infrastructures et donc leur position par rapport aux pôles d'un réseau polycentrique et aux zones de service ou d'influence des territoires métropolitains. L'étude entend montrer les relations qui existent entre zones en développement et politiques municipales d'aménagement urbain. Dès qu'elles prennent de l'importance, ces zones peuvent en arriver à jouer un rôle non négligeable dans la structure urbaine polycentrique, en y faisant fonction de nouveau pôle. Enfin, le Projet-pilote essaye de faire la comparaison de ces phénomènes entre la RMB et d'autres zones urbaines polycentriques de l'Europe méridionale.

MEDISDEC-STRATMED. Project Interreg III B MEDOCC. "Recherche de Convergence et Cohérence dans l'Aménagement de l'Espace Méditerranéen".

*Càtedra de Urbanística ETSAV,
Institut d'Estudis Territorials.
BIC Lazio Spa. Lacio, Novembre 2007.*

Méthodologie

Ce travail, qui fait l'objet d'une convention entre le Generalitat de Catalunya et l'Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), entend étudier les espaces spécialisés de production et consommation et leur contribution à la structuration spatiale, fonctionnelle et paysagère de la métropole régionale, dans le contexte des récentes transformations urbaines de la RMB. L'analyse de ces espaces vise à montrer leurs modalités de localisation par rapport au système urbain et aux infrastructures existantes, leurs types d'utilisation, aussi leurs modèles morphologiques et typologiques dans le but d'actualiser le projet métropolitain et de contribuer à la bonne gestion de ces zones.

La relative nouveauté de certaines formes spatiales de production et de consommation, leur intégration usuelle et la typologiques font qu'il n'est pas facile de les classer.

Dans le but de délimiter le domaine de l'étude, une première distinction est proposée:

Nouveaux espaces de la production

Par rapport aux formes traditionnelles de l'industrie, aux bureaux, aux services à l'entreprise et au stockage:

- parcs d'activités
- parcs scientifiques ou technologiques
- zones logistiques
- centres de R&D, etc.

Nouveaux espaces de la consommation

Par rapport aux formes traditionnelles du commerce, aux services personnels, à la culture, au loisir et à l'épanchement:

- centres commerciaux, hypermarchés, discounts, outlets
- surfaces spécialisées (des sports, des jouets, garden center, automobile, meuble, de bricolage)
- nouveaux services hôteliers, de restauration, du sport individuel
- installations pour le loisir (multicinémas, video-jeux, karting indoor, bowling, etc.)
- grandes dotations métropolitaines (circuit de courses, parcs d'eau, terrains de golf, etc.)
- grands équipements culturels (auditoriums, musées, etc.)

Comme contenus pertinents de l'étude, il convient de citer:

Localisation des nouveaux espaces de la production et la consommation

- Rapports avec les installations urbaines et les infrastructures de la mobilité individuelle ou du transport collectif.
- Degrés d'autonomie ou complémentarité.
- Rapports avec l'aménagement du territoire en vigueur et le marché foncier.

Occupation et consommation de sol

- Variation quantitative des différentes modalités et tendances récentes.

Aspects fonctionnels des nouveaux espaces

- Synergies entre les activités.
 - Degrés d'accessibilité aux infrastructures de transports et aux systèmes d'accès.
 - Domaines de service ou d'influence sur les territoires métropolitains.
- Caractéristiques morphotypologiques des nouveaux espaces.
- Modèles d'organisation spatiale. "Îles" projetées ou groupements "spontanés".
 - Formes et mesures de l'agrégation des bâtiments.
- Mécanismes de signalisation et publicité.
- Espaces ouverts publics, collectifs et privés.
 - Hiérarchie routière, accès et espaces pour le stationnement.

Les nouveaux espaces et la planification en vigueur

- Rapport des pièces résultantes avec l'aménagement urbanistique municipal et dérivé (régime du sol, zonification, paramètres normatifs).
- Identification de quelques lignes force pour la reconsidération des différents niveaux de l'aménagement général ou planifications sectorielle (Plan s'Équipements Commerciaux, Infrastructures, etc.).

Les nouveaux espaces de la production et de la consommation dans le Sud de l'Europe

- Comparaison entre la situation de la région urbaine barcelonaise et d'autres contextes européens méridionaux (Lisbonne, Madrid, Milan). Structure spatiales, modalités, tendances.

Territoire concerné et échelles d'analyse

L'étude se développe sur trois échelles d'analyse:

- échelle globale, au niveau de l'ensemble de la RMB et ses zones périphériques (au 1 :50.000);
- échelle des Corridors ou des principaux axes polarisateurs d'activités (au 1 :25.000);
- échelle de détails pour les fragments territoriaux ou échantillons significatifs (au 1 :10.000 ou 1 :5.000).

Le changement d'échelle et l'actualisation sur carte des douze Corridors relevés ont permis de réaliser une première identification des "paquets" ou "fragments" correspondants aux nouvelles formes de production et consommation nées de l'aménagements en cours.

A l'échelle des fragments, des thèses de maîtrise et de doctorat ont servi de base à des études ensuite complétées et systématisées pour permettre l'exploitation et la comparaison de leurs résultats. Cela a permis d'établir un total de 15 fiches incluant 20 fragments ou échantillons représentatifs dûment sélectionnés. Ou a aussi analysé attentivement 10 cas de transformations urbaines internes destinées prioritairement à la production et à la consommation, ce qui complète la vision de ces nouvelles opérations.

Diagnostic territorial

L'étude de la distribution spatiale urbaine de l'utilisation de sol et des bâtiments a permis d'élaborer une représentation synthétique et puissante permettant d'approcher la compréhension de leur structure fonctionnelle.

La géographie de la production et de la consommation dans la RMB en 1977 montre un territoire récemment concerné par un processus d'industrialisation (mi-décennie des années 1950 à mi-décennie des années 1970, avant l'arrivée de la crise énergétique mondiale) où commence la construction de grandes infrastructures, notamment routières. On y voit également que les activités industrielles se concentrent principalement dans le centre-ville de Barcelone (y compris la zone franche "Zona franca"), dans les zones industrielles de Sant Andreu de la Barca et de Martorell (RN 11), dans les villes de Sabadell et de Terrassa, dans la Baix Vallès (Mollet, Montmeló, Barberà et Polinyà) et le long de la route RN 152, à Granollers. La seule grande surface commerciale du territoire (le Baricentro) est une première manifestation de la croissance des activités tertiaires dans la structure économique métropolitaine et de leur substitution aux activités de production traditionnelles qui avaient jusqu'alors une position prédominante.

Consolidation de zones industrielles existantes

Avec le développement du réseau métropolitain d'autoroutes et de routes, les espaces consacrés aux activités industrielles ou en cours d'urbanisation en 1977 s'agrandissent ou se consolident entre 1977 et 2004, et notamment les zones industrielles de:

- Martorell et Sant Andreu de la Barca, le long de la RN 11;
- Viladecans et Gavà, sur la RC 245;
- Can Parellada et Santa Margarida, au sud de Terrassa;
- Polinyà et Mollet;
- etc.

Nouvelles surfaces et activités tertiaires

- 48 Entre 1977 et 2004, de nouvelles surfaces d'activités tertiaires apparaissent:
- dans le système urbain du Delta du Llobregat, plusieurs zones industrielles se transforment en zones consacrées aux activités tertiaires: Sant Boi, Gavà et Viladecans, le long de la RC 32;
 - sur le tronçon central de l'A 7 / RB 30: Sant Cugat et Cerdanyola;
 - dans le secteur Est de la ville: Santa Coloma de Gramenet, zones industrielles de Batllòria et de Montigalà; etc.

Grands équipements et dotations

- Un élément notable est la construction d'importants équipements métropolitains, au niveau territorial ou urbain, en partie dus aux Jeux olympiques de 1992.
- au long de la RB-30: TVE (télévision espagnole), "Centre d'Alt Rendiment, "Universitat Autònoma";
 - dans la ville centrale. "Ronda de Dalt";
 - en rapport avec la RC 17: circuit grande vitesse de Montmeló;
 - canal olympique d'aviron et campus de l'UPC à Castelldefels;
 - aménagements privés: terrains de golf, équipements de loisirs et le relax;
 - etc.

Parmi les aspects spécifiques de cette période étudiée, il faut remarquer la contribution des pouvoirs publics dans la création de nouveaux équipements urbains (équipements, parcs et jardins, services techniques), depuis toujours responsabilité du secteur public. Si cet aspect a été adopté comme critère cohérent avec le profil territorial de l'étude (prendre en considération des parcelles de grande taille, de un hectare ou plus), les résultats obtenus montrent l'important travail développé, tant au niveau municipal comme au niveau territorial.

Nouveaux espaces productifs

Les nouvelles zones industrielles (peu nombreuses par rapport à la période antérieure d'industrialisation) s'ajoutent aux zones et urbanisations existantes en 1977, formant ainsi des "corridors" ou axes d'activité:

- nouveaux parcs d'activités ou parcs technologiques de Sant Joan (Rubí), Via Augusta (Sant Cugat), Mas Blau (Prat de Llobregat);
- aires logistiques (CIM, ZAL);
- nouvelles zones industrielles de Caldes de Montbui, de Castellar del Vallès et de Sentmenat, etc.

L'installation d'entreprises le long de ces corridors répond à différents critères, dont notamment:

- recherche d'une facilité d'accès et d'une bonne position (grandes artères);
- lien avec les infrastructures de service (technologie, télécommunications, équipements et services généraux de support, proximité des centres de R&D);
- valeur du sol et, dans une moindre mesure, qualité de l'environnement et du paysage, image du territoire;
- proximité du marché de référence et synergie avec d'autres entreprises.

Évolution de la consommation de sol entre 1997 et 2004

Dans l'ensemble de la région métropolitaine, il faut souligner la contribution du Vallès Occidental dans la production de nouveau sol, suivi de celle de Baix Llobregat et du Vallès Oriental. Le Maresme et l'Alt Penedès sont loin de ces niveaux et, dans le cas du Barcelonès, on identifie un changement d'usage du sol sur quelques zones industrielles antérieures (Port-Zone Franche, Sants-Hostafrancs, Poble Nou, Sant Andreu...). Des municipalités de l'Aire Métropolitaine de Barcelone (AMB), Castellbisbal, Barberà del Vallès, dépassent Montcada i Reixac et le Prat de Llobregat.

49

Par rapport aux grands équipements et dotations

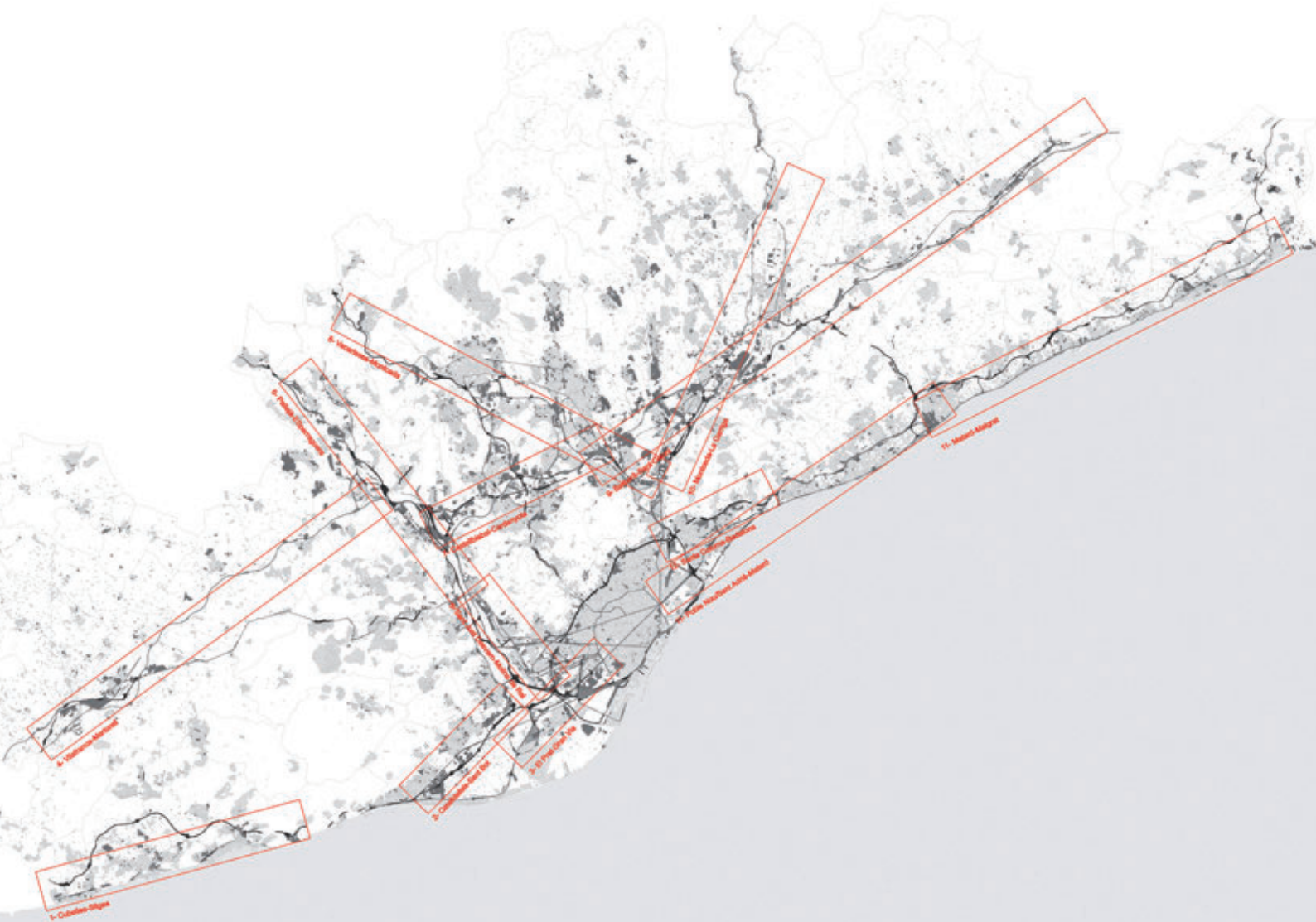
Dans l'ensemble de la RMB, l'accroissement des grands équipements et de sol d'usage collectif a été de 75%, ce qui a comporté la création de 3.499 hectares de sol d'usage collectif. Par régions métropolitaines, il faut souligner la création de nouveaux équipements dans les «comarques» du Vallès Occidental, le Baix Llobregat, le Vallès Oriental et le Maresme.

Par rapport au sol industriel

La croissance est de 52%, ce qui représente passer de 7.566 à 11.483 hectares. Si on regarde la variation de chaque régions métropolitaines, on constate que la plus grande croissance absolue se produit sur le Vallès Occidental, Baix Llobregat, Vallès Oriental et Alt Penedès, tandis que sur le Barcelonais on détecte une significative décroissance de 10% de la surface industrielle (surfaces brutes).

Par rapport aux infrastructures

Par rapport aux infrastructures de premier ordre, en excluant le réseau routier local, l'augmentation de sol pendant la période d'étude peut être évaluée autour de 49%, avec un total d'environ 6.529 ha au niveau de la région métropolitaine. L'accroissement le plus fort en valeurs absolues se produit dans le Vallès Occidental, Baix Llobregat, Barcelonès et Maresme.



Principaux axes ou corridors métropolitains

En synthèse, on propose douze “corridors” ou axes principaux de localisation d’activités économiques du point de vue des infrastructures de transport. Une analyse plus détaillée de ces axes, comportant une identification de fragments correspondant aux nouveaux espaces de production, de loisir et de consommation, permet d’identifier quatre types de situations territoriales:

Le premier type groupe les axes manquant d’indice particulier, comportant peu de zones innovantes, où les activités tertiaires et les services aux entreprises ne sont que faiblement présentes (corridors de Cubelles –Sitges – RC 31 / RC 32–, de Villafranca-Castellví de Rosanes – AP7 / RN 340 et chemin de fer). Ce dernier corridor offre un important espace pour les activités industrielles.

Le deuxième type se caractérise par sa continuité et par le développement de nouveaux espaces ouverts aux activités tertiaires comme aux activités de production. Ces espaces accueillent des activités fortement innovantes rayonnant au niveau métropolitain (corridors Castelldefels–Sant Boi – RC 32 / RC 245 / chemin de fer ; El Prat-l’Hospitalet-Gran Via, RB 20 / RC 31, Castellbisbal-Cerdanyola – AP7 / RB 30 / chemin de fer ; et Sant Joan Despí–Molins de Rei – RN 340a / RB 23 / AP 2 / chemin de fer).

Le troisième type accueille les axes qui traversent des villes ayant une grande tradition industrielle (Sant Andreu, Martorell, Granollers, etc.), comportant de grandes entreprises (SEAT, Gec-Alstom, Circuit de Catalunya, La Roca Outlet, etc.). Il se caractérise par un processus graduel de reconversion d’anciens hangars ou d’anciennes routes pour une nouvelle utilisation à des fins logistiques ou commerciales. Il se caractérise également par l’apparition de petits espaces d’activités tertiaires sur les accès urbains (corridors Sant Andreu de la Barca-Esparraguera – RN 11a/A-2/chemin de fer; Barberà-Sant Celoni – AP 7/RC 251/chemin de fer; et Montcada-La Garriga – RC 17/RN 251/chemin de fer).

La quatrième type se caractérise par des zones où les activités de consommation prédominent sur les activités de production. Ces activités s’installent le long des axes routiers, exclusivement près des nœuds ou près des accès aux villes. L’utilisation du sol est essentiellement consacré à de nouvelles formes de commerce et de loisirs. Des zones commerciales, au niveau des carrefours (corridors Viladecavalls-Montcada – RC 58 / RN 150 ; Poble Nou-Malgrat – C 32 / RN 11 / chemin de fer ; et Santa Coloma-Badalona – RB 20 Pota Nord).

Dynamiques et problèmes

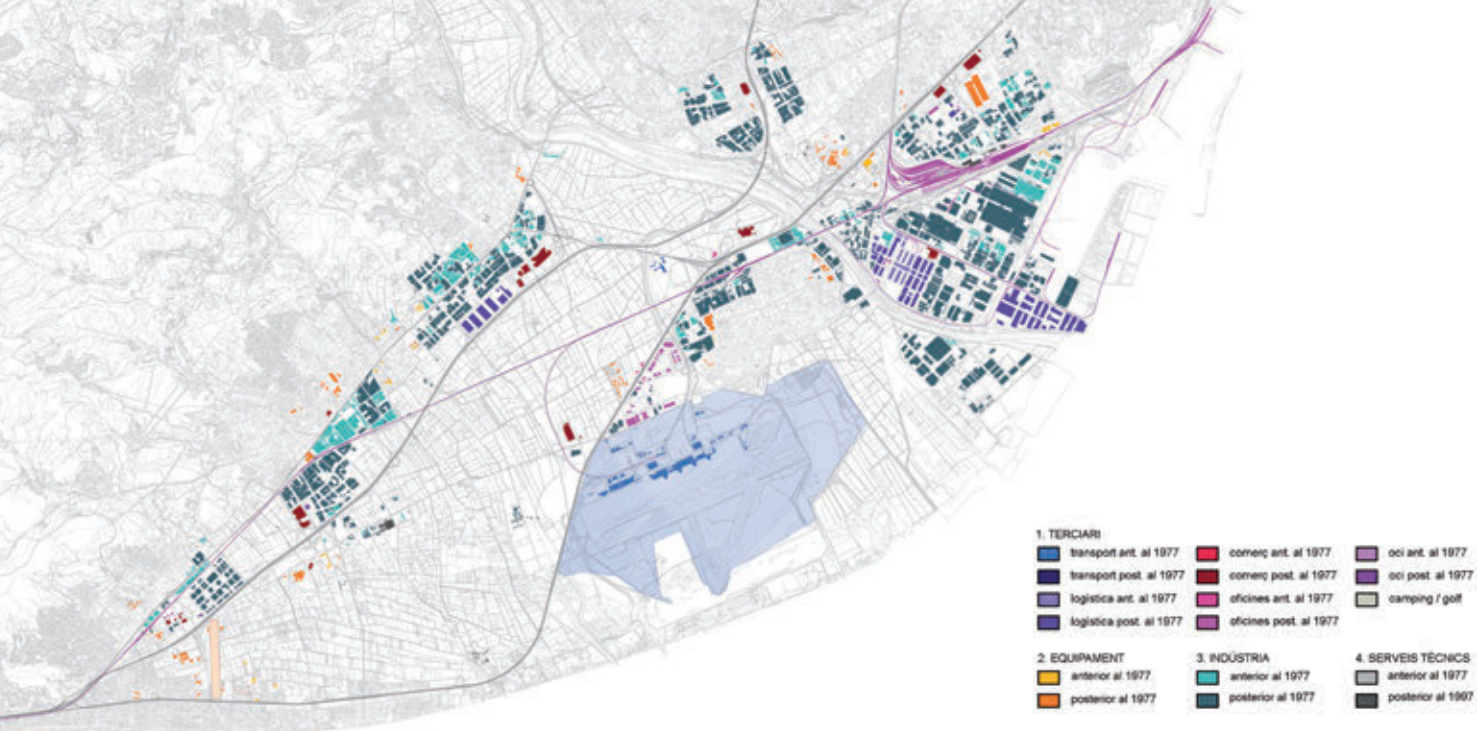
Les nouveaux espaces de la production (tertiaires ou industriels) ont pour traits caractéristiques généraux trois éléments:

- osmose croissante entre une partie des activités tertiaires et l’industrie;
- régionalisation toujours plus forte de la structure de production;
- profonde transformation de l’organisation des entreprises.

Localisation des nouvelles activités tertiaires:

Un premier contexte est évidemment représenté par les “Rondas” (grands boulevards) de Barcelone où se concentrent une bonne partie des services destinés aux entreprises importantes ou innovantes et les activités quaternaires.

- Un deuxième contexte est représenté par les villes de taille moyenne. Elles accueillent de façon croissante des services destinés aux entreprises, traditionnels



mais éventuellement aussi innovants. Ces villes sont étroitement intégrées aux activités de production et de gestion.

Localisation de l'industrie:

Un premier contexte d'implantation est celui des entreprises industrielles multi-nationales, il présente un évident caractère de discontinuité spatiale. Le désir de s'organiser en fonction des marchés intérieurs ou régionaux conduit à une décentralisation des équipes de direction. Le développement d'un type de production "just in time" et le rôle non négligeable de la recherche pour ces entreprises font partie des motifs de la remarquable persistance de ces activités industrielles sur le territoire métropolitain régional.

- Un deuxième contexte est constitué par les aires suburbaines ou intra-régionales de relocalisation et/ou de décentralisation des activités de production. Ces relocalisations sont le fait d'un processus de reconversion technologique et de réaménagement de l'organisation de l'entreprise, ou dépendent simplement d'un processus de diversification des activités de production.

- Dans différents contextes territoriaux, on voit apparaître un type d'implantation distinct, appelé "district industriel", qui se fonde sur le développement de formes de production "non fordistes".

Enfin, un quatrième contexte est représenté par les zones industrielles urbaines, lesquelles sont en déclin constant. Ainsi, pour résumer les principaux résultats de recherches faites sur le thème de la transformation de la production industrielle et des activités tertiaires, on peut identifier les phénomènes urbains suivants:

- récupération des zones industrielles urbaines: reconversion des zones industrielles à l'abandon;
- nouveaux bâtiments isolés accueillant des activités tertiaires ou de production;
- constitution de voies industrielles;
- aménagement de nouvelles zones modulaires pour accueillir les activités tertiaires et industrielles;
- réforme des textures urbaines mites (résidentielle et de production);
- bâtiments interstitielles pour activités tertiaires.

Quant aux activités commerciales et de consommation, certaines de leurs transformations ont affecté l'organisation physique et fonctionnelle des espaces de vente et leur logique de localisation:

- modification de l'unité de distribution, la distinction entre l'unité "moderne" et l'unité "traditionnelle" est en passe de disparaître;
- réduction des espaces commerciaux généraux au profits d'espaces commerciaux spécialisés;
- nouvelle localisation des unités commerciales: émergence d'une configuration réticulaire tendant à s'organiser autour des principes de complémentarité et de synergie, ce qui donne un réseau se composant d'éléments plutôt différenciés par la configuration spatiale (aux croisements de parcours piétonniers, à l'emplacement de sites particuliers) et par l'environnement physique ou fonctionnel (points de vente, condensations linéaires, etc.).

◀
F2 - Croissance des activités tertiaires et industrielles (Aix Delta del Llobregat)

F3 - Nouveaux espaces de production (Aix Delta del Llobregat)

Parmi les principaux aspects qui se dégagent de cette nouvelle configuration des activités commerciales et de consommation, on peut citer:

- croissance des voies commerciales dans les villes;
- création de rues "marchandes";

- création de nouvelles galeries commerciales;
- transformation de bâtiments commerciaux de taille moyenne en entrepôts ou supermarchés;
- création de grandes aires commerciales périphériques: grandes surfaces et hypermarchés;
- création de centres commerciaux intégrés.

Enfin, à titre purement informatif, les principaux lieux urbains où l'on trouve des éléments innovants du point de vue des activités de consommation et de loisirs sont:

- les équipements de loisir interstitiels, dispersés dans la texture urbaine, en général isolés les uns des autres et de petites dimensions;
- la requalification des centres-villes;
- les "grands ensembles", bâtiments de vastes dimensions, offrant plusieurs utilisations et se caractérisant par une grande complexité typologique;
- la configuration de parcours ludiques et/ou commerciaux dans les villes;
- la configuration de différents centres-villes de la RMB intéressants du point de vue historique pour en faire un parcours intégré;
- les nouvelles "cathédrales" des loisirs (parcs thématiques);
- les possibilités d'excursion dans les environs des villes.

Politiques stratégiques d'ordre territorial

- Modérer l'utilisation du sol;
- Favoriser la cohésion sociale du territoire et éviter la ségrégation spatiales des différentes zones urbaines;
- Favoriser la cohabitation d'activités et de logements dans les zones urbaines et rationaliser l'implantation des zones réservées aux activités industrielles ou tertiaires;
- Renforcer la structure nodale du territoire et le caractère compact et continu de la croissance urbaine;
- Renforcer l'efficacité des transports publics par une polarisation et un compactage des implantations;
- Veiller aux voies qui structurent les développements urbains au niveau territorial.

Cadre stratégique et description d'actions innovatrices du PP

Dans le cadre stratégique dans lequel s'inscrit le Projet-pilote, et compte tenu du Plan Territorial Métropolitain de Barcelone (en cours d'élaboration), le Projet-pilote entend faire les apports suivants:

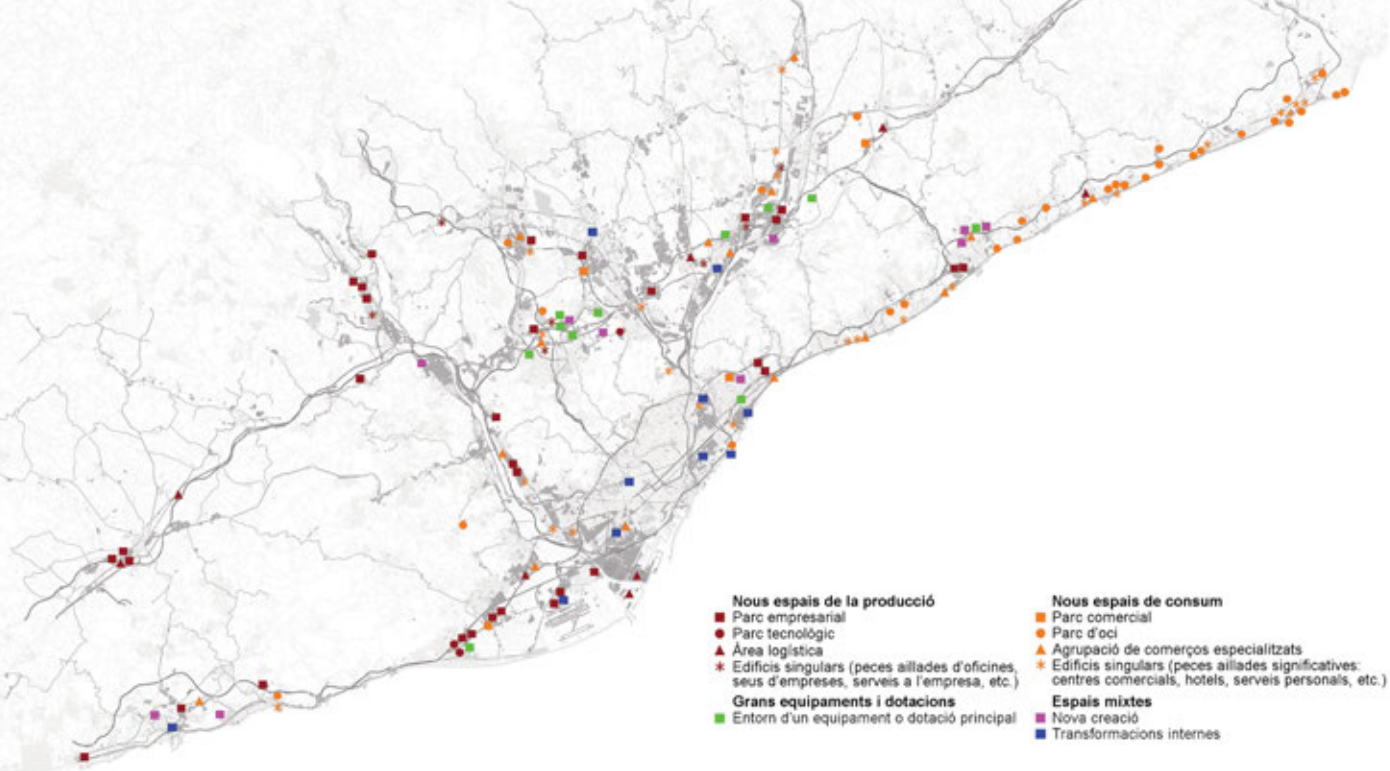
- Une vision globale permettant d'intégrer les processus de création des nouveaux espaces de production et de consommation et le développement d'infrastructure de mobilité. L'articulation de ces deux processus devrait permettre la définition de nouvelles stratégies territoriales, pour assurer que les activités innovantes de nouvelle localisation puissent avoir un accès facile au transport ferroviaire (passagers et marchandises) et n'aient pas à dépendre du système routier métropolitain par trop congestionné.

- Evaluation de la localisation actuelle des zones de production et de consommation existantes par rapport aux infrastructures de mobilité afin de proposer des politiques de développement, de réduction ou de requalification qui soient cohérentes avec le respect de l'environnement.

- Définition de modèles de structuration des zones de production reposant sur l'intégration des activités tertiaires et industrielles afin d'éviter les inconvénients



F4 - Localisation des nouveaux espaces de la production et la consommation. Exemples de secteurs de la production



■ NOUS ESPAIS DE LA PRODUCCIÓ - Parc empresarial



Poligon Camí Rai (Castelldefels-Gava)



Poligon Mas Blau (El Prat de Llobregat)



Pla d'en Boet I i II (Mataró)



Sector Industrial Pla (St Feliu de Llobregat, Molins de Rei)

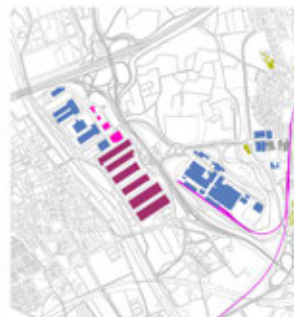
▲ NOUS ESPAIS DE LA PRODUCCIÓ - Àrea Logística



Sector Domenys I i II (Vilafranca del Penedès)



Prologia Parc (Sant Boi)



CIM Vallès (Santa Perpètua de Mogoda)



Zona d'Activitats Logístiques (Barcelona)

● NOUS ESPAIS DE LA PRODUCCIÓ - Parcs tecnològics



Campus Tecnològic UPC (Castelldefels)



Parc Tecnològic del Vallès (Santa Perpetua de Mogoda)

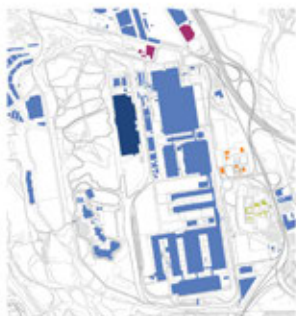


Parc de Recerca de la UAB (Cerdanyola)

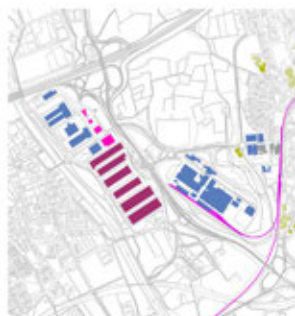
● NOUS ESPAIS DE LA PRODUCCIÓ - Peces singulars



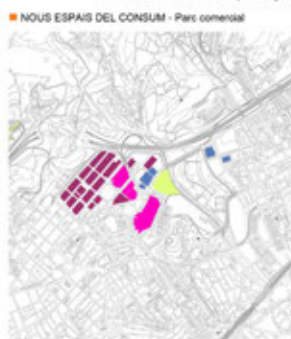
Sony (Viladecans)



SEAT (Martorell)



Geo - Alstom (Santa Perpetua de Mogoda)



Montigala (Santa Coloma de Gramenet)

● NOUS ESPAIS DEL CONSUM - Parc comercial



La Roca Outlet (La Roca del Vallès)



Bamasud (Gavà)



Parc Vallès (Terrassa)



Polígon Industrial Congest (La Garriga)

▲ NOUS ESPAIS DEL CONSUM - Comerç especialitzat



Carretera Rubí - Sant Cugat (Sant Cugat)



El Rengle - Riera Argentina (Mataró, Cabrera de Mar)



Baricentro (Cerdanyola)



Sector Múvissa, Rial del Sapi (Arenys de Mar)

● NOUS ESPAIS DEL CONSUM - Edificis singulars



Sector Vonamar (El Masnou)

provenant d'une ségrégation spatiale de fonctions qui devraient être parfaitement compatibles.

- Intégration dans le Plan Territorial de la RMB de niveaux supra-municipaux (corridors ou axes métropolitains d'activités) pour mieux appréhender les différents éléments de la structure économique, de la production, de la distribution et de la consommation.

- Adoption de nouveaux modèles spatiaux permettant l'implantation d'activités de production et de consommation fondées sur une bonne gestion au niveau local, national et international.

Projet-pilote et le "Territorial Agenda"

Dans ses deux premières parties, le "Territorial Agenda" de l'UE (Leipzig, mai 2007) propose de renforcer la dimension territoriale de sa politique de cohésion et se propose, comme nouveaux défis, de garantir les identités régionales et de mieux utiliser les diversités territoriales.

En ce sens, le travail présenté montre l'impact ou les effets qu'exercent les nouvelles modalités de production et de consommation sur le territoire de la RMB de cherchant, aux fins du Plan Territorial Partiel de la RMB, de mieux exploiter les avantages et les caractéristiques géographiques de chaque territoire pour mieux répondre à ses nécessités.

La description faite de la localisation et des processus à l'échelle de la RMB, par domaines d'activité, montre une croissante intégration entre les villes et leurs territoires environnants. L'analyse des activités économiques fait ressortir l'effet territorial de la globalisation économique, des changements démographiques, des migrations internes et extérieurs en fonction des marchés du travail sur l'offre de services d'intérêt général, sur le développement de la structure s'implantation et sur la façon dont les gens bougent, cohabitent, travaillent et utilisent le territoire (énoncés du point II.7 du "Territorial Agenda"):

A partir des six priorités territoriales établies par le "Territorial Agenda", on souligne:

- La concordance existant entre le travail présenté et l'idée de renforcer le développement polycentrique et l'innovation par la création de réseaux, non seulement à échelle européenne mais également à l'échelle intra-régionale. Dans le cas de la RMB, il s'agirait de s'appuyer sur le modèle de ses corridors métropolitains, en exploitant leurs potentialités et en corrigeant leurs défauts, dans le cadre d'une vision globale et non d'une mosaïque de plans municipaux simplement juxtaposés, comme c'est le cas actuellement.

- En ce sens, la proposition de «l'agenda» territorial de créer de nouvelles formes d'association et de gouvernance territoriale serait d'un grand intérêt dans le cas de la RMB, du fait qu'elle permettrait de traiter ensemble les problèmes communs, d'élaborer des stratégies conjointes, de mettre au point des politiques supra-municipales (en se répartissant les coûts et les avantages) et d'établir des mécanismes de collaboration entre secteur public et secteur privé pour les décisions concernant les investissements.

- L'idée d'encourager la formation de groupements (clusters) pour améliorer la compétitivité et les idées innovantes en Europe, serait particulièrement favorable à notre Région. Il existe déjà des embryons de groupements innovateurs, au sein



desquels la communauté patronale, la communauté scientifique et les administrations travaillent ensemble; ces embryons de groupement sont identifiés dans l'étude, il s'agit de parcs technologiques, de centres R&D, etc.

- La mobilité et la facilité de l'accès sont vues comme des conditions essentielles pour assurer le développement économique dans toutes les régions de l'UE. Cet aspect constitue un point critique dans le cas de la RMB du fait qu'elle dépend encore fortement du transport routier et qu'il serait opportun de renforcer le transport ferroviaire, l'intermodalité, les réseaux télématiques, etc.

- Enfin, l'étude confirme qu'il faut renforcer les structures écologiques et les ressources culturelles à titre de valeur ajoutée de développement. Même si les nouvelles formes de production et de consommation (concept de "parc"; respect de la nature; plus d'attention réservée à l'urbanisation et aux paysages urbains) sont plus respectueuses de ces aspects, la vision d'un système d'espaces libres reste prioritaire pour la RMB. Le contrôle du développement urbain fait également partie des priorités pour éviter son expansion sauvage et une perte de la biodiversité, au profit des spécificités géographiques et des identités culturelles locales.

Projet-pilote et perspectives Méditerranéennes 2030

Le Projet-pilote analyse les activités économiques les plus récemment implantées dans la RMB. Elles apparaissent souvent sans la planification fonctionnelle préalable, dans un contexte où il appartient au marché d'imposer ses lois. Les résultats obtenus font émerger des modèles que les différents territoires méditerranéens peuvent prendre comme exemples, positifs ou négatifs. Les exemples positifs se distinguent par:

58

- une bonne liaison avec les infrastructures de transport, ce qui permet, voire favorise, l'utilisation des transports en commun;
- une bonne proximité des centres R&D (ce qui, dans le scénario 1, est un argument en faveur de l'économie immatérielle globale);
- des synergies entre les différentes activités économiques;
- une utilisation du sol respectant un modèle d'utilisation durable.

Toutefois, on trouve souvent dans les zones d'activités:

- qu'elles ne sont accessibles que par la route et, pire encore, uniquement par transport individuel car les transports en commun n'y arrivent pas souvent, cela implique donc un modèle de mobilité peu compatible avec les objectifs de Kyoto;
- qu'il y a un important gaspillage dans l'utilisation du sol.

Le Projet-pilote se fonde donc sur ces modèles positifs ou négatifs pour déterminer les orientations à suivre pour une bonne ou mauvaise gestion du territoire.

Scénario 1

Dans le scénario 1, la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution est très importante, les territoires doivent donc essayer de diminuer l'importance de secteurs comme le tourisme de masse ou l'agriculture dans l'adaptation de leurs activités économiques.

Dans ce contexte, il existe une caractéristique régionale qui prend beaucoup d'importance: c'est la bonne répartition sur le territoire des activités économiques, des zones urbaines et des infrastructures. Le Projet-pilote a relevé de nombreuses implantations qui se situent dans des zones qui sont éloignées des villes et qui sont très difficilement accessibles au moyen des transports en commun, notam-

ment par train. Il a également relevé des exemples de bonne gestion qui peuvent servir d'exemples pour instaurer un modèle de ville ayant un développement urbain compact, offrant une pluralité d'activités ce qui en ferait un pôle autosuffisant (dûment doté des services nécessaires et présentant un équilibre entre le nombre des postes de travail et le nombre de logements), bien desservi par des transports ferroviaires, etc.

Dans ce contexte, il est très important de disposer d'activités industrielles fortes et de services efficaces, projetés vers une dimension internationale, en mesure de substituer le déclin du tourisme de masse et de l'agriculture en termes de PIB. Pour ce scénario, les pôles d'activités liés à l'innovation et à la recherche universitaire ont un rôle très important. Le Projet-pilote relevé quelques exemples de pôles d'activités spécialisées et de pôles d'innovation liés à des centres universitaires mais, au niveau de la RMB, ces pôles sont rares et de petites dimensions. Selon le Projet-pilote, il serait bon de prévoir les développements urbains en fonction d'un modèle territorial durable et d'encourager la création de pôles d'activités ayant une importance internationale.

Scénario 2

Dans le scénario 2, la conséquence qui serait la plus importante pour la RMB serait une généralisation de la fuite des activités industrielles liées à la production de biens à faible valeur ajoutée, ne nécessitant qu'une main d'œuvre peu qualifiée. Pour contraster ce phénomène, il faudra soutenir le développement d'activités innovantes à forte valeur ajoutée, ayant besoin de main d'œuvre très qualifiée. La Catalogne possède déjà cette main d'œuvre, notamment dans la RMB. Les dernières décennies ont produit une génération de travailleurs qualifiée comme jamais auparavant dans son histoire et l'offre actuelle du marché de l'emploi n'est pas en mesure de tous les absorber. Pour favoriser ces développements d'activités innovantes à forte valeur ajoutée, il faut renforcer ou créer des pôles d'activités spécialisées susceptibles de produire des synergies entre entreprises, et entre entreprises et universités.

De même que pour le scénario 1, le Projet-pilote relève quelques exemples de pôles d'activités spécialisées et d'innovation, mais ils sont encore très minoritaires et il faudrait qu'ils acquièrent une dimension internationale, ce qui n'est pas vraiment le cas actuellement. Le fait que les activités sont réparties sur le territoire sans planification empêche la création de synergies suffisantes. Il faut donc prévoir de nouveaux parcours qui permettront de créer de nouveaux pôles et de les promouvoir à l'échelle européenne et à l'échelle mondiale.

Scénario 3

Dans le scénario 3, l'accès aux ressources énergétiques est une priorité essentielle et la mondialisation de l'économie nuit aux économies peu innovantes à faible valeur ajoutée, qui sont celles les plus fréquentes dans de nombreuses Régions du sud de l'Europe.

Dans ce contexte, les thèmes du Projet-pilote ayant le plus d'importance sont la réduction de la consommation d'énergie et l'internationalisation des activités économiques à forte valeur ajoutée. Comme pour le scénario 1, le Projet-pilote a relevé que l'utilisation du sol faite par les nouvelles zones de production et de consommation manque, d'une manière générale, d'une caractéristique de durabilité, ce qui comporte un important gaspillage énergétique provoqué par une nécessité de mobilité. Il a également relevé certaines bonnes gestions du territoire proposant une répartition des zones de production et de consommation mieux appropriée. Il relève encore des exemples de pôles d'activités spécialisées et d'innovation, mais ils sont peu nombreux et manquent de rayonnement international. Il faudrait corriger ceci au moyen des nouveaux processus de planification.

Scénario 4

Dans le scénario 4, l'internationalisation de l'économie des Régions souffre de la diversification des priorités retenues au niveau de chacune d'elles, la collaboration entre Régions est donc essentielle. Le Projet-pilote ne traite pas directement de thèmes comme les migrations ou les collaborations entre Régions. Parmi les thèmes traités en fonction du scénario 4, la création de pôles d'activités spécialisées et d'innovation n'est pas aussi prioritaire comme dans le cas des trois autres scénarios, mais il n'en reste pas moins un facteur favorable pour le développement régional. C'est également vrai au niveau de la planification territoriale de nouvelles implantations d'activités ou de consommation, laquelle doit se fonder sur des critères de durabilité et de réduction de la mobilité, ces aspects étant toujours favorables même s'ils ne sont pas aussi indispensables que pour les trois autres scénarios.

Conclusions

On présente ici quelques aspects particuliers du processus d'élaboration du Projet-pilote ainsi que ceux qui sont susceptibles d'être transférés dans d'autres contextes:

- Le Projet-pilote a montré l'utilité d'une approche par une lecture morphologique du territoire et de ses transformations. Cette approche s'est fondée sur une interprétation des corridors et des axes métropolitains le long desquels se développent les nouvelles activités de production ou de consommation. Cette vision synthétique a permis de faire une corrélation entre les caractéristiques du territoire.

60

- L'étude des rapports existant entre les infrastructures de mobilité et l'implantation des activités de production ou de consommation a porté à définir un modèle de ville compacte et de territoire de type «fordiste» pur lutter contre les formes spontanées d'agglomérations urbaines éparses et de territoire de type "postfordiste".

- Le Projet-pilote a également relevé le changement intervenu dans le contenu des activités économiques, notamment un rapport croissant entre les activités industrielles et tertiaires, ainsi que les synergies permettant une utilisation diversifiée d'équipements spécialisés pour la distribution et la consommation.

- Il a également montré la difficulté qu'il y a à gérer des processus relevant d'actions supra-municipales ou régionales. A l'échelle municipale, l'aménagement urbain demeure essentiellement une question purement technique et administrative. En Catalogne, ce n'est que très récemment qu'un important processus d'adaptation des décisions concernant l'aménagement territorial a été entrepris, alors qu'il est indispensable quand on veut traiter ce genre de problème avec profit.

- Au manque d'efficacité de l'organisation municipale au niveau de la gestion des nouveaux processus d'implantation des activités de production ou de consommation, s'ajoute l'absence de mécanismes juridiques permettant de répartir entre les communes les coûts et les avantages qui y sont associés alors que cela permettrait d'en optimiser la répartition sur le territoire.

- Enfin, le Projet-pilote souligne l'intérêt que pourraient avoir, dans d'autres contextes, les stratégies socio-économiques envisagées pour l'aménagement de la zone métropolitaine de Barcelone ("Pacte Industriel Métropolitain" ou "Plan Stratégique de l'Aire Métropolitaine de Barcelone"). Il souligne également l'intérêt de certaines expériences de création, de rénovation ou de requalification de zones urbaines de production ou de consommation.

Patrons urbanístics de les *Urban patterns of* activitats econòmiques *economic activities*

Regió Metropolitana de Barcelona
Barcelona Metropolitan Region



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat



INSTITUT
D'ESTUDIS
TERRITORIALS
GENERALITAT DE CATALUNYA
UNIVERSITAT POMPEU FABRA

CREPUD-MED



Antonio FONT (ed), Lorena VECSLIR,
Lorena MARISTANY, Silvia MAS,
Josep SOLÉ, Jeroen VAN MIEGHEM, arch.

Aquest treball consisteix en la realització d'un estudi sobre les àrees especialitzades industrials a la Regió Metropolitana de Barcelona, dins del marc del projecte europeu CREPUDMED de 2009.

L'estudi es desenvolupa dins de la línia de recerca, ja endegada anteriorment pel nostre equip, sobre les transformacions urbanitzadores i sobre les noves geografies de la producció i el consum a la Regió Metropolitana, amb la col·laboració reiterada amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Generalitat, a través de l'Institut d'Estudis Territorials de la Generalitat de Catalunya, responsable de la participació catalana en el projecte.

És una línia de treball que, complementàriament als nostres estudis anteriors, de continguts més residencials o urbans en general, se centra ara en els aspectes urbanístics de la màquina productiva de les nostres ciutats, tant per la importància que tenen en l'economia regional, com per les limitacions d'una visió desindustrialitzadora, solament atenta a la presència creixent dels serveis.

Aquest treball parteix de la constatació que hi ha una progressiva complementarietat entre les activitats econòmiques, especialment entre el terciari en general i la indústria, i se centra en l'anàlisi del suport físic sobre el qual les empreses desenvolupen la seva activitat.

Només des del començament d'aquest segle, els tradicionals polígons industrials existents en les trames urbanes consolidades, han estat objecte d'intervencions renovadores pel valor posicional que tenien, a la recerca d'activitats econòmiques, creant una nova oferta i incrementant el valor del sòl.

No obstant això, la consideració que cal intervenir a la resta de polígons industrials de caràcter més territorial, segregats dels nuclis urbans, o dispersos pels nostres territoris, és encara molt incipient.

La reconsideració dels usos admissibles i de l'edificabilitat, el canvi de tipologies arquitectòniques, la reurbanització dels seus carrers i espais lliures, la millora del transport públic, etc., han estat algunes de les actuacions renovadores per mantenir els assentaments industrials existents en els nuclis urbans de les nostres ciutats.

EQUIP REDACTOR

Antonio FONT ARELLANO

Lorena VECSLIR PERI

Lorena MARISTANY JACKSON

Silvia MAS ARTIGAS

Josep SOLÉ MATEU

Jeroen VAN MIEGHEM

arquitectes (Equip de Recerca, Càtedra d'Urbanística ETSAV)

It is a study of the specialised industrial areas of the Barcelona Metropolitan Region, within the framework of the 2009 European project, CREPUDMED.

The study continues in line with previous research projects undertaken by the team, on urbanisation transformations and new geographies of production and consumption in the Barcelona Metropolitan Region, once again in collaboration with the Barcelona Metropolitan Area and the Institute for Territorial Studies of the Government of Catalonia, which is the body responsible for Catalan participation in the project.

It is a research area that, in addition to complementing some of our previous studies, which had a more residential or urban focus, centres on the urbanisation aspects of the productive machine of our cities, both because of their importance in the regional economy and because of the limitations of a de-industrialising vision (as this would only take into account the growing presence of services).

This study is based on evidence of the progressive complementarity of economic activities, especially between the tertiary sector, in general, and industry, and it focuses on the analysis of the physical support upon which companies carry out their activity.

Only since the start of this century have the traditional industrial estates present in consolidated urban areas been subject to renovation actions (because of the value of their location) in order to stimulate economic activity, creating a new offer and increasing the value of the land.

Notwithstanding, the consideration of the need to intervene in the rest of the industrial estates, which are of a more territorial nature and separated from urban centres or distributed throughout our territories, is still in its early stages.

The reconsideration of admissible land and building uses and of floor index ratio changes in architectural typologies, the redevelopment of roads and open spaces and the improvement of public transport are some of the renovation actions that have enabled existing industrial settlements to remain in the old quarters of our cities.

Urban Planning Patterns of Economic Activities

Purpose of the Project



Working with the Territory. Strategies for the new territorialities.

Llop, C.; Bosc, S. Ed.
CREPUD-MED, ACTAR, 2012
pp. 196-213.
ISBN 978-84-92861-84-2

1. Urban and Barcelona Metropolitan Area Chair. *Urbanising Transformations in the Barcelona Metropolitan Area and Region*. AMB 2005.

2. Urban Chair / Institute for Territorial Studies (IE). "New Geographies of Production and Consumption in the Metropolitan Region of Barcelona". *Journals: Scripta Nova* 2008; *Territorio* no. 49. Milano 2010; *Urbanística* no. 141, Roma 2011.

Patrons Urbanístics de les Activitats Econòmiques. Regió Metropolitana de Barcelona.

Font, A. Ed.
Càtedra d'Urbanística ETSAV, UPC / IET, Generalitat de Catalunya. Barcelona, Maig 2012.
ISBN 978-84-393-8874-6

To conduct a study on Specialised Industrial Areas in the Barcelona Metropolitan Region within the framework of the European Project CREPUD-MED 2009. The study was conducted within the same line of research already undertaken by our team on urbanizing transformations¹ and on the new geographies of production and consumption² in our metropolitan region, in the ongoing collaboration with the Barcelona Metropolitan Area and with the Catalan Government's Institute for Territorial Studies (IET), which is in charge of the Catalan participation in the project. This is a line of work that, complementary to our previous studies focused on more residential or urban contents in general, now focuses on the planning aspects of the production machinery of our cities, owing to their importance in the regional economy and to the limitations of a de-industrializing vision only attentive to the growing presence of services. This work is based on the confirmation of the progressive complementarity between economic activities, particularly between the tertiary sectors in general and industry, and focuses on analysing the physical support on which businesses conduct their activity.

From the standpoint of its quantitative size, it should be noted that in the region of Catalonia, there are 1.750 industrial estates, with a total occupied surface area exceeding 32.000 ha. In the Barcelona Metropolitan Region, there are more than 725 industrial estates of all sizes, with a total surface area exceeding 16.700 ha. For the purposes of this study, we were primarily interested in the 172 industrial estates with a surface area equal to or larger than a half a hectare (5.000 m²). In the municipality of Barcelona, there are 848 ha of land that is still considered industrial land, which includes the industrial estate of Zona Franca and the industrial zones of Sant Martí and Sant Andreu. Important overall features of metropolitan industrial land are that industry tends to be highly concentrated in relatively few municipalities and the predominant plot size of the industrial sectors tends to be small.

Only since the beginning of this century have traditional industrial estates present in consolidated urban areas been subject to renewal efforts in favour of economic activities, due to their positional value, thus creating a new supply and increasing the value of the land. Some of the renovating initiatives undertaken to maintain the industrial settlements existing in the urban centres of our cities include the reconsideration of allowable uses and buildable area, changes in architectural typologies, redevelopment of streets and open spaces, improvements in public transport, etc.

However, we are just now beginning to consider the need to undertake initiatives in other more regional industrial estates that are separated from urban centres or scatters throughout the territory. We must not forget that we are dealing with fixed social capital that weighs heavily both regionally and economically speaking and which is basically occupied and operating with significant planning deficiencies as a result of both its conditions from the outset and of the time that has elapsed since it began operating. The most common problems relate to the lack of public transport and parking, insufficient telecommunications infrastructure, the lack of land to grow, inadequate conditions of street and open space planning, the lack of facilities, etc.



- Sector o poligon integrat
- Sector o poligon en contigüat
- Sector o poligon segregat (>1 Km)
- Sector o poligon aïllat
- Àrea especialitzada estratègica segons PTPMB

The current Metropolitan Territorial Plan of Barcelona (PTMB) 2010 sets forth the strategies for Specialised Areas in the Barcelona Metropolitan Region in order to implement a change or reform in their current use, to possibly reduce or eliminate the areas, to eventually extend the areas, or to locate necessary facilities in the areas. In addition to these general strategies, it seems necessary to establish other complementary strategies, both in terms of the area around the industrial estate and the specific settlement and in terms of aiding managements.

As regards the former, what seems to be essential is to have the opportunity to consider nearby industrial estates as a whole in search of a critical mass that makes it possible to provide them with some services or infrastructure (public transport, facilities and services, etc.). It is also necessary to have the possibility to establish, generally speaking, certain quality standards for industrial land, without this affecting its diversity, both with respect to economic sectors and stemming from its regional specificity. There is moreover a need to establish appropriate regional environments in order to further the goal of its technological and innovative renewal. Based on these needs, this project seeks to set forth new complementary strategies centred on the regional environment of specific industrial estate(s) and on the industrial settlements themselves.

When it comes to managing actions for transformation, first off, it appears necessary to create an updated database of the industrial estates in the Barcelona Metropolitan Region as a starting point for the economic development of the region and for steering actions for creating/transforming industrial land.

It is also essential to create new forms of collaboration between the public and private sphere on projects and on work to renew industrial estates, beyond the generation of planning gains. Lastly, it may also be a good idea to define a new framework of powers and responsibilities in managing industrial estates, as they are fixed social capital and key elements of the existing city and region.

65

Work conducted

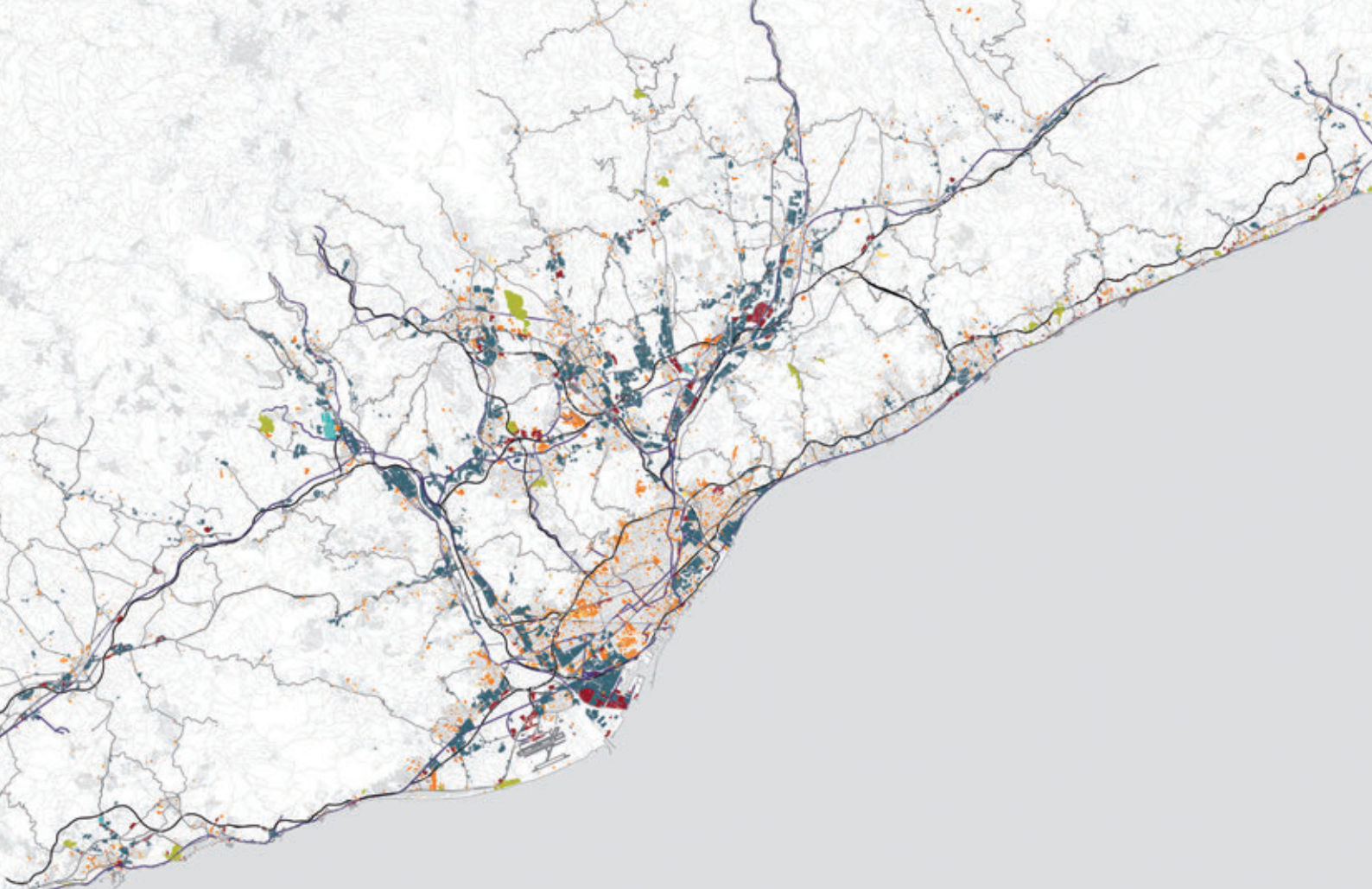
The study makes an inventory of the existing parts of the Barcelona Metropolitan Region –identifying areas using cartographic support– and establishes the typologies and major characteristics of the various fabrics of production activity, based on existing works of reference on the subject in the Barcelona Metropolitan Region and on works by the research team.

It also defines several types of economic activity sectors at a regional level according to the location of these with respect to the urban system, to road and railway infrastructure, to public transport, and to the environmental matrix of the Barcelona Metropolitan Region.

At an industrial estate level, the study establishes a diagnosis relating to the components of production activity, highlighting the following aspects:

1. Content of the areas according to their use.
2. Level of development of these areas:
 - occupancy level and age of the components.
 - conditions of the service infrastructure.
 - degree of urbanisation.
3. Relationship with the rest of the urban system: accessibility, proximity.
4. Level of facilities and services elements supporting the activity, areas of economic development, etc.
5. Level of integration with the landscape.





1. TERCIARI

- logística
- oficines
- transport

consum

- comerç
- hosteleria
- oci

- camp golf
- càmping

2. EQUIPAMENT

- equipament
- pistes esportives

3. INDÚSTRIA

- indústria
- factoria

4. SERVEIS TÈCNICS

- serveis tècnics
- moviment de terres

6. Degree of adaptability to environmental sustainability requirements (alternative energy and waste management).
7. Definition of the possibilities of transforming and consolidating different kinds of areas and definition of specific goals in order to reduce shortcomings and enhance positive aspects.
8. Other specific aspects of each of the areas to be studied.

Methodology

The general tasks discussed above were performed according to the following steps in the methodology proposed to fulfil the objectives of the work.

Identification and positioning of specialised industrial areas (Barcelona Metropolitan Region level)

Detection of industrial estates prior to 1977 based on the database of geospatial data relating to the industrial estates of Catalonia, which delimits the industrial estates in Catalonia, on our base “uses and forms” map from 1977 and 2008 (scale 1/50.000), and on the group of specialised industrial areas to be consolidated and equipped detected by the Partial Territorial Plan of the Barcelona Metropolitan Region. Creation of a list of industrial estates along the corridor that meet the characteristics mentioned above.

The milestone of 1977 is viewed as significant for the consolidation of the international energy crisis of the mid seventies as well as for mapping and photogrammetric availability.

Profiles according to location in connection with:

- The urban system (isolated, separated, contiguous or integrated).
- The environmental system.
- The road and railway infrastructure and the public transport by road.

67

Analysis by component

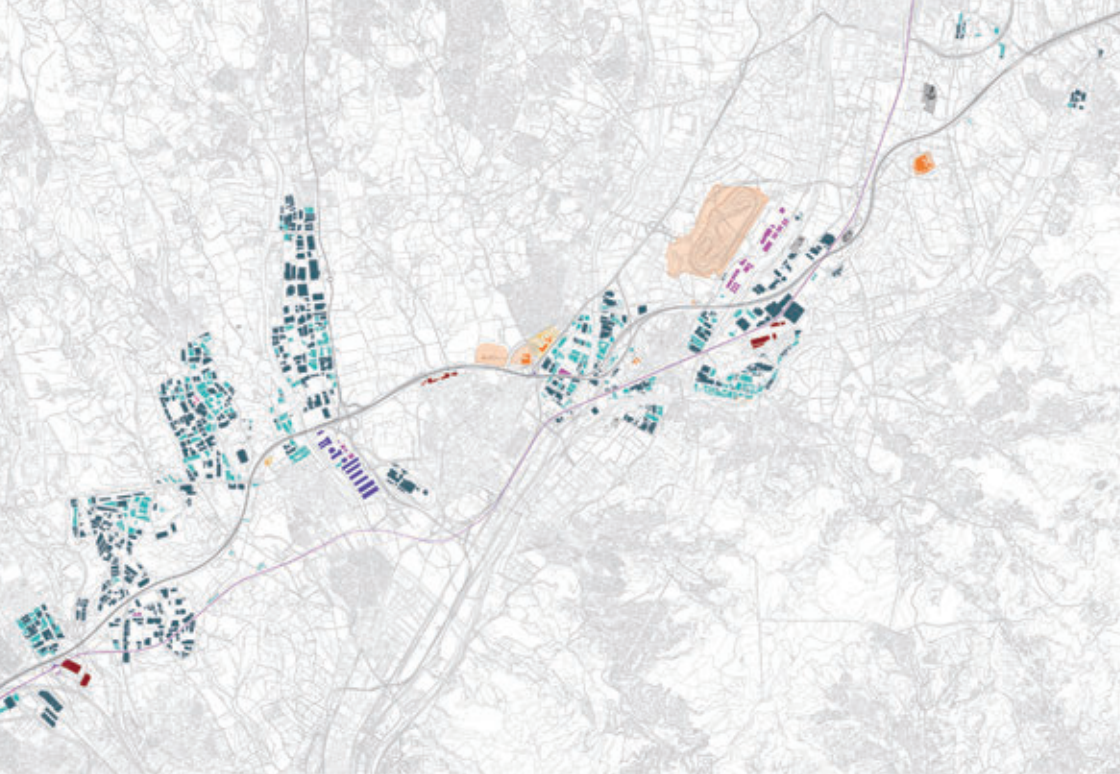
Creation of a table of physical characteristics (surface area, size of the plots and occupancy) and planning characteristics (land zoning, suitability for building, distances, specific regulations, etc.):

- Uses of the building and economic sector.
- Road system and accesses.
- System of open spaces.
- Morphology of the building (size, height, etc.).
- Current planning.

Current state of the industrial estate (according to the sources of information):

- Levels of development (occupancy; >50%; >25%, etc.).
- Status of planning (level of completion, quality).
- Existing facilities and services (relating to the activity).
- Energy supply (electricity, gas, alternative energy).
- Waste management (collection, wastewater treatment, etc.).
- Construction systems (structure, roof, etc.).

Classification of the areas based on their characteristics in terms of the potential for improvement/adaptation.



1. TERCIARI

- transport ant. al 1977
- transport post. al 1977
- logística ant. al 1977
- logística post. al 1977
- comerç ant. al 1977
- comerç post. al 1977
- oficines ant. al 1977
- oficines post. al 1977
- oci ant. al 1977
- oci post. al 1977
- camping / golf

2. EQUIPAMENT

- anterior al 1977
- posterior al 1977

3. INDÚSTRIA

- anterior al 1977
- posterior al 1977

4. SERVEIS TÈCNICS

- anterior al 1977
- posterior al 1997



P Nous espais de la producció

- P-PE parc empresarial
- P-PT parc tecnològic
- P-AL àrea logística
- P-ES edificis singulars (peces aïllades d'oficines, seus d'empreses, serveis a l'empresa, etc.)

E Grans equipaments i dotacions

- E-A entorn d'un equipament o dotació principal

C Nous espais de consum

- C-PC parc comercial
- C-PO parc d'oci
- C-AC agrupació de comerços especialitzats

- C-ES edificis singulars (peces aïllades significatives, centres comercials, hotels, serveis professionals, etc.)

M Espais mixtes (comerç+producció+equipaments)

Guidelines of policies for maintenance, improvement and development.

Proposed urban planning activity:

- Retrofitting.
- Re-designing infrastructures/Re-development.
- Densification.
- Changed and/or mixed uses.
- Improvements in environmental and landscape quality.
- Improvements in public transport for workers.
- Improvements in freight transport (delivery and shipping).
- Improvements in supply networks for energy and possible alternative energy.
- Improvements in waste management (collection, wastewater treatment, reuse, etc.).
- Improvements in safety conditions.
- Recovery of old industrial heritage buildings.

Locations and frameworks of basic Intervention projects

Areas have been classified into three scenarios representing their current state of development:

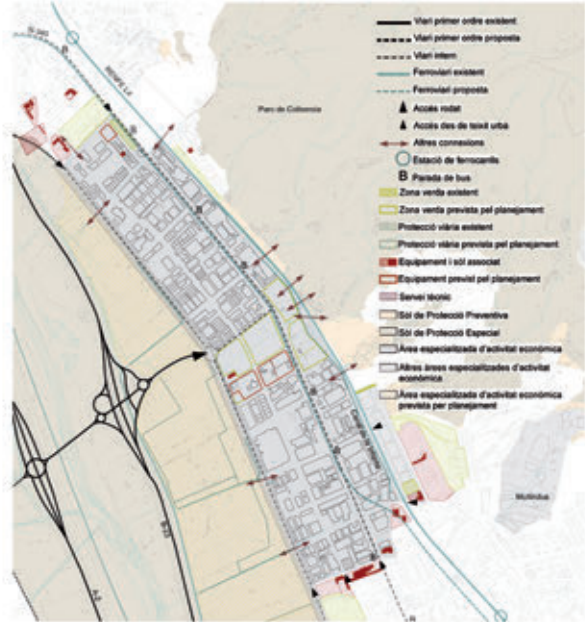
- “Filled” areas, to be improved.
- Areas “to be completed”.
- Areas “in transformation”.

In accordance with the three basic operational scenarios, we also looked at the dominant contents of the framework for the intervention project relating to each scenario.

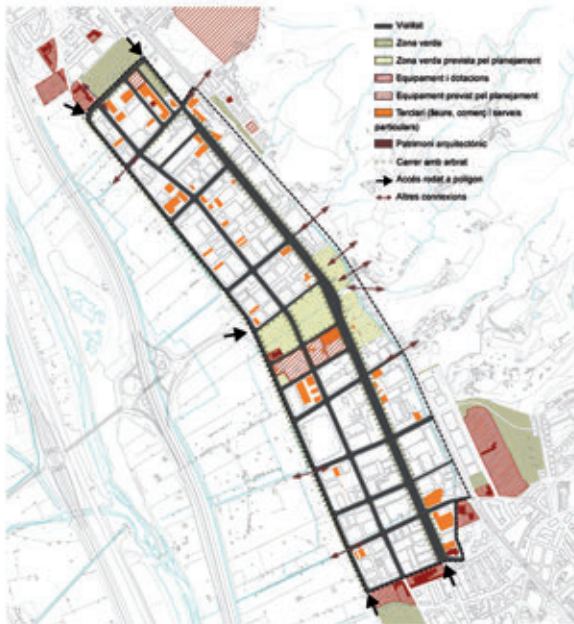
In the *“urban improvement” project*, to be implemented in consolidated industrial Areas or parks, its primary contents are centred, in connection with the existing road network, on its urban hierarchy and the subsequent re-development of its various components and on its permeability for gentle kinds of mobility (pedestrians, bicycles, etc.). There also exists the possibility of consequently defining “premises” that are free of heavy traffic in order to create more comfortable spaces. Similarly, there is also the option of adding small plots or subdividing large ones, which would lend greater flexibility for reconverting and creating new uses and features, as well as the possibility of renovating the façades of industrial estates in order to improve their appearance.

In the case of the *“completing” project*, in addition to the above contents of the urban improvement representative of the previous group, there are greater opportunities to reorganise the part of the industrial estate that is not yet occupied in order to give a new physical shape as well as new functional contents. In this case, an especially important aspect is the relative location of the industrial estate with respect to the closest urban centre and to existing production fabrics, as this will affect the ability to help meet needs relating to sector facilities and services and the ability to become a new intermediate level metropolitan centre.

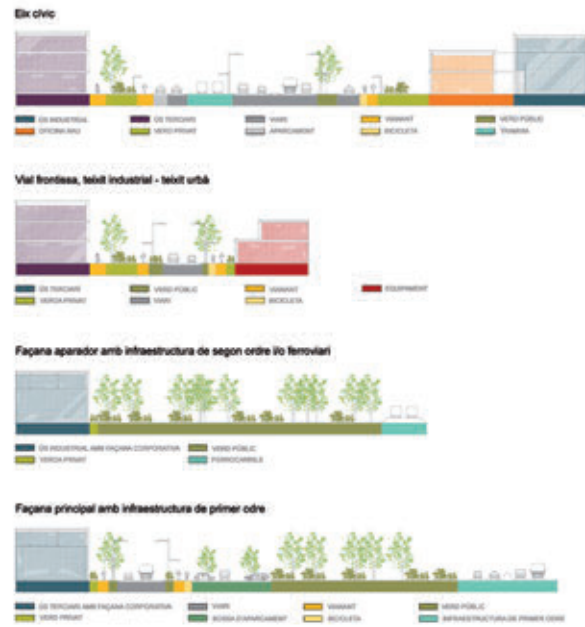
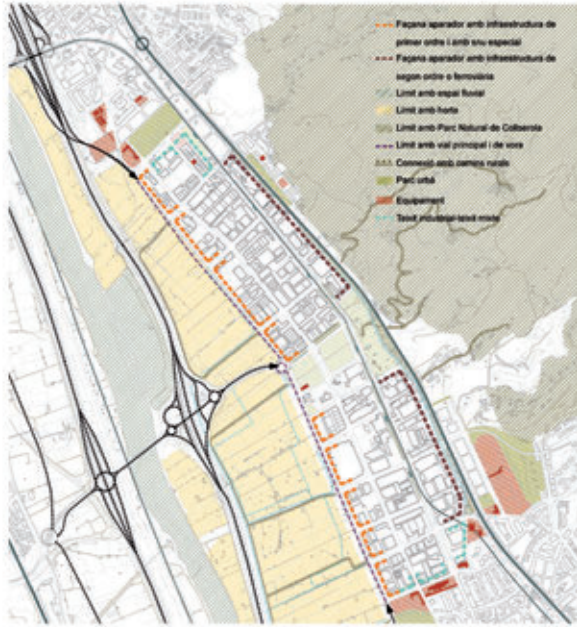
Lastly, in the case of the *integral transformation project*, reserved for unique locations because of their position with respect to major regional hubs and because they are practically functionally obsolete, which would socially justify a better use of the area in the context of metropolitan renewal, in addition to the contents of the “completing” project described above, that of a specific urban renewal project that affords the possibility of designing a new layout of road (or railway) support, of uses and activities, of facilities and services, of open spaces and of building types, and of the urban landscape, in order to establish new areas of primary centrality in terms of the settlements in the Barcelona Metropolitan Region.



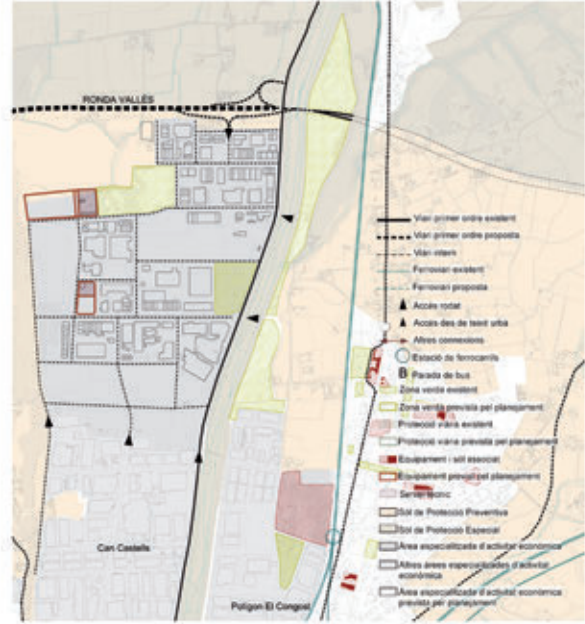
70



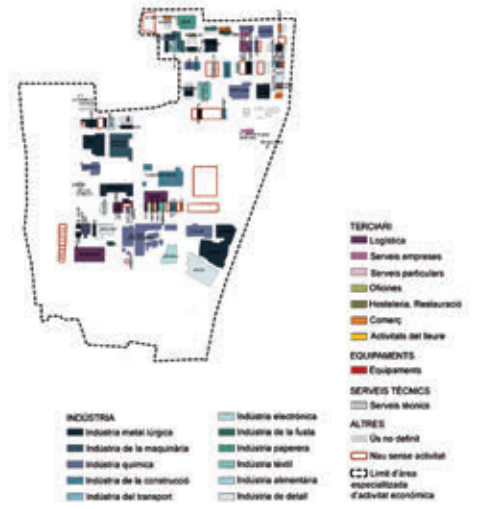
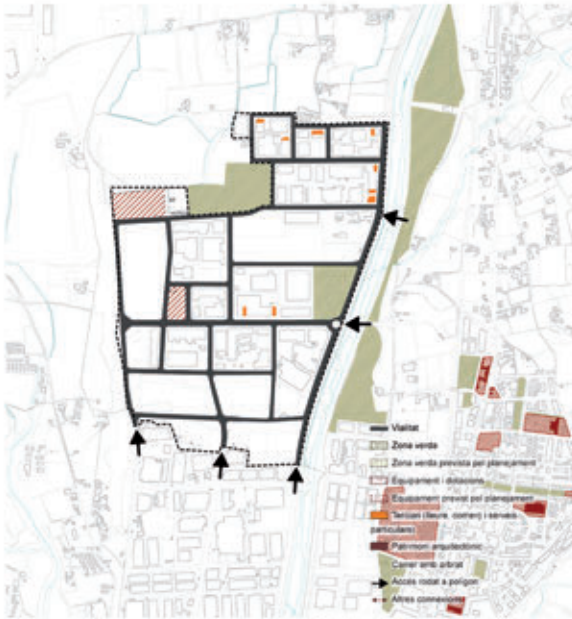
F4 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: current situation
 "El Pla" Molins de Rei - Sant Feliu de Llobregat



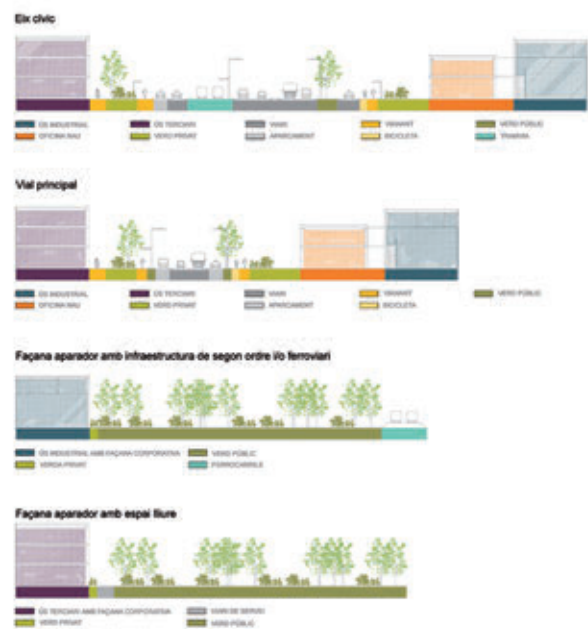
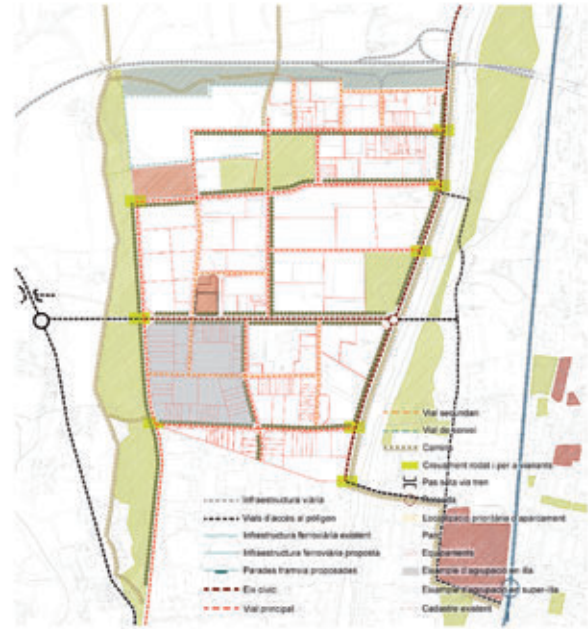
F5 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: improvement project "El Pla" Molins de Rei - Sant Feliu de Llobregat



72



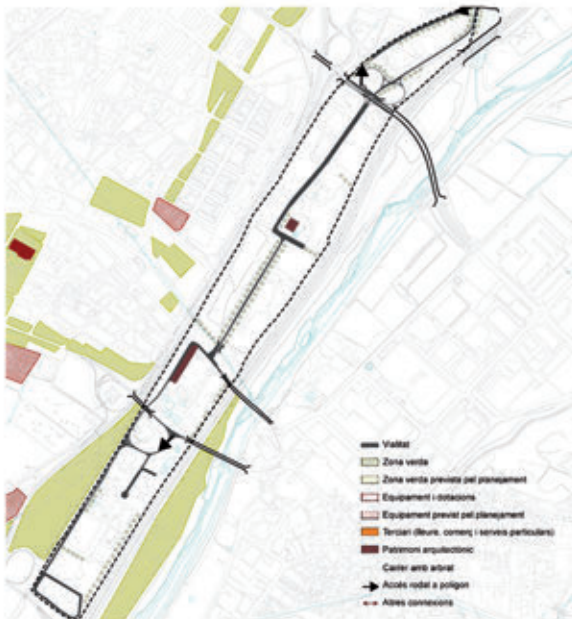
F6 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: current situation "Pla de Llerona" Les Fraqueses del Vallès



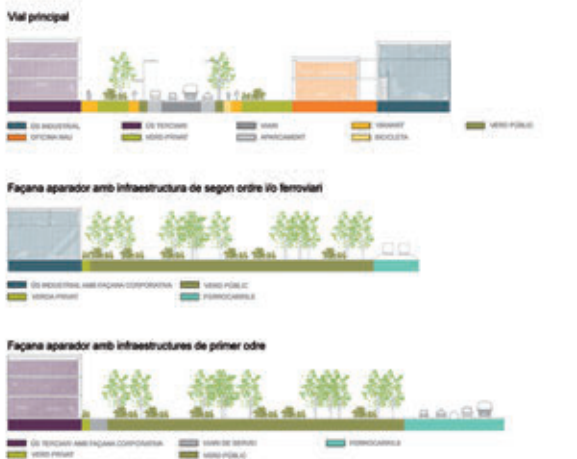
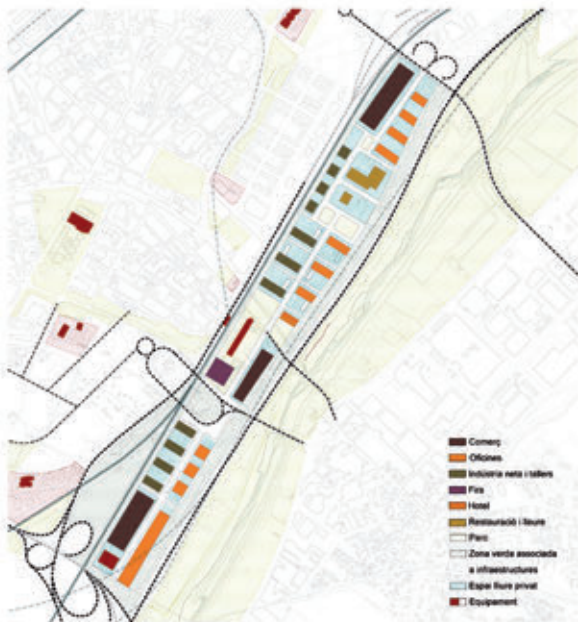
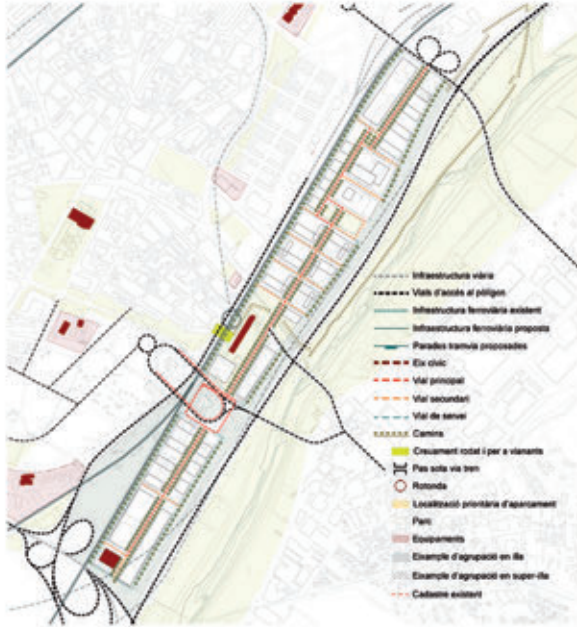
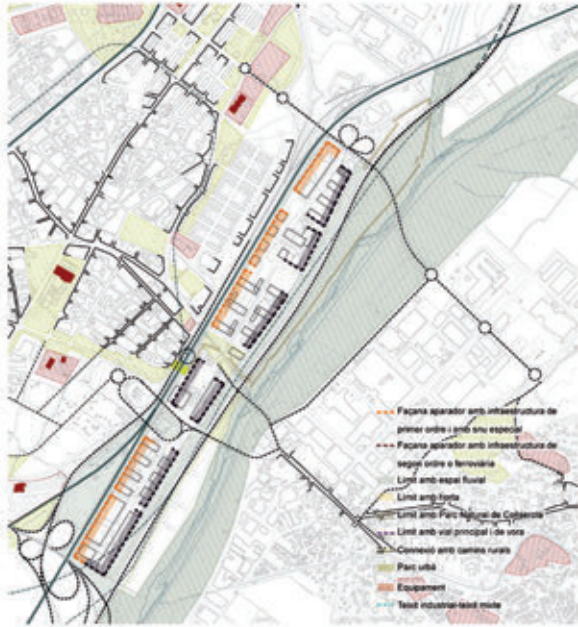
F7 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: completion project "Pla de Llerona" Les Fraqueses del Vallès



74



F8 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: current situation
"Can Prat" Mollet del Vallès



F9 - Strategies for the urban renewal of industrial estates: integral transformation project "Can Prat" Mollet del Vallès

Several conclusions

Regarding the location of new areas of production and consumption and the resulting spatial structure

The way land use in urban territories is laid out is a synthetic and powerful representation of the spatial structuring of metropolitan uses and activities which helps us to understand its functional structure. The arrangement of land use in the metropolitan region in 1977 depicts the situation of a region that has undergone a recent modern industrialisation process (from the mid fifties to the mid seventies, when the international energy crisis occurred) and in which infrastructure is beginning to be built with the construction of the first arterial road infrastructure. It can be seen that industry was primarily concentrated in the central city (including Zona Franca), the industrial developments of Sant Andreu de la Barca and Martorell along the N-II highway, the cities of Sabadell and Terrassa, the area known as "Baix Vallès" (Mollet, Montmeló), Barberà and Polinyà, and the N-142 highway to Granollers. Only a single major shopping complex (Baricentre) serves as the first manifestation of the onset of the rise of the tertiary sector in the metropolitan economic structure in replacement of traditional economic activities.

Consolidation of existing industrial estates

With the metropolitan network of highways and motorways already set up, industrial land that was already consolidated or showed signs of urban development in 1977 was expanded or consolidated in the period 1977-2004:

- industrial estates of Martorell and Sant Andreu de la Barca along the N-II highway.
- industrial estates of Viladecans and Gavà along the C-245 road.
- industrial estates Can Parellada and Santa Margarida south of Terrassa.
- industrial areas in Polinyà and Mollet, etc.

76

New tertiary sector areas and activities

New tertiary sector areas and activities emerged in the period 1977-2004:

- in the urban system of Delta del Llobregat, the transformation from the industrial sector to the tertiary sector in the industrial estates of Sant Boi, Gavà and Viladecans along the C-32 road.
- in the central section of the A-7/B-30 motorway running through Sant Cugat and Cerdanyola.
- in the eastern part of the central city (Santa Coloma de Gramenet), industrial estates of Batllòria and Montigalà, etc.

Major facilities and equipment

It should also be noted that major metropolitan facilities emerged, on both a regional and urban level, in part inherited from the '92 Olympics:

- along the B-0 road: TVE, High Performance Centre (CAR), Autonomous University (UAB).
- in the central city (Ronda de Dalt ring road).
- in relation to the C-17 road, the Montmeló Race Track.
- the Olympic Channel for rowing and the UPC Campus in Castelldefels.
- private projects like golf courses, leisure and recreational facilities, etc.

Undoubtedly one of the most remarkable aspects about the period in question is how democratic governments contributed to the creation of new urban infrastructure (facilities, city parks and gardens, and technical services), understood

as a responsibility of the public sector. Despite the fact that for the sake of consistency with the territorial profile of the study we deemed it appropriate to consider larger pieces of land (equalling or larger than one hectare), the results clearly show the important work done at a municipal and regional level.

New production areas

New areas or pieces of industrial land (relatively scarce compared to the previous period of industrialisation) were positioned next to consolidated land or land with existing evidence of urban development in 1977, thus forming activity hubs or “corridors”:

- New business and technology parks of Sant Joan (Rubí), Via Augusta (Sant Cugat), Mas Blau (Prat del Llobregat).
- New logistics areas (ZAL, CIM).
- Old industrial estates of Caldes de Montbui, Castellar del Vallès, Sentmenat, etc.

The criteria followed for setting up businesses along these corridors included:

- the pursuit of high accessibility and exposure (to arterial roads),
- connections with service infrastructure technology, telecommunications, general support facilities and services, and proximity to centres for research and development,
- the value of the land and, to a lesser extent, environmental and landscape quality as an image factor,
- closeness to the market and synergies with other businesses.

Major metropolitan hubs or corridors

For simplification purposes, we have proposed considering 12 major corridors or hubs where economic activity is located in relation to transport infrastructure. By conducting a detailed analysis of these areas and identifying fragments corresponding to new spaces of production, leisure and consumption, it is thus possible to distinguish four groups of regional scenarios.

The first group is comprised of areas without signs of conurbation, where there are few innovative elements and the presence of the manufacturing sector contrasts with a low representation of the tertiary sector and services to businesses (the Cubelles-Sitges corridor –C-31 and C-32 roads– and the Vilafranca-Castellví de Rosanes corridor –AP7 motorway, N-340 highway and FFCC railway–, the latter with a large range of industrial land).

The second group of corridors is characterised by its continuity and by the formation of new tertiary-industrial façades comprised of activities with a high degree of influence (the Castelldefels-Sant Boi corridor –C-32 road, C-245 road and FFCC railway–, the El Prat-l’Hospitalet corridor –Gran Via, B-20 road and C-31 road–, the Castellbisbal-Cerdanyola corridor –AP7 motorway, B-30 road and FFCC railway–, and the Sant Joan Despí-Molins de Rei corridor –N-340a highway, B-23 road, AP-2 motorway and FFCC railway–).

The third group of areas runs through cities with a longstanding industrial tradition (Sant Andreu, Martorell, Granollers, etc.) and contains some significant elements at a metropolitan level (SEAT, Gec-Alsthom, CIM, Circuit de Catalunya race track, La Roca Outlet, etc.) and gradual processes of conversion of old industrial buildings that face old roads with commerce and logistics. It also contains tertiary sector elements in urban accesses (the Sant Andreu de la Barca-Esparraguera corridor –N-IIa highway, A-2 motorway and FFCC railway–, the Barberà-Sant Celoni

corridor –AP7 motorway, C-251 road and FFCC railway–, and the Montcada-La Garriga corridor –C-17 road, N-152a highway, C-33 road and FFCC railway–).

Lastly, there is a series of corridors where elements of consumption clearly pre-empt over elements of production. These tend to be concentrated in linking roads and/or in accesses to compact urban centres, without occupying other places along the roadway. The predominant use is the new forms of commerce and leisure that, given their location at a crossroads, can supply local as well as metropolitan markets (the Viladecavalls-Montcada corridor –C-58 road and N-150 highway–, the Poble Nou-Malgrat corridor –C-32 road, N-II highway and FFCC railway–, and the Santa Coloma-Badalona corridor –northern section of the B-20 road–).

In relation to the process of territorial occupation

Within the Barcelona Metropolitan Region, the county of Vallès Occidental was particularly noteworthy in the production of new land during the study period, followed by the counties of Baix Llobregat and Vallès Oriental. The counties of Maresme and Alt Penedès were far removed. And in the case of the county of Barcelonès, we detected a change in the use of some industrial elements (Port-Zona Franca, Sants-Hostafrancs, Poble Nou, Sant Andreu...).

As regards industrial land, there was a 57% change in surface area between the beginning and the end of the period in question, increasing from 4.870 hectares of net land in 1977 to 7.659 hectares in 2004 in the region as a whole. By metropolitan county, the largest absolute growth occurred in the counties of Alt Penedès, Maresme and Vallès Occidental, while we detected an approximately 10% decrease in industrial land in the county of Barcelonès. In terms of major tertiary activities, in the region as a whole, the 711 hectares of net land in 1977 transformed into the 1.966 hectares in 2004, which represents an increase of 177%.

By metropolitan county, the largest absolute growth occurred in the counties of Alt Penedès, Vallès Oriental and Vallès Occidental, while we detected an approximately 84% increase in tertiary land in the county of Barcelonès. With regard to land for facilities and infrastructure, there was a 39% change in surface area between the beginning and the end of the study period, increasing from 2.699 net hectares in 1977 to 3.746 hectares in 2004. In terms of metropolitan counties, the creation of new facilities in Baix Llobregat, Alt Penedès and Maresme was particularly noteworthy.

Regarding different forms of new spaces for production and consumption

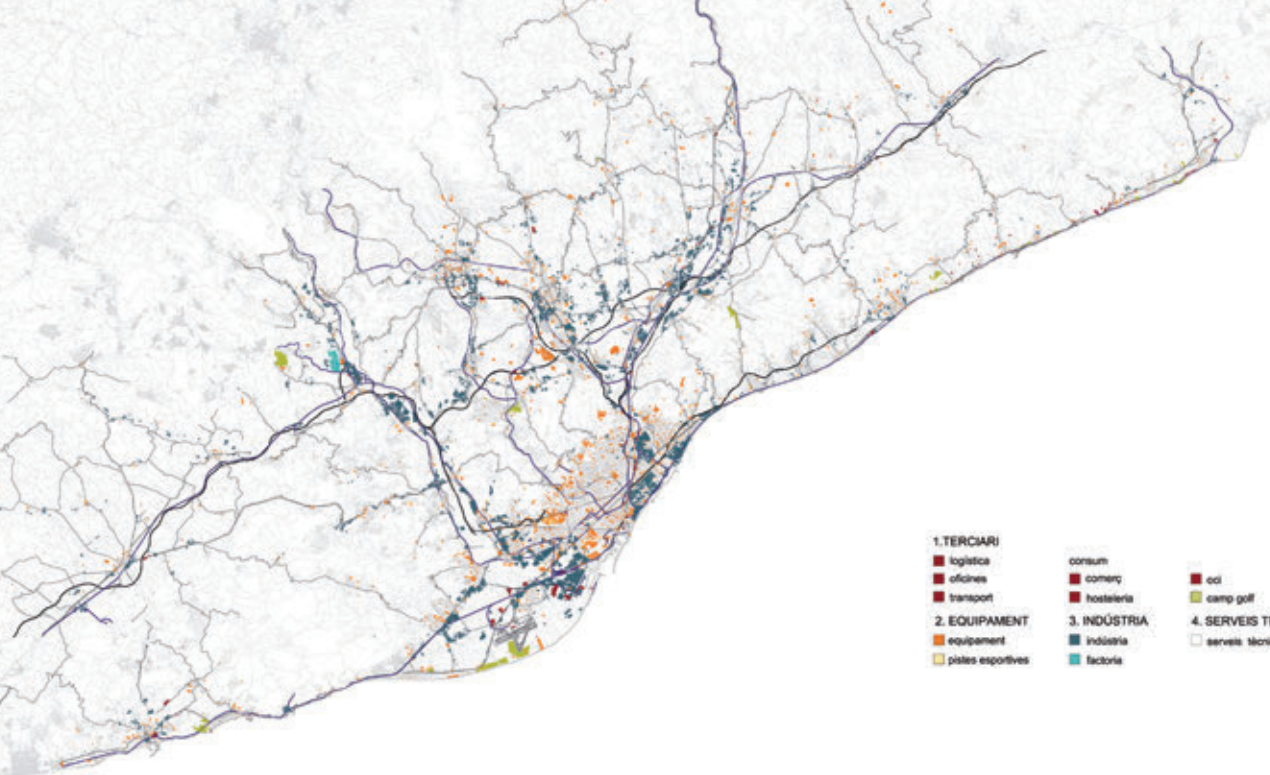
From the industrial estate to the business park or activity park

In line with Saxon “Business Park” model or the French “Activity Park” model, old industrial estates have been replaced by new models where the presence of nature, better quality urban planning, and increased concern for the resulting urban landscape are some of the dominant features. There has also been a reconsideration of previous regulations, with a decrease in the minimum plot size and the introduction of new uses, particularly the tertiary sector of offices and commerce, and there is better regulation of the conditions concerning the configuration of buildings. The frequent presence of service centres and their relationship with arterial road infrastructure do a good job in explaining the change of logic that has occurred.



F10 - Industry, public services and large tertiary 1977

F11 - Industry, public services and large tertiary 2004



1. TERCIARI

- logística
- oficines
- transport

2. EQUIPAMENT

- equipament
- pistes esportives

consum

- comerç
- hostaleria

3. INDÚSTRIA

- indústria
- factoria

oci

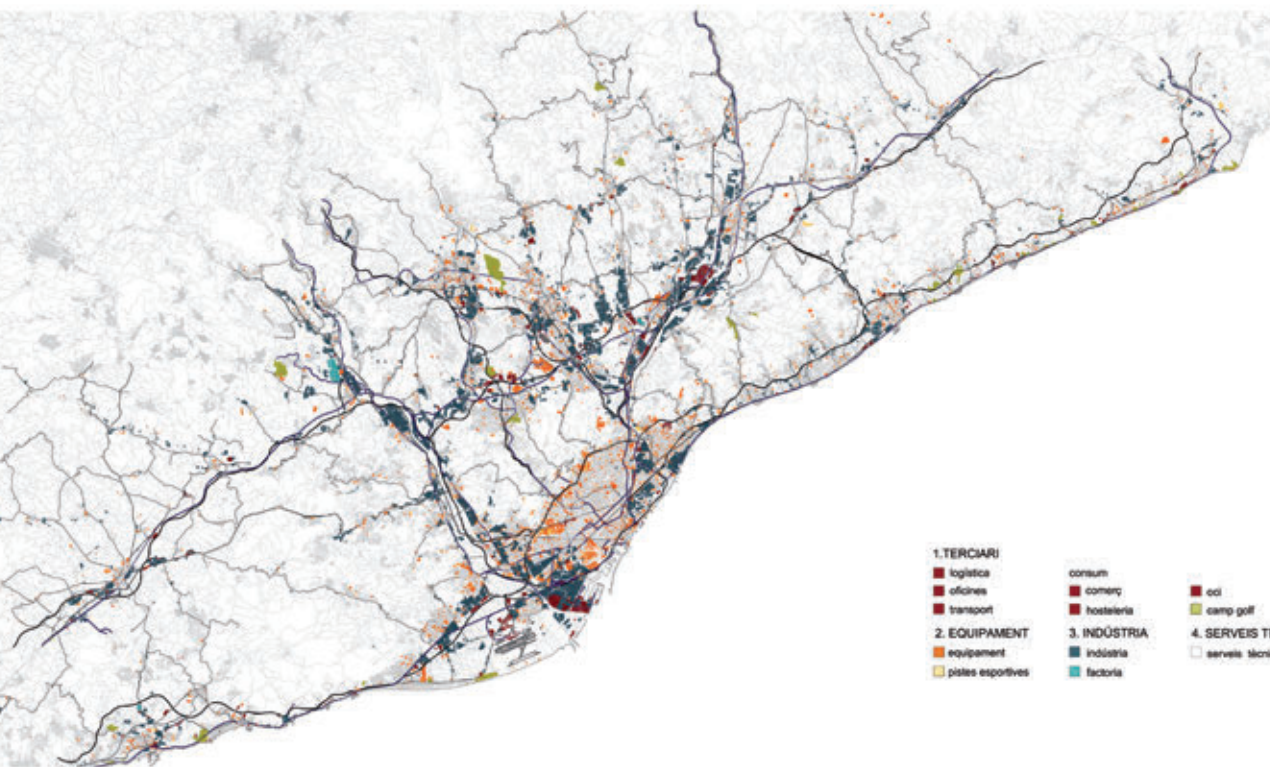
- camp golf

4. SERVEIS TÈCNICS

- serveis tècnics

- càmping

- moviment de terres



1. TERCIARI

- logística
- oficines
- transport

2. EQUIPAMENT

- equipament
- pistes esportives

consum

- comerç
- hostaleria

3. INDÚSTRIA

- indústria
- factoria

oci

- camp golf

4. SERVEIS TÈCNICS

- serveis tècnics

- càmping

- moviment de terres

From supermarket to shopping and leisure centre

Beginning in the early eighties, supermarkets, especially in the food sector and in the non-durable consumer goods sector, began to widely be replaced by department stores, which were quickly substituted by large shopping centres, accompanied by other forms of commerce (factories, outlets, etc.).

Typical types of establishments were large superstores (hypermarkets), usually located along the arterial road network, and traditional shopping centres, and the alliance between the two was frequent, with a superstore as the engine, generally selling foodstuffs, and a series of small specialised shops, in addition to fast food restaurants, a garden centre, a petrol station, etc. and new forms of leisure (gym, bowling alley, day-care centre, etc.).

From home-centred and urban leisure to theme parks

Leisure activity has moved from the main square, the street or the home to specialised premises that are increasingly more separated from traditional public spaces (shopping centres, public or private sports facilities, children's play centres, etc.).

The most significant change has been the association of leisure with commerce, primarily in establishments like shopping centres and specific leisure centres. Theme parks, water parks, zoos, etc. are quintessential leisure parks that, in addition to having specific attractions, have become increasingly associated with commercial and hotel uses, as well as with golf courses and upper class residential spaces.

80

Regarding issues of location and the infrastructure and environmental model

In essence, and without performing a detailed assessment of the location or of the opportunities of transformation for each of the major fragments of production and consumption in the Barcelona Metropolitan Region, the analysis shows the close relationship existing between elements or fragments of production and consumption and the mobility infrastructure, particularly the arterial road network. The initial conditions of their location with respect to the main road network have been continually reinforced, especially in the case of new spaces of consumption and spaces of production with greater added value, which have used the arterial network of motorways, highways and national roads as a reference.

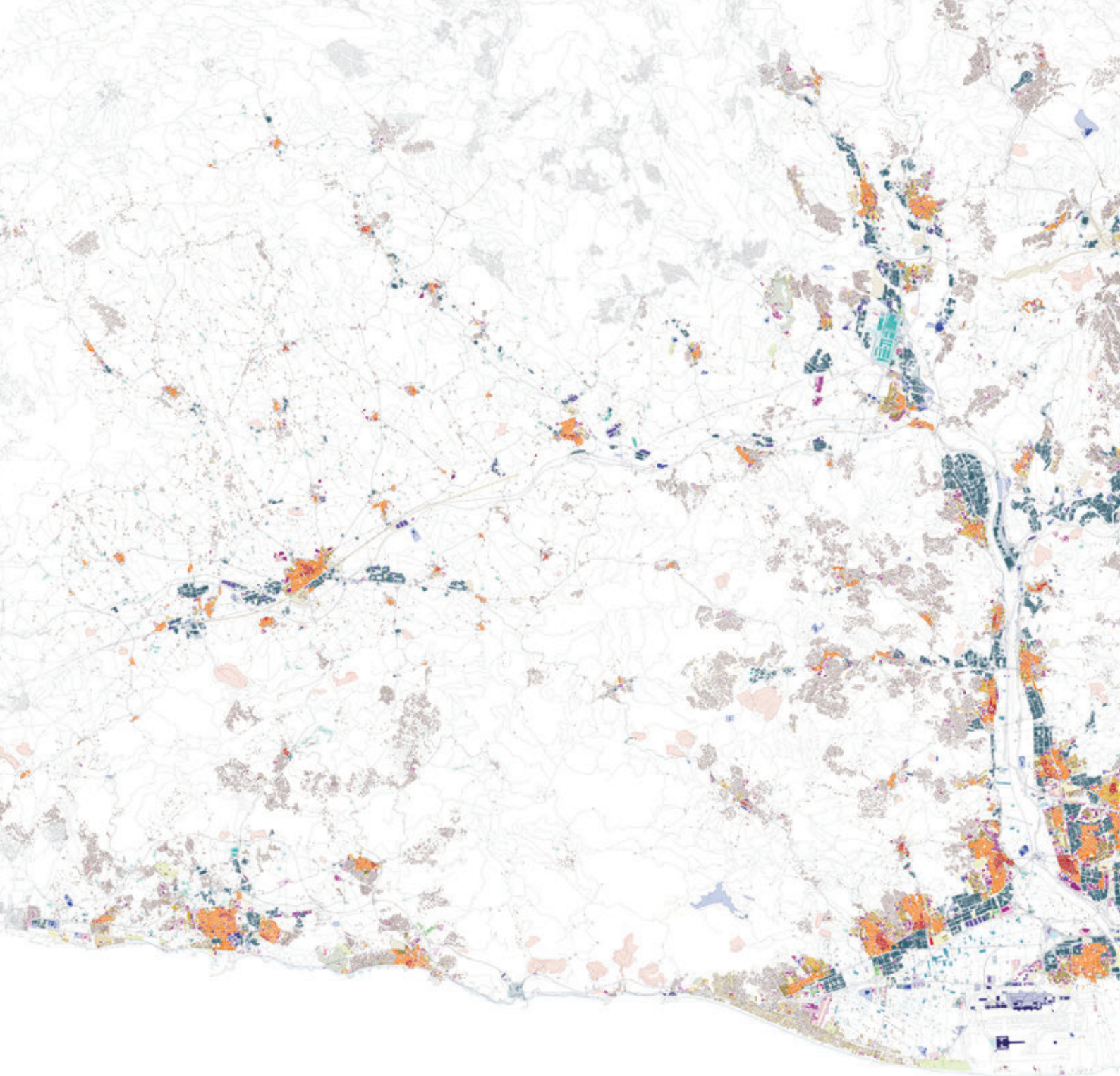
Although it requires a more detailed opinion based on each type of activity and on every specific element or fragment, it does seem to be possible to deduce that the resulting spatial structures dependent upon an accessibility model and on a type of mobility that should be reconsidered in the future toward a new relationship between infrastructure and activity, both for people and for goods, in the context of a new alternative unifying high-capacity transport system (railway and its variants) for the territory.

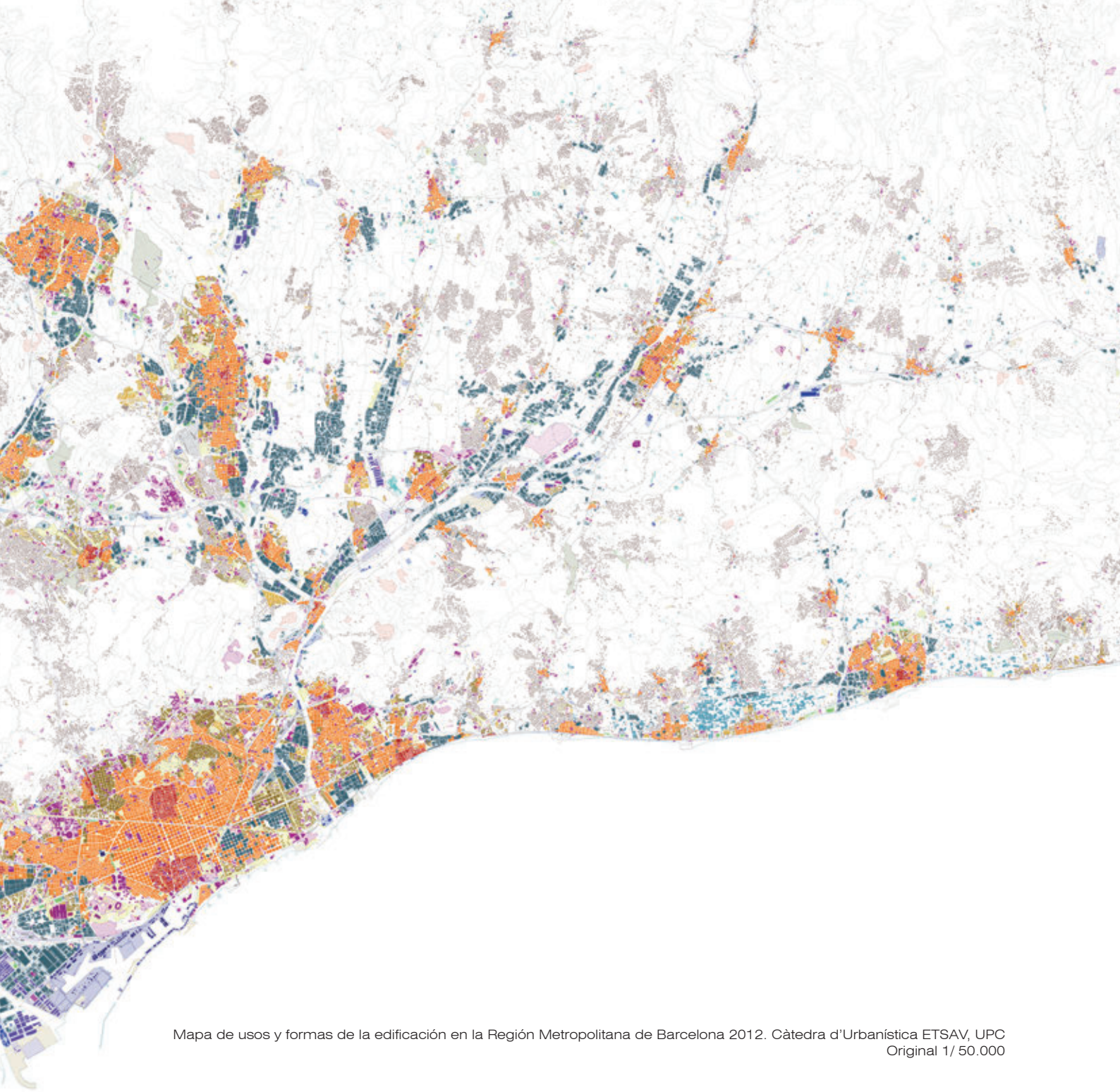
Similarly, the fact that the fragments do not always make appropriate use of certain open spaces of interest suggests that a change in the metropolitan model of open spaces, as elements that link and balance settlements, may lead to a rethinking of the existing or planned locations of spaces of production and consumption.

Regarding potential strategies for planning in the metropolitan region

In the context of the strategic framework of the project, and in relation to the Metropolitan Territorial Plan of Barcelona, the project may essentially make the following contributions:

- An integrated outlook between the processes for locating new spaces of production and consumption and the mobility infrastructure, a relationship that should lead to new options for territorial planning in which the new locations of innovative activities are properly positioned with respect to passenger and freight railway transport and less dependent on the congested metropolitan road system.
- For existing spaces of production and consumption, an assessment of their current location-related conditions, both with respect to mobility infrastructure and environmental system infrastructure, with a view to proposing policies for development, containment or reform.
- The growing integration between tertiary and industrial activities and the disadvantage resulting from the spatial segregation around the territory of functions that would be perfectly compatible with each other suggest that it is necessary to undertake projects involving new patterns for spaces of production which mix these activities, an action that could likewise extend to spaces of consumption and of leisure.
- The possibility, within the Territorial Plan, to establish supra-municipal spatial areas (metropolitan activity corridors or hubs) based on a more suitable view of the material elements of the economic structure, of production, distribution and consumption, and of the metropolitan region.
- The adoption of new spatial patterns for areas of production and consumption activity using the best local, national and international examples.





Mapa de usos y formas de la edificación en la Región Metropolitana de Barcelona 2012. Càtedra d'Urbanística ETSAV, UPC
Original 1/50.000





102

PLANES Y
PROYECTOS

Lo que filtra la memoria. Acerca del urbanista**Antonio Font Arellano**

Así ve uno la realidad, decía hace poco en *El País*, con ese título, A. Muñoz Molina, cuando, justamente ese día, recibía la amable invitación de Antonio Font a participar en la fiesta de un libro biográfico de su trabajo universitario-profesional que acredita su entronización como profesor emérito de la UPC.

Ese filtro es el que me hace difícil, ahora, hablar de cosas serias, ensayar una crítica o hagiografía de su extenso e intenso trabajo. Hubiera preferido invitarle a cenar, como titula Elías Torres en un *Pre-Textos* entrañable y lleno de ingenio. Me es difícil porque, aun habiendo compartido con Antonio Font experiencias de trabajo importantes (las más recientes, en el siglo XXI, en la comarca de San Sebastián, apoyando el brillante trabajo de Ángel Martín, y en una extensión logística del puerto de Tarragona) e innumerables episodios universitarios, el hecho fundacional de nuestra relación fue el heideggeriano habitar juntos, en los primeros 70's, "la casa de formación del posgraduado", nombre que le dimos a nuestra residencia en la calle Abad Samsó. Piénsese en honor del autor de la ocurrencia, que en la universidad de entonces no había másteres, ni doctorados, ni tesis doctorales, ni sexenios...; y no es que fuésemos precursores de esta multiversidad de la gestión y los overheads, sencillamente éramos jóvenes en tránsito de estudiantes a profesores (mediando, como en todo lo que se refiera a urbanismo, Manuel de Solá-Morales, nuestro joven maestro, cuya cátedra se desdoblaría en los primeros 80 en la persona de Antonio Font, primer catedrático de Urbanismo generado desde el LUB). En aquella casa, E.T. dormía muy pocas horas, cuando iniciaba su brillante carrera profesional y José Mari Font aspiraba a cambiar el mundo desde su izquierdismo radical; hace poco vi que conservaba todavía sus ojos de niño.

Habiendo, por tanto, disfrutado tanto con Antonio Font de sus chanzas y decires palentinos, tantos de ellos, imagino, transmitidos en la mesa familiar por su padre, venerable arquitecto, viajero incansable por aquellos pueblos de Castilla, me cuesta escribir del Antonio Font revestido de la seriedad y solemnidad académicas –y ¡ojo, que ya apuntaba maneras entonces, con su barba veinteañera!– que ha ido acrecentando con los años.

Hace muy poco veía el film reciente del sueco Henning Carlsen sobre la última novela de G. García Márquez, *Memoria de mis putas tristes*; amigos de Antonio Font, no os la perdáis porque el espléndido actor mejicano Emilio Echevarría, representando al protagonista, un notable periodista llamado "el sabio triste" tiene un parecido asombroso con nuestro Antonio Font, del que quiero resaltar en estas notas, precisamente, su jovialidad y alegría. Cualquier otra semejanza con la película sería impropio. Y, sin embargo, ¡es también tan difícil, por otra parte, decir hoy algo de Antonio Font que quede al margen de su área magistral! Algo

de caballero castellano –en la Corte de Barcelona–, mucho de su padre en su desempeño profesional ejemplar, huellas profundas de su trabajo en equipo en el despacho Esteban-Font-Montero van siempre con él. Sus trabajos universitarios de investigación siempre han tenido la claridad metodológica, la autoritas convincente y la finalización "según las condiciones contractuales" de los trabajos profesionales serios. Eso ha sido así desde el iniciático Plan de Breda-Girona, en los primeros 70's, en el que fui invitado a participar, como ingeniero de caminos, por el despacho EFM.

Cabe añadir que, ya en nuestro siglo, Antonio Font ha estado muy atento a los nuevos territorios y el nuevo urbanismo que, para él, han de recibir nuevas respuestas desde una renovada disciplina; "[...] reflexionar sobre las nuevas condiciones para una renovación conceptual e instrumental del planeamiento urbanístico" escribirá en el libro que coordinó en 2003 sobre *Planeamiento Urbanístico*. De la controversia a la renovación. De "una nueva metropolización" hablará en *La explosión de la ciudad* (2007), en diálogo abierto desde Barcelona con otras 12 metrópolis del mediterráneo noroccidental. Pero ese filtro de la memoria personal desde el que escribo, me hace percibir esa actitud renovadora como algo lampedusiana, muy comprometida con la conservación de ese oficio serio, incluso aburrido en no pocas ocasiones, que representa ser urbanista.

Un fuerte abrazo, Antonio, gracias por tu amistad y larga vida activa!

José Luis Gómez Ordóñez

Catedrático de Urbanismo, Universidad de Granada

Vaig conèixer l'Antonio Font a finals de 1962 quan vàrem començar el curs d'iniciació a l'Escola d'Arquitectura. Des de llavors, he pogut gaudir de la seva amistat i he tingut l'oportunitat de compartir moltes vivències tant personals com professionals, i, en tot cas, he pogut seguir força de prop la seva llarga trajectòria.

En aquells convulsos anys de carrera l'urbanisme tenia, pels aspectes polítics i socials que implicava, un notable prestigi ideològic. N'és una mostra clara que aproximadament el 75% del curs va elegir urbanisme com l'"especialitat" que per al darrer curs de carrera preveia el "Pla 57". Tanmateix, no vàrem ser gaires els que prenguérem l'opció voluntària de posar l'urbanisme com l'objectiu central del nostre exercici com arquitectes. Per descomptat, l'Antonio va ser un dels tres o quatre companys que ho vam fer entre més de cent.

Immediatament a la titulació, l'Antonio, empès també per la seva vocació docent, s'incorporà a l'ETSAB com a professor d'urbanisme dins la càtedra de Manuel de Solà-Morales i formà part del grup fundador del Laboratori d'Urbanisme. De seguida, també, Manuel Ribas i Piera va oferir a alguns dels que feia poc havíem sigut els seus alumnes formar part de l'equip pluridisciplinari que havia de redactar el planejament urbanístic de la regió metropolitana de Barcelona, feia poc encetat pel denominat Pla Director de l'any 1966. L'Antonio i el que subscriu vàrem rebre amb molta il·lusió aquell oferiment.

Al marge de la molt diferent presència que aquests dos treballs inicials tenen en la biografia professional de l'Antonio, em sembla interessant destacar aquí el significat que ambdós prenen com a orientadors de la seva trajectòria intel·lectual posterior. A l'Escola i al LUB, sota el mestratge de Manuel de Solà-Morales, l'Antonio assimila profundament com les qüestions de forma són a la base de l'urbanisme dels arquitectes. I això tant en les fases de coneixement de la realitat com en les de projecte. Per altra banda, en el treball a l'àrea metropolitana, tot i que va ser temporalment curt, es manifestava ja una important presència del fenomen metropolità en l'urbanisme pensat i exercit des de Barcelona. Penso que l'anada al Vallès, uns anys després, en el moment fundacional de l'ETSAV, de la qual després en va ser també director, es podria llegir com la plena assumpció de la realitat metropolitana per l'Antonio, com a professor i investigador. En aquest llibre veiem com les dues línies de treball intel·lectual –l'urbanisme de les formes i els processos metropolitans– es troben i fructifiquen en molts moments de la seva trajectòria, i són una mostra de la fecunda fidelitat de l'autor a aquestes línies de reflexió i projecte tan riques en continguts i en potencial de coneixement.

Tanmateix, l'Antonio ha estat una persona capaç d'entusiasmar-se intel·lectualment amb moltes coses que ha trobat interessants, i ha tingut sempre l'ànim d'assumir nous compromisos de treball al respecte. La possibilitat de compatibilitzar un treball

professional, compartit amb els amics, li reportava experiències complementàries, sovint a la manera de banc de proves per a les elaboracions teòriques que resultaven de la docència i la investigació. També en aquesta publicació hi ha, doncs, una referència a diversos projectes que, amb en Jon Montero, qui subscriu i jo amb altres col·laboradors, varen ser treballats amb la passió de qui buscava el millor resultat des de la responsabilitat social i el rigor teòric.

Com a final d'aquest breu pròleg, no puc menys que felicitar sincerament el meu amic Antonio per la seva llarga i fecunda trajectòria universitària i professional que es reflecteix en el llibre. En tot cas, comptem que, des de les noves oportunitats que proporcionen els canvis a la vida, continuarà aportant idees i participant en moltes coses velles i noves que, sens dubte, trobarà també ben interessants.

Juli Esteban i Noguera

Arquitecte, Doctor Honoris Causa de la UPC. Membre del TAU

Tuve la satisfacción de conocer a Antonio el primer día de clase del curso de Iniciación, en la nueva Escuela de Arquitectura de la Diagonal que, por cierto, acabábamos de estrenar. Al acabar la clase de Historia del Arte, el catedrático Don Alfonso de Sierra Ochoa convocó en un aparte a los hijos de arquitectos que habíamos iniciado la carrera lo cual, al margen de la lógica vergüenza, me permitió entrar en contacto, entre otros compañeros, con Antonio Font.

En el segundo curso de la carrera ya estábamos haciendo probaturas de siglas y logos con los que dar a conocer lo que ya entonces veíamos como una colaboración profesional que, basada en una fuerte amistad y en una afinidad de intereses arquitectónicos y culturales, habría de marcar para siempre nuestro futuro.

Decir que Antonio ha estado siempre preocupado, y ocupado, por la reflexión urbana y territorial, de forma especial en el ámbito académico no debería de ser ninguna novedad y, por ello, y dado que este escrito forma parte de una suerte de introducción coral, intentaré situarme en el marco de una prolongada actividad profesional que tuve la satisfacción de compartir con él y con Juli Esteban.

Ciertamente, nuestra actividad profesional se mantuvo siempre subordinada a actividades de carácter académico y administrativo, que ocupaban la mayor parte de nuestras dedicaciones, sin que por ello llegase a disminuir la pasión con la que Antonio abordaba los diferentes trabajos, como si se tratase de un ámbito de experimentación en el que poder mejorar y ampliar sus reflexiones teóricas, de cara a su posterior aplicación académica y teórica. Desde los trabajos de planeamiento urbano en Celrà (Girona), hasta los planeamientos plurimunicipales de Girona y de Figueres, pasando por el de Mollet del Vallès (Barcelona) con el que, por cierto, obtuvo el Premio Nacional de Urbanismo, Antonio nunca abandonó su forma de abordar el encaje territorial de sus propuestas, en el que el estudio y la reflexión sobre el análisis y diseño de la forma urbana se convertía en pieza fundamental del trabajo. Con toda seguridad, esta forma de entender el planeamiento urbano y territorial, en un marco muy próximo a la disciplina arquitectónica, caracterizó y marcó para siempre nuestra sintonía profesional y personal.

Con toda seguridad, este libro resumen de la actividad académica y profesional de Antonio Font supone, de un lado, una necesidad intelectual, y, del otro, la garantía de un éxito editorial a través del cual futuras generaciones de arquitectos y urbanistas, podrán encontrar un marco de reflexión que les facilite el acceso a aquellos instrumentos y formas de pensamiento más próximos a la disciplina urbanística.

Jon Montero Madariaga

Arquitecto. Taller de Arquitectura y Urbanismo TAU. Profesor de la Escuela de Arquitectura de La Salle. Barcelona

//11

Urbanística & Economia

Des de mitjan dels anys vuitanta he seguit la trajectòria del professor Font i puc assegurar que la seva concepció de la urbanística ha estat particularment interessada per l'economia, però no tant en el sentit tradicional del lligam entre el planejament urbanístic i l'estudi econòmic i financer, sinó com quelcom profund que vincula la dinàmica urbana amb l'activitat econòmica. I aquesta vinculació va molt més enllà de la simple identificació quantitativa de les variables clau per orientar l'acció urbanitzadora.

L'economia per Font és, abans que res quelcom previ a la urbanística. Sense l'anàlisi de la dinàmica econòmica, dels canvis en el modus de produir, no és possible orientar de manera adient l'acció urbanística. Podria semblar paradoxal que una visió urbanística tan arrelada a la morfologia –de la qual Font n'és destacat exponent– contempli l'economia amb aquesta determinació, però això respon a una visió interdisciplinària d'allò que és la urbanística.

No és estrany que un dels seus economistes de referència sigui Roberto Camagni. Aquest economista milanès, que ha treballat sobre tot en el camp de l'economia urbana (i també del comerç internacional), i que proposa una metodologia de l'economia urbana que va més enllà d'allò que és canònic, com a un simple àmbit d'aplicació a l'estudi de les ciutats d'instruments de naturalesa microeconòmica. Per Camagni, es tracta d'entendre que l'economia és cada vegada més essencialment urbana, que no és possible entendre la dinàmica econòmica contemporània si no és en clau urbana o metropolitana.

Aquesta concepció de la urbanística com quelcom interdisciplinari ha presidit l'estratègia docent i investigadora del professor Font. Voldria destacar la importància que va tenir per a la formació en els estudis territorials a la UAB la participació d'Antonio Font en el mestratge en Estudis Regionals, Urbans i Metropolitans impulsat per l'Institut d'Estudis Metropolitans, i, sobretot, el màster en Projectació Urbanística de la Universitat Politècnica de Catalunya, impulsat per ell des de 1994, i que inclourà de manera sistemàtica diferents continguts de naturalesa econòmica.

Però la visió urbanística de Font li fa plantejar quelcom que és de gran actualitat: l'urbanisme entès com a instrument de redistribució, i ho fa força abans de la intensificació de la desigualtat com a conseqüència de la crisi econòmica del període 2008-2013. Font escrivia l'any 2003, en ple creixement econòmic, que "l'urbanisme i el seu instrument capital, el planejament, poden ser entesos com una de les polítiques de l'estat del benestar per a la redistribució de la renda i la reducció de les desigualtats" (Planeamiento urbanístico. De la controvèrsia a la renovació, Barcelona, 2003). Però afegia que aquesta estratègia tenia els seus límits i que la cerca de noves fórmules de partenariat públic-privat posaria en risc de supeditació d'allò que és públic als interessos privats. Sembla del tot necessari intensificar les reformes en els instru-

ments de planejament, i en aquesta operació necessitem intensificar la col·laboració entre urbanistes i economistes, fent operativa la interdisciplinarietat, com ha plantejat Antonio Font. Cal Urbanística & Economia.

Joan Trullén Thomas

Director de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

En paralelo a la tarea de investigación teórica y aplicada que suponen los trabajos reseñados en el capítulo anterior, en el presente apartado se recogen la mayoría de los planes y proyectos realizados desde principios de los años setenta hasta la actualidad, con diversos equipos académicos o profesionales y en diferentes sedes.

A partir de la naturaleza específica del problema urbanístico a abordar y del instrumento técnico de intervención, planes y proyectos se han agrupado en tres diferentes epígrafes, de mayor a menor incidencia ordenadora territorial y en orden cronológico inverso.

En primer lugar, algunos de los “planes territoriales”. Si bien la denominación administrativa de la mayoría de ellos es la de “Planes Directores Urbanísticos”, preferimos designarlos como planes o proyectos territoriales para poner el énfasis en la naturaleza del problema a abordar y distinguirlos de los otros dos niveles de planeamiento: la ordenación urbana municipal y el proyecto urbano.

Entre aquellos, los planes supramunicipales del Ámbito Central del Camp de Tarragona o de sus Áreas Residenciales Estratégicas (ARE), para la Generalitat de Catalunya, el Esquema Director del Ámbito Territorial de Jaizquibel, para la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Plan Director de la Conca d’Òdena, para la Generalitat, o el primigenio Estudio de Ordenación Territorial de la Comarca de Palencia de inicios de los años setenta, en el arranque de su industrialización automovilística.

En el segundo grupo, los “planes de ordenación urbana” de municipios de las provincias de Barcelona o de Girona, realizados la mayoría de ellos en el Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU), con mis colegas Juli Esteban y Jon Montero, y en algunos casos con algunos profesores del Laboratorio de Urbanismo (LUB) como los profesores Joan Busquets, José Luis Gómez o Miquel Corominas, la mayoría de ellos publicados en revistas especializadas o en publicaciones específicas.

Finalmente, los “proyectos urbanos”, planes parciales o estudios similares (excepto los realizados para la ciudad de Barcelona, que serán recogidos de manera específica en el siguiente capítulo), realizados, como en el caso de la mayoría de los anteriores planes territoriales en nuestro Equip de Recerca Càtedra d’Urbanística ETSAV, y algunos de ellos en el Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU).

Planes y Proyectos que reflejan la importancia de un análisis cuidadoso de la situación de partida y su relación con la construcción de la propuesta de ordenación e intervención; la transversalidad entre las diferentes escalas de proyecto; la presencia de los proyectos en el plan y la imprescindible actitud estratégica y procesual en el planeamiento urbanístico en cualquiera de sus escalas.

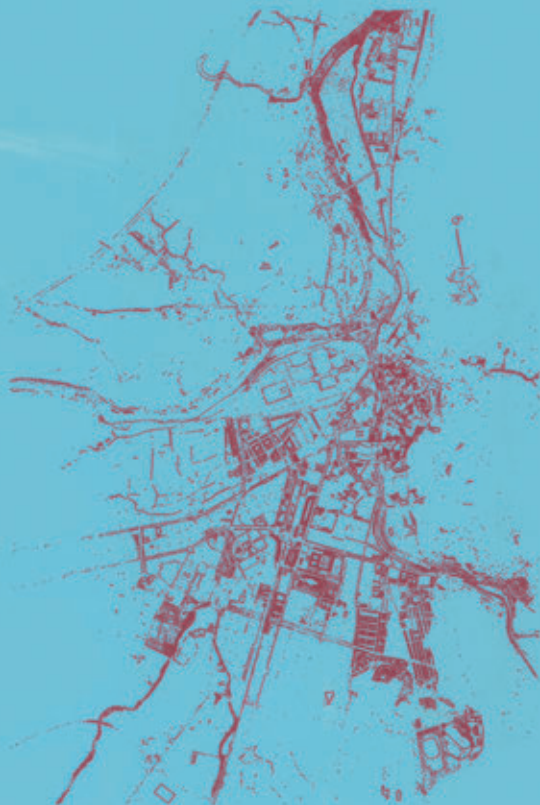


2

Planeamiento urbanístico

Antonio Font
Coordinador

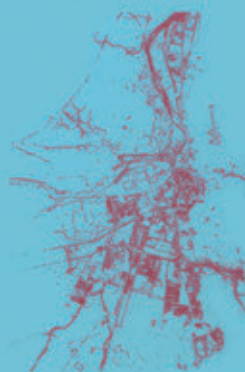
De la
controversia
a la
renovación



Las nuevas lógicas del crecimiento urbano y sus dinámicas han provocado la controversia sobre la utilidad del planeamiento urbanístico y plantean la renovación de sus objetivos, contenidos y modalidades. En este contexto, el libro presenta una renovada aproximación interdisciplinar y supramunicipal del planeamiento, atenta al paisaje y al sistema de espacios libres, al consumo razonable de suelo, a la recuperación de los tejidos urbanos, al transporte público y a los programas de vivienda. Un enfoque que propone una nueva relación entre las dimensiones estratégica y operativa de los planes y proyectos de intervención.

En definitiva, el libro defiende la necesidad de un planeamiento físico más riguroso y flexible a la vez, como instrumento capital para el gobierno democrático del territorio.

Territorio y Gobierno Visiones 2



Autores de los artículos

- Belil, Mireia
- Esteban, Juli
- Ferrer, Amador
- Font, Antonio
- Hosta, Montse
- Llop, Carles
- Navarro, Ferran
- Nel-lo, Oriol
- Portas, Nuno
- Sabaté, Joaquim
- Secchi, Bernardo
- Trullén, Joan
- Vilanova, Josep Ma

Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación

Las razones de una crisis

Artículo, al op.cit. pp. 207-219

El planeamiento urbanístico, como conjunto de prácticas políticas, técnicas y administrativas para la ordenación urbana y territorial, históricamente orientadas al intento de resolución de problemas de naturaleza física de la ciudad existente y a la ordenación de su crecimiento –en el marco de un territorio pretendidamente equilibrado– ha demostrado tradicionalmente ser un instrumento eficiente para el proyecto de ciudad, pero en la actualidad parece estar en controversia.

La creciente distancia entre la realidad territorial que nos envuelve y las pretensiones ordenadoras de los planes urbanísticos en sus objetivos progresivos de eficacia ordenadora, eficiencia funcional y equidad medioambiental, ha sido seguramente el punto de partida para enunciar la «crisis del planeamiento» e intentar su interesada suplantación por los mecanismos del mercado, o al menos, por unos instrumentos más eficientes para el proceso inmobiliario.

La constatación de las continuas modificaciones de los planes, expresión tanto de su posible rigidez como de su eventual inadecuación a escenarios no previstos, y de la proliferación del proyecto de fragmento frente al plan como instrumento más ágil para la intervención urbanística, son algunas de las manifestaciones internas de esta crisis.

También lo es la proliferación de otros instrumentos paralelos, como los denominados «planes estratégicos» o los «programas de actuación», de contenido más socioeconómico que de ordenación espacial de sus previsiones o determinaciones, que resultan más atractivos por ser menos vinculantes para políticos y administradores públicos, quizás agobiados por el compromiso y las responsabilidades que supone el «plan-ley» del modelo urbanístico continental.

Además, la presencia en la ocupación territorial de asentamientos de carácter disperso por todo el territorio o polarizados sobre las principales infraestructuras viarias y nodos de intercambio, característicos de la estructura espacial discontinua de la ciudad actual, es la expresión de la existencia de procesos transversales en el crecimiento urbano. Estos procesos tienen poco o nada que ver con la tradicional lógica endógena en el crecimiento y la ordenación municipal, y nos sitúan ante la paradoja de un territorio profusamente ordenado desde la suma de los planes municipales, pero que resulta anárquico o desordenado desde las perspectivas de un consumo racional del suelo, de una estructura funcional eficiente, de un paisaje adecuado y de una justicia social territorial.

Todo indica que estamos en una nueva etapa del proceso de urbanización en el que han aparecido nuevas lógicas en la localización de los usos y las actividades urbanas. Se están produciendo nuevas dinámicas en los procesos de crecimiento y en el sentido e intensidad de los flujos relacionales, así como en los comportamientos y estilos de vida de los usuarios del territorio. Estamos ante un conjunto de transformaciones que ponen de manifiesto la emergencia de una nueva forma de ciudad que pierde sus caracteres físicos, funcionales y sociales tradicionales y que se resiste a su codificación y ordenación.

Los instrumentos establecidos para su regulación, confiados al protagonismo del sector público por su supuesta capacidad ilimitada de inversión y actuación, quedan al descubierto en la perspectiva de regionales y locales con competencias urbanísticas.

◀ **Planeamiento urbanístico, de la controversia a la renovación.**

Font, A; (Coordinador)
Diputació de Barcelona, 2003.
ISBN 84-7794-935-2

En definitiva, nuevas condiciones estructurales afectan hoy al crecimiento urbano, a los comportamientos sociales y a las capacidades del sector público, que no son ajenas en absoluto a la crisis del planeamiento urbanístico, y que desde la ideología neoliberal se utilizan para proclamar la desregulación y reclamar al mercado como verdadero mecanismo ordenador. Sin embargo, la experiencia nos demuestra también la incapacidad estructural del mercado para fomentar un crecimiento sostenible y dar respuestas a la existencia de usos débiles en el territorio (vivienda social, sanidad, educación, cultura, ocio, transporte público, etc.), y al aumento de la desigualdad y la marginación social.

Los problemas del planeamiento

Parece conveniente comenzar por considerar las dificultades reales de la práctica del planeamiento en la actualidad si estamos convencidos de que, con todo, sigue siendo en instrumento imprescindible para el gobierno y control democráticos de las transformaciones territoriales, tanto de nueva ocupación como de transformación interna de los asentamientos.

Tratando de sintetizar los problemas del planeamiento en la actual situación, los podemos encuadrar en diferentes órdenes:

a) *Epistemológico*, es decir, en relación con el grado de adecuación del estado actual del conocimiento científico-técnico a los problemas urbanos y territoriales existentes y a los recientes procesos de transformación.

No parece aventurado señalar la insuficiencia del conocimiento para explicar la naturaleza de problemas o situaciones novedosas, para las que no se tiene respuesta disciplinar codificada. Cada vez resulta más claro que no pueden aplicarse soluciones técnicas estandarizadas a procesos poco conocidos, y que la mayoría de las veces, el problema fundamental es precisamente la formulación misma del problema que se trata de resolver.

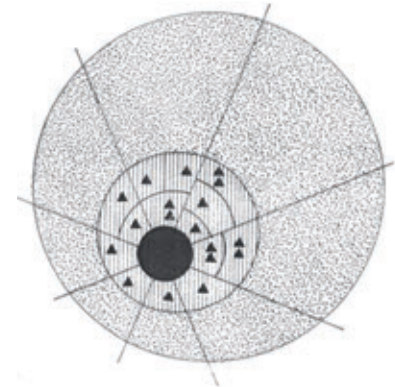
b) *De legitimación social* del planeamiento urbanístico. El urbanismo entendido como acción pública, en una sociedad caracterizada por una creciente fragmentación de poderes e instancias administrativas, y por la diversidad de grupos y agentes sociales y económicos que intervienen en la construcción de la ciudad y el territorio.

Frente a la relativa homogeneidad de valores de las sociedades urbanas tradicionales, nos encontramos hoy con una multiplicidad de valores contrapuestos en sociedades abiertas y enormemente atomizadas, con la emergencia de lo individual como rasgo característico.

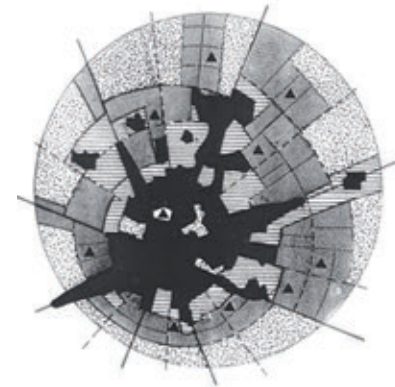
En esta perspectiva, se constata la creciente dificultad de delimitar el interés general, que siempre ha sido, o debiera de haber sido, el punto de partida del planeamiento urbanístico y de la acción pública.

c) *Económico*. El urbanismo y su instrumento capital, el planeamiento, pueden ser entendidos como una de las políticas del Estado del Bienestar para la redistribución de la renta y la reducción de las desigualdades.

Sin embargo, la creciente crisis del Estado Providencia muestra con claridad las limitaciones del planeamiento, ya que por exigencias de eficiencia económica del sistema no es posible un incremento permanente de la presión fiscal y del gasto público, lo que impide una expansión de esta clase de políticas redistributivas.



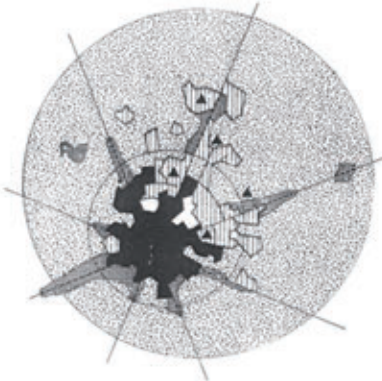
MODELO LEY 1956



MODELO LEY 1976

El sector público ha de buscar entonces nuevas fórmulas, como el partenariado de instituciones o grupos relevantes o la continuada concertación con los agentes privados, en las que los riesgos de supeditación a sus intereses a cambio de recursos para la actuación, son cada vez más evidentes.

Por otra parte, desde la ideología neoliberal se entiende la intervención pública en general, y la planificación urbanística en particular, como un impedimento al funcionamiento eficiente del mercado del suelo, y en consecuencia, del sistema inmobiliario. Las continuadas reclamaciones de desregularización del suelo y su traducción legal, la consideración generalizada como «suelo urbanizable», se convierten en exigencias para una eventual disminución de los precios de la vivienda –fuertemente condicionados por el precio del suelo– sin entender que el problema no reside en un mayor cualificación de suelo por los planes, sino en la «fabricación» de suelo urbano por parte de los agentes urbanizadores, en el marco de unos planes que generalmente tienen cualificado como suelo urbanizable más del doble del necesario en el período de crecimiento considerado por el plan.

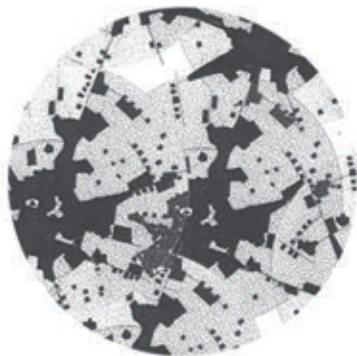


REALIDAD
F. de Teran

Se quiere oponer así eficiencia económica y justicia social, como si fueran objetivos contrapuestos. Pero, por el contrario, resulta necesario tratar de compatibilizar, no sólo por evidentes razones éticas, sino incluso porque los problemas sociales arrastran crisis en la eficiencia económica, y sobre todo, por los peligros que supone para el sistema democrático la pérdida de algunos de los derechos básicos de ciudadanía que normalmente sufren los sectores sociales menos favorecidos.

A pesar de las evidencias de la crisis y de las dificultades reales del planeamiento urbanístico, y ante la imposibilidad de que el mercado resuelva los problemas urbanos y territoriales de nuestro tiempo, creemos necesario reclamar la renovación del planeamiento como instrumento imprescindible para el gobierno y la administración democrática del territorio.

95



REALIDAD
A. Font

Partiremos de la hipótesis de la complejidad del propio sistema urbanístico, en el que el planeamiento, es decir, el conjunto de instrumentos de ordenación urbana y territorial, es sólo una parte. La responsabilidad urbanística ha de ser compartida entre administraciones y administradores, rebasando por tanto el campo estrictamente técnico del planeamiento. Pero nos parece que es en el propio modelo legal del planeamiento y, sobre todo, en su práctica, donde radican también algunas de las claves de su insatisfactorio funcionamiento, y que, por tanto, la reflexión sobre la propia práctica debe ser el punto de partida inexcusable para su renovación, desde la consideración de las características del marco estructural en el que está comprometido.

La emergencia de una «nueva territorialidad»

En el intento de explicar las limitaciones del actual sistema urbanístico, no parece suficiente quedarse en la referencia a la dudosa calidad de algunos de los planes, que ciertamente existe, ni en la denuncia de los casos de indisciplina urbanística. En territorios con cultura de plan y con disciplina urbanística contrastadas también se están dando muestras de ineficiencia y relajamiento en su aplicación por tanto, tiene que haber una explicación más general, unas razones estructurales que expliquen la «crisis del planeamiento».

Nuestra hipótesis interpretativa es la inadecuación del tradicional modelo racionalista del planeamiento a los cambios que se están dando tanto en el orden territorial como en el gobierno y la administración urbanísticas, reflejo de las pro-

fundas transformaciones que se están produciendo en la estructura económica y social de nuestras sociedades.

Desde nuestro campo disciplinar, diríamos que estamos asistiendo al tránsito entre el modelo de ciudad industrial y el de ciudad servioindustrial, que supone entre otros el cambio en el motor principal del crecimiento –la industria por los servicios– y el paso de una morfología urbana compacta de nuestras ciudades a una estructura espacial discontinua en nuestros territorios.

En el lenguaje económico, significaría el paso de las formas de acumulación y regulación del capital ligadas al Estado del Bienestar del período anterior, a unas nuevas formas de acumulación flexible, que están comportando una nueva división territorial del trabajo a todas las escalas, con los consiguientes cambios en las relaciones entre los sectores de la actividad productiva, en los mecanismos de organización de la propia actividad, en la distribución y comercialización de sus productos, y en las lógicas de localización y tamaño de sus centros de producción.

El territorio de la ciudad industrial o «fordista» se caracterizaba en el campo de la producción por la búsqueda de las economías de escala, por medio de la máxima integración de todos los elementos del proceso productivo. La llamada “ciudad funcional” como modelo teórico propuesto por el Movimiento Moderno para la caracterización de las funciones urbanas y la «zonificación» de los usos del suelo como técnica prioritaria del planeamiento urbanístico buscarían la especialización del suelo por funciones (residencia, trabajo, circulación, ocio) para evitar los posibles conflictos entre los sectores de actividad como camino para maximizar las economías de escala.

96

En ese marco, el instrumento urbanístico capital, el tradicional planeamiento «racional-comprehensivo», era el encargado de la detección y el diagnóstico de los problemas, de la evaluación y el dimensionado de las necesidades en relación con unos patrones o estándares establecidos y de la determinación de alternativas y soluciones para la superación de los problemas y para el establecimiento de las líneas generales de su desarrollo. Todo ello se traducía en la concreción normativa de unas reglas de juego y de un programa de actuación para ordenar espacial, temporal y cuantitativamente las acciones de los agentes públicos y privados que intervenían en la construcción de la ciudad.

Ese mecanismo lineal de análisis, diagnóstico, evaluación, dimensionado y propuesta ha sido posible en un tiempo en el que las dinámicas de crecimiento permitían una cierta previsión de comportamientos, en el que los sectores de actividad estaban en estado de relativo equilibrio y en el que, como hemos indicado, la acumulación se producía por la concentración espacial.

La estructura urbana, no era otra cosa que la suma de las partes, como si del modelo mecanista newtoniano se tratase. La ciudad, como los sistemas natural o social, se comportaba como una máquina compuesta por zonas o partes diferenciadas, que podrían ser analizadas separadamente, interpretado después los mecanismos a través de los cuales interaccionaban entre sí, en unas dinámicas que tendían siempre hacia un estado de equilibrio.

La ciudad podía así preverse para un «año horizonte» determinado, dibujarse en su conjunto y realizarse por partes hasta alcanzar la forma prevista. El plan general y los planes parciales eran la traducción en términos legales de las figuras de ordenación que daban respuesta a dicha concepción del proceso planificador.

Las ideas de «continuidad» en los mecanismos compositivos de las piezas de crecimiento, de «concentración» en las determinaciones de localización de las actividades significativas y de los sectores de desarrollo, y de «equilibrio» entre los diferentes sectores de actividad y en el reparto espacial de las dotaciones y servicios en la ciudad eran las claves del proyecto urbanístico de la ciudad industrial.

Pero la crisis de las energías de mediados de los años setenta del pasado siglo vino a trastocar tanto el orden socioeconómico hasta entonces vigente como sus manifestaciones en el marco territorial, generando a su vez una nueva visión sobre el comportamiento de estos sistemas complejos.

Se han producido cambios radicales en la forma de organizar la producción, que han tenido enormes consecuencias en la localización de las actividades en el territorio y en la organización de los flujos de la movilidad. La incertidumbre en la demanda de productos y bienes de consumo ha conllevado la aparición de la «segmentación» en los procesos productivos y la «diversificación» de actividades y productos como claves de la «producción flexible», ayudada por la automatización y robotización en las cadenas productivas y por la generalizada informatización de las empresas.

La disminución relativa de los costes de transporte ha permitido una generalización mundial de los mercados, planteando nuevas relaciones espaciales entre la producción y la comercialización, y una reubicación de los lugares productivos en una geografía dispersa.

La descomposición en pequeñas fábricas de las antiguas factorías, convenientemente distantes entre sí, pero conectadas por un sistema de comunicaciones cada vez más desarrollado y eficaz, significará la fragmentación y dispersión de los emplazamientos productivos y tendrá importantes consecuencias en la estructura espacial de la ciudad y en los flujos de la movilidad obligada entre el empleo y la residencia, multiplicando las conexiones territoriales.

El crecimiento del sector de servicios a la población y a las empresas tendrá un comportamiento «locacional» buscando también una estrecha relación con los principales elementos de la infraestructura viaria y de los transportes y con los lugares de especialización en una determinada actividad productiva.

De esta manera, la eficiencia económica depende ahora cada vez más del territorio por la localización de las actividades de pequeños y medianos establecimientos productivos en aquellos emplazamientos bien situados respecto a las redes, o a las zonas de especialización (las llamadas «economías de localización») configuradas en cada territorio.

Los cambios en el proceso productivo, el incremento de la base terciaria en la economía y la configuración de un nuevo modelo urbano y territorial articulado sobre nuevas condiciones de producción y comunicación son, por tanto, las características del denominado territorio servointustrial o «postfordista».

Así, del territorio jerarquizado y único, de un espacio dominado por un centro y una periferia dependiente –como representaban los tradicionales modelos gravitatorios de Lösch o Cristaller–, del crecimiento en mancha de aceite característico de la etapa fordista, hemos pasado a un territorio diferente, basado en las interdependencias espaciales y en la autoorganización; una realidad territorial, en suma, enormemente fragmentada y heterogénea. El actual es un espacio físico de formas más o menos caóticas, de ocupación aparentemente errática,

de lógica borrosa, en el que conviven las formas tradicionales de ciudad con las nuevas modalidades del crecimiento que representan los procesos de dispersión territorial y de polarización sobre los principales ejes y nudos viarios. Un espacio discontinuo, desconcentrado, en permanente desequilibrio, que rompe el orden morfológico y de estructura espacial de la tradicional ciudad compacta y del territorio fordista.

También, a lo largo de los ochenta, se produce un cambio en la visión de cómo se comportan estos sistemas complejos, sustituyendo progresivamente la imagen de la máquina por la del organismo, como analogía más adecuada para su comprensión. El organismo crece, interacciona y evoluciona adaptándose a las circunstancias que él mismo genera, de tal modo que cada parte influye en la transformación del resto. Se trata de un complejo sistema adaptativo, difícilmente previsible en el detalle y de difícil control. Podemos dar una explicación, por tanto, circular, desde las partes al conjunto y viceversa, que acepte la complejidad como elemento estructural en la construcción de su conocimiento, y en la que lo incierto y lo aleatorio figuren como elementos imprescindibles de la nueva etapa cognoscitiva.

Así, el tradicional modelo racionalista del planeamiento, basado en el paradigma anterior, difícilmente puede dar una respuesta adecuada a las nuevas condiciones que supone el modelo territorial emergente, tan distantes a las de su período de formación y vigencia. La proliferación del proyecto frente al plan, y la abusiva modificación puntual de los planes generales reflejan la necesidad de flexibilizar el planeamiento para afrontar las nuevas demandas y los escenarios no previstos, pero todavía sin abordar una reconsideración en profundidad del modelo de planeamiento vigente.

98

En resumen, los cambios ocurridos en la rápida y compleja dinámica de ocupación territorial con la utilización intensiva y alargada del territorio por una familia de geometría variable, en la organización social con el creciente conflicto de lo público y lo privado y entre las diferentes esferas de lo público, en el propio proceso de planeamiento y gestión urbanística con la pugna entre proyecto y plan y la multiplicidad de instancias y agentes en la construcción del territorio, y, finalmente, con las nuevas coordenadas económicas y administrativas del sector público, han puesto en crisis el modelo tradicional de planeamiento para unos territorios que, cada vez, más hay que ordenar y vertebrar que ocupar o colonizar.

Hacia un planeamiento urbanístico renovado

A pesar de las condiciones estructurales adversas señaladas y de la existencia de unos marcos legales de configuración del planeamiento urbanístico que, por lo general, no ayudan especialmente a su renovación, algunas experiencias recientes de planeamiento en países de nuestro entorno geográfico y cultural demuestran capacidad de innovación y de búsqueda disciplinar en el acercamiento a los nuevos problemas territoriales y a las nuevas fórmulas de intervención capaces de superar las limitaciones estructurales observadas.

De los mejores ejemplos de aquellas experiencias se deducen algunas de las cuestiones más relevantes para la ordenación urbanística actual:

a) La compartida necesidad de *una aproximación eficaz entre las disciplinas territoriales* frente a las limitaciones de los campos disciplinares tradicionales, que ayude a enriquecer el conocimiento sobre las nuevas situaciones y problemas y contribuya a renovar los instrumentos de intervención.

b) La necesidad también de *una integración adecuada de las demandas relativas al medio ambiente y al paisaje*, en la construcción y en las determinaciones del planeamiento urbanístico.

Sería necesario considerar la ciudad y el territorio como un sistema único con el que los proyectos deben de confortarse, para insertar sus propuestas en una realidad frágil que es preciso ordenar y vertebrar más que ocupar y colonizar, introduciendo mecanismos adecuados de evaluación y control del proceso de planificación.

c) Frente a la visión tradicional casi exclusiva del crecimiento urbano como extensión conviene plantear *la recuperación y densificación, cuando sea posible, de las áreas edificadas* así como la reordenación de las áreas urbanizadas pero todavía no ocupadas. Las estrategias de recualificación urbana para la recuperación y rehabilitación de los tejidos urbanos son opciones del proyecto que deben identificar las características especificadas del lugar y detectar sus elementos estructurales, a los que deberán referirse los proyectos ejecutivos de actuación, tanto del espacio libre como de la edificación.

d) *La concepción integral de la ordenación del territorio también a escala municipal* supone la consideración del sistema de espacios libres como un componente más del proyecto de estructura, en la que ha de desempeñar un papel vertebrador y articulador de los diferentes tejidos existentes o de nueva planta. Desde el jardín urbano al parque metropolitano, desde el recorrido peatonal local hasta el corredor territorial, desde el espacio agrícola de interés hasta los espacios naturales protegidos, se ha de configurar un sistema de espacios libres que sea la pieza fundamental de la red ambiental territorial.

e) La conveniencia de *concebir la estructura urbana y territorial a partir de la infraestructura del transporte público* (metro y ferrocarril regional) frente a la lógica tradicional de la movilidad individual y la red viaria, en la búsqueda de un modelo integrado de movilidad, es un elemento indispensable para la recualificación de las ciudades y la potenciación del transporte público. Una nueva y más estrecha relación entre la localización de los usos del suelo y de las actividades de mayor atracción de viajeros con la infraestructura del transporte público debería ser un punto de partida básico en la concepción de las alternativas de ordenación, como ya se está haciendo en algunos lugares de Estados Unidos, Canadá o los Países Bajos.

f) *La necesidad de un consumo ajustado de suelo*, que evite tanto los enormes costes sociales y ambientales de la dispersión urbana, como también los problemas de hacinamiento y sobredensificación que se producen en algunos sectores de la ciudad compacta tradicional y que muchas veces son el origen (junto a las dificultades en el mercado inmobiliario residencial o de los lugares de trabajo) de esta dispersión. Sería conveniente desarrollar nuevos patrones residenciales (o de asentamientos productivos) de densidades intermedias y de mezcla de usos compatibles como alternativas a los asentamientos monofuncionales y de baja densidad característicos del crecimiento actual. También sería necesario interiorizar en las operaciones los costes externos generados por las mismas (transporte público, mantenimiento, etc.).

g) Frente a la tradicional disociación entre el planeamiento urbanístico y los programas de vivienda, conviene *recuperar la residencia como uno de los ejes básicos del plan*, prestando especial consideración a los nuevos programas de necesidades (viviendas para jóvenes, residencias asistidas para mayores, etc.) y a los regímenes de protección y de alquiler para los grupos sociales de menos renta.

Los programas de vivienda, por el alcance territorial de los procesos en curso, deberán contemplarse en un ámbito metropolitano, aunque su desarrollo pueda ser en buena parte municipal.

h) Finalmente, resulta necesario *adoptar la escala supramunicipal* tanto como marco de referencia para una adecuada ordenación municipal –que actualmente carece de directrices territoriales para el encuadre de sus determinaciones– como para el planeamiento de los territorios metropolitanos, en los que ha de abordarse la ordenación del sistema de espacios libres, de las redes generales de infraestructura viaria, del transporte público y de las comunicaciones, de la infraestructura medioambiental, de los parámetros generales de ocupación del suelo por la edificación, de las actuaciones de carácter estratégico, de las prioridades de actuación, de los ámbitos espaciales para el desarrollo de los planes..., todo ello formulado a partir del compromiso con los problemas y las situaciones existentes y las capacidades de intervención.

Por otra parte, la comparación entre experiencias recientes de planeamiento de países europeos pone de manifiesto la progresiva aproximación entre sistemas de planeamiento muy diversos en su origen y las limitaciones de los modelos vigentes para dar respuesta a los problemas antes señalados.

Respecto a la alternativa entre certidumbre y flexibilidad, se trata de exigencias a priori contradictorias que se hacen a las determinaciones de los planes para garantizar, por una parte, los derechos de la propiedad y el éxito de las operaciones inmobiliarias y, por otra, la capacidad de adecuación a escenarios no contemplados. Es interesante comparar brevemente, en torno a este dilema entre dos polos que parecen opuestos, los sistemas del planeamiento más característicos: el británico del «plan-concertación» y el continental del «plan-ley».

100

La tradición británica del planeamiento se caracteriza por la flexibilidad del plan, fruto de la característica discrecionalidad de su tradición administrativa, y por el hecho singular de que la transformación de los usos del suelo es un derecho del Estado y no de la propiedad. Ello facilita el desarrollo del proceso negociador y de la toma de decisiones sobre las actuaciones concretas, pero no otorga certidumbres en los derechos. Estos, junto con las obligaciones, no se adquieren hasta después de la negociación sobre la actuación concreta. La distinción en este sistema, desde finales de los años sesenta, entre «plan estructural» o estratégico y «plan operativo» o táctico, ha permitido distinguir entre el nivel de esquema director, y el de los planes de actuación sobre las áreas de intervención, sólo operacionales cuando están disponibles los recursos políticos y financieros necesarios.

Sin embargo, la necesidad crecientemente sentida de codificar situaciones y problemas para una administración urbanística equitativa y para evitar evidentes peligros de corrupción ha ido dotando al sistema de elementos normativos e introduciendo progresivamente grados de rigidez.

En el otro extremo, la tradición continental del planeamiento (con la que guarda alguna similitud la americana) se caracteriza por el «plan-ley», es decir, por la certidumbre en la definición normativa de los derechos en el uso del suelo y de la edificación, y por la rigidez del sistema de planeamiento. La conformidad del proyecto de intervención es de carácter formal, de comprobación del cumplimiento del plan, frente a la evaluación de prestaciones en el modelo británico. El modelo continental, con su rigidez, ofrece la certidumbre de los derechos, pero carece en cambio de flexibilidad para adecuarse a situaciones no contempladas. La flexibilidad se producirá por sucesivas modificaciones del

plan, muchas veces poco justificadas y de enorme complejidad administrativa. Ambos sistemas, tan diferentes en el origen, tienden a aproximarse en la práctica administrativa, ya que han ido adoptando los mecanismos de rigidez o de flexibilización de los que su modelo carecía inicialmente.

Esta discusión es importante por partida doble. Por una parte, porque nos hace ver que es posible separar el contenido técnico (y político) de la ordenación urbanística de la automática generación y certificación de los derechos sobre el uso y la transformación del suelo. Y por otra, porque puede y debe distinguirse documental y temporalmente entre la ordenación urbanística y la actuación concreta, entre el plan y el programa de actuación. Ello tiene consecuencias importantes para una renovación del planeamiento urbanístico.

Quizás sería posible hacer converger las ventajas de ambos sistemas hacia un tercer modelo que sea rígido y facilite certidumbres sobre los derechos y obligaciones en los tejidos consolidados existentes, y además sea flexible y discrecional respecto a las futuras transformaciones de suelo, cuyas condiciones de marco apenas se conocen.

Algunas reformas urbanísticas en curso, por ejemplo la italiana, y, en algunos momentos, a discusión española de mediados de los noventa, y la de la reciente reforma de la ley catalana, se han abordado cuestiones de esta naturaleza.

Para introducir de manera diferente la dimensión temporal en el proceso de ordenación y actuación urbanística y reubicar el establecimiento de los derechos y obligaciones en el momento del proyecto de intervención, se ha recuperado la distinción entre el «plan de estructura» y el «plan operativo». El primero proporciona una definición de los «invariantes» de la ordenación a largo plazo (de 10 a 15 años) y las normas de actuación sobre la ciudad consolidada, con indicaciones para el resto del territorio sólo vinculantes para la denominada «red ambiental».

El «plan operativo», en cambio, con horizonte restringido a una legislatura, se reserva para los proyectos de transformación sólo enunciados en el esquema director del plan de estructura, para cuando existan los recursos de todo orden necesarios, proponiendo entonces un régimen jurídico preciso.

Ello no significa renunciar a previsiones a más largo plazo ni a una imprescindible visión de conjunto de las operaciones, sino que lleva a separar la dimensión estratégica o técnico-política de la ordenación, de la jurídica o de creación de derechos y obligaciones del momento específico de la actuación.

De manera esquemática, esta concepción del problema puede traducirse en *algunas recomendaciones para una eventual reforma del planeamiento urbanístico*:

a) La conveniencia de separar el plan de estructura y el plan operativo, el primero como proyecto de los rasgos fundamentales de la ordenación, y el segundo como atribución de los derechos y las obligaciones de la propiedad del suelo o de los agentes urbanizadores en el momento de la actuación.

b) La distinción temporal y documental, en consecuencia, entre la ordenación física y de programación del desarrollo urbano, el «programa de actuación». El plan debe definir a medio y largo plazo los elementos estructurales del proyecto de ciudad, como marco estable de referencia. El programa de actuación, y el plan operativo, pueden y deben adecuarse a las coyunturas específicas.

c) La distinción, por tanto, entre los elementos y determinaciones esenciales de planeamiento y los que no lo son, a fin de que permanezcan aquellos y se abra la posibilidad de modificación de estos a través de procedimientos reglados sencillos. Sólo el interés público debería amparar el cambio de los elementos fundamentales del plan. Las nuevas formas de participación pública y la modernización de la organización administrativa son elementos fundamentales implicados en el problema.

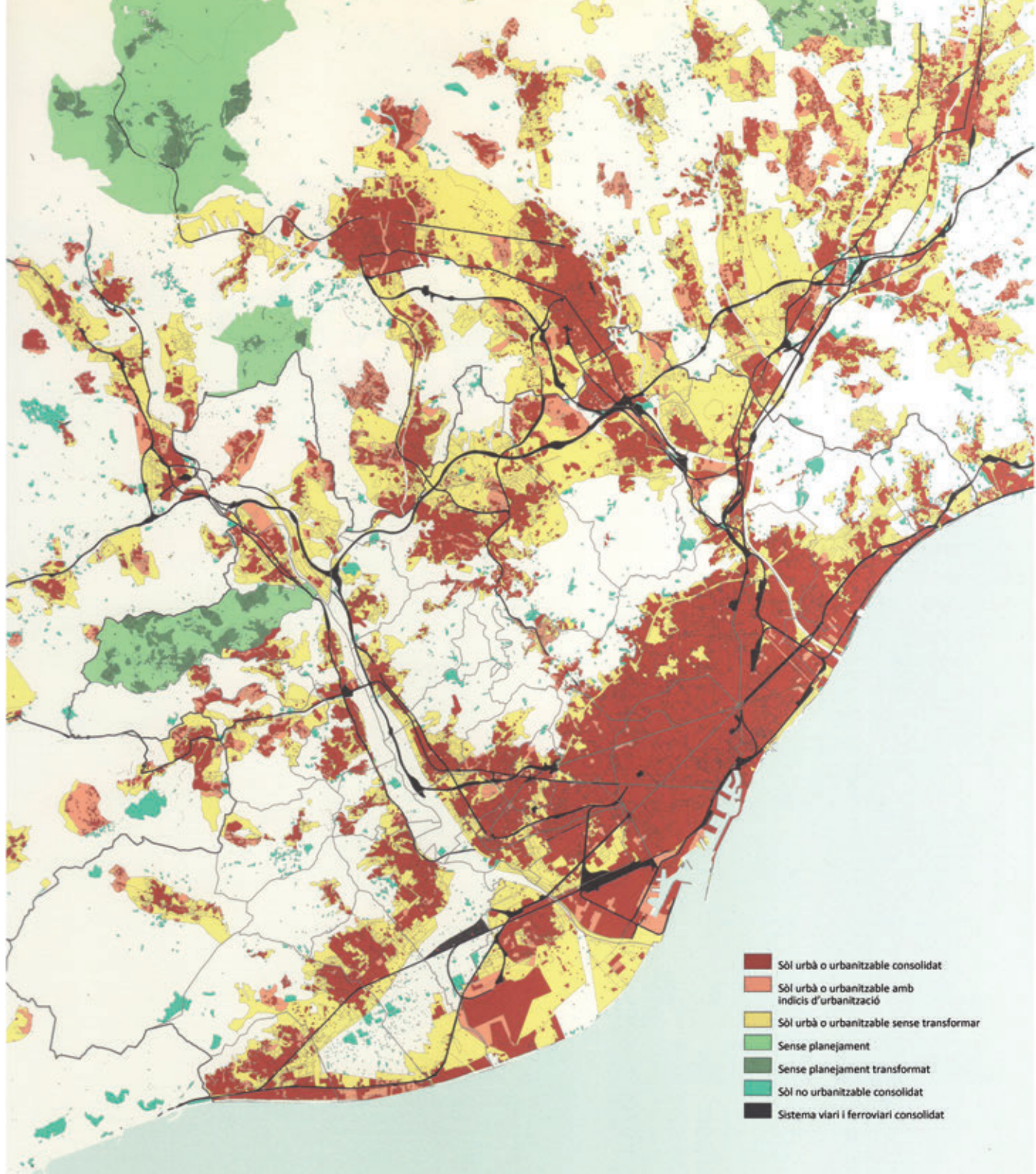
d) La necesidad de que los planes sean menos formales y más sustantivos, menos complejos y más flexibles, en función del tamaño de las ciudades, de la naturaleza y gravedad de los problemas, y de la capacidad de inversión y gestión de los gobiernos municipales, que debería aumentar significativamente para no tener que depender de las exigencias del sector privado.

e) La imprescindible concepción del plan como un proceso, tanto en su construcción como en su desarrollo («*planning by doing*»). Con su flexibilidad, el plan debe permitir incorporar los cambios razonables que puedan producirse en la evolución de la estructura urbana (por ejemplo, la determinación normativa del tamaño de la vivienda, las densidades, las compatibilidades de usos o del destino de los suelos para equipamiento), cuyos cambios se traducen en complejos procesos administrativos. El trabajo en las diferentes escalas (territorial, urbana, de fragmento) y la definición de itinerarios y escenarios alternativos para alcanzar los objetivos concretos, son también claves del proyecto urbanístico actual.

f) La opción por una intervención estratégica o selectiva, de pocas cosas per fundamentales, quizás incluso espacialmente discontinua, a través de la jerarquización de las opciones de intervención en función de su capacidad de incidencia en la transformación urbana y territorial y en la búsqueda de los espacios de oportunidad desde donde construir el proyecto urbanístico.

Proponemos un planeamiento, por tanto, más moderno y consciente de sus capacidades y de los diversos momentos, agentes e instrumentos que intervienen en el crecimiento y en la transformación urbana; un planeamiento conceptualmente más riguroso, flexible y estratégico, abierto a las posibles contingencias de escenarios diversos, desde el conocimiento renovado del funcionamiento y de las lógicas internas del mercado, pero también desde la irrenunciable y esforzada defensa de los intereses colectivos; en definitiva, un planeamiento que resulte útil como instrumento de gobierno y administración racional y democrática del territorio.









PLANES TERRITORIALES

PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀMBIT CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA 2009 //
PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LES ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES DEL CAMP
DE TARRAGONA 2009 // PLAN DIRECTOR DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO
JAIZKIBEL 2006 // PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA CONCA D'ODENA 2005 // ESTUDIO
PARA LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA COMARCA DE PALENCIA 1974

Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona

TARRAGONA // 2010

Promotores: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya // **Aprobación inicial:** Diciembre 2010 // **Equipo redactor:** Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV // **Colaboradores:** AUMA, Consultors de Medi Ambient i Energia SL, Estudi DTUM; Albert Cortina, abogado.

Las determinaciones propias del Plan Director tienen un obligado marco de referencia en el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, aprobado definitivamente en enero de 2010.

El contenido del Plan Director está integrado, en primer lugar, por la presentación sintética del ámbito de planeamiento, sus problemas principales, sus necesidades y oportunidades para la ordenación urbanística.

Después, y a partir de la definición legal de Plan Director Urbanístico se plantea un posible método de elaboración del Plan, tratando de poner en relación los contenidos del análisis y del diagnóstico sobre la situación actual del territorio con los elementos de propuesta.

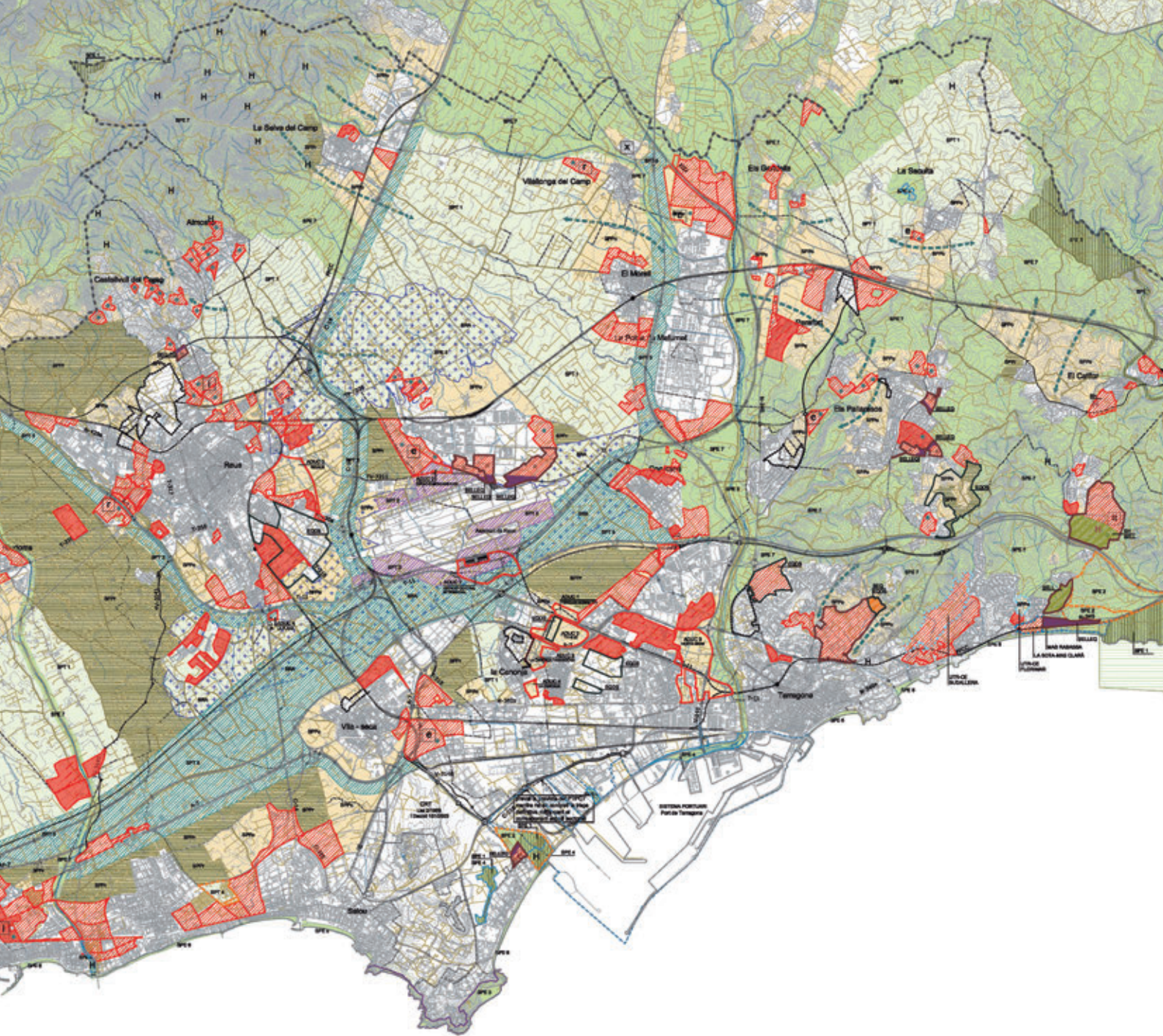
Frente a los problemas y necesidades actuales, las previsiones demográficas y de empleo en el horizonte 2026 definidas por el "Programa de Planejament Territorial", el Plan desarrolla una propuesta de ordenación para el Àmbit Central (veintitrés municipios), sobre los espacios abiertos, las infraestructuras de movilidad y los asentamientos, a partir de los estudios justificativos y la información urbanística elaborada.

El Plan trata de dar respuesta a las problemáticas específicas del Àmbit: por una parte, del sector central integrado por las ciudades mayores y núcleos próximos, en la incidencia de las previsiones sobre las infraestructuras de movilidad, como respuesta a las necesidades de mejora de la accesibilidad al resto del territorio y de articulación de los asentamientos existentes y futuros. Especial atención presta a la reforma ferroviaria, en momentos de llegada del denominado Eje Mediterráneo y de la necesidad de vertebrar adecuadamente el espacio inter-ciudades Reus-Tarragona.

Por otra, a la especificidad de los núcleos turísticos y residenciales del litoral, a levante y poniente del sector urbano central, como ciudades de régimen estacional, que igualmente han de mejorar y potenciar su estructura, para su progresiva transformación como residencia permanente.

Finalmente, a los núcleos rurales del ámbito, hoy sometidos a nuevas tensiones de crecimiento y de funcionalidad, para su mejora y modernización, sin pérdida de sus signos de identidad.

La dominante presencia del polígono de industrias químicas y de la petroquímica, así como la del puerto de Tarragona y el Parque Temático "Port Aventura", como actividades singulares en el territorio, demandarán respuestas específicas que el plan ha tratado de encauzar.



Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques del Camp de Tarragona

TARRAGONA // 2009

Promotores: *Institut Català del Sòl, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya // Aprobación definitiva:* Marzo 2009 // **Equipo redactor:** *Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV, Lorena Maristany, Sílvia Mas // Colaboradores:* *Tonet Font, Jeroen van Mieghem y Josep Solé, arquitectos; Albert Cortina, abogado.*

108

El Plan aborda la ordenación en detalle de diez Áreas Residenciales Estratégicas delimitadas por el DUOT, localizadas en los municipios tarraconenses de Falset, Reus, Vila-seca, Cambrils, Valls, Perafort, Els Pallaresos, Tarragona, Santa Oliva y Calafell.

Apunta a los requerimientos que considera imprescindibles para un proyecto adecuado de los nuevos patrones residenciales, define las características de las nuevas áreas y se plantea cómo deberían ser los barrios del siglo XXI después de la crisis económica general y de recursos del sector público en particular.

Contempla la creación de 9.212 viviendas protegidas y de 7.903 de libre promoción, lo que se traduce en una densidad media de 54 viviendas por hectárea.

Estos asentamientos se caracterizarían por estar localizados en continuidad a los núcleos existentes, la mezcla de usos residenciales, comerciales, y de servicios, la construcción de los equipamientos necesarios, y de disponer de transporte público por carretera o ferrocarril.

El proyecto trata de dar respuesta a cuestiones claves en el diseño de los barrios residenciales del futuro: el papel que han de jugar los espacios abiertos, los equipamientos públicos y las dotaciones privadas como articuladores de las unidades residenciales; la creación de un espacio público de calidad; las nuevas tipologías arquitectónicas para dar respuesta a las actuales necesidades en cuanto a la flexibilidad al cambio; la eficiencia energética; los ciclos del agua y de los residuos, etc; y a la regulación flexible de unas edificaciones que se producirán a durante de un proceso temporal largo y con la intervención de diferentes promotores y técnicos, con necesidades cambiantes a lo largo del proceso.

Ref. Bibliográfica: *Les Àrees Residencials Estratègiques ARE*. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya, Barcelona 2010, pp. 150, 155 y ss.

Ref. Web: <http://territori.gencat.cat>



Plan Director de Ordenación Territorial del ámbito Jaizkibel

GUIPÚZCOA // 2006

Promotores: Diputación Foral de Guipúzcoa, Universitat Politècnica de Catalunya, Universidad de Granada, Universidad del País Vasco // **Fecha del estudio:** Marzo 2006 // **Equipo redactor:** Antonio Font Arellano, director; Ángel Martín Ramos, coordinador; Xabier Unzurrunzaga, arquitectos; José Luis Gómez Ordoñez y Miguel Ángel Losada, ingenieros de CCP.

110

El proyecto dirige su atención a aquellas cuestiones que tienen incidencia en el uso y forma del espacio físico en una perspectiva de futuro sobre el corredor comprendido entre las bahías de Pasaia y Txingudi.

Es un ámbito situado a levante de la ciudad de San Sebastián, sobre territorio de diferentes municipios próximos, no delimitado estrictamente sino por la singularidad geográfica del corredor al pie del monte Jaizkibel, con expectativas urbanísticas de excepción para Guipúzcoa.

Como corredor urbano, tienen una longitud de diez kilómetros y tres de anchura, aunque el ámbito del proyecto deba de extenderse más allá de ese espacio geográfico, con expectativas trascendentales para el transporte. Efectivamente, no sólo para el ferrocarril entre la Península Ibérica y el centro de Europa, sino también para una de las más importantes vías rodadas de comunicación internacional, al tener contacto singular con el Océano a través del Puerto de Pasaia, cuya transformación prevista, como un nuevo puerto exterior rompiendo la ladera del Jaizkibel, quiere discutirse y proponer alternativas.

Como espacio urbano, está configurado principalmente en la etapa de su urbanización en el último siglo y medio con una industrialización dominante, sobre una bahía construida y utilizada como puerto comercial. Justamente el entorno de Pasajes y sus expectativas de regeneración urbana es uno de los objetivos específicos del Esquema Director.

La ordenación urbanística se aborda con el objetivo de atender aquellas cuestiones de carácter inter o supramunicipal, y a las oportunidades que se abren para la aglomeración urbana existente como consecuencia de su visión e interrelación de conjunto.

Aún en su carácter de Esquema Director, no deja de abordar la ordenación urbanística verosímil en su contemplación precisa a las oportunidades territoriales, en tanto que a esa escala es donde las ideas e intenciones toman una verdadera dimensión de solución técnica a las cuestiones planteadas y a las oportunidades abiertas.

Por ello no se rehúye el detalle (de dimensiones y niveles) o la definición de posibles morfologías urbanas que puedan ilustrar y avalar las soluciones planteadas. Con ello se trata de aportar a la opción urbanística propuesta una definición que aproxime a la realidad, como condición relevante de su propio contenido positivo.



Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena

COMARCA DE L'ANOIA // 2005

Promotores: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya // **Aprobación definitiva:** Diciembre 2009 // **Equipo redactor:** Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV // **Colaboradores:** Isabel Castiñeira, Lorena Vecslir, Karla Fernández, Jeroen van Mieghem, Ninoska Ramos y Sara Swolfs, arquitectos; Albert Cortina, abogado.

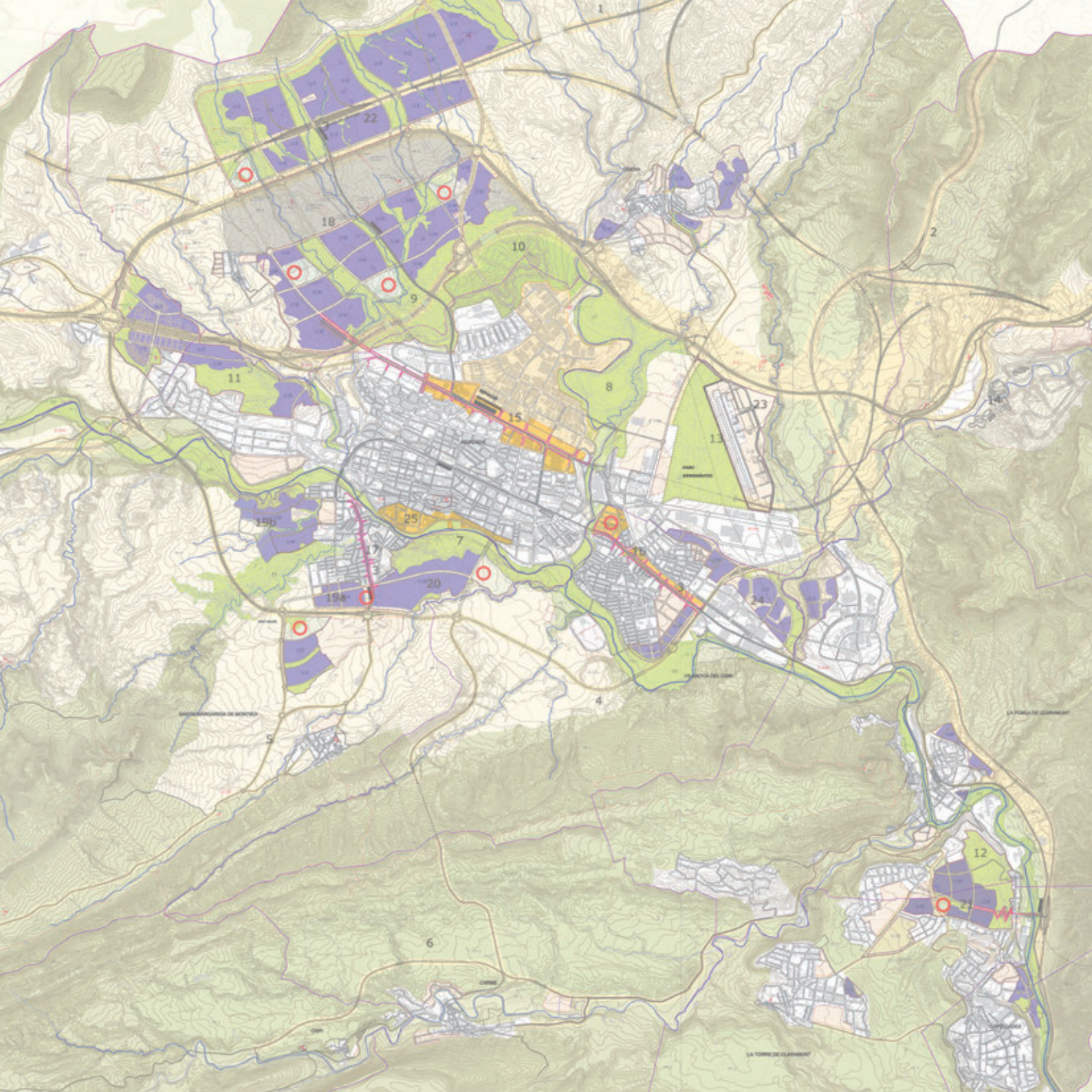
La Conca d'Òdena es uno de los territorios frontera con la Región Metropolitana de Barcelona, al noroeste de la misma y atravesada por el antiguo camino a Madrid (carretera N-II, hoy A-2). Formada por un sistema urbano central: Igualada, Òdena, Vilanova del Camí y el barrio de St. Maure (Sta. Margarida de Montbui), un subsistema sureste, La Pobla y la Torre de Claramunt y Capellades, y municipios exteriores: Carne, Orpí, Jorba, Castellolí, así como el núcleo histórico de Sta. Margarida.

Un territorio expectante ya que, a pesar de la crisis textil, y parcialmente de la piel, mantiene expectativas de crecimiento, derivadas de una posición geográfica que debe saber aprovechar.

La previsión de la construcción del Eix Transversal Ferroviario por el norte del ámbito será fundamental para la ordenación del futuro crecimiento, así como la expectativa de localización de una gran factoría automovilística. Se adopta la opción de unos crecimientos en contigüidad a los núcleos urbanos existentes, ajustados a la forma de su soporte territorial y a las previsiones de crecimiento poblacional y de empleo.

Los nuevos sectores de crecimiento tienen la calificación de “ámbitos de desarrollo urbanístico condicionado” a la realización de las previstas infraestructuras de movilidad por carretera o ferrocarril. En la ordenación de los espacios abiertos y a partir de las determinaciones del Pla Territorial de les Comarques Centrals, el Pla Director propone nuevas categorías de protección y de paisaje.

El plan se construye también a partir de los “proyectos estratégicos” infraestructurales de espacios abiertos, de equipamientos y dotaciones supramunicipales, así como de algunos sectores de crecimiento residencial, industrial y terciario.



Estudio para la Ordenación Territorial de la Comarca de Palencia

PALENCIA // 1974

Promotores: *Diputación Provincial de Palencia* // **Equipo redactor:** *Gabinete de Urbanismo de la Diputación de Palencia.*

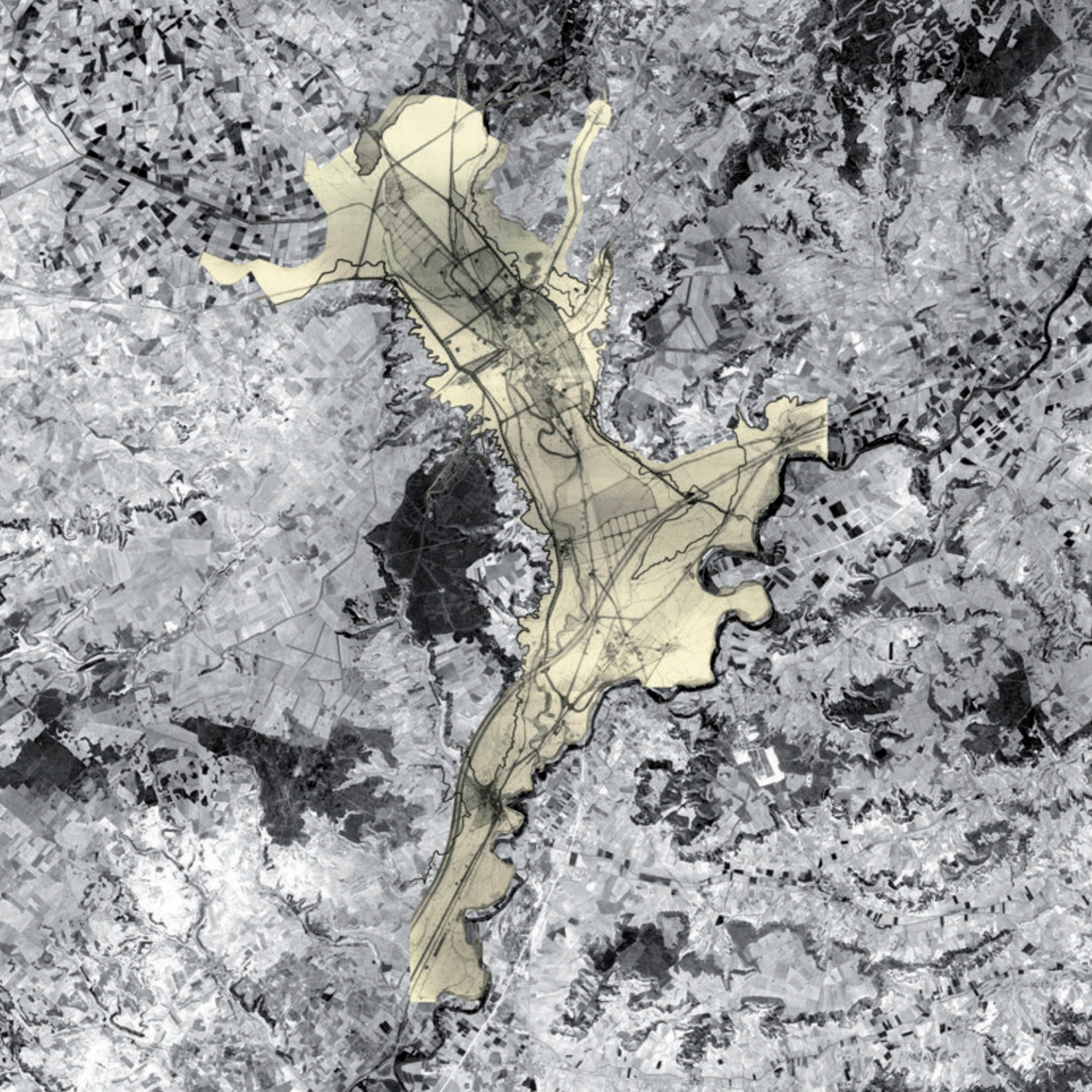
Con motivo de la creación de la factoría automovilística de la FASA-Renault en el término municipal de Villamuriel de Cerrato (Palencia) la Excm. Diputación Provincial entendió la necesidad de realizar un estudio urbanístico sobre el territorio de la Comarca de la Capital, incluyendo los municipios del entorno de la ciudad, y poniendo especial énfasis en el sector territorial entre los municipios de Magaz, Venta de Baños, Villamuriel y Palencia, donde la localización de la prevista factoría habría de tener una repercusión más directa.

La aparición de una factoría automovilística de gran tamaño y un número de trabajadores importante, debieran hacer prestar atención a los temas propios de la ordenación territorial, básicamente centrados en las infraestructuras de la movilidad, la protección de los espacios abiertos y la ordenación de los crecimientos derivados de las necesidades en cuanto a vivienda, equipamientos y servicios.

Respecto a las primeras, la cercanía a la autovía de Burgos a Valladolid y del ferrocarril Madrid-Irún por Venta de Baños, garantizaban al sector territorial una alta accesibilidad, a completar con las necesarias infraestructuras viarias locales, con especial atención a los accesos a y desde Valladolid, donde estaba localizada la factoría matriz.

En cuanto a los espacios abiertos, la existencia del Canal de Castilla en el borde de los relieves del Cerrato, las leves orografías montañosas del entorno y los campos agrícolas entre los asentamientos urbanos, eran los elementos principales a considerar.

Respecto a los nuevos crecimientos en relación con los pequeños núcleos urbanos existentes de Magaz y Villamuriel, la opción se decanta por una densidad edificatoria en continuidad con los cascos urbanos como alternativa más adecuada para evitar la dispersión edificatoria, siendo esta, la ocasión para ordenar y reequipar aquellos núcleos.







PLANS DE ORDENACIÓ URBANA

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE BARBERÀ DEL VALLÈS 1995 // PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE GIRONA 1986 // PLA D'ORDENACIÓ INTERMUNICIPAL DE L'ÀREA DE FIGUERES 1983 // PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE MOLLET DEL VALLÈS 1982 // PLANS GENERALS D'ORDENACIÓ URBANA DE VILAFRANCA DEL PENÈDÈS Y SANT SADURNÍ D'ANOIA 1982 // PLAN GENERAL DE ORDENACIÓ URBANA Y PLAN PARCIAL DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE CELRÀ 1972 // PLAN GENERAL DE ORDENACIÓ URBANA DE BREDÀ 1970

Pla General d'Ordenació Urbana de Barberà del Vallès

VALLÈS OCCIDENTAL // 1995

Promotores: *Ajuntament de Barberà del Vallès* // **Aprobación definitiva:** 1995 // **Equipo redactor:** *Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU*

El término municipal de Barberà está situado al sur del de Sabadell, y entre el de Badía del Vallès a poniente (segregado a principios de siglo), el de Cerdanyola y Ripollet al sur y el de Sta. Perpètua de la Mogoda a levante. Su casco urbano está atravesado por la antigua carretera N-150 a Barcelona, y delimitado al sur por la Autopista AP-7 (actual E-15) y sus viales de servicio (B-30).

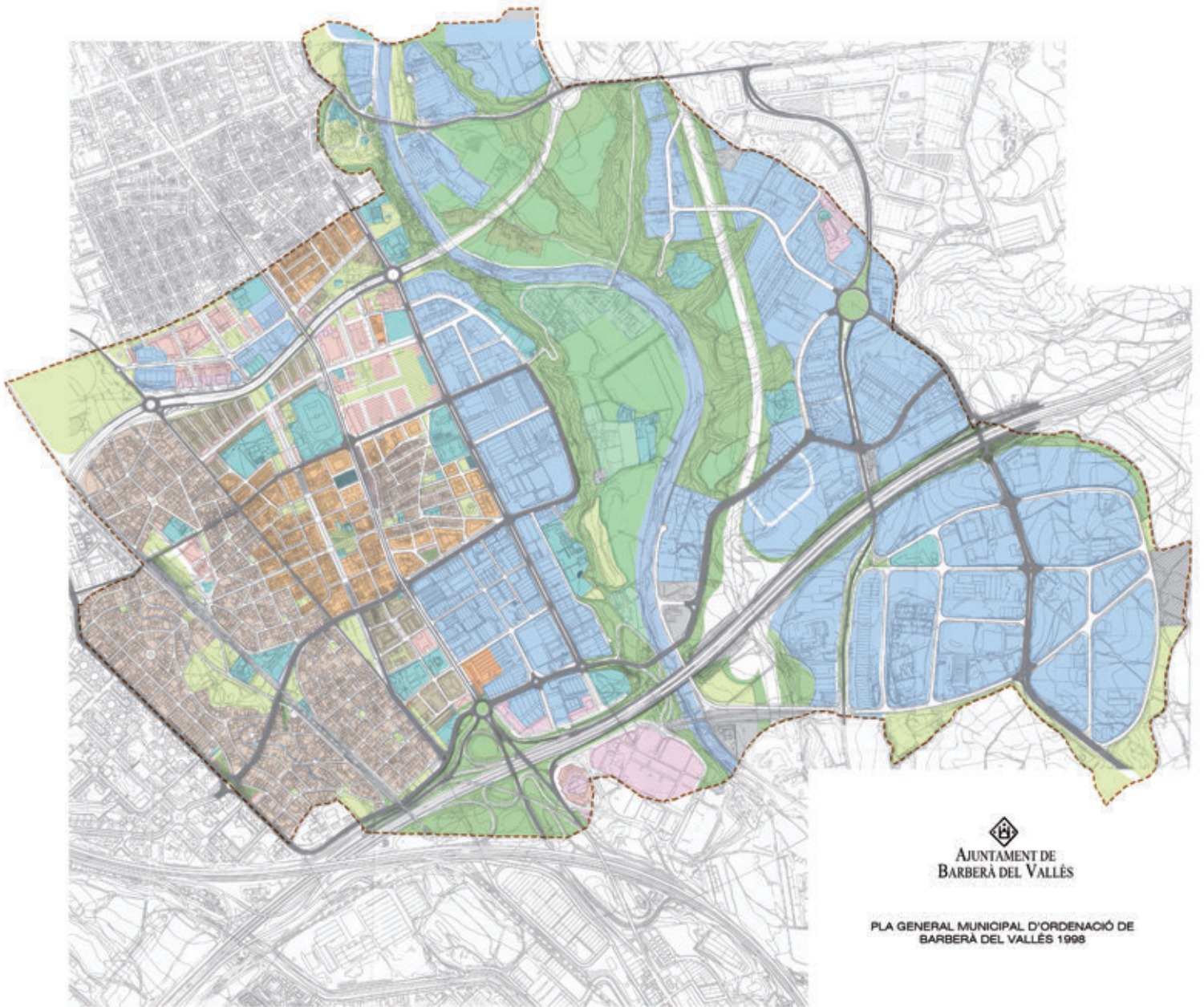
Su trama urbana resulta ser en buena medida una prolongación de la trama urbana del sur de la ciudad de Sabadell, compartiendo el entonces ya previsto Parc Central entre ambas poblaciones.

Un municipio predominantemente industrial con importantes polígonos industriales a levante de la población, y a lo largo del río Ripoll, de la carretera a Sta. Perpètua y de la de Santiga (B-141).

Además de los problemas específicos de tratamiento de los espacios industriales ya históricos, las cuestiones fundamentales de la ordenación urbana de la ciudad de Barberà han sido básicamente las del tratamiento de los sectores de borde con los municipios de Sabadell o de Badía. En el primer caso, con la ordenación del sector situado al norte de la prevista Vía Interpolar, todavía por ejecutar, en su paso entre el Parc Central y el río Ripoll. En el caso de Badía, una "nueva ciudad" situada a poniente del casco urbano y al otro lado del ferrocarril y su estación, en el que la Avda. del Tibidabo es la bisagra entre las dos ciudades y el inmediato Aeropuerto de Sabadell, que precisa redefinir sus bordes urbanos.

También, el tratamiento como parque fluvial del recorrido del río Ripoll a lo largo del término municipal con su terraza hortícola entre el casco urbano y los polígonos industriales de levante de la ciudad, como espacio de enorme valor paisajístico y ambiental.

Operaciones de ordenación de pequeños sectores interiores del casco urbano, en los que se producen transformaciones de antiguas instalaciones industriales y residenciales, o sobre vacíos urbanos existentes, son finalmente otro de los componentes básicos de la ordenación de la ciudad y de sus operaciones de mejora y reforma interior.




AJUNTAMENT DE
BARBERÀ DEL VALLÈS

PLA GENERAL MUNICIPAL D'ORDENACIÓ DE
BARBERÀ DEL VALLÈS 1998

Pla General d'Ordenació Urbana de Girona

GIRONA // 1986

Promotores: Ajuntament de Girona // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo TAU.

Es el instrumento de ordenación urbanística de la ciudad que sucede en el tiempo a las Normas Subsidiarias de 1981, dictadas por la Generalitat de Catalunya ante la anulación por el Tribunal Supremo el Plan General de 1971, para Girona y cinco municipios próximos. Respecto al nuevo término municipal de Girona (excluidos Salt y Sarriá de Ter), el Plan General produce una reorientación de la ordenación urbanística hasta entonces vigente, que además de afrontar la resolución de la mayoría de sectores pendientes de ordenación, se orienta hacia los temas de estructura general de la ciudad de interés público, seleccionando prioridades de ordenación y urbanización de elementos articuladores de una estructura urbana renovada y de la forma urbana de la Girona contemporánea:

Red viaria básica. Se contempla integrando el problema del tráfico con la ordenación general de la ciudad y del territorio

El problema no es tanto el tráfico a través como la inadecuación, por su configuración espacial, de la red viaria actual, convergente en la plaza del Marqués de Camps. Confiar su resolución a la construcción de una variante en la N-II, es por tanto ingenuo. Frente a esa situación el Plan propone la creación de una red viaria ordenada en forma de malla N-S y E-O en la que una de sus vías Norte-Sur pueda jugar el papel administrativo de variante de la carretera Nacional, distribuyendo el tráfico y la accesibilidad de forma adecuada, sobre todo a poniente de la ciudad.

Aparcamiento de vehículos. Los planes especiales de los diferentes barrios contemplan la creación de una importante cantidad de plazas, periféricas e interiores a la Ciudad. Las nuevas ordenaciones servirían también de apoyo a la descongestión del sector central.

Sistema de grandes espacios públicos y equipamientos. Además de subsanar los déficits locales existentes, es imprescindible su previsión como elementos articuladores de la Ciudad. Su configuración y los recorridos que se establecen entre ellos son los elementos claves para la ordenación física de la ciudad.

El Plan General configura dos ejes principales en sentido N-S y E-O, que se encuentran en el nuevo centro urbano de la Plaça de Europa y del Parc Central, a los que acompañan otros de menor extensión.

Reordenación de las piezas autónomas. El Plan General delimita 36 unidades de actuación en el suelo urbano en las que define específicamente la ordenación de la edificación; en el suelo urbanizable programado, 5 sectores de actuación, sentando las bases para su ordenación. En el suelo urbanizable no programado, sectores que no son necesarios a corto y medio plazo para su urbanización, avanzando las líneas generales de su futura ordenación, en la búsqueda de nuevos modelos de la residencia y la producción más adecuados a nuestro tiempo y a la identidad propia de la Ciudad.



Pla d'Ordenació Intermunicipal de l'Àrea de Figueres

GIRONA // 1983

Promotores: Generalitat de Catalunya y Ayuntamientos del Área // **Aprobación definitiva:** Enero 1983 // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU. Barcelona; Josep M^a Carreras y Pere Salvador, economistas; José Luís Oyón, arquitecto, y colaboradores.

122

El plan trata de ordenar el conjunto de once municipios del área de Figueres, poniendo el énfasis tanto en los itinerarios que conectan los pequeños núcleos entre sí y con la ciudad de Figueres, así como en los futuros crecimientos de aquellos y de la capital.

Este entramado se constituye con las carreteras locales y con la mejora de caminos existentes, o con la creación de nuevos tramos, y constituye un contrapunto a la presencia de la autopista y su variante, la carretera nacional y la traza ferroviaria.

A esta escala, el Plan define las áreas de especial protección en el suelo no urbanizable y las dimensiones de crecimiento para cada población.

El Plan confirma la tendencia hacia el sur para el suelo propiamente industrial, proponiendo unos enclaves bien conectados y distantes de las poblaciones, donde asigna suelo en contigüidad a los tramos iniciales existentes.

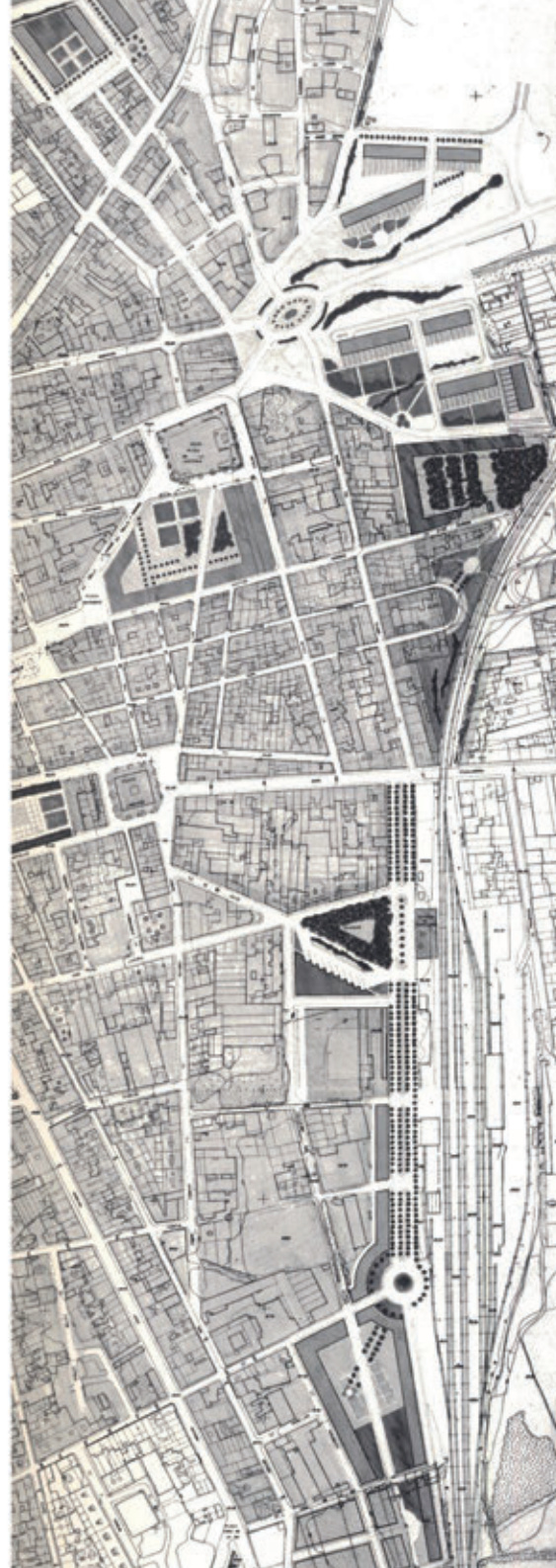
El plan prevé asimismo la creación a norte, sur y a levante de la ciudad principal unas áreas de equipamiento supramunicipal, como reservas para su futura implantación, y como elementos articuladores con los cascos urbanos próximos. Respecto a las propuestas para la ciudad de Figueres, el plan delimita el dimensionado del suelo para la futura expansión, fundamentalmente hacia el norte y hacia poniente, apoyados en la continuidad de las calles y tramas existentes.

Por otra parte, se diseñan soluciones puntuales en la ciudad construida detectando los problemas y las áreas de oportunidad.

La sectorialización de la ciudad es clara: el barrio de la estación, el irregular tejido de calles al sur y los polígonos y grupos de vivienda masiva a poniente, ofreciendo una estructura especial discontinua que contribuye a la concentración sobre el primitivo centro.

Se ha de tener en cuenta que el plan ha tenido una dilatada elaboración que arranca a finales de 1975 hasta la aprobación definitiva en 1983, atravesando los años iniciales más inciertos de las restauradas administraciones locales.

Ref. Bibliográfica: "Nueve planes catalanes", J. Busquets, Revista *UR* nº 2, pp. 44 y 45, Laboratorio de Urbanismo, ETSAB, Barcelona, mayo 1985.



Pla General d'Ordenació Urbana de Mollet del Vallès

BARCELONA // 1982

Premio Nacional de Urbanismo 1983 (Ciudades Medias)

Promotores: Ajuntament de Mollet del Vallès // ***Aprobación definitiva:*** Junio 1982 // ***Equipo redactor:*** Taller de Arquitectura y Urbanismo TAU y P. Salvador, economista.

124

En la depresión pre-litoral de la Región Metropolitana de Barcelona, se sitúa el núcleo de Mollet, en el denominado “Vallès Central”, comarca que ha sufrido la mayor transformación urbanística entre los años 60 y 70 del pasado siglo.

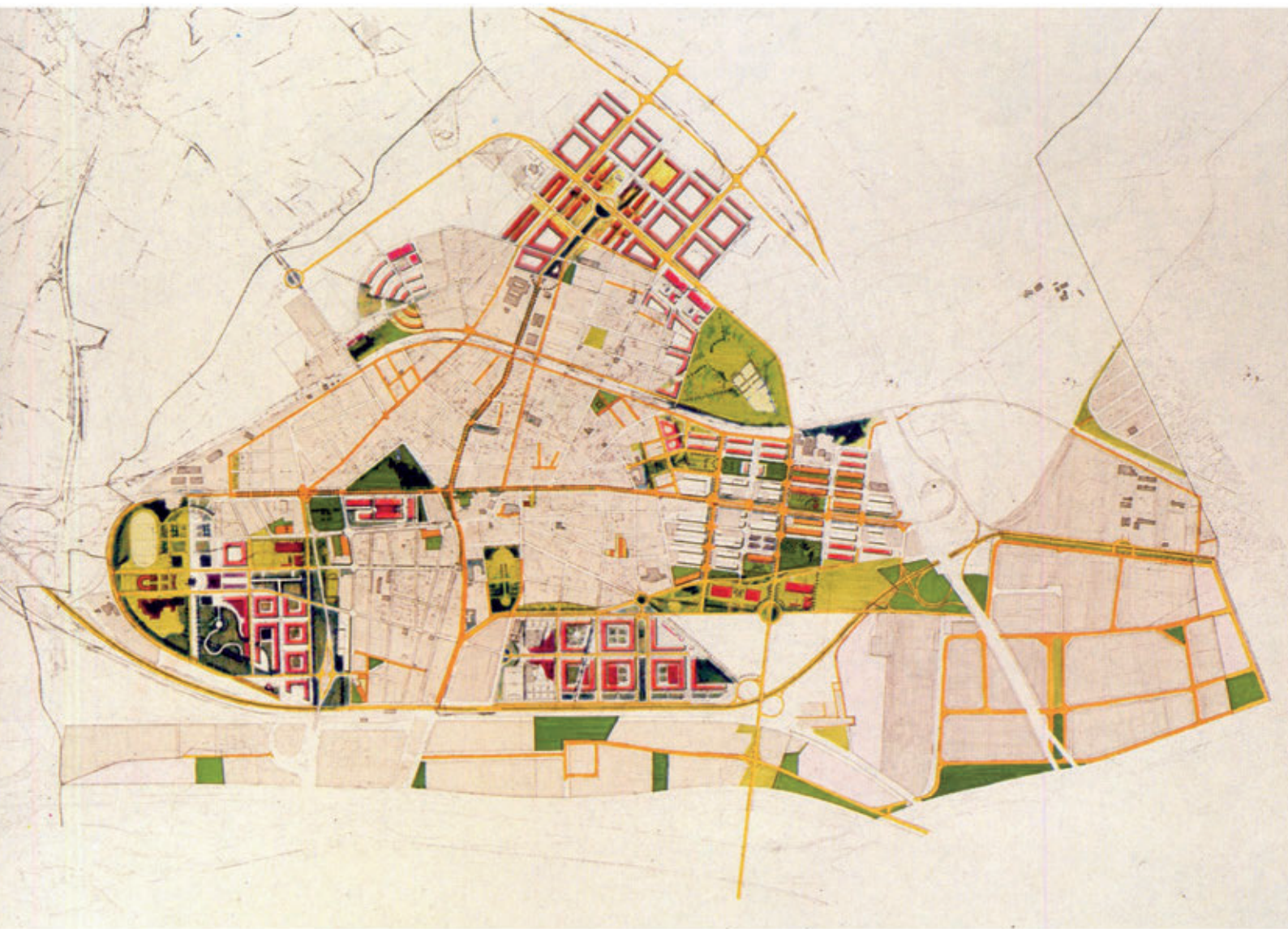
Su situación privilegiada en el eje del Vallès le confiere el valor de “paso a través” que el río Besós, el antiguo camino real – Carretera nacional, el ferrocarril a Francia, y el de Sant Joan de les Abadesses han materializado. A ellos hay que añadir la autopista AP-7 de Barcelona a Francia y la C-33 que conecta entre sí las dos autopistas de comunicación interior de la capital.

Posición en el sistema infraestructural que explica la iniciativa ministerial de inicios de los 70 de realizar una nueva ciudad en los terrenos de Gallecs, que tanto la crisis económica y política de finales del franquismo, como la restauración de los ayuntamientos democráticos hicieron inviables. Hoy, buena parte de los terrenos entonces expropiados, integran el Parc Rural de Gallecs, auténtico pulmón verde de la Región Metropolitana de Barcelona.

La ciudad se desarrolló a través de los planes parciales residenciales o industriales de manera expansiva y desestructurada, y en el suelo urbano, a través de operaciones de sustitución de la edificación anterior o de “remunta”, sobre la misma base de la ciudad de principio el siglo pasado. El Plan trata de buscar un nuevo orden urbano sobre el suelo hasta entonces bloqueado, corrigiendo las previsiones de alguno de los planes parciales residenciales (Can Pantiquet), y proponiendo nuevos patrones residenciales para los nuevos barrios, tanto al norte en contacto con la autopista AP-7, como en el sector sur-este.

La carretera nacional que atravesaba el casco urbano se sustituye por una ronda sur, que libera el centro del paso a través, y se propone también la creación de una ronda norte (la actual B-140) que permite el acceso a los barrios del norte de la ciudad y su anexión con las poblaciones del otro lado del Besós. La nueva organización viaria, la ordenación de los nuevos barrios, y el cuidadoso tratamiento del casco urbano existente, son seguramente sus características más notables.

Ref. Bibliográfica: “Nueve planes catalanes”, J. Busquets, Revista *UR*, nº 2, pp 40-41, Laboratorio de Urbanismo ETSAB, Barcelona, mayo 1985.



Plans Generals d'Ordenació Urbana de Vilafranca del Penedès y Sant Sadurní d'Anoia

ALT PENEDE'S // 1982

Promotores: Ajuntament de Vilafranca del Penedès i de Sant Sadurní d'Anoia // **Aprobación definitiva:** 1982 // **Equipo redactor:** Joan Busquets y Antonio Font, arquitectos; José Luis Gómez, ingeniero de CCP // **Colaboradores:** Miquel Corominas y Pascual Mas, arquitectos; Enric Argullol, abogado y otros.

126

Se trata de trabajos de planeamiento sobre villas de una misma comarca, que pretenden reordenar la situación urbanística a partir de las nuevas coordenadas de los Ayuntamientos democráticos a corto y medio plazo.

Se manifiesta en estos trabajos la preocupación por el análisis de las villas y del territorio, tanto como punto de partida como para la posterior verificación de los contenidos y dimensiones de las propuestas de ordenación, primero a escala de las grandes estrategias del plan y luego en las intervenciones de detalle.

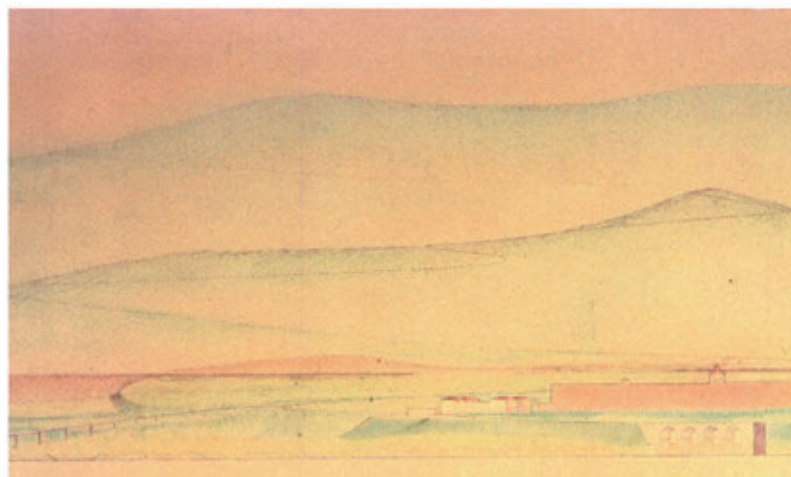
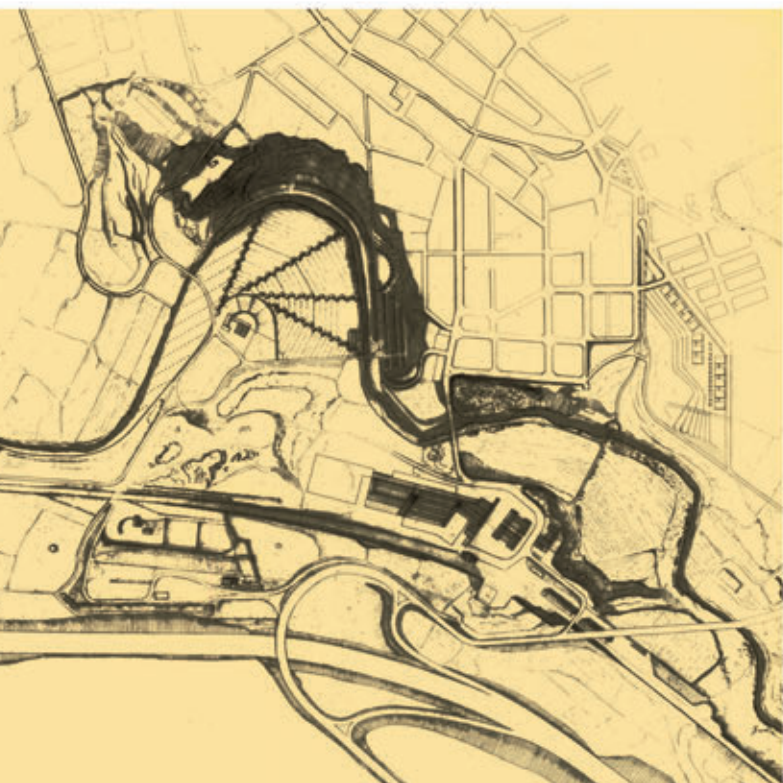
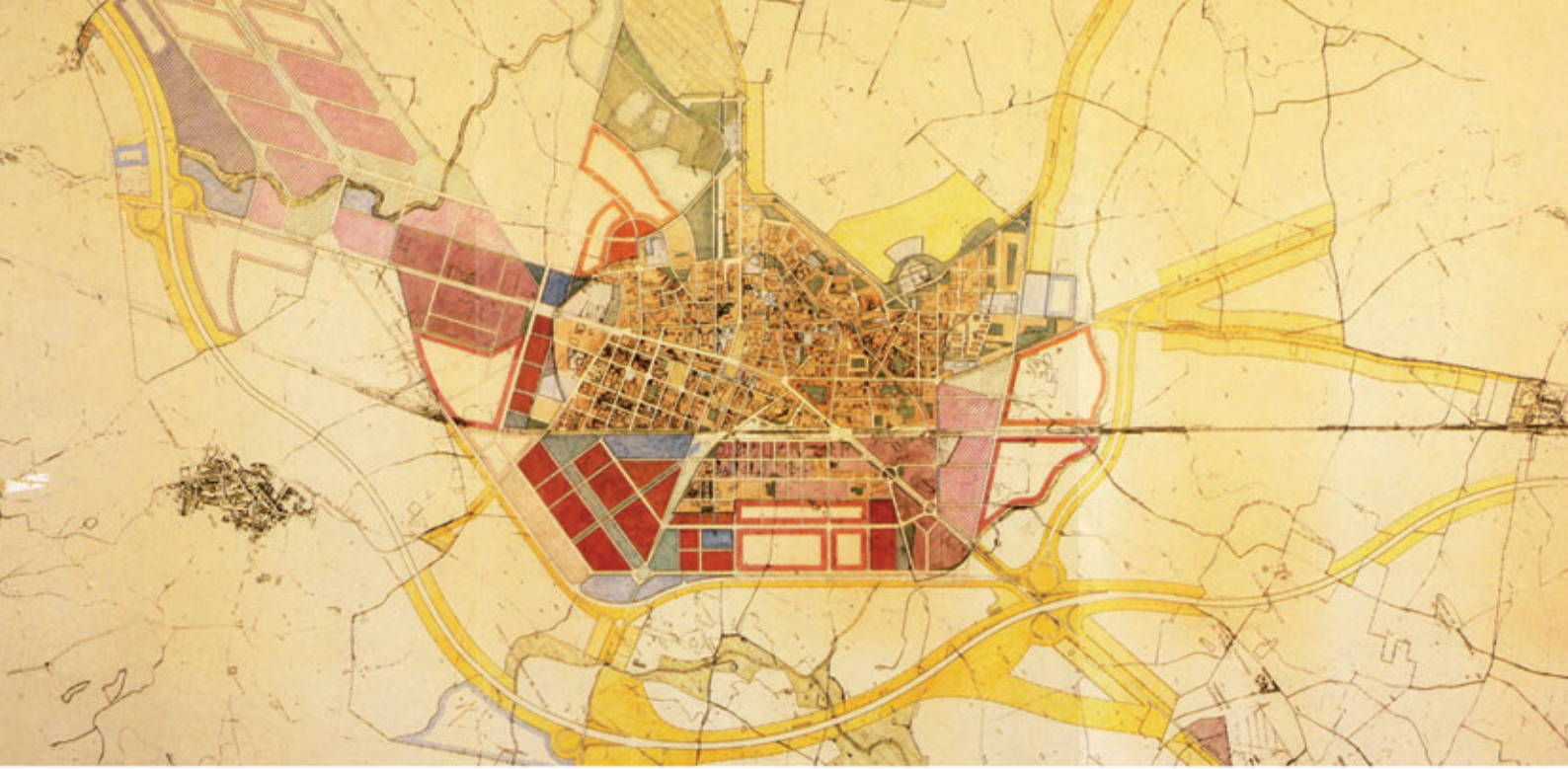
Un proceso de planeamiento que ha de combinar discusiones de estrategia comarcal con los problemas urbanos y necesidades específicas de cada uno de los asentamientos.

El plan propone una estructura de regulación que se hace más precisa y vinculante en los cascos consolidados y va diluyéndose al enfrentarse con los bordes urbanos del crecimiento donde la ordenación exige proyectos o estudios más detallados posteriores, que en buena parte el plan anticipa.

Las opciones de crecimiento y de infraestructuras a partir de la organización espacial de los núcleos, buscan trazados que relacionen los diferentes sectores, evitando la segregación física o funcional.

En el caso de Vilafranca, el trazado de la nueva variante de la N-340 propuesta ha sido un elemento clave para recuperar el espacio central de la Rambla. Igualmente, el salto por encima del ferrocarril hacia mediodía permitió superar la separación entre las dos franjas de la ciudad, hoy definitivamente conseguida por la realización de las obras para el AVE. Además, los planes establecen las reglas de ordenación para las piezas de suelo urbano de cierta entidad, y del suelo urbanizable en cuanto a aprovechamientos y contraprestaciones que las operaciones de construcción de la ciudad comportan.

Ref. Bibliográfica: *Pla General de Vilafranca del Penedès*. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya, 1992.



Plan General de Ordenación Urbana y Plan Parcial del Polígono Industrial de Celrà

GIRONA // 1972

Promotores: *Cámara de Comercio e Industria de Gerona. Ayuntamiento de Celrà* // **Aprobación definitiva:** 1972 // **Equipo redactor:** *Taller de Arquitectura y Urbanismo. TAU.*

A principios de los años 70 del pasado siglo, y en plena etapa del crecimiento económico y de la industrialización del país, la Cámara de Comercio e Industria de Girona se planteó la necesidad de promover un gran polígono industrial al norte de la ciudad, en el vecino término municipal de Celrà.

Para ello se realizaron conjuntamente la ordenación urbana de Celrà, donde se producía la transformación de un importante sector de suelo rústico lindante con el casco urbano y la carretera hacia Palamós (actual C-66), así como un sector residencial de nueva creación como extensión del pequeño casco urbano existente, para dar respuesta a las necesidades de vivienda que la creación del nuevo polígono industrial suponía.

Podría entonces decirse que, en realidad, más allá del problema de la travesía de la citada carretera al norte del casco urbano existente, la villa de Celrà no planteaba otros problemas urbanísticos que los propios de su condición casi rural. Sin embargo, la decisión de crear un enorme polígono industrial al norte de la carretera y de la trama urbana suponía la necesidad de dar respuesta a la nueva situación.

Así, y a partir de la creación de una ronda norte exterior al nuevo polígono, éste adopta una configuración lineal en malla, buscando las conexiones con la carretera en los dos extremos este y oeste y las transversales de relación con el casco urbano existente y con el nuevo sector residencial previsto a levante de la población.

El desarrollo y ocupación del suelo industrial ha sido bastante completa, preservando la zona de huertas próxima a las traseras de las edificaciones existentes sobre la carretera. Por otro lado, el nuevo desarrollo residencial propuesto ha tenido en cambio un desarrollo parcial, predominando las viviendas unifamiliares frente a las plurifamiliares más próximas a la carretera, y el de los nuevos equipamientos de la población (Instituto, Pabellón Deportivo, Campo de Fútbol, etc.).

Plan General de Ordenación Urbana de Breda

GIRONA // 1970

Promotores: Ayuntamiento de Breda // **Aprobación definitiva:** 1970 // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo. TAU // **Colaboradores:** Josep M^a Carreras, economista; José Luís Gómez y Mario Iglesias, ingenieros de CCP y otros.

130

El término municipal de Breda está situado junto a la divisoria entre las provincias de Barcelona y Girona, al pie del macizo del Montseny, y al borde del ferrocarril de Portbou y la Autopista AP-7.

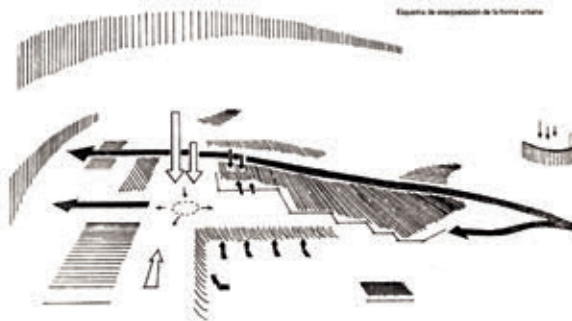
En forma de vaguada entre los relieves de Riells y Sant Feliu de Buixalleu, está atravesada por la carretera GI-552 que desde la estación de Breda-Riells i Viabrea asciende hacia la villa de Arbúcies, con accesos desde ella a las citadas poblaciones.

El pequeño tamaño de Breda, la claridad de los problemas existentes y las oportunidades de crecimiento industrial en aquel momento, derivadas de la coyuntura económica y de su localización geográfica favorable, permitieron un primer ejercicio de planeamiento urbanístico lleno de buenas intenciones, pero seguramente sobredimensionado en cuanto a las expectativas industriales. Por el contrario, el previsto desarrollo residencial de baja densidad, a ambos lados del núcleo urbano existente ha ido produciéndose a lo largo de estos cuarenta años.

No así el desarrollo de la prevista extensión hacia el norte del casco antiguo de reserva urbana para un sector residencial de mayor entidad, entorno a un eje cívico/terciario equipado y de geometría variable que, junto con las dos vías de borde en la inflexión llano – montaña de ambos lados de la vaguada, definían la futura ciudad.

La preocupación por la generación del espacio público (rambla, plaza de rótula, etc.) como vertebradora del nuevo crecimiento, y la atención al equipamiento, tanto del casco urbano existente como el de los nuevos sectores de crecimiento, caracterizan este primigenio trabajo de planeamiento.

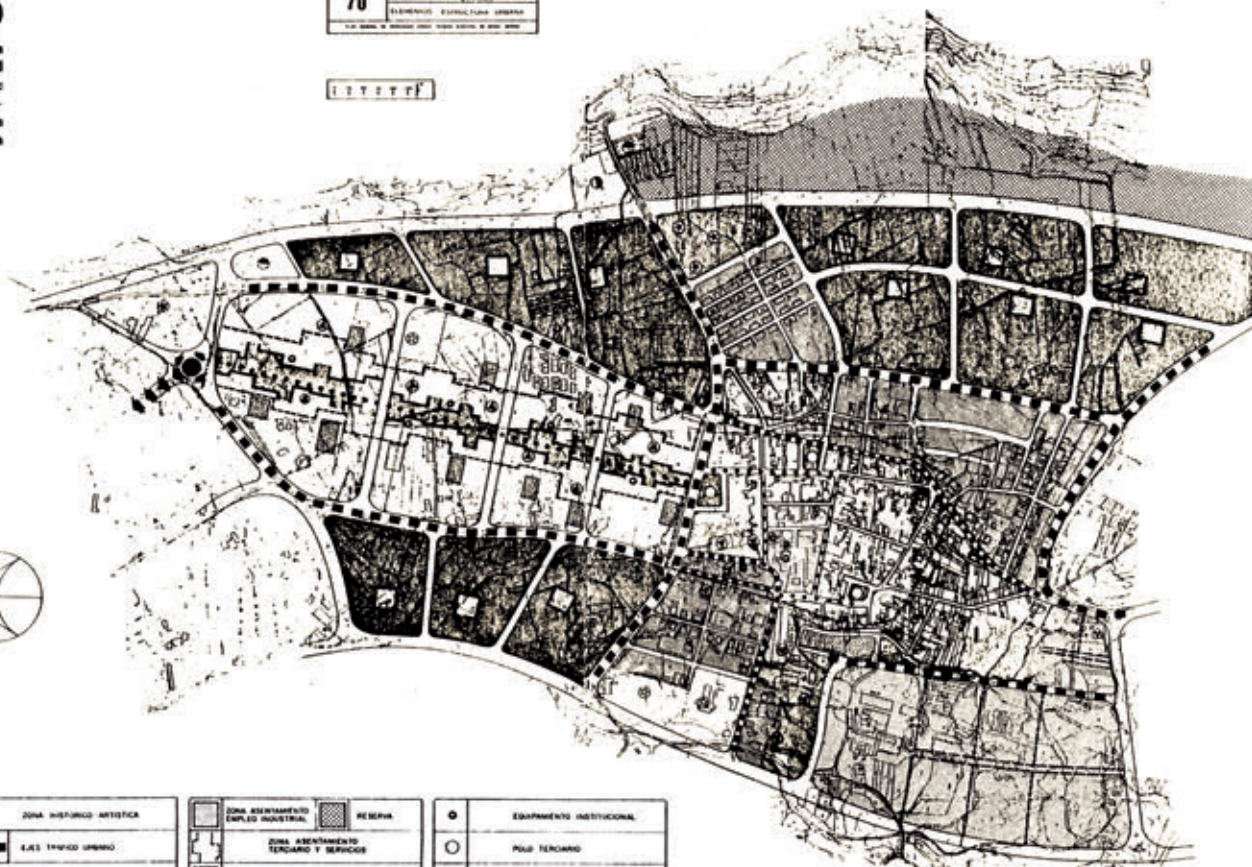
También, la articulación entre el grado de definición de la determinación del planeamiento y las diferentes posibles etapas del crecimiento urbano, más específicas en el suelo urbano y más “abiertas” para los sectores de futuro desarrollo.



●
Plan
General de
Ordenación
de Breda

PGB 70	PROPUESTA	
	PLANO N.º 11	ESCALA 1:1000
	ELEMENTO: ESTRUCTURA URBANA	

1 1 1 1 1 1 1



	ZONA HISTÓRICO ARTÍSTICA		RESERVA		EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL
	EJE TERCIARIO URBANO		ZONA ASENTAMIENTO TERCIARIO Y SERVICIOS		POLO TERCIARIO
	PAQUETE RESIDENCIAL SERVICIO URBANO		PARKING		EQUIPAMIENTO RECREATIVO CULTURAL
	PAQUETE RESIDENCIAL SERVICIO URBANO		ESPACIO PÚBLICO SERVICIO URBANO		EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
	PAQUETE RESIDENCIAL SERVICIO URBANO		ESPACIO PÚBLICO		EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS
	PAQUETE RESIDENCIAL ENGRUPE SERVICIO URBANO		EJE TERCIARIO		EQUIPAMIENTO ESCOLAR





PROYECTOS URBANOS

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE LA ZAL DEL PORT DE TARRAGONA 2010-15 // PLA ESPECIAL DEL PARC TERRITORIAL DE L'ESPai RURAL DE GALLECS 2010-14 // ÀREA DE NUEVA CENTRALIDAD "ESTACIÓ INTERMODAL DEL CAMP DE TARRAGONA" 2012 // PLA PARCIAL DE L'ÀREA RESIDENCIAL ESTRATÈGICA "POU BORONAT" 2009 // PLA PARCIAL DEL SECTOR DE LLEVANT "OLIVERETES" 2006-07 // ANÀLISIS DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DEL PARQUE DE COLLSEROLA 2002 // PLA ESPECIAL CLUB DE GOLF "EL PRAT" 2001 // REMODELACIÓ DEL ÀREA DE LA ESTACIÓ DEL NORTE "CAMPO GRANDE" Y TALLERES DE RENFE 1996 // PLA ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR "LA FALCA VERDA - SA RIERA" 1989 // PLA ESPECIAL "PARC CENTRAL": UN SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PARA GIRONA 1985 // PLAZA DE LA CONSTITUCIÓ DE GIRONA 1983 // PLANES PARCIALES RENFE I Y RENFE II 1975-82

Pla Especial d'Ordenació de la ZAL del Port de Tarragona

TARRAGONA // 2010-2015

134

Promotores: *Autoritat Portuària de Tarragona* // **Equipo redactor:** *Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV y José Luís Gómez Ordóñez, ingeniero de CCP* // **Colaboradores:** *Albert Cortina, abogado; Estudio DTUM; Anna Zahonero, Bióloga, Estudio Medioambiental.*

La ordenación de los usos del suelo y la edificación de la nueva ZAL del Puerto de Tarragona es consecuencia tanto de las exigencias funcionales, internas y externas, de un asentamiento especializado de intensa actividad e importante tamaño (próximo a las 100 Ha) como de imagen propia y del entorno, en una pieza de suelo que será un área de nueva centralidad en el área metropolitana de Tarragona, y obligado referente de su territorio.

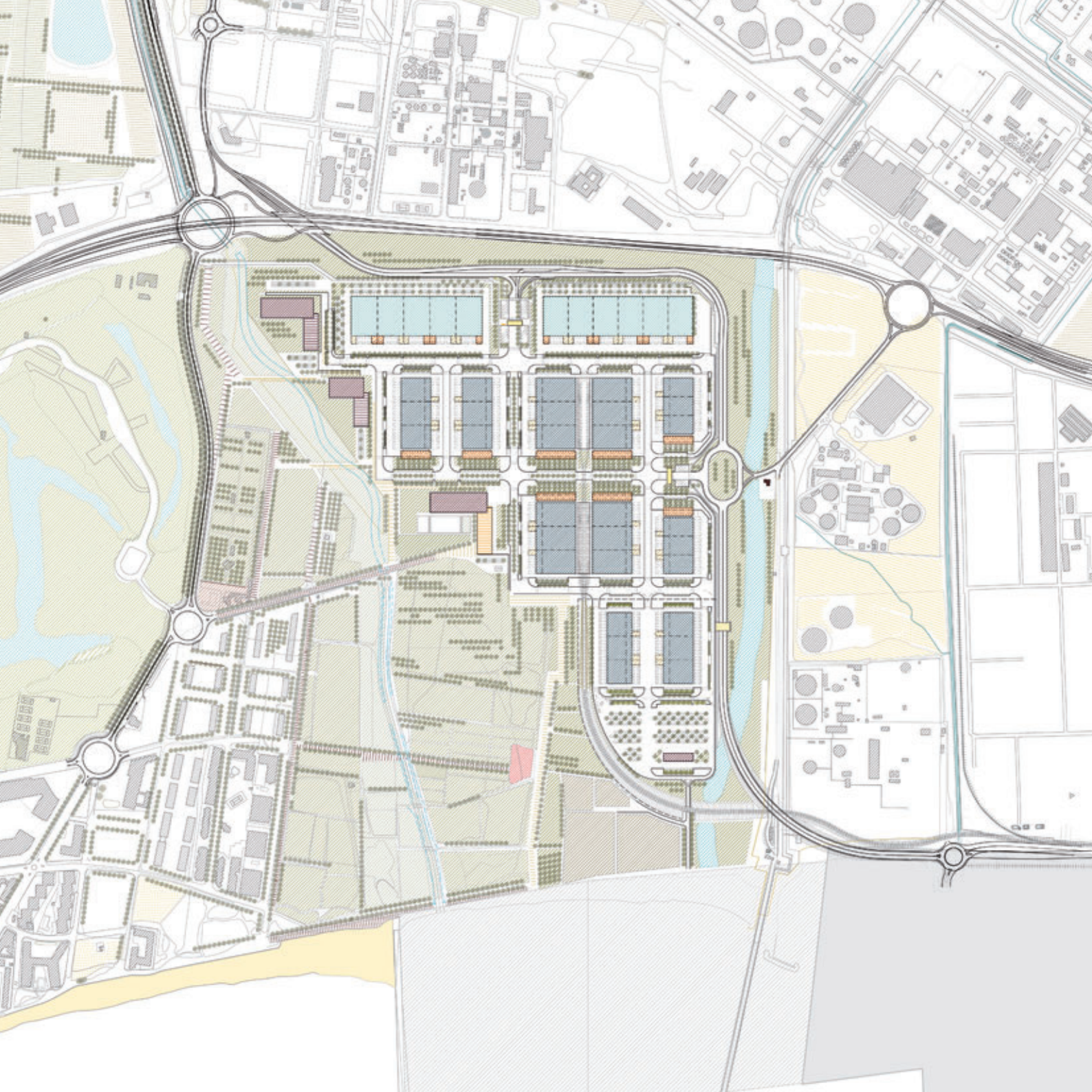
Se ha partido del criterio de localizar los usos de equipamientos y dotaciones de eventual acceso público (oficinas de agentes transitorios y de exportación, de aduanas y operadores logísticos, servicios sanitarios, de restauración, sucursales bancarias, etc.) dando frente al asentamiento urbano de la Pineda, configurando el frente edificado de la ZAL al futuro parque metropolitano de la romana Vila Cal·lípolis con las actividades de pública concurrencia y de mayor significado ciudadano.

Dichas edificaciones, de configuración volumétrica en orden abierto, deberían formar un sutil precinto entre el ámbito público y el que se delimita como restringido a la ZAL, pero permitiendo el uso de los servicios localizados en aquellos, tanto por parte del público en general como de los trabajadores y empleados de la ZAL.

El equipamiento, de carácter deportivo-recreativo, configurado como un espacio abierto con predominio del espacio libre frente al edificado, se sitúa en las proximidades del yacimiento arqueológico de la Vila Cal·lípolis, que como lugar emblemático debiera de ser la imagen de marca del parque y de la propia ZAL.

El Plan Especial establece los diferentes sectores: la zona de actividades logísticas, la de actividades transitorias de la carga, una terminal terrestre para los caminos en tránsito y el control aduanero, la zona de edificios dotacionales, el equipamiento y los servicios técnicos.

En relación a la ordenación del suelo y la edificación, el Plan adopta la técnica de la flexibilidad, en cuanto a la posible agrupación de las parcelas y la configuración de la edificación, dada la previsible heterogeneidad de la demanda.



Pla Especial del Parc Territorial de l’Espai Rural de Gallecs

MOLLET DEL VALLÈS (BARCELONA) // 2010-2014

Promotores: *Consorti de Gallecs* // **Equipo redactor:** *Equip de Recerca Càtedra d’Urbanística ETSAV, Lorena Maristany, Sílvia Mas, arquitectas.*

El Plan Especial tiene como finalidad principal establecer las condiciones y las medidas para la ordenación del espacio rural de Gallecs para preservar, dinamizar y hacer compatibles sus valores agrícolas, naturales, sociales y paisajísticos.

El ámbito del Plan es un gran espacio natural, de notable cualidad dentro del ámbito metropolitano, con destacables valores productivos (agrícola, forestal), ambientales, pero también culturales y recreativos. El Plan Especial ha de promocionar la combinación de los usos culturales y de esparcimiento, como Parque Territorial de ámbito supramunicipal, compatibles con el desarrollo agrario.

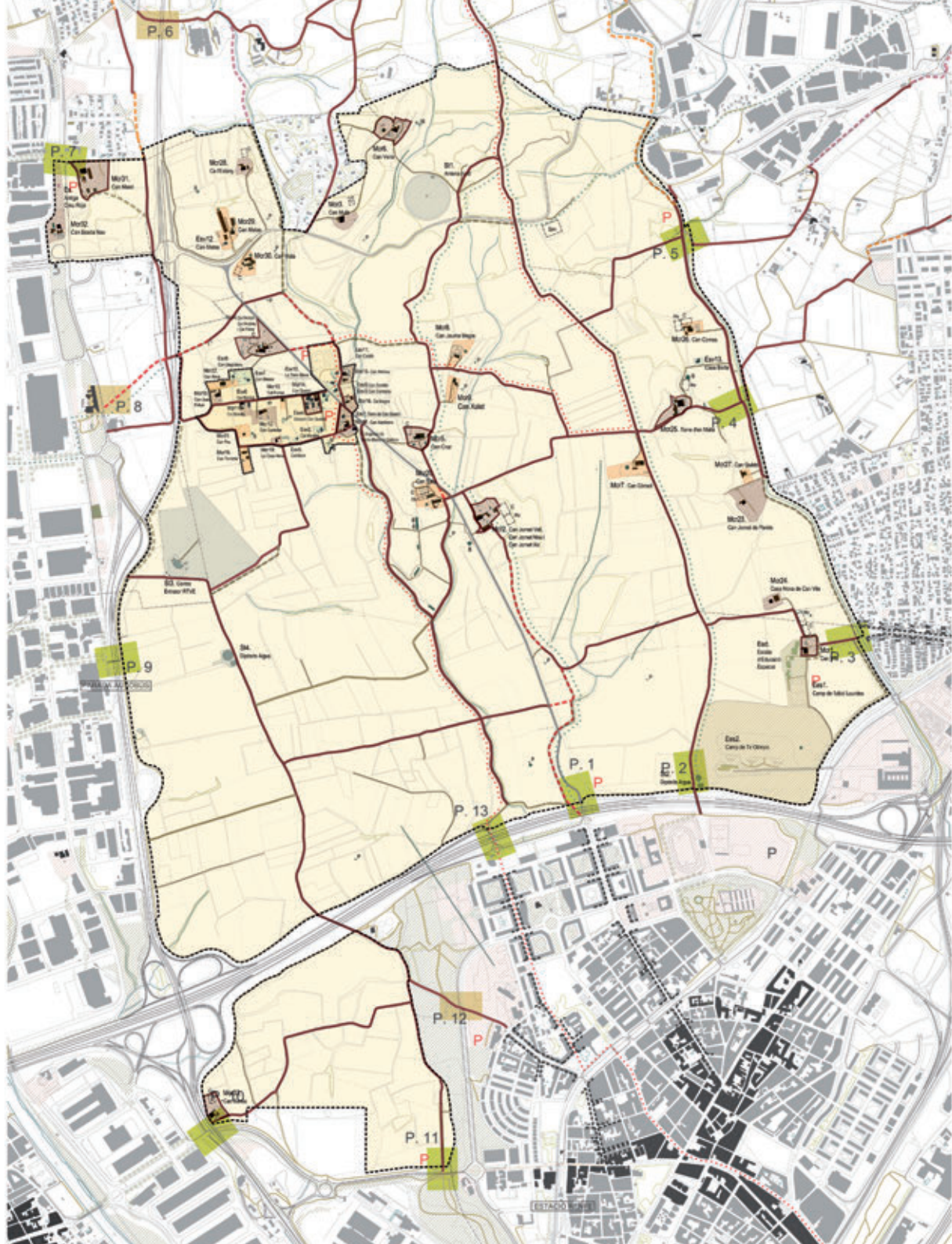
Como espacio productivo, la principal actividad motriz de este territorio es la agricultura, y en este sentido se ha de preservar y dinamizar el espacio agrícola, mejorando su productividad. El modelo agrario habrá de regular también la gestión del agua, de la energía, de los residuos y la utilización de determinados productos en un marco sostenible.

Como espacio medioambiental, se ha de preservar y potenciar la riqueza y diversidad biológica de este espacio agrícola, con alto valor paisajístico y en un entorno tan antropizado, preservando y protegiendo sus elementos naturales y garantizando la conectividad entre los espacios protegidos del corredor Gallecs-Gallifa.

Como espacio social se propone el desarrollo de los usos educativos (estudio de la naturaleza, fauna y flora...) y de ocio compatibles con la actividad agraria.

Así mismo, el Plan ha de establecer las normas básicas para la regulación específica del suelo, de los usos y actividades, y de las edificaciones existentes.

También habrá de definir los instrumentos de gestión necesarios para garantizar las funciones del Parque Territorial, así como el estudio económico-financiero y el plan de etapas necesario para demostrar la viabilidad de los objetivos y de las determinaciones de ordenación propuestas por el Plan Especial.



Àrea de nova centralitat “Estació Intermodal del Camp de Tarragona”

REUS // 2012

Promotores: Ajuntament de Reus // **Fecha del estudio:** Febrero 2012 // **Equipo redactor:** Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV.

138

Las previsiones del Ministerio de Fomento, recogidas por el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona, de junio de 2010, y desarrolladas por el Plan Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp (en trámite), en el sentido de crear una nueva Estación Central ferroviaria en el p.k. 10 del Corredor del Mediterráneo (en construcción) y su acceso desde la carretera T-11, son el motivo del proyecto.

Se trata de ordenar un amplio sector de más de 50 hectáreas entre los municipios de Reus, la Canonja y Constantí, delimitado al Norte por la nueva traza ferroviaria de Alta Velocidad en construcción; por el Este, su prevista conexión con la variante ferroviaria de Tarragona (en proyecto); por el Sur, la salida de Reus-este de la AP-7, y por el Oeste, la citada carretera T-11.

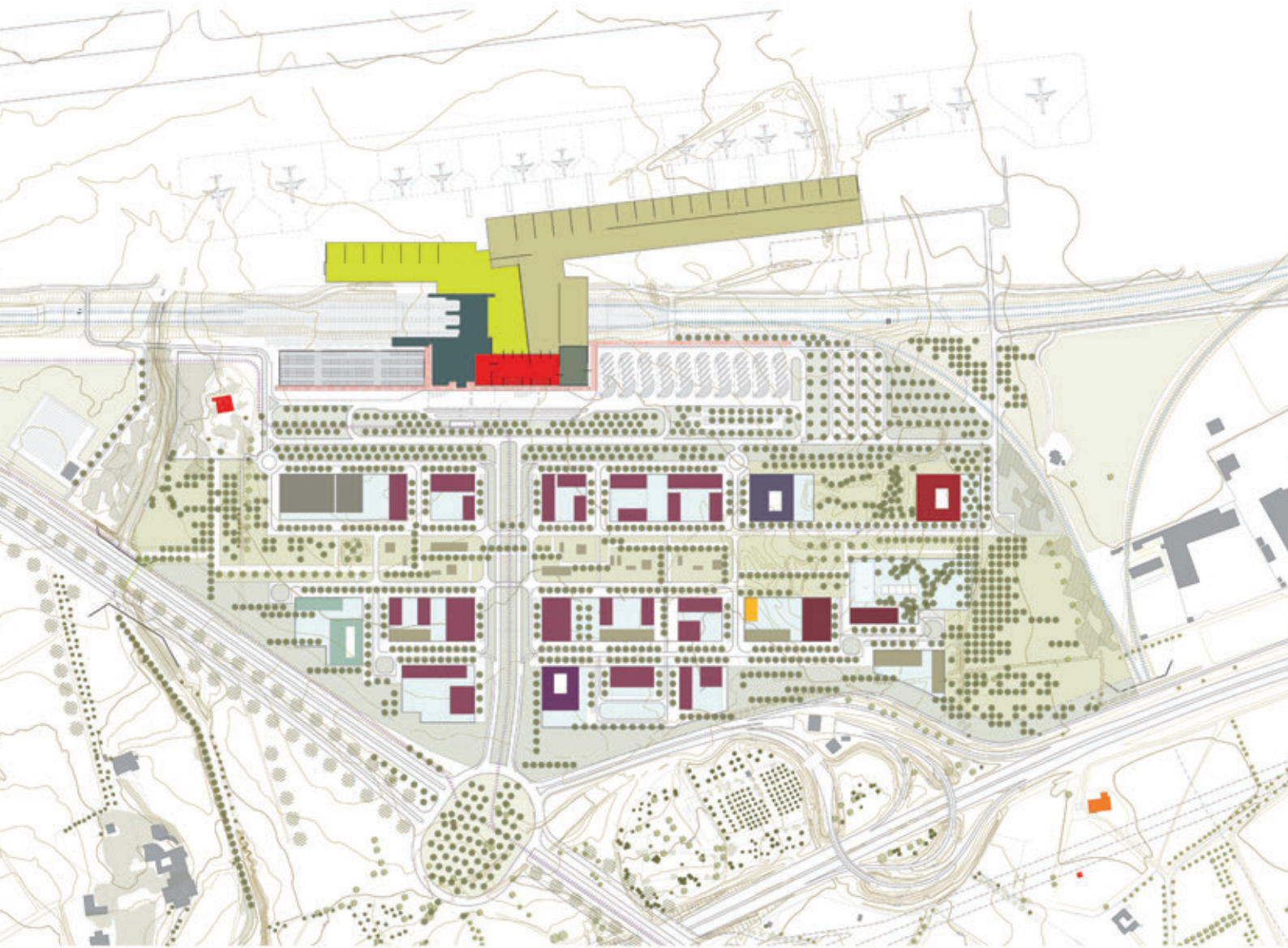
La posición estratégica del sector y la Nueva Estación en relación al territorio del Àmbit Central, al lado de las futuras ampliaciones del Aeropuerto ya existente, han sido las condiciones de partida para pensar en una Estación Intermodal ferroviaria (Alta Velocidad, Altas Prestaciones, Regionales, Cercanías) y aérea (situando una nueva terminal al sur de la pista actual), así como integración en la misma de una nueva estación de Autobuses (de ámbitos internacional, nacional, regional y local) y del previsto Tram-Camp, como importante nudo de comunicación y Área de Nueva Centralidad en el territorio.

La Estación Intermodal sería un único edificio sobre la playa de vías, en la que un amplio vestíbulo articula entre sí las diferentes estaciones citadas, y junto a ella se dispone un edificio de aparcamiento.

A partir de la construcción de la nueva rotonda sobre la T-11 se prevé el acceso tanto a la nueva Estación como al nuevo asentamiento terciario propuesto, organizado sobre una retícula con dos ejes principales: el acceso desde la rotonda en sentido N-S, y el eje viario de acceso a las Estaciones, en el sentido E-W.

Las actividades más propiamente urbanas intensivas (comercio, servicios, oficinas, terciario en general, equipamientos...) se localizan en el centro del nuevo asentamiento, reservando los dos extremos del mismo para actividades en espacio abierto (deporte, hotel, restauración, descanso, etc.).

La ausencia de un programa preciso de superficies destinadas a cada actividad hace necesario un diseño del nuevo asentamiento muy flexible, para poder acomodarse a las futuras solicitudes y escenarios del desarrollo del sistema urbano del Àmbit Central del Camp de Tarragona.



Pla Parcial de l'Àrea Residencial Estratègica "Pou Boronat"

TARRAGONA // 2009

Promotores: Institut Català del Sòl. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya // **Aprobación definitiva:** Marzo 2009 // **Equipo redactor:** Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV, Lorena Maristany y Sílvia Mas, arquitectas // **Colaboradores:** Tonet Font, Jeroen van Mieghem y Josep Solé, arquitectos; Albert Cortina, abogado.

140

El ARE "Pou Boronat" está situada al norte del actual casco urbano de Tarragona, muy cerca del Hospital Joan XXIII, entre el río Francolí y el Campus Universitario de Sescelades.

El actual tramo de la carretera N-240 que los separa podría convertirse en un eje cívico, una vez construido el nuevo vial de acceso a la ciudad prevista a poniente del nuevo asentamiento. También, el actual trazado de la autovía A-7 podría ser sustituido por otro al lado de la autopista AP-7.

El emplazamiento es una atalaya escalonada sobre el Francolí en el lado de poniente y una plataforma más llana a lo largo de la N-240. En el lugar existen algunas preexistencias de interés: su propia forma geográfica, el arbolado y la vegetación de ribera a lo largo del histórico Rec Major, el edificio modernista Can Bonet, y las antiguas instalaciones del Pou Boronat, con algunas pequeñas industrias o negocios, así como algunos edificios unifamiliares y un conocido restaurante.

El proyecto de ordenación adopta la forma del lugar como punto de partida, como activo positivo que permite el anclaje del proyecto y el mantenimiento de su identidad.

La estrategia principal del proyecto es la infiltración de la naturaleza en el nuevo asentamiento, con la potenciación de los elementos de la cubierta vegetal existente y su completamiento con el nuevo arbolado urbano, la concentración de los edificios en la parte más llana libera las terrazas y vaguadas de poniente, manteniendo las características del lugar.

Se plantea una estructura de la edificación flexible, que permita tanto una ordenación adecuada de las unidades de agregación residenciales, a partes iguales de viviendas protegidas y libres, y la regulación flexible de la edificación, en un proceso temporal en el que intervendrán diferentes agentes y necesidades cambiantes.

Ref. Bibliográfica: *Les Àrees Residencials Estratègiques ARE*. Tarragona. "Pou Boronat", Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Barcelona, 2010; pp. 186-189

Ref. Web: <http://ptop.gencat.cat/rpucportal>



Pla Parcial del Sector de Llevant “Oliveretes”

VILADECANS (BAIX LLOBREGAT) // 2006-2007

Promotores: Ajuntament de Viladecans, Baix Llobregat. *Vimed*, empresa municipal de Viladecans // **Fecha:** Febrero 2006 - Mayo 2007 // **Equipo redactor:** Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV // **Colaboradores:** CAIRAT (Centre d'Aplicacions de la Informàtica a la Representació de l'Arquitectura i el Territori) ETSAV.

142

El ámbito del planeamiento está situado al noreste del actual casco urbano de Viladecans, limitando al Norte con la montaña de Sant Ramón, al Este con el límite del término municipal de Sant Boï y la subestación eléctrica, al Sur con la N-245 a Barcelona y al Oeste con el barrio y parque de la Torre Roja.

Un sector que por su posición y características puede ejercer un papel territorial fundamental, además de para completar el sector urbano de levante, para el equilibrio funcional y medioambiental del casco urbano, especialmente para lo que hace referencia a la movilidad rodada y a la consolidación de los espacios abiertos.

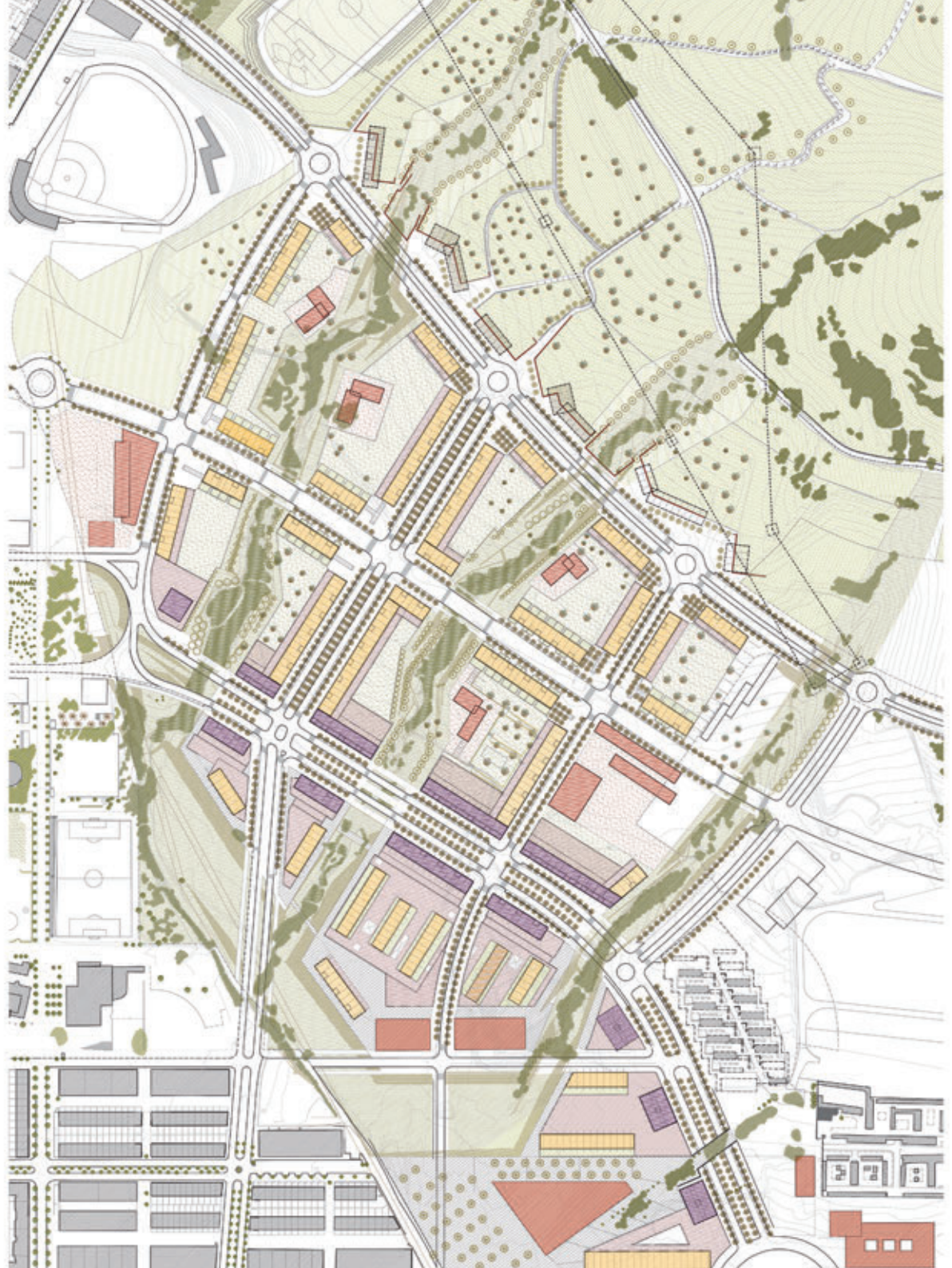
La necesidad de dar respuesta a la demanda de vivienda asequible, generada por la renovación del stock residencial existente en la ciudad y la derivada de importantes operaciones en curso de creación de nuevos puestos de trabajo en el municipio, habría de ir acompañada de la contribución de los nuevos sectores de crecimiento a la resolución de problemas de carácter general de la Vila, con el fin de conseguir su reequilibrio funcional y medioambiental, a partir de modelos de asentamiento residencial innovadores que, lejos de incrementar los déficits existentes, contribuyan de manera decisiva a la mejora urbana general.

Los objetivos del plan serían: Racionalizar la movilidad rodada en el Sector de Levante; consolidar el Parc de la Torre Roja; abrir la ciudad a la montaña de Sant Ramón; plantear un modelo de asentamiento abierto y ajustado a las características del soporte; crear un espacio público de calidad; conseguir una organización equilibrada de los usos urbanos y una diversidad en las viviendas y en los habitantes del nuevo barrio.

Se propone la configuración de la edificación del asentamiento integrando los diferentes usos (residencia, comercio, servicios, oficinas), los espacios libres y los equipamientos en las manzanas que conforman el nuevo barrio.

Una volumetría flexible, con tipologías edificatorias diversas, en las que se incorporan los sistemas más avanzados en cuanto al ciclo del agua y de los residuos, y en las energías alternativas de climatización e iluminación.

El Plan establece dos modalidades diferentes, en función de la localización: un tejido residencial por encima del eje cívico de acceso y transporte público, de grandes manzanas en equilibrio con el espacio abierto y los equipamientos, y al Sur del eje, manzanas más compactas predominantemente terciarias y de vivienda más urbana, en contacto con el núcleo urbano de la carretera.



Análisis del sistema de espacios libres en el entorno del Parque de Collserola

ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA // 2002

Promotores: *Consorti del Parc de Collserola* // **Fecha del estudio:** *Octubre 2002* // **Equipo redactor:** *Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV* // **Colaboradores:** *Vicens Planas, ingeniero agrónomo.*

Este trabajo tenía como objetivo conocer la distribución y la tipología de los espacios libres previstos por el planeamiento urbanístico vigente en el entorno del Parc de Collserola, profundizando en su tipificación en función de diferentes criterios: régimen de suelo, cubiertas, orografía, etc.

Así mismo pretendía localizar espacios libres potenciales no previstos en el planeamiento urbanístico, jerarquizándolos en función de su fragilidad respecto a su posible transformación urbanizadora.

En el estudio se consideraron como “espacios libres” todas aquellas áreas definidas por el planeamiento urbanístico para algunos de los siguientes usos: Bosques, Agrícola, Libres Permanentes, Parque, Protección Paisajística, Protección Hidrográfica y Sistema Hidrográfico.

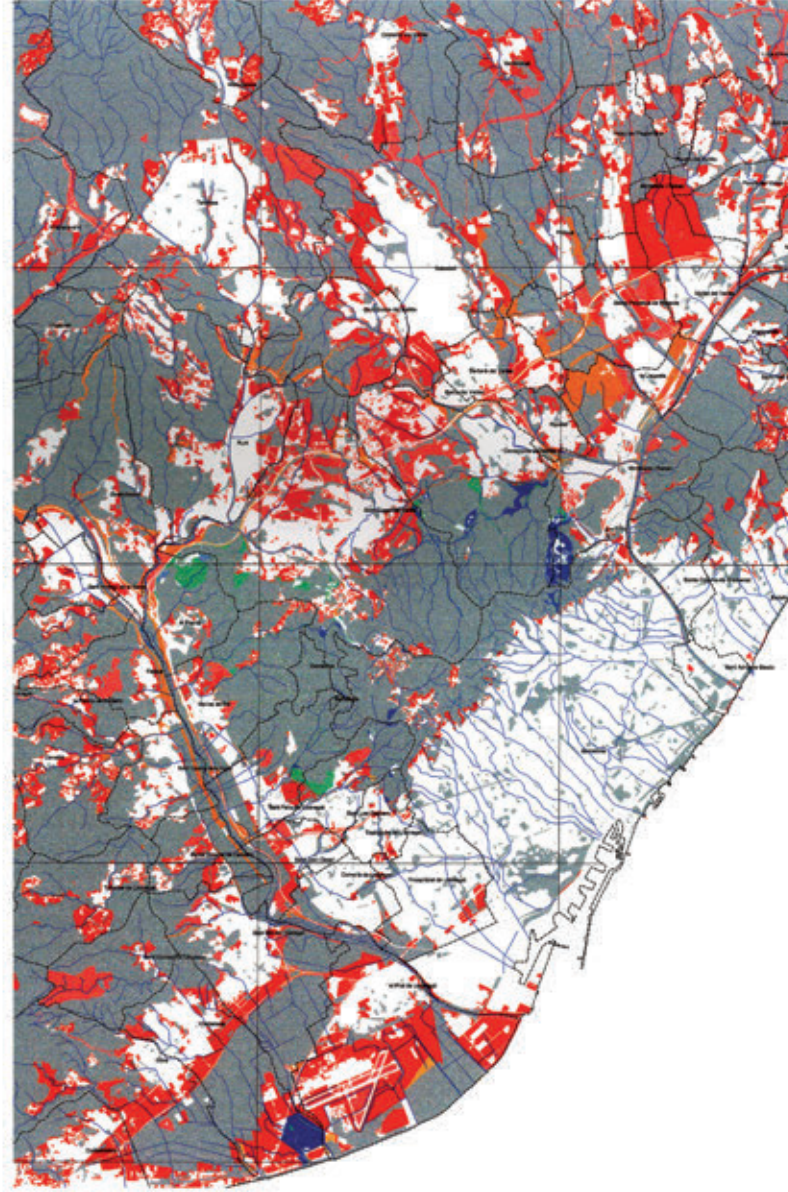
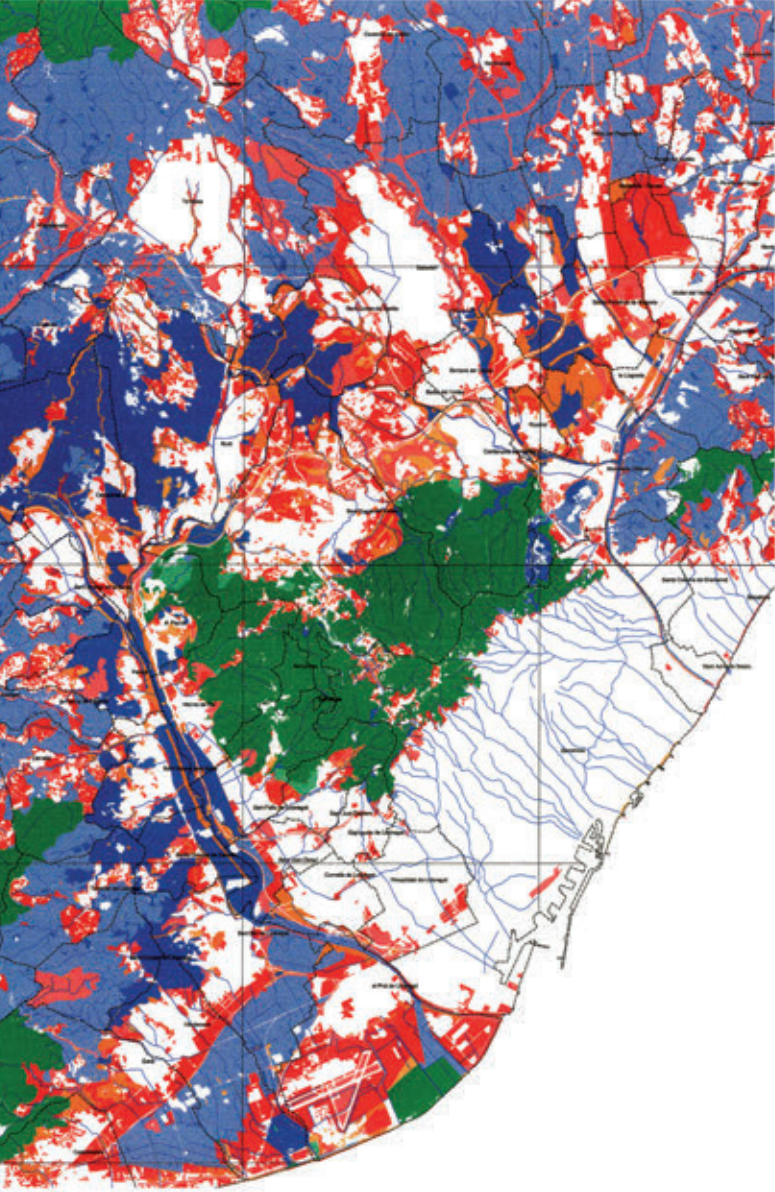
Desde el punto de vista metodológico, el área de estudio se ha delimitado de manera que incluyera el Parc de Collserola y los posibles conectores entre este espacio y el Parc Natural del Garraf, la Serra de Sant Lloç y la Serra de Marina.

La combinación analítica de las diferentes bases de partida: régimen de suelo, planeamiento urbanístico, cubiertas de suelo y especies de especial protección, permitió añadir nuevos atributos al sistema de espacios libres vigentes, que se utilizaron para su análisis y tipificación.

Se estableció un índice que sintetizaba a cada una de las piezas en relación a su fortaleza o fragilidad de transformación.

La combinación de variables (entre régimen urbanístico y régimen de suelo, cubiertas de suelo) permite la elaboración de interesantes cartografías, expresión tanto de la realidad existente como de sus potencialidades.

El “índice de fortaleza” sintetiza todos los atributos analizados de las áreas con posible vocación de espacio libre, y les asigna un valor proporcional a la probabilidad de mantenerse libres de urbanización.



Pla Especial Club de Golf “El Prat”

TERRASSA (VALLÈS OCCIDENTAL) // 2001

Promotores: Real Club de Golf El Prat, *Projecte de Nova Implantació a Terrassa 1999 y Projecte d'Urbanització del Camí del Torrent de la Batzuca* // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo TAU // **Colaboradores:** Anna Zahonero, paisajista; Alfonso Vidaor, ingeniero de CCP; Carles Pareja, abogado.

Como consecuencia de las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Barcelona - El Prat, el Real Club de Golf El Prat, se vio obligado, a finales de los años noventa y principios del presente siglo, a trasladar su sede a los terrenos al levante de la ciudad de Terrassa, entre el Torrent de la Batzuca y el término municipal de Sabadell, a caballo del ferrocarril de Barcelona a Manresa y entre la carretera de Sabadell a Terrassa y los bosques de Can Bon Vilar.

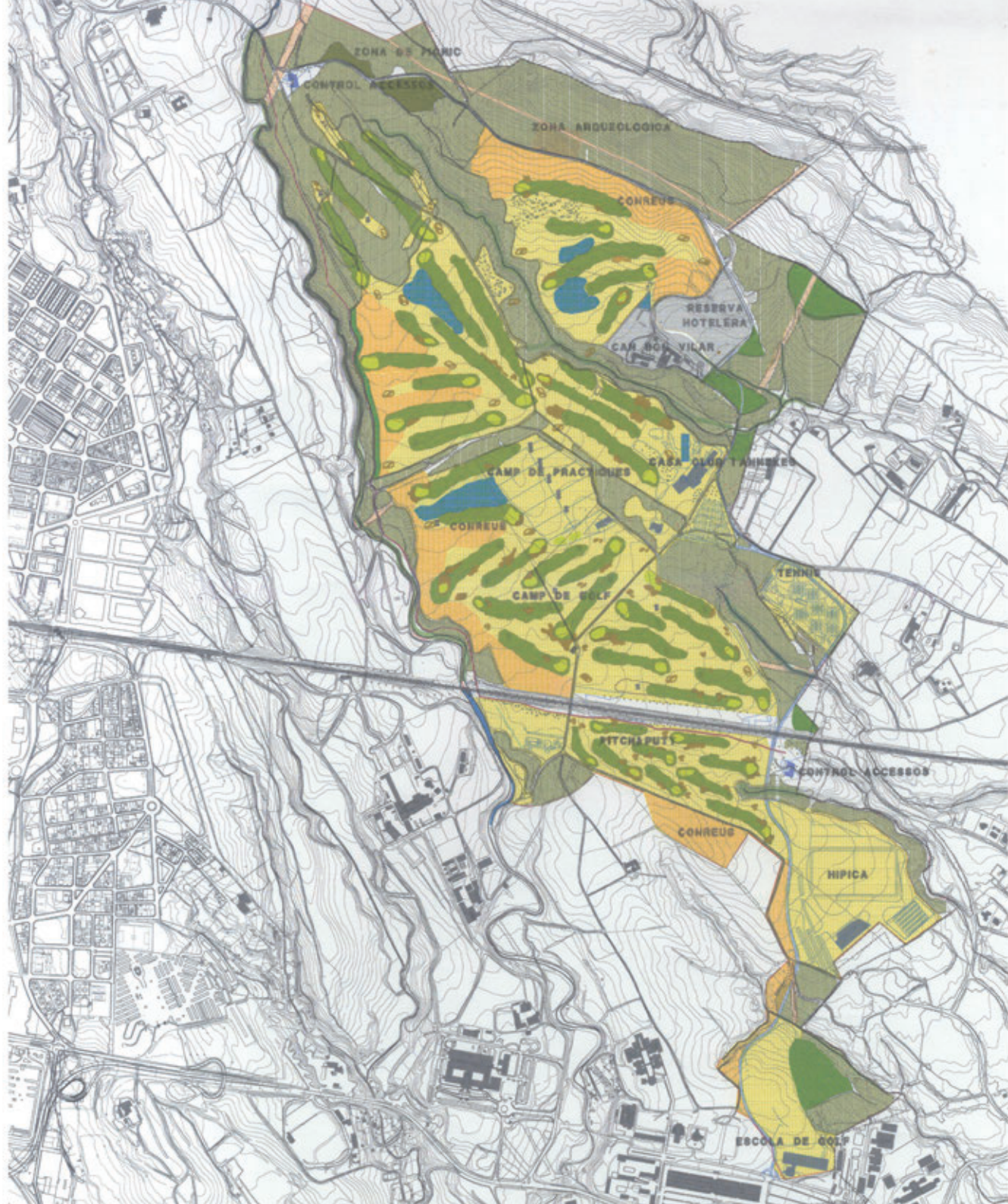
Los terrenos, de clara configuración lineal en sentido Norte-Sur, tienen una suave pendiente longitudinal, y una dimensión transversal variable, mucho mayor al norte de la línea ferroviaria que al sur.

En la parte superior, desde donde se produce el acceso desde la ciudad de Terrassa, a través de los relieves orográficos y bosques de la antigua masía de Bon Vilar, hoy dedicada a la hostelería, se localizan las dieciocho calles o pistas principales del golf, la casa club y anexos, así como el aparcamiento junto a ella, la piscina y dos pistas de tenis anexas.

Al sur de la línea ferroviaria, el pitch and putt, una pista hípica y sus anexos, y la Escola de Golf, apoyada en la citada carretera. La conexión entre ambas partes a uno y otro lado del ferrocarril se realiza a través de una nueva vía norte-sur que conecta entre sí los dos accesos principales, desde Barcelona al sur, y desde Terrassa al norte.

Los espacios adaptados y las instalaciones se ajustan a las condiciones orográficas existentes, y su tratamiento a las características paisajísticas del territorio del Vallès, tanto en las cubiertas del suelo, como en el arbolado, siempre con especies autóctonas.

Especial atención dedica el proyecto al Torrent de la Batzuca, y a la urbanización del camino que en sentido Norte-Sur recorre el parque del mismo nombre, en su papel de bisagra con la ciudad de Terrassa.



Remodelación del área de la Estación del Norte “Campo Grande” y talleres de Renfe para una nueva centralidad urbana

VALLADOLID // 1996

1er Concurso Nacional de Arquitectura y Urbanismo “Ideas para Valladolid”, Lema “De Recoletos a San Isidro” (2º premio)

Fecha del concurso: Marzo 1996 // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU, Antonio Font, Jon Montero, Juli Esteban, arquitectos // **Colaboradores:** Daniel Calatayud, Antonio Sánchez, arquitectos; Lorena Maristany, Silvia Mas, Marta Íñigo, Imanol Montero, Tonet Font, estudiantes de arquitectura; Antonio Solanas, delineante.

La creación de un área de nueva centralidad liberadora de la presión terciaria sobre el maltrecho centro histórico, a partir de la supresión de la barrera del ferrocarril, es el objetivo declarado en la convocatoria del concurso.

Se defiende la continuidad integradora de tejidos urbanos viejos y nuevos frente a la idea de una posible isla independiente.

Aunque la supresión de las vías del tren no es propiamente objeto del concurso, solo una alternativa concreta de solución permite la realización de opciones creíbles de ordenación del sector. La supresión del actual trazado de ferrocarril y el traslado de los Talleres al Polígono de Argales será la ocasión para extender al máximo los beneficios urbanísticos de la operación.

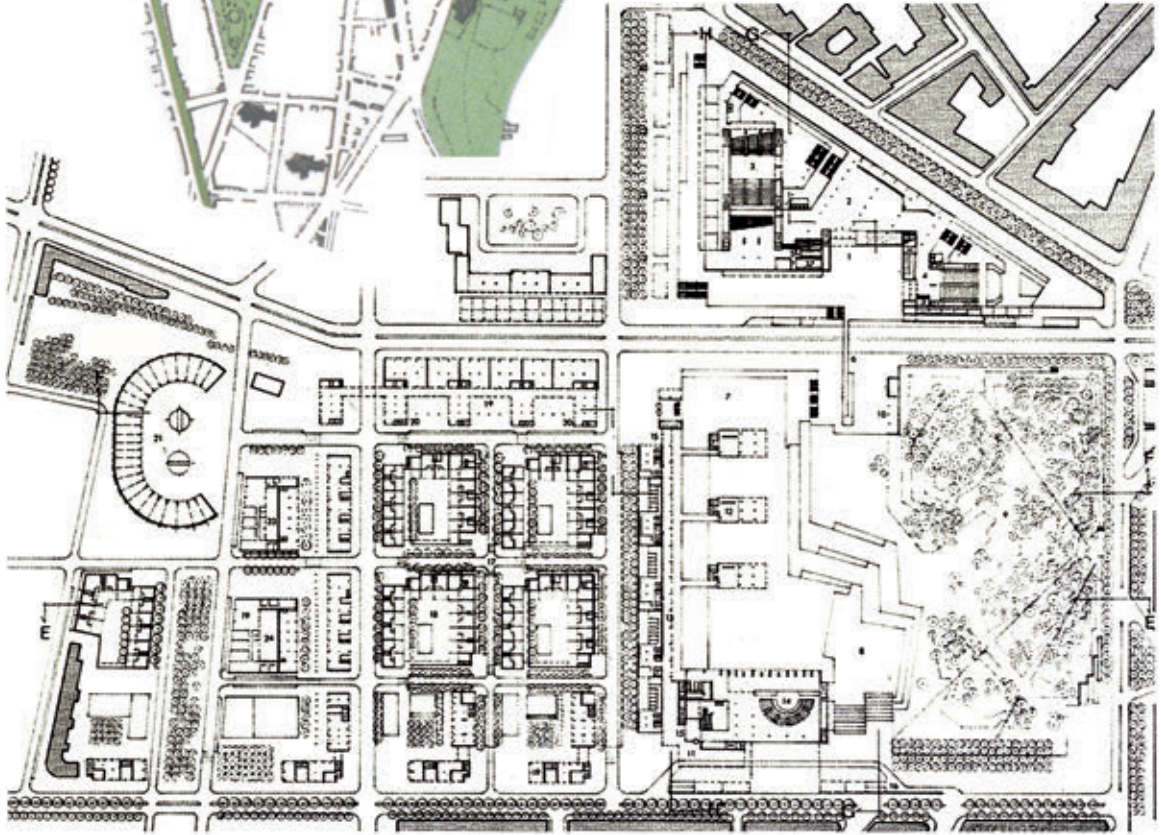
La configuración orográfica a levante de la ciudad, con una inflexión topográfica relativamente acusada (14 mts) entre la terraza fluvial donde se apoya la ciudad y el páramo superior, por donde transcurre precisamente la carretera de circunvalación, permite pensar en situar en ese borde natural el nuevo trazado del ferrocarril, eliminando la barrera del actual trazado, y situar la nueva estación intermodal (ferrocarril-autobuses) al lado de la carretera de Soria, sólo a 600 metros de la Plaza Circular.

El área de proyecto se extiende así hacia el este, incorporando un sector urbano tan marginado física y socialmente como el integrado por los barrios de Delicias, Pajarillos y Pilarica.

Se dispone un Palacio de Congresos y Auditorio, conectados peatonalmente entre sí que actúan como rótula entre el Campo Grande y el nuevo sector residencial, localizando en el subsuelo un gran aparcamiento público.

La prolongación de la Acera de Recoletos hacia Delicias configura una secuencia de edificios institucionales hasta el Paseo Farnesio, al final del cual se dispone el Parlamento Regional.

La prolongación del Paseo de Coches del Campo Grande llevaría a la antigua Estación, que podría albergar algún servicio público, y desde donde podría accederse a un posible Museo del Ferrocarril en el antiguo depósito de máquinas.



Pla Especial de Reforma Interior “La Falca Verda - Sa Riera”

MALLORCA // 1989

Promotores: *Ajuntament de Palma (Balears) // Fecha del estudio:* 1989 // **Equipo redactor:** *Antonio Font Arellano, Carles Llop i Torné y Ferran Navarro Acebes, arquitectos y colaboradores.*

La existencia de un vacío urbano de extensión superior a las 30 hectáreas en el centro de la ciudad que representa Sa Riera es una ocasión única para que la Ciudad de Palma pueda avanzar de manera notable en la resolución del enorme déficit de espacios abiertos en su trama urbana.

150

Existe además la demanda de espacios para albergar usos múltiples de carácter temporal ligados a las actividades de ocio, a la exhibición de la innovación tecnológica o productiva en forma de ferias y congresos, conciertos, etc., que a veces suponen la hipoteca temporal o el conflicto en los espacios centrales de mayor demanda ciudadana.

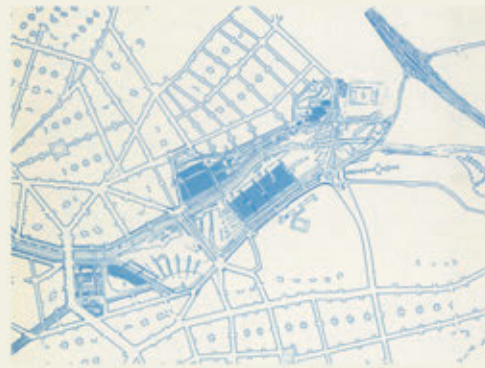
La entrada en servicio de la “Vía de Cintura” alterará básicamente los movimientos del tráfico en relación al exterior de la ciudad y entre sus barrios, dotando de accesibilidad y centralidad a sectores urbanos como el de Sa Riera, hoy en día cercado por algunas dotaciones (Club Deportivo, Estadio, Cementerio, Psiquiátrico) y ocupado por actividades marginales (almacenamiento, talleres, etc.).

Las características del sector a transformar y la búsqueda de un parque urbano de carácter dinámico son el punto de partida para la determinación del programa de usos y funciones más convenientes para el sector.

De mayor a menor carácter urbano se proponían los siguientes recintos y usos:

- Parque Jardín en el espacio más central, como espacio ajardinado. Para aprovechar el desnivel de la plaza se propone la creación de un aparcamiento subterráneo de 500 coches.
- Parque Ferial, de una extensión aproximada de 10 ha. Es el recinto destinado propiamente a parque urbano, en el que temporalmente puedan celebrarse exposiciones, ferias al aire libre, etc., con sus servicios correspondientes.
- Parque Deportivo, de superficie superior a las 6 ha, con el traslado del antiguo campo de fútbol a la nueva localización prevista por el Plan General.
- Parque Agrícola, aguas arriba del nuevo puente, donde Sa Riera se libera de la traza urbana de la ciudad.

Respecto a la forma urbana del sector, enunciaba la necesidad de una ordenación física que respetando sus características proporcionara una pauta para su configuración. Así, la propuesta de prolongar el Passeig Mallorca aguas arriba (nuevo cauce de Sa Riera incluido) como elemento urbano de prestigio, podría ser la clave para la positiva transformación del sector, desde el Puerto hasta la entonces nueva Vía de Cintura.



PLAN OF THE BUILDING



PLAN OF THE BUILDING



Pla Especial “Parc Central”: Un sistema de espacios libres para Girona

GIRONA // 1985

Promotores: *Ajuntament de Girona* // **Aprobación definitiva:** 1985 // **Equipo redactor:** *Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU.*

Se trata de la ordenación de un gran vacío urbano, de 17 hectáreas de superficie, ocupado por los terrenos que fueron en su día las estaciones del ferrocarril de RENFE (línea Barcelona - La Junquera) y de FEVE (líneas de Olot y Sant Feliu de Guixols) y las instalaciones ferroviarias correspondientes.

La elevación en viaducto de la primera, así como la desaparición de los “carrilets” permitió la adquisición por parte del Ayuntamiento de estos terrenos, y la solución de uno de los problemas más graves que tenía la ciudad, al facilitar la desaparición de la barrera constituida por la zona ferroviaria.

152

El Plan Especial centra su atención en los siguientes aspectos:

Red viaria. El problema de mayor relevancia, para convertir el sector en un espacio de relación ciudadana dotándole de accesibilidad, en el marco de la reordenación viaria prevista por el nuevo Plan General, que se redactaba al mismo tiempo.

Las fachadas del parque. Con la apertura de su fachada norte hacia la carretera de Salt y la Farinera Teixidor, manteniendo el edificio de la antigua estación de Olot; la ordenación de la edificación de la manzana formada por el Paseo de Olot, la calle Santander y la Plaza de Europa; la transformación de los oficinas proyectadas por el arquitecto Rafael Masó para un uso público.

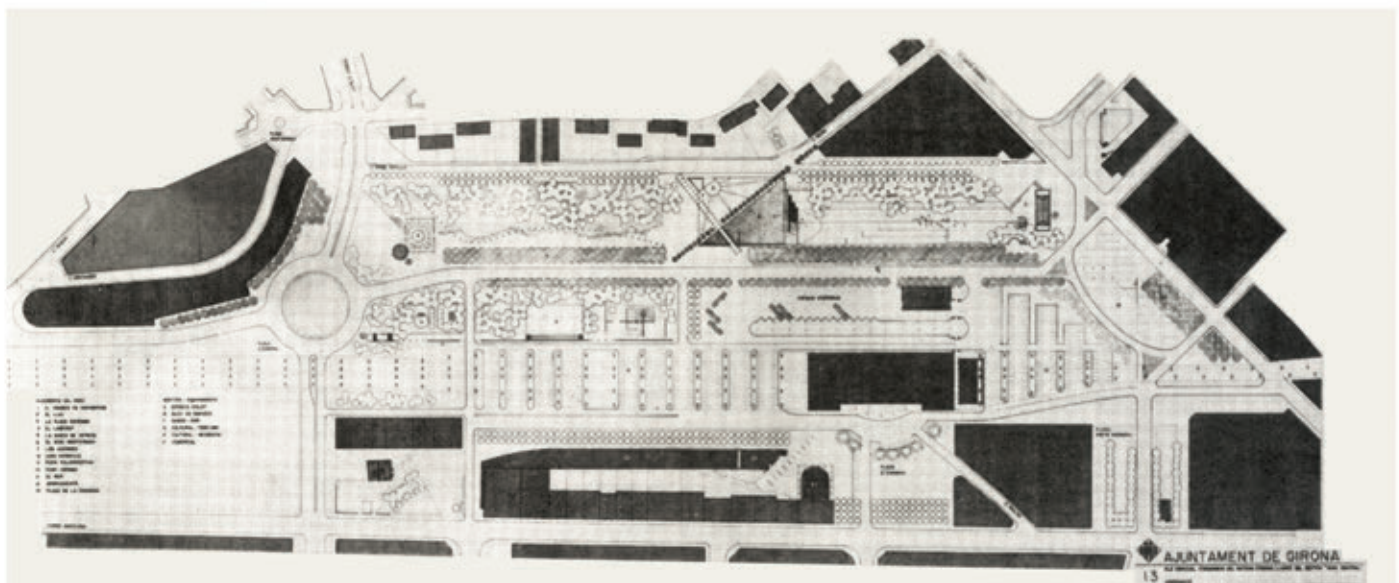
Sistema de espacios libres, como posible eje urbano de carácter peatonal que recorrería la ciudad de Norte a Sur, desde el Parc de la Devesa, la prevista Rambla peatonal en el Sector Güell, para entrar propiamente en el Parc Central y continuar hacia los espacios libres previstos en los Planes Especiales RENFE I y II, hasta los terrenos de anterior uso militar.

Ordenación del Parque. Su forma y dimensiones, con una superficie de seis hectáreas, de característica marcadamente lineal, condicionan en gran manera su diseño, en el que podemos destacar, entres sus secuencias y episodios propios de un parque, los siguientes elementos:

-Las puertas del parque: en el extremo Norte se prevé la localización de una serie de equipamientos en las instalaciones de la antigua estación de Olot. En el extremo Sur se prevé un gran laberinto vegetal con el edificio de equipamientos y de servicios del parque.

-Un gran paseo arbolado a lo largo de su límite Este, de sutura con el exterior.

-El bosque. El resto del parque se homogeneiza con una masa boscosa, que enmarca una serie de espacios adaptados de carácter lúdico.



Plaça de la Constitució de Girona

GIRONA // 1983

Promotores: *Ajuntament de Girona* // **Equipo redactor:** *José Antonio Martínez-Lapeña y Elías Torres Tur, arquitectos y Taller de Arquitectura y Urbanismo TAU* // **Colaboradores:** *Xavier Vendrell y Manuel Ruisánchez, estudiantes de arquitectura.*

154

El Ayuntamiento de Girona decidió, en 1983, dedicar una plaza conmemorativa a la Constitución Española de 1978, con este objetivo se escogió un solar triangular situado en la zona histórica del Mercadal, límite entre el Ensanche del siglo XIX y el Casco Histórico de la ciudad, en la ribera izquierda del río Onyar. Este solar estuvo ocupado por las naves de la antigua fábrica de botones Grober, fundada en 1884, y quedaba delimitada por la Gran Vía de Jaume I y las calles de la Sequia y Francesc Eiximenis.

La plaza ocupa un terreno irregular y está rodeada por un conjunto de edificios heterogéneos funcional y formalmente. Está dividida en dos partes bien diferenciadas. La zona peatonal, que se encuentra sobre el aparcamiento subterráneo, presenta una rasante superior del nivel de calle, y queda delimitada por un muro visto de hormigón que contiene el espacio.

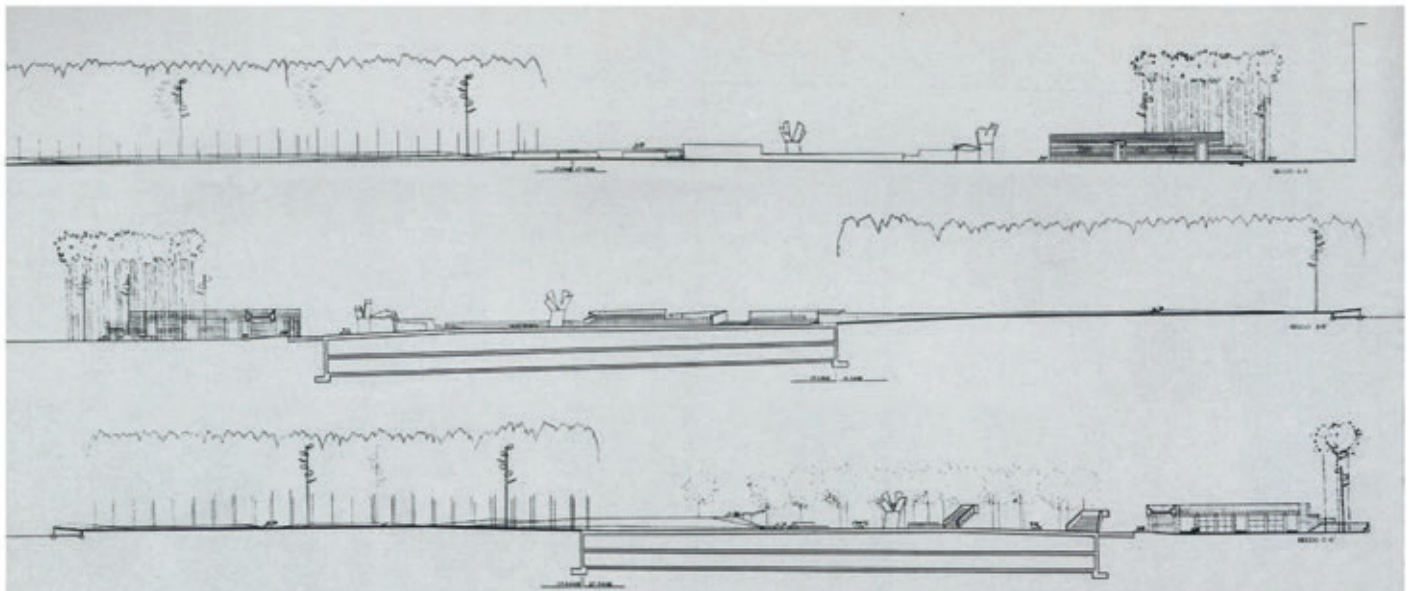
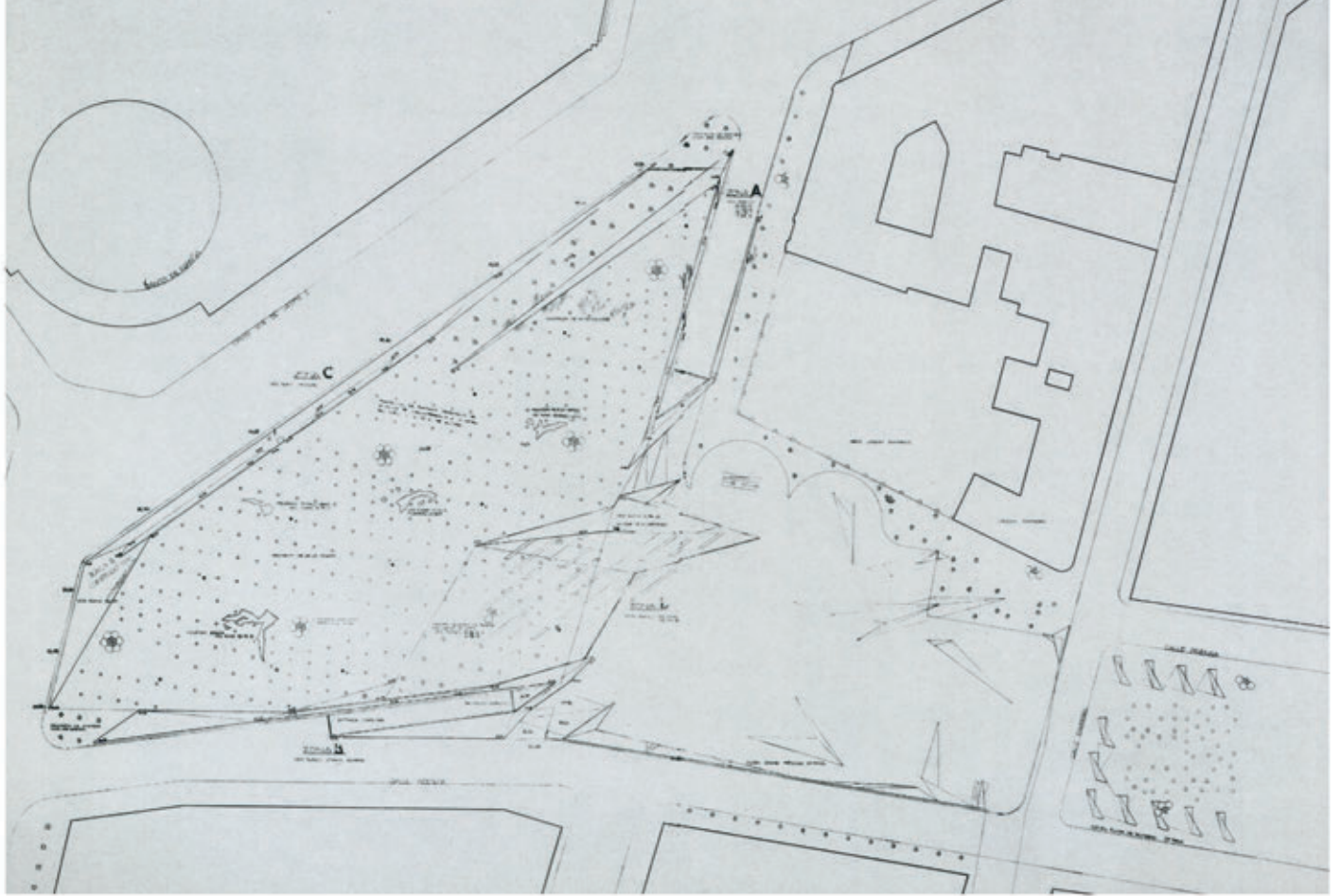
Por otra parte está la zona de reposo, con árboles dispuestos en hileras paralelas. El arbolado se alterna con elementos del mobiliario urbano convencionales y de forma singular, estos últimos como elementos de ventilación del aparcamiento subterráneo.

El lado de la plaza frente a la Gran Vía y hacia el Banco de España presenta un muro perimetral, donde se insertan elementos de bronce que reproducen monedas españolas a gran tamaño, así como también figuras de los peces del río Onyar.

Ante una fuente y sobre una elevación se ha dispuesto una figura también de bronce, obra de Francisco López, que representa una niña nacida en Girona el día de la promulgación de la Constitución.

El proyecto refleja la voluntad municipal de crear un amplio espacio libre en el centro de la Ciudad, y la de dotar de aparcamiento a un sector tan necesitado de aquel.

También, la enorme sensibilidad y creatividad de los arquitectos y amigos coautores del proyecto.



Planes Parciales Renfe I y Renfe II

GIRONA // 1975-1982

Promotores: *Ajuntament de Girona* // **Equipo redactor:** *Taller d'Arquitectura y Urbanismo TAU.*

Se trata de la ordenación de terrenos propiedad de Renfe y Campsa, situados a ambos lados del ferrocarril de Barcelona a Francia anteriormente dedicados a instalaciones ferroviarias y de depósito de combustibles, o bien al uso militar.

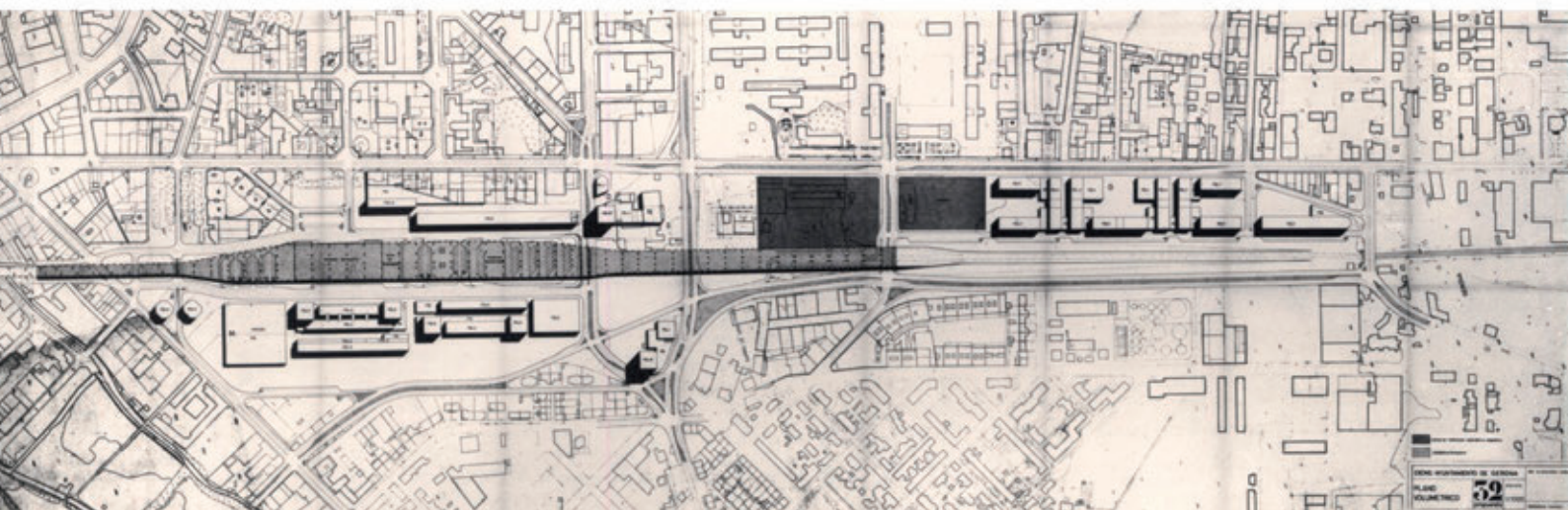
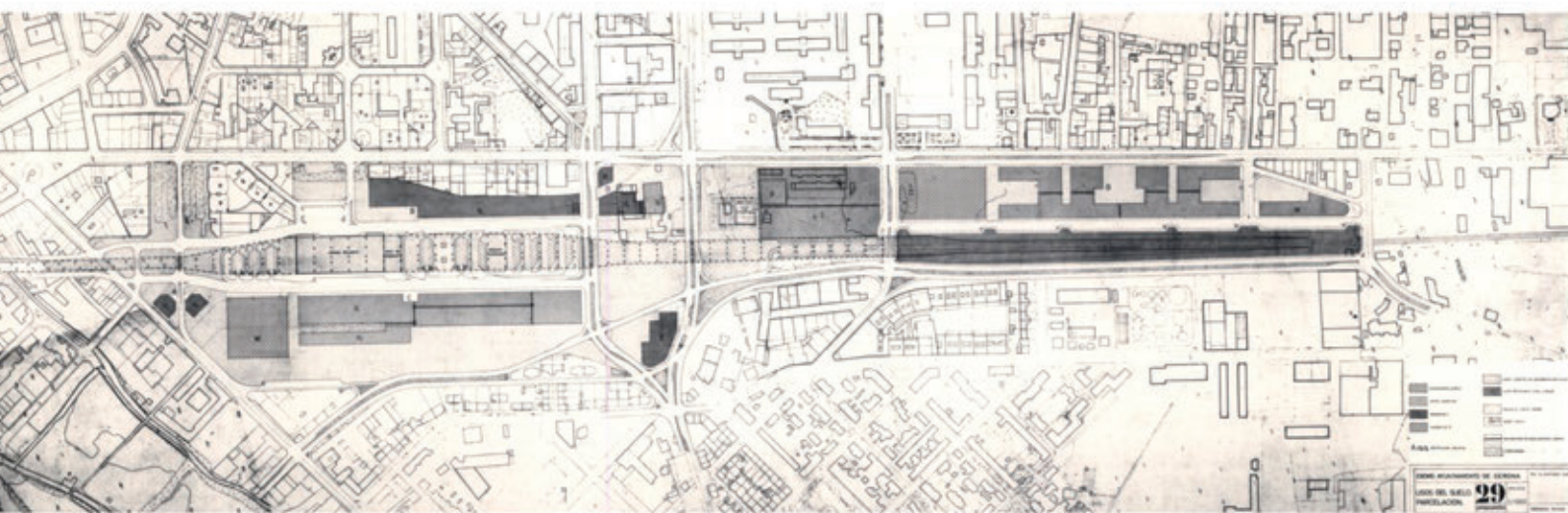
Se pueden distinguir dos tramos de naturaleza diferente. El situado más hacia el norte, y a poniente del viaducto ferroviario existente, entre el barrio de Sant Narcís y éste, que se convertirá unos años más tarde, a través de este proyecto, en el Parc Central de la Ciudad.

En el tramo Sur, donde están parte de los terrenos propiedad de aquellas empresas, es donde propiamente se ordena la franja existente entre la línea ferroviaria, ya en superficie, y la carretera de Barcelona o Carretera Nacional N-II.

Se prevé una ordenación en orden abierto de bloques residenciales con planta baja comercial y de servicios, y edificios terciarios de oficinas y de gran comercio, con disposición predominante Norte-Sur, formando fachada a la Carretera de Barcelona, con sus correspondientes equipamientos y espacios libres interiores de las manzanas abiertas configuradas por dichos bloques, así como una importante pieza dedicada a espacio público.

En este lugar, convertido en un nuevo centro de ciudad –frente a los antiguos cuarteles que se transformarán en un importante parque urbano, residencial y de equipamientos– se localizará el gran almacén comercial El Corte Inglés, generando en su entorno nuevos servicios para la Ciudad.

La configuración de la antigua carretera N-II o Avinguda de Barcelona, como el eje cívico central de la ciudad, una vez realizada la discutible variante por el valle de Sant Daniel a levante de la misma, era el marco de referencia para la transformación de este importante sector urbano, todavía hoy en curso.







//03

**BCN : PROYECTOS Y
POSICIONAMIENTOS**

Els arquitectes urbanistes que necessitem

A la tardor de 1974, Manuel Solà-Morales ens va ensenyar als estudiants de tercer d'arquitectura un urbanisme engrescador amb el programa "Las formas de crecimiento urbano" i la publicació *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de La Ribera oriental*, es va convertir en el llibre de capçalera dels que des de llavors vàrem passar a considerar fonamental l'urbanisme en la nostra formació com a arquitectes. Quasi al mateix temps, vaig començar a aprendre des del meu barri, la Barceloneta, i a través d'un altre membre del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, Miquel Domingo, que hi havia arquitectes que defensaven el treball tècnic des dels moviments urbans, allò que jo, encara estudiant, havia començat a fer com a veí. Fins llavors, Antonio Font era per mi una referència en la solapa d'aquell llibre sobre Barcelona.

A principis dels anys vuitanta, Antonio va agafar el timó de la redacció del Plan Especial de Reforma Interior de La Barceloneta, i va confiar en la meua doble condició de membre actiu de l'Associació de Veïns i d'arquitecte novell, moment en què vaig començar a aprendre, i no he cessat de fer-ho des de llavors, del seu rigor intel·lectual, capacitat d'organitzar, jerarquitzar i donar respostes vàlides a problemes urbans, metropolitans i territorials complexos, al que hi afegeix una capacitat didàctica enorme que poc després vaig poder també començar a gaudir i compartir en la docència d'urbanisme a l'"altra" Escola d'Arquitectura, la situada en mig dels terrenys buits de la Mancomunitat Sabadell-Terrassa, i des de finals dels anys vuitanta a Sant Cugat, gràcies a la seva acció com a director de l'Escola. He mencionat docència, quan en realitat va ser també un nou període d'aprenentatge dels instruments de projectació urbana, el programa docent sorgit de la seva recent càtedra.

Durant més de trenta anys he compartit, en tots els projectes on he tingut ocasió de fer-ho, la seva passió per la docència de l'urbanisme i l'arquitectura (en la titulació i en el màster de projectació urbanística), per la recerca constant i imprescindible per la solvència universitària (la renovació del projecte metropolità, la meua tesi doctoral sobre les trames residencials) i pel treball professional ben fet i innovador (Pla d'usos de Ciutat Vella, ordenació de les vores de les Rondes), però, per sobre de tot, he gaudit des del primer dia i per la seva generositat de la seva confiança i amistat.

Josep M. Vilanova i Claret

Professor d'Urbanisme del DUOT. ETSAV. UPC

*A*nant pel món, constates que l'urbanisme pot practicar-se o no. És per això que hi ha ciutats i ciutats. Més ben dit: ciutats i no-ciutats. La majoria de les ciutats són no-ciutats (o ciutats només a mitges) perquè no responen a cap estratègia urbanística predeterminada (o hi responen només a mitges). És lamentable.

Com que els humans propendim a prendre per normals les coses que ens són habituals, els europeus suposem que qualsevol procés urbanitzador resulta d'un plantejament urbanístic previ. Sol ser així entre nosaltres i per això induïm que l'urbanisme precedeix, per defecte, la urbanització. Ens equivoquem. I, també, ens estranyem de veure tant d'interès entre il·lustrats de procedència més o menys exòtica per la nostra trajectòria urbanística. Entristits, mirem els desgavells que ens envolten i, soto voce, ens preguntem les raons de tanta devoció. Quan veus les seves ciutats, però, ho entens: els desgavells no es noten, marfosos els uns amb els altres en un tot escabellat.

Tot això no passa perquè sí. L'urbanisme viu entre nosaltres des de fa moltes dècades. Des de fa segles, de fet, si n'ampliem l'abast als processos protourbanístics que ja van començar a la ciutat romana. L'urbanisme és una disciplina tradicional reglada en les nostres universitats i una pràctica obligatòria en els nostres municipis. Tenim professionals de l'urbanisme, arquitectes o no, i una sòlida tradició acadèmica urbanística. Tot plegat constitueix l'habitual anormalitat a què m'acabo de referir.

Entre aquestes beneïdes anormalitats, destaca la figura d'Antonio Font. Diu que passa a emèrit, sense deixar de ser meritori. No ho sostinc jo, ho demostren els fets. Basta mirar aquest llibre. Quasi mig segle de docència i de pràctica urbanística no són poca cosa. Ell pot esgrimir-lo. Alguns de nosaltres hem tingut el privilegi de presenciar-ho de prop. Ens en felicitem. El felicitem. Li ho agraïm.

Ramon Folch i Guillèn

*Doctor Socioecòleg, president d'ERF
Vicepresident del Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament de Barcelona*

Como no podía ser de otra manera, la ciudad de Barcelona, “cap i casal” de los territorios urbanos catalanes, ha estado presente desde el inicio en nuestros trabajos, tanto de análisis y reflexión teórica, como de proyecto. Pero siempre desde su dimensión metropolitana, la “ciudad real”, más allá del espacio litoral entre los dos deltas fluviales del Llobregat y del Besós, y entre estos y la sierra de Collserola, a diferencia de otros autores, tanto por mi posicionamiento teórico derivado del reconocimiento de su naturaleza urbana, como seguramente también de la realidad geográfica y urbanística en la que ha estado localizada durante tanto tiempo la sede principal de mi actividad académica: la comarca del Vallès.

Junto a los principales “proyectos urbanos” para la Ciudad, desde los más recientes realizados en nuestro Equip de Recerca a los iniciales de la etapa del TAU o del LUB, el capítulo recoge un texto general dedicado a la Barcelona Metropolitana, y algunos fragmentos sacados de las Actas del Comité Executiu del Consell Consultiu de l’Habitat Urbà del Ajuntament de Barcelona, –del que soy miembro por nombramiento de su alcalde desde 2011– de posicionamiento sobre algunos de los episodios más recientes de la política urbanística municipal. Junto a ellos, los proyectos urbanos más importantes que he dirigido o en los que he participado a lo largo de este tiempo.

En primer lugar, el proyecto de la Ciudad Aeroportuaria Barcelona - El Prat, encargado a la UPC por AENA en el año 2000, cuando desde aquí no se sabía muy bien la naturaleza de una tal ciudad.

Después, y a caballo de las Olimpiadas de Barcelona de 1992, el proyecto sobre “Les Vores dels Cinturons” para el Ajuntament de Barcelona, como exploración de las posibilidades de destino de los terrenos “sobrantes de vial” resultantes de la construcción de las Rondas.

Específicamente para el Proyecto Olímpico, el del Paseo Marítimo de la Vila Olímpica, en torno a las playas de la Nova Icària y El Bogatell, también con mis colegas del Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU), para el entonces Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).

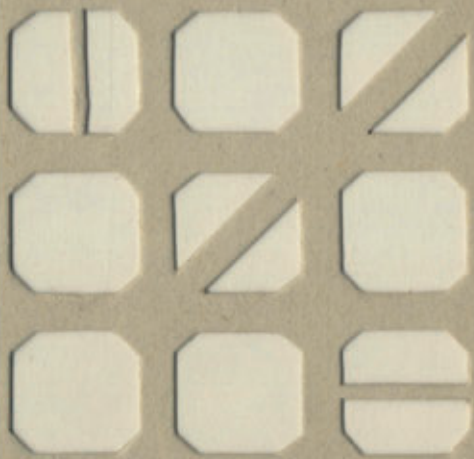
Para el Ajuntament de Barcelona, en los primeros ochenta, el Plan Especial de Reforma Interior de La Barceloneta, con Manuel de Solá-Morales, Josep M. Vilanova, Mercè Tatjer y Emili García, del equipo EARHA, y los arquitectos Ignacio Paricio, Jordi Garcés y Enric Soria.

Finalmente, también con EARHA y para el Ayuntamiento de Barcelona, el Plan de Usos de Ciutat Vella, para los Establecimientos de Concurrencia Pública, al inicio de los años noventa.

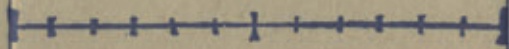
M. de Solà-Morales
J. Busquets
M. Domingo
A. Font
J. L. Gómez Ordóñez

BARCELONA

REMODELACION CAPITALISTA O DESARROLLO URBANO EN EL SECTOR DE LA RIBERA ORIENTAL



GG



MATERIALES DE LA CIUDAD

Región urbana de Barcelona: de la ciudad compacta a los territorios metropolitanos

Barcelona, un paradigma urbanístico recurrente



La Explosión de la Ciudad: Transformaciones territoriales recientes en las Regiones urbanas de la Europa Meridional.

Font, A; Ed.

Edición FORUM (2004), Edición BOLOGNA (2005), Edición Ministerio de Vivienda (2007), Edición Ministerio Asuntos Exteriores (2011)

pp. 244-261.

ISBN 84-96185-18-4 (cat-ing)

ISBN 88-7794-471-4 (ita)

ISBN 84-96387-25-9 (cas-ing)

NIPO-502-11-021-X (cas-ing)

La capital de Catalunya y de la extensa región metropolitana a la que presta su nombre, ha sido un paradigma recurrente en la cultura urbanística y arquitectónica internacional, desde los primeros tiempos del ensanche Cerdà y la arquitectura modernista, hasta los más recientes de la reforma urbana con ocasión de los Juegos Olímpicos del 92, o las actuales del Fórum Universal de las Culturas. El “modelo Barcelona” ha llegado a ser un cierto estereotipo en muchos campos (de la moda, del diseño gráfico, del mobiliario urbano, de la arquitectura, del diseño urbano, de la planificación urbanística...). La imagen corporativa conocida y divulgada de la marca Barcelona ha sido sin duda la de la ciudad decimonónica continua y compacta y la de los fragmentos de modernidad que sobre ella han supuesto aquellas transformaciones.

Pero la Barcelona real –la de su región metropolitana que se extiende a lo largo de un centenar de kilómetros, desde el Foix hasta La Tordera, penetrando una treintena desde la costa hasta la Serralada Pre-litoral– la “Ciutat de Ciutats”, es la gran desconocida, incluso en nuestro país, a pesar de lo evidente de la organización territorial de las actividades y de la intensidad de los flujos urbanos, del carácter polinuclear de su estructura espacial, de sus diferencias sociales y culturales, del valor patrimonial de sus ciudades y de sus paisajes.

Sobre un soporte territorial singular, formado por las dos depresiones –costera e interior– separadas por la Serralada Litoral y comunicadas entre sí a través de los valles de los ríos Llobregat y Besós, nos encontramos al final del siglo XX, frente a una ciudad discontinua y heterogénea, integrada por una ciudad central (la Barcelona de las Rondas), un conjunto de núcleos conurbados a lo largo de los tramos inferiores de ambos valles y de la costa central, y un sistema de polaridades, interiores y costeras, de características diversas, que en su conjunto forman esa ciudad discontinua y policéntrica, todavía escasamente reticulada, producto de un largo proceso histórico de urbanización que, desde sus inicios, y en plena coherencia con su soporte geográfico y con su historia, ha tenido ese carácter polinuclear.

Las etapas significativas del crecimiento contemporáneo

Aunque nuestro objeto de estudio sean las transformaciones territoriales recientes del último cuarto de siglo, parece necesario apuntar de manera sintética los rasgos dominantes de las etapas significativas en el proceso de urbanización de la región urbana de Barcelona, sobre aquel territorio caracterizado:

a. 1950-1975. Industrialización moderna y boom inmobiliario. Tras el período de austeridad económica posterior a la guerra civil, se produce la industrialización del país a través de las grandes ciudades, comportando importantes corrientes migratorias y demandas urbanas de todo tipo. Las necesidades residenciales y del propio crecimiento industrial van a provocar un enorme boom inmobiliario, responsable de la formación de unas periferias urbanas invertebradas, a través de los procesos de densificación de las tramas suburbanas, de los barrios de urbanización marginal y de los polígonos de vivienda popular, precarias en cuanto a los espacios libres, el equipamiento, las infraestructuras, el transporte...

Barcelona. Remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de La Ribera Oriental.

de Solà-Morales, M; Busquets, J; Domingo, M; Font, A; Gómez O., J.L.

Gustavo Gili. Barcelona, 1974.

ISBN 84-252-0819-X

Es el tiempo de la institucionalización administrativa de la Vivienda (Ministerio), del Urbanismo (Ley del Suelo de 1956), y de la Planificación de Desarrollo. A partir de los inicios de los años setenta, también el de la construcción de las nuevas ciudades, (los Planes de las Redes Arteriales), entre ellas, los accesos a Barcelona y el inicio de las autopistas transversales.

En el territorio catalán la industria va a concentrarse prioritariamente en la provincia de Barcelona y en su Área Metropolitana, en la que se produce además el inicio de las urbanizaciones de segunda residencia y de la dispersión territorial.

b. 1975-1986. Final de la Dictadura y crisis internacional de las energías. Desde mediados de los setenta asistimos a una crisis económica y a un período de estabilización urbana, que tendrá consecuencias sociales, políticas y urbanísticas relevantes.

Se produce un cambio en la dinámica demográfica, disminuyendo la componente migratoria, y empiezan a apuntarse signos de descentralización residencial. Así, desde entonces comienza a disminuir la población del centro histórico de Barcelona y desde 1980 en el conjunto del municipio barcelonés, tendencia que seguirán posteriormente las principales ciudades metropolitanas: Hospitalet, Sabadell, Terrassa, Mataró...

Se produce también la transformación progresiva de la estructura económica de la región, en el que el sector de los servicios releva al industrial, produciéndose un proceso de descentralización de las actividades industriales hacia la periferia.

Proseguirá el crecimiento de las urbanizaciones de segunda residencia que en general, a partir de entonces, tendrá el carácter más de relleno y completamiento de las urbanizaciones existentes que de puesta en servicio de nuevo suelo, y la singularidad de su progresiva transformación en vivienda permanente, consecuencia, entre otras, de la proximidad creciente de las actividades productivas descentralizadas.

Procesos coincidentes con la etapa de transición política y del restablecimiento de la democracia en el país, que adopta una nueva Constitución (1978) y celebra las primeras elecciones municipales (1979), en las que los temas de urbanismo van a ser el eje central de los programas municipales.

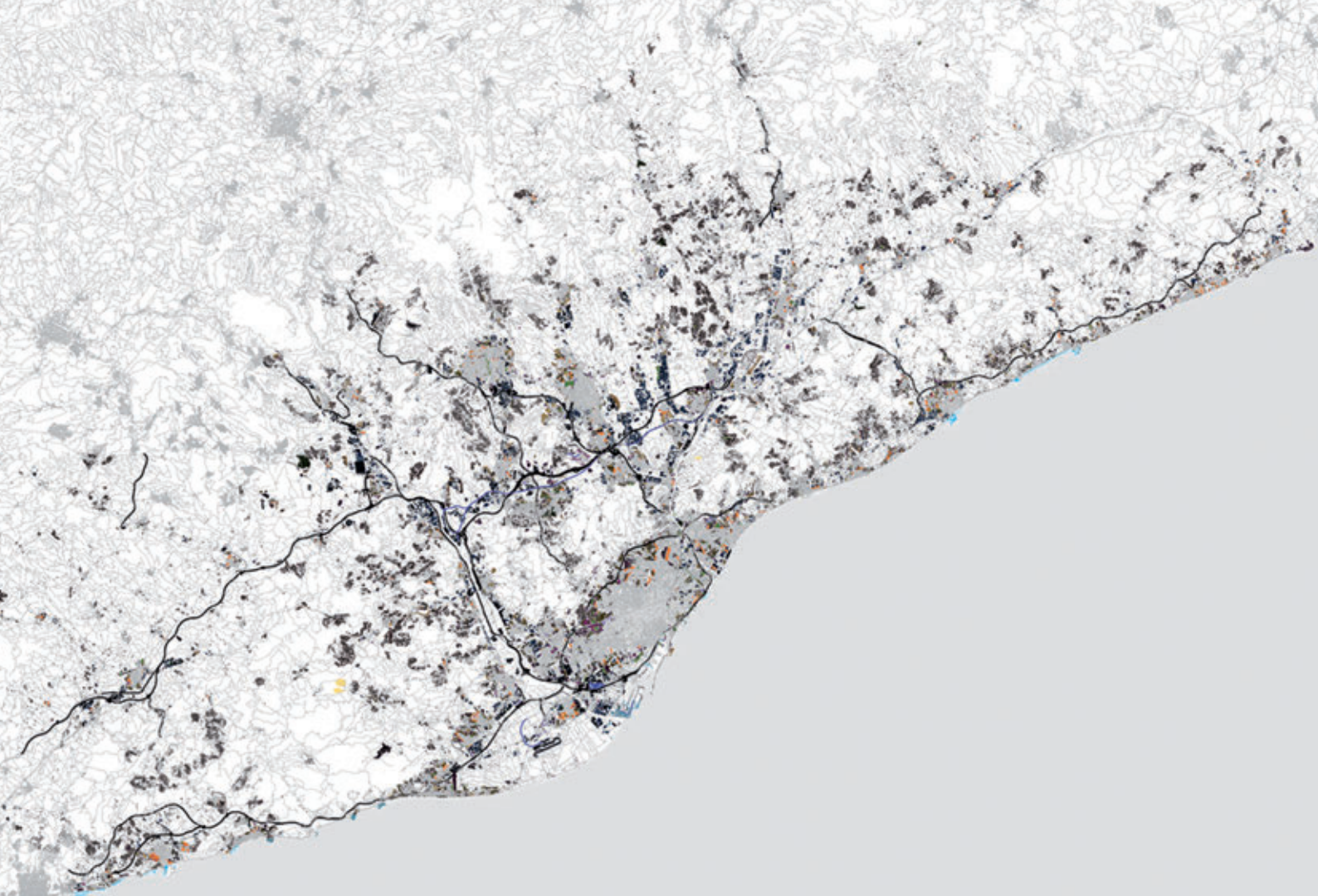
Frente a los enormes déficits de infraestructuras, zonas verdes, equipamientos, transporte, etc. de la ciudad heredada, los ayuntamientos democráticos van a desarrollar diversas operaciones de reforma interior y mejora urbana de importante alcance, primero en la ciudad de Barcelona y después en el resto de las ciudades y núcleos urbanos metropolitanos.

El planeamiento urbanístico de inicios de los años ochenta y el conjunto de operaciones realizadas en este episodio de "reconstrucción de la ciudad", han sido sin duda elementos clave para la conquista de una nueva calidad urbana.

c. 1986-2004. Recuperación económica y urbanismo de los grandes eventos. A mediados de los años ochenta la producción y el consumo entran en un período de recuperación, y la dinámica urbana también cambiará de signo.

Es un período para el municipio de Barcelona de enorme trascendencia urbanística, en tanto que, planteada por el Plan General Metropolitano de 1976 una cierta racionalidad al crecimiento urbano de la conurbación central, pueden ahora abordarse ciertas cuestiones (reordenación viaria y ferroviaria, frente marí-





COMUNICACIÓ

- carreteres: autopistes
- carreteres: autovies
- carreteres: nacionals
- carreteres: comarcals
- carreteres: locals
- carreteres: annexes
- carreteres: annexes punt
- camins

- ferrocarrils: línies
- ferrocarrils: annexes
- aeroports: línies
- aeroports: annexes
- ports: molls
- ports: annexes

EDIFICACIÓ

- casc antic
- illa tancada i suburbana
- bloc plurifamiliar
- filera unifamiliar
- aïllada unifamiliar i altres usos
- indústria: aïllada i entremitgeres
- instal·lació industrial: factoria
- indústria rural

- terciari: oficines i comerços
- terciari: grans superfícies
- equipaments i dotacions
- serveis tècnics
- altres edificacions aïllades

SÒL

- parcs urbans, jardins i places
- pistes esportives i punts singulars
- moviments de terra
- pedreres
- sòl servei tècnic
- sòl industrial
- sòl equipament
- sòl terciari

timo, transformación de la Ciutat-Vella, áreas de nueva centralidad, etc.) que el obligado enfoque remedial de aquél no había podido contemplar, y que serán el punto de partida de una amplia renovación.

La nominación olímpica de 1986 será la ocasión para la puesta a punto de un proyecto de renovación urbana pensada para el día de después de la celebración de los Juegos, con un extenso alcance territorial.

Supondrá un salto de escala en la dimensión urbana de Barcelona, reforzando su papel de ciudad de servicios del territorio metropolitano, y el reequipamiento de las ciudades afectadas (Terrassa, Badalona, Castelldefels, Viladecans, Mollet, Sant Sadurní, etc.), así como el cambio en el modelo de accesibilidad derivada de la construcción de las rondas barcelonesas, acercando el territorio y reforzando los movimientos intermunicipales.

Los procesos de transformación correspondientes a esta etapa, objeto central de nuestro estudio, serán desarrollados en el siguiente epígrafe. Apuntemos aquí finalmente que después del 92, se producirán ciclos cortos y cambiantes en cuanto a la estabilidad económica, y un preocupante proceso de regresión democrática en el país, en el marco de una progresiva inestabilidad internacional.

Una vez más en la historia moderna de Barcelona, otro gran acontecimiento, el Fórum Universal de las Culturas de 2004 –al margen de sus oportunos y justificados objetivos de luchar por la paz mundial, por la diversidad de las culturas y por la sostenibilidad del planeta– va a ser la disculpa para una renovación urbana de dimensión similar a la Olímpica, aunque su alcance territorial, su contenido funcional y su inserción urbana sean ahora muy diferentes.

168

Los procesos de transformación territorial 1975-2000

Desde la crisis internacional de las energías de mediados de los años setenta y hasta el inicio del presente siglo, el territorio metropolitano de Barcelona ha estado sometido a procesos de cambio diversos, de mayor o menor alcance. En el intento de restituir las transformaciones ocurridas, el mapa adjunto quiere ser el inventario de las operaciones materiales de la construcción del territorio, dando cuenta de su localización, tamaño, posición en relación al resto de operaciones, etc. que por su naturaleza podemos agrupar en los siguientes tipos de procesos:

a. Construcción de elementos de la vialidad principal (autopistas, autovías, desdoblamientos de vías de primer orden); de las variantes (bypass) de las ciudades; de extensión y mejora de las líneas de ferrocarril de cercanías o del metro.

b. Aparición de grandes factorías, nuevos polígonos industriales o de almacenamiento, construcción de contenedores en solares o aislados en medio rural...

c. Realización de grandes superficies comerciales, instalaciones para el ocio y de oficinas (parques empresariales, parques tecnológicos, etc.), en contenedores aislados o constituyendo polaridades especializadas.

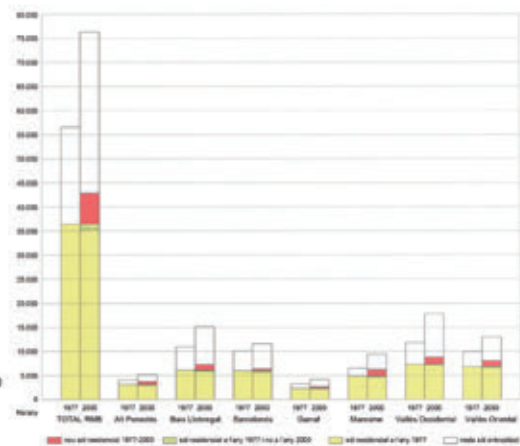
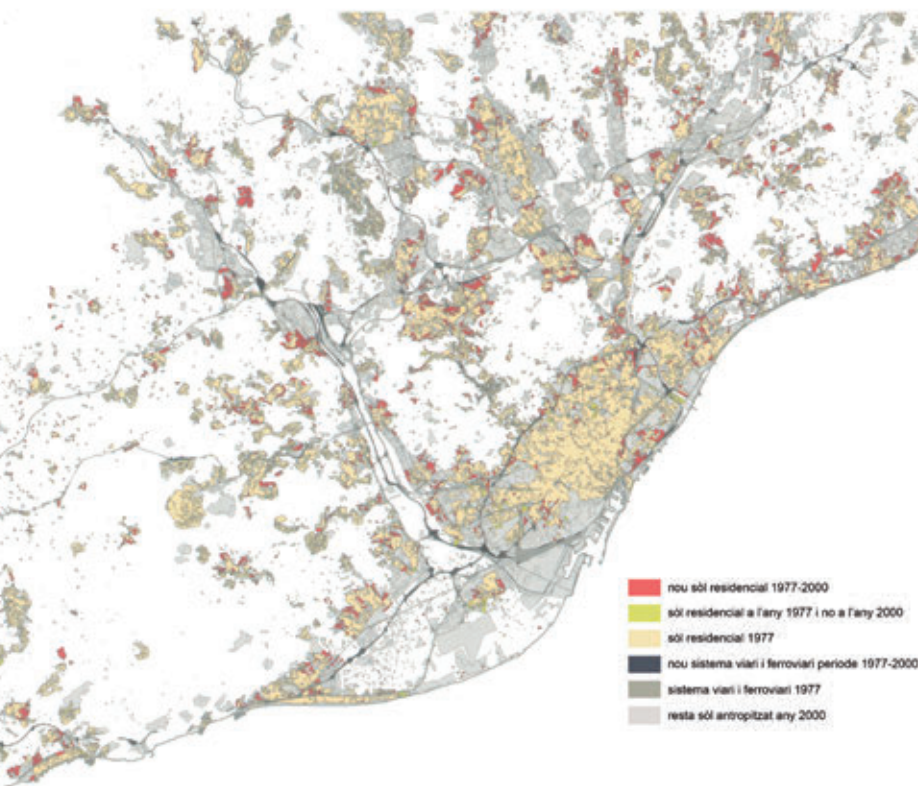
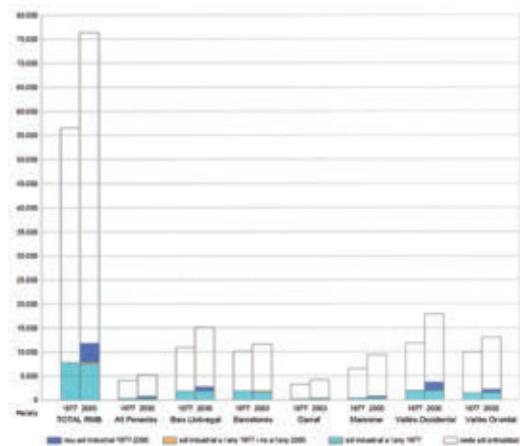
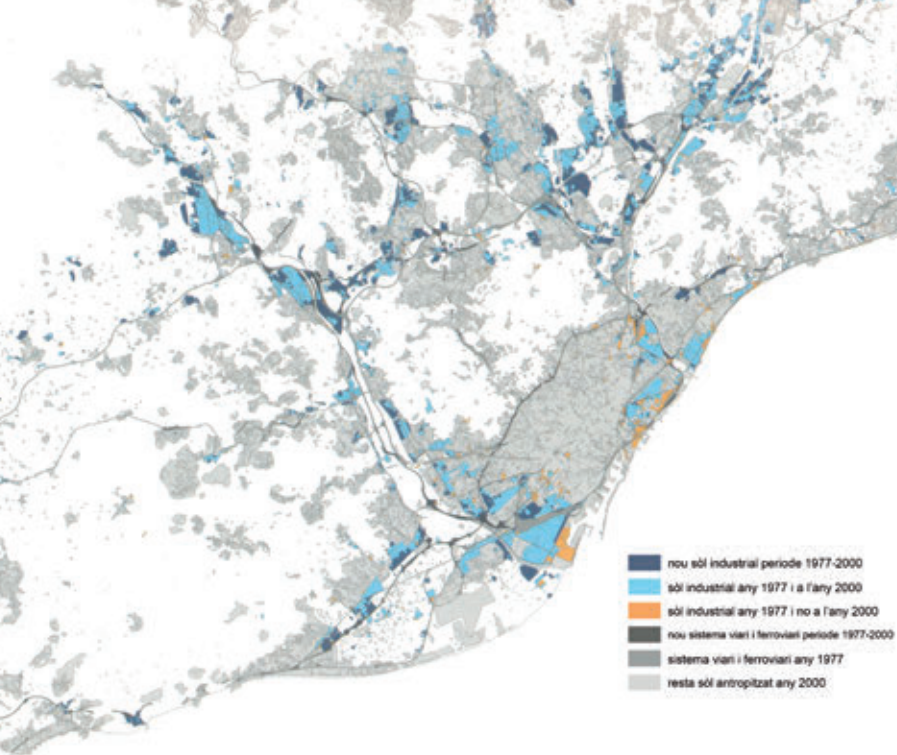
d. Creación de grandes equipamientos metropolitanos de carácter educativo, deportivo, penitenciario, etc.

e. Crecimientos residenciales por extensión de los tejidos urbanos de los núcleos, en forma de edificios plurifamiliares o unifamiliares (aislados, pareados o en hilera), agrupados o singulares.



F2 - Crecimiento 1977-2000 de la industria

F3 - Crecimiento 1977-2000 de la residencia



f. Crecimientos residenciales a través de la vivienda unifamiliar en las urbanizaciones de la segunda residencia inicial de los años sesenta, progresivamente ocupadas y en buena parte convertidas en residencia permanente, o de ocupación puntual en territorio rural.

g. Operaciones de mejora y reforma urbana relativas a los espacios libres, el equipamiento, la sistematización viaria, etc., en las ciudades y núcleos metropolitanos.

h. Transformaciones internas de sustitución de piezas en los tejidos urbanos y su conversión en nuevos espacios adaptados para las actividades residenciales, terciarias, del equipamiento, del ocio, etc.

i. Operaciones de rehabilitación del stock residencial y del patrimonio, para albergar actividades originarias o diversas.

j. Operaciones de infraestructuración logística (portuaria, aeroportuaria, etc.) y recreativa (puertos deportivos, bases náuticas, etc.).

Los motores del crecimiento urbano reciente

Las causas y efectos a la vez de estas transformaciones urbanas son de naturalezas diversas y difíciles de resumir en el espacio disponible. Sin embargo, parecen necesarias algunas indicaciones sobre los rasgos sobresalientes de las características socioeconómicas de la región metropolitana, que permitan un mejor entendimiento de los procesos en curso:

a. En cuanto a la dinámica demográfica. Como en la mayoría de las ciudades europeas, la ciudad central (y las principales ciudades metropolitanas) pierden población, que se traslada al ámbito de la región metropolitana.

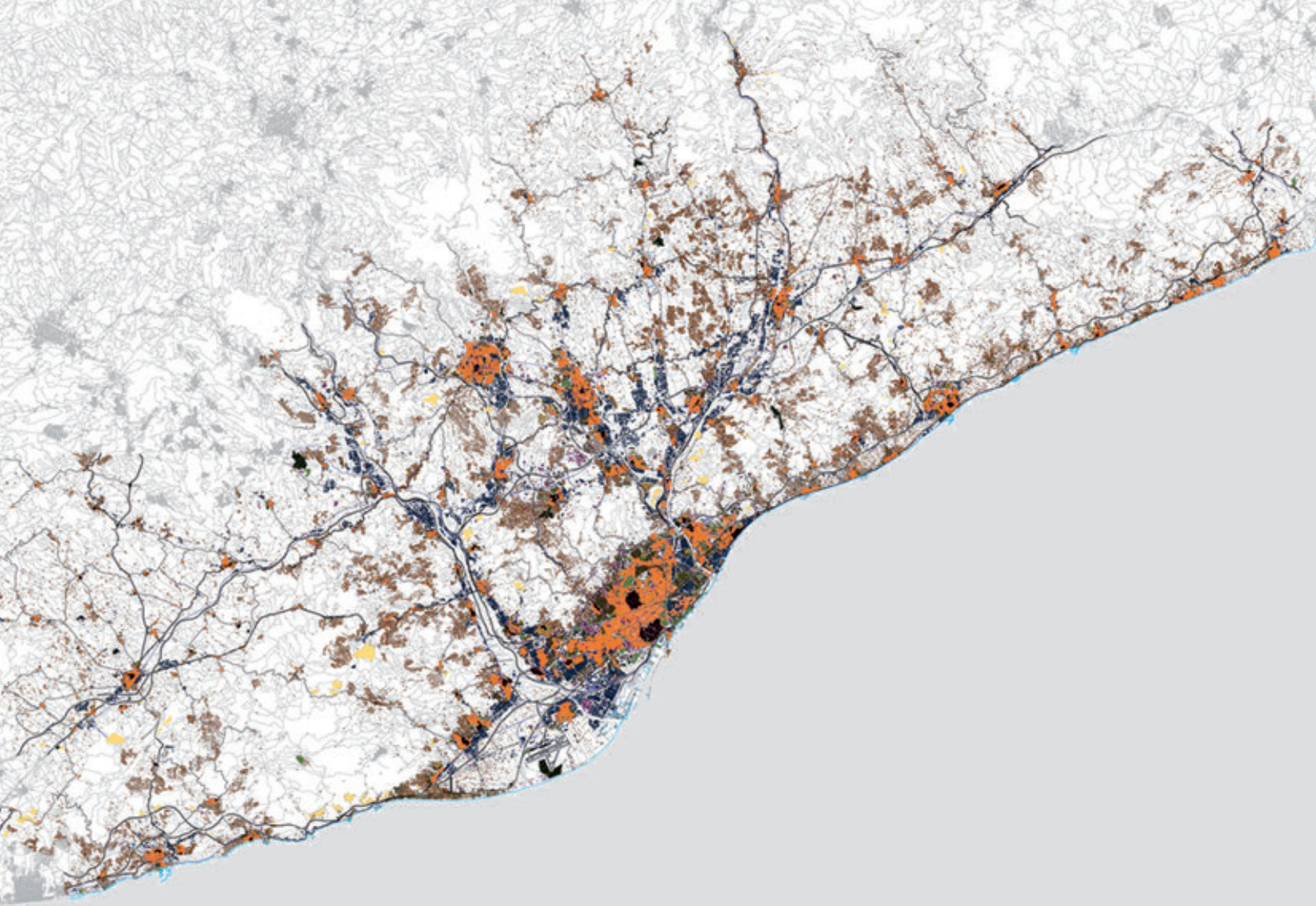
Sólo muy recientemente, y gracias a la inmigración básicamente extracomunitaria se empieza a corregir el déficit demográfico de la capital metropolitana.

En las dos últimas décadas se ha producido una ralentización del crecimiento poblacional en la región metropolitana, y se observa el aumento de la movilidad interna de la población, consecuencia del cambio de lugar de residencia, en la mayoría de los casos obligada, tanto por los costes de la vivienda en la ciudad central como por el traslado del empleo. En este sentido hemos de señalar el papel decisivo del mercado inmobiliario como filtro social, y la rigidez que supone la vivienda de propiedad en un escenario de continua descentralización y precariedad laboral, en la práctica ausencia de la vivienda de alquiler.

b. En cuanto a las actividades productivas y el empleo. Se consolida la tendencia generalizada a la relocalización de las actividades productivas, como pasa en el resto de las regiones urbanas europeas, por la que aquellas de menos valor añadido se alejan de la ciudad central para instalarse en el resto del territorio metropolitano. Se produce así una periferización selectiva tanto de la industria como la del terciario, aumentando este último en todos los ámbitos, lo que significa que se ha producido una difusión de los servicios, anteriormente muy concentrado en la ciudad central.

La diseminación por el territorio, apoyándose en los núcleos consolidados o la constitución de polaridades especializadas (en muebles, alimentación, automóvil, etc.) fuera de los núcleos urbanos y cerca de las vías principales, son las dos formas espaciales de la difusión del llamado terciario banal, mientras que el





COMUNICACIÓ

- carreteres: autopistes
- carreteres: autovies
- carreteres: nacionals
- carreteres: comarcals
- carreteres: locals
- carreteres: annexes
- carreteres: annexes punt
- camins

- ferrocarrils: línies
- ferrocarrils: annexes
- aeroports: línies
- aeroports: annexes
- ports: molls
- ports: annexes

EDIFICACIÓ

- casc antic
- illa tancada i suburbana
- bloc plurifamiliar
- filera unifamiliar
- aïllada unifamiliar i altres usos
- indústria: aïllada i entremitgeres
- instal·lació industrial: factoria
- indústria rural

- terciari: oficines i comerços
- terciari: grans superfícies
- equipaments i dotacions
- serveis tècnics
- altres edificacions aïllades

SÒL

- parcs urbans, jardins i places
- pistes esportives i punts singulars
- moviments de terra
- pedreres
- sòl servei tècnic

terciario estratégico, direccional o de excelencia tiende a mantenerse concentrado en la ciudad central.

c. En cuanto a las infraestructuras y la movilidad. Los patrones de la relocalización de la industria y de los servicios, junto con las dinámicas demográficas apuntadas, explican que se haya producido cambios muy notables en la movilidad intermunicipal, con la reducción de los movimientos radiales, el incremento de los de carácter más transversal y la sucesiva incorporación al Área Metropolitana Funcional de territorios cada vez más lejanos.

Aparece relativamente clara la relación entre el desarrollo de las infraestructuras y la forma alcanzada por la dispersión urbana, tanto residencial como industrial. Generalmente la residencia compacta, excepto “islas” o polígonos, se relaciona con la vialidad de los núcleos urbanos; la de las “urbanizaciones”, en el inicio de su proceso, con un nivel infraestructural muy bajo, y en el posterior relleno, ya muy vinculado a la construcción de las grandes vías territoriales. En cuanto a la industria, en general su relación con las infraestructuras viarias históricas, que siguen las principales cuencas fluviales (Llobregat, las Arenas, Ripoll, Caldes, Congost, Besós...).

Los rasgos característicos de los territorios metropolitanos al inicio del siglo XXI

En el mapa adjunto se han tratado de reflejar los actuales usos y formas de la edificación en la región metropolitana, junto con los trazados de las principales infraestructuras y los espacios libres de carácter urbano.

Es la imagen más sintética del resultado final del proceso histórico de urbanización de nuestro territorio.

Como allí puede verse, destaca la Ciudad Central de la Barcelona de las Rondas, entre los cauces del Llobregat y del Besós, el frente marítimo y la Sierra de Collserola. Los cascos antiguos de la ciudad principal y de los municipios anexionados, junto con la ciudad de Hospitalet, están amalgamados por la cuadrícula del ensanche, rodeada por las tramas suburbanas históricas y los polígonos residenciales de los sesenta.

Hacia el sur, la presencia del Delta del Llobregat, plataforma logística de Barcelona, con el puerto, al Zona Franca y el Aeropuerto, muy próximo a la ciudad de El Prat. En la inflexión entre el llano y la montaña, los núcleos casi conurbados de Castelldefels, Gavà, Viladecans y Sant Boi, el primero de carácter más residencial, y los últimos más industriales y de servicios.

Al suroeste, sobre la costa, los núcleos urbanos de Vilanova i la Geltrú y de Sitges, con importantes crecimientos en sus territorios derivados de la entrada en servicio de la Autopista del Garraf.

En el interior, el singular territorio del Alt Penedés de alto valor agrícola (denominación de origen) de ocupación dispersa, alrededor del núcleo compacto de su capital, Vilafranca; o también de disposición lineal a lo largo de la riera de Riudebitlles.

Tanto en la Sierra del Garraf como en la del Ordal, que integran el tramo más sur de la Serralada del Litoral, aparecen importantes extensiones de “urbanizaciones” de vivienda unifamiliar, débilmente ligadas con las carreteras principales, sobre un soporte orográfico fuerte y de alto valor paisajístico y medioambiental.

Volviendo al valle del Baix Llobregat, los núcleos en el margen derecho del río, al pie de la Serralada, de carácter industrial (Martorell, Sant Andreu de la Barca, Pallejà...) o del margen izquierdo (Molins de Rei, Sant Feliu, Sant Just, Esplugues) ya conurbadas entre sí, y con la ciudad de Cornellà, junto a la Ciudad Central de las Rondas.

En el interior, en posición central entre los valles de los dos ríos principales, destacan con claridad las dos grandes ciudades de Terrassa i Sabadell, de tamaño poblacional similar, cercano a los doscientos mil habitantes, de larga tradición en la industria textil, y pertenecientes a dos cuencas fluviales, que articulan dos subsistemas urbanos diferentes. Por una parte, el de la riera de las Arenas, desde Matadepera y Terrassa hasta Rubí y Castellbisbal, de abundante presencia industrial. Por otra, el del Ripoll, desde Castellar y Sabadell, a Barberà-Badia, Cerdanyola y Ripollet; con importantes polígonos industriales en su margen izquierdo.

Al norte de la Sierra de Collserola, parque metropolitano central, aparece aislada a la salida del túnel la ciudad residencial y de servicios de Sant Cugat del Vallès, en la que destacan la extensión de los crecimientos residenciales de baja densidad de inicios del pasado siglo, (urbanizaciones de las Planas, Valldoreix y Mirasol) y los desarrollos más recientes, muy próximos al corredor constituido por el ferrocarril Papiol-Mollet y la autopista (antigua B-30) que polariza modernas actividades productivas y de los servicios.

Hacia levante, aparece el subsistema denominado del Baix Vallès, junto al cauce del río Besós, y entre las rieras de Caldes, Tenas y Congost, con Mollet como núcleo principal, cuya configuración compacta destaca frente a la dispersión de urbanizaciones residenciales y polígonos industriales del Vallès Central. Sobre el eje de la carretera hacia Vic y junto al Congost, rodeada por crecimientos residenciales dispersos y formaciones industriales a lo largo de aquella, aparece la ciudad de Granollers, capital de la antigua comarca, de importante carácter industrial y de servicios.

Más hacia el norte, en el inicio de las estribaciones montañosas, se encuentra el núcleo de La Garriga, y los asentamientos residenciales de baja densidad entorno a los cascos urbanos de Caldes de Montbui, l'Ametlla del Vallès, etc. que se extienden hacia el este por la falda del Montseny; y sobre el ferrocarril y la autopista hacia Francia, los núcleos industriales de Cardedeu y Sant Celoni, muy cercano ya al límite de provincia con Girona.

Finalmente, la Serra de la Marina, desde el Besòs hasta la Tordera, separa los territorios interiores del Vallés de los costeros de Maresme. Su ladera sur hacia el mar, pero no solamente, ha sido ocupada por urbanizaciones residenciales, sobre un territorio de fuerte orografía y elevado interés medioambiental, más o menos vinculadas a los núcleos urbanos interiores o ribereños.

Entre todos ellos destaca la ciudad de Mataró, con más de cien mil habitantes, como importante núcleo productivo y de servicios, en posición costera central; hacia el norte los núcleos más residenciales y turísticos, y hacia el sur, (Vilassar, Premià de Mar, El Masnou), convertidos en importantes núcleos metropolitanos.

Cierra el círculo territorial descrito entorno a la Ciudad Central, el complejo subsistema urbano formado por el conjunto de las ciudades de Badalona, de larga tradición industrial y marinera, de Sant Adrià del Besòs y de Santa Coloma de Gramanet, que pese a su condición suburbial anterior, han sabido convertirse en renovados asentamientos urbanos de la Ciudad Central metropolitana.[...]

Un planeamiento urbanístico insuficiente

A pesar de la existencia legal en nuestro país, desde la Ley del Suelo del 1956, del planeamiento territorial y de los planes de ordenación supramunicipales, ambos de tipos de planeamiento han sido escasamente adoptados.

En la región urbana de Barcelona, el Plan Comarcal de 1953, en el ámbito de la entonces creada Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y veintiséis municipios –y tras el fracasado intento del Plan Director del Área Metropolitana de 1968– los planes intermunicipales de la comarca de Sabadell, del Baix Maresme, y el denominado Plan General Metropolitano de 1976 han sido la excepción a la ordenación estrictamente municipal. En la situación actual, únicamente este último Plan, que regula desde entonces el planeamiento urbanístico de los veintisiete municipios centrales, determina una ordenación plurimunicipal. Su papel ha sido decisivo, ya que ha permitido salvar en buena parte el llano agrícola del delta del Llobregat o el macizo de Collserola de la ocupación urbana, ha contenido las densidades de edificación, y ha permitido la mejora en cuanto a dotaciones y parques de la ciudad metropolitana central.

En el resto de la región, un total de 86 Planes Generales y de 52 Normas subsidiarias regulan la ordenación urbana del resto de municipios (164 en total).

En el mapa adjunto se recogen simplificadaamente las calificaciones del suelo urbano, del suelo urbanizable y del no urbanizable en la región metropolitana, a partir de los Planes Generales vigentes.

Como allí puede verse, se trata de un complejo mosaico de calificaciones de suelo en relación a etapas legales previstas para su materialización, que es el resultado evidente de la ordenación urbana desde la lógica estrictamente municipal, tratando de incorporar tanto la situación de hecho como las necesidades futuras, pero en la total ausencia de un marco de referencia de ordenación territorial.

Aquellas ordenaciones urbanas generales de cada municipio se desarrollan básicamente a través de los planes parciales o de los planes especiales de reforma interior o de mejora urbana, y del conjunto de instrumentos legales del planeamiento de desarrollo. Como puede verse en el mapa siguiente, en el que se mapifican éstos desde 1956 y se ponen en relación con las transformaciones territoriales metropolitanas recientes, a la complejidad y autonomía del zoning municipal se le suma ahora la fragmentación y heterogeneidad de las operaciones del crecimiento, que al margen de las de ejecución de los sistemas generales (viario, del espacio libre, del equipamiento, etc.) ahora reflejan además la propia lógica inmobiliaria o de la propiedad del suelo.

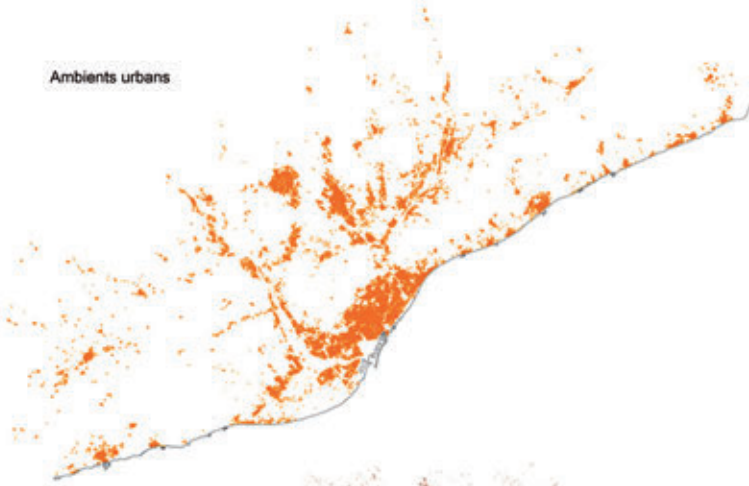
Rasgos sobresalientes del planeamiento urbanístico vigente que si bien reflejan las lógicas socio-económicas dominantes en la sociedad contemporánea –en el marco de una organización administrativa y de una regularización legal concretas– resultan problemáticas desde el interés colectivo en relación a las condiciones que comporta la “nueva territorialidad”.

Los problemas emergentes y las hipótesis de intervención

Frente a la autonomía y fragmentación en el planeamiento municipal, los análisis realizados nos señalan la progresiva integración funcional de los territorios de la región urbana de Barcelona en un único espacio metropolitano, a través del proceso de creciente intensificación de relaciones entre los núcleos iniciales que la



Ambients urbans



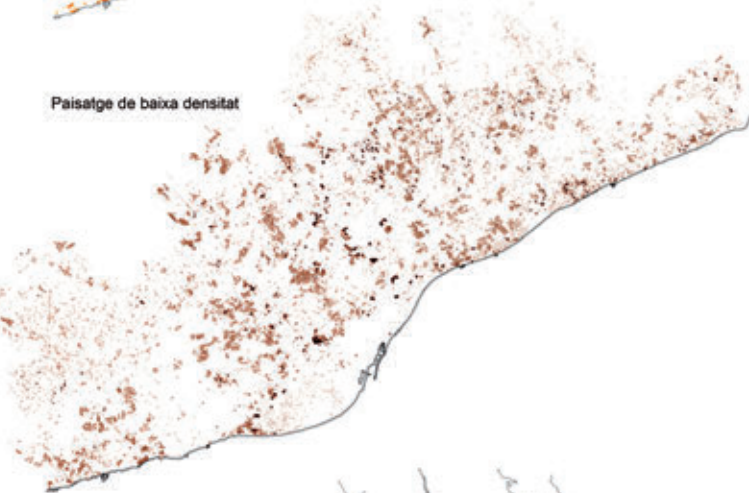
Ripollet



La Llagosta



Paisatge de baixa densitat



Collserola / Cubeta del Vallès



Olesa de Bonesvalls / Vallirana



Escenaris en xarxa



Cubeta del Vallès / B-30



Sant Cugat del Vallès / A-7



conformaron y las nuevas localizaciones de las actividades urbanas, reflejadas en los flujos de una acentuada movilidad en todas las direcciones.

La descentralización selectiva de las actividades productivas, el cambio en el modelo de accesibilidad territorial, el crecimiento urbano discontinuo y disperso, constituyen los rasgos principales del creciente proceso de nueva metropolización, del que se derivan nuevas conductas sociales y estilos de vida, y la emergencia de nuevas modalidades de organización espacial.

Al tiempo que se extiende e integra, la región metropolitana avanza hacia el modelo de ciudad discontinua. Una ciudad diferente, en la que la población, los servicios personales, un aparte importante de las actividades productivas y de los servicios tiende a difundirse por el territorio, rompiendo el viejo esquema metropolitano. Una región urbana hacia el modelo policéntrico, disperso, de morfología heterogénea y múltiple, más débilmente jerarquizada, construida sobre redes espaciales y temporales de geometría variable.

Pero de la propia integración del territorio metropolitano se derivan tanto las potencialidades y oportunidades como los problemas funcionales, formales y sociales relevantes.

Al tratar de dar respuesta a los problemas urbanísticos de las regiones metropolitanas (déficit infraestructural, contaminación medioambiental y despilfarro de los espacios naturales, mercado inmobiliario como filtro social y como localizador de las actividades, obsolescencia de los tejidos urbanos, ineficiencia de la organización espacial de las actividades, etc.), desde los instrumentos propios de la planificación territorial, apuntamos algunas líneas básicas de un proyecto territorial renovado:

a. Frente a la ineficiente disposición espacial de usos y actividades, una reordenación que vertebré y organice más racionalmente el territorio, reduciendo los desplazamientos innecesarios y aumentando las sinergias entre las diversas actividades.

b. Frente a la congestión actual de las infraestructuras viarias y del transporte, que resultan insuficientes en relación a la acentuada movilidad pluridireccional, una mejora de la infraestructura existente (principalmente la de escala intermedia) y especialmente la del transporte público, que permita una localización racional de las nuevas actividades (especialmente las de mayor concurrencia pública).

c. Frente a la progresiva degradación ambiental que supone la insularización y destrucción de los “espacios naturales”, la creación de una red medioambiental, infraestructura incluida, con el objetivo de vertebrar y equilibrar adecuadamente la ocupación territorial.

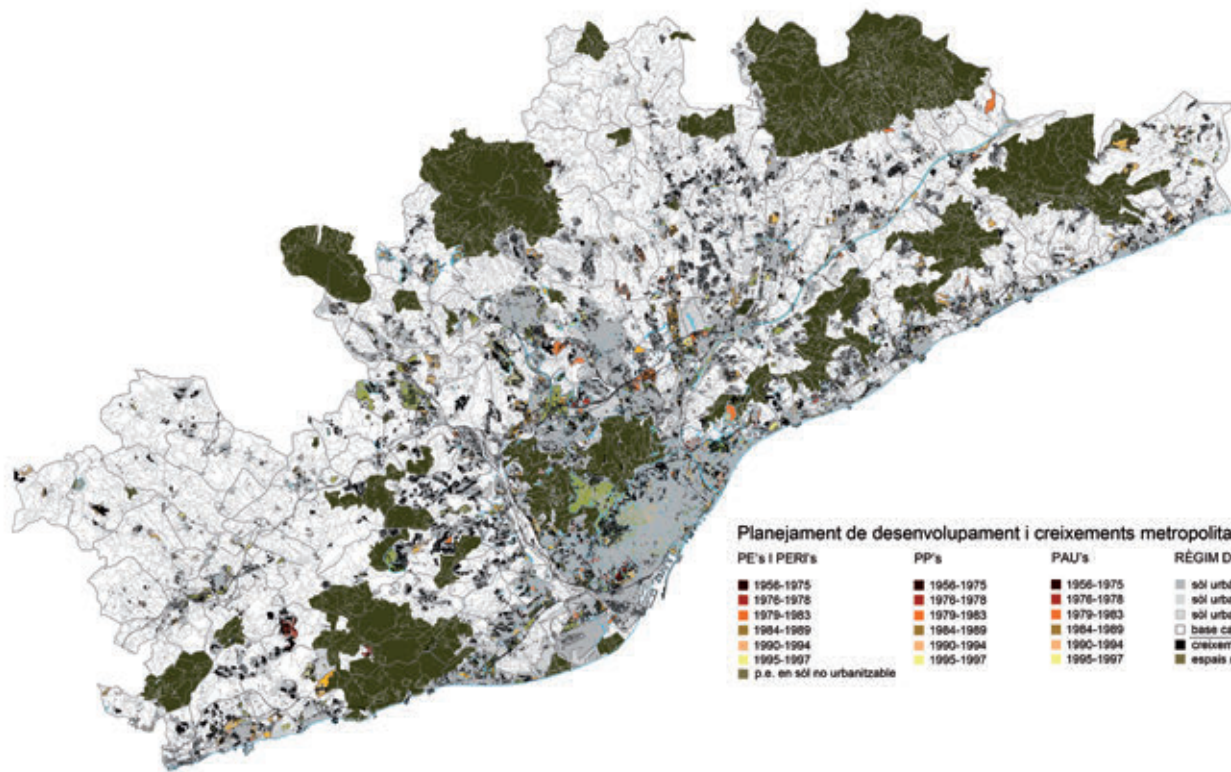
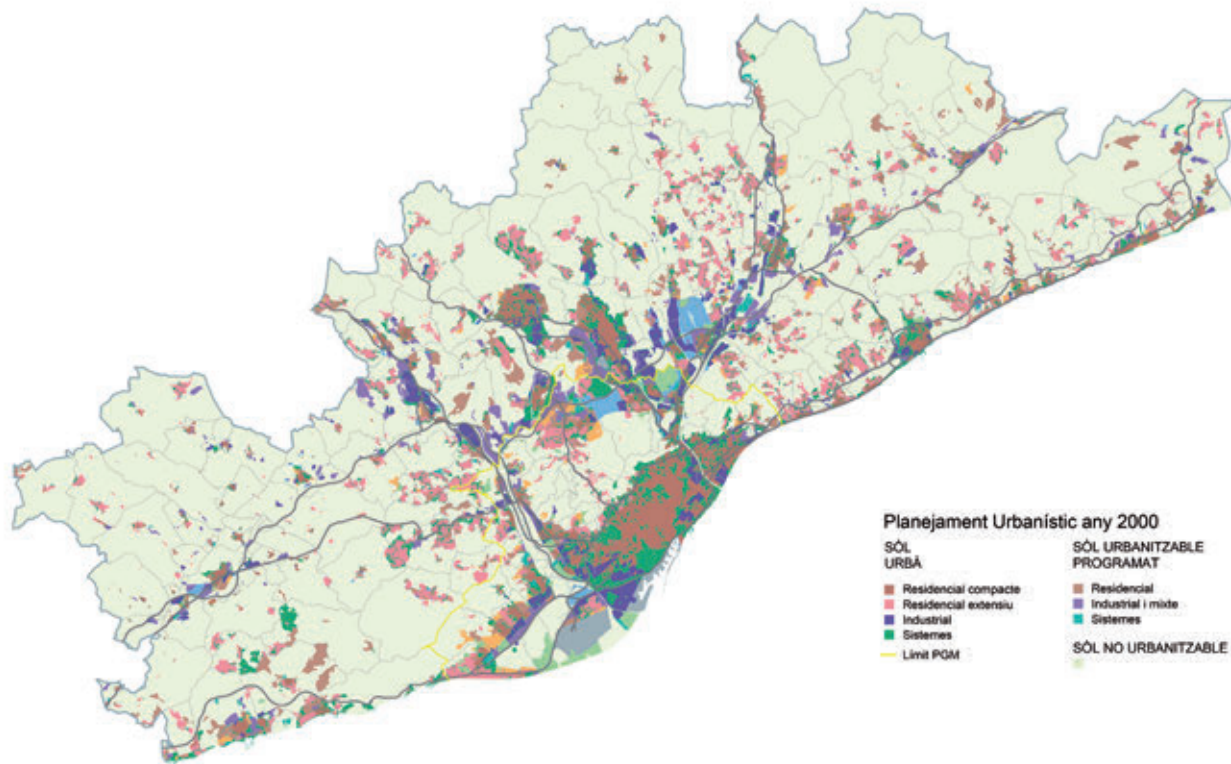
d. Frente a la ausencia de un marco de referencia para el planeamiento territorial, la propuesta de unos esquemas directores sobre los elementos estructuradores metropolitanos y de unas bases cuantitativas del crecimiento y de las necesidades derivadas.

Estrategias e instrumentos de intervención que han de generarse tanto desde la autoridad territorial como desde los propios municipios, en el marco de un necesario pacto de la sociedad civil, para lograr un territorio más eficiente en lo funcional, más equitativo en lo medioambiental y más justo en lo social.



F6 - Planeamiento urbanístico. Ordenaciones municipales

F7 - Planeamiento urbanístico. Planes de desarrollo







PROYECTOS URBANOS BCN

CIUDAD AEROPORTUARIA DE BARCELONA. EL PROYECTO DE UN ENCLAVE METROPO-
LITANO DE CENTRALIDAD 2000-02 // ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MÁRGENES
DE LOS NUEVOS CINTURONES DE BARCELONA 1992 // PROYECTO DEL PASEO MARÍTI-
MO DEL POBLENOU (TRAMO ENTRE CALLES ZAMORA Y FERROCARRIL) 1992 // PLAN DE
USOS DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE PÚBLICA CONCURRENCIA DE CIUTAT VELLA
1990 // PLA ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LA BARCELONETA 1983 // CONTRA-
PLAN DE LA RIBERA 1972

Ciudad Aeroportuaria de Barcelona. El proyecto de un enclave metropolitano de centralidad

BARCELONA // 2000-2002

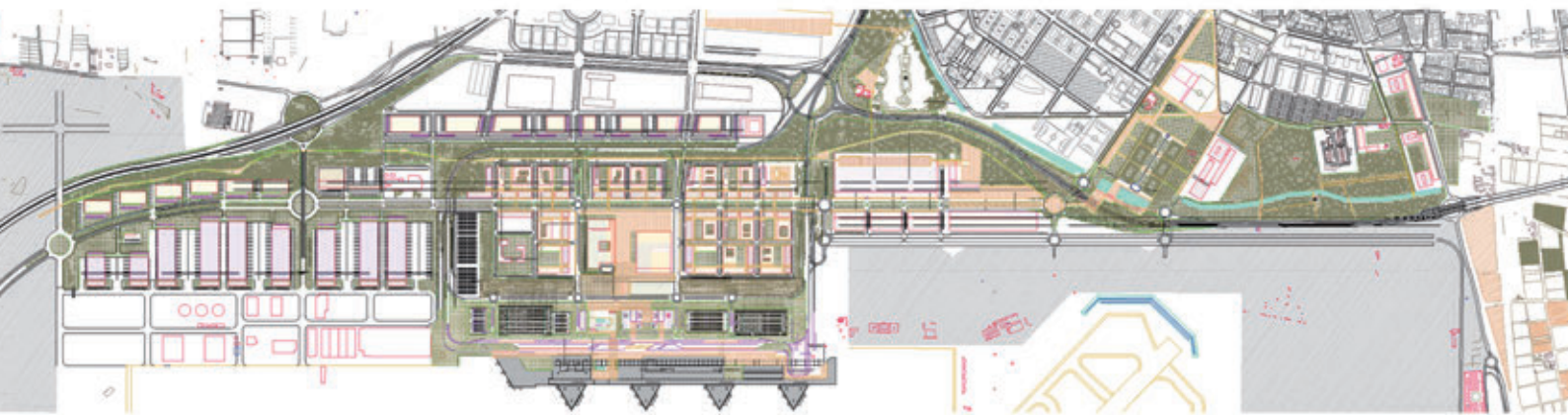
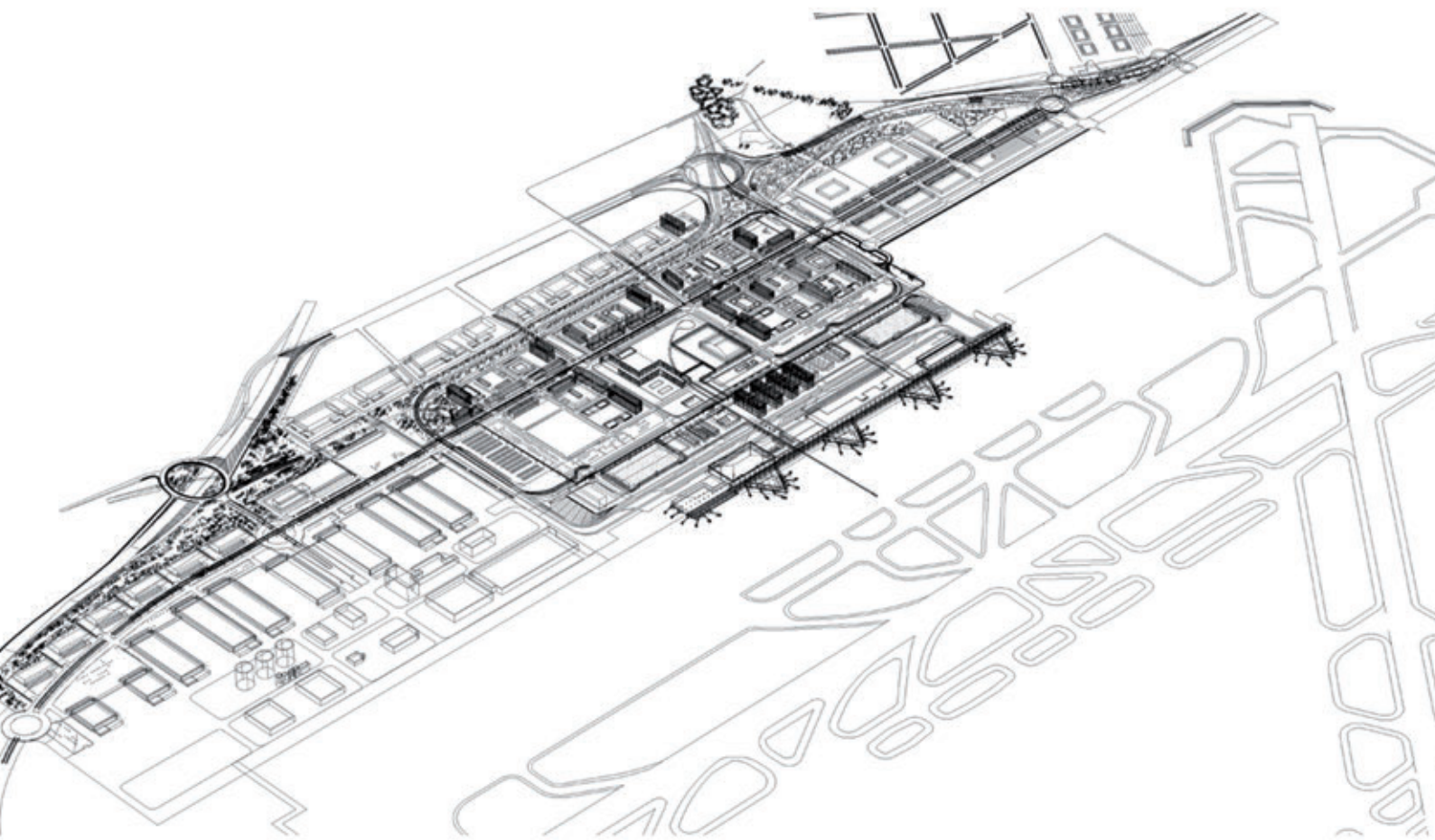
Promotores: AENA (*Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*) // **Fecha del estudio:** 2000-2002 // **Equipo redactor:** *Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV, Daniel Calatayud, Lorena Maristany, Sílvia Mas, arquitectos* // **Colaboradores:** *Jordi Sala, Jonathan Tugores, arquitectos; Tania Coll, estudiante de arquitectura; Rosa Vergés, asistente administrativa.*

El Esquema de Ordenación Urbanística trata de ser la concreción en términos de planeamiento urbanístico del vigente Plan Director del Aeropuerto de Barcelona, que como planificación sectorial de carácter aeronáutico había sido aprobado por el Consejo de Ministros con anterioridad. Como Esquema Director, ha sido el punto de partida para su desarrollo a través de diversos planes parciales y proyectos de urbanización ya no realizados por nosotros, en el marco del denominado Plan Barcelona de AENA.

Se trata de un ejercicio de proyectación urbanística de una nueva estructura urbana compleja y novedosa, que como proyecto de ciudad aeroportuaria total de nueva planta anexo a un aeropuerto existente y en funcionamiento, hasta entonces no era conocido anteriormente y que fue denominado "modelo Barcelona" por los expertos internacionales.

Su rasgo específico ha sido el del proyecto urbanístico de unas grandes instalaciones aeronáuticas en un momento de incertidumbre respecto a los trazados definitivos de las previstas infraestructuras de transporte metropolitano (Tren de Alta Velocidad, Ferrocarril de Cercanías, etc.) y a la demanda de suelo o de techo de los diversos usos y actividades que ha de configurar la futura ciudad aeroportuaria.

Ello ha supuesto poner el énfasis en los aspectos territoriales y medioambientales, así como en las relaciones con las tramas urbanas próximas, o con las propias instalaciones aeroportuarias existentes, de manera que, la nueva estructura urbana diseñada, además de tener un sólido anclaje territorial, pueda ser un soporte eficiente y flexible para el conjunto de actividades previstas, en un proceso de desarrollo espacio-temporal que ha de ser compatible con el funcionamiento del aeropuerto existente, que se concretará a corto y medio plazo.



Ordenación Urbanística de los márgenes de los nuevos Cinturones de Barcelona

BARCELONA // 1992

Promotores: Instituto Municipal de Promoción Urbanística (IMPUSA) // **Fecha del estudio:** 1992 // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU // **Colaboradores:** Josep M^a Vilanova, arquitecto; Emili García, economista; Mercé Tatjer, geógrafa; Joan Costa, sociólogo, del Equipo de Asesoramiento para la Rehabilitación de Vivienda (EARHA), y Asesoría Jurídica del Departament de Dret Administratiu de la Universitat Pompeu Fabra.

182

La apertura de los Cinturones viarios de Barcelona es consecuencia de un largo y extenso proceso de diseño y construcción en la periferia urbana, con las importantes repercusiones en el funcionamiento y en la forma de la ciudad.

La relación establecida entre la variada configuración espacial de los tramos de la vía y la diversidad de situaciones morfológicas entre márgenes urbanos vacíos, y espacios intersticiales plantea un problema proyectual complejo de sistematización formal y funcional de los bordes de los nuevos ejes viarios, en un intento de vertebrar las áreas periféricas, tanto desde los requerimientos de la estructura urbana global, como desde las capacidades de los fragmentos de suelo, “sobrantes de vial”, localizados a lo largo de su recorrido.

La reordenación urbanística de la franja urbana afectada se justifica por razones de diversa índole. En primer lugar, el proyecto y construcción por tramos de los cinturones ha sido realizado a partir de “proyectos de trazado” de la legislación sectorial de carreteras, y por tanto, formalmente al margen del planeamiento urbanístico. Por otro lado, la dimensión cultural de la obra pública en nuestra sociedad hace necesario abordar cuidadosamente la configuración resultante de estos nuevos elementos urbanos a través de operaciones de ordenación y de diseño urbano que, partiendo de una concepción lo más unitaria posible sean, no obstante, capaces de resolver al mismo tiempo los requerimientos funcionales y formales de cada sector urbano por el que atraviesan.

Se hace pues necesario abordar la reordenación urbanística de una franja territorial de anchura variable a ambos lados de los nuevos cinturones que resuelva las nuevas alineaciones y rasantes del tejido urbano generados por su construcción, que permita el correcto desarrollo de la urbanización y edificación en sus márgenes, y que ajuste –por haber sido realizados de manera diferente a la contemplada por el planeamiento vigente (PGM-76)– la zonificación de los usos del suelo y las actividades a la nueva realidad.

Ref. Bibliográfica: “Márgenes e intersticios. La ordenación de los bordes de los nuevos cinturones de Barcelona”, A. Font, Revista *Quaderns d'Arquitectura y Urbanisme*, nº 193, pp. 112-119, COAC, Barcelona 1991.



Proyecto del Paseo Marítimo del Poblenou (tramo entre las calles Zamora y Ferrocarril)

BARCELONA // 1992

Promotores: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo // **Fecha del proyecto:** 1992 // **Equipo redactor:** Taller de Arquitectura y Urbanismo, TAU // **Colaboradores:** Ana M^a Castañeda, José I. Castaño, Toni Gironés, Joan C. Sallas, Antonio Sánchez-Fortuny, arquitectos; Jordi Ardevol, aparejador; Antonio Solanas, delineante.

184

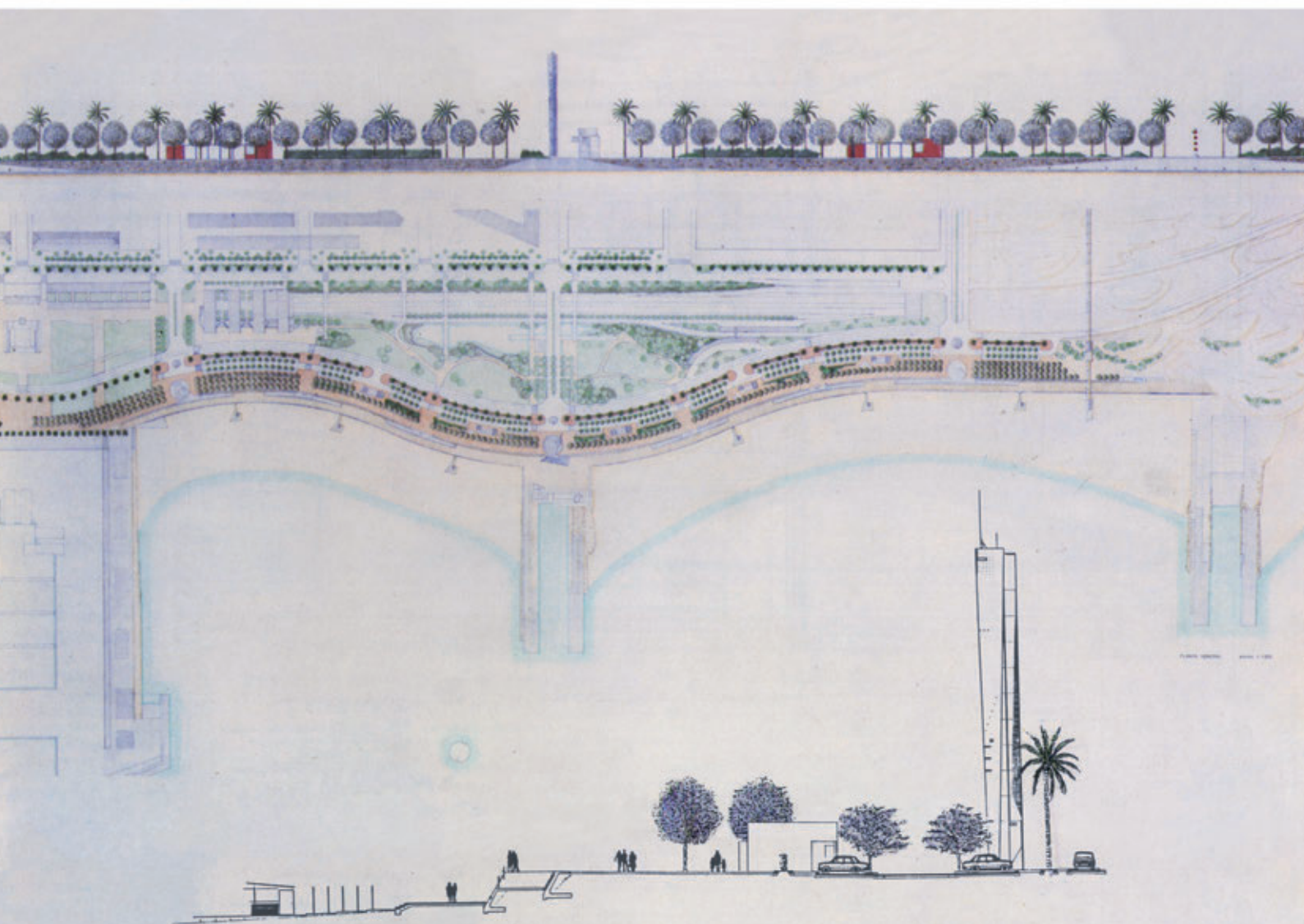
Dentro del denominado “Convenio para la recuperación de la fachada marítima de Barcelona” entre el entonces ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) y el Ayuntamiento de Barcelona, el proyecto aborda la configuración del Paseo Marítimo desde el previsto puerto deportivo hasta el espigón de la calle del Ferrocarril.

El Cinturón del Litoral, como vía arterial deprimida en su paso por buena parte del frente de levante de la Ciudad, cuenta con dos vías superficiales de servicio. Desde la más próxima al mar, y a lo largo de ella, se organiza el paseo de una longitud aproximada de un kilómetro, entre el puerto y el nuevo parque del Poble Nou, construido sobre la traza del Cinturón.

Desde el punto de vista proyectual, se plantearon dos cuestiones básicas para la construcción del proyecto. La primera fue la de la sistematización de la sección del paseo, para el que se contaba con una banda de una amplitud próxima a los sesenta metros desde la citada vía de servicio hasta la arena de la playa. La opción fue dividirla en tres tramos: un aparcamiento en doble batería, un “paseo de invierno” de dieciocho metros de amplitud, donde se localizaban los pequeños edificios dedicados a la restauración, y una banda final de doce metros, que incluía las rampas de comunicación entre la parte alta y éste, como acera pavimentada de paseo y acceso a la arena.

La otra cuestión fundamental era la relación transversal del paseo y la trama urbana existente al otro lado de la vía arterial deprimida, es decir la nueva Villa Olímpica y el ensanche Cerdà y su materialización en Poble Nou. La conexión viaria sobre la autovía estaba garantizada a través de los puentes, prolongación de las tres calles configuradoras de las “superillas”, distantes cada cuatrocientos metros entre sí.

Pero la conveniencia de que, a pesar de la dificultad derivada de la rasante transversal en esta zona entre la ciudad y el frente marítimo, pudiera percibirse desde aquella el frente de mar, hizo que se propusieran unas luminarias singulares, de veintitrés metros de altura, cuyo diseño definitivo realizó el diseñador Antoni Roselló.



MOPU

PASEO MARITIMO DEL POBLE NOU BARCELONA — TRAMO CALLE ZAMORA — CALLE FERROCARRIL

Convenio para la recuperación de la fachada marítima de Barcelona

VALGORDIO

Planos de Arquitectura y Urbanismo

1982

Edificios, Puentes, Jardines, Mobiliario, etc.

Plan de Usos de los Establecimientos de Pública Concurrencia de Ciutat Vella

BARCELONA // 1990

Promotores: Ajuntament de Barcelona // **Equipo redactor:** Antonio Font, director; Josep M^a Vilanova, Mercè Tatjer, Emili García y Joan Costa, Equip EARHA.

La Ciutat Vella de Barcelona, tanto por su condición de ser el asentamiento más antiguo de la ciudad, como por su papel funcional de centro direccional de su Área Metropolitana, es el lugar de mayor concentración de los denominados administrativamente "establecimientos de pública concurrencia".

186

Éstos son aquellos establecimientos que por su papel de prestación de servicios tienen la condición de ser accesibles al público en general. Entre ellos están los establecimientos destinados a la hostelería (hoteles, pensiones, fondas...), a la restauración (restaurantes, cafeterías, bares...), además de otro tipo de servicios (deportivos, comerciales, para el ocio...).

La densidad de establecimientos de esta naturaleza en el tejido urbano de Ciutat Vella ha comportado desde hace tiempo ciertas disfunciones o patologías derivadas de su utilización intensiva, en la que las actividades legales y regladas como la residencia y los servicios públicos se ven afectadas por otras ilegales o irregulares como la prostitución, la droga, etc. y de los efectos derivados de su utilización (ruido nocturno, suciedad, inseguridad,...).

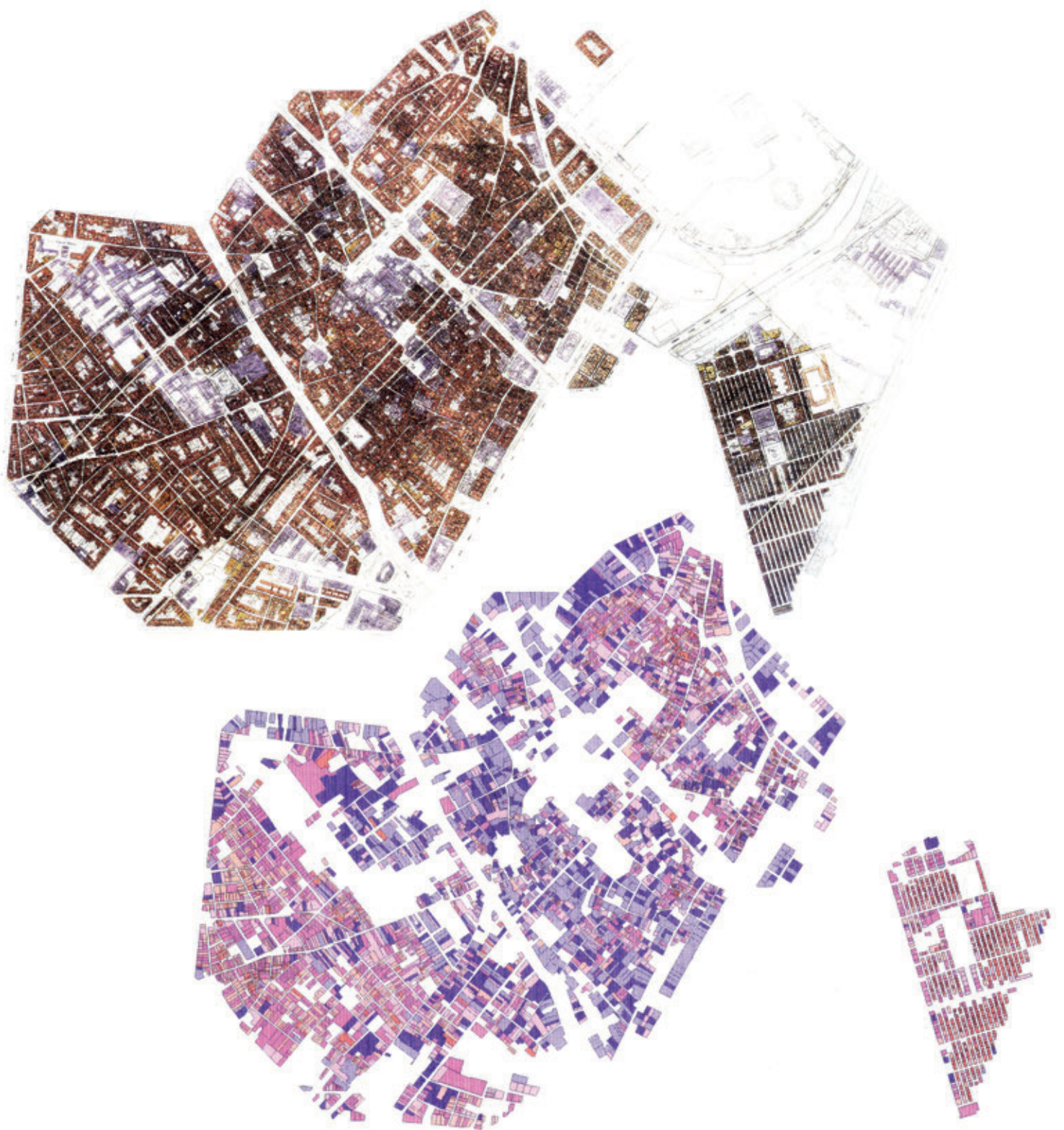
Una problemática por tanto creciente y compleja, en el que se mezclan problemas de naturaleza diversa, desde la asistencia social a la ordenación urbanística de estas actividades.

Desde la regulación urbanística, el problema estaba sobretodo centrado en la compatibilidad entre usos para una adecuada convivencia ciudadana y en la cualidad ambiental del espacio público (calles y plazas) en relación con el uso intensivo de aquellos establecimientos y su impacto exterior.

Así, la frecuente presencia de pensiones, tanto legales como sobretodo ilegales, junto o en los propios edificios residenciales, ponía la necesidad, más allá de una regulación sectorial más estricta de la actividad, de pensar en las condiciones de las edificaciones afectadas, tanto en términos de su estado de conservación, como de sus condiciones de asoleo, ventilación, accesibilidad, etc. así como sobre las distancias mínimas de su localización respecto a algunos equipamientos públicos o dotaciones (Escuelas, Iglesias, plazas...).

De igual manera, la concentración de bares y restaurantes en algunas calles del Distrito, aconsejó establecer, además de las de su propia regulación sectorial de la actividad, unas condiciones propiamente urbanísticas, como la de la distancia mínima relativa para su localización, evitando las disfunciones derivadas de su excesiva concentración (ruidos nocturnos, suciedad, tránsito...) así como reiterar los requisitos arquitectónicos (espaciales, en cuanto a las instalaciones...) para su correcto funcionamiento.

La aprobación municipal del Plan y su adecuada gestión, supusieron, durante algunos años, poner orden y un positivo control de este tipo de actividades en la Ciutat Vella, hasta que el desbocado incremento del turismo y una gestión urbana progresivamente más neoliberal, además de las posibles insuficiencias del propio instrumento urbanístico, lo hicieron cambiar.



Pla Especial de Reforma Interior de la Barceloneta

BARCELONA // 1982

Premio Nacional de Urbanismo 1983 (Planes de Reforma Interior)

Promotores: *Ajuntament de Barcelona* // **Fecha del proyecto:** 1982 // **Equipo redactor:** *Manuel de Solà-Morales, Antonio Font, Mercè Tatjer, Ignacio Paricio y Josep M^a Vilanova, arquitectos* // **Colaboradores:** *Miquel Domingo, Oriol Clos, Josep Parcerisa, arquitectos.*

188

El Plan Especial de Reforma Interior trata de afrontar los principales efectos negativos que han ido acumulándose y constituyen la contraimagen deteriorada de un barrio que, en cambio, mantiene una vitalidad como uno de los más característicos de la ciudad.

Su marginación residencial era consecuencia de las barreras físicas existentes entre el barrio y el centro urbano, por el deficiente desarrollo o tratamiento de los elementos de conexión.

Por ello se hace necesario la reordenación del llamado Paseo Nacional (hoy Joan de Borbón), ampliando su sección y abordando la incorporación de los tinglados como edificios de servicios colectivos, unificando la Plaça de Palau con la cabecera del Paseo.

El otro tema del acceso exterior era el Paseo Marítimo sobre la playa de levante, valorizando una obra descuidada en su diseño, buscando su continuidad hacia el Poble Nou, y tratándolo como un elemento también propio del barrio, cambiando su entonces efecto muralla. La utilización intensiva de todo este litoral para instalaciones deportivas ligadas a un frente edificado de escuelas e institutos sería un elemento vitalizador, resolviendo su perímetro como fachada del Paseo.

Se propone el vaciado de las dos manzanas centrales (la de la Plaça dels Boters y la del antiguo Cuartel de Caballería), para la creación de un Parque Central de suficiente tamaño y posición baricéntrica, compensación de las estrechas calles residenciales características del barrio.

Una estrategia pues de refuerzo del perímetro con equipamientos y servicios, y de esponjamiento interior, desde la interpretación actual de la trama viaria. A partir de esto, se plantea la extensión del barrio con nuevas piezas de suelo, de anterior uso industrial, que en su paso a la iniciativa pública, permitirá la construcción de nuevas viviendas, operación clave para la rehabilitación residencial.

El objetivo central para la recuperación integral del barrio, sería la reconversión de los “quarts” de casa en “mig”, para darles una superficie aceptable, reponer carpinterías y revocos, modernizar instalaciones y elementos comunes de los edificios, etc, realojando así en el propio barrio a los usuarios de las viviendas afectadas.



“Contraplan de la Ribera”

BARCELONA // 1972

Concurso para la “Recalificación del Sector de Poble Nou lindante con el mar, con el objeto de promover la modificación del Plan Comarcal” (1er premio)

Promotores: *Asociaciones de Vecinos, Propietarios, Comerciantes e Industriales del barrio de la Ribera; Casino Alianza del Poble Nou; Amigos de la Ciudad; Colegios Oficiales de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras, Ciencias, Ingenieros, Arquitectos y Aparejadores de Cataluña y Baleares* // **Fecha del concurso:** 1972 // **Equipo redactor:** *Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (LUB), Director: Manuel de Solà-Morales.*

190

La convocatoria del Concurso respondía a la preocupación sobre las posibles consecuencias sociales y patrimoniales para el sector público de la amplia remodelación propuesta por La Ribera S.A. (225 ha), para la realización en el frente marítimo del Poble Nou de una marina de lujo diseñada por el reconocido arquitecto Bonet Castellana.

Desde una posición crítica frente a la especulación capitalista, el trabajo desarrolló un análisis de nuevo cuño del sector en estudio, sobre los mecanismos de producción de ciudad, de la implantación de las actividades y de la transformación urbana, y su relación con la intervención urbanística, así como la propuesta de instrumentos específicos que tratarán de superar la simple visión remedial de la carencias urbanas.

La exploración sobre los sistemas de organización morfológica existentes en la zona y sobre los procesos detectados, permite situar la respuesta al problema planteado en clave teórica de amplio espectro, estableciendo una interpretación general y operativa para la zona.

En estrecha relación entre análisis y proyecto se establecerán y aplicarán unos procesos inductores de tres tipos de transformaciones (de ordenación, de calificación y de estructuración) con contenidos e instrumentos específicos.

En su conjunto, el trabajo presentado no solo contribuyó a enriquecer el conocimiento urbanístico sobre el sector y sus posibles oportunidades y alternativas de transformación, sino también a proporcionar modelos orientativos sobre los instrumentos más adecuados para influir en los procesos en curso.

Ref. Bibliográfica: *Barcelona, remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*, Manuel de Solà-Morales, Joan Busquets, Miquel Domingo, Antonio Font, José Luís Gómez-Ordóñez, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1974; Antonio Font “Hacia una teoría estructural de la forma urbana y su proyecto”, en “Homenatge a Manuel de Solà-Morales”, *UR; Papers* 03/2012, pp. 59-60.



ESTRUCTURA ACTUAL DE LA ZONA SEGUN PROCESOS DE ORDENACION

A. PROCESOS DE ORDENACION

Se instrumentan por Vía Firme y Rodadura

- PASEO MARITIMO
- BACH DE RODA
- CARLOS I
- CATALANA / MINA
- DIAGONAL- PEDRO IV (6)
- P COLON- P PALACIO (8)

— Alineaciones

• • Paseo Marítimo

B. PROCESOS DE CALIFICACION

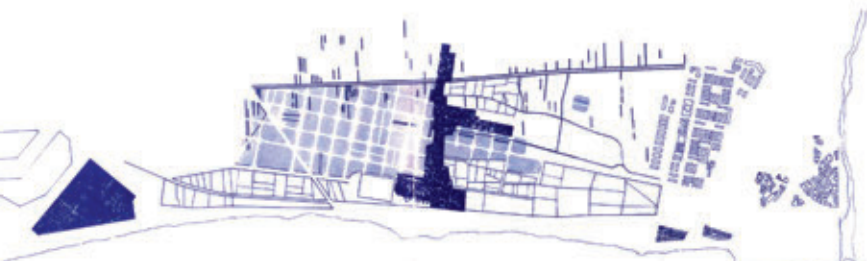
Actúan por el entorno por difusión. Contiene un proceso de ordenación (A) y una actuación física concreta

- GRUPO RESIDENCIAL BOGATELL (3)
- ACTUACION POLICLINICO (1)
(Facultad Medicina- residencias- servicios)
- AMPLIACION PARQUE CIUDADELA (7)

↳ Efecto difusor
de la actuación

• • Equipamiento urbano

• Centrales de
Servicios urbanos



SISTEMAS DE ORDENACION MORFOLOGICA DE LA ZONA

C. PROCESOS DE ESTRUCTURACION

Actúan por inducción a través de la generación de infraestructura y de provocar encadenamiento procesos de tipo (B) y (A)

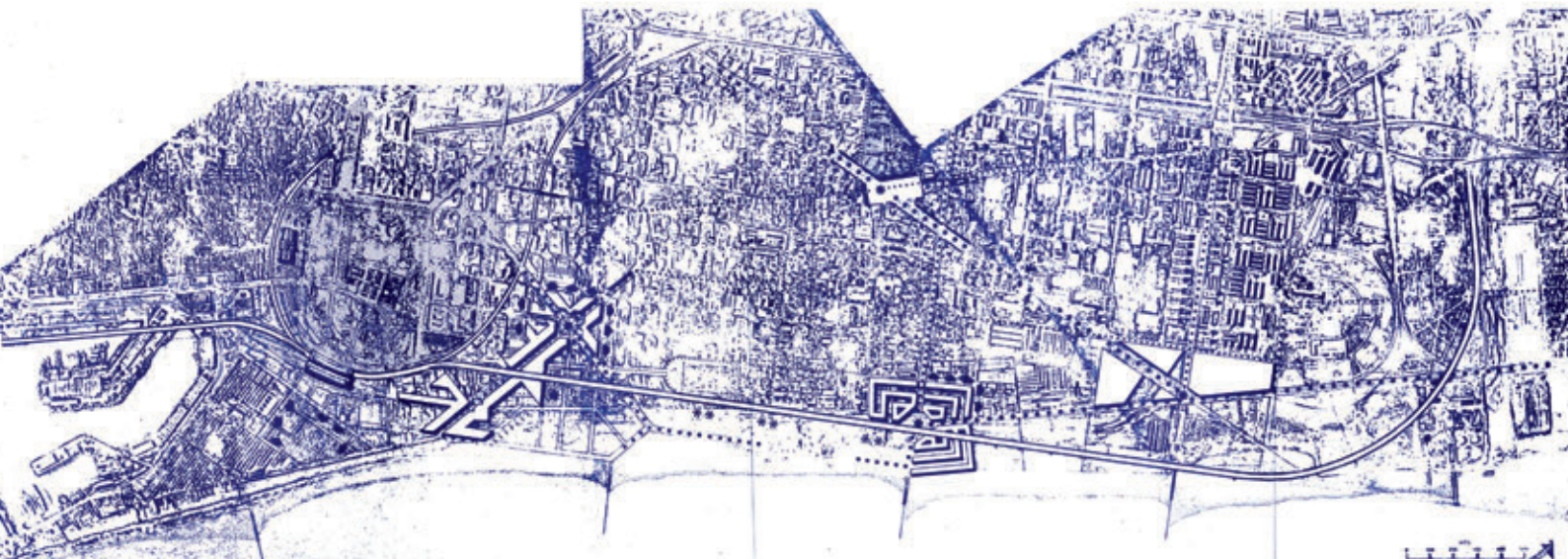
- CINTURON LITORAL
- "PERA"
- ESPRONCEDA- BILBAO (5)
- GRUPO RESIDENCIAL BACH DE RODA (4)
- CENTRO RECALIFICACION DIAGONAL (2)

• Centro

— Efecto inductor de la
actuación estructurante

• • • Directrices predominantes

• Directrices de
Organización urbana





Repensar BCN: hacia un urbanismo para la crisis



Suplemento de Análisis Económico de El Periódico.

27 de Marzo de 2012, pp. 12-13.

En el contexto de crisis económica y de las administraciones públicas, es necesario preguntarse sobre la validez del 'modelo Barcelona' y analizar cuáles deben ser los principios para un futuro urbanístico socialmente más justo, medioambientalmente más equitativo y funcionalmente más eficiente.

Barcelona, como otras regiones urbanas mediterráneas, padece desde algún tiempo la grave crisis económica que sufren especialmente algunos países del sur de Europa (Portugal, Italia, Grecia y España, conocidos por el acrónimo PIGS), consecuencia de las exigencias del sistema financiero internacional y de las prioridades de las políticas neoliberales respecto al saneamiento de su deuda soberana.

En nuestro país, esta crisis adquiere especial gravedad, con el estallido de la burbuja inmobiliaria y la banalización turística –las dos actividades básicas para su frágil estructura económica– con sus consecuencias respecto al paro, la progresiva debilitación de la asistencia social conquistada por el Estado del bienestar, y la generalizada disminución de los recursos públicos, especialmente de las endeudadas Administraciones locales, en buena medida dependientes de los ingresos por aquellas actividades.

En la región urbana de Barcelona en particular, además del incremento del paro, la dificultad creciente en materia de vivienda y de infraestructuras, el aumento de la segregación social y de la degradación de los barrios y sectores de una ciudad de rápido envejecimiento, necesitados de su rehabilitación y mejora, serían los problemas urbanísticos dominantes en el marco de una progresiva integración metropolitana.

Pero a las dificultades señaladas para el desarrollo urbano y la gestión urbanística, se une también la crisis del modelo de ciudad, de los principios y las ideas de cómo habría de ser la ciudad metropolitana del siglo XXI, y la evidencia de la necesidad de establecer unas prioridades para tratar de resolver los problemas pendientes, aprovechando las oportunidades que se derivan de las propias características de nuestra región urbana en un mundo globalizado.

Si miramos a nuestra historia reciente, con la restauración de los ayuntamientos democráticos a finales de los años 70 y principios de los 80 del siglo pasado, las Administraciones municipales y autonómicas –también en periodo de crisis económica, pero de protagonismo del sector público– fueron capaces de transformar unas ciudades deficitarias dotándolas de zonas verdes y equipamientos de diverso rango, de transporte público y de servicios, hasta entonces casi inexistentes.

Mayor calidad urbana

El llamado modelo Barcelona de transformación urbana, extendido a otras ciudades de su región y del resto del país, ahora en crisis, pero antes internacionalmente reconocido, fue capaz de conseguir un incremento notable de calidad urbana, a partir del análisis de la realidad existente, y formular desde allí, con la participación de los grupos sociales afectados, las necesarias transformaciones, desde las más pequeñas a las de mayor dimensión, pero siempre tratando de que cada intervención contribuyera a la mejora del conjunto de la ciudad.



Naturalmente, el proceso no estuvo carente de problemas, tanto respecto a los beneficiarios reales consecuencia de algunas de las actuaciones, como en el terreno de la inversión pública y la gestión urbanística, pero sería injusto no reconocer el empuje y la capacidad de dirección del sector público en el proceso y los resultados entonces alcanzados.

Casi dos décadas después, en el contexto de la actual crisis económica y de las Administraciones públicas, parece necesario preguntarse sobre la validez actual de aquel modelo de ciudad y de gestión urbanística, y cuáles debieran de ser los principios y prioridades de un urbanismo para la crisis y para más allá de su duración temporal, a causa de los cambios estructurales irreversibles que de ella se derivan.

Aunque no podamos admitir la aplicación a ultranza del dogma neoliberal de la prioridad del rescate de la deuda frente a las necesidades reales de crecimiento y mejora, es bien cierto que, tampoco urbanísticamente, podamos vivir por encima de nuestras posibilidades en cuanto a la creación de infraestructuras, equipamientos o dotaciones no estrictamente necesarias para resolver los déficits y mantener el desarrollo, y, por tanto, el establecimiento de prioridades y la administración racional de los recursos parecen imprescindibles.

Si bien la incertidumbre forma parte de nuestra actual realidad, y nadie puede arrogarse tener la absoluta seguridad respecto a los objetivos y los instrumentos de intervención más adecuados, a la luz de las etapas en las que se produjo un desarrollo urbanístico de mayor calidad, sí parece poderse enunciar algunos principios para intentar superar la actual crisis y sentar las bases para un futuro urbanístico socialmente más justo, medioambientalmente más equitativo y funcionalmente más eficiente.

194

El primero de ellos sería que las iniciativas, proyectos y políticas de intervención más adecuadas deben nacer del estudio en profundidad de las realidades presentes, de la evaluación de sus necesidades y oportunidades de intervención, frente a la lógica de la promoción inmobiliaria de intervención en la ciudad a través de proyectos de operaciones autónomas o ensimismadas, ajenas a la realidad que las envuelven y sin contribuir a la mejora general de la ciudad.

Después, que frente a una concepción del urbanismo como suma de grandes proyectos, o de generación/respuesta a grandes eventos propia de otros momentos de nuestra historia reciente, en condiciones económicas, sociales y políticas diferentes –y sin negar la conveniencia de que las ciudades dispongan de una cartera de proyectos para una mejor coyuntura–, se impone la necesidad de un urbanismo regenerador de la ciudad y del territorio, de intervenciones de rehabilitación o de renovación puntual de las diversas tramas y elementos deficientes, y de políticas e instrumentos adecuados a este fin.

Es esta una discusión importante sobre los objetivos y las modalidades de la gestión urbanística más adecuadas a la situación actual, que nos parece imprescindible para la configuración de la agenda y el programa urbanístico. Ciertamente, la sugerida sería una modalidad de administración urbanística menos vistosa y de difícil inauguración oficial, por su carácter difuso o poroso extendida por la ciudad, pero seguramente más efectiva social y urbanísticamente en una situación como la actual.

Azuzados por la crisis, en un estadio de mayor conciencia social y económica, y en el marco de una ciudad real, cada vez más extendida e integrada por polaridades y centralidades diferentes, con niveles de metropolitaneidad diversos,

pareciera que deberíamos introducir nuevos requerimientos para la defensa y la mejora de la calidad de nuestras ciudades metropolitanas, con el objetivo de combatir los efectos negativos de la crisis.

Consumo energético

Por una parte, la incorporación de ciertas medidas en el diseño y construcción, o en la regeneración del espacio público y de los edificios públicos y privados, como la racionalización en el consumo y suministro de las energías existentes (agua, gas, electricidad, etc.) y la búsqueda de fuentes de energía alternativas, aspecto hasta ahora muy poco presente en las intervenciones urbanísticas, que resulta imprescindible ante la gravedad de la crisis, tanto económica como medioambiental. Por otra, la evolución tecnológica producida permite pensar hoy en nuevos instrumentos para una más adecuada gestión de aquellas energías, de la movilidad rodada y el transporte público, del acondicionamiento de los edificios, de las comunicaciones, de la recogida y selección de basuras, etc.

Si bien el paradigma tecnológico está crecientemente presente en el marketing y la gestión urbana, no debiera olvidarse la prioridad de la adecuada configuración espacial de los componentes urbanos y de su estado funcional o de conservación, en la defensa de la calidad de la ciudad, como medio para superar la creciente brecha social, reducir los efectos de la crisis y contribuir a la recuperación del empleo y de la economía del país.





Imagen de Ferran Nadeu / El Periódico

Posicionamientos sobre temas de Barcelona en el Consell Consultiu de Hàbitat Urbà (CCHU) i el seu Comitè Executiu (CE) de l'Ajuntament de Barcelona 2011-2014

Constitució del Consell Consultiu. Acta del CCHU, 14 de desembre 2011.

... "El Sr. Antonio Font manifesta estar il·lusionat pel conjunt d'idees i del paper que pugui desenvolupar el CCHU per ajudar a materialitzar-les. Exposa dos qüestions: 1/ les propostes estratègiques es queden curtes en l'àmbit territorial: cal dibuixar-les per la Barcelona real, que té un àmbit molt superior als 36 municipis de l'AMB. Cal construir un territori metropolità liderat des de Barcelona. 2/ en relació a la qualitat de vida de la ciutadania, cal buscar el límit de suport de l'estructura urbana respecte a l'ús de l'activitat turística. Cal equilibrar l'economia, el turisme i la indústria amb la gent"...

Plaça de Les Glòries. Acta del CCHU, 29 de maig de 2012.

... "El Sr. Antonio Font diu que aprecia l'esforç fet per tal que el document de Posicionament reculli les aportacions de tothom, però que el resultat és una mica eclèctic i que, si volem objectius clars per convocar el concurs, potser enlloc de fer el resum cal plantejar qüestions més específiques. Troba a faltar que es reculli que una de les característiques de Les Glòries és l'alt nivell d'accessibilitat i la intermodalitat en transport públic, que és una condició per explicar la seva centralitat. Així mateix, considera que una de les qüestions més polèmiques del Posicionament és l'ambigüitat dels conceptes de plaça/parc: pensa que Les Glòries forma part del sistema d'espais públics, però no necessàriament del verd. També manifesta que cal fixar criteris sobre el trànsit local i el trànsit de pas, si les vies principals han de ser soterrades, si s'ha d'enderrocar l'anella viària... Finalment es pregunta si els usos i activitats han de ser de rang local. Pensa que està bé el criteri de complir els acords fets amb el veïns, però que tothom és capaç d'entendre canvis si estan correctament raonats, i que, segons la seva visió, a Les Glòries li calen activitats metropolitanes més que no pas locals"...

Reforma de La Diagonal. Acta del CCHU, 18 de juny de 2013.

... "El Sr. Font vol apuntar tres idees. La primera és que l'Eixample té una morfologia ideal per poder assajar mecanismes de redistribució de la mobilitat. El disseny de La Diagonal, que serà tan important per al futur de la ciutat, hauria de ser conseqüència d'una visió de com s'organitza aquesta mobilitat a l'Eixample. En aquest moment hi ha moltes línies d'autobusos i 80.000 cotxes en segons quin tram. Si es pogués redistribuir la mobilitat per l'Eixample... és evident que la capacitat de treballar La Diagonal seria diferent. Per tant un problema prioritari és el problema de la reorganització de la mobilitat de la ciutat. La segona qüestió és que no es tracta només de treballar l'eix longitudinal. Hi ha unes transversalitats que són el resultat de la intersecció de l'Eixample amb la geometria de La Diagonal i es produeixen tota una sèrie d'illes més petites, espais lliures, aproximació a boques de Metro, que han de ser elements singulars a aprofitar en el disseny de la mateixa via. Si resulta que ...hi ha uns eixos que són de transport públic i altres de mobilitat privada, altres poden ser vies verdes que connecten entre sí espais lliures i equipaments. Tot això, quan arriba a La Diagonal està donant a aquest eix longitudinal situacions molt singulars, i també oportunitats molt diferents. Diu que naturalment aquesta primera fase ja està bé el que es proposa, però segurament tot això hauria d'encaixar en un projecte de futur més ambiciós que tingués en compte aquestes singularitats de l'eix"...

Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Acta del CE, 22 d'octubre 2013

... "El Sr. Antonio Font expressa que el planejament urbanístic que el PDU suposa, significa un repte tècnic i polític pel canvi d'escala i pels seus continguts. El pas de l'encara vigent PGM-76 (de 27 municipis) al PDU de 36 municipis constituents de l'Àrea Metropolitana oficial –després de 37 anys de vigència i milers de modificacions puntuals– és una evident necessitat, però no és obvi de quina manera s'ha de fer. Més enllà de la delimitació oficial, s'ha de recordar que la ciutat real és la Regió Metropolitana de Barcelona, tot i que es puguin delimitar nivells diferents de metropolitaneïtat. L'Àrea Metropolitana, a on és més intensa, no baixaria realment dels 70 municipis centrals... tot i partint de l'àmbit dels 36 municipis, s'ha d'entendre la seva delimitació com a flexible, en funció de la variable d'anàlisi o de proposta de que es tracti (espai obert, infraestructures de la mobilitat, noves centralitats...). Respecte al perfil o continguts del PDU, creu que seria un error plantejar-lo com a una nova versió ampliada de l'actual PGM-76 –bàsicament un pla d'ordenació del sòl urbà i urbanitzable– i que s'hauria de reforçar el seu caràcter de Pla Director supramunicipal, sobre els elements que puguin tenir aquesta condició, deixant la regulació urbana per als POUm/s. Un dels continguts principals del PDU hauria

de ser la delimitació d'unes àrees funcionals intermunicipals sobre les quals tindria sentit fer, de manera conjunta, uns POUM/s, el més a prop possible dels administrats, també de geometria variable i amb la necessitat d'abordar sistemes de perequació i de fiscalitat metropolitanes per a la seva millor gestió. Sorgeix la necessitat de mirar a l'estranger (especialment França, Itàlia, Anglaterra, Alemanya...) exemples de plans d'aquesta naturalesa, distingint entre el nivell supramunicipal de les propostes estratègiques i l'ordenació local de nivell intermunicipal per àmbits específics”...

Projecte de Reforma de l'Avinguda del Paral·lel. Acta del CE del 8 d'abril de 2014

...”El Sr. Antonio Font considera que el projecte s'emmarca en la línia d'actuacions d'espai públic realitzades en els darrers trenta anys, però fa tres observacions: 1/ Es sorprèn ja que el projecte no té un encaix general amb la mobilitat i ho justifica en que aquesta pot modificar les decisions del disseny. 2/ Considera que el Paral·lel no és només un eix, sinó que hi ha una geometria espacial variable amb les activitats i trames urbanes del seu entorn. 3/ Demana tenir una doble visió d'actuacions immediates i a mig termini.”...

Projecte Besòs-Litoral. Acta del CE del 29 d'abril de 2014

...”El Sr. Antonio Font diu que el projecte Besòs-Litoral és un bon exemple, interessant i exemplificador del que haurien de ser els (àmbits) dels POUM/s de l'àmbit metropolità per unitats funcionals intermunicipals (Besòs, en aquest cas) derivats del futur PDU. L'estudi presentat conté possibles determinacions estructurals adequades pel futur PDU, així com d'altres de nivell intermunicipal i local per als POUMs, un àmbit dels quals podria ser el Baix Besòs. Respecte a la peça de la Tèrmica, considera que per la seva singular posició geogràfica i configuració física, l'ordenació urbanística de la mateixa no hauria de ser fruit d'una Modificació Puntual del PGM-76 sense la prèvia consideració dels seus possibles programes d'usos i activitats més convenients des de una perspectiva general metropolitana que hauria de definir el (futur) PDU”...

Una Metròpoli de barris. Acta del CCHU del 16 de desembre de 2014

La proposta realitzada per l'Arquitecte en Cap de l'Ajuntament de Barcelona, Vicent Guallart, de considerar Barcelona com una “Metròpoli de Barris” comporta una lectura de la mateixa i una proposta teòrica i operativa de interès, en tant que “el barri”, més enllà de la seva dimensió sociològica, efectivament representa a l'escala humana de la ciutat, a la proximitat dels seus veïns, i a on s'aprecia més directament la qualitat de vida i la possibilitat d'accés als serveis bàsics. Tot i que l'anàlisi s'ha fet des de l'àmbit municipal, com correspon a la seva responsabilitat, en la meua opinió, i sense sortir d'aquell, resultaria insuficient en el sentit de que, la ciutat real, més enllà de divisions administratives –barri, districte, terme municipal– és a més una “Metròpoli de Ciutats” i una “Metròpoli de Territoris”, donada la seva actual estructura espacial, funcional i social.

En aquesta discussió estan compromeses dos qüestions rellevants: Una de caràcter més teòric, respecte a què i com és la ciutat d'avui; una altra, més operativa, sobre els nivells de la seva regulació, intervenció, sobre el seu govern.

La “Metròpoli de Ciutats” (Ciutat de Ciutats), hauria d'atendre a més, els barris no residencials (productius, terciaris i de serveis, del lleure...), els nexes d'articulació entre ells, les àrees d'oportunitat existents o de nova creació, etc. Com unitats funcionals que poques vegades coincideixen amb divisions administratives. És a aquesta escala de ciutat la de la prestació dels serveis públics, les llicències d'activitats i d'edificació, les dotacions públiques per sobre del barri, etc.

La “Metròpoli dels Territoris” (Metròpoli Territorial), d'una ciutat discontinua i dispersa pel territori metropolità, interactiva i autogestionada, incerta i aleatòria, sobre un suport territorial molt heterogeni, en el que les infraestructures de la mobilitat, els espais oberts metropolitans, les opcions de creixement o de localització de dotacions supramunicipals, etc. serien els elements estructurants de la ciutat. És aquesta escala inter o supramunicipal justament la del govern metropolità, la de la gestió dels elements que per les seves naturaleses i característiques estan per sobre de les lògiques i responsabilitats municipals.

En aquesta perspectiva, Barcelona, també en i des del seu terme municipal, hauria de donar resposta a la vegada a les tres dimensions de la seva Metròpoli abans senyalades...





//04

DOCENCIA
DEL URBANISMO

Antoni Font, amic i company de tantes guerres... ara professor *emèrit*, suposo que es tracta d'una jubilació només de les responsabilitats docents, oi?, perquè no sóc capaç d'imaginar-te com un emèrit al marge de l'esdevenir de l'Escola, de la professió i, encara menys, de l'estudi i la intervenció del territori que ha centrat des fa tants anys les teves línies de recerca. Arribat aquest punt, malgrat que en l'actual conjuntura seria més políticament correcte no fer-ho, haig de passar al castellà. Disculpa Antonio, de sobras sé que no es necesario, pero como lo que pretendo decirte lleva asociada una carga vivencial he de dirigirme a ti en castellano, la lengua en que comenzamos a conversar, a dejar fluir ideas, juicios y a estructurar prioridades y compromisos.

Recuerdo nuestro primer encuentro: estábamos en posiciones diferentes, tú eras el delegado de los alumnos de arquitectura, debía ser el año 1968 (curso 1967-68) y yo impartía mi primer curso como profesor ayudante de clases prácticas, con el catedrático Manuel Ribas i Piera. A consecuencia de la situación revolucionaria de la universidad –seguro que no has olvidado aquellos tiempos– sin pretenderlo me encontré como profesor responsable de uno de los grupos de la asignatura de Introducción a la Urbanística. Tú, te expresabas como un estudiante comprometido, con ganas de saber, de “hacer los deberes” para excelente y con una visión de tu futura profesión más vinculada a la realidad social del momento que a aspiraciones creativas desligadas de las necesidades reales. Contribuiste a reafirmarme en que el cambio iniciado años antes en la universidad y en la profesión estaba garantizado.

Poco tiempo después, formabas ya parte del profesorado de Urbanística y, a partir de entonces, fue conformándose un grupo en continuo trabajo: elaborando y llevando a cabo propuestas y proyectos de renovación docente, junto con permanentes reflexiones profesionales. Te acordarás de los nuevos programas y ejercicios que incorporamos a los cursos de Urbanismo I y II, y luego vino el LUB, “Laboratorio de Urbanismo de Barcelona”, con Manuel, Joan, Pepe, las investigaciones, concursos, nuevas teorías, problemas..., y todo ello inmerso en grandes esperanzas.

Tú ya demostrabas el marcado interés, que has mantenido de forma constante en tus trabajos de investigación, por profundizar en el estudio de las causas, relaciones, lógicas y evolución de la ya existente Área Metropolitana de Barcelona. Colaborabas con el equipo que estaba elaborando la revisión del Plan Comarcal de 1953, con la perspectiva de que se convirtiera en un plan metropolitano para Barcelona. Las cosas se complicaron y acabaste dimitiendo junto con otros compañeros; ya se adivinaba que el futuro no sería plácido.

Tu incorporación a la “joven” Escuela del Vallès, de la que llegarías a ser director, dejó su impronta y supuso a la vez la consolidación y la diversificación del Departament d'Urbanisme i Ordenació del

Territori. Conseguiste integrar un nuevo plan para la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo, sin causar descontentos en otros departamentos. Paralelamente, pudiste organizar un equipo para continuar las investigaciones que ya habías iniciado.

Como puedes ver, no hago ninguna referencia al libro que estás preparando, porque creo que otros de nuestros compañeros destacarán, sin duda mejor de lo que yo podría hacerlo, el rigor y la relevancia tanto de tus trabajos como de su recopilación, y, en cambio, he preferido destacar nuestra conjunta formación y compromiso con una docencia y profesión que afortunadamente pudimos iniciar al unísono. Con todo, me satisface que nos dejes esta herencia, este libro, un compendio de tus trabajos y equipo con el que has recorrido este viaje tan interesante y largo, concertando docencia y propuestas de intervención en figuras de planeamiento, proyectos urbanos y...

Antonio, repito, muchas gracias. Verás como la jubilación cambia costumbres, cierra etapas y abre otras, más heterogéneas que no precisan ninguna justificación, te lo dice quien te ha ganado en esta carrera hacia los 70 años. Hasta pronto, ... una forta abraçada i fins a la propera; continuarem fent exercicis per mantenir-nos flexibles físicament i mentalment, mantenint-nos –no sols en aparença– poc vells.

Miquel Domingo Clota

Exprofessor d'Urbanisme y membre del LUB. DUOT. UPC

L'empremta dels cinc membres històrics del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona ha estat gran, amb força matisos i diferències. Davant la ingent etapa fundacional iniciada el 1968, gaire bé mig segle després podem valorar la rellevància de les aportacions efectuades en aquells primers anys. Les formes del creixement urbà ha esdevingut una referència fonamental en la lectura, anàlisi, interpretació i en la projectació del creixement de les nostres ciutats, especialment en els anys que van de les primeres eleccions municipals del 1979 fins a final del segle XX. La influència en l'ensenyament de l'urbanisme ha estat constant des del moment de la primera publicació universitària el 1974. Avui és present a gran part dels cursos introductoris de les matèries d'urbanisme de les nostres escoles.

Amb l'estada d'Antonio Font a Valladolid el curs 1973-1974, la metodologia s'aplica per estudiar aquella ciutat i en surt una magnífica publicació: –Valladolid, procesos y formas del crecimiento urbano– de 1976, publicat l'any següent. Les “Formes” ja corrien soles per l'ampla Castella. Amb els inicis de l'ETSAV a Sabadell-Terrassa, Antonio Font i altres companys del departament es fan càrrec dels ensenyaments d'urbanisme en aquella escola, de la qual poc més tard en seria director, probablement el que l'hi ha donat l'impuls més important, especialment en la gestió de la seva seu definitiva a Sant Cugat. Al Vallès, Antonio Font inicia una nova línia de recerca “metropolitana”, que donarà lloc a un potent grup de recerca amb importants tesis doctorals i altres publicacions de treballs de recerca a nivell nacional i internacional. La fundació el 1994, amb altres companys del departament el Màster en Projectació urbanística, del qual sempre ha estat director, un dels primers màsters de la UPC de caràcter internacional associat amb Delft, Venècia i Lovaina, que dona un fort impuls a l'ensenyament del projecte urbà i a la teoria i pràctica de l'ordenació urbana i territorial.

Ara, per primer cop en molts anys, no el veurem sortir de les aules després d'escoltar el fort aplaudiment habitual dels seus alumnes. Poques persones són capaces de fer classes amb una profunditat i rigor com les feia l'Antonio. Els alumnes ho reconeixien. Els professors, encara més. Esperem, n'estem segurs, que seguirà en la producció científica de qualitat ara que tindrà una mica més de temps, com fan altres il·lustres catedràtics emèrits jubilats. Gràcies per tot.

Miquel Corominas Ayala

Catedràtic d'Urbanisme del DUOT. ETSAB. UPC

Era octubre de 1973 en la casi recién fundada Escuela de Arquitectura de Valladolid. Creo que se presentó con un traje de pana negra, sin corbata. Se trataba de un tipo de presencia poderosa y se llamaba Antonio Font. Era abierto, accesible y venía de Barcelona, aunque parecía vivir provisionalmente en Palencia. Parecía un “rojo” y nos decía muy serio que leyéramos alguna cosa sobre materialismo histórico –no digo cuál porque ahora sería políticamente incorrecto–. Pero cuando más serio se ponía era cuando pronunciaba una palabra sobre la que nos decía iba a hablar en profundidad: urbanismo. Yo había tenido ya el año anterior una somera noticia de lo que era esa materia, equivocada noticia, por cierto. Para empezar, en vez de hablarnos de topografía y cosas así nos traía un programa atractivo. Se hablaba allí del fenómeno del crecimiento urbano y de sus causas –causas directas e indirectas– se decía. Nada más rabiosamente actual y político que eso en la España del boom urbanístico del último franquismo. Parecían juntarse allí, en efecto, las ciencias sociales, la demografía de los movimientos migratorios y la economía, la industrialización, los usos del suelo en la ciudad, el transporte y la accesibilidad urbanos. Venía luego lo más específico del programa, las llamadas formas de crecimiento. Todos recordamos muy bien lo del crecimiento urbano en etapas diferenciadas, la parcelación, la urbanización y la edificación; del énfasis en la palabra gestión. Lo interesante es que, además, había que relacionar todo eso y aplicarlo a la ciudad en la que vivíamos, Valladolid, reconocer en su historia las grandes fases modernas del crecimiento urbano y la industrialización, las distintas formas de la ciudad en curso, los planes de urbanismo –más bien la carencia de planes– que orientaron su crecimiento. Me quedó grabada pronto la impresión de que el urbanismo era algo donde lo material y lo “social” se daban la mano, de que la ciudad era un magnífico universo mezclado donde cabían la historia, las ciencias sociales, la política y la arquitectura. Desde mediados de curso no podía tener más claro que yo me quería dedicar a eso, que el urbanismo bien valía una vida de estudio y de práctica. En la escuela de Valladolid no había más que tres cursos. Casi todos los estudiantes acostumbraban a cursar después el cuarto año en Madrid y acabar allí la carrera. Yo no podía tener más claro que mi destino iba a ser Barcelona. Siguiendo a Antonio Font en cierta manera, aquí vine y aquí sigo. Con la misma curiosidad y pasión por la ciudad que él me transmitió en Valladolid.

José Luis Oyón Bañales

Catedrático de Urbanismo del DUOT. ETSAV. UPC

La publicació d'aquest llibre ens portarà a molts records de moments viscuts, alguns de més a prop, altres de més llunyans, però sempre amb l'interès que desperta cada feina professional o cada curs acadèmic de l'Antonio, que garanteix l'aportació de nous punts de vista i noves formes d'aproximació a la ciutat, a l'urbanisme o a l'ensenyament.

Em sento molt honorada d'haver compartit amb l'Antonio tants anys acadèmics, i, en particular, els seus darrers anys, tant en el màster com en el curs d'Urbanisme II de l'ETSAV, cursos en què, com sempre, la presència de l'Antonio ha estat una barreja entre reptes, suport, aprenentatge i companyia. No és gens fàcil comprimir en poques línies els anys compartits amb el meu professor, cap, company i, sobretot, amic. I tampoc no ho és limitar-se a una sola d'aquestes condicions quan sempre s'han tendit a barrejar. L'escola del Vallès ha estat un bon marc per desenvolupar relacions properes, tant pels cursos i les feines compartides com per la presència continuada de l'Antonio al departament, sempre disposat a compartir i a atendre tant els professors com els estudiants. De les moltes i diverses coses que admiro de l'Antonio, i que voldria aprendre, és l'actitud d'afrontar les dificultats com a reptes i de convertir les circumstàncies negatives en positives. Aquesta capacitat de trobar coses positives de les situacions difícils, d'entendre les dificultats, siguin professionals, de docència o de vida, no com a limitacions en si mateixes sinó com a reptes amb els quals s'ha de viure i que t'han de permetre donar un pas per superar els obstacles o bé per tirar endavant; no malgrat ells, sinó amb ells, per convertir-se finalment en els teus aliats.

Celebro la publicació d'aquest llibre, que condensa tota la seva activitat acadèmica i professional i que segur que serà una guia de referència per seguir la seva àmplia activitat professional i docent, que em sento tant feliç d'haver compartit, encara que sigui molt parcialment. Gràcies Antonio!

Isabel Castiñeira Palou

Professora d'Urbanisme del DUOT. ETSAV. UPC

La actividad docente, como labor realizada en paralelo a la tarea investigadora, ha sido durante todos estos años el trabajo de mayor dedicación, tanto en la enseñanza de grado como de posgrado, y donde seguramente se reconoce mejor la condición de profesor universitario. Docencia que significa un esfuerzo por conceptualizar y transmitir criterios, modelos y posibles métodos de intervención sobre los problemas relevantes de nuestro tiempo, enmarcados en la historia social y económica de nuestras ciudades y territorios, y en las teorías urbanísticas y sus autores, desde la perspectiva de un “urbanismo de los arquitectos”, que formulamos a finales de los años sesenta como la perspectiva más adecuada para su formación urbanística. Docencia que necesariamente se ha de alimentar de la tarea investigadora, sobre todo en aquellas asignaturas de una cierta especialización, pero a la vez, como tarea que es de construcción y transmisión de referentes teóricos y metodológicos, supone a la vez una realimentación de la propia actividad investigadora.

Seguramente pueden identificarse plataformas y etapas diversas en la actividad docente por mí realizada durante estos años. La primera sería la desarrollada en la Escuela de Arquitectura de Barcelona desde finales de los sesenta hasta finales de los setenta, en el marco del Laboratorio de Urbanismo, bajo la dirección de nuestro añorado maestro, el profesor Manuel de Solá-Morales i Rubió. Cursos de características propedéuticas, introductorios a la Urbanística como teoría y al Urbanismo como praxis en la ordenación de la ciudad. Puntualmente dentro de este período, como profesor invitado en la Escuela de Arquitectura de Valladolid, impartí un ciclo de conferencias en el curso 1972-1973, y, en el siguiente curso, la asignatura sobre “Las formas del crecimiento urbano”, que entonces estábamos elaborando en Barcelona, formulada para una realidad urbana bien diferente.

A partir del curso 1976-1977, a la vez que la tarea docente en Barcelona, fui enviado por nuestro Departamento a realizarla también en la entonces recién creada Escuela de Arquitectura del Vallès, a la que he estado adscrito como docente e investigador desde 1978 hasta hoy, y de la que fui director entre 1981 y 1985. Desde mi nombramiento como catedrático, primero por nuestra Universidad y luego por concurso-oposición estatal, la tarea docente la desarrollé casi durante diez años, en la asignatura “Instrumentos de Proyección Urbana”, cuyo contenido pretendía facilitar al estudiante las referencias teóricas y las herramientas básicas para el proyecto urbanístico.

A partir del Plan de estudios de 1993 de la Escuela del Vallès, y con la creación de los talleres “Arquitectura-Proyecto” (TAP) como plataformas para la docencia del proyecto arquitectónico, he tenido el honor y la responsabilidad de dirigir el TAP VI “Proyecto Urbano y Formación de Ciudad” durante diecisiete cursos, de 1994-1995 a 2011-2012, desarrollados en estrecha colaboración entre profesores de los departamentos de Proyectos Arquitectónicos y de Urbanismo y Ordenación del Territorio, en el Proyecto de Nuevos Patrones Residenciales. Junto a estas enseñanzas regladas, también el desarrollo de dos asignaturas optativas: “Plan y Proyecto en la Catalunya Contemporánea” y “La Explosión de la Ciudad. Regiones Urbanas del Sur de Europa”, en las que principalmente revertían los trabajos de investigación entonces en curso.

Respecto a la docencia de posgrado, y desde mi tesis doctoral “Metodología de Planeamiento y Ley Urbanística en España 1956-1973”, defendida en 1977, he participado hasta hoy en los cursos de doctorado en Urbanismo de nuestra Universidad, y en la dirección de una veintena de tesis doctorales. También reiteradas colaboraciones en los cursos de doctorado o de máster relacionados con nuestra disciplina de las universidades Carlos III de Madrid y Autónoma de Barcelona, a principios de los años noventa, y más recientemente en la Universidad de Granada.

Finalmente, desde el curso 1994-1995 hasta hoy, he dirigido y participado en nuestro máster en Proyección Urbanística, que forma parte del European Master in Urbanism, con los departamentos de urbanismo de las universidades de Delft, Lovaina y de Venecia (IUAV). El contacto durante todos estos años con profesores y estudiantes ha sido para mí una inagotable fuente de experiencias para el aprendizaje y discusión de los contenidos disciplinares y de la metodología docente, y por ello quiero dejar aquí constancia de mi agradecimiento y mi recuerdo.

El libro trata de resumir la actividad académica de la asignatura TAP VI (Taller Arquitectura Proyecto) del sexto cuatrimestre de la carrera, en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés, entre los cursos 1994-95 y 2008-2009.

Casi quince años de tarea académica, a lo largo de treinta cuatrimestres, dedicada a la discusión proyectual de los asentamientos residenciales o barrios de nueva planta, en el marco del Taller, como plataforma organizativa, pero también, como método específico de enseñanza.

El taller, integrado de forma paritaria a lo largo del tiempo por profesores de los Departamentos de Proyectos Arquitectónicos y de Urbanismo y Ordenación del Territorio, ha querido presentar los resultados de su trabajo en un momento quizás de cierre de etapa, en las vísperas de la adecuación del vigente Plan de Estudios al Espacio Europeo de Educación Superior.

El reto a lo largo de estos años de desarrollar un método docente específico para la enseñanza de la construcción del proyecto residencial ha sido un objetivo permanente para los profesores que han formado parte del taller, y del aprendizaje que entre nosotros y del trabajo de los propios estudiantes ha ido produciendo su progresiva maduración.



Oficina Multimedia
i Publicacions

www.etsav.upc.edu

L'ensenyament de la Urbanística: interdisciplinarietat i especificitat¹



Aportacions Catalanes en el Camp de la Urbanística i de l'Ordenació del Territori, des de Cerdà als nostres dies.

IEC/SCOT, Barcelona 2007

pp. 283-303

ISBN 978-84-7283-928-1

1. Aquest treball és deutor dels estudis realitzats per a la beca d'investigació Juan March, en el marc del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona als inicis dels anys setanta, en col·laboració amb els professors J. Busquets i J. L. Gómez Ordóñez i sota la direcció del professor Manuel de Solà-Morales, als quals agraeixo tantes de les idees aquí presents.

També és deutor dels treballs que va realitzar el professor A. Rodríguez Bachiller a Oxford durant els anys vuitanta, sobre l'ensenyament de l'urbanisme a escala internacional i a Espanya.

Finalment, voldria agrair l'ajuda del professor Joaquim Sabaté, que ha formalitzat en gràfics alguns dels esquemes interpretatius inicials i n'ha creat altres de nous per a la seva participació en un seminari a la Universitat de Harvard el mes de novembre de 1997.

El Proyecto de Nuevos Patrones Residenciales. Exploraciones docentes del TAP VI 1995-2009.

Font, A; Castiñeira, I. Eds.

DUOT, DPA, ETSAV.

ISBN 978-84-7653-417-5

1. Introducció

Voldria iniciar aquesta exposició assenyalant que si per ensenyament de la Urbanística entenem el conjunt de medis, persones i activitats dedicats a ensenyar, així com el conjunt d'idees, principis i hàbits que li son propis, queda clar que l'ensenyament de la urbanística pot ser regulat o no i que no només s'aprèn a la universitat. Començaré per acotar el camp d'aquesta exposició al de l'ensenyament regulat –formalitzat a la universitat o institucions similars– i precisar el concepte del que entendré per urbanística. Quan parlem d'urbanística parlarem d'aquella disciplina que té per objecte l'estudi i la intervenció a la ciutat; per tant, és diferent a matèries com ara els Estudis Urbans, que tenen per objecte un coneixement científic de la realitat urbana, al marge de la intervenció. Així mateix, la urbanística l'entendrem de forma diferent a la gestió urbana, un camp encara molt més ampli, on hi intervenen els que defineixen els objectius –normalment, els polítics–, la programació i assignació de recursos, el planejament, la informació urbanística, el control i l'avaluació. Tot aquests continguts formen part del que s'entén per gestió urbanística. En aquesta exposició em referiré només a la preparació regulada dels tècnics que es dediquen a la intervenció urbanística; és a dir, a la formalització, la construcció de la ciutat i el planejament. Em sembla que aquesta és una reflexió pertinent, ja que l'urbanisme és cada cop més un camp amb una major dimensió social o pública, mentre que els recursos humans dedicats a una administració raonable del territori de les ciutats no creixen.

Voldria fer veure que estem davant d'un problema estructural: la preparació dels tècnics que han de treballar en aquest singular camp. La constatació de partida d'aquesta ponència al respecte de l'ensenyament de la urbanística és justament que gràcies a la renovació pedagògica que s'ha produït en aquests últims vint anys, l'adequada preparació dels tècnics a Catalunya –especialment els arquitectes, però no només ells– ha estat decisiva. Per una banda, la nova manera de fer planejament urbanístic i entendre els instruments d'intervenció; per l'altra, les realitzacions que durant tots aquests anys s'han produït en la construcció material de la ciutat (places, parcs, carrers, passeigs, etc.), que en el seu conjunt han estat una experiència única i singular. En part, com després apuntaré, ha tingut com a causa –naturalment ni directa ni única– la renovació pedagògica que es va produir a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona als anys setanta, a partir dels treballs del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona (LUB).

Per substanciar aquesta afirmació faré un recorregut bastant complet, seguint les passes següents: primer, tractaré de definir la urbanística i opinar sobre la urbanística de la qual estem parlant ara, diferent de la d'ahir i la de demà. En segon lloc, intentaré breument una interpretació dels models internacionals de l'ensenyament de l'urbanisme, per arribar després a una descripció del que han estat les situacions espanyola i catalana en els últims temps; finalment, abordaré la doble aportació catalana que he assenyalat abans, en el camp de la projecció de la ciutat i en la seva construcció material, sobretot de l'espai públic.

2. La urbanística

Per començar, és necessari establir de quina disciplina estem parlant. Així, és útil plantejar quina és la relació entre els coneixements que progressivament

s'aniran formulant i decantant com un corpus doctrinal (que anomenarem urbanística) i el desenvolupament urbà d'un període determinat. És a dir, lluny de suposats idealismes o dimensions utòpiques, la urbanística es pot entendre com la història del compromís en una societat determinada, d'uns coneixements sobre l'ordre social existent i la seva participació en la construcció de la ciutat. Per exemple, quan arrenca la ciutat industrial i apareixen els problemes de creixement, l'amuntegament, la falta d'equipaments i serveis, el caos en el trànsit o la carència de transport, apareixen un conjunt de coneixements que intenten donar resposta a aquesta nova situació, iniciant el que anomenem la urbanística moderna (nascuda, per tant, amb la ciutat industrial).

Leonardo Benévolo ens parla de la doble component tècnica i moralista en l'origen de la urbanística moderna i planteja que s'hi ajunten la pretensió de canvi radical dels utòpics i dels reformadors socials amb l'intent dels tècnics i els especialistes de solucionar els problemes urbans, a partir del seu tractament individualitzat. Per tant, la urbanística moderna és un conjunt de coneixements i pràctiques que, a poc a poc, es van covant entorn a la formació de la ciutat industrial a partir dels esforços per corregir les seves patologies, reflectint en una nova disciplina els interessos d'una certa classe dominant i la ideologia burgesa; també amb les seves dimensions progressistes i la confiança en la tècnica com a mecanisme de resolució dels problemes.

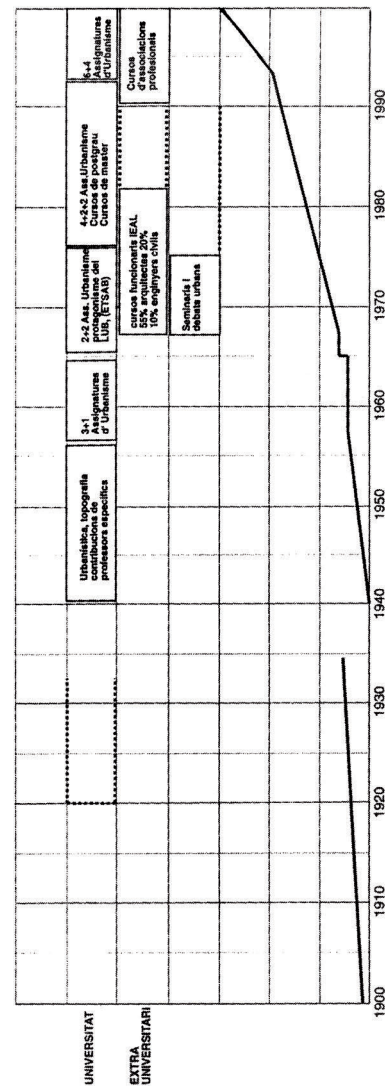
Els problemes que afronta la urbanística moderna seran justament els de la formació de la ciutat capitalista industrial. Com subratlla Piccinato, des d'un començament hi haurà uns postulats bàsics, que seran presents fins a avui en dia:

- La ciutat és el camp d'aplicació d'aquests coneixements.
- La ciutat està destinada a créixer indefinidament de manera natural, ordenada i homogènia.
- La ciutat té naturalment un sol centre, entenent que la seva expansió és equilibrada en totes les direccions.
- Classes i categories socials utilitzen la ciutat de manera diferent; per tant, serà necessari generar zones socials específiques.
- Construir lliurement és un dels drets fonamentals dels ciutadans.
- La intervenció pública és la garantia de les condicions naturals i de les exigències mínimes del desenvolupament.

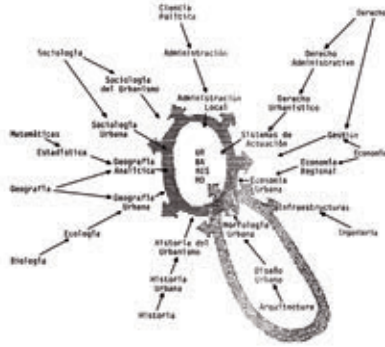
En conclusió, la urbanística serà un instrument de racionalització, de conservació d'una realitat alienada a uns interessos dominants, cosa que no exclou que al llarg de la seva història vagin apareixent elements i situacions contradictòries, com contradictòria i múltiple és la societat.

Si hi ha aquesta dependència estructural entre els problemes i les situacions que va apareixent, podem dir que hi ha una urbanística d'ahir diferent a la d'avui i que, segurament, la de demà també serà diferent, ja que els problemes que va suscitant el procés d'urbanització i la manera d'entendre la ciutat des del conjunt social generaren nous coneixements, instruments tècnics i aparells legals. Així doncs, allò què al principi era un cert *traçadisme* i una certa enginyeria sanitària, com a instruments fonamentals en l'ordenació de les ciutats, progressivament han passat a ser una tècnica més complexa, que avui anomenem Planificació urbanística, l'instrument capital de la disciplina. Per tant, la praxis de la urbanística seria l'urbanisme, mentre que el seu instrument primordial seria el planejament urbanístic.

Françoise Choay també assenyala que aquella tradició utòpica dels reformadors socials es fonrà en la línia ideològica o culturista dels Howard, Geddes o



F1 - Cronologia.
Programa docent d'Urbanisme de la
Universitat Politècnica de Catalunya.



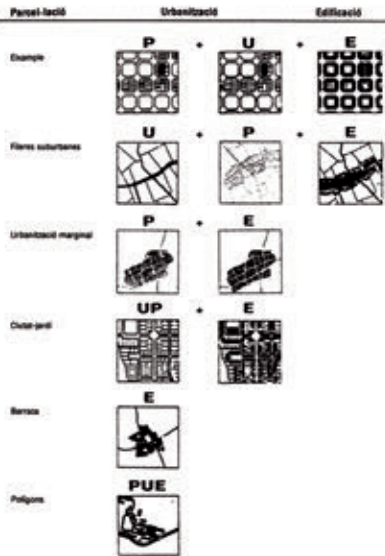
Mumford, mentre que aquella utopia tecnològica i progressista serà representada pels arquitectes del Moviment Modern, com Toni Garnier, Le Corbusier, Gropius o Hilberseimer i el CIAM. És a dir, des del començament, aquells dos components s'aniran rellevant en el temps i estaran sempre presents, amb nous continguts i a través de noves formalitzacions.

Destaquem el fet capital de la consolidació del Moviment Modern en l'arquitectura a partir de l'experiència centreeuropea del període d'entre les dues guerres mundials; el moviment que formula *La Carta d'Atenes*, el model de Ciutat Funcional també com a mètode unitari de disseny –des de la cullereta fins al gratacels–, en què hi ha una mateixa manera d'aproximar-se als problemes. Durant molts anys, aquesta serà la manera de pensar i de fer a Europa i Amèrica, fins que es descobreixin les seves llacunes, els seus simplismes, les seves simplificacions de la realitat.

3. Tres visions de la urbanística

A partir de la crisi de la ciutat funcional (en una simplificació del procés històric considerable, per arribar més ràpidament allí a on ens interessa) apareixen tres línies de pensament que encara són presents i que convé examinar. La primera parteix de la defensa de la interprofessionalitat. Els problemes urbans són complexos i heterogenis; calen una ciència múltiple i complexa i una praxis sintètica que recullin el millor dels diferents camps disciplinaris, que tindran com a paradigma funcional l'equip de treball interdisciplinari. En aquesta primera línia de renovació del pensament urbanístic clàssic, l'urbanisme serà el resultat de la suma de diferents enfocaments científics, confont-se aleshores l'urbanisme amb el conjunt dels seus coneixements, amb la col·laboració entre les diferents professions i esperant així una certa guia per a la intervenció.

211



Després d'una llarga etapa amb un urbanisme fonamentalment dedicat al traçat i la intervenció en les ciutats des del dibuix i la composició urbana, apareix la necessitat d'objectivar la realitat, d'un cert empirisme sociogeogràfic, i es comença a pensar que s'ha de reunir disseny, economia, enginyeria, dret, sociologia i estadística, entre d'altres; des de la famosa *black box* de Forster a les versions sistemàtiques, el modelisme i el *system design* com a mètodes globals. Aquesta seria la primera de les tres línies que porten el relleu del projecte modern.

La segona, potser una mica més desconfiada, és la crítica ideològica de la urbanística, que es produeix sobretot a finals dels anys seixanta. L'evidència sobre els desajustos entre objectius i realitats, la poca eficàcia del pla per resoldre determinats problemes i la sospita de l'alineació dels plans i el pensament urbanístic amb els interessos dominants portà una sèrie d'autors (Lefebvre, Castells, Goodman o Harvey, entre d'altres) a fer una crítica ideològica, recolzada especialment en els postulats d'una sociologia urbana: la negació del pla, en tant que representació d'un cert poder i el seu sosteniment.

La tercera línia mostraria un cert replegament cap a l'enfocament disciplinar. Si el projecte modern i la interdisciplinarietat no resolen els problemes –ni és suficient la crítica ideològica– i el que necessitem són instruments per resoldre'ls, és lògic que sorgeixi una nova línia que tracti de donar un altre tipus de resposta. Aquesta resposta intentarà oferir una nova definició disciplinària, en què l'urbanisme es considerarà com quelcom diferent de la suma de les diferents aproximacions disciplinàries. Es començarà a reconèixer una sèrie d'aportacions d'origens diferents, que van configurant un cert corpus, considerat com a propi de la nova disciplina a partir d'aleshores: els treballs sobre morfologia urbana i tipologia de l'edificació de l'*Instituto Universitario di Venezia*, de Rossi o d'Aymonino, de mitjan

F2 - Organigrama.
Relacions entre les diverses àrees de coneixement que incideixen en l'estudi de la ciutat i l'Urbanisme.

F3 - Matriu gràfica.
Les formes del creixement.

anys seixanta, del grup de l'École de Versailles entorn P. Panerai dels vuitanta, o del nostre LUB als inicis dels setanta; els primers plans de conservació dels centres històrics italians (Asis, Urbino, Pàdova, Bolònia, etc.); les primeres aproximacions a la morfologia territorial i l'arquitectura del paisatge, de Gregotti i col·laboradors, que abans ja havien estat ben presents en la geografia regional francesa; els estudis sobre la forma urbana de Lynch –de mitjan anys seixanta– o sobre la planificació del lloc, herència dels treballs del *Regional Planning American Association* de finals dels anys vint; l'anàlisi i el disseny de les xarxes viàries de Buchanan; la visió renovada de l'estructura urbana i els problemes de la seva planificació, de Melvin Webber (en un llibre que continua sent d'absoluta actualitat tot i ser del 1964); els models sobre transport i els usos del sòl de Chapin o Wilson; les exploracions sobre les malles urbanes de L. Martin i L. March; les aportacions a la renovació del planejament de McLaughlin, Chadwich, Faludi, etc.; els primers exemples de l'*Urban renewal*, l'avanç en el disseny i la construcció de nous barris i ciutats, i la crítica històrica de Samonà, Aymonino, Tafuri, Piccinato, Calabi, Folini, Mancuso i Indovina. Es tracta d'aportacions des del camp de l'arquitectura, però es podrien completar amb algunes més, que anirien configurant aquest nou corpus disciplinar. Ja no és una suma de disciplines, sinó de focalitzacions i treballs específics, que junts, relacionats els uns amb els altres, van construir la nova urbanística.

Estem arribant al punt crític d'aquesta exposició, vist que l'actual situació d'heterogeneïtat i complexitat en el territori, així com l'estat del coneixement de la ciutat, no permeten una comprensió global i un mètode d'aproximació únic. Segurament, s'ha anat configurant un nou contingut específic i una nova manera de treballar a partir de la negació de les pretensions de totalitat i el foment de les aproximacions sectorials que recullen cada una de les línies disciplinàries compromeses amb els problemes. La fórmula per incidir millor en la globalitat s'ha aconseguit a través del predomini d'una variable o dimensió, treballant des de cada una de les aportacions en nous camps transversals, com són el *housing*, la rehabilitació, la reforma interior, el disseny de l'espai públic o la reforma viària. Per tant, estem davant d'un nou mètode de síntesi, que busca establir un discurs analític i sintètic des de l'aproximació sectorial, que respongui a la globalitat a través de l'anàlisi dels elements més significatius de cada problema i les seves possibilitats d'abordatge.

4. Els models de l'ensenyament de la urbanística

Feta aquesta introducció sobre l'origen disciplinar i vistos els principals dubtes i reptes en el pensament de la matèria fins fa poc, presentarem sintèticament els models bàsics de l'ensenyament de l'urbanisme a escala internacional per enquadrar la situació espanyola i, més concretament, la catalana.

Per presentar correctament els diversos models bàsics hauríem de posar en relació les estructures educatives amb les característiques dels problemes urbans dominants en cada situació, l'organització administrativa i el caràcter professional dels agents tècnics que desenvolupen el treball de l'urbanisme. Els quatre aspectes –estructura educativa, problemes urbans, tipus d'administració urbanística i tipus de professionals– van directament entrelligats. Trobo que una primera raó estructural que distingeix uns països d'uns altres és el propi procés d'urbanització. En aquells països on el procés d'industrialització ha estat més tardà, la transformació del sòl agrari en urbà i la pugna entre propietaris del sòl i capitalisme industrial han estat menys equilibrades i més difícils. A l'Europa central, Anglaterra o Estats Units el sòl, com a factor de producció, ha estat valorat fonamentalment en termes *locacionals*, de qualitat funcional. En canvi, en els països de desenvolupament industrial més tardà i dependent, el mercat del sòl



▲ F4 - Diagrama.
Relació entre els diferents models d'estudis d'Urbanisme per països.

serà molt més desequilibrat; aquesta diferència tindrà conseqüències transcendents per al creixement d'un país, però també per al propi model educatiu. Així doncs, a Anglaterra, Estats Units o l'Europa central, la pràctica de l'urbanisme apareix com una activitat benefactora en general, mentre que l'ensenyament de la urbanística apareix com una elaboració cultural de criteris positius, com una síntesi interpretativa que anomenem "pla"; com la planificació d'unes exigències d'organització social, en la qual el *planner* intervé des d'uns criteris d'equilibri i racionalitat, en funció d'una tradició que neix de la pròpia organització territorial i dels criteris per intervenir.

Això dona peu a un tipus de tradició professional i d'administració pública específiques. En aquests països, l'activitat professional, l'ensenyament tipus i l'administració de l'urbanisme donen lloc a la creació d'instituts com el *Town Planning Institute*, com a garantia de control d'aquests processos. Els professionals (arquitectes, enginyers, surveyors, etc.) treballen de forma general, amb una visió de conjunt i una voluntat reformista de la realitat.

En aquestes zones, on arrenca la revolució industrial, apareix el que podem anomenar el model tradicional, que identifica l'urbanisme amb una certa disciplina tècnica, generalment dins de l'arquitectura. En aquests casos, la urbanística s'ensenya en una carrera llargues, normalment com un pregrau, amb un baix grau d'especialització, amb objectius lligats directament a una pràctica professional liberal i amb una formació fonamentalment dirigida cap als projectes i el disseny.

Per a la configuració d'altres models podríem assenyalar tres variables: la primera seria la subdivisió en camps diferents de l'urbanisme físic tradicional: el *Design* i el *Planning*; la segona seria la diferenciació de l'ensenyament en dos nivells: en cursos de pregrau i de postgrau, i finalment, l'orientació de l'ensenyament segons diferents objectius: la formació de teòrics o la de professionals.

La combinació d'aquestes tres variables dona diferents models d'ensenyament. Per una part, hi ha el que podríem anomenar el model acadèmic –que es troba sobretot a Estats Units–, en el qual la formació urbanística es dona en cursos de postgrau de dos anys, amb un ensenyament independent de la carrera anterior. Aquests cursos insisteixen molt en les ciències socials, amb assignatures que venen del camp de l'arquitectura o el disseny urbà i un sistema que els experts en pedagogia anomenen de "cafeteria", per l'elevat grau d'opcionalitat (més del 50%) i d'especialització. Tot això està orientat fonamentalment cap a la formació teòrica de pensadors, sense presència d'assignatures pràctiques o de projecte. Als inicis dels anys noranta, gairebé vuitanta departaments universitaris a Estats Units impartien aquesta formació par a titulats amb una primera especialitat. En aquest model hi ha una segona variant, que és l'ensenyament dirigit als estudis de diplomatura en universitats tècniques destinat a la formació de personal per a l'administració local; aquests titulats són uns graduats de tipus mitjà, amb una formació més pràctica i una menor preparació teòrica. Seguint amb aquest mateix model, hi haurà altres ensenyaments d'estudis urbans generals, sense aspiracions professionals, oferts també per les universitats. És a dir, que el model americà s'acompleix: per una part, hi conviuen els màsters i els estudis de postgrau; per una altra, l'ensenyament pràctic per als càrrecs intermedis, i finalment, les carreres d'estudis urbans. Actualment, sembla que aquest model va introduint cada cop més la qüestió del disseny.

També hi ha el model que podríem anomenar integrats o *comprehensive*, del qual és representatiu el cas anglès, basat igualment en les ciències socials; a diferència de l'americà, però, comença des d'un nivell de subgrau. És un format de

3+1 –tres anys de llicenciatura més un any per al diploma professional–, normalment a través del mecanisme sandvitx, amb un any de pràctiques abans del nivell professional. Comporta un nucli d'ensenyaments imposat per l'organisme professional, centrar en tres àrees fonamentals: aspectes metodològics, medi ambient i administració (legislació, administració pública, etc.). Tota la docència té un fort gust *generalista*, menys especialitzada que en el cas americà i amb una major rellevància dels projectes. En aquest model, a diferència de l'anterior, no hi ha distinció entre formació pràctica i teòrica: l'estructura educativa és molt equilibrada i els cursos de postgrau s'entenen a través de cursos màster, que tornen a ser una certa síntesi o versions en miniatura dels cursos de programa subgrau anteriors. En aquest cas, l'evolució recent intenta cada vegada més un major grau d'especialització: subratllar més els aspectes teòrics del planejament i intentar una certa diversificació i especialització de cara al mercat professional.

En un congrés que hi va haver a Liverpool el mes de setembre de 1984 sobre l'ensenyament de l'urbanisme, es resumien així els trets de l'evolució de l'ensenyament a l'Europa occidental: 1) Els arquitectes i enginyers descobreixen la complexitat del sistema urbà i introdueixen assignatures optatives en les seves carreres: geògrafs, economistes i a vegades sociòlegs descobreixen la dimensió espacial i comencen a introduir opcions espacials en els seus programes d'estudis. 2) Els urbanistes dels departaments d'arquitectura i enginyeria comencen a reclamar l'ensenyament de l'urbanisme i aconseguen, bé la introducció d'especialitats en aquestes carreres, com en el model alemany, o la creació de cursos de postgrau, com en el model americà. 3) El creixement de cursos i departaments porta a l'establiment de carreres independents de subgrau, excepte en aquells països on les disciplines tradicionals són massa fortes o la demanda, excepte en aquells països on les disciplines tradicionals són massa fortes o la demanda d'urbanistes *generalistes* no és suficientment alta. 4) Finalment, els conflictes ideològics, la reducció del mercat laboral o la crisi del concepte d'interdisciplinarietat porten alguns països a una crisi de confiança, de la qual en resultaran o bé el fraccionament de l'ensenyament de l'urbanisme i, amb ell, el retorn a la divisió en sectors i la especificitat de cada un dels camps, o bé la segregació de departaments en grups separats: urbanistes físics, urbanistes polítics, etc.

214

Tal com mostra l'evolució d'aquests dos models, l'ensenyament de l'urbanisme està en un ajust continu entre el *generalisme*, l'especialització i el tornar enrere, buscant així adequar-se a les condicions que es van produint en el procés d'urbanització i a l'aparició dels problemes urbans i territorials.

El model llatinoamericà, en canvi, és molt diferent. Es troba pràcticament sense industrialització davant el procés d'urbanització, el que dona lloc a uns tipus de problemes urbans diferents, de degradació del terciari, manca d'equipament i amb escasses possibilitats d'acció directa davant d'una capacitat tècnica generalment baixa. A diferència de la situació europea, el model llatinoamericà confia en una sèrie de centres d'estudis i societats d'investigació de perfils més centrats en l'economia o la sociologia, lluny de la intervenció urbanística, característic del cas anglès o d'altres institucions europees.

El model espanyol s'assembla al llatinoamericà, quant al tardà procés d'industrialització i l'establiment d'algunes institucions i mecanismes d'ensenyament com en el cas centreeuropeu. Si ens remuntem al segle XIX, el procés d'industrialització espanyol és fonamentalment un procés dependent de les inversions estrangeres, que porta a un cert descuit des de l'inici envers les conseqüències depredadores del propi procés. Com en el model europeu, a Espanya també hi ha unes institucions docents, com la nostra universitat, que és

una còpia del model francès d'estil napoleònic; però a diferència d'aquells països en què la universitat és prestigiosa, està compromesa amb els problemes i es compta amb ella per diagnosticar sobre la realitat i dissenyar polítiques, la nostra institució acadèmica creix desvinculada de bona part de la societat i acaba essent estèril davant de la realitat.

A Espanya s'ha donat una forta professionalització, però al marge de la universitat. L'enginyeria de Camins, per exemple, va ser una especialitat tècnica per a la construcció dels ports, ferrocarrils, pantans i carreteres al servei de l'Estat. Els arquitectes, mitjançant les seves corporacions, van a treballar en la construcció de les ciutats, a través de l'exercici liberal de la professió, deslligats de la universitat. Això explicarà moltes de les característiques del tipus d'estructura acadèmica i docent espanyola. Entre els anys 1950 i 1960, es produeix un nou impuls en el ritme d'urbanització i un procés d'industrialització –en part dependent d'Estats Units– sobre una estructura regional molt jerarquitzada, polaritzada entre el camp i la ciutat, entre zones regressives i zones de desenvolupament i amb problemes urbans en les zones desenvolupades, amb gran incidència en el desenvolupament turístic. Aquests processos, que van ser fonamentals per a l'economia a curt termini (com el turisme), són els que assenyalaran quins són els problemes que s'han de resoldre i seleccionaran els continguts de l'ensenyament de l'urbanisme, els que dibuixaran un cert camp teòric i proposaran quins són els coneixements i instruments necessaris per abordar aquests problemes. Però a diferència d'Europa central o Anglaterra, a Espanya no existiran institucions o centres d'investigació –amb l'excepció del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC)– i menys en aquest camp; per tant, és explicable que aparegui un tipus d'ocupació tècnica que apliqui solucions directament als problemes sense submergir-se en la ciència, de tal manera que tenen el perill de cosificar-se en la seva tipificació i reduir-se en el seu tractament a l'aplicació d'una certa manualística (en transports, *housing*, etc.). D'alguna manera, en l'absència de compromís epistemològic de les professions amb la problemàtica de les nostres ciutats i del nostre territori.

215

5. L'ensenyament de l'urbanisme a Espanya

En l'ensenyament espanyol existeix una diferència clara entre allò que seria la formació de "l'urbanisme professional" dels arquitectes, enginyers, puntualment advocats i més excepcionalment economistes, i la formació de "l'urbanisme acadèmic"; és a dir, els estudis urbans, no necessàriament orientats cap a l'acció sinó la reflexió, amb objectius teòrics o pràctics a llarg termini, ja sigui en el camp de les ciències polítiques, sociologia, economia o geografia. La diferència es trobaria entre aquells pels quals l'interès científic és la descripció i comprensió del món exterior –que estaria en la formació de l'urbanisme més acadèmic– i aquells que tenen per objectiu modificar de forma controlada la realitat, a través d'uns processos "tipificats"; de convertir unes lleis científiques en pautes per a una pràctica professional. Certament, es poden alinear les diferents escoles i facultats en aquests dos estils d'ensenyament.

Per una banda, hi hauria les Escoles d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, on els continguts de les assignatures d'urbanisme, fins avui, han tingut poc pes. En algunes hi ha hagut, a més de dues assignatures obligatòries –una introductòria i una altra més avançada–, dues de complementàries, com en les escoles de Madrid, Santander, Barcelona o València, que són les que tenen més pes urbanístic i estan més orientades cap a la planificació del transport i l'ordenació del territori.

En les Escoles d'Enginyeria Industrial, l'urbanisme es troba normalment en el disseny de polígons industrials, assignatures de construcció, arquitectura industrial o enginyeria de sistemes urbans; tot això, amb continguts poc urbanístics.

En les antigues facultats de Filosofia i Lletres, en les actuals divisions o en els Departaments de Geografia, la Geografia humana s'ha anat dibuixant com un corpus, el de la Geografia urbana, en el qual s'han anat recollint les aportacions conceptuals procedents del món anglosaxó i centreeuropeu propis i d'altres camps, com ara l'economia o la sociologia. Des del començament, les universitats de Barcelona, Santiago i Santander s'han plantejat que la Geografia urbana havia de ser una assignatura que formés part del tronc obligatori. En canvi, en altres universitats, fins fa ben poc, era una assignatura optativa. El seu contingut molt variable s'ha alimentat dels instruments analítics, aspectes de planificació urbana i territorial, la història de la ciutat, l'urbanisme, les contribucions disciplinàries d'altres matèries sobre la ciutat i el territori com a estructura urbana, els processos d'urbanització, els sistemes de planejament a Espanya, els problemes urbans a les ciutats espanyoles, la geografia regional i rural, l'anàlisi territorial, els models, el municipi i el territori, la cartografia, les tècniques de computació i l'anàlisi urbana. Estem parlant de matèries que, en algunes facultats prestigioses, hi ha estat ben presents i han anat agafant un pes important.

En les facultats de Ciències econòmiques i empresarials, l'economia urbana sempre ha anat lligada a l'estudi de l'economia regional, sobretot en el segon cicle docent, en assignatures de caràcter complementari o optatiu, segregades dels troncs principals de la teoria econòmica, de la política econòmica i de l'estructura econòmica. Actualment, en els plans d'estudis hi torbem assignatures com *Teoria econòmica i regional, Política regional i urbana, Sociologia urbana, Teoria de sistemes, Història de la ciutat i del procés d'urbanització, Història de l'urbanisme, Planejament a Espanya, Gestió urbanística*, etc.

216

En les facultats de Ciències polítiques i Sociologia, la Sociologia urbana ha entès l'estudi del planejament com un procés de generació de polítiques i una forma d'intervenció de l'Estat; en elles s'hi estudien els processos socials de fragmentació del poder, el marc legislatiu, els recursos i la capacitat en el maneig dels instruments polítics. Les facultats de Madrid o Deusto, més sociològiques; la de València, més econòmica, està en general més centrada en les discussions sobre la població, l'ecologia urbana.

Finalment, des de les facultats de Dret, l'urbanisme ha format part del dret administratiu, de forma molt subsidiària. Naturalment, en la vida professional hi ha especialistes importants i ben reconeguts, però en els estudis –com dret urbanístic– hi ha realment poc temps del programa lectiu dedicat al tema. L'organització administrativa de l'urbanisme, el sistema legal d'ordenació urbana, el planejament i el seu procediment, el règim del sòl, els sistemes d'actuació o la disciplina urbanística són els continguts d'aquest tipus d'ensenyaments.

Segurament, l'anterior descripció per facultats i disciplines és molt esquemàtica; seria prudent la seva confrontació i actualització. Per formació i coneixements directes, puc explicar més a fons l'evolució i les característiques de l'ensenyament de l'urbanisme en el camp de l'arquitectura. Abans de la Guerra Civil, se celebra el primer *Congreso Nacional de Urbanismo* (el 1927), on es comença a parlar de la necessitat d'una Llei del Sòl. En aquell moment, el marc jurídic de l'urbanisme era l'*Estatuto de la Administración Pública*, dit de Calvo Sotelo. Hi ha una certa preocupació per l'ordenació del sòl i els problemes sanitaris de la ciutat. Alguns professors catedràtics –com Fernández Valbuena, a Madrid, i Folguera, a Barcelona– ja comencen a plantejar una certa sistematització en l'anàlisi topogràfica

i històrica dels llocs. Folguera és el que aproxima les aportacions anglosaxones sobre la idea residencial de la ciutat amb els *neighbourhoods*; el seu llibre *Urbanismo para todos* és una explicació de com s'entén, en aquell moment, el disseny de la residència, la idea residencial de la ciutat i la seva traducció al nostre context. César Cort és el catedràtic d'Urbanologia de Madrid, amb una àmplia obra professional –Plans de Múrcia, Valladolid, estudis per a Madrid– i la publicació d'una sèrie d'interessants llibres i estudis. Durant la postguerra, entre els anys 1940 i 1955, Llopart –el catedràtic d'Urbanologia a Barcelona– incorpora a la seva docència temes procedents de la revista *Stadbau* alemanya o dels llibres d'Henard. Immediatament després de la guerra, es dibuixa una certa línia professional formada per un còctel de diverses procedències: *El arte de las ciudades*, de Camilo Sitte, el sanejament de les poblacions o la legislació. A Madrid, Pérez Mínguez –seguidor de Cort i Valbuena, però amb una formació més germànica i de coneixement del moviment modern– introdueix les obres del món anglosaxó i escandinau. Tot això formarà les referències pròpies dels arquitectes madrilenys fins a l'arribada dels planificadors dels anys seixanta. En aquesta seqüència sorgeix la figura de Gabriel Alomar, un arquitecte que estudia a Estats Units i que és un dels primers espanyols en fer-hi un màster en Ciència Regional i Urbana. Posteriorment, de retorn a Espanya, col·labora amb l'*Instituto de Estudios de Administración Local* en cursos diversos i publica tres llibres importants en aquella època: *Teoría de la Ciudad, Comunidad planeada i Sociología urbanística*.

Fins aquí, fins als anys seixanta, podem entendre que s'ha tancat una primera etapa. Comença aleshores un nou període en el qual hi preval la informació urbanística, en què el mètode de coneixement fonamentalment és l'enquesta, el survey, com a anàlisi urbanística. És en aquest moment quan es tradueixen llibres tan coneguts com *La cultura de las ciudades, Técnica y civilización* i *La Ciudad en la historia*, de Lewis Mumford; *Ciudades en evolución*, de sir Patrick Geddes, o *El urbanismo*, de Rigotti. La composició, la tècnica i l'enquesta social, de Gaston Bardet, introduïdes a Catalunya per Ribas Piera; els treballs d'Abercrombie a Londres i els treballs preparatoris de la Llei del Sòl. Emilio Llovera, a Madrid, i Manuel Ribas i Xavier Subías, a Barcelona, són els urbanistes de referència d'aquell moment.

La meua formació com a arquitecte urbanista s'inicià amb les classes que imparteix Manuel Ribas Piera a principis dels anys seixanta. Entre els seixanta i setanta es desenvolupa una nova etapa, segurament fruit de l'esgotament de les formulacions anteriors. És l'etapa de la col·laboració interdisciplinària que anunciàvem abans, de la Urbanística com una ciència múltiple i complexa, una aproximació de diferents enfocaments científics. És un moment de bonança econòmica i d'una certa eufòria urbanística, que permetrà l'aparició de consultors especialitzats. Seran els mateixos anys del *Grupo R*, que el 1957 organitza un curs sobre urbanisme; els professors Manuel Ribas Piera i Manuel de Solà-Morales seran els pioners a l'hora d'introduir la planificació urbanística des de l'escala urbana a la regional, a mitjan anys seixanta. Ribas tindrà un paper clau en l'obertura disciplinar de l'urbanisme a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona, en introduir diversos professors: economistes com Jacint Ros, Fabià Estapé, Ernest Lluch o Pasqual Maragall; Luís Carreño, sociòleg; Jordi Borja, geògraf social, Salvador Llobet, geògraf, i Manuel de Solà-Morales, en la formació i direcció del LUB. De forma paral·lela, Carlos Ferran i Eduardo Mangada comencen a introduir les teories del *Town Planning Institute* a l'escola de Madrid. Aquesta escola sempre ha estat més a prop dels corrents germànics i anglosaxons, mentre que la de Barcelona ho ha estat dels italians i de la geografia regional francesa.

L'etapa entre 1965-75 és la de la ciència urbana, dins d'aquest procés de progressiva auto definició disciplinar, en un intent de superar l'eclecticisme de la

interdisciplinarietat. Els cursos de l'IEAL, de la mà de Fernández-Longoria i de Ridruejo; llibres d'autors com McLoughlin, Weber, Alonso, Buchanan, Campos Venuti o Portas són referències obligades de l'època. La revista *Ciudad y Territorio*, des de 1969; la col·lecció *Ciencia Urbanística*, a Barcelona des de 1970; *Nuevo Urbanismo*, a Madrid des de 1971, i *Oikosau Urbanismo*, el 1972, són diverses col·leccions bibliogràfiques de l'època, en les quals hi predominen les traduccions, però la barreja resulta característica del moment i acaba essent una base pròpia i específica.

En el curs 1967-68, quan acabàvem la carrera, es va produir una certa crisi de creixement i una necessitat imperiosa d'autodefinició disciplinar. Manuel Ribas, en un article de l'època, es refereix al pas d'un urbanisme genèric a un "*urbanismo para arquitectos*". Intentaré explicar breument aquest nou paradigma, per visualitzar el que al principi d'aquest text intentava plantejar: la necessitat d'una especificitat, de profunditzar en un cert camp, com a mecanisme adequat per crear instruments i afrontar els problemes amb una major eficàcia. S'havia produït una llarga evolució en l'urbanisme, configurant-se un cert corpus disciplinar diferent de les disciplines tradicionals, però faltava fer un pas més. Érem conscients que en la carrera d'arquitectura resultava impossible abordar problemes de planificació regional, perquè eren de naturalesa interdisciplinària; vàiem que fins i tot els problemes més físics de la planificació urbana se'ns escapaven de les mans perquè no cabien en el pla d'estudis. Per tant, era millor concretar quin era el camp i els instruments primordials amb els quals podria treballar l'arquitecte, per poder així substanciar millor quina era la seva contribució específica. Crec que per a una discussió seriosa sobre interdisciplinarietat i especificitat –per no banalitzar el tema confonent temes epistemològics amb estratègies corporatives professionals– no s'ha de barrejar aquest episodi (com alguns han pretès) amb l'expressió d'una voluntat d'abandonament de la comprensió en profunditat dels problemes urbans o d'assumir tendències neoliberals; de *cosmètics* del sistema, o d'una pretesa visió aristocràtica del procés d'urbanització, tal com es deia en algunes crítiques que crec poc justificades.

218

Com escrivia l'any 1983 en la meua memòria pedagògica del concurs a Càtedra, quan parlem de l'"urbanisme dels arquitectes" el que proposem, en definitiva, és la progressiva auto-definició disciplinar i la possibilitat d'un nou enfocament sintètic a desenvolupar a partir del sectorial, que ens porti a precisar quina és la plataforma pròpia, l'angle específic i la recerca pròpia de cada disciplina per a la creació de coneixement. L'urbanisme dels arquitectes, en definitiva, seria "*reflexionar sobre unas prácticas concretas que nos son propias y desde donde poder establecer una teoría y por tanto la posibilidad de la definición teórica de los problemas e instrumentos de una cierta disciplina científica. Para el arquitecto, el estudio de la Ciudad, la intervención sobre la misma, se ha de plantear fundamentalmente desde la dimensión física del hecho urbano y territorial, como plataforma sintética, no autónoma, desde donde poder incidir con mayor profundidad en razón de los mecanismos conceptuales e instrumentos prácticos propios de su formación; lo físico, la forma urbana, pero no al margen o en la ignorancia de las otras dimensiones del proceso de producción de Ciudad, como campo de reflexión propia del arquitecto, en la configuración del hecho construido, y como aportación específica al trabajo de naturaleza interdisciplinaria del planteamiento*". Aquí sí que hi ha un absolut convenciment que els problemes del planejament i de l'organització del territori són un problema de naturalesa interdisciplinària, però també hi ha el convenciment que fa falta buscar aquells instruments més propis i específics que facin que els arquitectes i les diferents disciplines i professions interessades en l'urbanisme siguin més capaços per a una certa tasca. "*La selección de los aspectos de análisis y de intervención específicos de la disciplina, significativas respecto a la naturaleza del problema a abordar y posibles tanto en relación con el bagaje disciplinar, como sobre todo respecto a la capacidad real de intervención, configura un marco de ref-*

erencia para nuestro trabajo, en el que los conceptos de morfología urbana y tipología de edificación, son las claves tanto del análisis como de la proyección de la ciudad.”

“La morfología urbana pues, como teoría estructural que desarrolla y relaciona elementos del tejido urbano y los hechos sociales subyacentes, al intermedio de los cuales se sitúan las acciones técnicas de configuración y ordenación del proceso de producción de ciudad; “proyecto urbano” como intervención sobre la ciudad, como respuesta a un sistema de condiciones complejo, que plantea opciones de cambio, no sólo en la forma sino también en el uso y en la manera de construir la ciudad. Son estos los dos pivotes sobre los que articular el urbanismo propio de los arquitectos. En consecuencia la enseñanza de la urbanística en las escuelas de arquitectura tiene que ser antes que nada, la reflexión sobre la ciudad construida y el ensayo de la proyección urbana de la arquitectura, que posibilite la aproximación a la definición de la forma de los elementos urbanos en relación a específicos sistemas de gestión y actuación.”

6. La contribució del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona

Per poder valorar la contribució catalana en el camp de la urbanística i l'ordenació del territori és decisiva la etapa dels anys setanta i vuitanta. Durant aquesta etapa es produeix una aportació fonamental en la teoria de la forma urbana projectada, “Les formes de creixement”, del LUB de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona; amb posterioritat a aquest període, l'esplèndida experiència de construcció de la ciutat de Barcelona que es produeix des del nou ajuntament democràtic, sobretot en matèria de l'espai públic, fins arribar a l'operació olímpica de 1992.

Intentaré apuntar molt breument algunes idees sobre aquests dos assumptes. *La tendenza*, un grup d'arquitectes entorn a l'*Instituto di Architettura de Venezia*, havia defensat que la nova cultura arquitectònica havia de basar-se en el que ells anomenaven “l'anàlisi tipològica” de les edificacions. No eren els únics que hi estaven treballant. Pevsner –amb les grans classificacions del tipus d'edificis, per exemple– i d'altres també s'havien interessat pel tema. Tanmateix, la gran aportació d'aquells anys per part de l'escola de Venècia és justament l'estudi historiogràfic de les tipologies edificatòries, establint certes categories (“la casa gòtica”, “la casa socialista” o “la casa capitalista”). En definitiva, es tractava d'explicar que el conjunt d'edificis de la ciutat és la seva arquitectura, és l'Arquitectura, en majúscules. Una arquitectura pròpia de la ciutat definida per les relacions entre edificis, uns monumentals i d'altres anònims, que generen els teixits urbans. Aquesta aproximació morfo-tipològica va marcar la història de l'urbanisme des de mitjan anys seixanta fins als nostres dies. Resulta una aproximació una mica reductiva, però, ja que se circumscriu sobretot a l'edificació, sense considerar el sistema de suport, la infraestructura, la urbanització i els equipaments. Precisament, la gran aportació del LUB en aquells anys serà l'oferiment d'una discussió alternativa i/o complementària a la dels italians, proposant una teoria de les formes urbanes projectades que es traduirà en els programes acadèmics successius, que tenen el seu origen en el concurs contra el pla de la Ribera de 1971.

La convocatòria ciutadana d'un concurs contra l'ordenació proposada per la Ribera SA i dibuixada per l'arquitecte Bonet Castellana per al front marítim del Poble Nou responia a la preocupació que hi havia sobre les previsibles conseqüències socials d'aquell pla. L'anàlisi del sector i la proposta que vam elaborar en el LUB intentaven classificar les diferents formes construïdes que apareixien en el sector –els diferents sistemes d'ordenació i les relacions entre morfologia i localització–, de manera que es pogués reconèixer sota aquell magma urbà quins eren els problemes específics dels seus usuaris i els teixits respectius. En definitiva, les condicions econòmiques i socials i els problemes urbanístics que

hi havia darrera del *manufatto*, de la ciutat construïda. D'aquesta manera, apareixen les categories "eixamples", "polígons", "ciutat jardí", "suburbanes" i "urbanització marginal", que Manuel de Solà formula a partir de la combinació de tres sistemes (parcel·lació, urbanització i edificació de cada teixit); d'acord amb els diferents processos de gestió de construcció de la ciutat, segons amb quin pes i en quin ordre participen resultaran formes urbanes diferents. Mentre que en els treballs d'Aymonino i Rossi dels anys seixanta o els de Panerai i Castex en els vuitanta les categories "morfologia" i "tipologia" semblen suficients, en els del LUB de principis dels anys setanta es construeix una explicació estructural dels processos de construcció urbana més complexa. S'entén que el que s'està classificant són elements de forma (carrers, cases, parcel·les, edificis, etc.) i les maneres d'operar i comportar-se dels diferents agents en els processos de producció de ciutat. A través d'aquests elements, de com s'articulen entre elles les fases d'urbanització, parcel·lació i edificació es dibuixa el conjunt. Aquesta possibilitat de descomposició de la forma urbana a través de tres elements és la aportació crucial d'aquest període del LUB.

"Les formes de creixement" s'han imposat com a paradigma de l'anàlisi urbanística en el nostre país. Aquesta teorització –que als inicis va ser acusada de simplista, merament descriptiva i estructuralment poc explicativa– actualment es consideraria com una explicació excessiva i massa estructural. És cert que hi ha hagut interpretacions molt banals –que no han estat capaces d'entendre la diferència entre les formes espontànies, entre els moments brillants del procés d'urbanització i els moments vulgars– que poden portar un observador poc atent a menysprear el model analític sense acabar d'entendre'l. Descobrir ara, com ha fet algun col·lega, que l'urbanisme actual és la superposició de lògiques, que hi ha una gran diversitat i heterogeneïtat en el creixement urbà o que s'han de valorar les preexistències, és no reconèixer que aquestes condicions ja estaven anunciades en aquest aparell analític i metodològic. Els estudis monogràfics posteriors sobre els eixamples majors i menors, els polígons, la urbanització marginal i els teixits suburbans han estat la prova de càrrega de la pròpia teoria i el reforçament de les hipòtesis inicials sobre les formes residencials del creixement urbà.

Superada aquesta etapa seminal de l'anàlisi urbana i l'establiment de les seves categories i taxonomies, l'ensenyament de l'urbanisme a Arquitectura ha pogut centrar-se després en la "projectació urbana", ja que abans ha estat capaç de crear una certa base disciplinar, analítica, de teoria i de forma.

Vist amb perspectiva, s'ha de valorar l'aportació teòrica i metodològica del LUB com a transcendental, en un moment en què uns dels aspectes dominants del problema de la ciutat era el conflicte morfo-tipològic de la ciutat heretada. El primer curs que va fer el LUB es deia "*El suburbio*". Estàvem als inicis dels anys setanta, mirant una realitat caòtica i deficitària, sense zones verdes, sense equipaments, davant d'un caos d'edificis alts i baixos i mitgeres. Posar ordre en la ciutat especulativa fou el punt de partida d'aquesta teoria. Era l'etapa en què era fonamental la reconstrucció morfològica de la ciutat i les formes del creixement residencial, per davant d'altres teixits productius o terciaris. Davant d'uns processos d'ompliment, substitució, extensió i creixement encara agregat –més o menys continu, amb dinàmiques conegudes en ciutats de grandària mitjana–, la resposta donada pel LUB oferia una instrumentalització metodològica adequada, que si bé no pretenia resoldre tots els problemes, aportava nous models i idees d'intervenció a la ciutat i permetia entendre les formes urbanes generades en el procés d'urbanització de la ciutat industrial.

Tres dècades després, assistim a una nova dinàmica territorial; el territori cada vegada és més interactiu, més auto-organitzatiu; la seva ocupació ja no depèn tant de lògiques d'aglomeració ni de models gravitatoris. Estem en una fase diferent. Molts de nosaltres estem aplicant-nos en l'estudi de les noves formes de creixement metropolità i els nous processos en curs per trobar, com es va fer en els anys setanta, interpretacions comprensives i disposar de nous recursos per comprendre millor una realitat territorial i urbanística i poder així ajustar els instruments d'intervenció. Esperem que d'aquesta nova situació en sorgirà una nova fase en l'ensenyament de la urbanística.

7. El disseny de l'espai públic i el projecte de ciutat

Per acabar, donant per suposat que el professor Joan Busquets farà un desenvolupament més detingut d'aquesta etapa el proper dia, simplement assenyalar la importància de les dues primeres legislatures dels ajuntaments democràtics, els treballs d'ordenació i disseny de la ciutat i la construcció material dels elements públics, places, carrers, parcs i equipaments. Crec que això ha estat reconegut a escala nacional i internacional, tant per l'amplitud de la tasca efectuada com pel valor innovador d'alguns dels millors projectes i realitzacions. No es tracta d'una experiència casual o fortuïta, ni segurament exclusiva de Catalunya, sinó el resultat d'una certa tradició disciplinar oblidada; el més singular d'aquest període és l'amplitud de l'obra, el curt temps en què es realitza i la intensitat amb la qual es desenvolupa. De forma fructífera, s'han anat explorant les relacions entre pla i projecte, s'han intentat trobar nous mecanismes de gestió i de construcció de ciutat. En aquest procés, en què no s'ha de minimitzar l'esforç institucional de la Generalitat ni dels Ajuntaments, voldria destacar justament aquesta dimensió tècnica o professional: la incorporació de professionals i estudiosos d'una generació que en els anys setanta estava estudiant a les aules o ensenyant, que analitzava i criticava la realitat urbana i que no tenia capacitat d'intervenció (fins que fou cridada directament a participar, en una conjuntura favorable de renovació democràtica i de certs recursos econòmics en la perspectiva de l'Olimpíada); anar aprenent sobre la marxa, assajant, corregint models sobre el projecte, sobretot de l'espai públic, com a contribució especialment catalana. En aquests anys, mentre que a Catalunya es renova espai públic i planejament, a Madrid s'està fent i s'ha fet molt habitatge públic, que encara és una assignatura pendent per a nosaltres.

Crec que la gran contribució de l'urbanisme català d'aquest temps ha estat el disseny i el tractament de l'espai públic i la renovació del planejament. Crec que no és triomfalista dir que part d'aquest efecte és atribuïble a la renovació pedagògica operada en l'ensenyament de la urbanística, que ha estat a l'origen del procés i ha forjat una certa capacitat teòrica en el reconeixement del lloc, els problemes urbans i el disseny de la configuració urbana.

Tanmateix, el "nou urbanisme" –tal i com deia en un article a *El País* a mitjan anys vuitanta–, encara està ple d'inseguretats i contradiccions; encara no té tots els problemes resolts, ni en l'ordre teòric ni l'operacional; ni en l'àmbit de la regió metropolitana, ni en el de les ciutats tradicionals, ni en els seus creixements recents; per això, crec que segueix sent un repte per a totes les disciplines i els tècnics que tenim relació amb el territori i les ciutats prosseguir aprofundint de manera específica, des de cada una de les disciplines, en aquest compromís de coneixement, en la tasca interdisciplinària del planejament urbà i territorial i en l'ensenyament de la nostra disciplina.



2011 // LA REFORMA DE LA GRAN VIA
UN PROJECTE DE FUTUR



2010 // REFORMA DE LA DIAGONAL DE
BARCELONA: ESPACIO PÚBLICO
+ TRANSPORTE COLECTIVO



1998 // EL PROJECTE D'UN LLOC.
IDEES PER A LA TRANSFORMA-
CIÓ DEL TURÓ DE GARDENY DE
LLEIDA



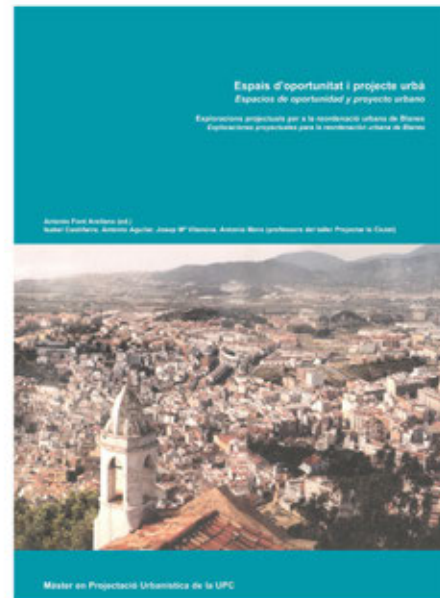
1995 // INFRAESTRUCTURES DEL
TRANSPORT I FORMA URBANA.
EXPLORACIONS PROJECTUALS
PER A L'ORDENACIÓ URBANA DE
FIGUERES



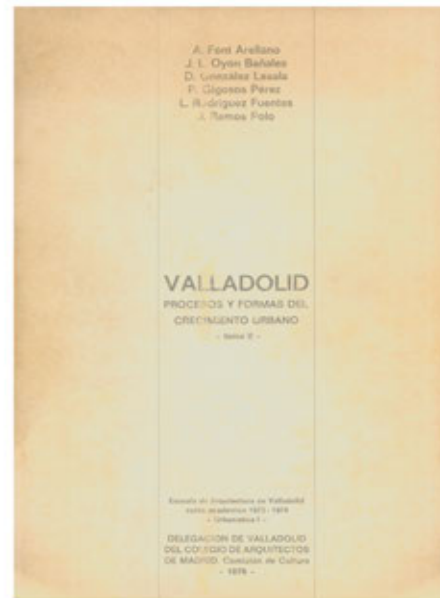
2005 // LOS TERRITORIOS DEL URBANISTA. 10 AÑOS 1994-2004



1983 // INSTRUMENTOS DE PROYECCIÓN URBANA. URBANÍSTICA II



2002 // ESPAIS D'OPORTUNITAT I PROJECTE URBÀ. EXPLORACIONS PROJECTUALS PER A LA REORDENACIÓ URBANA DE BLANES



1976 // VALLADOLID. PROCESOS Y FORMAS DEL CRECIMIENTO URBANO -TOMOS I - II

CURRÍCULUM TEMÁTICO
Antonio Font Arellano
(Ordenado por Temas de Investigación)

A) LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO METROPOLITANO
Región Metropolitana de Barcelona

B) TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES
Área y Región Metropolitana de Barcelona

C) LA EXPLOSIÓN DE LA CIUDAD
Morfología y Proyectos en las Regiones Urbanas del Sur de Europa

D) NUEVAS GEOGRAFÍAS DE LA PRODUCCIÓN Y EL CONSUMO
Región Metropolitana de Barcelona

E) PATRONES URBANÍSTICOS DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS
Región Metropolitana de Barcelona

F) BARCELONA, Ciudad

G) PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

H) DOCENCIA DEL URBANISMO: Teoría y Metodología

224

(Trabajos, publicaciones, conferencias en congresos, cursos o seminarios, tesis doctorales dirigidas o docencia asociada a los temas de investigación)

AUTORÍAS DE LOS TRABAJOS RELACIONADOS EN EL CURRÍCULUM

(1) *Equip de Recerca Càtedra d'Urbanística ETSAV. Coautores: Lorena Maristany, Sílvia Mas, Lorena Vecsliir y colaboradores*

(2) *Coautores: Carles Llop, Josep M. Vilanova y colaboradores*

(3) *Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (LUB). ETSAB. Coautores: Manuel de Solà-Morales, Joan Busquets, José Luis Gómez Ordóñez, Miquel Domingo*

(4) *Coautores: Manuel de Solà-Morales, Mercè Tatjer, Emili García, Josep M. Vilanova, Ignacio Paricio y colaboradores*

(5) *Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU). Coautores: Juli Esteban, Jon Montero y colaboradores*

A) LA CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO METROPOLITANO. Región Urbana de Barcelona

Trabajos asociados

- *"Estructura espacial metropolitana de Barcelona: Génesis i anatomia d'una metròpoli"*. Convenio C-02671 UPC-Àrea Metropolitana de Barcelona 11/1996 a 07/1998 (2)
- *"Territorio metropolitano postindustrial en la Región Mediterránea"*. Acciones Integradas Hispano-Italianas. 1994. Ministerio de Educación y Ciencia (2)
- *"La reorientación de proyecto metropolitano"*. Beca de Ayuda a la Investigación 1986. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (2)
- *"El Área Metropolitana de Barcelona"* trabajo editorial para Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo nº 87, COAC Barcelona 1972 (3)

Publicaciones

- *"Las nuevas formas del crecimiento metropolitano"*. Revista *Cartas Urbanas*, nº 8, pp. 30-57. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Canarias, 2003. ISSN 1136-1298
- *"Nous creixements residencials a l'àmbit metropolità: Tendències i desafiaments"* en el libro AAVV. *Habitges: Innovació i Projecte*, pp. 15-28. COAC 2000. ISBN 84-88258-54-2
- *"La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la Regió Urbana de Barcelona"*. Àrea Metropolitana. Barcelona, octubre 1999, 211 pp. ISBN 84-930080-5.2 (2)
- *"La transformació del territori metropolità. Tendències recents"*. Revista *Notes*, vol. 14-2000. pp. 93-119. Mollet del Vallès, 1999. ISSN 1133-7818
- *"Anatomía de una metròpoli discontinua: La Barcelona Metropolitana"*. Revista *Papers* nº 26, pp. 9-19. Àrea Metropolitana de Barcelona, 1997. ISSN 1888-3621
- *"La delimitación de las Áreas Metropolitanas: El caso de Barcelona"*, en *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, nº 87, pp. 59-62, COAC, Barcelona 1972

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *"L'étalement urbain dans la Région Métropolitaine de Barcelone"*, en el Congreso "La Ville étalée en perspectives: De l'étalement a la mise en réseau", Barcelona 2004
- *"Una interpretazione delle morfologie e l'estructura spacialle delle regione metropolitana di Barcellona"*, en el Seminario "Nuovi strumenti di Governo dei territorio metropolitani Bologna e Barcellona. Bologna (Facoltà di Economia e Commercio), febrero 2004
- *"A la búsqueda de la ciudad real"*, en el I Congreso Internacional sobre Territorio y Ciudad: "la Metròpoli, presente y futuro". Barcelona, octubre 2003
- *"Barcellona: la costruzione del territorio metropolitano"*, en el Congreso: "New Territories, Situations, Projects, Scenarios for the European City and Territory". Venezia, IUAV, octubre 2002
- Conferencia inaugural y de clausura del Seminario Internacional *"La construcción del territorio. Líneas de investigación y actuación sobre los territorios metropolitanos de la ciudad postindustrial"*. Valencia. Universidad Politécnica, noviembre 2000

- *“La Región Metropolitana de Barcelona”*, en las Jornadas sobre Áreas Metropolitanas, Auditorio de Granada, 5 octubre 2000. Ayuntamiento y Universidad de Granada

- *“La construcción del territorio metropolitano: el caso de la región Urbana de Barcelona”*. Escuela de Arquitectura de Oporto (Portugal), 20 marzo 2000

- *“Transformación de la ciudad actual: la Barcelona Metropolitana”*. XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA). Barcelona, junio 1996

- Cuatro conferencias en el curso de Máster *“Proyectar la Periferia”*. CCCB, abril 1993

Tesis doctorales dirigidas asociadas al tema

- Madrid Vázquez, Gustavo *“Oaxaca, de ciudad intermedia a metrópoli de los Valles Centrales”*. Universitat Politècnica de Catalunya, marzo 2012

- Llop Torné, Carles *“Els espais projectuals d’una metròpoli. Canvis en l’estructura espacial de l’àrea central metropolitana de Barcelona, 1976-1992”*. Universitat Politècnica de Catalunya, setembre 1995

- Giménez Baldrés, Enric *“Parcelaciones residenciales suburbanas. Formación de la periferia metropolitana de Valencia”*. Universidad Politécnica de Valencia, enero 1995

Docencia asociada al trabajo de investigación

- Asignatura optativa en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, entre los cursos 1999 y 2005

- Asignatura en el Máster UPC en Proyección Urbanística, entre los cursos 1999-2000 y 2004-2005, y en el doctorado UPC en Urbanismo durante los mismos cursos.

August 23 Friday
introduction
first seminar

Bernardo Secchi and Paola Viganò
policies and scenarios for the european city. PhD students XVII cycle

August 24 Saturday
second seminar
third seminar

50km x 50km: territories of dispersion. PhD students XVI cycle
scenarios: a wide look on the idea of scenario. PhD students XV-XVI cycle

scenari per la città e il territorio europei



s c e n a r i o s .

for the european city and territory

August 25 Sunday
atelier

August 26 Monday
atelier

5.00 pm lecture

Stefano Boeri and Multiplicity

August 27 Tuesday
atelier

5.00 pm lecture

Graham Shane

August 28 Wednesday
atelier

5.00 pm lecture

Marcel Smets (to confirm)

August 29 Thursday
atelier

5.00 pm lecture

Xavier De Geyter and Bruno De Meulder (to confirm)

August 30 Friday
atelier

5.00 pm lecture

Thierry Paquot

August 31 Saturday
atelier

5.00 pm lecture

Mirko Zardini (to confirm)

September 1 Sunday
atelier

5.00 pm lecture

Antonio Font

September 2 Monday
general discussion



Students: PhD Venice, Barcellona and Paris

Tutors: the workshop will be followed by the lecturers, by B. Secchi, C. Bianchetti, G. Marcialis, R. Malena, L. Vittoretto, P. Viganò (members of the PhD board) and by the PhD tutors (C. Battarini, A. Cavallotti, S. Naranjo, F. Pagni, F. Savio, C. Tosi)

info: Dipartimento di Urbanistica - tel. 041.2572103 - fax 041.5240436 - e-mail: segr-di@univ.it

B) TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES. Área y Región Metropolitana de Barcelona

Trabajos asociados

- *“Estudio de los procesos de dispersión, polarización y especialización territorial representativos de las transformaciones territoriales”* Convenio C-04998 UPC/Diputació de Barcelona 27/11/2002 a 27/11/2003 (1)

- *“Transformacions territorials recents a la regió metropolitana de Barcelona”* Convenio C-04619 UPV/Àrea Metropolitana de Barcelona. 01/06/2001 a 01/08/2002 (1)

Publicaciones

- *“De la Cité Industrielle à la ville-territoire. Mutations spatiales dans l territoire post-fordiste du sud de l'Europe”*, en el libro AAVV Tony Garnier, *la cité industrielle et l'Europe*. Cau du Rhône, Lyon (France) 2009, pp. 59-69. ISBN: 978-912533-18-0

- *Transformaciones urbanizadores 1977-2000. Àrea i Regió Metropolitanas de Barcelona. Àrea Metropolitana, Barcelona 2005. ISBN 84-930080-8-7 (1)*

- *Transformacions territorials recents a la regió metropolitana de Barcelona* (mimeo). ETSAV, octubre 2003, 157 pp. (1)

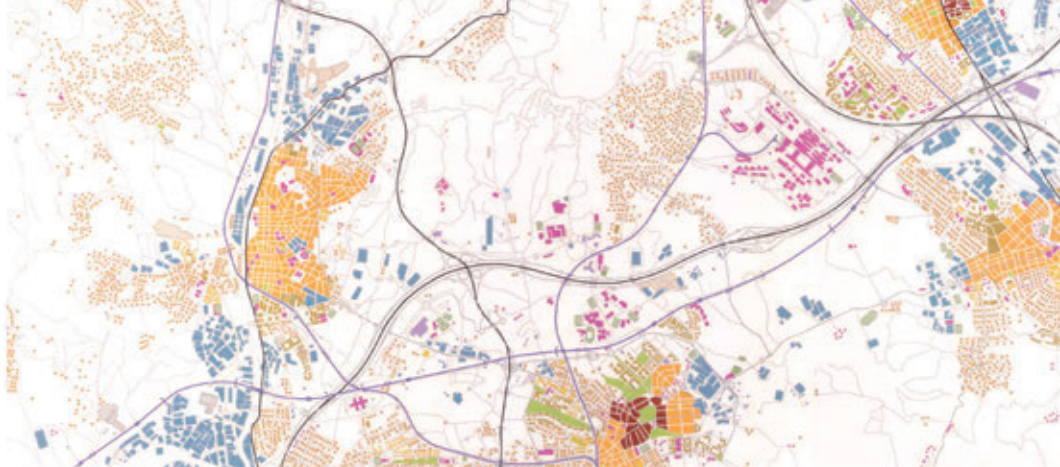
Conferencias en Congresos, Cursos o Seminarios sobre el tema

- *“Progetti urbani e trasformazione territoriali: Barcellona e l'Àrea Metropolitana”*, en el Seminario Internazionale “Confini liquidi. Pensare e governare la metropolizzazione”. Politecnico di Milano, Milán (Italia) 30 octubre 2008

- *“Transformaciones territoriales recientes en la Región Metropolitana de Barcelona”*. COAC, Barcelona 2003

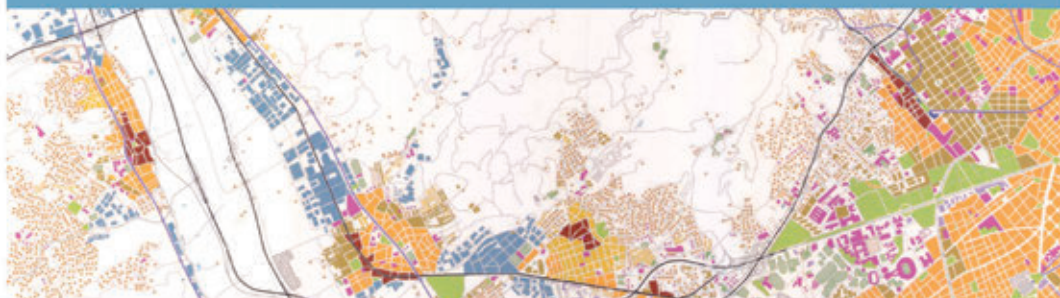
Docencia asociada al trabajo de investigación

- Formando parte de los contenidos de la asignatura optativa *“La construcción del territorio metropolitano”* en la ETSAV desde 2003-2004, y en la asignatura en el Máster UPC en Proyección Urbanística y en el Doctorado en Urbanismo durante aquellos cursos



*Transformaciones recientes
en las regiones metropolitanas
de la Europa Meridional:*

El caso de Barcelona



Professor Doutor

Antonio Font

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Vallès
Universitat Politècnica de Catalunya

conferência

31 de Outubro de 2002

11.30 horas | Cubo



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

C) LA EXPLOSIÓN DE LA CIUDAD. Morfologías y Proyectos en las regiones urbanas del sur de Europa

Trabajos asociados

- *“La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales recientes en las regiones metropolitanas de la Europa Meridional: El caso de la región urbana de Barcelona”* Ministerio de Ciencia y Tecnología. Madrid 12/2003 a 11/2006 (1) (2)

- Comisariado Exposición *“La explosión de la ciudad”*. Ministerio de Vivienda. Arquería de los Nuevos Ministerios, Madrid noviembre-diciembre 2006 (1)

- Exposición *“La explosión de la ciudad”*. Fórum Universal de las Culturas. Colegio de Arquitectos de Catalunya (COAC)/Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Barcelona 2004 (1) (2)

- Dirección Seminari Internacional d'Experts *“L'explosió de la ciutat”*. Generalitat de Catalunya. DURSI/STSI 18-19 junio 2004

Publicaciones

- *“Morfologías metropolitanas contemporáneas de baja densidad”, y “Región Urbana de Barcelona: de la ciudad compacta a los territorios metropolitanos”*, en el libro *La ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención*. Francesco Indovina (ed.), Diputació de Barcelona. Xarxa de Municipis. Barcelona 2007, pp. 27-50 y 97-108 (1)

- *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional*, COAC/Fòrum Universal de les Cultures, Barcelona 2004, ISBN 84-9618-518-4 (catalán e inglés); Editrice Compositori. Bologna, 2005, ISBN 88-7794-471-4 (italiano); Ministerio de Vivienda, Madrid 2007, ISBN 10 84-96387-25-9; Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, Madrid 2010, ISBN/NIPO 50215-o21 (castellano e inglés). Catálogos de las exposiciones en Madrid y Túnez (1) (2)

- *“Explosión de la ciudad y sostenibilidad del territorio”*, Acta de Congreso II Foro de Urbanismo “Para un desarrollo más sostenible”. Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos, Sevilla 2004, pp. 44-52, ISBN 84-933027-3-2

Autoría de los capítulos del libro: (páginas del libro de la primera edición)

- *“La explosión de la ciudad. Un proyecto internacional de investigación universitaria”*, pp. 10-17

- *“Trece regiones urbanas del sur de Europa”*, pp. 50-57

- *“España: un sistema polarizado y bicéfalo”*, pp. 240-243

- *“La región urbana de Barcelona: De la ciudad compacta a los territorios metropolitanos”*, pp. 244-265 (1) (2)

- *“Configuraciones metropolitanas. Estructura espacial y tipos de crecimiento urbano”*, pp. 328-333

- *“Morfologías metropolitanas contemporáneas”*, pp. 334-345

- *“Mociones para una ciudad metropolitana alternativa”*, pp. 380-385 (1) (2)

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *“De la Ville Compacte a la Ville-Territoire”*, presentación de la exposición *“L'Explosión de la Ville”*, en la École Supérieur d'Architecture et Urbanisme, Túnez (Tunicia) 25 enero 2012

- *“Territorios metropolitanos en la Europa Meridional: Transformaciones urbanizadoras y criterios para el proyecto territorial”*, en *“Novedades legislativas y situación actual del Urbanismo Valenciano”*. Colegio de Abogados, Valencia 18 noviembre 2008

- *“La explosión de la ciudad: Morfologías y Proyectos en las regiones metropolitanas del sur de Europa”*, en el Ciclo de Conferencias *“El Paisaje de los Ciudadanos: Habitar y Construir Territorios Complejos”*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Alicante 24 enero 2008

- *“Morphologies Métropolitaines de Basse Densité en l’Europe Méridionale: Analyse Comparative”*, en el Col-loque franco-hispano-italien *“Modèles de Villes Durables: Conception et mise en oeuvre”*, París, Centre National de la Reserche Scientifique (CNRS), 24 octubre 2007

- *“La urbanización dispersa en las regiones urbanas de la Europa Meridional: el caso de Barcelona”*, en el 1r Seminario Internacional *“Urbanizaçao dispersa e mudanzas no tecido urbano”*, Faculdade de Arquitectura e Urbanismo. Universidade de Sao Paolo (Brazil) 23 marzo 2006

- *“Regiones Metropolitanas del Sur de Europa: Estructura espacial y Proyecto Territorial”*, en la Jornada *“El anillo exterior de la Aglomeración de Granada”*, 5 octubre 2004

- *“Transformaciones territoriales recientes en las regiones metropolitanas de la Europa Meridional: el caso de la región urbana de Barcelona”*, Faculdade de Arquitectura. Universidade Tecnica de Lisboa (Portugal) 31 octubre 2002

- *“La explosión de la ciudad. El caso de Barcelona”*, en el Seminario Internacional *“La città esplosa”*. Triennale di Milano, 15 febrero 2002 (mesa redonda)

- *“La explosión de la ciudad. Transformaciones recientes en las regiones metropolitanas europeas”*. Seminario de expertos. COAC, Barcelona 28 septiembre 2001

Docencia asociada al trabajo de investigación

- Asignatura optativa en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallès, desde el curso 2004-2005 hasta hoy

- Asignatura de doctorado y de Máster, desde entonces hasta hoy

L'ESPLOSIONE DELLA CITTÀ: il caso de la regione urbana di Barcellona

PROVINCIA DI BOLOGNA

NUOVI STRUMENTI DI GOVERNO
DEI TERRITORI METROPOLITANI
Bologna e Barcellona a confronto

P3 - Bologna, 2004



D) NUEVAS GEOGRAFÍAS DE LA PRODUCCIÓN Y EL CONSUMO en la Región Metropolitana de Barcelona

Trabajos asociados

- *“Nouvelles géographies de la production et le consommation. Région Métropolitaine du Barcelone”*, en el proyecto Interreg Med-1G- MEDOC-89. Commission of European Communities, marzo 2009-marzo 2012 (1)

- *“Noves geografies de la producció i el consum en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona”*. Convenio C-06505. Institut d'Estudis Territorials de la Generalitat de Catalunya y la UPC juliol 2006-juny 2007 (1)

Publicaciones

- *“Ámbito Central del Camp de Tarragona: la emergencia de una metrópoli territorial”*, Revista Ciudad y Territorio, vol. XLV, nº 176, pp. 379-392, Madrid 2013. ISSN 1133-4762

- *“Nuovi spazi della produzione, commercio e consumo en la Regione Metropolitana de Barcellona”*, en la Revista Urbanistica, nº 141, pp. 19-25, Roma (Italia) 2010. ISSN 0042-1022 (1)

- *“Lecture interpretative degli spazi della produzione e del consumo della Regione Urbana di Barcellona”*, en la Revista Territorio, nº 48, pp. 28-34. Milano (Italia), 2009. ISSN 1825-8689 (1)

- *“Nuevas geografías de la producción y el consumo en la región metropolitana de Barcelona”*, en la Revista Scripta Nova, electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. XII, nº 270 (107), Barcelona 2008 (1)

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *“Nuevas geografías de la producción y el consumo. Consecuencias para el proyecto metropolitana”*. Curso de Doctorado. Escuela de Arquitectura. Granada XX, 2009

- *“Noves geografies de la producció i el consum en la Regió Metropolitana de Barcelona”*, Facultad de Geografía de la Universitat de Barcelona 16 julio 2008

- *“Nuevas geografías de la producción y el consumo en la región Metropolitana de Barcelona”*, en el “X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales 1999-2008”, Barcelona 29 mayo 2008

- *“Nuove geografie della produzione e del consumo nell'area metropolitana di Barcellona”*, en la Jornada “Funzioni sovracomunali: ruolo territoriale e geografie metropolitane” Politecnico di Milano (Italia) 14 marzo 2008

Tesis doctorales dirigidas relacionadas con el tema

- Lorena Vecslir *“Paisajes de la nueva centralidad: Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona”*, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona 20 diciembre 2005

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

1º Seminário Internacional

21 a 23 de março, 2006

Curso de atualização

8 de março a 5 de abril, 2006



Foto: 2007 Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

URBANIZAÇÃO DISPERSA E MUDANÇAS NO TECIDO URBANO

Participação especial:

Álvaro Domingues, Nuno Portas **Portugal** • Antonio Font **Espanha**
Bernardo Secchi **Itália** • Maristella Svampa **Argentina** • Thomas Sieverts **Alemanha**

Inscrições:

www.fupam.com.br • Tel.: 55-11-38194999

E) PATRONES URBANÍSTICOS DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS. Región Metropolitana de Barcelona

Trabajos asociados

- *“Patrons urbanístics de les activitats econòmiques”*, Institut d’Estudis Territorials de la Generalitat de Catalunya. Colaboración en el proyecto CREPUD-MED (Cooperation Régionale pour une Planification Urbaine Durable de l’espace MED), 2009-2012, Interreg Med-1G-MED 08-69, 2012 (1)

Publicaciones

- *Patrons urbanístics de les activitats econòmiques: Regió Metropolitana de Barcelona*, Institut d’Estudis Territorial. Generalitat de Catalunya. Barcelona 2012. ISBN 978-84-393-8874-6 (1)

- *“Urban planning patterns of economic activities” / “Modèles urbanistiques des activités économiques”*, en el libro *Working with the territory. Strategies for the new territorialities / Travailler avec le territoire. Stratégies pour les nouvelles territorialités*, pp. 196-213, CREPUD-MED 2012. ISBN 978-84-92861-84-2 (1)

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *“Patrones urbanísticos de las actividades económicas”*, conferencia de clausura del “V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo”. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 14 junio 2013

- *“Patrons urbanístics de les activitats econòmiques”*, en el Seminari Tècnic Local, Àrea Metropolitana de Barcelona, 19 abril 2013

- *“Patrones urbanísticos de las actividades económicas. Región Metropolitana de Barcelona”*, Máster en Urbanismo. Universidad de Granada. Escuela de Arquitectura, 23 enero 2013

- *“Patrons urbanístics de les activitats econòmiques”*, presentación del llibre en el Col·legi d’Arquitectes de Catalunya (COAC), 22 noviembre 2012

Tesis doctorales dirigidas relacionadas con el tema

- Jorge Montejano *“Metropolización del territorio y regiones urbanas intermedias. El caso del Ámbito Central del Camp de Tarragona 1977-2008”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) 28 septiembre 2010

P A R I S

> Mardi 23 octobre 2007 > Mercredi 24 octobre 2007

Colloque franco-hispano-italien

Colloque franco-hispano-italien

L I E U

Centre national
de la recherche scientifique (CNRS)
3, rue Michel-Ange • 75016 Paris

MODÈLES DE VILLES DURABLES :
CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE

ANTONIO FONT ARELLANO

Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés (ETSAV),
Universidad Politécnica de Cataluña

Morfologías metropolitanas de baja densidad en Europa Meridional:
Un análisis comparativo

F) BARCELONA CIUDAD

Trabajos asociados

- Colaboración para la Exposición “*Cerdà i la Barcelona del futur: Cap a una reordenació urbanística de la Regió Metropolitana de Barcelona*”. Catálogo, pp. 174-177. Convenio C-07844 UPC-Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 9 diciembre 2009 (1)
- “*Anàlisis del sistema d'espais lliures a l'entorn del Parc de Collserola*”. Convenio UPC-Consorci del Parc de Collserola, Sant Cugat del Vallès, septiembre 2005 (1)
- “*Prediseño de la futura Ciudad Aeroportuaria, en el marco de las determinaciones y previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Barcelona*”. Convenio C-03801 UPC-AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) enero 2000 a julio 2001 (1)
- Estudi “*Les vores dels Cinturons de Barcelona*”, Ajuntament de Barcelona , 1990-1994 (5)
- Pla de Usos. Establiments de Pública Concurrencia de Ciutat Vella. Ajuntament de Barcelona, 1990

Publicaciones

- *La Ciudad Aeroportuaria de Barcelona. El proyecto de un enclave metropolitano de centralidad*. AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Barcelona 2003. ISBN 84-7653-891-3 (1)
- “*Territorio y Ciudad en la Cataluña de los 60*”, en *Desde Barcelona, Arquitecturas y Ciudad*, Ministerio de Fomento / COAC, 2002, pp. 54-85. ISBN 84-95951-23-1
- “*La Reforma del Port Vell de Barcelona*”, en la Revista *Urbanismo*, vol. 1 nº 27, pp. 33-37, Madrid 1996. ISSN 0213-9391
- *Equipament col·lectiu i condició residencial a Ciutat Vella*, Ajuntament de Barcelona 1993, pp. 61-73 (en colaboración), Depósito Legal B-20998-93
- “*Márgenes e intersticios: la ordenación de los bordes de los nuevos cinturones de Barcelona*”. Revista *Cuaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, vol.1 nº 193, pp. 112-119, Barcelona 1992. ISSN 0211-9595 (5)
- “*La Reforma del Port Vell de Barcelona: Un enfoque alternativo*”, en la Revista *AB*, Arquitectes de Barcelona, vol. 0 nº 25, pp. 22-26, Barcelona 1990
- “*Una visió renovada de Ciutat Vella*”, en *Primeras Jornadas de Ciutat Vella*, pp. 77-83, Barcelona 1989 (Actas de Congreso) Depósito Legal B-39261-91
- “*La Barceloneta. Plan Especial de Reforma Interior*”, en el libro *Plans i Projectes*. Ajuntament de Barcelona 1985, pp. 37-53 (en colaboración). ISBN 84-500-8343-5 (3)
- “*La idea de Barcelona als anys 60*”, en la Revista *Anales de Arquitectura*, nº 3, pp. 67-82, Barcelona 1984. ISSN 0214-4727
- “*La rehabilitación integral de una estructura urbana: La Barceloneta*”, en *Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio*, pp. 37-53, Madrid 1983 (Actas de Congreso)
- “*Estudios previos para el Plan Especial de Reforma Interior de La Barceloneta*”, en la Revista *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* 1971-1980, vol. 0 nº 131, pp. 74-75, ISSN 021-321X (en colaboración), 1982 (4)
- “*Barcellona: crescita urbana come investimento fisso*”, en la Revista *Città-classe*, nº 4, pp. 24-36. Venezia 1975 (en colaboración) (3)

- *Barcelona, remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1974 (en colaboración). ISBN 84-252-08190-X (3)

- “*Teoría y experiencia de la urbanización marginal*”, en el libro *El crecimiento de las ciudades*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1972, pp. 85-107, D. L. B-38.701 (3)

- “*La delimitación de las Áreas Metropolitanas: El caso de Barcelona*”, en la Revista *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* (1971-1980), nº 87, pp. 59-62, Barcelona 1972. ISSN 0211-321X

- “*Notas sobre la marginalidad urbanística*”, en la Revista *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* (1971-1980), nº 86, pp. 85-91, Barcelona 1971 (en colaboración). ISSN 0211-321X (3)

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- “*Parlem de Glòries*”, en la Jornada “Plaça de les Glòries”, Ajuntament de Barcelona, DHUB, 1 enero 2013

- “*The Airport City as a core of metropolitan region: The case of Barcelone*”, en 5th Airport Regions Conference: Facing the challenge of a sustainable development, Sant Cruz de Tenerife (Canarias), 28 noviembre 2012

- “*Barcellona: Rigenerazione urbana versus grandi progetti*”, en el Seminario “Milano dopo il PGT: Rigenerazione urbana in fase di crisis”, Politecnico di Milano, Milán (Italia), 23 noviembre 2012

- “*Barcelona en la construcció de la ciutat metropolitana*” en Taules de Debat Municipals 2011 a Barcelona, Taula rodona Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2 mayo 2011

- “*Configuració física i estructuració social a la Regió Urbana de Barcelona. Algunes conseqüències*”, en VI Seminari Monogràfic “Pensament per la Pau: Urbanisme, convivència i pau”, Universitat Internacional de la Pau, Sant Cugat del Vallès, 28 febrero 2009

- “*El proyecto de la Ciudad Aeroportuaria de Barcelona*”, en Jornada “El nuevo aeropuerto de Barcelona y el desarrollo de su entorno”, Aeropuerto de Barcelona, 4 diciembre 2003

- “*La Barceloneta. Del Pla al Projecte Urbanístic*”, en Jornada Ciutat Vella de Barcelona. Urbanisme i Patrimoni, Barcelona, 22 mayo 2001

- “*L'Urbanisme a Barcelona*”, introducció al Symposi Centre de Cultura Contemporània, Barcelona 20 septiembre 2000; y “El moment actual de l'Urbanisme Barcelonès”, 1999

- “*El equipamiento urbano en Ciutat Vella*”, Segundas Jornadas sobre Ciutat Vella, Centre de Cultura Contemporània, Barcelona, 4 diciembre 1993

- “*El Frente Marítimo de Barcelona, espacio proyectual estratégico*”, en el Máster “Proyectar la Periferia”, Centre de Cultura Contemporània, Casa de la Caritat, Barcelona, 16 abril 1993

- “*La Nueva Barcelona*”, en el curso de posgrado en Urbanismo, Universidad Politécnica de Valencia, Escuela de Arquitectura, Valencia, 10 diciembre 1991

- “*Proposta d'Ordenació Urbanística de les vores dels nous cinturons de Barcelona*”, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1 junio 1991 (y comisariado de la exposición)

- “*Proyectar en el frente litoral de Barcelona*”, en el Seminario sobre Espacios Públicos, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 1 marzo 1991

- “*Patrimoni marítim i transformació: El cas del Port Vell de Barcelona*”, Barcelona, 1 febrero 1990

- *“Els Plans Especials de Reforma Interior de la Ciutat Vella”*, en Jornades Ciutat Vella, Centre de Cultura Contemporània, Casa de la Caritat, Barcelona, 1 novembre 1989
- *“El Pla Especial de la Barceloneta: Una estratègia de vivenda”*, en la Jornada “Ciutat Vella. Pautas técnicas para unas intervenciones”, Barcelona, 1 novembre 1989
- *“La Reforma del Port Vell de Barcelona”*, Barcelona, 13 julio 1989
- *“El Plan de Hoteles para Barcelona”*, Barcelona, 7 junio 1989 y 10 marzo 1990
- *“Teoría de la Rehabilitación Integral: El caso de la Barceloneta”*, en Jornadas sobre la Rehabilitación Arquitectónica. Colegio de Arquitectos, Palma de Mallorca, 13 noviembre 1984
- *“Problemes et forme urbaines a la Barcelone actual”*, en “Encontre Barcelone - Strasbourg”, Estrasburgo (Francia), 29 febrero 1984
- *“La rehabilitación integral de un barrio: La Barceloneta”*, en Jornadas sobre Rehabilitación, Colegio de Arquitectos, Madrid 11 marzo 1983, y en Construmat, Barcelona, 2 marzo 1983
- *“La idea de Barcelona en los años 60”*, Mesa Redonda, ETSAB, Barcelona, 1 febrero 1983
- *“La remodelación de la Ribera de Barcelona”*, en la Jornada “Ordenación del Sector Marítimo Oriental de Barcelona”, Casino de La Alianza, Poble Nou, 10 enero 1973 (en colaboración)
- *“Problemática de los polígonos de vivienda de promoción pública”*, en la Jornada “Vivienda y Urbanismo en Barcelona”, Colegio de Arquitectos, 15 diciembre 1971

Tesis doctorales dirigidas relacionadas con el tema

- Josep M. Vilanova i Claret, *“Espai residencial I metròpoli: Les trames residencials en la formació i evolució metropolitana de Barcelona 1856-1953”*. ETSAB. Universitat Politècnica de Catalunya, 18 de desembre 1995
- Isabel Castiñeira Palou, *“Procés de formació dels sectors residencials de Diagonal i Pedralbes a Barcelona 1953-1976”*, Universitat Politècnica de Catalunya, 15 julio 1992

Docencia asociada al trabajo de investigación

Por la condición transversal de los estudios realizados sobre Barcelona, su presencia en la docencia, tanto de grado como de posgrado, ha sido continuada, especialmente en la optativa de grado “El proyecto de ciudad: Plan y Proyecto en la Cataluña contemporánea”, y en la de posgrado “La explosión de la ciudad: Territorios morfológicos de la ciudad Postindustrial en las Regiones Urbanas del Sur de Europa...”

Exposition

L'explosion de la ville

25/01/12 – 01/03/2012

تونس BOLOGNA

Inauguration: 25 janvier 2012 à 11h avec
Antonio Font (U. Polytechnique de Catalogne)

suivie d'une table ronde
« De la ville compacte à la ville territoire:
l'explosion de la ville? »

Lieu: ENAU
Rue El Qods - Sidi Bou Saïd – 2026
Entrée libre



ENAU
Ecole Nationale
d'Architecture et d'Urbanisme



G) PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Trabajos asociados

- *“Metodología de planeamiento y Ley Urbanística en España (1956-1975)”*, Tesis Doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya UPC, 27 julio 1977. Director Manuel de Solà-Morales

- *“Informe para el Congreso de los Diputados del Consejo Superior de Arquitectos de España”*, encargado al LUB sobre el Proyecto de Reforma de la Ley del Suelo, 1973

I. Planeamiento Territorial

- *“Pla Director de les Àrees Residencials Estratègies del Camp de Tarragona”* Convenio C-07297 entre la Generalitat de Catalunya, Institut Català del Sòl y la UPC, 15 abril 2008 a 15 març 2009. Aprobado definitivamente (1)

- *“Pla Director Urbanístic de l'Àmbit Central del Camp de Tarragona”*. Convenio C-06527 entre la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques y la UPC, 31 julio 2006 a 31 diciembre 2008. Aprobación inicial (1)

- *“Esquema Director de Ordenación Territorial del ámbito de Jaizkibel (Guipúzcoa)”*. Convenio C-05779, entre la Diputación Foral de Guipuzkoa y la UPC, 1 diciembre 2004 a 1 marzo 2006

- *“Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena”*. Convenio C-05723, entre la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial y Obres Públiques y la UPC, 22 octubre 2004 a 31 diciembre 2005. Aprobado definitivamente (1)

II. Planeamiento Urbanístico

- *Planes Generales de Barberà del Vallès (Barcelona) 1995, Sant Sadurn d'Anoia 1990, Alt Penedès (Barcelona), Girona 1986, Intermunicipal de Figueres (Girona) 1982, Vilafranca 1982, Mollet del Vallès (Barcelona) 1982, (Premio Nacional de Urbanismo, 1983), Breda (Girona) 1976, Celrà (Girona) 1972*, realizados en colaboración en el TAU, Taller de Arquitectura y Urbanismo de Barcelona, entre 1968 y 1995 (5)

III. Planeamiento derivado (“Proyecto Urbano”)

- *“Estudi Mollet, Prospectiva 2014-2015. Situació, potencialitats, reptes i propostes”*. Convenio C-10000 entre el Ayuntamiento de Mollet del Vallès (Barcelona) y la UPC, 20 junio 2013 hasta la actualidad (1) + IET

- *“Estudi de la Modificació Puntual del PGM-76, a l'àrea entre el Parc de Collserola i el nucli urbà de Sant Feliu de Llobregat (Barcelona)”*. Convenio C-08685 entre el Ayuntamiento de Sant Feliu del Llobregat y la UPC, 19 abril 2012 hasta la actualidad (1)

- *“Estudio del entorno territorial de la Estación del Aeropuerto de Reus (Baix Camp)”*. Convenio C-08426 entre el Ayuntamiento de Reus y la UPC, 30 marzo 2011 a 30 septiembre 2011 (1)

- *“Plan Especial de Protección y Conservación de la zona B-4, “Gallecs”, de Mollet del Vallès (Barcelona)*, Convenio C-02959, entre el Ayuntamiento de Mollet del Vallès y la UPC, 13 octubre 1997 a 28 febrero 1998. Nueva redacción C-07632, entre el Consorci Espai Rural de Gallecs y la UPC, 1 enero 2009 a 31 diciembre 2010 (1)

- *“Plan Parcial y Proyecto de Urbanización del sector “Pou Boronat” de Tarragona”*. Convenio C-07390 entre el Incasol (Generalitat de Catalunya) y la UPC, 1 julio 2008 a 31 diciembre 2008 (1)

- *“Plan Especial de Protecció del Patrimoni Ambiental, Paisatgístic i Històric-Artístic de Blanes (Girona)”*. Convenio C-06571 entre el Ayuntamiento de Blanes y la UPC, 28 julio 2006 a 15 septiembre 2006 (1)

- “*Plan Parcial del desarrollo residencial “Oliveretes”*”, de Viladecans (Barcelona), Convenios C-05732 y C-05733 entre el Ayuntamiento de Viladecans y la UPC, 9 noviembre 2004 a 1 marzo 2006 (1)
- “*Pla Especial d’Ordenació de la ZAL (Zona d’Activitats Logístiques) del Port de Tarragona*”. Convenio C-06147 entre la Autoridad Portuaria de Tarragona y la UPC, 1 septiembre 2005 hasta la actualidad (1)
- “*Estudio para el Área de Nueva Centralidad de Delicias*”. Valladolid, 1996
- “*Proyecto y dirección de obra Paseo Marítimo de la Vila Olímpica*”, Barcelona, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Costas, Madrid 1992 (5)
- *Plan Especial de Reforma Interior “La Falca Verda Sa Riera”*, Palma de Mallorca. Convenio C-00838 entre el Ayuntamiento de Palma de Mallorca y la UPC, noviembre 1989 (2)
- “*Plan de Usos (Espais de pública concurrència) de Ciutat Vella*”, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona 1985 (4)
- “*Plan Especial de Reforma Interior de la Barceloneta*” (en colaboración), (Premio Nacional de Urbanismo 1983), Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona 1983 (4)

Publicaciones

- “*Urban problems and disciplinary paradigm: around a “reasonably” compact city*”, en la Revista *CRIOS*, nº 5, Carocci (ed.), Roma 2013, pp. 71-80. ISSN 2279-8986
- “*Planejament territorial versus ordenació urbanística: El desplegament del PTMB 2010 a l’Àrea Metropolitana de Barcelona*”, en la Revista *Papers*, nº 55, pp. 84-87, Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2012. ISSN 1888-3621
- “*La práctica del planeamiento urbanístico*”, en el libro de L. Moya (ed.) *La práctica del urbanismo*, Editorial Síntesis, Madrid 2011, pp. 25-55. ISBN 978-84-975673-0-5
- “*Lo necesario desde una perspectiva actual*”, en el catálogo de la exposició *XI Bienal Española de Arquitectos y Urbanismo*, Madrid 2011, pp. 30-31. ISBN 978-84-937857-8-9
- “*Les Àrees Residencials Estratègiques del Camp de Tarragona*” y “*Àrea Residencial Estratègica del Pou Boronat (Tarragona)*”, en el libro de la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, *Les Àrees Residencials Estratègiques ARE*, Barcelona 2010, pp. 150-197. ISBN 978-84-393-8622-3 (1)
- “*Cap a una reordenació urbanística de la Regió Metropolitana de Barcelona*”, en el catálogo de la exposició *Cerdà i la Barcelona del futur: realitat versus projecte*, Barcelona 2009, pp. 174-178. ISBN 978-84-9803-354-0
- “*Foreword*”, Raquel Tardin en “*System of open spaces: Concrete Project strategies for urban territories*”, Springer NY. ISBN 978-1-4614-4351-3, 2012, pp. 7-8 y 7 *Letras*, Río de Janeiro. ISBN 978-85-7577-552-3, pp. 1-2, 2008 (1)
- “*Pla Director Urbanístic de la Conca d’Òdena (Anoia)*”, en la Revista *Espais*, número dedicado als Plans Director Urbanístics de Catalunya, nº 52, pp. 42-49, Barcelona 2006. ISSN 0213-5639
- “*Problemas urbanos y paradigmas disciplinares en los territorios de la urbanística actual*”, en el libro *Los territorios del urbanista*, Diez años del Master en Proyección Urbanística, 1999-2004, UPC, Barcelona 2005, pp. 19-30. ISBN 84-8301-831-4
- “*La pianificazione territoriale della regione metropolitana di Barcellona*”, en la Revista *Area Vasta*, nº 8/9, pp. 23-30, Salerno (Italia) 2005

- *“Un nuevo planeamiento para una nueva territorialidad”*, en la Revista *Ciudad y Territorio*, Estudios Territoriales, vol. XXXVI, nº 141-142, pp. 561-567, Madrid 2004. ISSN 1133-4762

- *“Mocions per a una ciutat metropolitana alternativa”*, en la Revista *INDE*, Informació i Debat, Colegio de Arquitectos de Cataluña, vol. 1, julio 2004, pp. 26-31, Barcelona 2004. ISSN 1134-0223

- *“La renovación del planeamiento urbanístico”*, en la Revista *Ciudades*, Instituto de Urbanismo de la Universidad de Valladolid, nº 7, pp. 77-81, Valladolid 2003. ISSN 1133-6579

- *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*, Diputació de Barcelona 2003, 221 pp. editor y coautor. ISBN 84-7794-935-2. Capítulos: *“Introducción: Planeamiento urbanístico en controversia”* pp. 13-19 y *“Planeamiento urbanístico: De la controversia a la renovación”* pp. 207-221

- *“Renovació del planejament urbà”*, en el libro *AAVV Espais d'oportunitat i Projecte Urbà*, UPC, Barcelona 2002, pp. 32-37. ISBN 84-8301-674-5

- *“La experiencia reciente de Cataluña: planeamiento urbana para el siglo XXI”*, en la Revista *Urbana*, nº 25, pp. 60-82, Madrid 2000. ISSN 1138-0810

- *“L'urbanisme municipal vist pels professionals”*, en la Revista *Papers*, nº 32, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1999, pp. 59-63. ISBN 84-88068-58-1

- *“El projecte territorial”*, en *Transversal*, Revista de cultura contemporánea, vol. 6, nº 6, pp. 60-63, Lleida 1998. ISSN 1137-716X

- *“De Recoletos a San Isidro: Ideas para Valladolid”*, en la Revista *Geometría*, vol. 22, nº 22, pp. 14-17, Málaga 1996. (Proyecto 2º Premio del Concurso). ISSN 0213-4780 (5)

- *“Ciudad, mercancías o espacio colectivo”*, en *Ciudad y Territorio*, vol. 1, nº 103, pp. 37-41, Madrid 1995. ISSN 1133-4762

- *Vilafranca del Penedès. Pla General 1979-1981*, Generalitat de Catalunya, Direcció General d'Urbanisme, Barcelona 1994, 359 pp. ISBN 84-393-2092-2 (3)

- *“Elementos para un debate teórico sobre la construcción del Plan Territorial General de Catalunya”*, en el libro *El Pla Territorial de Catalunya*, Fundació Pi i Sunyer, Barcelona 1993, pp. 71-88, Depósito Legal B-17332-93

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *“Sector d'Activitat Econòmica Aeroport de Reus. Un repte estratègic al Camp de Tarragona”*, Societat Catalana d'Ordenació del Territori, SCOT, Barcelona, 18 septiembre 2013

- *“Ordenar el Territorio”*, presentación del libro de O. Nel-lo, ETSAV, 27 noviembre 2012

- *“Barcellona: rigenerazione urbana versus grandi progetti”*, en el Congreso “Milano dopo il PGT: rigenerazione urbana in fase di crisis”, Politécnico di Milano (Italia), 23 noviembre 2012

- *“Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad”*, presentación del libro de Francesco Indovina, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 13 noviembre 2012

- *“Criteris d'intervenció i gestió paisatgística: L'escala territorial”*, en el Master en Intervenció i Gestió del Paisatge, Universitat Autònoma de Barcelona, Facultat de Geografia, 27 mayo 2011

- *“Proyectar la Ciudad-Territorio: paradigmas e instrumentos para la renovación de la Ordenación Territorial”*, Doctorado en Urbanismo, Escuela de Arquitectura, Granada, 20 mayo 2011

- *“Reordenación de las Estaciones AVE en Tarragona y su conexión portuaria”*, en IV Jornada Europea sobre alta velocidad y territorio: Conexiones aeroportuarias y procesos metropolitanos, Escuela de Ingenieros de Caminos, Ciudad Real, 10 noviembre 2009
- *“Projectar la ciutat compacta”*, en el Seminario “Grans reptes econòmics i urbanístics del desenvolupament urbà en temps de recessió”, Barcelona, 3 noviembre 2009
- *“El Pla Director Urbanístic de la Conca d’Ódena”*, en el Master en Ordenació del Territori, Universitat de Barcelona, Facultat de Geografia, 13 mayo 2009
- *“Nuevos instrumentos para la ordenación territorial”*, Mesa redonda de clausura de la I Bienal de Arquitectura de Lisboa (Portugal), 27 julio 2007
- *“Lo bello y lo feo en la ciudad”*, en el 5º Seminario Internacional de Arquitectura “O bello e o Feio arquitectónico”, Orden de los Arquitectos, Lisboa (Portugal), 20 julio 2007
- *“Territori, infraestructures i mercat de l’habitatge, en la 2ª Jornada del Plan Territorial Parcial del Camp de Tarragona PTPCT*, Colegio de Arquitectos, Tarragona, 24 mayo 2007
- *“Guipuzkoa y sus contextos. Ordenación territorial”*, en los cursos de verano de la universidad del País Vasco, Palacio Miramar, San Sebastián, 22 junio 2006 y *“Arquitecturas emergentes y Sociedad Civil: el caso Catalán”*, 22 agosto 2005
- *“Nueva territorialidad, nuevo planeamiento”*, en el I Congreso Internacional sobre Territorio y Ciudad: la Metrópoli: presente y futuro, Barcelona 2 julio 2003
- *“Los temas de la planificación urbanística actual”*, en el Simposio “O Espacio: Novas formas de vertebración social”, Santiago de Compostela, 30 marzo 2003
- *“Teorías y propuestas para una Barcelona metropolitana”*, en el Seminario de la Escola Sert, Colegio de Arquitectos, Barcelona, 5 noviembre 2002
- *“Planes urbanísticos catalanes de última generación”*, en el Seminario Hispano-Italiano sobre Planeamiento Urbanístico, Escuela de Arquitectura de Valladolid, 19 octubre 2001
- *“Una visión crítica sobre el Pla General de Girona 1987”*, Jornada de Revisió dels Plans Municipals del Sistema Urbà de Girona, Universitat de Girona, Facultat de Geografia, Girona 6 octubre 2001
- *“Renovación Urbana y Territorio”*, en el Congreso de la Federación para la Vivienda y el Urbanismo y la Ordenación del Territorio “Urban Renewal”, Barcelona, 9 septiembre 2001
- *“Contener la ciudad, pensar la metrópoli”*, en el Seminario VI Bienal de Arquitectura Moderna-Postmoderna, Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, Santander, 30 julio 2001
- *“Planeamiento urbanístico en controversia”* y *“Hacia un planeamiento urbanístico renovado”*, en el Seminario Planeamiento Urbanístico en Controversia, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Barcelona, 18 julio 2001 y 19 julio 2001
- *“Los enfoques actuales del planeamiento general”*, en el Seminari Tècnic Local, Federació de Municipis de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona, 18 mayo 2001
- *“Metrópolis discontinuas”*, en la Jornada “Proyecto territorial y urbano contemporáneo, Colegio de Arquitectos, Madrid, 25 abril 2001
- *“Planificación urbana en un mundo cambiante”*, en el curso “Ciudad Posible, Ciudad Deseable”, Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, Santander, 10 julio 2000

- "*Planeamiento urbanístico en Cataluña*", en el Simposio "Planeamiento urbano en el siglo XXI", Círculo de Bellas Artes, Madrid, 26 noviembre 1999
- "*La protecció de l'espai natural de Gallecs*", en Jornada Centre Cultural La Marineta, Mollet del Vallès, 20 abril 1999
- "*Infraestructures i vertebració del territori: El TAV i el territori català*", en Jornada en el Colegio de Arquitectos, Girona, 29 enero 1999
- "*¿Crisis del planeamiento urbano?*", en Jornada sobre Urbanismo, Diputación de Guipuzkoa, San Sebastián, 28 enero 1999
- "*El futur del Pla General Metropolità de Barcelona 1976*", en la Jornada de Sitges (Barcelona), Centre Mariçel, 24 septiembre 1996
- "*Proyecto territorial y Ciudad Difusa*", en el curso "Las escalas del paisaje", Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, Santander, 21 julio 1994
- "*Sobre las formas de la proyectación urbanística*", en el Seminario Internacional del Diseño Urbano, Escuela de Arquitectura, Sevilla, 27 mayo 1994
- "*Territorio metropolitano postindustrial y regulación urbanística*", en el Curso de Especialización sobre el Suelo no Urbanizable, Colegio de Abogados, Valencia, 12 enero 1994
- "*El Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife como instrumento de gobierno*", en Jornadas sobre el Plan Insular, Tenerife, 14 diciembre 1993
- "*Espacio libre y vertebración urbana. Experiencias proyectuales recientes*", en el XI Curso Internacional de Rehabilitación Urbana, Museo de Arte Contemporáneo, Cuenca, 29 octubre 1993
- "*Ordenación Urbanística y Medio Ambiente. Algunas experiencias*", Seminario Planificación Territorial y Medio Ambiente, Escuela de Arquitectura, Valladolid, 27 julio 1993
- "*El Pla Territorial General de Catalunya*", en el Seminari de la Facultat de Geografia, Universitat de Girona, 30 junio 1993
- "*Morfología y Proyecto de Ciudad*", en el Seminario Planeamiento y Gestión del Suelo Urbano, Colegio de Arquitectos, Valencia, 28 abril 1993
- "*Elementos para un debate teórico sobre la construcción del Plan Territorial de Cataluña*", en el Seminario de la Fundació Pi i Sunyer, Barcelona, 23 abril 1993 y en el Colegio de Arquitectos de Barcelona, 23 marzo 1993
- "*Planificación territorial y urbanística*", en el Master de Urbanismo, Escuela de Arquitectura, Madrid, 2 junio 1991
- "*Modelos teóricos de crecimiento y ordenación urbana en las Leyes del Suelo*", en el Master en Gestión Urbanística, Escuela de Arquitectura de Barcelona, 1 mayo 1991
- "*La ciudad y sus formas de crecimiento*", en el Curso de Especialización sobre el Suelo Urbanizable, Colegio de Arquitectos, Valencia, 1 abril 1991
- "*Instruments urbanístics: Balanç i perspectives*", en el Congrés d'Urbanisme i Territori de Catalunya, Colegio de Arquitectos, Barcelona, 1 junio 1990, y "Nuevos contenidos para la Ordenación Urbana y la regulación de usos y actividades"

- *“Una nueva forma de intervención en los Centros Históricos: la regulación de usos y actividades”*, en V Encuentros Internacionales sobre Rehabilitación Urbana”, Barcelona, 1 mayo 1990
- *“Diez años de urbanismo democrático”*, en el Congrés de l’Agrupació d’Arquitectes Urbanistes de Catalunya, Palu Maricel, Sitges (Barcelona), 1 marzo 1990
- *“Formas de crecimiento y diseño urbano”*, en Seminario Internacional “Ideas alternativas para el Diseño Urbano”, Colegio de Arquitectos, La Coruña, 1 junio 1986
- *“Territorio y carreteras. Problemas de la Ordenación Urbana de Girona”*, en la Jornada “La carretera y la ordenación del territorio”, Colegio de Arquitectos, Girona, 10 octubre 1985
- *“Estructura urbana y proyecto en las ciudades con río. Algunos ejemplos”*, en el Seminario Internacional “Ciudades con río”, Sevilla, 1 septiembre 1985
- *“La reconstrucción de la ciudad europea. Claves para un nuevo urbanismo”*, Seminario, Barcelona, 14 septiembre 1984
- *“El planeamiento urbanístico como instrumento de gestión municipal”*, en la Jornada “Planeamiento Urbanístico y Gestión Urbana”, Colegio de Arquitectos, Barcelona, 19 junio 1984
- *“Rehabilitación urbana integral: algunas precisiones”*, en el Seminario sobre Rehabilitación Urbana, Colegio de Arquitectos, Castellón de la Plana, 1 mayo 1984
- *“El nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Palencia”*, Jornadas en el Colegio de Arquitectos, Palencia, 10 diciembre 1982 y 16 enero 1981
- *“Tipología de planes y problemas urbanos”*, en el Seminario sobre Planeamiento Urbano, Colegio de Arquitectos, Palma de Mallorca, 12 diciembre 1979
- *“Instrumentos y técnicas de planeamiento urbano: Una perspectiva histórica”*, en Seminario sobre Planeamiento Urbano, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Barcelona, 10 septiembre 1979
- *“Los modelos teóricos del planeamiento urbanístico en la Ley del Suelo 1956, en la Ley de Reforma de 1975”*, en el Seminario de Urbanismo, Colegio de Arquitectos, Zaragoza, 1 marzo 1979
- *“Intervención en los Centros Históricos”*, en la Jornada “El Centro Histórico de Valladolid”, Colegio de Arquitectos, 28 mayo 1976
- *“El urbanismo en la renovación de los Centros Históricos”*, en el Symposio del Colegio de Arquitectos, Palma de Mallorca, 10 octubre 1975
- *“La ordenación del Sector de la Ribera Oriental de Barcelona”*, en el Seminario “Lotta, Potere e Piano”, IUAV, Venezia (Italia), 23 junio 1975 (en colaboración) (3)
- *“La intervención en la ciudad”*, en el Symposio de Urbanismo, La Estrella, Madrid, 1 abril 1975
- *“Problemática Urbanística de la Comarca de Palencia”*, en la Diputación Provincial de Palencia, 25 abril 1974

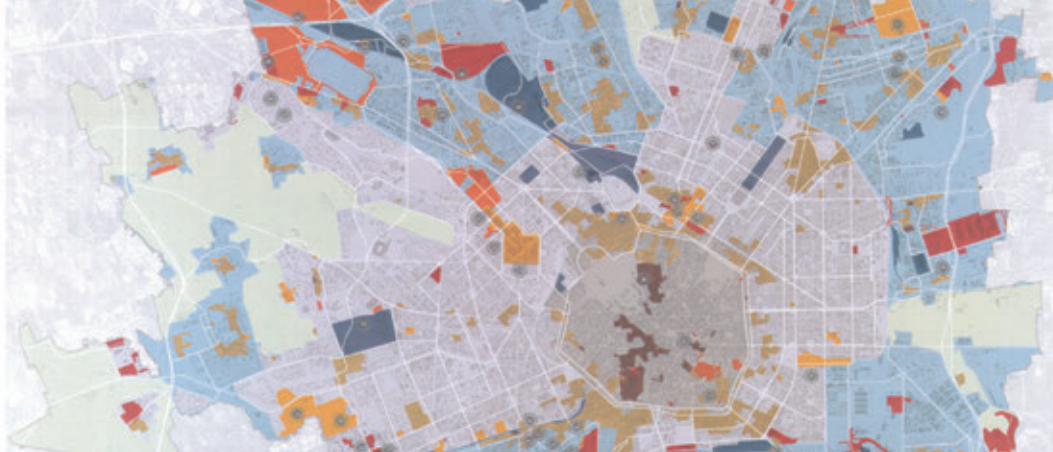
Tesis doctorales dirigidas relacionadas con el tema

- Esteban Español Fernández, *“Ideas clave en la ordenación territorial contemporánea”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), mayo 2014

- Víctor Hugo Hofmann Aguirre, *“Instrumentos de ordenación y actuación urbana en dos sectores de la ciudad de México”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 10 febrero 2009
- Maria Lluïsa Marsal Llacuna, *“Els llindars de lo públic: L’equipament bàsic per a les diferents escales urbanístiques a Catalunya i Alemanya”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 23 diciembre 2008
- Raquel Hemerly Tardin Coelho, *“Espacios libres: Sistema y proyecto territorial”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), abril 2005
- Enric Batlle Durany, *“El Jardí de la Metròpoli. Del paisatge romàntic a l’espai lliure per a un ciutat sostenible”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 3 julio 2002
- Carmen Mendoza Arroyo, *“Entre la regulación y la desregulación urbanísticas. Dos experiencias de planeamiento urbano: Londres y Barcelona 1980-1999”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 29 junio 2001
- Ricard Pié i Ninot, *“Observant els mapes i plànols. Espai, elements i punts de vista a la cartografia”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 30 junio 1988
- José Luis Oyón Bañales, *“Colonias y poblados de colonización. Arquitectura y vivienda rural en España 1850-1965”*, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 2 julio 1985

Docencia asociada al trabajo de investigación

Por la condición transversal del tema, su presencia en la docencia de grado y posgrado ha sido continuada, especialmente en la optativa “El proyecto de ciudad: Plan y Proyecto en la Catalunya contemporánea”



MILANO DOPO IL PGT RIGENERAZIONE URBANA IN FASE DI CRISI MILANO AFTER PLAN CITY REGENERATION AT THE TIME OF URBAN CRISIS

23 novembre 2012 ore 9.30-18.00
Politecnico di Milano | Sala Conferenze via Pascoli 53

La pianificazione urbana e la crisi in Europa

City planning and European crisis

09.30 -13.00
coordina Laura Pogliani

PierCarlo Palermo, Preside Scuola di
Architettura e Società Politecnico di Milano

Ada Lucia De Cesaris, Assessore all'Urbanistica e
Edilizia Privata

Thorsten Tonndorf, Referatsleiter
Stadtentwicklungsplanung Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

11.00
Coffee break

Gilles Novarina, Institut d'urbanisme, Grenoble

Antonio Font, Laboratory of Urbanism de Barcelona

Federico Oliva, Politecnico di Milano e
Presidente nazionale Istituto Nazionale di Urbanistica

Milano/Italia: una nuova questione urbana

Milano/Italia: a new urban issue

14.30 - 18.00
coordina Stefano Pareglio

Alessandro Balducci, Pro-Rettore Politecnico di Milano

Gabriele Pasqui, Direttore del Dipartimento di
Architettura e Pianificazione

Carlo Alberto Barbieri, Politecnico di Torino

Carlo Gasparrini, Università Federico II Napoli

Antonio Calafati, Università Politecnica delle Marche

Cino Zucchi, Politecnico di Milano

Alessandro Maggioni, Consorzio Cooperative Lavoratori
Milano

Giovanni Maria Paviera, Generali Immobiliare Italia SGR
S.p.A.

Organizzazione a cura di

Andrea Arcidiacono, Matteo Bolocan, Paolo Galuzzi,
Antonio Longo, Stefano Pareglio, Laura Pogliani,
Piergiorgio Villo (Consulta tecnico scientifica per la
revisione del PGT di Milano), Elena Solero



H) DOCENCIA DEL URBANISMO: TEORÍA Y METODOLOGÍA

Trabajos asociados

- Docencia en grado de Arquitectura, desde septiembre de 1968 a la actualidad, en la ETSAB (1968-1978), y a partir de entonces en la ETSAV.
- Docencia posgrado en Doctorado, desde el curso 1977-1978 hasta la actualidad en la ETSAB y en la ETSAV
- Docencia en el Máster en Proyección Urbanística de la UPC, desde el curso 1994-1995 hasta la actualidad. El Máster forma parte del European Master in Urbanism, con las universidades de Delft, Lovaina y el Instituto Universitario de Arquitectura IUAV de Venezia.
- Participación en la docencia de doctorado en Urbanismo y del Máster en Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Granada, durante los cursos 2007-2008 a 2012-2013
- Profesor invitado en el Máster de Urbanismo en la Universidad Carlos III, Madrid, cursos 1989-1990 y 1991-1992
- Profesor invitado en la Escuela de Arquitectura de Valladolid, 1972-73 y 1973-74

Publicaciones

- “*La urbanística y su enseñanza*”, capítulo del libro *Un urbanismo docente*, pp. 19-38, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, San Sebastián, 2009. ISBN 978-84-9860-297-5
- *El proyecto de nuevos patrones residenciales*, Exploraciones docentes del Taller de Arquitectura-Proyecto VI, 1995-2009 y 2009-2012, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, Sant Cugat del Vallès, septiembre 2009. ISBN 978-84-7653-417-5
- “*El proyecto de nuevos patrones residenciales: Algunas consideraciones docentes*”, en el libro *Vivienda y territorio. Intervenciones residenciales en la periferia de Santa Cruz de la Palma*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2008. ISBN 84-931120-8-9
- “*L'Ensenyament de la urbanística: Interdisciplinarietat i especificitat*”, en el libro *Aportacions catalanes en el camp de la Urbanística i de l'Ordenació del Territori, des de Cerdà als nostres dies*, pp. 283-303, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona 2007. ISBN 978-84-7283-928-1
- “*The Design of New Urban Patterns*”, en el libro *Monitoring urban design education in European Schools of Architecture. Transactions on architectural education serves*, pp. 23-30, European Association of Architectural Education, 2004. ISBN 2-930301-16-3
- *Instrumentos de proyección urbana*, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, Sant Cugat del Vallès, 1984, Depósito Legal B-13036-1984
- *Valladolid: procesos y formas del crecimiento urbano*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), Madrid 1977, Depósito Legal B-17118-1977 (en colaboración)
- “*Problemas urbanos y paradigmas disciplinares en los territorios de la urbanística actual*”, en *Los territorios del urbanista: X Años del Máster en Proyección Urbanística, 1994-2004*, pp., 19 a 29, Fundació Politècnica, 2005. ISBN 84-8301-831-4
- “*Hacia una teoría estructural de la forma urbana y su proyecto*” en “MSM: Homenaje a Manuel de Solà-Morales. Revista UR, 3/2012, p. 59

- *"Hacia la definición de un campo disciplinar de la Urbanística y el Urbanismo: La contribución del profesor Manuel de Solà-Morales y el Laboratorio de Urbanismo (LUB) desde 1968"*, en la Revista *Biblio 3w*, vol. XVII, nº 976 (2), Barcelona 2012. ISSN 1138-9796. <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-976/b3w-976-2.htm>

- *La reforma de la Gran Vía de Sabadell. Un proyecto de futur*, monografía del Máster en Proyección Urbanística, Sabadell 2011. ISBN 978-84-7653-761-9 (en colaboración)

- *"El proyecto d'un lloc"*, en la monografía *El projecte d'un lloc. Idees per a la transformació del Turó de Gardeny de Lleida*. Universitat Politècnica de Catalunya. Fundació Politècnica, pp. 10-15, 44-45 y 58-64, Barcelona 1998. ISBN 84-7653-712-3 (en colaboración)

- *"Proyectar el territorio"*, en la monografía *Forma del territorio y proyecto: propuestas de ordenación territorial en el Valle de Arán*, pp. 172-175, Edicions UPC, Barcelona 1997. ISBN 84-7653-637-2 (en colaboración)

- *"Proyectar el lloc"*, en la monografía *El Centre reinventat: exploracions projectuals per a un nou centre urbà*, pp. 123-125, Fundació Politècnica, Barcelona 1996. ISBN 84-7653-617-8 (en colaboración)

- *Infraestructuras del transport i forma urbana: Exploracions projectuals per a l'ordenació urbana de Figueres*, monografía Máster en Proyección Urbanística. ISBN 84-7653-5880

- *"Pròleg"*, en el libro *Instruments d'execució de l'urbanisme*, de F. Navarro, Universitat Politècnica de Catalunya, pp. 4-13, Barcelona 1994. ISBN 84-7653-453-1

- *"Reforma universitaria y Enseñanza de la Arquitectura"*, en *Título Arquitecto, reforma de las enseñanzas universitarias*, pp. 128-144, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid 1986. Depósito Legal M-41743-1986

- *La Reforma de la Diagonal de Barcelona & Espacio Público + Transporte Colectivo*, monografía del Máster en Proyección Urbanística. Ajuntament de Barcelona, 2010. ISBN 978-84-7653-478-6 (en colaboración)

250

Conferencias en Congresos, Cursos o seminarios sobre el tema

- *"Nous reptes per a l'ensenyament i l'aprenentatge de l'Arquitectura"*, Lección Inaugural curso 2013-2014, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, Sant Cugat del Vallès, 15 octubre 2013 (mimeo y vídeo)

- *"La docencia del urbanismo en las Escuelas de Arquitectura y su aportación a la construcción del territorio y de la ciudad"*, Escuela de Arquitectura, San Sebastián, Universidad del País Vasco, 8 mayo 2008

- *"Enseñanza del Urbanismo. Nuevas realidades de Ciudad y Territorio"*, Red Temática de Docencia, Programa Alfa en la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, Sant Cugat del Vallès, 6 octubre 1997

- *"Ensenyament de l'urbanisme: Interdisciplinarietat vs. Especificitat"*, en el Seminari Aportacions Catalanes en el camp de la Urbanística i de l'Ordenació del Territori, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 23 mayo 1997

- *"Formación posgrado y práctica profesional"*, Congrés d'Arquitectes de Catalunya, Col·legi d'Arquitectes, Barcelona, 13 noviembre 1995

- *"Els Plans d'Estudis de les Escoles d'Arquitectura de Catalunya"*, en els "Actes Preparatius del Congrés d'Arquitectes de Catalunya", Col·legi d'Arquitectes, 2 marzo 1995

- *"El Urbanismo de los Arquitectos. Algunas experiencia recientes"*, Escuela de Arquitectura, Universidad de Granada, 23 febrero 1995

- *“Un essai de renovation pedagogique pour l’enseignement de l’Architecture”*, en el X Workshop de la European Association for Architectural Educations, Escola Tècnica Superior d’Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, Sant Cugat del Vallès, 19 junio 1984

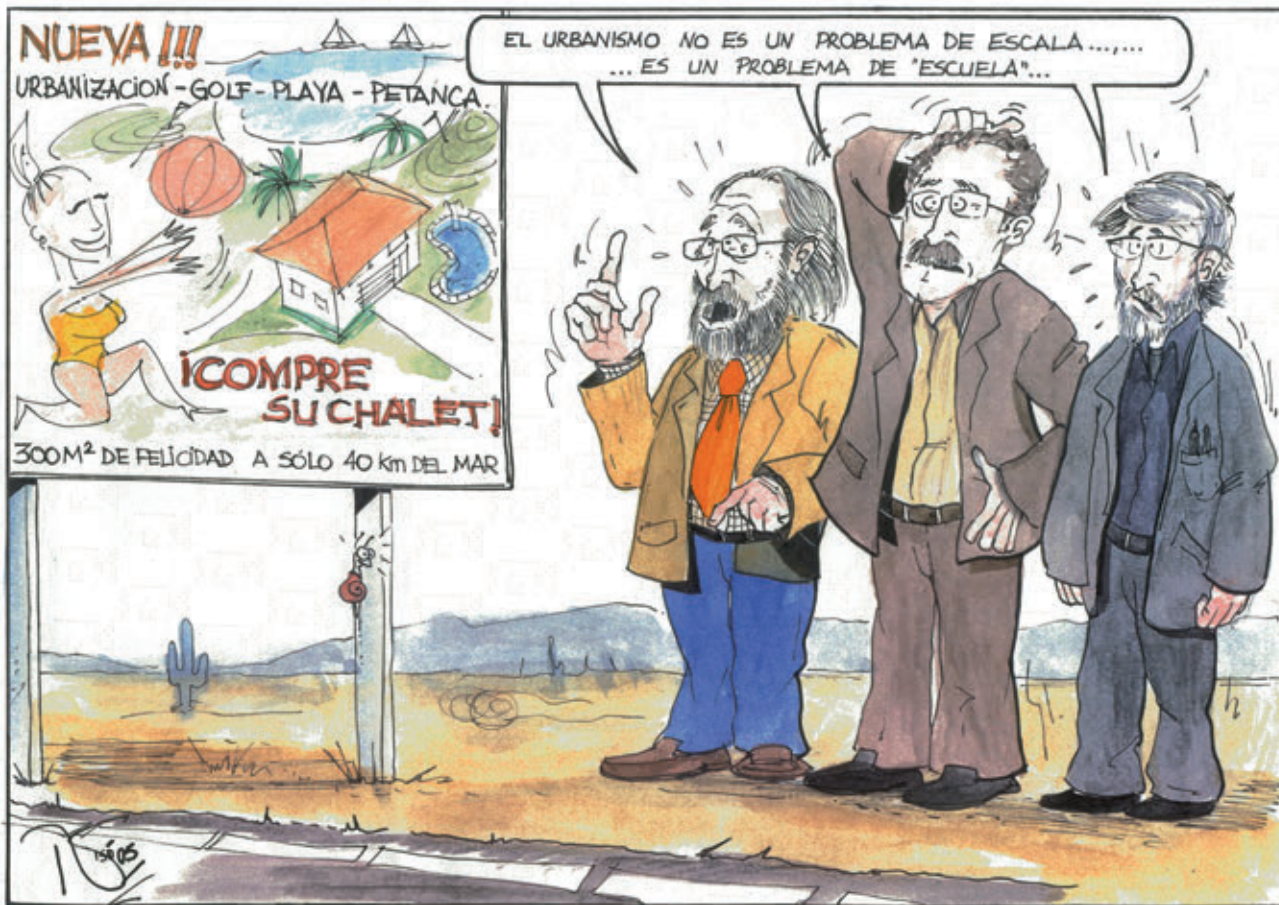
Participación en otras instituciones docentes

- Peer Review Committeé Research Assesment 2003-2006, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, 11-14 diciembre 2007

- Scientific Committeé, del International PhD Seminar y Urbanism, desde mayo 2003

- Dottorato en Politiche e Progetti Urbani, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architetture e Pianificazione, desde septiembre 2000 (Profs. Luigi Mazza, Favio Curti)

- Màster en Estudis Territorials i Urbanisme, Escola d’Administració Pública de Catalunya, Generalitat de Catalunya. Miembro de la Comisión de Estudios



Caricatura de los coordinadores del Máster en Proyección Urbanística, profesores A. Font, M. Corominas y J. Sabaté.
Por Ramon Sisó, arquitecto MPU

