

3

**CIUDAD INCLUSIVA.
RECICLAR LA CIUDAD**

40 años, 40 razones

Eje 3 — Ciudad inclusiva, reciclar la ciudad

INCASÒL 40 aniversario

Primera edición: Junio del 2021

Director del INCASÒL: Albert Civit

Comisariado y texto: Roger Subirà

Coordinación interna: Roger Rosich

Relatores del INCASÒL para el Eje 3:

Pere Picorelli y Meritxell Jané

Diseño: wearejoin.com

Empresa de impresión: Agpograf

- 8 UN URBANISMO MÁS SOCIAL**
- 12 LA RENOVACIÓN DE LA CULTURA URBANÍSTICA EN CATALUÑA**
- 16 LA IMPARABLE CONCENTRACIÓN URBANA**
- 20 CONCENTRACIÓN Y MODELO URBANO EN CATALUÑA**
- 24 MODELO URBANO EN CATALUÑA: COMPACIDAD, VERTEBRACIÓN Y COMPLEJIDAD**
- 32 RECICLAR LA CIUDAD**

RAZÓN N.º15

**AYUDAMOS A PRESERVAR Y
REHABILITAR EL PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO DE PUEBLOS
Y CIUDADES**

RAZÓN N.º16

**MEJORAMOS EL ESPACIO PÚBLICO
DE LOS NÚCLEOS HISTÓRICOS
DE PUEBLOS Y CIUDADES**

RAZÓN N.º19

**CONTRIBUIMOS A LA CREACIÓN DE
NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS**

RAZÓN N.º20

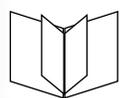
**REALIZAMOS ACTUACIONES
ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA
DE LOS BARRIOS**

RAZÓN N.º17

**ESTAMOS COMPROMETIDOS
CON UN MODELO DE CIUDAD
MEDITERRÁNEA, COMPACTA
Y DIVERSA**

RAZÓN N.º18

**AYUDAMOS A REVERTIR SITUACIONES
DE DEGRADACIÓN DE BARRIOS Y
POLÍGONOS DE VIVIENDAS**



Las razones las encontrarás en la página 18 de este eje

A MEDIADOS DE ESTE SIGLO, EL 70% DE LA POBLACIÓN MUNDIAL VIVIRÁ EN CIUDADES. DESDE LA APARICIÓN DE LAS PRIMERAS CIUDADES EN LA ANTIGÜEDAD, EL PROCESO DE CONCENTRACIÓN URBANA HA SIDO IMPARABLE. HOY EN DÍA, YA NO HABLAMOS SOLO DE GRANDES CIUDADES, LA TIERRA SE ESTÁ CONVIRTIENDO EN UN PLANETA DE MEGALÓPOLIS. SI VIVIMOS MAYORITARIAMENTE EN CIUDADES, EL BIENESTAR DE LOS SERES HUMANOS DEPENDE, EN GRAN MEDIDA, DE SU CORRECTO GOBIERNO Y PLANIFICACIÓN.

Por este motivo, a la hora de pensar la ciudad es necesario poner en el centro a la ciudadanía: el «derecho a la ciudad» es el derecho de ciudadanos y ciudadanas a ser protagonistas de la ciudad que han construido, a decidirla y disfrutar de todos los beneficios que esta puede ofrecer. Con el objetivo de implementar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Naciones Unidas confían principalmente en las ciudades y las regiones, los gobiernos que más cercanos son a las problemáticas de la ciudadanía y que más capacidad tienen para incidir en su vida cotidiana. Las agendas urbanas son los programas concretos de las ciudades y regiones para alcanzar estos objetivos.

Cataluña no ha sido ajena a este proceso de concentración urbana: al ser una región de acogida, las ciudades catalanas han tenido que soportar crecimientos repentinos que, durante la segunda mitad del siglo XX, han provocado problemas y disfunciones. La Cataluña urbana ha ido ampliando la mancha urbanizada en las últimas décadas, consumiendo una gran cantidad de territorio. Hoy, sin una estimación de crecimiento de población en el futuro próximo, debemos concentrarnos en mejorar las condiciones de los pueblos y ciudades existentes, más que en extenderlos por el territorio. Por eso hablamos de «reciclar la ciudad», para adaptarla a nuevas necesidades sociales, por ejemplo en materia de vivienda social.

La Cataluña urbana convive con unos territorios interiores y rurales que se van vaciando, unos territorios que son clave en el desarrollo sostenible de la región en aspectos como el medioambiente, la energía o la producción de alimentos. Pero Cataluña también se beneficia de un modelo territorial y urbano en red: un sistema de pueblos y ciudades de diferente entidad, muy bien relacionados entre sí, en el que cada pieza del sistema fortalece al conjunto y aporta los servicios propios de la ciudad a una inmensa mayoría de la población catalana. El INCASÒL contribuye a reforzar esta red de pueblos y ciudades dando apoyo a los ayuntamientos para rehabilitar su patrimonio y mejorar sus espacios públicos. De esta manera, se consigue dinamizar las economías locales y mantener su personalidad y el sentimiento de pertenencia, lo que contribuye a compensar la fuerza de Barcelona y el resto de áreas metropolitanas y fortalece los territorios interiores.

A lo largo de la historia, son muchas las ciudades que no han prosperado y muchas otras las que sí lo han hecho, y

en gran medida. El diseño y el modelo de una ciudad pueden favorecer su funcionamiento adecuado: las ciudades compactas, bien estructuradas y conectadas y con diversidad de usos, no solo propician la vitalidad de su propia economía y la resistencia ante las crisis, sino que previenen dinámicas sociales negativas como la segregación y la exclusión. El INCASÒL está comprometido con este modelo de ciudad, que es el propio de muchas ciudades medianas catalanas y que, en algunas ocasiones, se había abandonado en la planificación urbana de las décadas del franquismo. Proyectar crecimientos urbanos que extiendan la ciudad existente de forma equilibrada, atendiendo a criterios de diversidad funcional y social, compacidad, y con una buena dotación de servicios y espacios públicos, ha sido una de las tareas de los primeros cuarenta años del INCASÒL. En paralelo, desde el Institut se han tenido que realizar grandes esfuerzos para revertir situaciones de emergencia en barrios construidos durante las últimas décadas del franquismo. Son operaciones de gran complejidad en las que los problemas físicos se combinan con los sociales.

Actualmente, el gran reto del INCASÒL es el de reciclar la ciudad existente para mejorar la calidad de vida de su ciudadanía y generar oportunidades de progreso. Para conseguirlo es necesario trabajar en el espacio físico, pero pensando siempre en su efecto sobre el tejido social para reforzar las redes de solidaridad y cohesión social que dan sentido a la ciudad.

UN URBANISMO MÁS SOCIAL

Horacio Capel dijo que la ciudad era «el invento humano más importante»: un espacio pensado y preparado para la acogida, la convivencia y el intercambio, centro de innovación y progreso, y máxima expresión de la cultura, en el que convergen las ideas nuevas y estas se pueden convertir en realidad. Cada ciudad es diferente, y en un mundo globalizado las ciudades pueden aportar una identidad y una cultura propias que fomentan el arraigo y el sentimiento de pertenencia. Las ciudades generan riqueza y por eso compiten entre sí en un escenario global para atraer inversiones y visitantes.

Pero las ciudades también pueden ser lugares en los que se perpetúa la pobreza, se agravan las desigualdades y se concentran los conflictos. Opulencia y miseria, fiesta y revuelta, cultura y violencia, aglomeración y soledad, solidaridad e indiferencia... Las oportunidades y las amenazas de la humanidad confluyen en las ciudades; de su dinámica y evolución futura depende que se agraven o alivien muchas de las tensiones que afectan a nuestras sociedades. Por este motivo, decimos que la ciudad puede ser, al mismo tiempo, el problema y la solución.

«La ciudad global ha surgido como un emplazamiento de nuevas reivindicaciones: por parte del capital, se utiliza la ciudad como una mercancía; pero también surge la protesta de los sectores más desfavorecidos de la población urbana. La

formación de nuevas reivindicaciones constituye la ciudad global como frontera para un nuevo tipo de compromiso. Ahora nos dirigimos a la recuperación de la ciudad como espacio para movilizar y visibilizar el poder de los que no tienen poder»

Saskia Sassen. Catedrática de Sociología en la Universidad de Columbia, Nueva York.

En los últimos años, la forma de intervenir en las ciudades y pensarlas ha ido tomando un cariz cada vez más social: procesos de participación ciudadana, perspectiva de género, urbanismo táctico y nuevas formas de activismo. El urbanismo se define hoy como un instrumento capaz de mitigar las dinámicas de exclusión social y la creciente desigualdad; la ciudad es la herramienta que, a través de su transformación, puede hacerlo posible. En muchos lugares del planeta, las ciudades ensayan estrategias de intervención que dejan de lado los instrumentos clásicos del urbanismo para combinar medidas sociales con otras de ordenación física del espacio. Proyectos paradigmáticos como los de Alejandro Aravena proponen una nueva manera de intervenir en la ciudad que se demuestra útil a la hora de ordenar la informalidad que caracteriza la creciente suburbanización de las grandes áreas urbanas de los países emergentes. También en Cataluña, a pesar de un orden más que razonable y un control efectivo, fruto de años de consolidación de una cultura urbanística

Feria de teatro en la calle de Tàrraga





pública, el valor de los «planes» ha ido cediendo espacio a las intervenciones de cariz más estratégico y a escalas de actuación más próximas a la arquitectura. Esta manera de hacer las cosas todavía adquiere más relevancia cuando, en un contexto de estancamiento de la población, queda claro que la transformación y el encaje de las nuevas necesidades y requisitos deben encontrar espacio en la ciudad consolidada. Gestionar este cambio implica trabajar con unas escalas y unos instrumentos claramente diferentes de aquellos que eran válidos para planificar la expansión y el crecimiento.

La fascinación que producen la ciudad y la urbanización como fenómeno clave para entender la sociedad de finales del siglo XX e inicios del XXI ha provocado que, desde de los años sesenta del siglo pasado, más y más disciplinas de las ciencias sociales hayan considerado la ciudad como su objeto principal de análisis y estudio. Antropólogos, sociólogos, geógrafos, economistas, historiadores, filósofos y ecólogos, entre otros, han escrito sus páginas más memorables hablando sobre la ciudad. En Cataluña, nuevas instituciones como el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona han establecido el hecho urbano como su gran foco de interés. A través de exposiciones, premios, charlas y publicaciones que han llevado a Barcelona a los principales estudiosos de la materia, Barcelona y Cataluña se han ido convirtiendo en un centro de debate sobre el hecho urbano. La discusión en torno a la ciudad, que había sido reservada a los arquitectos, con grandes nombres como Rem Koolhaas, Aldo Rossi, Robert Venturi y Denise Scott Brown o Reyner Banham, ha ido cediendo paso a voces potentísimas de las ciencias sociales como Richard Sennett, Saskia Sassen, David Harvey, Richard Florida, Bruno Latour, Zygmunt Bauman o Jane Jacobs, casi todas ellas procedentes del o asimiladas en el mundo anglosajón; en Cataluña, han sido Manuel Castells o Jordi Borja. Solo en los últimos años, una total asunción de estos principios, incorporados en el ADN del arquitecto, han hecho alzar voces que reivindican, una vez más, el papel fundamental de la arquitectura como fuerza social y transformadora. Zaida Muxí, Izaskun Chinchilla, y las nuevas cooperativas y despachos de arquitectura como Lacol, Col·lectiu Punt 6, Equal Saree o Raons Públiques, entre otros, promueven en Cataluña la transformación del espacio urbano con una perspectiva inclusiva, cuidadora y un fuerte acento social, empleando nuevas herramientas

de descripción y actuación que difieren del diseño personalista y de lucimiento propio de décadas pasadas.

Francia fue pionera en la incorporación de las disciplinas sociales en la definición de la ciudad y la puesta en práctica de un urbanismo de cariz más holístico. *La politique de la ville* nació a partir de la década de 1970 del convencimiento, por parte de los gestores públicos, de que era necesario «un enfoque integral, y a la vez social, económico y urbano, de los problemas específicos de las ciudades modernas». El programa, que se extendió durante más de dos décadas (con resultados desiguales), definía una serie de áreas urbanas sensibles en todo el país que se sometían a un análisis exhaustivo, y obligaba a diversos ministerios a emprender acciones coordinadas de naturaleza muy diversa. A este programa le daban cobertura prestigiosas instituciones académicas y una potente base teórica que bebía del clima intelectual del Mayo del 68. El mismo año 1968 el filósofo francés Henri Lefebvre definía la expresión «derecho a la ciudad». Desde entonces, resuena como un eslogan: movimientos sociales y gestores políticos le hacen referencia constantemente, ya sea en forma de reivindicación o directamente como síntesis de un programa político. Como todas las expresiones ampliamente utilizadas de manera partidista, va perdiendo el sentido y se va banalizando. Pese a esto, en su formulación original el concepto sigue conservando un sentido potente: el derecho a la ciudad es el derecho de la ciudadanía a ser protagonista de la ciudad que ha contribuido a construir. Ante las tensiones y fuerzas que actúan en ella, que la

ven como una simple mercancía y que no persiguen el bien común, sino el beneficio propio, la ciudad ofrece la posibilidad de autoorganización de los más débiles, de la expresión de las voluntades colectivas, y puede ser un espacio para la solidaridad. Más allá del significante político, el texto de Lefebvre incluye consideraciones potentes sobre los límites del urbanismo en su formulación más ortodoxa.

«El ser humano tiene la necesidad de acumular energías y de gastarlas, incluso de derrocharlas jugando. Tiene la necesidad de ver, oír, tocar, saborear, y la necesidad de reunir estas percepciones en un “mundo”. A estas necesidades antropológicas que son elaboradas socialmente, se pueden añadir otras necesidades específicas que no son satisfechas por aquellas infraestructuras comerciales y culturales que los urbanistas habitualmente consideran, incluso de manera parsimoniosa o avara: la necesidad de actividad creativa, de la obra personal (no solo de productos y bienes materiales consumibles), o la necesidad de información y simbolismo, de lo imaginario y el juego»

Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 1968.

Las luchas vecinales para hacer llegar el metro en Nou Barris →





LA RENOVACIÓN DE LA CULTURA URBANÍSTICA EN CATALUÑA

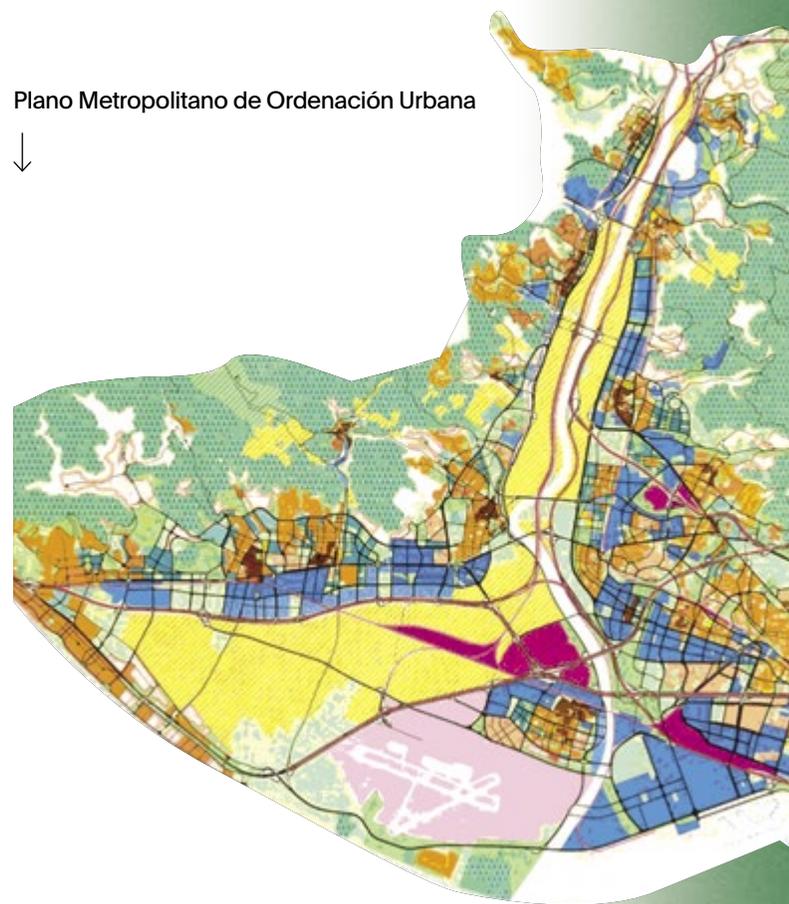
En Cataluña, el plan del Eixample de Barcelona es el primer acto de un urbanismo que, por su importancia, trasciende nuestras fronteras. La *Tèoria General de la Urbanització* de Ildefons Cerdà pone las bases del urbanismo moderno y marca un modelo urbano totalmente nuevo, pero es en su materialización en la capital y su exportación a las ciudades medianas de Cataluña donde la sociedad comienza a entender qué significa la propuesta de Cerdà y toma conciencia de qué es y puede llegar a ser la ciudad moderna. Durante el *noucentisme*, la ciudad entra, por primera vez, a formar parte de una aspiración colectiva a través de un programa político: el proceso de reconstrucción nacional iniciado en la *Renaixença* toma, en el inicio de siglo, un camino más pragmático, y el proyecto de hacer un país del siglo XX comienza con la idea de ciudad como emblema de civilidad para proyectarse después por todo el territorio con un horizonte de construcción nacional.

Para entender el clima de Barcelona y las principales ciudades catalanas de principios del siglo XX, debemos imaginarnos unas ciudades que crecen frenéticamente con nuevos ensanches que ven el nacimiento de nuevas arquitecturas y grandes infraestructuras colectivas. La

mejora económica y la renovación política conllevan una inédita capacidad organizativa, y la modernización de la sociedad tiene una traslación directa en la mejora y crecimiento de los entornos urbanos. Las ciudades ofrecen espacios para el ocio y la socialización de amplias capas de la sociedad que nunca antes se habían visto: teatros, cines, paseos, cafés, comercios... Con Barcelona al frente, que comienza a jugar en la liga de las ciudades europeas, las ciudades catalanas viven un renacimiento cultural y social que, por desgracia, se verá dramáticamente truncado por el estallido de la Guerra Civil.

A partir de este momento, la pérdida o la indiferencia con respecto al modelo que se había establecido claramente y el débil liderazgo público ante un crecimiento urbano descontrolado llevan a los años más grises del desarrollo urbano en Cataluña. Durante las primeras décadas del restablecimiento de la democracia, las nuevas instituciones asumirán con decisión y notable éxito la tarea de revertir las situaciones creadas por años de dejadez en el planeamiento urbano. Además de la necesaria actualización de los centros históricos, los problemas que será necesario revertir después del franquismo serán los derivados de las diferentes dinámicas de crecimien-

Plano Metropolitano de Ordenación Urbana



Proyecto del puerto de Barcelona del plan de la Ribera (1964)



to de las periferias residenciales: barrios de expansión suburbana densificados o dispersos, barrios de urbanización marginal o de autoconstrucción y polígonos de viviendas masivos en entornos urbanos consolidados o con conexiones urbanas pobres y, en consecuencia, con graves déficits de servicios públicos. En todos estos casos, el INCASÒL será un actor clave para revertir situaciones de emergencia a partir de su creación en 1980.

Junto a la ciudad informal y las actuaciones puntuales en forma de polígonos, el franquismo, a partir de 1950, también ve la necesidad de generar nuevos planes urbanísticos que pretenden poner orden a una ciudad poco articulada pero que, por encima de todo, tienen una voluntad claramente expansionista y desarrollista. En Barcelona, la extensión de la Diagonal hacia el Llobregat y de la Gran Via (y los barrios adyacentes del distrito de Sant Martí) hacia el Besòs, se planifican a partir de la década de 1950. Otros, como en plan de la Ribera, que transformaba y densificaba toda la línea de costa de Barcelona, no se llegaron a materializar.

Todos ellos asumían los mecanismos compositivos del Movimiento Moderno y del GATCPAC que, antes de

la guerra, tuvieron poco recorrido. A menudo tomaban del modelo solo aquellos elementos que interesaban al servicio de un urbanismo dominado por la especulación: sí a la alta densidad, pero sin la dotación de servicios y espacios públicos necesarios. Por esta razón, en Cataluña los fragmentos urbanos realmente exitosos que corresponden a este modelo son pocos: el poblado de Hifrensa (l'Hospitalet de l'Infant-Vandellós), Can Mercader (Badalona) o Montbau (Barcelona) son los más destacables. Estos proyectos, que sí presentan una alta calidad urbana, son insuficientes para convencer a la ciudadanía de las ventajas de la ciudad con ordenación libre (de bloques), con respecto al modelo tradicional de ordenación a vial y configuración en islas o manzanas.

El resultado de las políticas urbanas de la época franquista es una insatisfacción manifiesta con el modelo urbano imperante que se empieza a hacer oír a partir de la década de 1970, en la que se alzan con fuerza las voces de movimientos ciudadanos y vecinales que reclaman un cambio de modelo urbano que los tenga en cuenta, a la vez que promueven el cambio político y social a las puertas de la democracia.



«Además de hacer historia, el movimiento ciudadano ha hecho otras muchas cosas a lo largo de estos años. En particular, ha hecho casa, ha equipado barrios, ha plantado árboles, ha abierto escuelas, ha viajado en nuevas líneas de autobuses, ha bailado en verbenas, ha bebido limonadas y sangrías y ha escuchado charlas en que la democracia y la inteligencia no podían ser palabras prohibidas»

Manuel Castells, 1977.

A partir del restablecimiento de la democracia se pasa de la crítica a la acción: en la década de 1980 se revisan unos 500 planes municipales; no hay ningún municipio de más de 2000 habitantes en Cataluña que no actualice su normativa urbanística. La recuperación urbanística de la ciudad y su relanzamiento económico abren un nuevo campo de experiencias de intervención urbana en las cuales el INCASÒL tiene un papel protagonista. La idea del «proyecto urbano» significa actuar a una escala intermedia entre el «plan» y la arquitectura, y pasa a ser un mecanismo efectivo que significa una total renovación de la cultura urbanística en Cataluña, y una manera de hacer las cosas que es reconocida internacionalmente. La «recalificación urbana» significa pensar la ciudad desde ella misma, dejando de lado modelos teóricos estandarizados para reconocer los atributos diferenciales y las potencialidades y dificultades de cada pueblo o ciudad. Es el momento en el que se remodelan los barrios antiguos y se articulan las periferias a través del espacio público y una mejora espectacular de los equipamientos dotacionales y el transporte público. Las ciudades catalanas se reivindican como ciudades mediterráneas, recuperando sus frentes marítimos y reconociendo los valores de su modelo basado en la densidad, compacidad, articulación y diversidad. Solo con la implantación generalizada de esta renovada cultura urbanística se recupera en Cataluña un orgullo social y un liderazgo ciudadano en la transformación urbana. Pero los gestores públicos también han tenido que luchar en estos últimos cuarenta años contra dinámicas de suburbialización, empobrecimiento de uso y banalización que son propias, ya no solo de las ciudades catalanas, sino de la ciudad genérica a escala global.

Véamos en el Eje 1 cómo la transformación sistémica y metabólica de la ciudad, en un contexto de cambio climá-

tico, puede ser el gran vector de cambio de los entornos urbanos en los próximos años. En el Eje 2, por su parte, veíamos cómo la resolución del problema del acceso a la vivienda es clave para que la ciudad no expulse a sus ciudadanos más desfavorecidos. Todo esto deberá combinarse con un urbanismo transformador de las realidades urbanas que refuerce y consolide un modelo de ciudad inclusiva e integradora. Paralelamente, desde la arquitectura se proponen nuevos discursos que demandan una aproximación todavía más social: una ciudad que cuide de sus ciudadanos, que tenga en cuenta a las personas con capacidades diversas. Una ciudad que reconozca en su diseño las diferentes experiencias vitales de sus ciudadanos: ser madre, estar enfermo, envejecer o hacerse dependiente, ser un niño o una niña, perder el trabajo, tener movilidad reducida...

«Las instituciones que se dedican a trabajar con la ciudad nos han sustraído el sentido biológico y multidimensional de esta. Tomemos los grandes conceptos de planificación urbana del siglo XX: la zonificación o la ordenación de circulaciones. Ambas son herramientas orientadas al principio de actuación. La zonificación establece qué usos pueden producirse en cada área de la ciudad, pero con “usos” no se refiere a tomar el sol o pasear»

Izaskun Chinchilla, La ciudad de los cuidados, 2020.

Vista del frente marítimo de Barcelona →





LA IMPARABLE CONCENTRACIÓN URBANA

Si el siglo XIX fue el siglo de los imperios y el siglo XX el de los estados-nación, el siglo XXI podría ser el de las ciudades. Los seres humanos hemos ido decidiendo que la ciudad es el tipo de hábitat más adecuado para poder convertir en realidad las aspiraciones personales y colectivas y, desde su nacimiento, el proceso de concentración urbana ha sido imparable y paralelo al desarrollo de la civilización. En los últimos años, y en los que vendrán, se da una situación paradójica: la mancha urbanizada crece mucho más rápidamente que el aumento demográfico, y eso se da en un contexto de aumento de la población en progresión geométrica a escala global.

Durante el cuarto milenio antes de Cristo, en la región de Mesopotamia (actual Irak), entre los ríos Tigris y Éufrates, los pueblos cazadores y recolectores comienzan a establecerse en asentamientos estables, y hacia el 3000 a. C., con el perfeccionamiento de la agricultura y la ganadería, estas concentraciones de población originan las primeras ciudades. Con las ciudades se establecen las estructuras sociales, los cultos religiosos, la industria, la navegación, el intercambio, la moneda, la política, la guerra y, poco a poco, todo aquello que define la civilización.

La primera ciudad en llegar al millón de habitantes fue Pekín, en 1750. Anteriormente, la Roma imperial había llegado a los 700.000, y Bagdad llegó a contar con unos 900.000 ciudadanos en el 1200 d. C. El proceso

Conjunto de torres residenciales en Hong Kong





Favelas en Río de Janeiro

de concentración en las ciudades se acelera durante la Revolución Industrial, cuando, por primera vez, las clases proletarias y más desfavorecidas viven toda su vida sin salir de ciudades inmensas como Londres, la más grande del mundo en el siglo XIX.

En 1800, solo el 3% de la población vivía en ciudades; en 1990 ya era el 43%, y en el 2014 ya llegaba al 54%. En la década de 1980, en el mundo había 226 ciudades con más de un millón de habitantes; hoy en día hay 36 de más de 10 millones y casi 600 superan el millón. En el 2050, el 70% de los habitantes del planeta vivirá en ciudades, y en ese momento la Tierra tendrá ya 9.000 millones de habitantes, que llegarán a los 10.000 a finales de siglo.

El mundo se urbaniza a marcha acelerada, la mitad de la población mundial ya vive en el 2,5% del territorio del planeta. Hoy ya no solo hablamos de ciudades, áreas metropolitanas o grandes ciudades. La Tierra se está convirtiendo en un planeta de megalópolis: regiones enteras en las que se agrupan grandes ciudades cuyas áreas metropolitanas se superponen en macrorregiones superpobladas. En 1990 había diez megaurbes; en el 2030, serán más de cuarenta. En la isla japonesa de Hon-su, el Gran Tokio, Yokohama y Saitama, forman una red continua de cuarenta millones de habitantes. En la costa este de los Estados Unidos, una sucesión de ciudades conectadas crean un corredor denominado «BosWash» porque se extiende desde Boston hasta Washington, con 52 millones de habitantes. Pero uno de los casos más impresionantes se da en la zona del delta del Yangtsé, en China, donde el Gobierno chino planea agrupar a decenas de grandes ciudades bajo el nombre de Jing-Jin-Ji; cuando sea una realidad, será la única ciudad del mundo con 9 aeropuertos, 7 líneas de tren de alta velocidad, 3 sistemas de metro y 130 millones de habitantes.

Una de las consecuencias del aumento demográfico en las ciudades es el crecimiento de la mancha urbanizada a escala mundial. Si asumimos que un buen urbanismo para cualquier ciudad debería tener en cuenta la diversidad de usos y social, la accesibilidad a pie o con movilidad blanda y la integración económica, la realidad de la urbanización en el planeta desmiente estos principios. En buena parte del mundo la ciudad crece de forma dispersa, con densidades muy bajas, segregación de usos y de la

población por niveles de renta. El resultado es dramático: si ahora las ciudades representan aproximadamente el 2,5% de la superficie terrestre del planeta, en el 2050 llegarán a suponer el 4% o, incluso, el 5%. Según estudios de ONU-Habitat, en los próximos quince años las áreas urbanas de los países industrializados se expandirán un 150%, mientras que la población solo crecerá un 20%. En el mismo período, las ciudades de los países en vías de desarrollo triplicarán su superficie edificada mientras que la población se duplicará.

La ciudad global está hoy hiperconectada, y cada vez es más similar en sus edificios, actividades y formas de vida y cultura. También, al mismo tiempo, está de manera similar fragmentada internamente, ya que aglutina todas las contradicciones y diferencias sociales y económicas que se producen en el mundo. A medida que la población se concentra en ciudades más grandes y complejas, el bienestar de los ciudadanos depende, cada vez más, de su correcto funcionamiento, gobierno y planificación. No solo la población se concentra en las ciudades, también lo hace la riqueza: en las 600 ciudades económicamente más dinámicas del mundo se genera el 55% del PIB y, en conjunto, el 70% del PIB mundial se genera en las ciudades. Pero esta acumulación de riqueza no se reparte de manera uniforme. En muchos países, las ciudades acentúan las desigualdades con dinámicas físicas de segregación que costará mucho parar y revertir. Naciones Unidas ha calculado que 883 millones de personas viven en barrios marginales que no reúnen las condiciones mínimas de salubridad o seguridad.



Intervención en el espacio público del conjunto histórico y monumental de Horta de Sant Joan



Uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, el número once, hace referencia directa a conseguir ciudades y comunidades sostenibles; pero hacer realidad los otros dieciséis objetivos depende, en buena medida, del papel que jueguen en ello las ciudades en los próximos años. Con este convencimiento, en el 2016 se reunieron en Quito, Ecuador, gobiernos locales y regionales de todo el mundo en la histórica conferencia HABITAT III organizada por ONU-Habitat. La cumbre de Quito partía de la premisa de que las administraciones locales y regionales, por proximidad, agilidad y contacto con la realidad diaria de la ciudadanía, son las que tienen más capacidad para incidir y transformar su día a día. Por otro lado, teniendo en cuenta el proceso de concentración urbana, una mejora sustancial de la calidad de vida en las ciudades es, en efecto, una mejora que beneficia a buena parte de la humanidad. La cumbre de Quito significó un cambio de perspectiva sin precedentes: desde la típica geopolítica del siglo XX, dominada por los estados y que Naciones Unidas encarna mejor que cualquier otro organismo internacional, se admite que los niveles de gobierno subnacionales y locales son cruciales para la consecución de los retos globales.

Dentro del mencionado objetivo número once, se establecen siete hitos que refuerzan el carácter integrador y transversal de la Agenda 2030 y que inciden en aspectos que, tradicionalmente, han sido ámbito de competencia de urbanistas y planificadores urbanos: el acceso a la vivienda, la recuperación de barrios marginales, la mejora de la calidad de los espacios libres, la consecución de una urbanización más integradora y participada, la protección del patrimonio cultural o el impulso y refuerzo de la planificación territorial.

En Quito, ciudades y regiones de todo el mundo se comprometieron a poner en marcha programas de acción para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Estos programas son lo que conocemos como las «Agendas Urbanas», y en su conjunto se conoce al proyecto como la «Nueva Agenda Urbana», un movimiento de escala mundial. La Nueva Agenda Urbana es un extenso documento de 175 puntos en el

que se subraya la importancia de los vectores sociales, ambientales y económicos para la consecución de hábitats urbanos realmente sostenibles, confirmando y ampliando de esta manera la aproximación conceptual en la que se basa el Objetivo de Desarrollo Sostenible número once.

El Govern de Catalunya se adhirió desde el inicio a esta iniciativa global, comprometiéndose a redactar una agenda urbana para Catalunya. Con este objetivo, en abril del 2017 el Consejo Ejecutivo de la Generalitat acordó elaborar la Agenda Urbana de Catalunya. En noviembre del 2018 se constituyó la Asamblea Urbana de Catalunya, cuyos miembros firmaron la Declaración por una Agenda Urbana de Catalunya y aprobaron el inicio del proceso de participación para su elaboración. Entre los meses de junio y julio del 2019 se desarrolló el primer proceso participativo para definir los retos y oportunidades que debe abordar la Agenda Urbana de Catalunya. Se establecieron doce objetivos divididos en seis ejes que se alinean con los hitos de la Agenda 2030, en especial con aquellos que tienen una dimensión urbana. El paso siguiente será ultimar el Plan Nacional para la implementación de la Agenda 2030 en Catalunya, el cual será la herramienta que permita potenciar las oportunidades y afrontar los retos que plantea la creciente urbanización en nuestra región.

«Es necesario abundar en las políticas de sostenibilidad social con aspectos como la inclusión, la cohesión, la diversidad o la igualdad entre personas, desde la sostenibilidad ambiental; hay que apostar de manera decidida por la transformación del modelo energético, actualmente basado en su mayoría en fuentes de energía no renovables; en relación con la sostenibilidad económica, es necesario buscar nuevos modelos productivos que aprovechen las ventajas de la concentración urbana, como las nuevas tecnología y redes de comunicación»

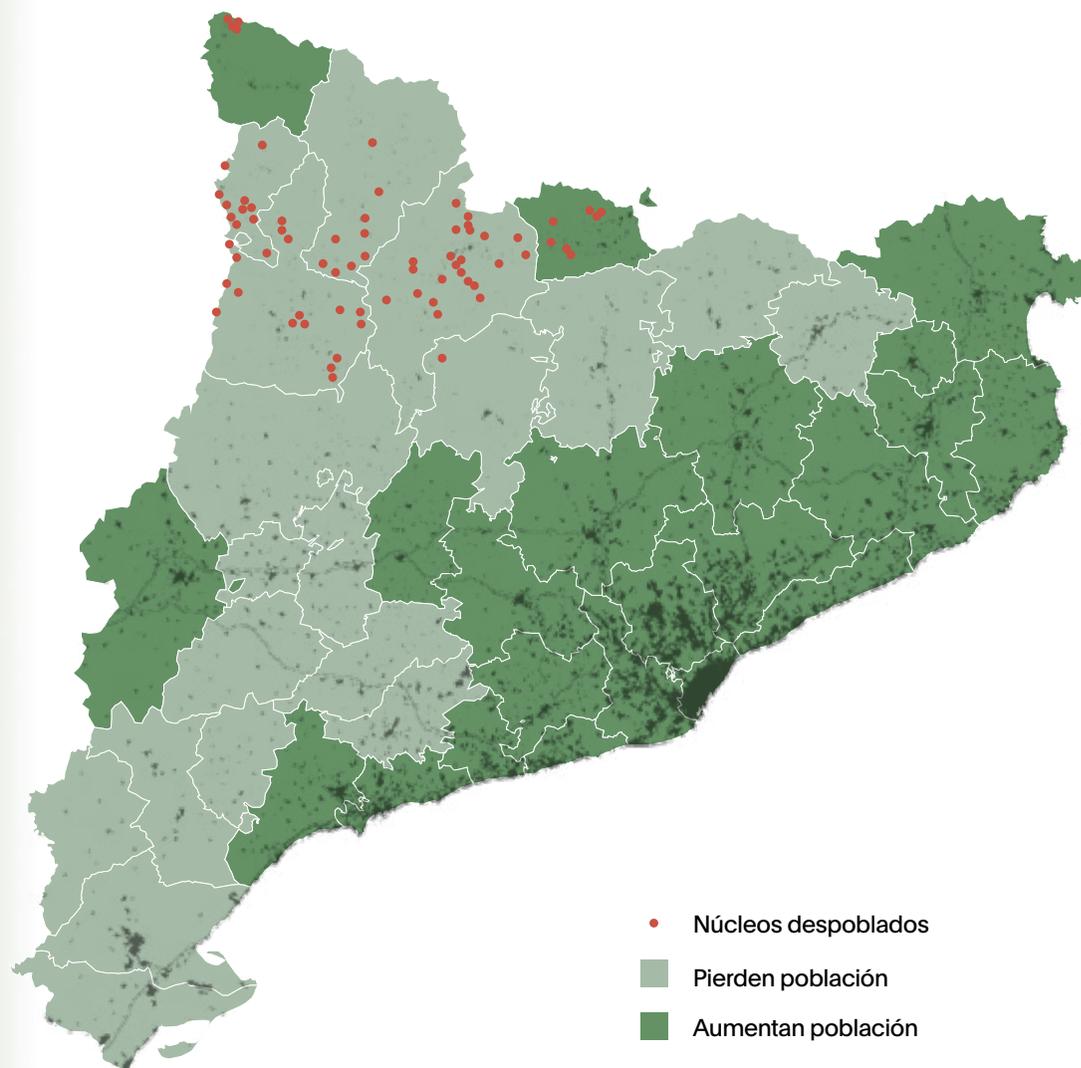
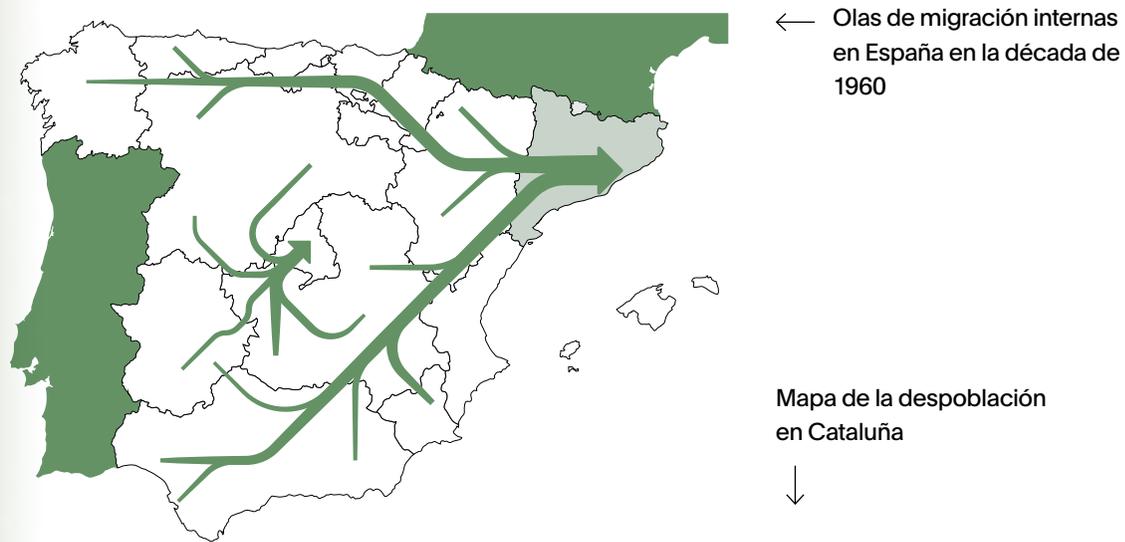
Objetivos de la Agenda Urbana de Catalunya.

CONCENTRACIÓ I MODEL URBAN EN CATALUNYA

Cataluña no se ha quedado fuera de este proceso de concentración urbana. El fuerte crecimiento económico y demográfico de los últimos cien años no ha sido homogéneo: el movimiento del campo a la ciudad (que se conoce como éxodo rural) es muy antiguo en Cataluña, pero se acelera de manera importante con la Revolución Industrial. Además, las ciudades son las principales destinatarias de las grandes olas migratorias del siglo XX y XXI. No solo la Cataluña rural llena las ciudades, sino que la España rural también se vacía concentrándose en ciudades como Madrid, Bilbao o Barcelona en un período muy corto de tiempo, huyendo de la miseria y a menudo invirtiendo todo lo que tenían en comprar un billete solo de ida con unas perspectivas inciertas. Las ciudades absorben con grandes dificultades esta avalancha de recién llegados con un grave problema de alojamiento y de crecimiento urbano descontrolado (tal y como hemos visto en el Eje 2).

Igual que el campo de Castilla, Aragón, Andalucía o Extremadura, hay una Cataluña que también hace décadas que se vacía lentamente. Aunque en los últimos años el ritmo de despoblación se ha ralentizado, hay 32 comarcas que se pueden considerar rurales si nos basamos en parámetros como su densidad de población. En estas comarcas muchos municipios acusan la distancia a una ciudad





importante, la falta de oportunidades y el envejecimiento. Esto se nota especialmente en la Cataluña occidental: la Franja de Aragón, el Prepirineo y el Pirineo occidental. Un territorio que es clave en el desarrollo sostenible de la región por su biodiversidad, producción agroalimentaria y presencia de grandes infraestructuras hidráulicas o energéticas. En comarcas como Les Garrigues, Terra Alta, la Noguera, el Alt Urgell y el Pallars Jussà, hay cerca de 200 pequeños núcleos deshabitados (52 en el Pallars Jussà).

En 1860, en Cataluña el 47% de la población vivía en municipios de menos de 2000 habitantes. Barcelona fue la primera ciudad española que superó el millón de habitantes, en 1930. En 1970 las ciudades catalanas de más de 2000 habitantes ya concentraban el 13,4% de la población, y hoy cerca del 95% se encuentra en unos 300 municipios de más de 2000 habitantes, con ocho de cada diez personas en municipios de más de 10.000 .

Cataluña basa su modelo territorial en una red madura de pueblos y ciudades, de gran personalidad, que suponen centros de servicios para el territorio. Este modelo territorial comienza a establecerse durante las primeras décadas del siglo XX, cuando Prat de la Riba inventa la expresión «Cataluña ciudad». La creación de la Mancomunidad, hace ahora cien años, representa el inicio de los estudios territoriales en Cataluña, con el impulso modernizador que impregna el *noucentisme*. El gran reto que se plantea, en el marco de un proceso de construcción nacional, es poner fin al desequilibrio entre la Cataluña urbana, culta y abierta al mundo, y la Cataluña rural, empobrecida, con falta de servicios y de oportunidades. Para los novecentistas la ciudad representa el espacio del civismo, y su construcción ordenada, eficiente y moderna es sinónimo de la construcción de la sociedad. Los ideales políticos y éticos convergen con los artísticos. Cultura y política se dan la mano compartiendo objetivos comunes: modernización y construcción nacional en un marco europeo y mediterráneo. La construcción de la ciudad novecentista es una metáfora de la voluntad de crear un Estado moderno y, para comenzar a implementarlo, se aborda la construcción de una capital nacional: «la Gran Barcelona». Si, finalmente, toda capital es la elevación de un valor nacional a categoría universal, podríamos decir que, desde el *noucentisme* la representatividad universal de

Cataluña se reparte entre la capital y el territorio, enlazando el progreso del país con el liderazgo de la capital y el impulso de la capital con la fuerza territorial de la nación que la apoya. Un encaje complejo que, aunque puede haber generado conflictos, también se puede entender como dos fuerzas en cooperación; empleando un lenguaje contemporáneo, hablaríamos de dos «marcas» que trabajan juntas en un mundo en el cual, cada vez más, el liderazgo y el progreso económico no dependen tanto de la amplitud y los límites de las fronteras, sino de la propia capacidad de encontrar un lugar, una identidad, en el imaginario colectivo.

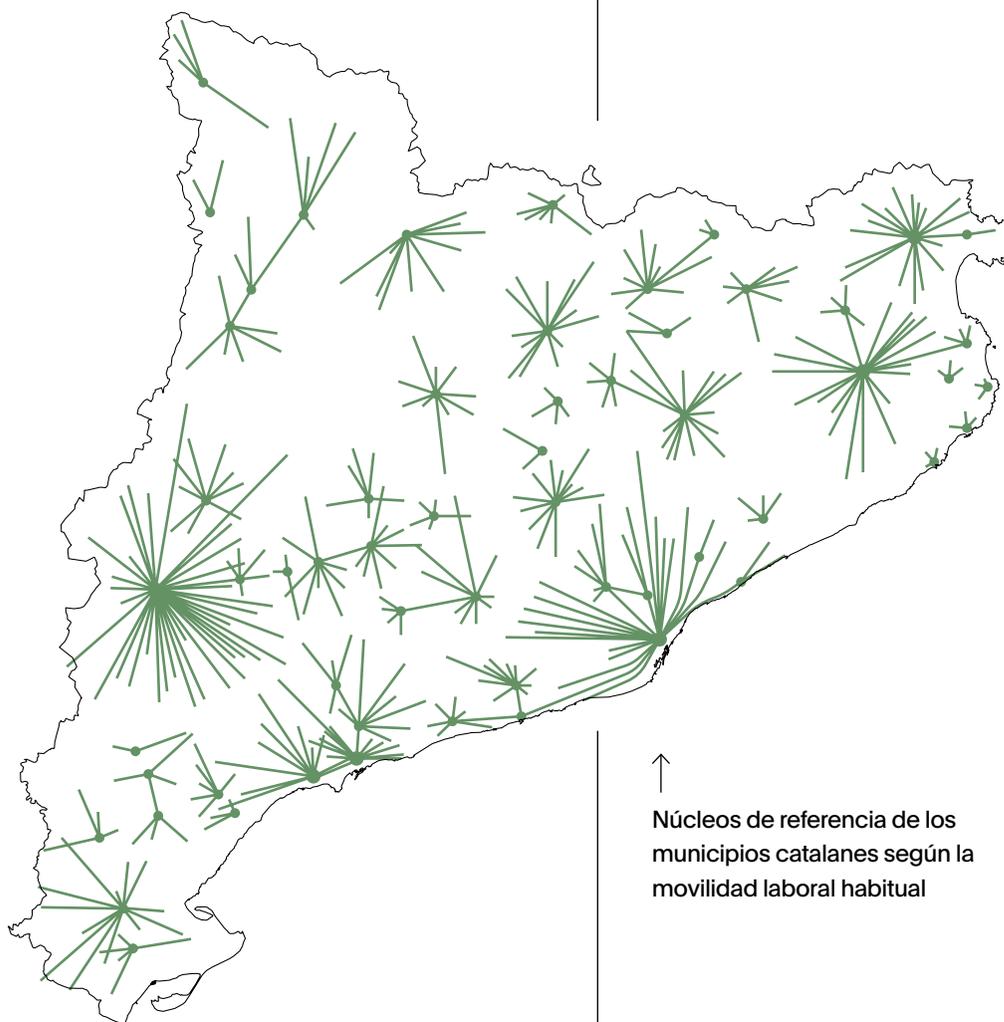
El sueño novecentista de la Cataluña ciudad no se ha materializado en una sola ciudad que se extiende desordenada por el conjunto del territorio, sino en un conjunto equilibrado de ciudades medianas en red, bien conectadas, que conservan su identidad y son centros de referencia y distribuidoras de servicios por todo el territorio, y que compensan de esta manera el peso de Barcelona, metrópolis cuya importancia trasciende las fronteras de Cataluña.

La Cataluña ciudad se ha convertido en la Cataluña de las ciudades. La Cataluña de hoy tiene una población fundamentalmente urbana, y sus pueblos y ciudades los que vertebran el país. Vertebración es sinónimo de estructura, y una estructura es un sistema de relaciones. No todas las ciudades tienen la misma entidad: Barcelona y su densa área metropolitana constituyen una metrópolis que se relaciona con otras similares a escala global; con una corona metropolitana de ciudades medianas, con una fuerte personalidad propia, completan el principal sistema urbano de Cataluña. Las otras tres áreas metropolitanas (Girona, Tarragona-Reus y Lleida) son importantes centros económicos y nodos de infraestructuras que generan relaciones en su territorio circundante. Más allá de estos núcleos, son alrededor de treinta las ciudades medianas que sirven de centros de servicios y equipamientos para sus territorios próximos. Con una red de infraestructuras madura que las relaciona, este sistema se puede leer como un país-ciudad en el que cada pieza del sistema fortalece el conjunto y proporciona los servicios propios de la ciudad en una inmensa mayoría de la población catalana.

«Estas “treinta ciudades” tienen ya hoy una población superior al millón de habitantes, y ofrecen la capacidad potencial de ser, en su conjunto, la segunda capital de Cataluña. “Ciudad” repartida, dispersa y discontinua que superaría en cambio los desajustes internos con los que se encuentra la primera ciudad, Barcelona, y las desventajas impuestas por ella al resto del territorio»

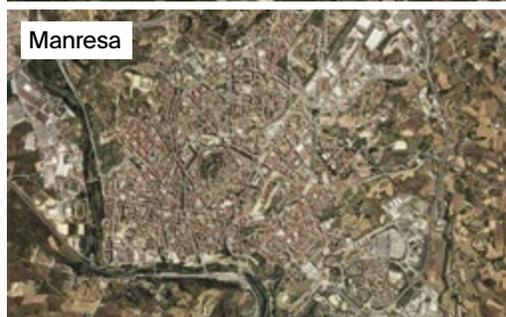
Joan Busquets.

En definitiva, esta red de ciudades es el primer elemento, y quizás el principal, que garantiza el equilibrio y la cohesión territorial en Cataluña. Su distribución territorial cubre de manera razonable el conjunto del territorio y es sorprendentemente isótropa, con la excepción de los territorios de alta montaña y las grandes llanuras de poniente. La presencia de estas ciudades supone una distribución más homogénea de





Tàrraga



Manresa



Les Borges Blanques



La Bisbal d'Empordà



La Seu d'Urgell

la población y la riqueza del territorio y, como dijo Andreu Mas-Colell, su vitalidad económica depende de mantener un «cierto aire de ciudad» o de «ciudad bien formada» porque «la propia idea de ciudad retiene el capital creativo y humano, y este tiende siempre a concentrarse»; una idea que era válida para los novecentistas y lo sigue siendo cien años después.

El fuerte crecimiento urbano del siglo XX ha supuesto el empobrecimiento, banalización y homogeneización de las áreas urbanas de todo el mundo. Es lo que Rem Koolhaas llamó «ciudad genérica». Si bien la ciudad resultante de la explosión urbanística del siglo pasado presenta, en Cataluña, rasgos y fenómenos que no difieren sustancialmente de lo que ha sucedido en el resto del planeta, esta ciudad genérica se combina, en nuestra región, con unas ciudades que mantienen todos sus atributos históricos y conservan un alto valor patrimonial e identitario. Por suerte, y a diferencia de muchos otros lugares del mundo, Cataluña no ha vivido la destrucción generalizada ni la pérdida de sus tejidos históricos relevantes en la época contemporánea, y eso se traduce en un patrimonio arquitectónico y urbano único y extraordinariamente rico.

En Cataluña hay seis conjuntos monumentales inscritos en la lista de Patrimonio Mundial, y un gran número de conjuntos monumentales, yacimientos arqueológicos y elementos arquitectónicos con diferentes grados de protección. Este patrimonio construido, unido al patrimonio inmaterial, conforma la identidad de pueblos y ciudades y, unido a la lengua y el paisaje, define nuestra cultura como región. El patrimonio arquitectónico y urbanístico de pueblos y ciudades es un elemento imprescindible para su vitalidad económica, genera riqueza y fija a la población; es uno de los elementos que garantizan el éxito futuro de nuestro modelo territorial en red.

Para fortalecer y cohesionar todavía más esta red, la Generalitat y las diputaciones apoyan a los ayuntamientos para mantener su dinamismo y su fuerte personalidad, contribuyendo a la cohesión de la región y a equilibrar la Cataluña urbana y los territorios rurales. El INCASÒL, a través de los programas «1,5% Cultural» y «Revivir las viejas ciudades», juega un papel fundamental dando apoyo a la preservación y dinamización del patrimonio arquitectónico de pueblos y ciudades. Gracias a estos programas, el INCASÒL ha

ayudado a rehabilitar y a dar nuevos usos sociales a edificios históricos y monumentos y a rehabilitar el espacio público de muchos municipios desde 1997. En conjunto, 745 actuaciones en 370 municipios.

RAZÓN 15 - AYUDAMOS A PRESERVAR Y REHABILITAR EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE PUEBLOS Y CIUDADES

RAZÓN 16 - MEJORAMOS EL ESPACIO PÚBLICO DE LOS NÚCLEOS HISTÓRICOS DE PUEBLOS Y CIUDADES

MODELO URBANO EN CATALUÑA

COMPACIDAD, VERTEBRACIÓN Y COMPLEJIDAD

Las ciudades catalanas tienen características comunes, ya que siguen el modelo de la ciudad densa y mediterránea. Pero ni todas las ciudades son iguales ni, dentro de cada ciudad, todos los barrios lo son. Los diferentes modelos urbanos y la configuración de sus barrios generan maneras de vivir y problemáticas específicas. El casco antiguo, los ensanches, los polígonos de viviendas, los barrios de baja densidad, los núcleos dispersos, los centros de negocios o los polígonos exclusivamente dedicados al comercio o a la industria... Todos forman, en conjunto, la ciudad, pero, por separado, no todos cumplen las condiciones de lo que entendemos que debe ser una ciudad.

En la historia, son muchas las ciudades que no han prosperado y muchas otras las que sí lo han hecho, y en gran medida. Como describía Jane Jacobs en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, un texto fundamental para entender el funcionamiento real de la ciudad, las grandes teorías y tradiciones urbanísticas históricas, especialmente aquellas de cariz más académico, son incapaces de interpretar la complejidad social que cada forma urbana genera. A partir de la observación detallada, a pie de calle,

del conjunto de interacciones sociales y relaciones que se dan lugar en el espacio público, Jacobs concluye que el diseño de la ciudad es determinante para explicar su funcionamiento a un nivel que los urbanistas no habían tenido en cuenta hasta el momento. La configuración física de la ciudad, considerada a una escala de detalle que incluye desde los trazados de las calles hasta la anchura de las aceras, determina un conjunto de dinámicas, a menudo no previstas, que hacen aflorar un complejo entramado social que determina su éxito o fracaso: su salud social y económica, la resiliencia ante las crisis y el bienestar y seguridad de su ciudadanía.

«No hay ninguna lógica que pueda ser impuesta a la ciudad; la gente la hace, y es a ella, no a los edificios, a la que hay que adaptar nuestros planes.

»La confianza en las calles de una ciudad se construye a lo largo del tiempo a través de muchos, muchos, pequeños contactos públicos en las aceras... la mayor parte de ellos son ostensiblemente triviales, pero su suma no es en absoluto trivial.

Vista del conjunto monumental de Tossa de Mar





Plaza Mayor de Vic



»La intrincada mezcla de usos diversos (urbanos) en las ciudades no es una forma de caos. Por el contrario, representa una forma compleja y altamente desarrollada de orden»

Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961.

Hoy en día, los principios descritos por Jane Jacobs están plenamente asumidos por los planificadores y gestores urbanos. Cuando pensamos en la ciudad pensamos en modelos urbanos que permitan y den espacio a la complejidad social y eviten, en la medida de lo posible, la creación de dinámicas de exclusión que acentúen las desigualdades. El modelo resultante deja de lado principios establecidos en el urbanismo modelo, como la radical separación de usos y funciones urbanas, y recoge la complejidad de la ciudad tradicional que se puede resumir en tres factores determinantes: **compacidad, vertebración y complejidad**. Combinados, estos tres factores vinculan la forma de la ciudad y su estructura con su correcto funcionamiento desde el punto de vista social y económico.

RAZÓN 17 – ESTAMOS COMPROMETIDOS CON UN MODELO DE CIUDAD MEDITERRÁNEA, COMPACTA Y DIVERSA

¿Cómo debe ser la ciudad para que contribuya a mejorar la calidad de vida de su ciudadanía y a su progreso personal y colectivo?

La ciudad debe ser compacta:

Ver la figura 1

El modelo urbano que predomina en Cataluña es el de la ciudad compacta y densa, propio de la ciudad mediterránea. La ciudad densa y compacta concentra mucha población en un espacio reducido y, además, tiene unos límites bien definidos. Este modelo de ciudad consume menos territorio y permite una gestión más eficiente, ya que los servicios públicos se encuentran al alcance de la ciudadanía en un entorno de proximidad y también favorece la movilidad sostenible. Está demostrado que los entornos urbanos densos gastan menos agua y energía y emiten menos CO₂. La densidad, además, favorece la actividad económica, la animación (y seguridad) en la calle y las interacciones sociales. Para que esto sea así, es necesario que la densidad se reparta de manera homogénea: a pesar de tener la misma densidad, no es lo mismo concentrar la población en torres de gran altura, muy separadas entre sí y que liberan mucho espacio libre entre ellas, que hacerlo en islas de altura media, alineadas con el trazado de las calles y con espacios libres repartidos en pequeños parques y plazas. Por este motivo, la densidad se debe combinar con la compacidad que significa tener unos límites urbanos claros (una ciudad que acabe de golpe y que no se desdibuje o difumine a medida que se aleja del centro) y que, en todo su territorio, presente una configuración similar, es decir, sin grandes espacios vacíos ni discontinuidades interiores y con la población y la actividad repartidas de manera equilibrada dentro de toda su extensión.

En el otro extremo encontramos la ciudad dispersa, la que se extiende como una mancha de aceite por el territorio con densidades muy bajas. Junto a las ciudades compactas conviven periferias residenciales en las que las casas con jardín extienden la mancha construida en espacios que no deberían estar ocupados. Es el fenómeno que conocemos como dispersión urbana, el cual imposibilita una de las condiciones de la ciudad: su capacidad para crear comunidades. En las ciudades compactas se generan redes de responsabilidad social que favorecen la inclusión de la po-

blación, el sentimiento de comunidad y la absorción de la población recién llegada. Por este motivo, la compacidad es una condición necesaria para que la ciudad sea también inclusiva, ya que crea redes de solidaridad y seguridad basadas en la confianza en los vecinos, el conocimiento mutuo y la existencia de espacios de socialización, en los que todas las realidades personales y formas de vivir pueden tener cabida. Las ciudades compactas e inclusivas son capaces de generar vínculos y afinidades entre las personas, incluso aquellas que son muy diferentes entre sí, integrando y gestionando la diferencia. La ciudad dispersa, en cambio, aísla y segrega a la población en función de múltiples argumentos de separación: el color de la piel, el nivel económico, los países de procedencia, etc.

La dispersión (*urban sprawl*) es típica de algunas ciudades norteamericanas. En el mundo, especialmente en los países anglosajones, hay muchas ciudades que han crecido siguiendo el modelo de la ciudad dispersa, pero la ciudad de Los Ángeles es el paradigma de este modelo urbano: con trece millones de habitantes, la mancha urbana ocupa unos 140 kilómetros, una distancia equivalente a la que hay de Tarragona a Blanes o de Barcelona a Andorra. La dependencia del coche es total. En Los Ángeles hay más coches que personas, y sus autopistas, algunas de ocho carriles en cada sentido, actúan como barreras que segregan barrios y comunidades enteros. Cada habitante pasa una media de 45 minutos al día al volante; a lo largo del año, esto supone más de once días completos. El transporte público y los espacios de socialización son escasos, la poca vida de barrio provoca el aislamiento de muchos de sus habitantes. Es un ejemplo claro de cómo la configuración física de una ciudad imposibilita la creación de comunidades y la inclusión de su ciudadanía.

El modelo de ciudad jardín, nacido en Inglaterra con un trasfondo utópico y ensayado por primera vez en el año 1904 en Letchworth Garden City, también tuvo recorrido en Cataluña desde inicios del siglo XX. La Societat Cívica la Ciutat Jardí, fue una gran defensora de este modelo en Cataluña y partía de una crítica, más o menos encubierta, al modelo urbano que representaba el Eixample Cerdà en pleno desarrollo. Sus objetivos eran la descentralización de la aglomeración urbana de Barcelona, la reintegración del trabajo humano en la naturaleza y la protección del paisaje. Puig i Cadafalch, Rubió i Tudurí o el propio Joan Güell fueron miembros de la sociedad.



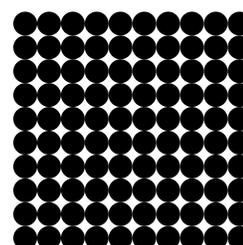
↑
Modelo de ciudad compacta y densa

Figura 1



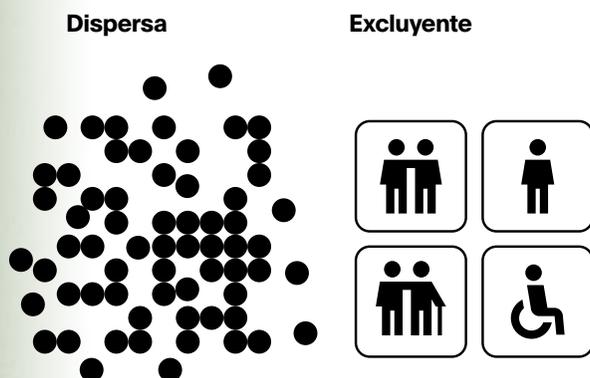
Compacta

Inclusiva





Modelo de ciudad dispersa y excluyente



En 1902, su hijo Eusebi y Antoni Gaudí importaron directamente la idea nacida en Inglaterra a través del proyecto del Park Güell de Barcelona, que se comenzó a urbanizar pero que no llegó a ser ocupado por casas. Se proyectaron otras ciudades jardín alrededor del Eixample, especialmente en la zona que ahora ocupa el distrito de Les Corts, pero tampoco llegaron a realizarse. Las que sí que vieron la luz en Cataluña estaban destinadas, en la mayoría de casos, a usos vinculados con el ocio y las vacaciones, y a menudo eran de una extensión discreta. Como testigos de este modelo nos han quedado la urbanización de S'Agaró, del arquitecto Rafael Masó; Terramar, en Sitges; o el paseo de Maristany de Camprodon. En contadas ocasiones, las ciudades catalanas optaron por planificar su crecimiento confiando en este modelo urbano, con la única excepción relevante del Eixample Malagrida de Olot y algún pequeño barrio, como el de Sant Narcís en Girona.

La situación cambia a partir del año 1957, cuando llega un nuevo modelo de coche asequible de producción nacional, el Seat 600. Su irrupción conlleva la universalización del uso del vehículo privado en Cataluña. Este hecho, unido al poco control urbanístico por parte de las autoridades y el modelo a seguir que suponían las urbanizaciones suburbanas norteamericanas, que cada vez estaban más presentes en el cine y la televisión, conllevó que muchas familias comprasen parcelas más o menos asequibles en zonas no urbanas, a menudo montañosas y sin una urbanización previa. Las urbanizaciones catalanas son de configuraciones y niveles de urbanización muy diversos. En general, su calidad y consolidación dependía de la facilidad o dificultad para acceder a ellas. Todas, en conjunto, representan un reto territorial y medioambiental, ya que generan un modelo urbano dominado por el coche y lesivo para el paisaje. Las que han resultado más problemáticas son aquellas que nunca fueron previstas, que nacieron de manera espontánea con la mínima expresión de un vial para el acceso y materializadas en viviendas autoconstruidas.

Si analizamos el suelo urbano en Cataluña observamos que un 56% es de urbanización de baja densidad, el cual acumula el 10% de las viviendas. Cataluña cuenta con 1433 urbanizaciones repartidas por todo el territorio que ocupan una superficie equivalente a 80.000 campos de fútbol, cuatro veces la extensión de la ciudad de Barcelo-

na. Muchas arrastran problemas estructurales, y garantizar en ellas los servicios básicos resulta extremadamente costoso. La mayoría nunca podrán llegar a disfrutar de las ventajas de la ciudad compacta. La población que vive en estas urbanizaciones depende absolutamente del coche, y estas modifican de forma irreversible los espacios naturales en los que se ubican y su biodiversidad. El reconocimiento de estas urbanizaciones no solo significa tener que aceptar un modelo urbano ineficiente e impropio, sino que obliga a las administraciones a garantizar sus derechos y sus servicios con un coste y unas dificultades enormes. Revertir las situaciones de gran vulnerabilidad de estas urbanizaciones ha sido uno de los caballos de batalla de la Dirección General de Urbanismo desde su creación.

Este 2020 hemos visto hasta qué punto son necesarias las redes de solidaridad en los momentos de dificultad. En muchos pueblos y ciudades, por ejemplo, los jóvenes han ayudado a las personas mayores y más vulnerables a minimizar los contactos sociales y a respetar estrictamente los confinamientos, nos hemos hecho compañía y nos hemos divertido con nuestros vecinos respetando las distancias, muchas entidades sociales han repartido comidas y alimentos para la gente que se ha visto afectada económicamente por los cierres parciales o la pérdida de sus medios de vida, etc. Todo esto ha sido posible gracias a la existencia de una red de solidaridad mutua basada en el conocimiento y la proximidad; la capacidad de dar ayuda también necesita de una masa crítica, una cierta densidad y variedad de perfiles en el mismo espacio de convivencia. Y esta red fructifica en los entornos urbanos densos, mientras que se va haciendo cada vez más difícil según la ciudad se va deshaciendo y dispersando.

A pesar de que las ventajas de la ciudad compacta están plenamente asumidas en Cataluña, con la pandemia de los años 2020 y 2021 también se han vuelto a alzar voces que defienden modelos menos densos y personas que, ante la amenaza que representa el virus en espacios con altas densidades (como puede ser el transporte público), vuelven a optar por marcharse fuera de los entornos urbanos. La forzosa irrupción del teletrabajo ha permitido vincular físicamente el trabajo y la vivienda; esto, unido a un renovado interés por formas de vida más conectadas con la naturaleza y con un ritmo más relajado, ha convencido a muchas familias para dejar la ciudad para volver al

pueblo de su familia o convertir en primeras sus segundas residencias. También se ha vuelto a abrir el debate sobre la idoneidad de los barrios residenciales periurbanos. Para Cataluña, este incipiente éxodo urbano podría contribuir a un reequilibrio territorial en beneficio de las comarcas más despobladas y podría permitir recuperar pueblos y territorios en proceso de abandono. Pero este movimiento en ningún caso debería significar volver a aumentar la mancha urbanizada, en forma de dispersión urbana, en el territorio y el paisaje, repitiendo errores del pasado.

La ciudad debe ser vertebrada:

Ver la figura 2

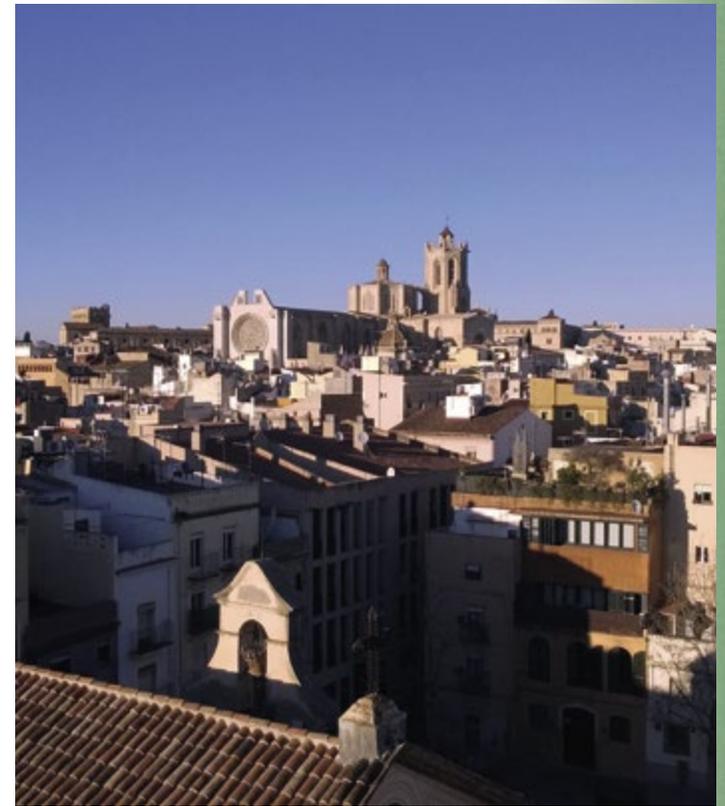
Una ciudad vertebrada es la que tiene una estructura que garantiza el acceso y la calidad de los servicios y las oportunidades para el conjunto de su ciudadanía. Para conseguirlo, es necesaria una correcta planificación que conecte todas sus partes, unida a un reparto adecuado de los equipamientos, servicios, espacios verdes e infraestructuras en el conjunto de su territorio. Una ciudad vertebrada es una ciudad planificada y, en Cataluña, hay una gran tradición de planificación urbana: todos los municipios, por ley, tienen un plan que ordena su crecimiento. La geografía del territorio en el que se encuentra una ciudad también afecta a su vertebración: las ciudades planas y sin muchas discontinuidades topográficas permiten una mejor relación entre sus barrios y que ninguno de ellos quede desconectado. Además, una correcta planificación y una política pública de inversión en infraestructuras, equipamientos, espacios públicos y programas sociales puede mitigar, o revertir, la situación de aislamiento. En un territorio muy urbanizado, como es el caso de buena parte de Cataluña, tan importante es la relación de las diferentes partes de la ciudad entre sí como el sistema de relaciones que se establece entre los diferentes pueblos y ciudades a través de las infraestructuras u otros elementos de conexión, como el paisaje entre ellos.

«Cataluña no solo es un patchwork de formas urbanas arbitrariamente dispersas, sino más bien un sistema complejo de relaciones y eventos sobre la base de las sucesivas capas que se superponen en el territorio (físicas pero también demográficas, económicas, culturales) y las grandes redes estructurales que las articulan (de transporte, de energía, de difusión de la comunicación, de movimientos financieros, etc.) entre las cuales se desencadenan procesos simultáneos de acción y reacción. Estas capas y redes, como los órganos y los sistemas de un ser vivo, se combinan en función de su mayor o menor capacidad de relación y complementariedad»

Joan Antoni Solans, *La creación del Institut Català del Sòl. Una herramienta soñada, 2002.*

Las ciudades son espacio de dinamismo económico y generan oportunidades, pero con una falta de vertebración física y social también pueden ser el espacio en el que más se materialicen las desigualdades. Como la ciudad genera riqueza también está sometida a fuerzas del mercado que, a veces, provocan el aumento de estas desigualdades: si la ciudad no tiene una estructura clara, barreras físicas visibles e invisibles pueden agravar el aislamiento, la desconexión, la falta de oportunidades... La combinación de desigualdad y falta de vertebración puede acabar convirtiendo fragmentos de la ciudad en bolsas de pobreza y vulnerabilidad, barrios en los que se explicitan las dinámicas de violencia, miseria y degradación y de los que es muy difícil salir. En el otro extremo las ciudades estructuradas fomentan la cohesión social: mejorar las conexiones, difuminar los límites entre realidades urbanas diferenciadas, ofrecer nuevos servicios y equipamientos, mejorar su espacio físico o el transporte público... Son formas de ofrecer nuevas oportunidades para los barrios menos favorecidos.

Hoy en día, y a nivel global, las desigualdades aumentan, y esto se traduce directamente en la forma y la evolución de muchas ciudades del mundo. Según ONU-Habitat, más de mil millones de personas viven en asentamientos informales por todo el planeta y, en general, las desigualdades aumentan en la mayoría de áreas urbanas del mundo. En pocos lugares se ve tan claramente la relación entre la desigualdad y la falta de planificación como en

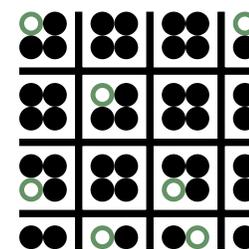


Vista de la ciudad de Tarragona

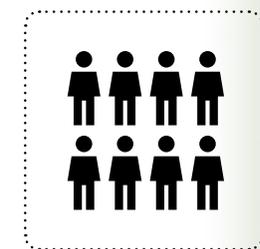
Figura 2



Vertebrada



Cohesionada





Vista del barrio de Singuerlín en Santa Coloma de Gramenet

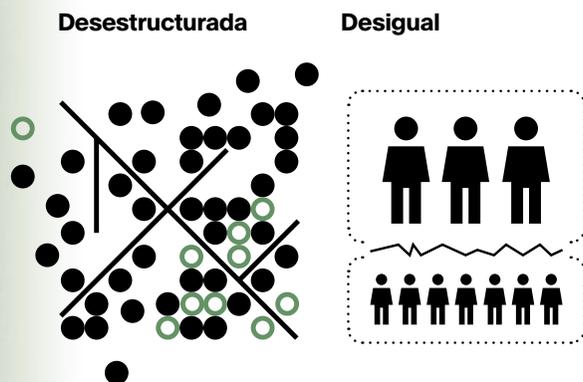
la favela brasileña. Las favelas, en conjunto, tienen tanta población como Bélgica. Solo en Río de Janeiro hay 763 barrios de favelas que ocupan laderas abruptas entre barrios opulentos, aisladas por una grieta invisible de pobreza. La propia configuración física de los espacios que ocupan, en pendientes imposibles y enormes extensiones, las hace inviables para coches, lo cual genera problemas de seguridad y exclusión: tan difícil es para la policía o las ambulancias entrar como para las personas ancianas o los niños salir. Sin posibilidad de transporte público, los largos viajes para ir a la escuela o ganarse la vida en los espacios centrales de la ciudad hacen que la integración de estas personas en la vida urbana sea muy difícil y, muy a menudo, se condena a su población a formas de vida marginales. A pesar de que la favela brasileña mantiene un fuerte impacto en el imaginario colectivo a través de su presencia en el cine y la televisión, Brasil ha realizado un gran trabajo para revertir y mejorar la calidad de vida que ofrecen. Actualmente, donde el problema de la suburbanización marginal alcanza una medida realmente monstruosa es en la India y en el Sudeste Asiático, donde estos barrios son, además, invisibles.

Una de las manifestaciones más evidentes de las desigualdades es la segregación: la población con menos recursos se concentra en barrios con mayor déficit de servicios. A pesar de que en Cataluña se ha hecho un trabajo extraordinario para reequilibrar barrios con graves carencias y dotarlos de servicios, la segregación todavía se nota en muchas ciudades catalanas y tiene consecuencias educativas, económicas, laborales y, también, de salud. El geógrafo Oriol Nello ha documentado que la esperanza de vida entre los barrios más acomodados y los más pobres de Barcelona puede diferir hasta en once años.

En Cataluña el éxodo rural y las grandes olas de inmigración de las décadas de 1960 y 1970 provocaron el crecimiento de barrios autoconstruidos o sin ningún o escaso control urbanístico que crecieron sin estructura, ocupando espacios vulnerables, como los cauces de las rieras, con grandes pendientes o desconectados del resto de la trama urbana por grandes infraestructuras. En ocasiones, han sido las autoridades las que han desatendido

la planificación urbana y han permitido o directamente promocionado barrios de viviendas alejados, aislados o sin servicios. Tal y como hemos visto en el Eje 2, muchos polígonos de viviendas construidos durante los años del franquismo presentaban todo tipo de carencias o, incluso, deficiencias constructivas que los hacían inviables. El INCASÒL es un referente en Cataluña en la intervención en la ciudad construida, especialmente en los barrios con dificultades y necesidades extremas. El Institut Català del Sòl ha llevado a cabo intervenciones de gran complejidad, como las que implican sustituir la edificación de barrios enteros en situación de degradación física y que presentan, además, problemáticas sociales y dinámicas de exclusión.

RAZÓN 18 - AYUDAMOS A REVERTIR SITUACIONES DE DEGRADACIÓN DE BARRIOS Y POLÍGONOS DE VIVIENDAS



La ciudad debe ser compleja:

Ver la figura 3

La ciudad mixta o compleja es la que mezcla de manera equilibrada las funciones y los usos urbanos en el conjunto de su territorio; de esta manera, aumenta la actividad pública y se dinamiza y diversifica la economía, que no depende de una sola actividad o sector económico. La ciudad mixta es, por encima de todo, más viva y dinámica, y en un clima como el nuestro la actividad inunda también las calles y las plazas, lo cual revierte en la seguridad. Las ciudades medianas catalanas son un magnífico ejemplo de mixtidad; sus núcleos urbanos concentran servicios y usos a escala de barrio, de ciudad y de comarca. En la ciudad mixta la vivienda social debe mezclarse con la vivienda de mercado libre, el pequeño comercio con mercados y supermercados, los pequeños equipamientos de barrio con los equipamientos de ciudad, los jardines y las plazas de barrio con los grandes parques públicos, la vivienda con la actividad productiva... Solo de esta manera pueden disfrutar todos los barrios de la ciudad de los beneficios que esta puede ofrecer.

Ahora estamos convencidos de los beneficios de combinar los usos, pero diferentes teorías urbanísticas han defendido a lo largo de la historia la ciudad especializada, en la que cada parte o cada barrio acoge una sola de las funciones urbanas. En Cataluña, los polígonos y centros comerciales o industriales, alejados de los lugares en los que vive la gente, generan largos desplazamientos y dependencia del transporte privado. De noche no tienen vida y se pueden convertir en espacios peligrosos. Igualmente, durante el franquismo los barrios que se crearon solo con vivienda social, alejados del centro y los lugares de trabajo, se denominaron «ciudades dormitorio», las cuales han arrastrado históricamente un déficit de servicios y concentración de problemas sociales. Los barrios con alta dotación de servicios y negocios dedicados al turismo, o las ciudades que concentran muchas segundas residencias, son otros ejemplos de ciudades con usos y vida intermitentes.

En definitiva, sin una correcta combinación de usos y funciones la ciudad pierde su capacidad integradora y puede llegar a ser insegura e ineficaz desde el punto de

vista medioambiental. El dinamismo económico de la ciudad se tiene que basar en su diversificación. Las ciudades que centran su actividad económica en un solo sector industrial o en un único servicio son muy vulnerables a las crisis, mientras que las que no dependen de un solo sector económico son más resistentes a estas. Es lo que denominamos «resiliencia». Ciudades como Venecia ven cómo el turismo expulsa a la población autóctona, que prácticamente ha desaparecido. Una crisis mundial como la de este año deja a la ciudad en una situación de extrema vulnerabilidad porque toda su economía depende de un solo sector. La ciudad de Detroit, en los Estados Unidos, sufrió uno de los mayores abandonos de la historia: en los años cincuenta del siglo XX, Detroit era la tercera ciudad del país, gracias a la industria del automóvil. Cuando en la década de 1970 las fábricas se empezaron a marchar a países con mano de obra barata, el paro y la violencia tomaron la ciudad, que perdió a más de la mitad de su población. Los grandes edificios públicos, concentrados en el centro, se abandonaron, y se convirtió en una ciudad fantasma.

A veces, las situaciones de crisis y vulnerabilidad económica exigen actuaciones valientes que, por ejemplo, generen nuevas centralidades que permitan introducir nuevos usos y nuevas actividades económicas y sean capaces de relanzar la economía local.

RAZÓN 19 - CONTRIBUIMOS A LA CREACIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS

En Cataluña, con casi veinte millones de visitantes anuales, la turistificación excesiva también es problemática, y se nota en las costas, en algunas comarcas de montaña y en el centro de Barcelona, donde esta redundante en otras problemáticas, como la dificultad de acceso a la vivienda. Pero, paralelamente, en las periferias de casi todos los grandes municipios catalanes aparecen fragmentos de ciudad que difícilmente podríamos considerar urbanos, y que se especializan en diferentes funciones necesarias pero ignoran de manera sistemática su calidad e

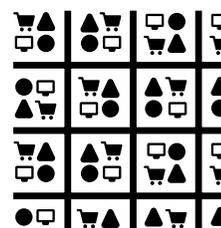


↑
Eje comercial en la ciudad de Lleida

Figura 3



Compleja



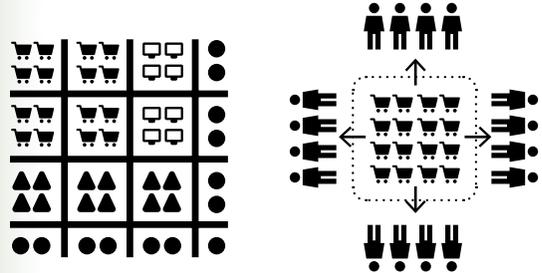
Resiliente





Zona comercial en el Vallès Occidental, vemos como los usos del suelo están especializados por áreas.

Especializada



integración urbana. A finales del siglo XX, la expresión «no lugares» se abrió paso gracias al libro *Los no lugares*, del antropólogo francés Marc Augé. En Cataluña, las célebres fotografías de Jordi Bernadó inmortalizaron esta periferia descuidada y especializada que crece en forma de rabal moderno y caracteriza las entradas (o salidas) de muchas ciudades catalanas. Estos paisajes que han proliferado, muchos de ellos ya en el período democrático, fueron calificados por Oriol Bohigas como «la Cataluña fea», se encuentran en las antípodas de los centros urbanos catalanes, de fuerte personalidad y vitalidad, para pasar a asimilarse a cualquier otra periferia urbana de cualquier ciudad del mundo.

«Barcelona no crecerá mucho más, solo en las áreas metropolitanas, que es el tema urbanístico más trascendente. Estas áreas son feas y desordenadas, no facilitan el progreso. Se crean suburbios, periferias horribles en cuanto a calidad urbana. Es hora de reordenarlas»

Oriol Bohigas, entrevista en *El Periódico*, 2012.

Se trata de unos paisajes banales y desconectados, en muchos aspectos, de su realidad territorial. Polígonos industriales, clústeres y centros comerciales o empresariales, precedidos de inmensas extensiones de aparcamiento, concesionarios de coches en formación militar... A menudo son solamente accesibles con coche, sin vida o con vida intermitente, sometidos a dinámicas de degradación física por descuido; espacios de inseguridad y, en ocasiones, inmersos en procesos imparable de degradación vinculados a los ciclos económicos o por obsolescencia de su uso... Son espacios vulnerables en muchos aspectos que desmienten todos los tópicos de lo que debe ser una ciudad. Por esta razón, como veremos en el Eje 4, cuando desde el INCASÒL pensamos en los espacios para la actividad económica lo hacemos prestando cada vez más atención a su calidad y conectividad urbana, medioambiental y con usos múltiples y variados.

RECICLAR LA CIUDAD

En las últimas décadas, el modelo territorial, basado en el crecimiento urbano, se ha fundamentado en consumir y ocupar territorio y suelo con edificaciones nuevas. Durante la primera década del siglo XXI, con el auge de la burbuja inmobiliaria en Cataluña, entre suelo urbano y urbanizable había un ritmo de crecimiento de 200 hectáreas cada treinta días; con la llegada de la crisis, este ritmo decayó. Hoy en día, con la demografía estancada, hay que pasar del crecimiento de la superficie urbanizada al reciclaje urbano. Esta nueva conciencia llega en un momento en el que los datos indican que si se ejecutasen todos los sectores susceptibles de ser urbanizados en Cataluña, la superficie de suelo urbano consolidado crecería en un 40% con respecto al actual. Si tenemos un parque de 3.863.381 viviendas, se podrían añadir, potencialmente, 655.226, mientras que por lo que respecta al techo de actividad económica el potencial es de 65.485.884 m², según el Departamento de Territorio y Sostenibilidad. A través de los PDU ya se han frenado, en el Alto Pirineo y el litoral gerundense, casi 20.000 nuevas viviendas planificadas que corresponderían a desarrollos turísticos en espacios ya muy urbanizados y paisajísticamente muy frágiles. El compromiso de las administraciones para parar este consumo salvaje de territorio es total

«Hemos llegado a la conclusión de que en los últimos años el modelo territorial y urbanístico se ha fundamentado en ir consumiendo, ir ocupando territorio, ir ocupando suelo con edificación nueva. A menudo ha resultado más fácil hacer ciudad nueva que repensar el tejido urbano en el que vivimos»

Agustí Serra, secretario de Hábitat Urbano y Territorio.

Cataluña tiene un bagaje importantísimo en lo que respecta a la intervención en la ciudad construida que se inicia a partir de los años ochenta del siglo pasado, cuando se buscaba «rehabilitar el centro y monumentalizar la periferia», como decía Oriol Bohigas. Incorporando esta larga tradición de intervención en el espacio público, cuando hablamos hoy de reciclaje urbano, vamos todavía más allá. El Pacto Nacional para la Renovación Urbana (PNRU) que están impulsando la Secretaría de Hábitat Urbano y Territorio y el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya es la concreción de uno de los ejes de la Agenda Urbana de Cataluña, e incluye aspectos como la sostenibilidad, la eficiencia energética, la movilidad asociada con las nuevas tecnologías o los nuevos instrumentos de gobernanza. El parque catalán edificado está muy envejecido y todavía no somos lo suficientemente conscientes, como sociedad, de la necesidad y los beneficios de rehabilitarlo. Como resultado de esta poca cultura de la rehabilitación, su peso todavía está muy por debajo del que le dan nuestros vecinos europeos, y esto genera y generará problemas de ineficacia, obsolescencia e inseguridad.

El Pacto busca ser un marco de referencia consensuado entre los diferentes actores involucrados en la rehabilitación, la construcción, la energía y la gobernanza municipal, como deben serlo las políticas de renovación urbana de los próximos años, para potenciar un cambio de modelo urbano y edificatorio que contribuya a una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. El reciclaje de la ciudad tiene un importante vector sectorial, pero también otro, no menos importante, de cariz medioambiental: contener el crecimiento urbano, reconociendo las lógicas de continuidad y funcionamiento de los paisajes, es un cojín de seguridad contra el cambio climático. Al mismo tiempo, repensar los entornos urbanos para mejorar su comportamiento medioambiental debe contribuir a que estos sean espacios de protección para la salud de



Áreas de mejora del barrio de Torrassa - Collblanc en L'Hospitalet de Llobregat. Actuaciones del Institut Català del Sòl previstas alrededor de las calles de la Creu Roja y Vallparda



los seres humanos (como hemos visto en el Eje 1). Y, por último, la manera en la que edificamos y la mejora del parque construido también es clave en la consecución de los objetivos de la Agenda en términos medioambientales y de consumo y transición energética (como hemos visto en el Eje 2).

«La Declaración de Quito contiene los rasgos fundamentales del modelo de actuación pública en los tejidos urbanos. Se trata de trabajar en el reciclaje urbano, de manera que el resultado sea una sociedad más inclusiva, más sostenible y más cohesionada. Los arquitectos tenemos un papel fundamental en la construcción de la nueva ciudad a partir de la regeneración de la ciudad existente, entendiendo que los actores son los ciudadanos, uno a uno y en su conjunto. Se trata de una tarea multidisciplinaria, compleja, en la cual estamos obligados a saber un poco de todo, con un pensamiento global para el que estamos especialmente formados y preparados, que nos aporta un espacio apasionante como no habíamos tenido hasta ahora en la historia del urbanismo»

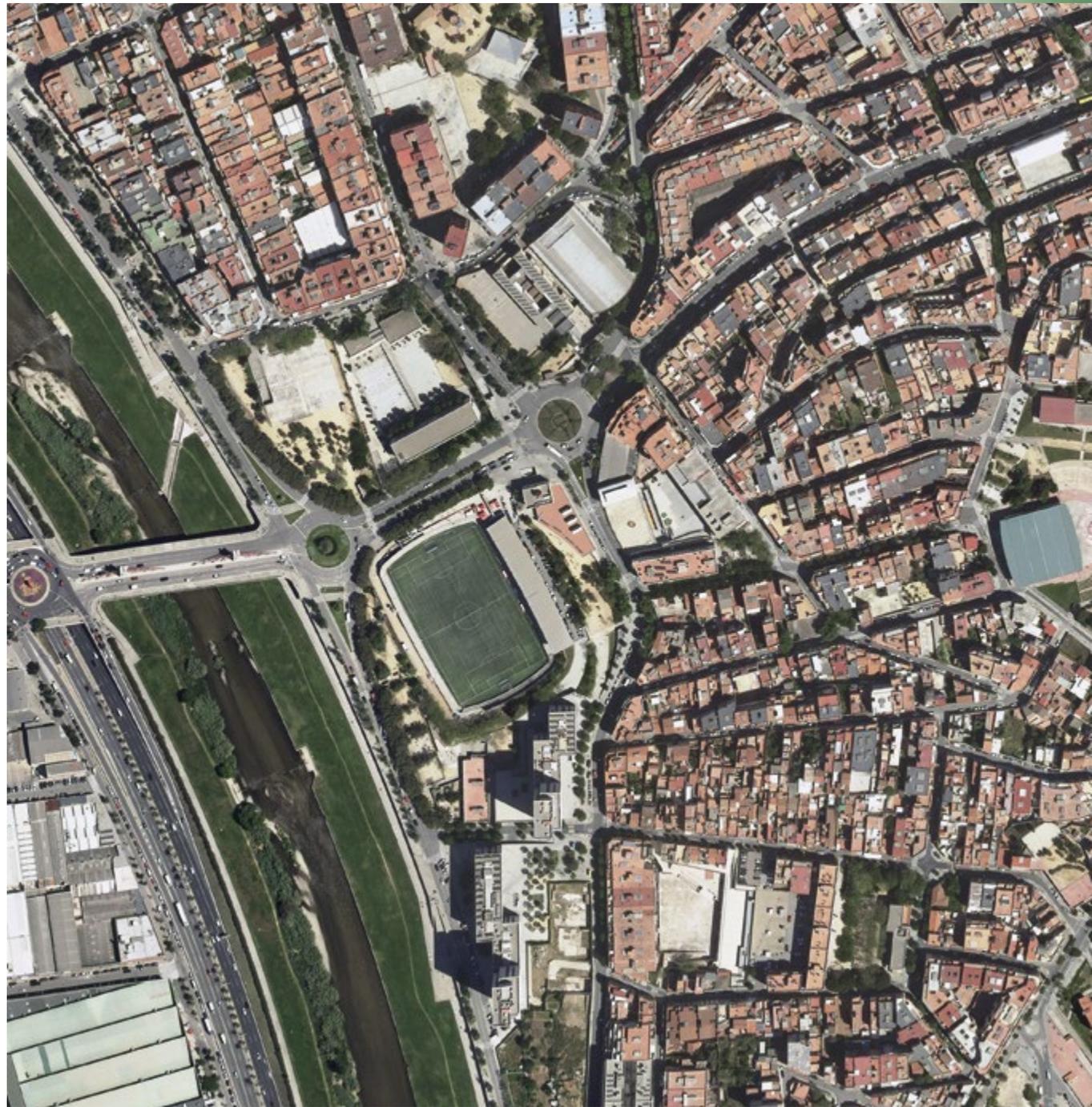
Pere Serra, Conclusiones del Congreso de Arquitectura 2016 del COAC.

La actuación de las administraciones se deberá centrar cada vez más en el trabajo dentro de la ciudad construida y, para ello, para revertir situaciones de vulnerabilidad o desigualdad, es necesaria la implicación de su tejido social. Cataluña se ha beneficiado de un tejido social y asociativo que, a través de los movimientos vecinales, ha defendido la mejora de los pueblos y barrios: la vivienda, el aumento de la calidad urbana, la mejora del espacio público, del transporte público, del medioambiente y de los servicios sociales han sido algunos de sus grandes caballos de batalla. La preservación de su patrimonio, de su historia y personalidad, de su memoria y de su identidad es clave para conseguir este sentimiento de comunidad y arraigo en un espacio físico que se mantiene vivo gracias a sus vecinos y vecinas. Para ello, el INCASÒL colabora con los ayuntamientos con instrumentos consolidados como la Ley de barrios, y se alinea con los compromisos de futuro que recogerá el PNRRU.

RAZÓN 20 - REALIZAMOS ACTUACIONES ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LOS BARRIOS

Cualquier intervención en el espacio físico de la ciudad, por pequeña que sea, tiene un efecto en su tejido social, reforzándolo o empobreciéndolo. Arreglar una placeta, poner en ella un banco, ampliar las aceras o construir un nuevo edificio que genere una nueva relación con la calle puede producir nuevos espacios para el intercambio y el reconocimiento social mutuo. Por este motivo, cuando intervenimos en el espacio físico lo debemos hacer siempre con el convencimiento de que el cambio tendrá el efecto de mejorar la inclusión de todos sus ciudadanos, la cohesión de su población y su resiliencia para revertir las situaciones difíciles. Este 2020 hemos visto cómo las redes de apoyo social, ya sea entre vecinos cercanos o a través del tejido asociativo, son imprescindibles en los momentos de grandes dificultades. Solidaridad, compañía y consuelo, seguridad y asistencia a los más desfavorecidos dependen, en última instancia, del correcto funcionamiento del tejido social (y físico) de nuestros pueblos y ciudades. La manera en la que diseñamos las ciudades puede ayudar a crear estas redes de solidaridad o puede separar y aislar a las personas, generando dinámicas de exclusión, aislamiento, miseria o degradación. El INCASÒL està comprometido con un modelo de ciudad que favorezca, proteja y amplifique estas redes sociales. Por eso seguimos trabajando en la transformación de los barrios de los pueblos y ciudades de Cataluña.

Imagen aérea de los barrios de la Serra d'en Mena en Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià del Besòs







**PUEDES VER EL MATERIAL AUDIOVISUAL
EN WWW.40ANYS40ORAONS.CAT**

