

¿Cómo proyectar el territorio en tiempos de incertidumbre?

Joaquín Sabaté Bel

Universidad Politécnica de Cataluña

Conferencia pronunciada en la entrega del Título de Doctor Honoris Causa UNC

Voy a presentarles una reflexión sobre los retos de proyectar el territorio en estos momentos, tan llenos de incertidumbres. Y voy a hacerlo mostrando esencialmente un proyecto territorial en Cataluña.

Su Gobierno desarrolló entre 2003 y 2010 una ambiciosa política de ordenación territorial, fundamentada en tres principios: compacidad, complejidad y cohesión. Compacidad en cuanto al modelo de urbanización; se pretende combatir la dispersión de la urbanización sobre el territorio mediante crecimientos en contigüidad con los núcleos existentes y con una densidad razonablemente elevada. Frente a la especialización funcional, la banalización del paisaje y la exacerbación de la movilidad, se reivindica la complejidad, es decir la mezcla de usos y tipologías, la riqueza de la vida urbana y del espacio público como derecho ciudadano. Y para combatir los riesgos de la segregación social derivados de las dificultades de acceso a la vivienda, así como la formación de guetos, se propugna la cohesión, la defensa de pueblos y ciudades como espacios de convivencia y redistribución social.

Construir una red urbana integrada se confió en buena medida al planeamiento, al que se dio un impulso decisivo. Se aprobaron siete planes territoriales que cubren toda Cataluña. Se elaboraron asimismo varios planes directores urbanísticos y diversos planes sectoriales. Se definió un claro marco de referencia a través de una

metodología de abordaje ampliamente debatida y compartida, y de un documento de Criterios de planeamiento que reúne quince determinaciones rotundas y precisas para guiar el proyecto de territorio.

Este esfuerzo de gobierno del territorio, que implicó a algunos responsables políticos y a un número reducido de grupos profesionales y académicos, de dentro y fuera de la administración, impulsó en poco tiempo una profunda reflexión sobre los modelos, conceptos, herramientas y técnicas disciplinares, un verdadero proceso de investigación a través del planeamiento.

Voy a mostrar un proyecto territorial que es a la vez un compromiso asumido por la administración para transformar un ámbito central de Cataluña; una etapa más en un proceso de investigación abierto y una referencia de la metodología de trabajo abordada en otros planes coetáneos. El aspecto distintivo de este Plan Director Urbanístico del Bages es que fue el primero en aprobarse de aquella hornada, y que es reconocido, seguramente en atención a dicho esfuerzo de renovación del utillaje disciplinar, esfuerzo empeñado y compartido.

El Plan Director Urbanístico del Bages (en adelante PDU) constituye una etapa más de un proceso que hemos desarrollado durante más de veinte años en nuestro despacho profesional o en nuestras investigaciones académicas; un proceso que arrancó con el análisis territorial de una comarca costera de

Cataluña y que ha ido construyéndose en ensayos sucesivos de nuevos métodos e instrumentos, a través del Plan Insular de Ordenación de la isla de Tenerife; de un Plan Especial del Parque Agrario en el Delta y el valle inferior del río Llobregat; de un proyecto de un eje patrimonial a lo largo de 100 kilómetros de este mismo río y otro más acotado en dos de sus principales afluentes; de los planes para ordenar una “nueva ciudad” en el Sur de Tenerife y una extensa fachada fluvial e industrial en Cataluña; del Plan Director de un rosario de extraordinarias colonias textiles en tres ríos de Barcelona y Gerona y a través de este plan en la comarca central de Cataluña o en el Catálogo de Paisaje de la Región Metropolitana de Barcelona.

Se trata, en todos estos casos, de proyectos de escala territorial, que contienen notables vestigios patrimoniales, y que nos han planteado, una y otra vez, algunos retos disciplinares:

¿Cómo abordar el proyecto del territorio, que vaya algo más allá de la ordenación abstracta de usos, flujos y dimensiones?

¿Cuáles pueden ser los instrumentos de lectura e intervención más adecuados en escenarios llenos de incertidumbres?

¿Cómo reconocer y proyectar la identidad del territorio?

¿Cómo traducir urbanísticamente las demandas ambientales?

¿Cómo incorporar el vector cultural en el planeamiento territorial?

Avanzo algunas de las respuestas que, en forma de estrategias e instrumentos venimos construyendo poco a poco, que hemos ensayado en los sucesivos proyectos antes comentados y que detallaré al hilo de la explicación del PDU del Bages:

- La formulación de escenarios diversos frente al blue print, a la tradicional definición de imágenes finalistas.

- La definición de una estructura de ordenación y normativa multi-escalar y de diversas capas, frente a la zonificación biunívoca.

- La combinación de estructuras físicas y narrativas, aprendidas del proyecto de ámbitos patrimoniales.

- La atención a las redes de infraestructuras desde su lógica funcional y, a su vez, desde su contribución al diseño urbanístico global.

- La voluntad de traducir urbanísticamente las exigencias de la matriz ambiental, aprendiendo del legado de McHarg y Forman.

El Bages es un territorio en el corazón de Cataluña de apenas 1.200 km² que alberga 170.000 habitantes y un todavía importante sector industrial. En su proyecto se pretenden abordar algunos de los retos antes referidos, a través de una intencionada lectura del territorio; de la definición de escenarios verosímiles o de abordar la dimensión procesual del proyecto. Los planes directores urbanísticos constituyen una figura novedosa en el ordenamiento territorial de Cataluña, que además han de operar en un momento singular, que podemos caracterizar por tres factores: la incertidumbre, la interrelación, y la inexperiencia.

Incertidumbre en cuanto a los escenarios de crecimiento, entonces relativamente abiertos. La población catalana se mantuvo en torno a los seis millones de habitantes desde la década de los ochenta hasta 1996, pero alcanza en 2002 los 6,5 e incrementa desde entonces dicho ritmo de crecimiento, marcado por una fuerte componente migratoria.

Al valorar la evolución del mercado de trabajo, la demografía y la vivienda hasta el año 2026, el Programa de Planeamiento Territorial del Gobierno catalán se plantea una firme política de reequilibrio. Se trata de impulsar el crecimiento de las áreas urbanas que reúnan las condiciones más adecuadas.

Corresponde por tanto al PDU ordenar el suelo para acoger las nuevas viviendas y lugares de trabajo necesarios, así como preparar el soporte infraestructural para hacer frente a escenarios abiertos y diversos, pero caracterizados todos ellos por un más que notable crecimiento.

Interrelación, ya que estos planes se caracterizan por establecer determinaciones de escalas muy diversas, territoriales y urbanísticas a la vez, con intervenciones de amplio espectro sobre una treintena de municipios. Deben afrontar cuestiones que suelen abordar sectorial, o fragmentariamente, como la decisión de ubicar un nuevo aeropuerto, o importantes trazados ferroviarios y viarios, opciones de notable crecimiento y previsión de extensas áreas para actividades económicas, que den servicio a varios municipios, o una estructura supramunicipal de equipamientos o espacios libres.

Inexperiencia, ya que el planeamiento territorial resulta aún, relativamente novedoso en nuestro contexto. Los planes que se redactaron en dicho periodo muestran el compromiso valiente de la administración, máxime si tenemos en cuenta el fracaso de los planes supramunicipales de los años ochenta, o, en general, del planeamiento de escala territorial. Existen, ciertamente, ilustres precedentes en Cataluña, pero o bien resultaron excesivamente genéricos y poco útiles en su base propositiva, o desafortunadamente no fueron aprobados. En el resto del Estado encontramos algunos planes de ámbito provincial e insular en los años sesenta, y una hornada más reciente e interesante (particularmente en Canarias) en los noventa.

Se trata de un bagaje hartamente insuficiente si lo comparamos con el innovador esfuerzo en el planeamiento de escala municipal y en el proyecto urbano. O si nos fijamos en el planeamiento

territorial de otros países europeos, como Francia, Bélgica o, muy especialmente, Holanda.

¿Cómo hacer frente a la vez a tantos requerimientos, en una situación, además, de escenarios tan abiertos?

Precisamos de unos principios básicos para afrontar el buen gobierno del territorio. En primer lugar, mediante el debate y adopción de unos criterios comunes, más que de leyes o normas rígidas. Nos hemos propuesto cumplir quince criterios. Son principios generales, pero bien útiles si se adoptan colectivamente. Podríamos incluso sintetizarlo diciendo que el proyecto del territorio debe estar basado en aquellos tres principios básicos que antes comentaba: compacidad, complejidad y cohesión. Todo ello plantea la necesidad de renovar modelos y herramientas de intervención. Por ello propusimos adoptar una metodología basada en la superposición de tres capas de análisis, proyecto y regulación interdependientes. Esta estructura de interpretación y proyecto “multicapas” la habíamos ensayado veinte años atrás en el Plan Insular de Tenerife.

Dicha aproximación multicapas se adopta asimismo en uno de los últimos documentos de planificación territorial holandeses, en la 5ª Nota del año 2000. Pero en ambos casos las decisiones no van mucho más allá de ofrecer directrices a los planes sectoriales de infraestructuras y de proponer ámbitos de posible crecimiento y áreas a preservar de la urbanización por su especial relevancia, ámbitos y áreas que los municipios podrán ajustar (contornos rojos y verdes, en el caso holandés). Es decir, en ambos planes se mantiene en buena medida una cierta zonificación tradicional, aún a pesar de la novedad e interés de la exploración por capas y de la estructura multi-escalar de la reflexión.

En el PDU del Bages se quiso avanzar algo más en dicha metodología de combinación de capas, que se

van cruzando continuamente, verificando proyectualmente a diferentes escalas, y relacionando con escenarios potenciales de transformación. Se pretendió, además, que las capas de lectura, proyecto y regulación fueran absolutamente interdependientes y que ello permita empezar a superar la zonificación biunívoca.

I. La capa forma o vocaciones del territorio define un conjunto de áreas homogéneas, base imprescindible de regulación y ordenación; traduce urbanísticamente los requerimientos de la matriz ambiental e incluye la propuesta de un sistema de espacios abiertos de escala territorial. La finalidad de esta primera reflexión es prestar atención a la forma y vocaciones del territorio, y como resultado de un conjunto de análisis, atribuir a cada fragmento de este una categoría de ordenación, usos y transformaciones físicas admisibles. Sucesivos análisis permiten definir diversas áreas de regulación homogénea, base fundamental de la estructura normativa del PDU. Dichas áreas atienden a la forma y vocación actual de cada fragmento de territorio, reconocen y regulan sus aptitudes y condiciones de uso. Pero en la medida en que se contemplan posibles escenarios de transformación intensa, se pauta que categorías, en qué condiciones, y con qué reglas, pueden ser modificadas, a través del planeamiento municipal. Se definen por ello criterios de delimitación, para poder ajustarlas, si fuera preciso. Igualmente se definen los usos y transformaciones físicas admisibles. Se define así una normativa aplicable al conjunto del suelo rural, distinguiendo áreas de regulación homogénea de matriz agrícola, agroforestal, forestal y fluvial. Para llegar hasta aquí se dibujan las principales características geológicas, morfológicas, topográficas e hidrológicas del territorio... para analizar a continuación las transformaciones derivadas de su agricultura,

ganadería, silvicultura, minería, o sus recursos culturales. El estudio de los hábitats naturales y espacios protegidos, así como de los riesgos con mayor incidencia territorial (subsistencia e inestabilidades gravitatorias, avenidas fluviales e incendios) pretenden compatibilizar el planeamiento territorial con los requerimientos de calidad ambiental.

Más de uno habrá recordado aquel trabajo seminal de Ian McHarg “Diseñar con la naturaleza”. Pero McHarg utiliza su análisis por capas solo para medir las aptitudes de cada fragmento del territorio, para alojar determinadas actividades o, para encajar el trazado de una vía. Y lo que ahora se persigue es una herramienta no solo para medir las “vocaciones” del territorio, sino para su proyecto y regulación. Otro de los objetivos de esta primera capa es proponer un sistema de espacios abiertos, atento a la matriz ambiental. En esencia no se trata de otra cosa que, de plantear, a escala territorial el modelo del sistema de parques de Olmsted, siguiendo la metodología de McHarg, desarrollada por Richard T.T. Forman. Dicho sistema incluye parques urbanos, montañas, marismas, bosques, áreas agrícolas o de interés natural, vinculadas entre sí a través de conectores ambientales, principalmente ríos y rieras, construyendo una verdadera matriz. En este caso los trabajos de Richard Forman resultan de una gran ayuda. Se trata de traducir en términos urbanísticos conceptos nacidos de la ecología del paisaje, tales como teselas, bordes, corredores, buffers o stepping stones; de organizar estos elementos en un mosaico diverso buscando conectividades, y aplicando unos pocos principios claros, al objeto de construir una adecuada matriz ecológica. (Figura 1)

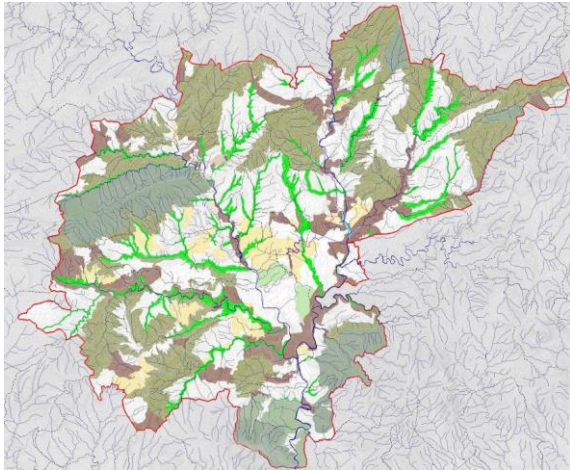


Figura 1. Estructura de espacios libres territoriales

Pero a continuación se cruza dicha matriz con las expectativas derivadas de las dos capas siguientes (soporte infraestructural; actividades y asentamientos), y con las previsiones de crecimiento y trazados viarios de los planes vigentes. Ello descubre estrangulamientos, interrupción de corredores o competencia por áreas frágiles, y permite tomar medidas para eliminar o paliar dichos efectos. (Figura 2)

Si no existieran tensiones de crecimiento, dicha primera capa y la normativa que la acompaña, serían suficientes para pautar cualquiera intervención sobre el territorio. Pero como se contemplan escenarios de transformación intensa, el PDU establece asimismo cuales, de estas áreas homogéneas, en qué condiciones, y con qué reglas, pueden ser modificadas a través del planeamiento municipal. En esencia las principales novedades que plantea esta primera capa son el reconocimiento y reglamentación pormenorizada de cada fragmento del territorio según diversas áreas homogéneas y la

definición de una estructura territorial de espacios libres, atentas ambas a la matriz ambiental. Incluye asimismo un abanico de intervenciones estructuradas según ámbitos patrimoniales, destinadas a poner en valor los recursos culturales.

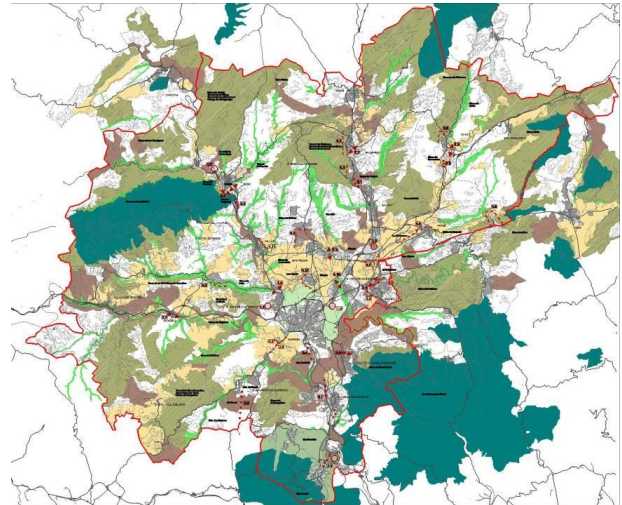


Figura2. Planeamiento vigente y red ambiental.

Pero a su vez apunta ya a su inter-relación con las otras dos capas, al definir los criterios para alterar razonadamente, y en determinadas áreas homogéneas, las reglas establecidas, en función de las dotaciones de infraestructuras y servicios, de las necesidades de crecimiento de los principales asentamientos o de alojar las actividades económicas. Aún dentro de esta primera capa, se plantean otras determinaciones como vínculos administrativos y concesiones. Asimismo, se incluyen vínculos derivados de riesgos y fragilidades (geológicos, incendios o inundaciones), que se han venido incorporando como cautelas en el planeamiento a través de los informes de

sostenibilidad ambiental. Creo que están llamados a jugar un cometido crecientemente protagonista, si nos atenemos a fenómenos tan relevantes, como el calentamiento global.

En algunos países son desde hace tiempo uno de los ejes básicos de su planeamiento. Tal es el caso de Holanda. Los planes territoriales se elaboraron durante medio siglo atendiendo a unas pocas premisas básicas, entre ellas la construcción de grandes obras de defensa frente a los embates del océano; la polderización de una considerable extensión de terrenos y la localización en estos terrenos ganados al mar de nuevos núcleos, que debían atraer el excedente de población de las principales ciudades situadas alrededor de su corazón verde.

Sin embargo, en la última década han cambiado completamente las premisas. Se han incorporado medidas de defensa pasiva, donde los diques permiten el paso controlado del agua. Se plantea una nueva política, bajo el rotundo lema de “Más espacio para el agua”. Esto implica abandonar las obras de polderización, dejar que ríos recuperen terrenos que eran suyos. Grandes profesionales proyectan diques para amortiguar los embates del mar. En ocasiones se plantea un nuevo pólder, pero no para urbanizarlo y ocuparlo, sino para amortiguar el peligro de tsunamis, como delante de La Haya. Se programan inundaciones periódicas o permanentes y las nuevas áreas inundables dan lugar a paisajes de gran interés funcional y ambiental, y asimismo de singular belleza. La política de “Más espacio para el agua” lleva incluso a proyectar asentamientos residenciales anfibios, adaptables a la subida de nivel del mar, o de los ríos.

La calidad del suelo y del aire, el ruido o los recursos patrimoniales, son factores básicos en las decisiones sobre localización de nuevas áreas de actividades o residenciales. Cuestiones como el exceso o escasez de agua; la calidad del suelo o del

subsuelo; o las condiciones geológicas están llamadas a jugar un cometido bien relevante en el futuro del planeamiento territorial.

2. El proyecto de las infraestructuras pretende asegurar un servicio adecuado, competitivo y equitativo al conjunto del territorio, así como equilibrar los requerimientos técnicos y funcionales, con los ambientales, o los propios de la ordenación urbanística. Aunque el PDU atiende a las telecomunicaciones, suministro eléctrico; provisión y evacuación de agua, tratamiento de residuos o equipamientos de alcance supramunicipal, me detendré solo en algún aspecto de las infraestructuras viarias y ferroviarias, las de mayor impacto físico sobre el territorio.

Los planes territoriales más relevantes están empezando a prestar una atención protagonista al transporte público, especialmente al ferrocarril. En Holanda se aplica una normativa conocida como ley ABC, tan sencilla como rotunda e interesante. Las actividades de alta intensidad solo se autorizan a una distancia máxima de una estación de primer nivel. Las menos intensas deben situarse a una distancia máxima de las paradas de tranvía. Los nuevos planes están vinculando la previsión de nuevas áreas de actividad con estaciones de transporte público. Éste fue un objetivo clave del Plan del Bages, modernizar y ampliar la red ferroviaria, convertir el tren en un verdadero metro regional, que conecte el centro de Barcelona con la comarca y sea asimismo un medio de transporte adecuado entre sus principales núcleos. Esto se traduce en propuestas no tan comunes en planes previos, como el desdoblamiento de una determinada línea; el incremento de las frecuencias de paso; la prolongación de un trazado o el soterramiento de algún tramo a su paso por un centro urbano; la implantación de líneas de tranvía;

o la adaptación de un ferrocarril minero al transporte de pasajeros.

El PDU del Bages, como tantos otros planes territoriales, afronta también el estudio de nuevos trazados ferroviarios. En este caso se trata del paso de un futuro eje transversal. Para ello se valoran diversas alternativas, no solo según criterios técnicos, económicos y ambientales, sino midiendo a su vez su posible incidencia en la ordenación urbana. En este caso la decisión sobre la ubicación de dos estaciones en relación con áreas estratégicas de crecimiento constituye un argumento clave para decantarnos por la tercera de las alternativas de trazado estudiadas. (Figura 3).

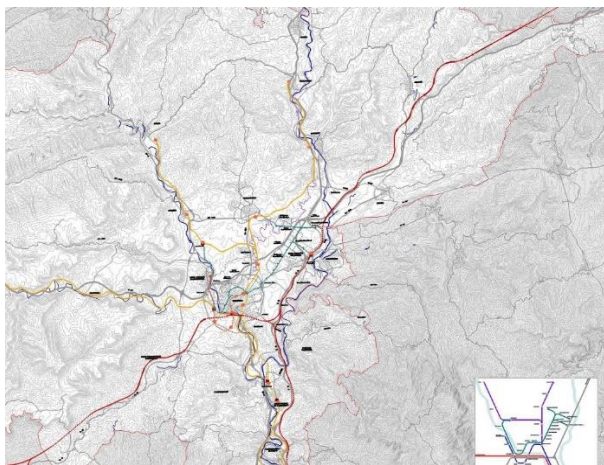


Figura 3. Alternativas ferroviarias.

De las carreteras se analizó la topología de la red, el trazado de las principales vías; su nivel de congestión (intensidad media diaria en relación con su capacidad); la organización de los diversos movimientos (territoriales, comarcales, interurbanos, locales) y la idoneidad de las vías

utilizadas para encauzarlos. Así, por ejemplo, un primer análisis lleva a considerar la comarca como un nodo privilegiado de conexiones, al ser atravesada por cuatro grandes ejes territoriales, que han sido objeto, además, de importantes inversiones en los últimos años. Sin embargo, hay notables desajustes en la relación entre estas vías segregadas. La existencia de ejes paralelos con idéntico cometido da como resultado una carretera congestionada que incluye tramos de vías urbanas, frente a una autopista de peaje casi vacía. Muchas de las calles de Manresa acaban teniendo una intensidad media diaria muy superior a la de las autovías y autopistas. Todo ello lleva a tener autopistas vacías y calles o carreteras congestionadas.

El PDU se plantea tres objetivos fundamentales: completar la red viaria básica para racionalizar el potente nodo de ejes territoriales que atraviesa este territorio; consolidar un sistema de vías interurbanas y urbanas que optimice la comunicación entre los núcleos funcionalmente integrados y modernizar y ampliar la red ferroviaria. Formula además unos criterios para mejorar los sistemas de movilidad: Que todos los ejes territoriales enlacen entre sí directamente, sin utilizar tramos de jerarquía funcional inferior. O que los diferentes núcleos puedan acceder a los ejes territoriales desde su propia estructura, sin cruzar otros núcleos. O que los polígonos industriales y las áreas de actividad económica de tamaño relevante tengan acceso directo a los ejes territoriales, o desde el sistema de vías interurbanas, sin necesidad de cruzar ningún núcleo, ni utilizar vías de rango inferior. Y todo esto dará lugar a una serie de ajustes y mejoras de las principales vías. A partir del diagnóstico sobre la situación actual y de estos criterios se diseñan actuaciones prioritarias, diferenciando aquí que afectan a los ejes territoriales y a la interconexión de éstos (nuevos

enlaces, mejoras en las conexiones, desdoblamientos, completamiento de la circunvalación, modificación de un tramo de autopista o eliminación en otros del peaje). Son intervenciones que obligan a reconsiderar planes sectoriales desde una óptica de ordenación territorial. (Figura 4).

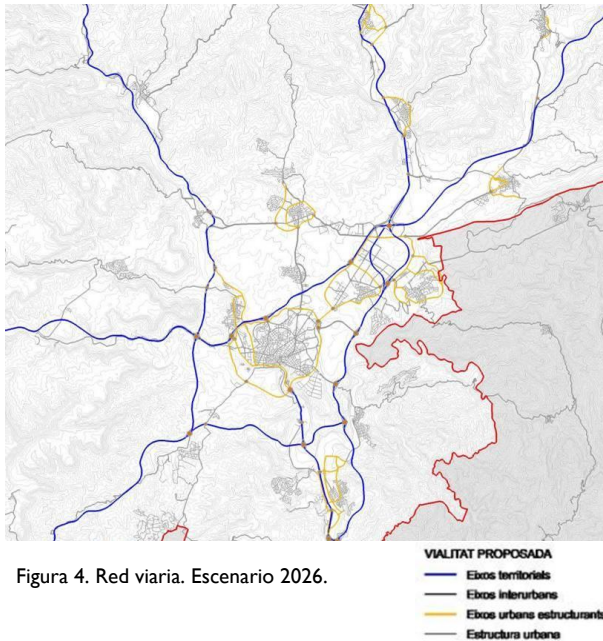


Figura 4. Red viaria. Escenario 2026.

Con la intención de garantizar una comunicación eficiente y directa entre los diversos núcleos y de mejorar su integración funcional, se plantean asimismo actuaciones en relación con el sistema de vías interurbanas y urbanas (reordenación de la estructura viaria en los polígonos industriales, garantizando su vertebración interna y su articulación con el resto de los asentamientos;

variantes; mejoras de trazado y nuevos viaductos; completamiento de las vías. Pero muchas de las propuestas planteadas dependen directamente de los posibles escenarios de transformación. Por ello, más que la topología final de la red nos interesa explorar su posible evolución, las alternativas vinculadas a dichos escenarios. Ello implica analizar la situación actual y valorar como puede ir evolucionando en función de que se ejecuten determinados trazados, o se lleven a cabo diferentes operaciones de crecimiento residencial o industrial. Medir el efecto de las secuencias y el impacto de diversas operaciones, constituye un objetivo prioritario del plan, más que imaginar una hipotética red en el escenario horizonte. En esta segunda capa se afronta pues el diseño del soporte estructural necesario en diferentes escenarios. Se pautan las características de las redes de movilidad y de servicios en función de los valores propios del territorio; pero asimismo atendiendo a los futuros desarrollos urbanísticos y a los requerimientos funcionales y ambientales. Con ello se pone en estrecha relación con la estructura de áreas homogéneas y con las dinámicas que se analizan a continuación.

3. En la tercera capa conviene conocer y caracterizar las posibles dinámicas económicas que pueden afectar el proyecto territorial. Pero no se trata tanto de sumar estudios exhaustivos y autónomos, sino de analizar algunos indicadores básicos que arrojen luz suficiente para la toma de decisiones con respecto a los escenarios de crecimiento. Conviene recordar, a efectos de realizar predicciones, que en territorios extensos su estructura de actividades económicas mantiene cierta estabilidad en el tiempo. Dentro de la comarca del Bages cabe destacar la existencia de diversos ámbitos funcionalmente integrados, así como el mantenimiento de un fuerte componente

industrial y un moderado valor añadido de buena parte de su economía. (Figura 5). La comarca se caracteriza por su arraigada tradición industrial y por la presencia de un sector de servicios consolidado y en expansión.

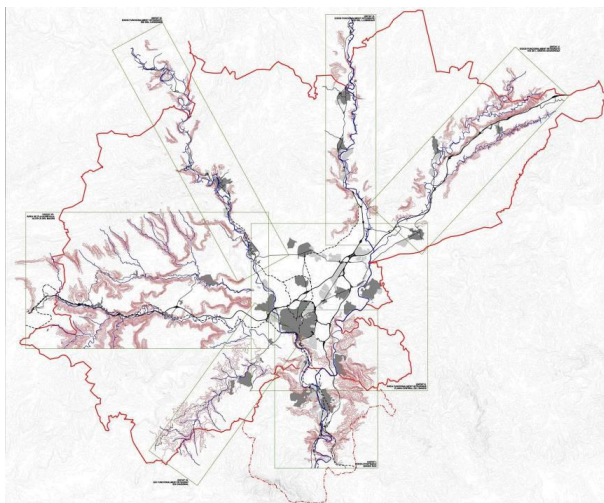


Figura 5. Unidades funcionales.

Entre los datos que conviene valorar para poder dimensionar futuros escenarios, está la evolución del peso de los diferentes sectores económicos en el ámbito territorial y en los diferentes núcleos. Resulta de interés conocer asimismo la evolución del suelo y techo ocupado por oficinas, comercios y actividades industriales, así como del parque de viviendas; los costes de producción de estos suelos; las expectativas del planeamiento municipal y su nivel de consolidación; o el valor añadido y nivel de especialización de los diferentes sectores de empleo. Aún a pesar de la reciente recesión, la

ocupación en el sector de servicios supera en más de diez puntos la media de Cataluña. Manresa actúa como capital comercial y prestadora de servicios y concentra más de la mitad de la actividad terciaria, especialmente aquella con mayor valor añadido. Desde el punto de vista urbanístico existen algunos indicadores poco atendidos, pero bien relevantes, como los índices de autosuficiencia y autocontención, que permiten medir el nivel de integración funcional de grupos de núcleos, o su dependencia de comarcas limítrofes. Niveles altos de autocontención y autosuficiencia son síntoma de una estructura económica y urbanística estables y facilitan estrategias de transporte público. Los análisis del empleo y la movilidad descubren características bien significativas, como la elevada autocontención y autosuficiencia del mercado de trabajo comarcal y ello, no obstante, el considerable número de movimientos residencia-trabajo, que se resuelven fundamentalmente con transporte privado.

En una situación incierta como la actual, los planes no se plantean un horizonte determinado, sino que consideran posibles escenarios alternativos, valoran su mayor o menor conveniencia, y proponen mecanismos para alcanzarlos. En este caso se plantea el objetivo de mantener el índice de autocontención y reducir los niveles de paro. Para paliar la excesiva dependencia del transporte privado se diseñan las alternativas antes mencionadas de la red de ferrocarriles y tranvías. A partir de estas premisas se mide la demanda de suelo para acoger las necesidades de vivienda y actividad económica (industria, servicios, comercio). Se asume la responsabilidad de ordenar el territorio para hacer frente, tanto a una situación de notable crecimiento, como a una posible recesión de éste. La estructura de las tres capas resulta especialmente adecuada para priorizar aptitudes y vocaciones del territorio y para pautar, en su caso,

su transformación respetuosa con aquellas, asegurando el soporte infraestructural imprescindible. Y a partir de estas premisas se evalúan las necesidades de suelo para acoger las viviendas y actividades económicas requeridas. Resulta básico medir la capacidad del planeamiento vigente respecto a la oferta de viviendas o techo industrial. (Figura 6).

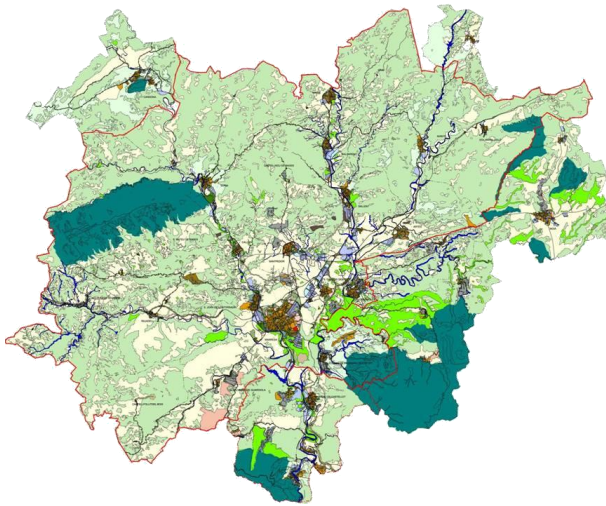


Figura 6. Planeamiento vigente.

La comparación entre las demandas de los posibles escenarios y la oferta del planeamiento vigente permite empezar a completar el modelo de ordenación. De los análisis comparados entre las demandas derivadas de los posibles escenarios de crecimiento y aquel que actualmente dibuja el planeamiento vigente se concluye que los retos de racionalidad planteados no se pueden alcanzar desde una sumatoria de acciones atomizadas e

inconexas, como las que resultarían de la aplicación de dicho planeamiento. Por ello se propone concentrar el crecimiento en operaciones de un cierto tamaño y, fundamentalmente, en aquellos núcleos mejor dotados de servicios, más próximos y adecuadamente relacionados con áreas de actividades económicas, y mejor comunicados, ahora o en el futuro, mediante transporte público. Se propone abordar, a inicios del siglo XXI, aquellos ensanches residenciales que algunas ciudades no supieron impulsar durante el siglo XIX, como hicieron tantas otras ciudades catalanas en un notable esfuerzo de modernización. (Figura 7).

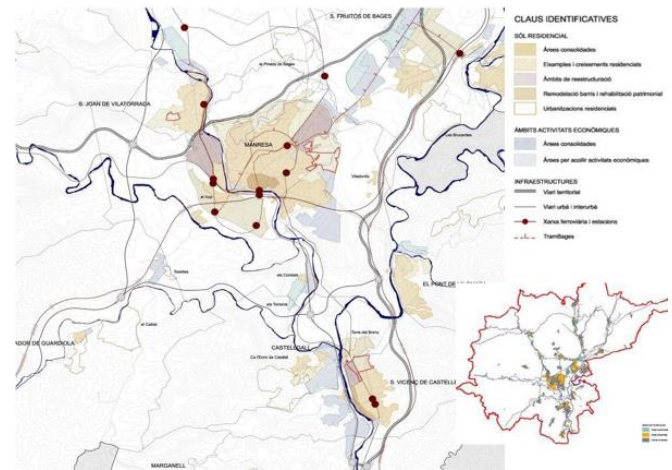


Figura 7. Opciones de crecimiento.

Y se establecen algunos criterios para estos ensanches del siglo XXI:

- Su localización debe vincularse a la red de transporte público existente y prevista y a las áreas de trabajo.

- Deben alcanzar densidades razonables (alrededor de unas 60 viviendas por hectárea) que posibiliten la adecuada provisión de dotaciones y servicios.
 - Se exige la estricta contigüidad con los tejidos urbanos existentes, priorizar el relleno a la extensión y recuperar el déficit de equipamientos y espacios libres.
 - Deben tener un carácter mixto en lo que se refiere a tipologías, clases sociales a y funciones, mezclando residencia y actividad económica compatible.
 - Deben reservar un 50% de viviendas protegidas. Asimismo, se pretende asegurar el carácter eminentemente público de las iniciativas y un control adecuado de la oferta, que garantice su diversificación y el mantenimiento de la cohesión social, extremo sumamente importante en procesos de transformación tan dinámicos. Además de las operaciones de nuevos ensanches o del relleno de los actuales perímetros urbanos, se prevén ámbitos de reestructuración para reforzar viejos centros; o reconvertir áreas industriales obsoletas; así como la rehabilitación o renovación de barrios degradados
- En esta tercera capa se plantean por tanto las reglas de la ordenación física de asentamientos y actividades económicas. Se evalúan las necesidades de suelo para acoger las viviendas y actividades económicas que resultan de diferentes escenarios. Se establecen asimismo las normas y criterios para los denominados ensanches del siglo XXI.

Pero estos planes no tendrían tanto sentido si solo son una escala intermedia entre unos objetivos territoriales más o menos abstractos y unos futuros proyectos municipales más o menos lejanos. Por ello incluyen algunas propuestas catalizadoras, que verifican, a una escala donde resulta posible el diseño y la ordenación física, las grandes directrices propuestas. (Figura 8).

En estos Proyectos Territoriales Estratégicos se avanzan pautas de diseño y gestión. Se agrupan por programas para dar más sentido a una acción conjunta y coordinada a escala comarcal, y valorar que instituciones son las más adecuadas para impulsarlas.

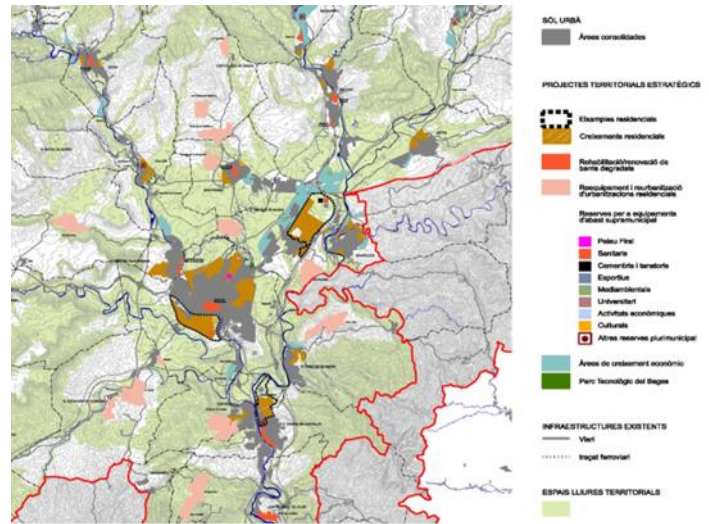


Figura 8. Proyectos Territoriales estratégicos.

Aunque en todos estos proyectos existe una estrecha relación entre territorio, infraestructuras y asentamientos, se clasifican atendiendo a la componente más destacada: aquellos que tienen una relación más estrecha con la forma del territorio y el sistema de espacios abiertos (diversos parques patrimoniales, un parque agrario, el Plan de gestión forestal y prevención de incendios, la red de itinerarios paisajísticos y culturales o la restitución de conectividades interrumpidas); otros más vinculados a las infraestructuras de movilidad y, otros finalmente que afectan la ordenación de los

principales asentamientos y actividades, como los proyectos de ensanches residenciales; las políticas concertadas de vivienda; la rehabilitación y renovación de barrios degradados o las reservas para equipamientos de alcance supramunicipal. Para cada uno de estos proyectos territoriales estratégicos, que habrán de actuar como catalizadores del modelo previsto, se analizan sus condiciones y se avanzan hipótesis de ordenación. Éstas se concretan en esquemas y directrices orientativas, siendo de obligado cumplimiento los criterios generales que se deducen de los ensayos proyectuales. Lo vemos con dos áreas residenciales estratégicas.

4. En el Plan del Bages hemos añadido una cuarta capa referida al patrimonio cultural (recursos agrícolas, textiles, mineros...) con una hipótesis de estructuración de posibles intervenciones potenciando la gestión activa de dichos valores. Esto se relaciona con aquel trabajo iniciado doce años atrás para inventariar y estructurar los recursos culturales a lo largo del río Llobregat como un eje patrimonial. En dichos proyectos resulta clave definir una narración, y por ello nos defendimos que se trata del río más trabajador de Europa, porque es explotado durante siglos, prácticamente desde su nacimiento, para mover molinos y turbinas, para alimentar industrias y poblaciones, para crear pacientemente un delta agrícola, para ser embalsado, y acabar exhausto y sin apenas caudal en su desembocadura.

¿Por qué no explicar pues la historia del desarrollo industrial de Cataluña siguiendo el curso del río? Hoy en día se han desarrollado ya a lo largo del río los Parques Patrimoniales del Carbón y de las Colonias Industriales, de la Acequia medieval de Manresa y el Parque Agrario del Delta. Constituyen los primeros frutos de un proceso de reactivación de una cuenca fluvial a partir de la valorización de

sus recursos patrimoniales, un modelo económicamente más viable, ambientalmente más sostenible y atento a la identidad de cada territorio, y socialmente más justo. (Figura 9).

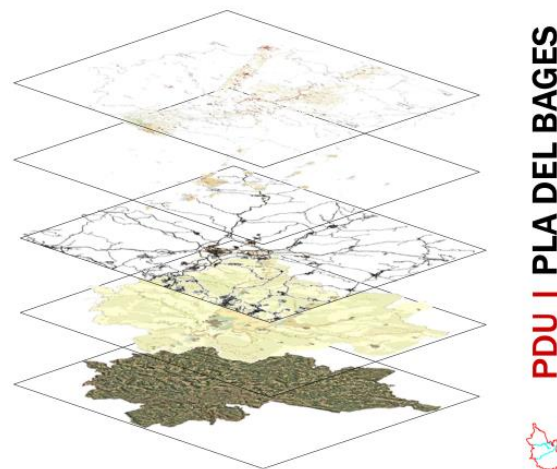


Figura 9. Plan del Bages

Como conclusión final diría que el Plan del Bages profundiza en la construcción de una opción metodológica basada en la combinación de capas de interpretación, de ordenación y de regulación interrelacionadas; en continuos cambios de escala de lectura y proyecto; en la valoración de escenarios diversos y de estrategias para posicionar ciudades y territorio; en la voluntad de traducir urbanísticamente los requerimientos ambientales y de definir un sistema territorial de espacios abiertos; en la búsqueda de equilibrio entre los requerimientos ambientales, funcionales, técnicos y económicos de las infraestructuras y su

contribución a dotar de estructura a los crecimientos urbanísticos; o en imaginar proyectos territoriales basados en los recursos culturales...
Creo, y con ello acabo agradeciéndoles su atención, que desarrollar instrumentos de lectura, proyecto y regulación, capaces de imaginar la transformación de territorios dinámicos, según escenarios abiertos, es uno de los retos más apasionantes a los que se enfrenta hoy la disciplina en general y la ordenación de nuestros territorios.