

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 2697-231X ; ISSN(E): 2697-2328

Vol. LIV, N^o Monográfico 2022

Págs. 67-86

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.M22.3>

CC BY-NC-ND



La poliurbanidad: estrategias para aportar centralidad a los territorios con precariedad urbana

Marina CERVERA-ALONSO DE MEDINA⁽¹⁾Carlos LLOP-TORNÉ⁽²⁾Francesc PEREMIQUÉ-LLUCH⁽³⁾⁽¹⁾ Arquitecta⁽²⁾ Dr. Arquitecto⁽³⁾ Dr. Arquitecto^(1,2,3) Profesores del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio
Universidad Politécnica de Cataluña

Resumen: Un nuevo concepto, la “poliurbanidad”, abre la posibilidad de atributos y cualidades nuevas para los territorios precarios de las metrópolis contemporáneas. Tomando en consideración ineludible los derechos de la ciudadanía que habita barrios periféricos y territorios periurbanos, se proponen estrategias para mejorar la habitabilidad, a través de nuevas centralidades y acceso alternativo a los servicios esenciales. Las tres estrategias son: la inserción de nuevos espacios de centralidad en áreas vulnerables, mediante la adecuación de los espacios intersticiales entre tejidos precarios, la reconversión de las barreras de las infraestructuras y la implementación de hiper lugares móviles. El texto concluye con la necesidad de atención a lo específico, frente a soluciones homogeneizadoras, y la poliurbanidad como recurso para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible.

Palabras clave: “Poliurbanidad”; Nuevas centralidades; Territorios precarios; Condición periférica; Regeneración urbana y territorial.

Recibido: 09.08.2021; Revisado: 28.11.2021

Correo electrónico: marina.cervera@upc.edu; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6752-7603>

Correo electrónico: cllop@coac.net; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4574-7864>

Correo electrónico: peremiquel@coac.net; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2902-3658>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original

Poliurbanity: strategies to contribute to centrality on precarious urban territories

Abstract: Coining a new concept such as poliurbanity opens a range of possibilities to integrate unique attributes and qualities for the precarious territories in the contemporary metropolis. Taking for granted the ineludible rights of the citizens that inhabit our peripheric neighbourhoods and peri-urban settlements, strategies are proposed to improve habitability through new centralities and alternative access to essential services. The three strategies presented are the insertion of central spaces in vulnerable areas through the adequation of interstitial spaces between precarious tissues, the conversion of infrastructural barriers and the implementation of mobiles hyperspaces. To achieve the Sustainable Development Goals, the text concludes by pointing at the necessity to pay attention to the specific solutions, in terms of homogeneity and with the “poliurbanity” as a new resource.

Keywords: “Poliurbanity”; New centralities; Precarious territories; Peripheric condition; Urban regeneration; Territorial regeneration.

1. Urbanidades precarias y precarizadas

El concepto espacio “periurbano” ha ocupado ingentes estudios descriptivos, analíticos, diagnósticos y propuestas para su transformación. De las carencias detectadas tanto cuantitativas (déficits) como cualitativas (deficiencias), destaca como característica generalizada la ausencia de urbanidad. Aunque este no es un atributo material y que por tanto tenga que ver con lo urbano, sí que lo urbano incide definitivamente en la urbanidad.

En el mundo contemporáneo el acceso a las infraestructuras de servicios en mejores o peores condiciones, es una realidad generalizada. Su mejora constante, la puesta al día, el mantenimiento de la calidad del servicio, es un reto ineludible que requiere, seguramente, más de acción que de reflexión. Es un problema más económico y técnico, que urbanístico. Lo que sí es un problema urbanístico de primer orden es el modo y lugar en que se accede a estos servicios. Porque de ello se infieren múltiples temas que atañen a la calidad urbana de los lugares y por tanto inciden la urbanidad.

Tomando en consideración ineludible los derechos de la ciudadanía que habita el territorio rural, los territorios periurbanos, los territorios de la precariedad y los barrios en “condición periférica” a la calidad urbana, proponemos las condiciones para una renovada habitabilidad y acceso a los servicios esenciales para la vida.

La urbanidad no es un atributo unívoco, genérico, abstracto, sino que más bien es una característica que los lugares adquieren en función de las relaciones que en ellos se producen y la

manera en que se producen. El nuevo concepto, la “poliurbanidad”, permite reconocer o generar cualidades urbanas potenciales diversas y específicas en los territorios precarios de las metrópolis contemporáneas.

Entre los temas e instrumentos que se plantean en el planeamiento y el proyecto urbanístico contemporáneo esta la demanda de una renovación de directrices estratégicas, bases proyectuales y acciones operativas útiles para la regeneración urbana y territorial. La “poliurbanidad” puede contribuir a ofrecer soluciones para la recomposición de las formas de la ciudad y los territorios metropolitanos con el objetivo de mejorar la resiliencia, su eficiencia socioambiental y metabólica.

Después de una introducción general a la cuestión, el artículo desarrolla tres ejes de acción demostrativa que muestran experiencias proyectuales para abordar, en términos contemporáneos la meta 11.a de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. “Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional”; y del objetivo 11.1: “De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales”

Estos ejes son: 1) la regeneración de tramas urbanas de la denominada “condición periférica” tomando como caso de estudio la transformación de tramas urbanas en España y en Francia; la mejora de las centralidades polinucleares y de incremento de la actividad, 2) mediante la Re-funcionalización de infraestructuras viarias convirtiéndolas en avenidas metropolitanas e

infraestructuras ecosistémicas, tomando como caso de estudio la transformación de autopistas en Barcelona y París; y 3) el establecimiento de nuevos modelos de movilidad colectiva en territorios de la dispersión urbana pasando del vehículo individual a sistemas en red, tomando como caso de estudio las propuestas de hiper lugares móviles de *l'Institut pour la Ville en Mouvement-VEDECOM*.

1.1 La condición periférica y su expresión urbanística

El concepto de urbanidad proviene de las normas de comportamiento social y de la idea de la buena educación en las relaciones sociales y espacios de convivencia. Urbanidad es sinónimo de cortesía, educación, corrección, finura, gentileza, elegancia, tacto, modales, maneras. No existe como tal un significado del término relacionado a urbano ni a urbanístico. Sin embargo, por analogía sí que podemos plantearnos como vincular la idea de urbanidad a la idea de ciudad, de espacio urbano, de espacio público y del espacio de la convivencia. Y en esta línea estudiar y aplicar la urbanidad a lo urbano, al espacio físico y al espacio público. La urbanidad asociada al espacio urbano se debería aplicar en referencia a las relaciones positivas entre los componentes del mismo, infraestructuras, dominios y edificaciones a todas las escalas, que más allá de su componente cuantitativa, aporten atributos cualitativos subjetivos sobre la percepción del espacio, que en la medida que sean socialmente y colectivamente compartidos, pongan en valor su identidad y significación, y adquieran una posición de centralidad en la vida de los ciudadanos, aunque carezcan de una ubicación centra

La equidad en el acceso a lo urbano y la convivencia positiva son pilares básicos de la sostenibilidad social, de la integración entre ciudadanos y la formación del espíritu de comunidad. Conceptos todos ellos metafísicos que se producen y perciben en la ciudad en la medida en que la forma física de los elementos que la configuran, las relaciones entre ellos y las dinámicas sociales que producen así lo favorecen. Por el contrario, si las condiciones físicas y materiales del lugar debido a sus déficits, deficiencias y desequilibrios no favorecen las relaciones y la vida social positiva, la conflictividad interna derivada de unas malas condiciones de habitabilidad provocaran dos posibles situaciones: la explosión del conflicto social o el aislamiento y marginalización del territorio, y con ello la precarización y la vulnerabilidad.

El primero puede derivar en acciones reivindicativas que se canalicen mediante un reforzamiento de la cohesión de grupo frente a los poderes públicos; el segundo hacia un aislamiento social, la degradación del espacio y la marginalización urbana.

Es condición necesaria, pero no suficiente, poseer la condición de suelo urbano, definido como tal y abstractamente, como el lugar donde es posible el acceso a dotaciones y servicios y donde la accesibilidad física es lo primero a prestar atención. Dicho de otro modo, es urbano aquel lugar que tiene acceso (rodado o no) para las personas y da acceso a infraestructuras físicas de servicios: agua potable, desguace, energía y hoy también, las telecomunicaciones y las redes inteligentes.

No obstante, también deberíamos empezar a considerar como urbano, aquellos lugares donde se produce algún tipo de organización social, sea esta más o menos desarrollada físicamente. Es seguramente relevante empezar a considerar urbano todo aquel entorno donde se producen relaciones de convivencia, sean estos espacios más permanentes o menos, ya que lo importante al final es cuál es la lógica de estas y el soporte en que se producen. Contemporáneamente podemos reconocer que se produce acceso físico y relaciones sociales prácticamente a toda la superficie que se puede habitar. En este sentido, el mundo está urbanizado, conformado por fragmentos urbanos con grados distintos de urbanización, con mayor o menor presencia de naturaleza o artificio, y con mayor o menor permanencia del asentamiento.

En esta mirada al territorio, desde la perspectiva de las relaciones y los espacios que las hacen posibles, constatamos que la mayor precariedad se ha producido habitualmente en las periferias, donde se han concentrado déficits (cuantitativos) y deficiencias (cualitativas). La periferia, en la ciudad tradicional venía definida por una posición que albergaba una condición, y que se formulaba a partir de la contraposición con el centro, entendido este como localización. En las metrópolis contemporáneas, donde se reconoce una pluricentralidad, la periferia deja de ser una posición para ser característica común de muchas partes de ella y en este sentido se debe modificar el concepto geográfico, por los atributos que lo caracterizan y centrar el debate sobre que determina su condición, la condición periférica, más que la posición que ocupa.

Esta aproximación enfrenta debates contemporáneos relevantes. Por un lado, sobre los procesos de regeneración urbana y la gentrificación o por otro, la degradación y acumulación

de precariedad. La solución no debería ser ni la expulsión ni el aislamiento de sus habitantes, sino la transformación física positiva que garantice la mejora y el progreso de una comunidad estable. La pregunta es cómo llevar a cabo esta transformación positiva de lugares concretos.

Esto nos lleva a tomar en consideración dos aspectos: el primero la constatación de la diferencia entre lugares y por tanto su especificidad. Diferencia que no necesariamente tiene que ser negativa y que nos tendría que llevar a considerar que las condiciones urbanas, por un lado, no tienen que ser idénticas y, en segundo lugar, la legítima reivindicación de condiciones o posibilidades equivalentes entre territorios. Esto nos lleva a pensar que considerar que la “poliurbanidad” entendida como diversidad de escenarios de y para las relaciones emerge como una oportunidad esencial para los territorios a las diferentes escalas.

1.2 Déficits, deficiencias, desequilibrios, precariedades y vulnerabilidades en barrios periféricos

En una mirada retrospectiva, abordar la cuestión del habitar ha pasado tradicionalmente por resolver el problema del alojamiento primero y después del equipamiento y se ha confiado que ambos aspectos, en la medida que han mejorado el entorno, han fortalecido el sentimiento de comunidad, el sentido de pertenencia y de identificación. Sin embargo, se constata fácilmente que, aunque se ha mejorado el alojamiento, las infraestructuras y las dotaciones, queda pendiente la consolidación de las comunidades. Y ello nos enfrenta al reto complejo de cómo transformar en medio físico para favorecer la cohesión social.

Vulnerabilidad urbana y vulnerabilidad social, son dos expresiones de una misma situación. La vulnerabilidad urbana viene definida formalmente por una batería de indicadores de carácter socio- demográfico, socio-económico y del estado de la edificación, con un nivel de precisión bajo, pero que permiten identificar áreas urbanas donde se dan condiciones que por acumulación de factores los hacen susceptibles de intervención. No obstante, estos indicadores no ofrecen ningún dato respecto a otras características de la comunidad, del soporte social, de la integración, etc. Lo que preocupa, en realidad, es la acumulación de precariedad social y deficiencias en las edificaciones en determinados lugares como aspectos negativos, pero mucho menos los elementos de cohesión, dotaciones y

espacios públicos, que ni tan solo se tienen en cuenta. En los últimos años, en el seguimiento de la evolución de los territorios vulnerables, se ha abandonado el análisis de indicadores subjetivos (perceptivos), dejando de lado aspectos relevantes sobre la calidad urbana fuera de la discusión.

Partiendo de los indicadores de vulnerabilidad mencionados utilizados para los programas y políticas públicas, basados en datos estadísticos socio-económicos, socio-demográficos y del estado de la edificación, es posible la evaluación de las necesidades de intervención cuantitativa en lugares vulnerables pero no la calidad urbana del espacio. La pregunta por tanto está en la capacidad de detección y constatación de su existencia, sino en preguntarse, antes de intervenir y como consecuencia a haber invertido, sobre la utilidad de las intervenciones realizadas, su impacto y su utilidad, en la mejora colectiva.

1.3. Estrategias para la regeneración urbana y territorial de territorios precarios y precarizados. Algunos retos ineludibles en las tramas consolidadas

En los años 80 del siglo pasado (BUSQUETS & al., 1985) se definían tres tejidos básicos susceptibles de intervención en el caso de Barcelona: los tejidos tradicionales, los conjuntos de vivienda masiva y las urbanizaciones marginales. Sobre ellos planteaba la intervención en tres aspectos, la vivienda, el espacio público y el régimen de tenencia o acceso. Complementariamente, mediante el PGM del Área Metropolitana de Barcelona, se establecían los mecanismos de reequilibrio mediante la superposición de acciones infraestructurales y completamientos de tramas de modo que los nuevos fragmentos resolvieran los déficits imposibles de alcanzaren los tejidos consolidados (PEREMIQUÉL, 2020). A menudo se trataba más de construir “al lado de” que intervenir “en”, quedando la acción interior en una mejora superficial y no de transformación profunda.

Siguiendo un esquema convencional para evaluar el tipo de intervenciones realizadas, según el tipo de tejidos en Barcelona y su entorno, nos podemos acercar de manera crítica a los mismos. En la práctica esto ha supuesto un conjunto de acciones yuxtapuestas y superpuestas entre sí que han dado lugar a la situación actual, en cuatro escenarios: recuperación, renovación, integración y recolonización.

1) La ciudad recuperada: las tramas tradicionales y tejidos de alineación.

En este tipo de tejidos la estrategia se ha centrado en la recuperación, focalizada mayoritariamente en la reurbanización del espacio público aprovechando para introducir algunas mejoras puntuales en espacios de oportunidad. La reurbanización ha alcanzado prácticamente el 100% del territorio, con mejoras en equipamiento y prácticamente ha sido nula la intervención en la edificación, fuera de los procesos de sustitución o rehabilitación individualizados. El tratamiento homogeneizador y uniformizador a menudo se ha confrontado a la diversidad original de tramas y a la diversidad de situaciones y perfiles sociales. Los barrios tradicionales se han convertido en lugares de referencia, atractivos y deseables. Los cascos antiguos de Sant Andreu, Rambla Poblenou, Horta, Camp de l'Arpa, Sarrià, Les Corts, Sants o el Poble Sec que se complementan con los centros urbanos tradicionales de las ciudades segundas y pueblos de la metrópolis, son algunos de ellos.

En estas áreas los retos pasan hoy por el reconocimiento de la individualidad y especificidad de las situaciones, abordar el problema de las disconformidades normativas y finalmente proceder a considerar posibles reestructuraciones interiores antes de que sea demasiado tarde.

2) La ciudad renovada: los polígonos residenciales y áreas de ordenación abierta.

Los conjuntos de vivienda masiva, pensados para alojar y no para conformar ciudad, han tenido que abordar en primer lugar el problema del acceso a los servicios y las dotaciones públicas. La implementación de equipamiento básico y urbanización del espacio público son las primeras estrategias aplicadas.

Mediante la mejora en la accesibilidad física, la urbanización del espacio libre y el equipamiento, así como algunas obras de rehabilitación de edificios muchos de estos conjuntos han mejorado sus condiciones de habitabilidad, e incluso han estabilizado población. El abanico de casos en Área Metropolitana de Barcelona es amplio, desde los más centrales a los más alejados, que incluyen Bellvitge, Gornal, Ciutat Badia, Levante, Nou Barris, Pomar, etc.

La patrimonialización o puesta en valor de algunos conjuntos ha sido, aunque escasa, una de las opciones para los de especial significación social o cultural, identidad contrastada con su calidad espacial y un grado considerable de integridad física. Montbau, Viviendas del Congreso Eucarístico, Urbanización Meridiana,

Casas Baratas de Can Peguera son algunos de los notables ejemplos.

La degradación física y la obsolescencia tipológica ha justificado en muchos casos la renovación del tejido por sustitución de la edificación. Sant Cosme, Baro de Viver, Sant Roc, Trinitat nova, Governador son algunos de ellos.

Cabe señalar algunas situaciones mixtas donde confluyen estrategias diversas como es el caso de la Mina, donde no solo se abordan temas de reestructuración, rehabilitación y alguna sustitución e incluso ampliación, lo que lo convierte en un caso paradigmático.

A pesar de la mejora material, el descontrol del dominio, tanto en lo que afecta a la titularidad como a la delimitación física, la indefinición espacial y especialización funcional continúa siendo un factor importante no resuelto. Y, sobre todo, es imprescindible abordar el problema de la integración social, que a menudo las formas edificadas no favorecen.

El envejecimiento de la población y la sustitución por población desfavorecida incide negativamente en mantener situaciones de precariedad y vulnerabilidad social. La integración social y la vida social continúa siendo un reto cuando no es la reivindicación lo que favorece la cohesión.

3) La ciudad integrada: las áreas marginales y las urbanizaciones periféricas.

Los tradicionales tejidos periféricos nacidos de procesos urbanos irregulares o ilegales, que daban soporte a un crecimiento difuso y diferido, individualizado y autoconstruido son un territorio complejo en el que se reconocen situaciones muy diversas con retos específicos.

En primer lugar, encontramos las marginales que han sido normalizadas, un modelo de éxito del que deberíamos tomar buen ejemplo. Sant Josep, Carmel o Bonavista, entre otros muchos ejemplos, han optado por la mejora y normalización.

En segundo lugar, los intentos de erradicación, una acción que se ha demostrado inviable con el paso del tiempo y que ha mantenido o aumentado la problemática de las mismas. Vallbona, Torre Baro, la Clota o la Vallensana son algunos ejemplos de fracaso evidente.

En tercer lugar, encontramos tramas en que el problema está en los déficits urbanos o carencias que se incrementan con el paso del tiempo, en especial de equipamiento público de atención a las personas, donde la baja densidad, la dispersión y los perfiles socio demográficos hacen

inviabile en la práctica poder ser implementados. Se trata de las denominadas urbanizaciones nacidas en algunos casos como segundas residencias y hoy convertidas en primera residencia.

Además de los problemas intrínsecos de carácter social hay que añadir los problemas de vertebración, accesibilidad y ambientales. La contradicción en estos lugares es el problema fundamental a reconducir ya que presentan grandes oportunidades a la vez que es muy difícil o inviable de implementar las mejoras. El aislamiento territorial, la dispersión, la baja densidad impiden sacar partido de una forma de vivir deseada por mucha población.

4) La ciudad recolonizada: renovaciones y nuevas extensiones urbanas

Las sustituciones de tejidos completos o recintos obsoletos por operaciones de nueva planta han servido para vertebrar el territorio, pero sobre todo para satisfacer los déficits urbanísticos de zonas alejadas, dando lugar a un equilibrio desequilibrado, es decir, cuantitativamente se amplía el área de reparto y por tanto se mejoran las condiciones del conjunto, aunque internamente el tejido preexistente mantenga las anteriores y por tanto se produzca un desequilibrio interno. Esta no es una cuestión menor ya que por un lado aparecen lugares con exceso de espacios libres, infraestructuras y dotaciones, mientras que justo al lado se mantienen los déficits existentes. La discontinuidad urbana resultante no siempre se muestra como una buena solución cualitativa.

Una valoración crítica de los nuevos fragmentos es el exceso de dominio público, que a pesar de disponer de elevados niveles de urbanización no se presentan como lugares significativos, especialmente por excesivos, imprecisos, y generalmente “vacíos”. A todo ello, además ha contribuido la escasa diversidad funcional del tejido, la concentración en grandes edificios contenedores de actividades, la competencia entre espacios públicos y comunitarios y la presencia dominante de una jardinería fragmentaria, que los convierte en espacios para la contemplación más que para la acción.

Si bien, el gran ausente de las políticas urbanas es la intervención sobre la edificación, que deberá ser el reto prioritario en los próximos años, de todo lo expuesto, a pesar de los avances materiales en términos de urbanización, se

puede constatar todavía la carencia de urbanidad, entendiéndola como la cualidad espacial que deriva en las relaciones sociales positivas que fomentan el encuentro en lugares comunes y que por tanto se convierten en centrales para la comunidad, puntos de confluencia, significación e identificación (PEREMIQUÉL, 2020).

No obstante, algunos ejemplos plantean la posibilidad de afrontar estos retos e ilustran el potencial de la creación de estos espacios, que a modo de ejemplos reflejan no solo el interés de los mismos, sino que se convierten en prototipos de intervenciones orientadas a conseguir estos objetivos. El reconocimiento de los lugares, la superación de las barreras (a veces materiales y a veces intangibles), la integración socio-ambiental, la capacidad de atracción y referencia los convierten en espacios y lugares centrales en la vida de las personas.

2. La regeneración urbana y territorial a través de la generación de centralidad: dispositivos útiles para recentralizar

Se consideran prototípicos algunos mecanismos de intervención útiles en escenarios diversos (LLOP, 2016, 2021; LLOP & RUIZ-APILÁNEZ, 2021) que permiten dotar de nueva centralidad lugares o tramas carentes de ella entre los que se encuentran: 1) Nuevos espacios de centralidad interior significativa. A modo de ejemplo, una rambla (La Mina en Sant Adrià del Besòs-Barcelona), un salón y una plaza territorial (La Castellane, Marsella), y un paseo-canal (Badalona). 2) Espacios de centralidad intersticial generados mediante paisajes compartidos a través de la recuperación de torrenteras y rieras en el Área Metropolitana de Barcelona. 3) Nuevos espacios de centralidad a partir de la reprogramación y refuncionalización de infraestructuras viales metropolitanas con las autopistas del Grand Paris como avenidas metropolitanas en un sistema metropolitano policéntrico como caso de estudio. 4) Nuevos modelos de movilidad portadora de servicios de centralidad a los territorios de la dispersión y ruralidad del que los proyectos Hyperlieux mobiles de l'Institut pour la Ville en Mouvement-VEDECOM, y la experiencia de prestación de servicios de “Dentistas sobre ruedas” son un ejemplo.

2.1 Nuevos espacios de centralidad interior significativa

2.1.1 Una rambla (La Mina en Sant Adrià del Besòs-Barcelona)

Destinado en su inicio al realojo de población que principalmente provenía de barrios de barracas y chabolas de autoconstrucción en el frente litoral de Barcelona, el barrio de La Mina vivió durante casi treinta años, 1972-2000, diversas tentativas de transformación, desde el derribo total hasta la rehabilitación. La propuesta de transformación del barrio de la Mina del año 2000, de Jornet, Llop y Pastor, supone ir más allá de la rehabilitación urbana. Una aproximación desde una perspectiva amplia, donde los aspectos sociales, económicos, culturales y urbanísticos se integran en un proyecto holístico.

La transformación propuesta plantea el establecimiento de un nuevo escenario, flexible y abierto, sobre el que construir la estrategia para la renovación y revitalización del

conjunto del barrio. La opción principal de la transformación urbana pasa por una intervención radical: un “esventramiento” central en el lugar que ocupaban los recintos de equipamientos. Una actuación que trata de producir una ruptura para generar una nueva sutura urbana, la Rambla de la Mina, lo que implica deshacer, para generar nuevas condiciones de hábitat, y reciclar para optimizar el espacio urbano (Fig. 1)

El contenido urbanístico de la transformación consiste en la construcción de una rambla urbana que defina un nuevo lugar central, una nueva columna vertebral que apoye y alimente las nuevas edificaciones y las existentes, un espacio de relación para las nuevas actividades cívicas, sociales, económicas y culturales, a través de un recorrido-itinerario desde el parque del Besòs hasta el frente del litoral. Abrir el barrio supone intervenir en la transformación interior del tejido urbano, a la vez que abre sus funciones cívicas al resto de los barrios de la ciudad, a diversas escalas, conectando sus extremos, el parque y el mar y el paso a través mediante el tranvía, que vincula el barrio con la metrópolis. (Fig. 2)

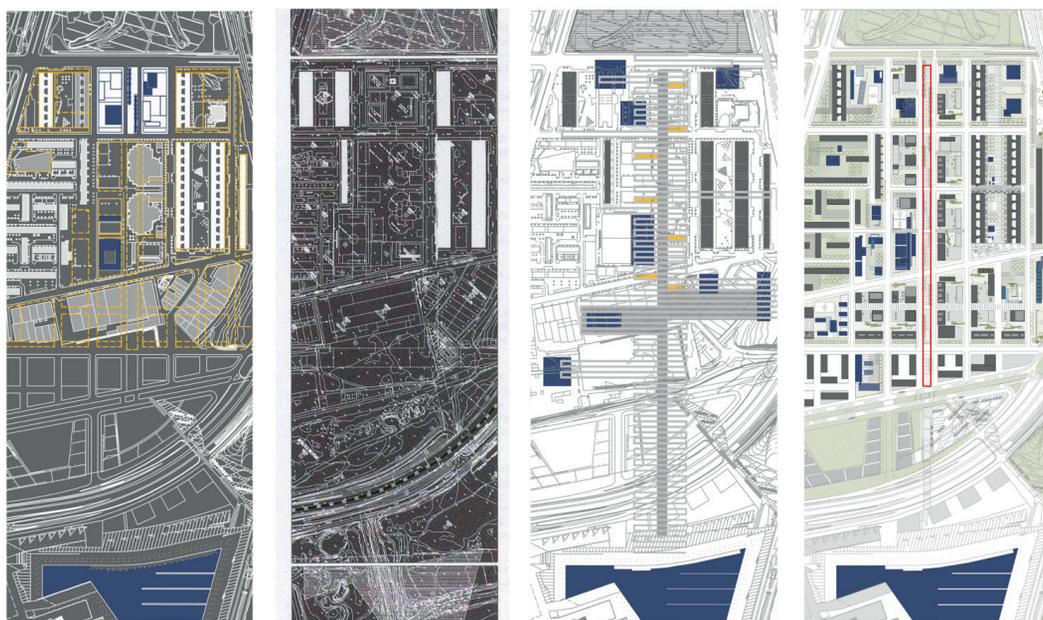


Fig. 1/ Esquemas de intervención para la implantación de la rambla central en el Barrio de la Mina.

Fuente: Plan de Transformación del Barrio de la Mina, 2000. JORNET-LLOP-PASTOR ARQUITECTES.

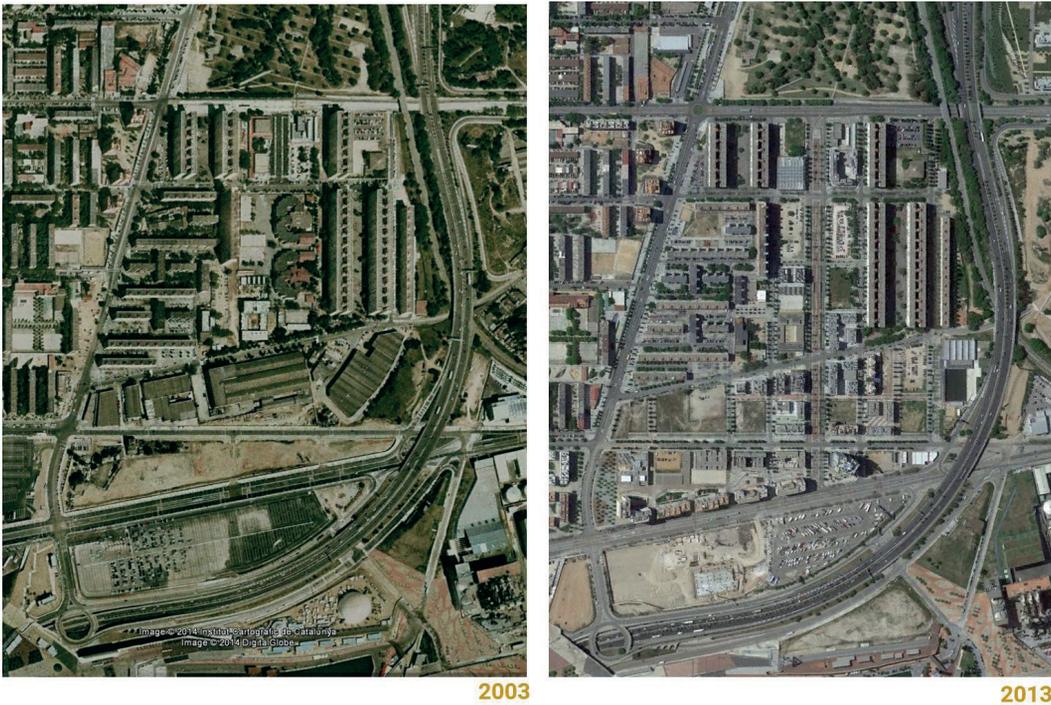


FIG. 2/ Imágenes de la transformación urbana de la Mina 2003-2013.

Fuente: GOOGLE EARTH.

La introducción de este nuevo referente urbano, la rambla, condensa los tres principios básicos de la propuesta:

- 1) Identidad a través de la centralidad. Los lugares centrales confieren a las ciudades identidad, son los lugares de las manifestaciones colectivas, el espacio en el que se sitúan con mayor firmeza los edificios públicos, espacio de relación, de ocio, de comercio, de cultura... espacio dónde en definitiva la ciudad toma la máxima expresión de su sociabilidad.
- 2) Intercambio. Las relaciones y los intercambios son fundamentales para evitar la atrofia, la descomposición y la fractura social que puede suponer la insularización de cualquier colectivo humano. Una rambla que permite el paseo hacia el mar y la transversalidad.
- 3) Diversidad. La diversidad toma en la ciudad el mayor valor y debe garantizar la mayor riqueza de relaciones entre sus componentes. Diversidad que debe darse en todos los niveles: sociales, en la composición de las personas y los vecinos; física, en la definición de los espacios, arquitecturas y tipologías de vivienda; y económica en la diversificación de las actividades.

La construcción de un nuevo eje, de 40 metros de ancho, que tipológicamente tomará la sección de una rambla introduce un espacio de referencia para la ciudadanía, y es también un referente hacia un nuevo paisaje del barrio. La distancia corta entre las aceras generosas, el paseo central amplio, la ligera inclinación hacia el mar, que favorece la perspectiva enmarcada por el túnel vegetal de los árboles, harán de esta calle-paseo un nuevo lugar de relación entre actividades y personas. Este eje es el espacio idóneo para la introducción del transporte público, el tranvía, que pasa por el nuevo centro del barrio, rompiendo el aislamiento y la exclusión, y conectando La Mina con el resto de la gran ciudad metropolitana. El fomento de la cohesión social, pasará en este caso por el estímulo y la promoción de la implantación de actividades, conjuntamente con tipologías y destinatarios diversos, garantía de espacios de inclusión y mezcla social, y principio del urbanismo sostenible, no tan sólo entendido desde un punto de vista ecológico, sino también social. (FIG. 3)

Sobre este nuevo eje urbano de La Mina, se construyen algunos de los nuevos equipamientos y más viviendas, para favorecer la diversidad poblacional y sociológica. En los equipamientos se busca la localización óptima que favorece flujos



FIG. 3/ **La nueva rambla de la Mina.**

Fuente: JORNET-LLOP-PASTOR ARQUITECTES.

e intercambios del barrio con el resto de la ciudad. Los equipamientos de vecindad y los deportivos, ceden su lugar central a los equipamientos de referencia, los culturales, los administrativos y de salud. Los equipamientos procurarán por una fragmentación máxima, en términos de optimización de suelo, sin pérdida de su capacidad generadora de actividad, en coherencia con la nueva granulometría urbana.

Respecto a las viviendas, el modelo de mínima ocupación y máxima liberación del suelo que preconizó el urbanismo racionalista del siglo pasado, dejará lugar en la propuesta a nuevos enfoques, en los que priorizar la calidad del espacio urbano, muy por encima de la cantidad de viviendas, favoreciendo así situaciones de relación y contacto entre los residentes, y generando complejidades en las nuevas tramas urbanas. La apuesta en conjunto, es una mezcla de viviendas, tipológicamente diferentes, espacialmente diversas, de factura constructiva menor, ocupadas por actuales y nuevos residentes, y complementados con una significativa presencia de actividades económicas. (FIG. 4)



FIG. 4/ **Edificios residenciales en la nueva rambla.**

Fuente: JORNET-LLOP-PASTOR ARQUITECTES.

Con la idea de densidad urbana, surge el concepto de “compacidad física”, una condición compleja capaz de definir algo que tiene que ver con la continuidad y la discontinuidad espacial de los polígonos, que hace referencia a la distancia entre las piezas y la relación entre las mismas, así como la calidad y coherencia de los espacios vacíos que definen.

2.1.2 Un salón y una plaza territorial (La Castellane, Marsella)

Las áreas urbanas de La Castellane y La Bricarde en Marsella tienen varias oportunidades que pueden constituir palancas para emprender acciones de transformación física, capaces de mejorar significativamente la vida en estos barrios.

Los principios o intenciones generales que se proponen en el proyecto de Jornet, Llop y Pastor, como estrategia de proyecto, y como base para la concreción de acciones de transformación interior del distrito son tres:

- 1) Apertura, conexión y continuidad. Tanto La Castellane como La Bricarde necesitan abrirse hacia el exterior. Para hacer esto es necesario establecer en su interior continuidades que te permitan conectar, pasar con facilidad de un lado a otro.
- 2) Urbanidad. Ambos distritos están muy necesitados de construir y fortalecer lugares reales de centralidad e identidad, tanto dentro como fuera del barrio, y también necesitan un aumento sistemático el nivel de calidad de la urbanización.
- 3) Diversificación y diferenciación. Mejor organización de las áreas de servicio y actividad; acciones para expandir y calificar la oferta residencial; mejorar su composición tipológica y su imagen. Mayor interrelación y más posibilidades de intercambio.

Estas tres ideas principales para la construcción del proyecto de regeneración de estos dos barrios toman la forma de intervenciones sobre cinco aspectos, que en conjunto constituyen el proyecto de renovación urbana: 1) Viario y estacionamientos, 2) espacios colectivos y espacios verdes 3) equipamientos, 4) actividades y servicios, 5) vivienda.

Un exponente del proyecto integrador es la propuesta de transformación de la carretera en avenida metropolitana -Av. Henri Barnier- y la creación de un salón urbano conectado al sistema de espacios abiertos y a la plaza puerta territorial, dotada de un micro hub de transporte público.

2.1.3 Un paseo-canal en Badalona

Después de más de treinta años desde que se celebró el concurso para la construcción de un puerto deportivo se puede apreciar y valorar el impacto de la inserción de un nuevo eje urbano, el paseo-canal que conecta la C-31, vía de acceso metropolitana con la línea de costa y la playa.

Esta operación concebida por Manuel de Solà-Morales y desarrollada a lo largo del tiempo por múltiples actores, ha significado la creación de un lugar de alta significación urbana y monumentalidad. Un proyecto de naturaleza fundamentalmente residencial en lo funcional, pero que vertebraba la zona sur de la ciudad, conecta los barrios populares de los años 50-60 con la playa y el mar y articula la transición entre tejidos residenciales populares y de actividad industrial y económica de fuerte tradición en la ciudad.

La diversidad de las arquitecturas, la escala de las edificaciones, la inserción de los equipamientos, la disposición de artefactos singulares, el acceso al transporte público, etc. lo convierten en un lugar de referencia metropolitana. Lo más relevante en todo caso es la atracción de nueva población y la dinamización de la regeneración del entorno urbano actuando como catalizador. Pero si algo parece importante de destacar es la incorporación del agua como elemento simbólico que enlaza ciudad con el mar que otorga una singularidad que lo convierte en una pieza única. (FIG.5)

2.2 Espacios de centralidad intersticial de paisajes compartidos. Recuperación de torrenteras y rieras

Muchas barriadas de clase media-baja de nuestras periferias tienen un gran número de indicadores que se repiten: monocultivo residencial, excesos de espacio libre y poco espacio público de referencia, falta de diversidad social, económica y espacial, inexistencia de equipamientos significativos y de intercambio con el resto de la ciudad, deficientes comunicaciones, que agravan su condición de periferia y en general, una cierta condición de marginalidad física en la geografía urbana original cuando se constituyeron, y que en la actualidad ha ido siendo substituida, por una nueva posición más central en la lectura actual de las ciudades.

Esa construcción de barriadas de la ciudad moderna minimizó la atención a los paisajes colonizados desde una visión oportunista. Las consecuencias son ahora visibles revelando una discontinuidad con la memoria histórica del lugar, su patrimonio ecológico y paisajístico. De ahí el valor estratégico de los proyectos promovidos por el Área Metropolitana de Barcelona en los últimos 20 años (TORRA, 2010), con la voluntad de superar las barreras geográficas de los crecimientos discontinuos de la vivienda masiva y la urbanización marginal. La recuperación paisajística de torrenteras y rieras que restablecen la conectividad territorial y urbana entre barriadas son bien representadas por el Parque

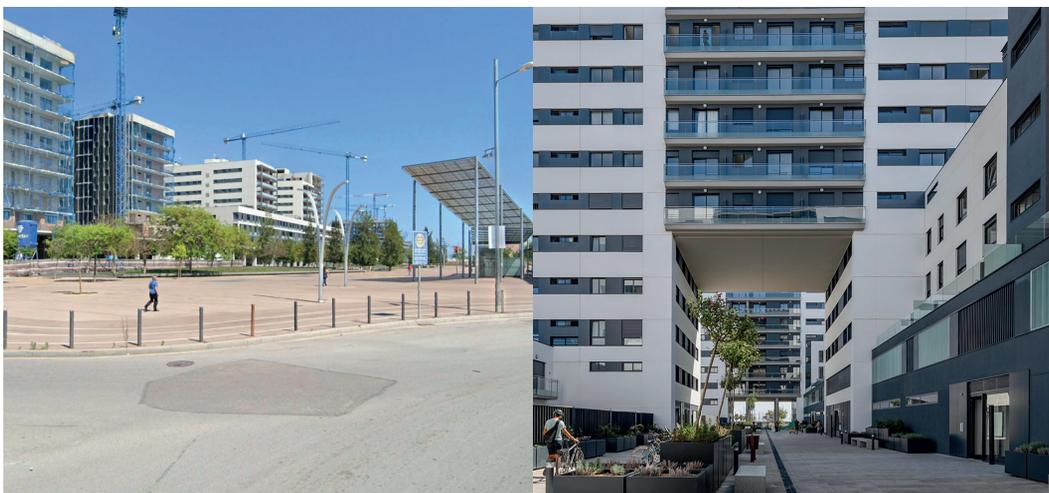


FIG. 5/ El nuevo paseo del puerto en Badalona. El espacio residencial en el entorno del paseo en Badalona

Fuente: Street View – PEREMIQUEL

de la Fonsanta en Sant Joan Despí o el parque de Riera Canyadó en Badalona. Estos proyectos pioneros abrirán la puerta a muchos otros en que el paisaje es cada vez más una estrategia performativa, asumiendo funciones ecológicas y proveyendo de servicios ecosistémicos al servicio de la ciudad densa. El rol del Área Metropolitana de Barcelona, ha sido esencial en la costura mediante puentes, pasajes y vínculos conectores para la construcción de la realidad metropolitana contemporánea.

Sin embargo, la condición periférica se ha desplazado a los límites de esa realidad metropolitana institucionalizada, fragilizando espacios frontera del área funcional de Barcelona, donde a su vez, el paisaje debe asumir una función territorial.

El caso de estudio de Les Martines de Rubí, donde la condición periférica de la urbanización marginal, orbita entre el área funcional de Terrassa, Ullastrell y Castellbisbal, aunque anclado administrativamente de Rubí, es una muestra de ello donde una revisión intencionada de la noción de centralidad en su desafío por generar una urbanidad, nos acerca a la identidad del lugar como catalizador para activar el paisaje como atributo socialmente compartido.

Desde que se adoptara el Convenio Europeo del Paisaje (ELC) en 2000 (COUNCIL OF EUROPE, 2000), se optó por conceptualizar el paisaje como “un área, según la perciben las personas, cuyo carácter es el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y / o humanos”. Concretamente, su artículo 5, el ELC reconoce que los paisajes son un componente esencial del entorno de las personas y fundamentan su identidad individual, a la vez que construyen la diversidad del patrimonio cultural y natural compartido de una comunidad específica.

Cerrar esta brecha de identificación y evaluación de paisajes por parte de los residentes locales, fue el objetivo principal de este caso en el municipio de Rubí. El caso de estudio detallado en “*A transdisciplinary approach to recover natural and cultural landscape: the case-study of Can Moritz spring (Rubí, Spain)*” (CERVERA & al. 2021) es el resultado de un trabajo interdisciplinario y transectorial que articuló a profesionales del entorno de la salud y del paisaje, con entes de administración pública, académica, asociaciones de vecinos y ONG locales.

Los objetivos específicos del caso de estudio, como proyecto conjunto de investigación y practica son:

- 1) La rehabilitación del manantial de Can Moritz (Rubí) y su entorno;
- 2) Co diseñar la intervención de renovación involucrando a los residentes locales en un proceso participativo integral que integre el análisis, diseño y construcción parcial del lugar en particular,
- 3) Empoderar e informar a los ciudadanos sobre sus responsabilidades y derechos sobre sus paisajes cotidianos;
- 4) Evaluar el uso y percepción del lugar antes y después de la intervención.

El estudio contribuye a la discusión sobre la importancia de la infraestructura verde-azul que articula la urbanización del valle de les Martines evaluando su impacto en la salud y el bienestar de los paisajes urbanos a través de la perspectiva de la reinterpretación de los paisajes culturales relacionados con el agua.

El objetivo general del proyecto BlueHealth se demuestra en el estudio de caso de Can Moritz como ente generador de centralidad, mediante la recuperación de la memoria histórica del sitio y su relación alguna vez significativa con las características del agua. El redescubrimiento en 2016 de la fuente de estilo modernista, que en 1922 construyó la familia Moritz, fundadores de la cervecera Moritz (Barcelona), dentro del actual dominio público del cauce de la riera de Matarí, genera un potencial para rearticular la centralidad de la urbanización.

El proceso de trabajo con la comunidad local formalizó un masterplan-proceso, compendio de acciones prácticas e intervenciones de acupuntura urbana para estructurar la línea deseada del camino a lo largo del arroyo de Matarí. Así, abriendo un camino perdido cerca del agua del arroyo y recuperando una pieza con valor patrimonial se crea un germen de espacio público común a los habitantes de ambos lados del valle de Les Martines. Una nueva centralidad forjada sobre la recuperación de la identidad generada por el patrimonio hidrológico y arquitectónico derivado de la cultura de la salud del agua. Un modelo de bienestar que inicia en el XIX la urbanización primera del Vallès, con el afán de escapar de la ciudad, acercarse a la naturaleza y al agua, generando nuevas formas de relación social y ocio, bajo el modelo de “tomar las aguas” y “las fontadas”.

La recuperación de la memoria del lugar, desdibujada por la proliferación de procesos urbanos irregulares y legales, dispersos por los valles de les Martines y alrededores, favorece la

identificación y reconocimiento de lugar paisajístico como vínculo y punto de encuentro para una comunidad desarticulada por la falta de servicios y atrapada por la polaridad de tres centralidades fuertes periféricas al valle.

Los retos específicos propiciaron al proyecto BlueHealth el caso de estudio de caso del manantial de Can Mortiz que exploró los límites de las metodologías para abordar la preferencia visual como base de la identificación del paisaje y probó que los métodos participativos de planificación del paisaje con los residentes locales y otras partes interesadas pueden ser fundamentales para priorizar y codiseñar intervenciones. Intervenciones que a su vez pueden generar la activación de micro centralidades, de espacios de urbanidad, de encuentro e interacción social alrededor del agua y el bienestar.

La promoción de los beneficios para la salud que se obtienen del ocio saludable y la reestructuración de la infraestructura verde azul, es un objetivo de la gestión de la Unión Europea (*Ecosystem services and Green Infrastructure, EU*), y de Infraestructura la promoción de una mejor salud y bienestar que las Naciones Unidas identifica en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 3 (salud y bienestar) y 6 (agua limpia y saneamiento).

Ofrecer micro centralidades en urbanizaciones periféricas ha funcionado en dos territorios marginales de Rubí, a través de la resignificación de sus paisajes como en Can Mortiz o mediante la creación de nuevos equipamientos polivalentes de gestión vecinal como es el Espai Ressoró en Can Muç. Pero la vía abierta con el caso de estudio presentado, abre una vía de investigación que aflora el potencial paisajístico y los ODS de salud, como capital de articulación social de las comunidades y por ende su sostenibilidad.

2.3. Nuevos espacios de centralidad a partir de la reprogramación y refuncionalización de infraestructuras viales metropolitanas. Las autopistas del Grand Paris como avenidas metropolitanas en un sistema metropolitano policéntrico¹

El caso de estudio consiste en desarrollar una visión a medio y largo plazo sobre la transformación progresiva de las autopistas y las infraestructuras

viarias estructurantes de la gran región Île-de-France: carreteras radiales y concéntricas, pero también el periférico y las autopistas estructurantes del Gran París.

Una de las propuestas es la de interconectar las redes, especialmente en la segunda y tercera periferia del área metropolitana. La propuesta consiste en una transformación de las posibilidades de movilidad para interconectar con los ejes de flujo de la gran metrópoli, en especial en las estaciones Grand Paris Express: los nuevos lugares centrales. (FIG.6)

De forma complementaria, pero también imprescindible, se plantean espacios “métrovillageois”: nuevos espacios de la red de las distintas escalas locales y metropolitanas para la generación de nuevas centralidades en la constelación urbana del Gran París. Las “plazas metropolitanas” están diseñadas como “espacios de intercambio” al servicio de los residentes de Ile-de-France para pasar de la segregación vial al tejido de redes, con el fin de articular los territorios de la gran región megalopolitana y facilitar la movilidad diaria, a través de la reducción de ejes de intercambio entre la movilidad obligatoria individual y el transporte público. (FIG.7)

El dispositivo de lugares metropolitanos de intercambios intermodales con autovías transformadas propone el desarrollo de lugares en la región metropolitana, donde los habitantes que viven en las afueras de la zona densa (“rurbano”), ciudadanos de ciudades medianas de la megalópolis, y los habitantes de la zona central pueden combinar modos de transporte, desde automóviles privados hasta sistemas colectivos. En estos lugares de intercambio, podrán tener acceso a servicios personales y servicios a la movilidad. A través de la “articulación fibrosa”, fácil y sin barreras se consigue mejorar la articulación de polos de actividad económica, barrios residenciales, grandes equipamientos, centros comerciales, el campo abierto y el bosque, mejorando la calidad de vida urbana y rural de la gran megalópolis reinventada como una federación de ciudades y distritos. (FIG. 8)

La concepción de movilidad “metrovilagois” integra naturalmente las lógicas del desplazamiento; pero también va más allá de ellos, al implicar que debe adecuar su oferta funcional a las variaciones temporales de las necesidades de las personas del área metropolitana cuya movilidad se convierte en una condición de habitabilidad.

¹ “Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou

structurantes du Grand Paris”. New Deal: Les routes du futur du Grand Paris

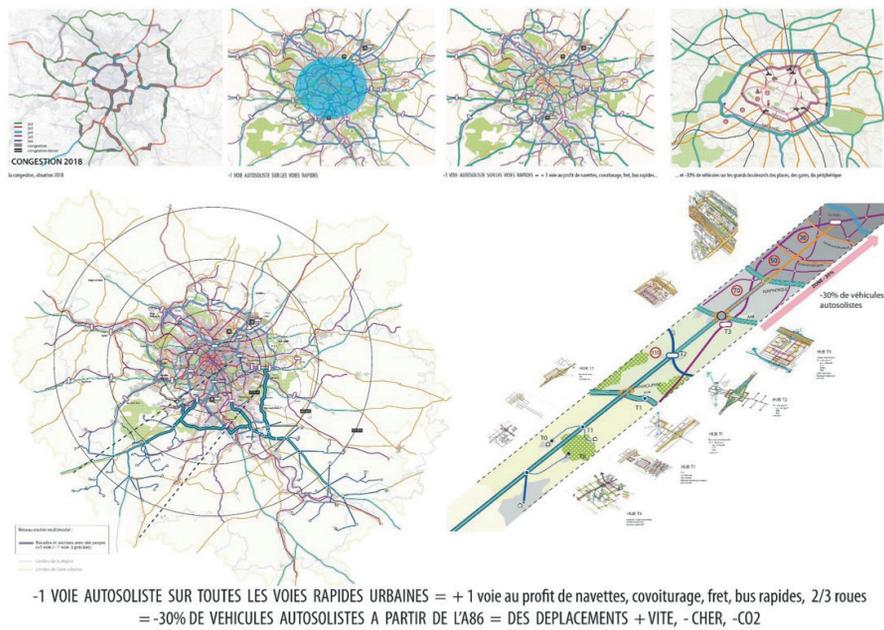
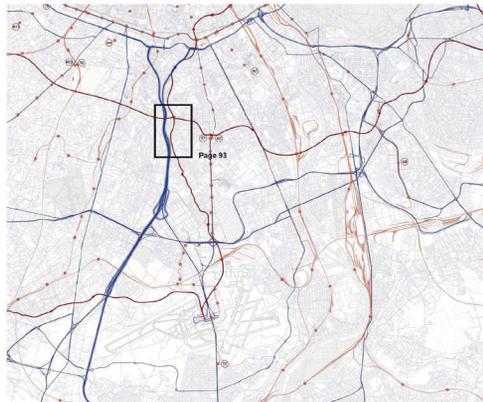


FIG 6/ **Propuesta del Equipo New Deal para la regeneración de las autopistas de París.**

Fuente: EQUIPO NEW DEAL

3.2. HUB VILLEJUIF.

3.2.1. Insertion du HUB à l'échelle urbaine.



HUB TYPOLOGIE	GRAN PARIS EXPRESS	MOBILITÉ DOUCE
CENTRAL	2 LIGNES	5 PASSAGES
Typus HUBS du Grand Paris New Deal.	Société du Grand Paris.	4 passages actuels et 1 passage proposé avec ZAC Camille-Henri Grand Paris. TGV.
MOBILITÉ	TISSAGE	HUB
<ul style="list-style-type: none"> Ligne 1 Ligne 2 Ligne proposée Grand Paris Express Ligne de bus actuelle Ligne de bus proposée Arrêt de bus 	<ul style="list-style-type: none"> Train métro Coude verte actuelle Coude verte proposée 	<ul style="list-style-type: none"> HUB proposé

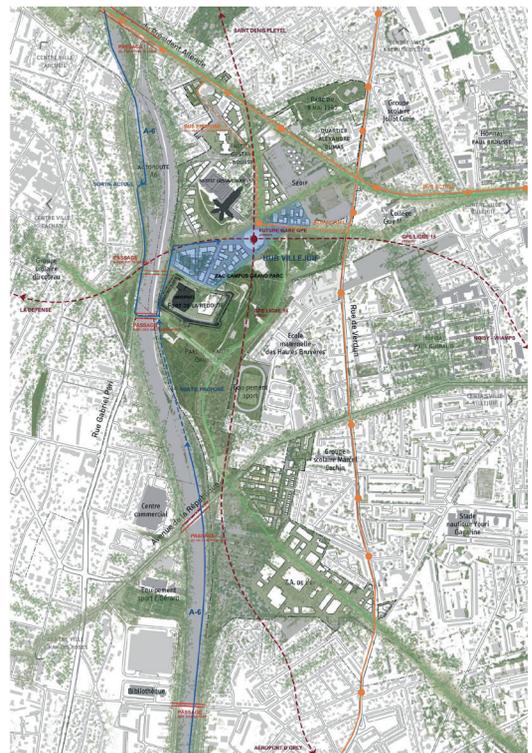


FIG. 7/ **Área de intercambio modal. Hub Villejuif**

Fuente: EQUIPO NEW DEAL



FIG. 8/ Ordenación Hub Villejuif. Imagen de conjunto.

Fuente: EQUIPO NEW DEAL

2.4. Nuevos modelos de movilidad portadora de servicios de centralidad a los territorios de la dispersión y ruralidad. El proyecto internacional Hyperlieux mobiles de l'Institut pour la Ville en Mouvement- VEDECOM, y la experiencia de prestación de servicios de "Dentistas sobre ruedas"

El grupo de investigación IVM que se creó en junio de 2000 para abordar los retos que plantea la movilidad urbana y contribuir a la aparición de soluciones innovadoras. Formando parte de VEDECOM, Instituto francés de investigación y formación dedicada a la movilidad individual, limpia, conectada y autónoma, el IVM lanzó el programa internacional "Hyperlieux mobiles" (APEL-MULLER, 2020) enmarcado en las bases estratégicas de sus programas de investigación, la mejora de la movilidad de las ciudades y la ciudadanía. En sus planteamientos radica la visión de la movilidad como regeneradora de nuevas aptitudes de la ciudad y el territorio, y como prestadora de servicios.

"Hyperlieux Mobiles", o hiper sitios móviles, está enfocado a entender y reinterpretar el nuevo vehículo conectado autónomo y su potencial para cambiar las prácticas, los nuevos servicios, nuevas maneras de pensar y experimentar la movilidad y de su capacidad articuladora para generar micro-centralidades y re-configurar el espacio público. "Hyperlieux mobiles" es un concepto vinculado a la hiper conectividad para pensar una transformación posible de nuestras prácticas de movilidad. El proyecto pretende identificar y estudiar las prácticas actuales de las actividades en movimiento, más allá del simple transporte de personas o de bienes.

"Hyperlieux mobiles" se plantea como hipótesis de una transformación radical en la planificación de territorios dispersos. La ciudad no es solo la ciudad tradicional, central y compacta. La ciudad contemporánea es también la ciudad dispersa y esparcida en las principales áreas metropolitanas del mundo. El principal desafío de esta heterogeneidad de la morfología urbana es garantizar el acceso equitativo a los servicios, la información, los bienes y las actividades, para desarrollar intensidades urbanas independientemente de los niveles de densidad.

² Dentistas sobre ruedas nació en 2006, cuando decidieron emprender el primer proyecto de cooperación al desarrollo y trabajar en lugares del planeta que no tuvieran servicios dentales. ¿Cómo? Primero de todo configurando las unidades móviles; o lo que es lo mismo, las clínicas dentales móviles. Después de varios proyectos en Mauritania y en

"Hyperlieux mobiles" es una propuesta de transformación radical del espacio territorial intensificando las áreas que lo necesitan, ya sea por falta de servicios, o por déficit de urbanidad, o por déficit de equidad, compensando estos déficits mediante el uso de dispositivos móviles. Es desde estos planteamientos que se explora, como caso práctico, la prestación de servicios del proyecto "Dentistas Sobre Ruedas".

Desde el GRU DUOT (Grupo de investigación en Urbanismo), se comenzó en febrero de 2018 a hacer un trabajo de campo, identificando, analizando y entrevistando diferentes vehículos, que, mediante una transformación permitían la generación de nuevas actividades. Uno de los proyectos analizado y evaluado fue el que, gracias al contacto de la Asociación Base-a, se hizo con "Dentistas sobre Ruedas"² sobre su proyecto de cooperación para el desarrollo a través de estos vehículos, como instrumento para desarrollar actividad en movimiento. (Fig. 9)

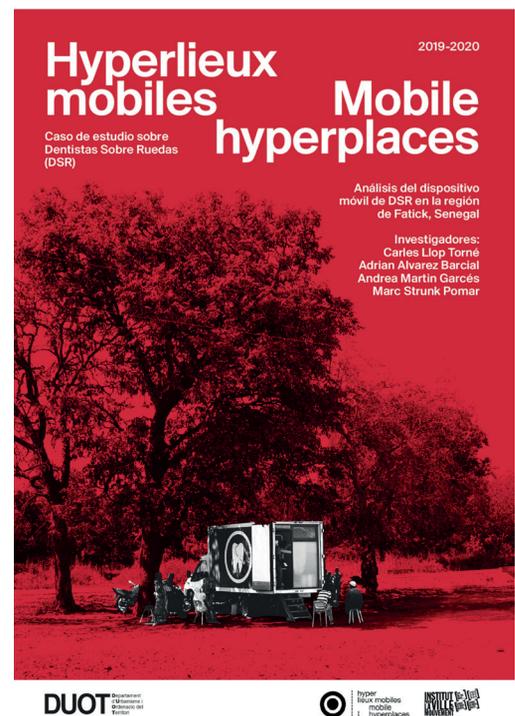


FIG. 9/ Hyperlieux mobiles. Caso estudio sobre Dentistas sobre ruedas.

Fuente: EQUIPO ETSAV-UPC

Senegal (2007, 2008 y 2009), y teniendo en cuenta el aumento notable de la actividad de las ONG, decidieron dividirse en dos delegaciones, las Islas Baleares, con sede en Palma y Barcelona, desde donde llevan ya 12 años de actividad utilizando esta metodología.

La investigación estudia por un lado la adecuación tecnológica y de conectividad del vehículo, que presta servicios de odontología y sus transformaciones para generar la actividad actual y otras sinergias, así como desarrollar un estudio sobre el impacto de esta iniciativa empleada para proyectar actividades en movimiento, cuantificar y potenciar las relaciones que éstas generan en la red social de las comunidades rurales y los países en desarrollo.

Es el caso del proyecto de la ONG “Dentistas sobre ruedas”, que, mediante unos vehículos adaptados y transformados en clínicas móviles, ofrecen un servicio a territorios rurales y asentamientos dispersos lo que no tienen acceso. Esta actividad móvil, no sólo permite trasladar

el servicio a lo largo de un recorrido, sino que también actúa como generador de nuevas centralidades allí donde se sitúa, reconfigura el espacio público de estos territorios y dinamiza la estructura social de los mismos.

Una búsqueda mucho más precisa sobre el proyecto de “Dentistas sobre ruedas”, permitió analizar las potencialidades de transformación que dispone el vehículo, la capacidad de adaptabilidad a las actividades de la ONG, la posibilidad de mejorar estas transformaciones para un mejor uso y, también, la de estudiar el impacto social, la re-configuración del espacio público y de la red comunicativa que supone y puede llegar a desarrollar una actividad en movimiento a través de un vehículo transformado. (FIG. 10)

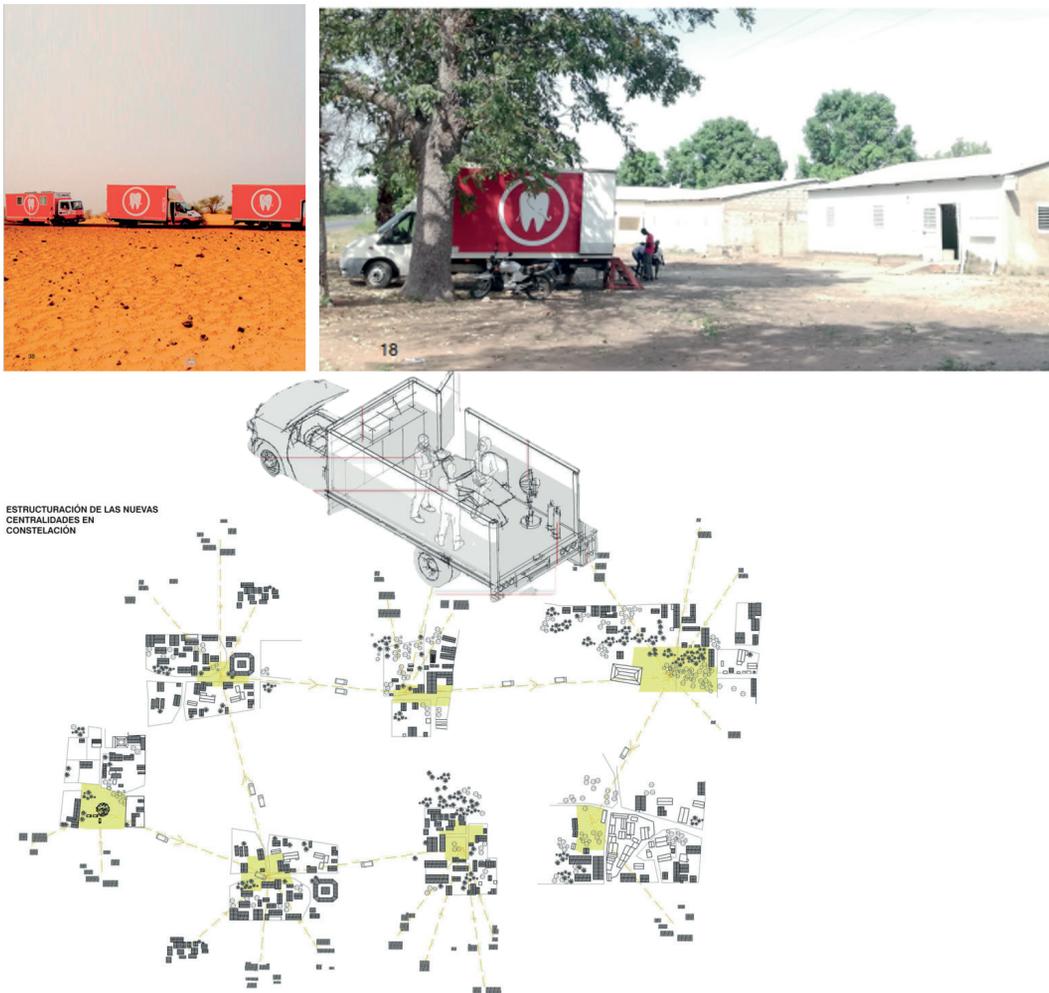


FIG. 10/ Dentistas sobre ruedas. Estudio de los lugares ubicación.

Fuente: EQUIPO ETSAV-UPC.

La posibilidad de que la actividad de clínica sobre un camión se pueda desplazar permite la descentralización de ésta y posibilita llevarla a diferentes tipos de territorios. Se puede utilizar el vehículo adaptado y transformado como catalizador de otros servicios e intercambiador de actividades entre diferentes áreas y sus habitantes. La experiencia se enmarca en objetivos más amplios y puede ofrecer muchas posibilidades inclusivas para el comercio, el transporte, la cultura y acciones para el desarrollo en zonas privadas de acceso a las infraestructuras y las dotaciones.

3. Conclusiones

Un urbanismo de atención a lo específico, frente a la homogeneización de los estándares unificadores, nueva perspectiva para abordar los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

El compendio de experiencias proyectuales sobre los cuales el artículo basa sus tres ejes de acción hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ejemplifica una diversidad de aproximaciones y propuestas para aportar atributos urbanos a territorios precarios de la ciudad contemporánea.

Hemos visto iniciativas que anuncian nuevas estrategias para regeneración urbana y territorial a través de la generación de centralidad: mediante la generación de espacios de centralidad interior significativa o micro centralidades de paisajes compartidos, espacios de centralidad infraestructural y nuevos modelos de movilidad portadora de servicios de centralidad. El compendio de casos anuncia nuevas declinaciones del urbanismo, que reclama una mayor atención a lo específico y se integra a los compromisos globales de la Agenda 2030 (UNITED NATIONS, 2015).

La atención a lo específico subyace como común denominador a la progresiva influencia de las ciencias sociales y la ecología en la forma de concebir el territorio y su sociedad. La sombra de Patrick Geddes, es aún reconocible en el pensamiento contemporáneo, su doble contribución de vertiente ecológica y social, al servicio de la formulación de la forma espacial. Se reconoce así el factor biótico como esencial en el conocimiento del sitio que permite su análisis y planificación, centrando la mirada en las comunidades y sus formas de habitar el lugar e inspeccionando

las relaciones de los diferentes seres vivos entre sí y con su entorno. (BATTERSBY & WATSON, 2019)

Por un lado, el estudio del comportamiento humano y la construcción del vínculo de comunidad y de identificación con su entorno ha sido central en la literatura específica de la escuela de Chicago, propiciando nuevas formas de analizar, evaluar y proyectar. El empoderamiento civil (del anglicismo *empowerment*, como crecimiento colectivo en confianza en las propias capacidades y capacidad en la toma de decisiones) ha redibujado radicalmente las políticas urbanas y territoriales. Su exponencial evolución y decisiva incorporación en la Nueva Agenda Urbana, refleja el auge de la cultura democrática, vertebrada sobre la capacidad organizativa de las comunidades y de la revolución digital.

La concienciación de la co-responsabilidad de la ciudadanía con su entorno, ha cambiado nuestras prácticas profesionales de forma irreversible y queda pendiente una mayor integración de dispositivos, metodologías e instrumentos de participación existentes al proceso creativo de las prácticas profesionales que intervienen en el territorio. Seguramente una reflexión sobre el conjunto de buenas prácticas generadas en la formulación de las nuevas agendas urbanas y territoriales, será esencial para definir los siguientes pasos de la hoja de ruta del desarrollo sostenible y asegurar que en la nueva agenda post 2030, sea la riqueza de la creatividad social, como base para la diversidad y la resiliencia urbana, donde se estructure con firmeza los nuevos objetivos y sus indicadores.

Por otro lado, la influencia de la ecología del paisaje es cada día más esencial en la planificación urbana y del territorio. Gracias a la labor de comunicación de Ian McHarg de los criterios y textos de Geddes, en el mundo anglosajón, la ecología evoluciona el discurso hacia la sostenibilidad que a su vez determina los antecedentes de la Agenda de Desarrollo Sostenible (UN-HABITAT, 2016). Así mismo la extensión de la ecología en la disciplina paisajística (Landscape Architecture) redefine para muchos profesionales la relación con el lugar. Las esmeradas metodologías de análisis de McHarg (MCHARG, 1995, 1981) como aproximación al lugar, determinan los criterios de intervención y proyectación del landscape planning y cristalizan en los años noventa en el manifiesto de landscape urbanism (WALHEIM & al. 2006).

Más allá del valor del “*landscape urbanism*” como movimiento, cabe reconocer su contribución pasa centrar en el debate urbanístico el valor de la ecología en su expresión entre ciudad y naturaleza, que es un eje en el articulado formulado de la Nueva Agenda Urbana. Así, el urbanismo se acerca progresivamente a otras disciplinas sociales y ecológicas que matizan las aproximaciones estandarizadas y las anclan a las condiciones físicas y culturales del lugar generando respuestas específicas y menos reproducibles y replicables. Prácticas profesionales de forma irreversible y queda pendiente una mayor integración de dispositivos, metodologías e instrumentos de participación existentes al proceso creativo de las prácticas profesionales que intervienen en el territorio. Seguramente una reflexión sobre el conjunto de buenas prácticas generadas en la formulación de las nuevas agendas urbanas y territoriales, será esencial para definir los siguientes pasos de la hoja de ruta del desarrollo sostenible y asegurar que en la nueva agenda post 2030, sea la riqueza de la creatividad social, como base para la diversidad y la resiliencia urbana, donde se estructure con firmeza los nuevos objetivos y sus indicadores.

Esta hibridación de conocimientos ha sido también esencial para ir modelando los discursos clásicos y abrir nuevos espacios de trabajo a caballo entre la movilidad, el paisaje, la ingeniería y la sociología, como se reconoce en los casos aportados ingeniería de infraestructuras. Una colaboración transdisciplinar que se articula en torno a un compromiso global de transformación en pro del desarrollo urbano sostenible.

La Agenda 2030 a través de sus ODS y la Nueva Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016), han contribuido a delinear una visión común del desarrollo urbano sostenible a favor de la inclusión social y la erradicación de la pobreza. Su posicionamiento a favor de la recuperación, regeneración y resiliencia urbana, encaja en la nueva filosofía y definición del objetivo La recuperación de materiales y su integración en un ciclo responsable de consumo y producción, propone una nueva forma de pensar del detalle de un material de construcción al conjunto de los stocks de urbanos existentes. Y es en este paradigma, que las nuevas prospectivas de intensificación urbana selectiva y regeneración urbana/territorial mediante la generación de centralidad son herramientas imprescindibles. (MEHAFFY & HAAS, 2020)

La “poliurbanidad” un recurso estratégico para la regeneración urbana y territorial de territorios precarios y precarizados.

En conjunto, a pesar de los grandes avances, la transformación urbana de las últimas décadas muestra algunos retos a abordar para superar una condición periférica que subyace en la mayoría de ellos. Del análisis de los tejidos en que se manifiesta la condición periférica, que alberga situaciones de vulnerabilidad y precariedad física y social, lugares carentes de interés y lugares indiferentes se hace imprescindible una nueva y atenta mirada. Lugares inaccesibles, encerrados y aislados que hay que situar de nuevo en la ciudad y que han de adquirir centralidad.

A pesar de la importante inversión pública en las últimas décadas en nuestras ciudades, se constata que solo salen de la vulnerabilidad cuando de forma colindante o internamente se producen transformaciones urbanas importantes que modifican las condiciones físicas y de entorno, favoreciendo unas nuevas relaciones y una nueva percepción del espacio. Pero sobre todo cuando estas intervenciones favorecen la identificación de los lugares, el encaje entre los fragmentos, con transiciones, vínculos y complementariedades adecuadas.

Los cuatro aspectos en que parece que hay que incidir son: en la inserción de espacios significativos, en la superación del aislamiento, el ajuste de los estándares urbanísticos aplicados y en una adecuación tipológica y funcional de los edificios que lo haga posible.

No es posible la identificación sin la existencia de espacios urbanos significativos y lugares memorables. La identidad, pero sobre todo el reconocimiento de la misma, es un aspecto clave para reforzar el sentimiento de pertenencia o la voluntad de integración. Los hitos urbanos, pero, sobre todo, los paisajes y los ambientes compartidos y lugares de encuentro son clave.

La diversidad de componentes y reconocimiento de centralidad son complementarios. Nodos o lugares centrales construidos con los espacios “de estar” vinculados: la plaza del centro cívico o la plaza de la escuela es tanto o más importante que el propio centro cívico o la escuela. No debería construirse ningún equipamiento sin plaza, ni ninguna plaza sin edificio útil y significativo.

La accesibilidad no es solo un problema de poder llegar físicamente. Lo es también de comprensión y aceptación del lugar. A menudo

lugares cercanos, se manifiestan lejanos: la superación de barreras mentales es una condición esencial. Los recorridos, los puentes, los pasos, el tratamiento de los intersticios, el acercamiento, la construcción de itinerarios, el acceso a los interiores han de ser objeto de una atención renovada. Las sendas, especialmente, las peatonales, son un tema clave a desarrollar como materia proyectual. La accesibilidad en sentido amplio es la principal generadora de centralidad y significación.

Los barrios, además de áreas ambientales o unidades vecinales (aspectos cuantitativos y funcionales), son fragmentos urbanos que se reconocen y se estiman por factores sociales y emocionales que tienen mucho que ver con las relaciones de vecindad que la urbanidad, pautas y reglas de comportamiento, fomenta y facilita.

El ajuste de los estándares urbanísticos pasa por la idea de ciudad equilibrada en todos los sentidos y aspectos. La podemos llamar la ciudad del 50%: entre vivienda y actividad, entre público y privado, entre vehículo y peatón...en demografía, en perfiles socio económicos, etc. Todo ello afecta a la integración entre las personas y el espíritu de comunidad. La cantidad afecta a la calidad, pero también la disposición y el encuentro.

Creemos necesaria una cierta reformulación y ampliación del alcance del instrumento del proyecto urbano, que se ha dado contemporáneamente en gran parte en los centros históricos, las tramas tradicionales y las áreas obsoletas de las infraestructuras o de las grandes piezas industriales del XIX y principios del siglo XX y que ha transformado gran parte de nuestras ciudades.

El urbanismo de los próximos años, de reforma y reciclaje urbano, que necesariamente integrará los valores del paisaje y de la sostenibilidad, tendrá en estos territorios precarios y vulnerables, donde más se manifiesta la condición periférica, uno de los lugares de debate y concentración de proyectos necesarios y significativos, un lugar de oportunidad.

Se tendrá que formalizar e instrumentar, en estas realidades, unas nuevas prácticas y maneras de intervenir, diferentes de las que se han dado hasta ahora para las reformas internas de nuestras ciudades. Estos territorios, que tienen una estructura espacial, unas condiciones de habitabilidad, una propiedad del suelo, un proceso histórico de construcción y unos valores propios, han de ser interpretados de modo distinto de los que normalmente

se han tenido en consideración y utilizado en la práctica más reciente del proyecto urbano de nuestras ciudades. Todo ello, sin olvidar las nuevas generaciones, con perfiles e identidades propias, que seguro querrán ser protagonistas y adaptar el espacio a sus circunstancias.

4. Bibliografía

- APEL-MULLER, M. (2020): Hiperlugares móviles. Movilidad más allá del transporte. En: Contreras Ortiz, Y., Borthagaray, A. (ed.) (2020). *Hiperlugares móviles, actividades conectadas más allá del transporte*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Instituto de estudios urbanos (IEU).
- BATTERSBY, J. & WATSON, V. (2019): The Planned 'city-Region' in the New Urban Agenda: An Appropriate Framing for Urban Food Security? in *Town Planning Review*. vol. 90 (5). Liverpool University Press, 497–518
- BUSQUETS, J. & FERRER, A. & CALVET, L. (1985): *Evaluación de las necesidades de rehabilitación*. MOPU.
- CERVERA, M. & BELL, S. & MUÑOZ, F. & MISHRA, H.S. & FLEMING, L.E. & GRELLIER, J. & CARRASCO-TURIGAS, G. & NIEUWENHUIJSEN, M.J. & VERT, C. & GASCON, M. (2021): "A Transdisciplinary Approach to Recovering Natural and Cultural Landscape and Place Identification: A Case Study of Can Moritz Spring (Rubí, Spain)". *International Journal of Environmental Research and Public Health* 18 (4), 1–18
- COUNCIL OF EUROPE (2000): European Landscape Convention, Florence 2000. *European Treaty Series* [online] (176), 1–7. DOI: <https://rm.coe.int/1680080621>
- LLOP, C. (dir) (2016): *Ciudades, territorios metropolitanos y regiones urbanas eficientes*. Barcelona, España: Universitat Politècnica de Catalunya, Pagès editors.
- _____(2021): La regeneración de las ciudades metropolitanas a partir de la densificación. Aportes y consideraciones para la identificación del potencial de densificación para la ciudad de Santiago de Chile. *Arquitectura y Sociedad*, Vol.1. Fau editorial. DOI: <https://doi.org/10.29166/ay.s.v1i19.2987>
- _____ & Ruiz-Apilánhez, B. (2021): Hacia un urbanismo renovado para la recomposición de la metrópolis. Inercias y disrupciones de la nueva ecometropolis. ACE: Architecture, City and Environment, 16(46), 10658. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.46.10658>
- MCHARG, I.L. (1981): Human Ecological Planning at Pennsylvania. *Landscape Planning* 8 (2) pp109-pp120
- _____(1995): *Proyectar Con La Naturaleza*. Barcelona, España, Editorial Gustavo Gili, S.L.
- MEHAFFY, M.W. & HAAS, T. (2020): *New Urbanism in the New Urban Agenda: Threads of an Unfinished Reformation*. 5 (4), 441–452

- PEREMIQUÉ LLUCH, F. (2020): "Hacia una regeneración urbana 2.0. Barcelona como referencia". *Rev INVI*. Vol. 35 Núm. 100 (2020) Pag 199-217. DOI: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63374/66849>
- _____(2020): Ciudad, calle y casa en un escenario post pandèmia *Rev EIDOS* 16. Pp 3-pp12. DOI: <https://revistas.ute.edu.ec/index.php/eidos/article/view/799/560>
- TORRA, R (2010): *Espais Metropolitans 2005/2008 Projectes i Obres De La Mancomunitat de Municipis Àrea Metropolitana de Barcelona*. AA.VV.
- UN-HABITAT (2016): *New Urban Agenda*. Quito, Ecuador, United Nations
- UNITED NATIONS (2015): *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. Governing Through Goals: Sustainable Development Goals as Governance Innovation* 16301 (October), 259–273.
- WALHEIM, C. & WELLER, R. & TATOM, J. & SHANNON, K & SHANE, G & REED, CH. & POLLAK, L & MOSSOP, E & LYSTER, C. & GIROT, C. & CZERNIAK, J. & CORNER, J. & BÉLANGER, P. & BERGER, A. (2006): *The Landscape Urbanism Reader*. New York, United States of America: Princeton Architectural Press