

10

QUADERNS

— PDU metropolità
DIRECTRIUS
URBANÍSTIQUES

Àrees de centralitat i innovació

Áreas de centralidad e innovación
Areas of centrality and innovation

Àrees de centralitat i innovació

Áreas de centralidad e innovación
Areas of centrality and innovation

Col·lecció QUADERNS_PDU metropolitana DIRECTRIUS URBANÍSTIQUES

Consell de Redacció / Consejo de Redacción / Editorial board

Ramon Torra (Gerent, AMB)

Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme, AMB)

Eduard Saurina (Coordinador General de l'Oficina Tècnica de Gerència, AMB)

Xavier Mariño (Cap del Servei de Redacció del Pla Director, AMB)

Isabel Clos (Coordinadora editorial, Oficina Tècnica de Gerència, AMB)

Coordinació de l'edició / Coordinación de la edición / Publishing coordination

Isabel Clos (Oficina Tècnica de Gerència, AMB)

Disseny gràfic i maquetació / Diseño gráfico y maquetación / Graphic design and layout

Pere Canals i Daniel Pujal (AAAA)

Correcció i traducció / Corrección y traducción / Editing, translations and proofreading

Oficina Tècnica de Gerència, AMB

Traducciones y Tratamiento de la Documentación, SL t&s® - Multilingual Publishing Services

Impressió / Impresión / Printed by
Impremta Pagès

Barcelona, octubre 2017

DL: B 26679-2017

ISSN 2339-8914 (paper/papel/print)

ISSN 2339-8922 (digital/digital/electronic)

© Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)
www.amb.cat

Servei de Redacció del Pla Director. AMB

Teresa Barrera, Elena Castellà, Jacob Cirera, Laura Ferreres, Mariona Figueras, Annalisa Giocoli, Teresa Gómez-Fabra, Mercè González, Mario Jiménez, Xavier Mariño, Laia Molist, Javier Ortigosa, Elisabet Pallarés, Mireia Peris, Lluís Pretel, Alexandra Quesada, Judith Recio, Kar mele Rekondo, Esther Ros, Susagna Rovira, Ramon Sisó, Cristina Tomás, Rosina Vinyes, Marc Carbonell, Mikel Fernández, Javier Guardiola, Elena Ivars, Aitor Lahera, Anna Marco, Margalida Riera (estudiants d'arquitectura).

Aquesta publicació té per objecte promoure el debat del PDU metropolitana, sense ànim de lucre.

Esta publicación tiene por objeto promover el debate del PDU metropolitano, sin ánimo de lucro.

This publication aims to foster debate of the metropolitan PDU and is for non-profit use.

QUADERNS_10

Àrees de centralitat i innovació

Áreas de centralidad e innovación

Areas of centrality and innovation

Aquest document consensuat de directrius urbanístiques és fruit del treball en equip d'un grup pluridisciplinari d'experts de reconegut prestigi tant en l'àmbit acadèmic com professional, liderats pel relator i el coordinador de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació», promoguda pels Serveis d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i desenvolupada entre el març del 2016 i el febrer del 2017, en el marc del procés de redacció del Pla director urbanístic metropolitana (PDU).

Direcció / Dirección / Leadership

Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme, AMB)

Coordinació / Coordinación / Coordination

Xavier Mariño (Cap del Servei de Redacció del Pla Director, AMB)

AUTORIA / AUTORÍA / AUTHORSHIP

Relator / Relator / Reporter

Carles Crosas (Professor d'Urbanisme, ETSAB UPC-BarcelonaTech)

Coordinador / Coordinador / Coordinator

Mario Jiménez (Arquitecte del Servei de Redacció del Pla Director, AMB)

Grup de treball / Grupo de Trabajo / Workshop team

Rafael Argelich (Cap del Servei d'Ordenació del Territori, Ajuntament de Badalona)

Miquel Barceló (President d'INNPRO Consulting)

Joaquim Español (Dr. Arquitecte, Hereu-Español Arquitectes)

Julián Galindo (Professor d'Urbanisme, ETSAB UPC-BarcelonaTech)

Marisol García (Catedràtica de Sociologia, UB)

Jordi Julià (Enginyer de Camins, Canals i Ports, Transfer Enginyeria)

Francesc Magrinyà (Director de l'Àrea de Planificació Estratègica, AMB)

Anna Majó (Directora de Sectors Estratègics i Innovació, Barcelona Activa)

Marc Pradel (Professor de Sociologia, UB)

Miquel Roig (Cap de servei del Gabinet d'Acció Territorial, Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet)

Olga Tarrasó (Arquitecta, Espinàs i Tarrasó arquitectes)

Enric Serra (Director de l'Àrea de Planificació Territorial, Ajuntament de Viladecans)

Col·laboradors / Colaboradores / Collaborators

Xavier Alarcón (Servei de Cartografia i Estudis Territorials, AMB), Elena Castellà (Servei de Redacció del Pla Director, AMB), Oriol Clos (Departament d'Urbanisme, ETSAB UPC-BarcelonaTech), Loles Herrero (Servei de Planejament Urbanístic, AMB), Montserrat Montalbo (Servei d'Equipaments i Espai Públic, Diputació de Barcelona), Gemma Mur (Servei de Planejament Urbanístic, AMB), Maria Teresa Navas (Dra. en Geografia), Jorge Perea (JPAM Arquitectura), Héctor Santcovsky (Àrea de Desenvolupament Social i Econòmic, AMB), Cristina Tomàs (Servei de Redacció del Pla Director, AMB), Javier Valiente (Consultor comercial).

ÍNDEX / ÍNDICE / INDEX

ÀREES DE CENTRALITAT I INNOVACIÓ

Áreas de centralidad e innovación

Areas of centrality and innovation

- 7** 1 SÍNTESI DE LA TAULA TEMÀTICA
Síntesis de la mesa temàtica
Summary of the themed discussion
1.1 PRESENTACIÓ / Presentación / Introduction
- 9** 1.2 CENTRALITAT EN EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE LA METRÒPOLIS
BARCELONA. UN INVENTARI
Centralidad en el planeamiento urbanístico de la metrópolis Barcelona. Un inventario
Centrality in the urban planning of the barcelona metropolis. An inventory
- 27** 1.3 SÍNTESI DE LES PRESENTACIONS I ELS DEBATS TEMÀTICS
Síntesis de las presentaciones y los debates temáticos
Summary of the presentations and themed discussions
- 61** 1.4 LLOCS CENTRALS. OBSERVACIONS I TESIS DE PARTIDA
Lugares centrales. observaciones y tesis de partida
Central places. considerations and initial theories
- 67** 2 DIRECTRIUS DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC
Directrices de planeamiento urbanístico
Urban planning guidelines
2.1 CRITERIS I OBJECTIUS
Criterios y objetivos
Criteria and objectives
- 75** 2.2 ESTRATÈGIES I ACCIONS. PER UNA METRÒPOLIS MÉS INTENSA, MÉS EFICIENT,
MÉS INTEL·LIGIBLE I MÉS SIGNIFICADA
Estrategias y acciones. Por una metrópolis más intensa, más eficiente, más inteligible
y más significada
Strategies and actions. For a more intense, more efficient, more intelligible and more
signified metropolis
- 98** REFERÈNCIES. DOCUMENTS I IMATGES
Referencias. Documentos e imàgenes
References. Documents and images
- 101** ANNEX / Anexo / Annex
- 104** ATLES DELS CENTRES URBANS I METROPOLITANS
Atlas de los centros urbanos y metropolitanos
Atlas of urban and metropolitan centres
- 126** ESPAIS AMB APTITUD DE CENTRALITAT
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

SÍNTESIS DE LA MESA TEMÁTICA

1.1 PRESENTACIÓN

La articulación y caracterización de la centralidad metropolitana es uno de los ingredientes más importantes en el urbanismo contemporáneo. En conglomerados urbanos cada vez más extensos, la discusión sobre los espacios centrales y las áreas de centralidad como nodos de articulación deviene fundamental para el funcionamiento y la inteligibilidad adecuada de las metrópolis.

Los espacios centrales han sido tradicionalmente referencias simbólicas y polos de atracción para las actividades y servicios que concentran. Su dimensión y escala es tan diversa como su valor de referencia para usuarios diferentes: vecinos, ciudadanos o visitantes externos. En un extremo se encuentran aquellos espacios que sirven a los barrios y presentan un carácter local. En el otro, están los grandes polos que son referencia para toda la metrópolis. En medio, una amalgama rica de matices que se combinan unos con otros, y en la que resultan especialmente interesantes aquellos lugares metropolitanos donde precisamente se mezclan escalas de distinta referencia.

Los tradicionales espacios centrales asociados al corazón de los barrios y ciudades han sido ya identificados por su simbolismo y papel referencial en los primeros trabajos del PDU metropolitano. En nuestra cultura son los campanarios, las plazas y las calles mayores, que representan un primer grado fundamental de articulación metropolitana. Sus entornos urbanos aparecen casi siempre consolidados, corresponden a los núcleos antiguos y son lugares que no reclaman grandes transformaciones ni ofrecen grandes oportunidades en la perspectiva del PDU. En décadas de esfuerzos municipales, los proyectos de transformación de los tejidos, de dotación y de reurbanización del plan del suelo han reconvertido estos espacios, han asegurado su preservación y han potenciado su revitalización.

La extensa dotación de equipamientos y espacios libres de la metrópolis configura un segundo elemento de centralidad, con frecuencia de escala local, que complementa el conjunto anterior y conforma la estructura del espacio cívico, que también se ha denominado welfare space (espacio de bienestar). Es este un espacio de éxito en la construcción del área metropolitana de Barcelona, por los elevados estándares y la enorme cantidad de equipamientos y espacios libres, que en muchas ocasiones poseen más valor individual que de sistema trabado, un tema ya destacado en los estudios iniciales del PDU.

Esos mismos trabajos han revelado la forma de la actividad económica en el dibujo de ciertas centralidades en el territorio del AMB. Unas actividades que toman forma de clústeres en los polígonos de actividades y espacios productivos especializados, pero también en las nuevas áreas comerciales dispersas en un territorio donde actúan como polos de mayor intensidad y, en ocasiones, de centralidad. Sobre la constelación de esas grandes piezas se ha destacado también la existencia de centralidades más lineales o en estructura de trama configuradas por el comercio de proximidad.

SUMMARY OF THE THEMED DISCUSSION

1.1 INTRODUCTION

The organisation and characterisation of metropolitan centrality is one of the most important ingredients in contemporary urban planning. In urban conglomerates that are increasingly large, the discussion about central areas and areas of centrality as nodes for organisation is essential for an appropriate functioning and intelligibility of metropolises.

Central areas have traditionally been symbolic benchmarks and poles of attraction for the activities and services that are concentrated there. Their size and scale is as diverse as their value as a point of reference for their various users: their residents, their citizens and visitors from elsewhere. At one extreme are the spaces that serve neighbourhoods and which are local in nature. At the other are the major poles of reference for the entire metropolis. In between is a rich amalgam of nuances that combine with each other, within which the metropolitan places where different scales of reference mix are particularly interesting.

The traditional central areas associated with the heart of neighbourhoods and cities have already been identified by their symbolism and role as a benchmark in the initial studies of the Metropolitan Urban Master Plan (PDU). In our culture, bell towers, squares and major streets are the first fundamental level of metropolitan organisation. Their urban environments are almost always consolidated, they are located in old town centres, and they are places that do not require major changes and do not offer major opportunities from the perspective of the PDU. Over decades of municipal efforts, projects to transform fabrics and to equip and redevelop the fabrics of the ground level have transformed these spaces, and ensured their preservation and revitalisation.

The extensive provision of facilities and open spaces in the metropolis creates a second element of centrality, which is often on a local scale, and which complements the historic landmarks mentioned above, and makes up the structure of the civic space, which has also been called the 'welfare space'. This has been a successful area in the construction of the Barcelona Metropolitan Area (AMB), because of the high standards and the huge number of facilities and free spaces, which often have more individual value than as part of a locked system – an issue already highlighted in the initial studies of the PDU.

Those same studies highlighted the type of economic activity in the description of some centralities in the territory of the AMB. These activities take the form of clusters in industrial estates and specialised production areas, but are also new commercial areas scattered across the territory, which act as poles that have more intensity and sometimes have greater centrality. Within these large areas, there are also more linear centralities, or centralities with an interlinked structure established by local traders.

1

SÍNTESI DE LA TAULA TEMÀTICA

1.1 PRESENTACIÓ

L'articulació i la caracterització de la centralitat metropolitana és un dels ingredients més importants en l'urbanisme contemporani. En conglomerats urbans cada vegada més extensos, la discussió sobre els espais centrals i les àrees de centralitat com a nodes d'articulació resulta fonamental per al funcionament i la intel·ligibilitat adequada de les metròpolis.

Els espais centrals han estat tradicionalment referències simbòliques i pols d'atracció per les activitats i els serveis que concentren. La seva dimensió i escala és tan diversa com el seu valor de referència per a usuaris diferents: veïns, ciutadans o visitants externs. En un extrem hi ha aquells espais que serveixen als barris i tenen un caràcter local. En l'altre, hi ha els grans pols que són referència per a tota la metròpolis. Entremig, una amalgama rica de matisos que es combinen els uns amb els altres, i en què són especialment interessants aquells llocs metropolitans on precisament es barregen escales de referència diferent.

Els tradicionals espais centrals associats al cor dels barris i les ciutats han estat ja identificats pel seu simbolisme i paper referencial en els primers treballs del PDU metropolità. En la nostra cultura són els campanars, les places i els carrers majors, que representen un primer grau fonamental d'articulació metropolitana. Els seus entorns urbans són gairebé sempre consolidats, corresponen als nuclis antics i són llocs que no reclamen grans transformacions ni ofereixen grans oportunitats en la perspectiva del PDU. En dècades d'esforços municipals, els projectes de transformació dels teixits, de dotació i reurbanització del pla del sòl han reconvertit aquests espais, n'han assegurat la preservació i n'han potenciat la revitalització.

L'extensa dotació amb equipaments i espais lliures de la metròpolis configura un segon element de centralitat, sovint d'escala local, que complementa el conjunt anterior i conforma l'estructura de l'espai cívic, que també s'ha anomenat welfare space (espai de benestar). És aquest un espai d'èxit en la construcció de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, pels elevats estàndards i l'enorme quantitat d'equipaments i espais lliures, que sovint tenen més valor individual que no pas de sistema travat, un tema ja destacat en els estudis inicials del PDU.

Aquests mateixos treballs han revelat la forma de l'activitat econòmica en el dibuix de certes centralitats al territori de l'AMB. Unes activitats que prenen forma de clústers en els polígons d'activitats i espais productius especialitzats, però també en les noves àrees comercials disperses en un territori on actuen com a pols de més intensitat i, de vegades, de centralitat. Sobre la constel·lació d'aquestes grans peces s'ha destacat també l'existència de centralitats més lineals o en estructura de trama configurades pel comerç de proximitat.

Aquesta interessant discussió sobre les activitats en l'àmbit de l'AMB requereix una reflexió experta sobre quines noves activitats crearan o demanaran les noves àrees de centralitat en el futur. La innovació i la creativitat han esdevingut dos ingredients contemporanis de

Esa interesante discusión acerca de las actividades en el ámbito del AMB requiere una reflexión experta sobre qué nuevas actividades crearán o demandarán las nuevas áreas de centralidad en un futuro. La innovación y la creatividad se han convertido en dos ingredientes contemporáneos de progreso en los últimos años, no necesariamente asociados a nuevas expresiones espaciales urbanas. Entender las dinámicas actuales en la escala territorial del AMB, adivinar las dinámicas futuras y ver cuál es el potencial en la configuración de la centralidad metropolitana constituye también un objetivo de esta mesa temática.

Pero además de dotaciones y actividades, la definición de centralidad parece intrínsecamente trabada hoy en día con la idea de los nodos del transporte público. El cambio en las dinámicas de movilidad (de la individual a la colectiva, de la monomodalidad a la intermodalidad) sitúa el punto de vista sobre las actuales y futuras áreas de centralidad asociadas a los espacios de mayor accesibilidad en el territorio. Por esta razón, explorar el binomio centralidad - transporte público deviene también un objetivo imprescindible que debe aportar resultados útiles para el PDU.

La revisión crítica de los proyectos de centralidad locales en el territorio del AMB de las últimas dos décadas debe permitir proyectar las lecciones aprendidas y observar sus carencias y cuestiones pendientes. Igualmente, la realidad metropolitana observada a través de diagnósticos y pronósticos locales será enriquecida con miradas paralelas sobre casos y situaciones de interés en otras metrópolis, que puedan ilustrar y enriquecer el debate sobre el PDU.

1.2 CENTRALIDAD EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LA METRÓPOLIS BARCELONA. UN INVENTARIO

1.2.0 GENEALOGÍA DE LOS LUGARES CENTRALES DE LA METRÓPOLIS

La estructura de núcleos históricos en torno al Pla de Barcelona configura una primera expresión de la genealogía de los lugares centrales de la metrópolis Barcelona. De hecho, podríamos considerar que el levantamiento topográfico de 1855, de la Barcelona premoderna, fija con detalle las características de la que será la primera estructura polinuclear alrededor de Ciutat Vella, en Barcelona.

A otra escala, el esquema de núcleos del Plan Comarcal (Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia, 1953) representa ya a mediados del siglo xx una de las expresiones más diáfanas de la metrópolis de ciudades. Este plan propuso que el crecimiento de la gran capital fuera equilibrado y estructurado alrededor de los núcleos históricos consolidados, englobara casi todo el ámbito de la actual AMB y apostara por una cierta descentralización. El diagrama de núcleos dibuja nítidamente una metrópolis discontinua conformada por pequeños centros y zonas de crecimiento a su alrededor, desde Castelldefels hasta Montgat y desde Pallejà hasta Montcada i Reixac, incorporando también Sant Cugat del Vallès.

This interesting discussion of the activities in the AMB area requires expert consideration of which new activities will create or require the new areas of centrality in the future. Innovation and creativity have become two contemporary ingredients for progress in recent years, which are not necessarily associated with new urban spatial expressions. Understanding today's dynamics on the territorial scale of the AMB, guessing the dynamics of the future, and seeing the future potential in the configuration of the metropolitan centrality is another objective of this themed discussion.

However, in addition to provisions and activities, the definition of centrality appears today to be intrinsically linked with the idea of public transport nodes. The change in the dynamics of mobility (from individual to collective, from monomodal to intermodal) places the spotlight on the current and future areas of centrality associated with the places with the greatest accessibility in the region. For this reason, and examination of the centrality-public transport binomial is also an essential objective, which must provide useful results for the PDU.

A critical review of the projects for local centralities in the territory of the AMB over the last two decades must highlight the lessons learned, and their shortcomings and outstanding issues. Similarly, the metropolitan conditions observed by means of a local diagnosis and prognosis will be enhanced by parallel perspectives on cases and situations of interest in other metropolises, which may illustrate and enrich the debate on the PDU.

1.2 CENTRALITY IN THE URBAN PLANNING OF THE BARCELONA METROPOLIS. AN INVENTORY

1.2.0 A GENEALOGY OF CENTRAL PLACES IN THE METROPOLIS

The structure of historic centres on the Barcelona plain was the first generation in the genealogy of the central places in the Barcelona metropolis. Indeed, the topographical survey of pre-modern Barcelona in 1855 could be said to have established in detail the characteristics of what would become the first polynuclear structure, based around the Ciutat Vella district in Barcelona.

On another level, the diagram of centres in the County Plan (*Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia*, 1953) was already one of the clearest expressions of the metropolis of cities by the mid-twentieth century. This plan proposed that the growth of the Catalan capital should be balanced and structured around its consolidated historical centres, which are almost all in today's Barcelona metropolitan area, and advocated some degree of decentralisation. The diagram of centres clearly shows a discontinuous metropolis, consisting of small centres and areas of growth around them, from Castelldefels to Montgat, from Pallejà to Montcada i Reixac, and also including Sant Cugat del Vallès.

progrés els darrers anys, no necessàriament associats a noves expressions espacials urbanes. Entendre'n les dinàmiques actuals a l'escala territorial de l'AMB, endevinar les dinàmiques futures i veure'n quin és el potencial en la configuració de la centralitat metropolitana és també un objectiu d'aquesta taula temàtica.

Però a més de dotacions i activitats, la definició de centralitat sembla intrínsecament travada avui amb la idea dels nodes del transport públic. El canvi en les dinàmiques de mobilitat (de la individual a la col·lectiva, de la monomodalitat a la intermodalitat) situa el punt de vista sobre les actuals i futures àrees de centralitat associades als espais de més accessibilitat en el territori. Per aquesta raó, explorar el binomi centralitat-transport públic és també un objectiu imprescindible que ha d'aportar resultats útils per al PDU.

La revisió crítica dels projectes de centralitat locals al territori de l'AMB de les darreres dues dècades ha de permetre projectar les lliçons apreses i observar-ne mancances i qüestions pendents. Igualment, la realitat metropolitana observada a través de diagnòstic i pronòstics locals serà enriquida amb mirades paral·leles sobre casos i situacions d'interès en altres metròpolis, que puguin il·lustrar i enriquir el debat sobre el PDU.

Centres de la metròpolis
Barcelona
Font: AMB_SRPD, 2015.

Centros de la metròpolis Barcelona

The centres of the Barcelona metropolis



1.2 CENTRALITAT EN EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE LA METRÒPOLIS BARCELONA. UN INVENTARI

1.2.0 GENEALOGIA DELS LLOCS CENTRALS DE LA METRÒPOLIS

L'estructura de nuclis històrics al voltant del pla de Barcelona configura una primera expressió de la genealogia dels llocs centrals de la metròpolis Barcelona. De fet, podríem considerar que l'aixecament topogràfic del 1855, de la Barcelona premoderna, fixa amb detall les característiques de la que serà la primera estructura polinuclear al voltant de Ciutat Vella, a Barcelona.

A una altra escala, l'esquema de nuclis del Pla comarcal (*Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia*, 1953) representa ja a mitjan segle xx una de les expressions més diàfanies de la metròpolis de ciutats. Aquest pla va proposar que el creixement de la gran

1.2.1 DEL PGM A LAS ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD

EL PGM Y LOS CENTROS DIRECCIONALES

Nacido en el contexto cultural de los centros direccionales de los años setenta, el Plan General Metropolitano consideró oportuno prever cinco áreas de condición muy diversa para acoger nuevos centros direccionales. Como no podía ser de otro modo, su localización se dispersó por el conjunto del territorio y resultaron cinco áreas que nos son conocidas. Las que poseían un tamaño más destacable eran el futuro El Prat Nord y un área entre Cerdanyola y Sant Cugat. En una posición más próxima y tamaño medio se situaban el nudo de Esplugues con la B-23 (TV3) y el área de Can Dragó - Meridiana. Finalmente, la última y más pequeña era el final de la Diagonal, junto al Besòs.

Las Normas Urbanísticas del PGM recogen y definen, en su artículo 90.1, los centros direccionales de la siguiente forma:

«Se incluyen en esta zona los siguientes centros direccionales de carácter metropolitano previstos en el ámbito territorial de este plan general, exteriores al área central de Barcelona:

- Centro de comunicaciones de El Prat
- Centro comercial y de reequipamiento de Sant Joan Despí
- Centro direccional de Sant Cugat - Cerdanyola
- Centro comercial y de reequipamiento de Provençana-Litoral
- Centro terciario y de reequipamiento de Sant Andreu - Meridiana.»

El PGM, pues, identifica unas áreas específicas que denomina centros direccionales y las califica en cuatro categorías distintas: centro de comunicaciones, centro comercial y de reequipamiento, centro terciario y de reequipamiento y centro direccional propiamente dicho. Curiosamente, cuarenta años después el centro de El Prat Nord está todavía a la espera de desarrollo (salvo la ocupación parcial del Carrefour, ubicado aquí desde los años setenta).

1.2.1 FROM THE METROPOLITAN GENERAL PLAN (PGM) TO AREAS OF NEW CENTRALITY

THE METROPOLITAN GENERAL PLAN (PGM) AND DIRECTIONAL CENTRES

The PGM was produced in the cultural context of the directional centres of the 1970s, and called for the establishment of five very different areas to host the new directional centres. Of course, these were scattered across the entire territory and led to the five areas that we know today. The largest are the future Prat Nord area, and an area between Sant Cugat and Cerdanyola. The medium-sized areas closer to the city were the Esplugues intersection with the B-23 motorway (the TV3 building) and the Can Dragó – Meridiana area. Finally, the last and the smallest was at the end of Avinguda Diagonal, near the Besòs river.

Article 90.1 of the Urban Planning Regulations of the Metropolitan General Plan (PGM) includes and defines directional centres as follows:

‘This area contains the following metropolitan directional centres provided for in the territorial provisions of this general plan, outside the central area of Barcelona:

- The El Prat communications centre
- The Sant Joan Despí shopping and regeneration centre
- Sant Cugat – Cerdanyola Directional centre
- The Provençana-Litoral shopping and regeneration centre
- The Sant Andreu – Meridiana tertiary and regeneration centre’

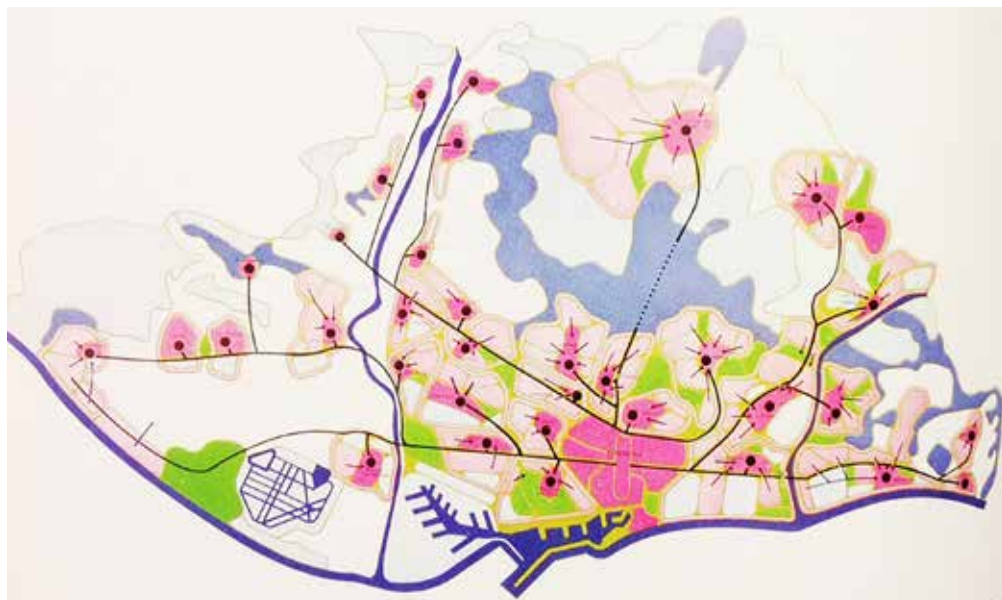
The Metropolitan General Plan (PGM) thereby identifies specific areas which it calls directional centres and classifies them into four different categories: communications centres, shopping and regeneration centres, tertiary and regeneration centres, and directional centres in the strict sense of the word. Interestingly, forty years later, the Prat Nord centre is still awaiting development (apart from the partial occupancy of the Carrefour store, which has been located there since the 1970s).

capital fos equilibrat i estructurat al voltant dels nuclis històrics consolidats, englobés gairebé tot l'àmbit de l'AMB actual i apostés per una certa descentralització. El diagrama de nuclis dibuixa nítidament una metròpolis discontinua feta de petits centres i zones de creixement al seu voltant, des de Castelldefels fins a Montgat, des de Pallejà fins a Montcada i Reixac, incorporant també Sant Cugat del Vallès.

Pla Comarcal de 1953.
Esquema de nuclis
Font: Comisión Superior
de Ordenación Provincial de
Barcelona, 1953.

Esquema de núcleos

Diagram of centres



1.2.1 DEL PGM A LES ÀREES DE NOVA CENTRALITAT

EL PGM I ELS CENTRES DIRECCIONALS

Nascut en el context cultural dels centres direccionals dels anys setanta, el Pla General Metropolità va considerar oportú preveure cinc àrees de condició molt diversa per acollir nous centres direccionals. Com no podia ser d'una altra manera, la seva localització va dispersar-se pel conjunt del territori i en van resultar cinc àrees que ens són conegudes. Les que tenen una dimensió més destacable són el futur Prat Nord i una àrea entre Cerdanyola i Sant Cugat. En una posició més pròxima i dimensió mitjana se situa el nus d'Esplugues amb la B-23 (TV3) i l'àrea de Can Dragó - Meridiana. Finalment, la darrera i més petita era al final de la Diagonal, a tocar del Besòs.

Les Normes Urbanístiques del PGM recullen i defineixen, a l'article 90.1, els centres direccionals de la manera següent:

«S'inclouen en aquesta zona els centres direccionals de caràcter metropolità previstos a l'àmbit territorial d'aquest pla general, exteriors a l'àrea central de Barcelona, següents:

- Centre de comunicacions del Prat
- Centre comercial i de reequipament de Sant Joan Despí
- Centre direccional de Sant Cugat - Cerdanyola
- Centre comercial i de reequipament de Provençana-Litoral
- Centre terciari i de reequipament de Sant Andreu - Meridiana.»

El PGM, doncs, identifica unes àrees específiques que anomena centres direccionals i les qualifica en quatre categories diferents: centre de comunicacions, centre comercial i de reequipament, centre terciari i de reequipament i centre direccional pròpiament dit. Curiosament, quaranta anys després el centre del Prat Nord resta encara a l'espera de desenvolupament (exceptuant l'ocupació parcial del Carrefour, situat aquí des dels anys setanta).

LAS ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD EN BARCELONA (ANC)

Con vistas a la meta de los Juegos Olímpicos de 1992, el Ayuntamiento de Barcelona estableció durante los años ochenta la propuesta de las áreas de nueva centralidad (ANC), que supone el antecedente más directo en relación con nuestra discusión. Esta propuesta parte de observar cómo la centralidad se había desplazado ya entonces desde el centro tradicional, Ciutat Vella, hacia el Eixample, y se había reforzado máximamente sobre el Passeig de Gràcia - Diagonal (hasta la plaza Francesc Macià).

Por contraste con la idea de centro direccional aislado (conocido entonces localmente en su versión Vallès), se formulan como alternativa con muchas posibilidades «unas actuaciones de menor escala, en posiciones periféricas que recojan la implantación del terciario especializado, vinculado a sistemas de comunicación avanzados, con una fuerte selección de usos». Y añade: «La docena de áreas seleccionadas como ANC ofrecen los lugares potenciales donde se pueden canalizar este tipo de actividades con las características específicas que cada una debe poseer. Sin embargo, cuatro de estas áreas vienen incluidas dentro del programa olímpico de 1992 y, por tanto, su ejecución tiene un plazo fijado y un evidente compromiso del sector público.» (Àrees de nova centralitat, Ajuntament de Barcelona, 1987)

El objetivo, pues, resultaba claro: señalar una serie de ámbitos en transformación de la ciudad entendidos como polaridades para reequilibrar la centralidad de Ciutat Vella y el Eixample central a favor de unos determinados distritos considerados periféricos. Se definió una combinatoria de programas distintos para cada uno de los ámbitos, fruto de la mezcla de unos cuantos de vivienda, oficinas, comercio y de terciario, además de prever muchos nuevos equipamientos y espacios verdes. Cabe añadir que, en el momento de su formulación, esas áreas se encontraban en distintas situaciones: algunas habían sido planificadas recientemente, otras se encontraban en ejecución, otras tenían una previsión de futuro...

De las doce áreas definidas podemos considerar que La Sagrera es la única pendiente de desarrollo. Es interesante remarcar el enorme abanico de sectores incluidos, por sus características topológicas y de entorno, por su tamaño y por los programas que se prevén, entre otros. Atendiendo a su tamaño, podemos considerar que existen tres tamaños tipo: de 11-12 ha (plaza Cerdà, calle Tarragona y Port Urbà), de 30-35 ha (Renfe Meridiana, Diagonal-Sarrià y Diagonal-Prim-Fòrum), y las mayores, de 55 a 80 ha (Vila Olímpica, Les Glòries, Vall d'Hebron y La Sagrera). En referencia a los programas, el abanico es también muy dispar, y en casi todos los casos destaca el enorme predominio de los sistemas, ya sea de espacios libres o de equipamientos.

AREAS OF NEW CENTRALITY IN BARCELONA (ANC)

With a view to hosting the 1992 Olympic Games, in the 1980s Barcelona City Council established the proposed areas of new centrality (ANC), which are the most direct forerunner of the subject of our discussion. This proposal was based on the observation that centrality had at that time moved out from the traditional centre, in the Ciutat Vella areas, towards the Eixample district, and had been reinforced above all along the Passeig de Gràcia – Diagonal axis (as far as Plaça Francesc Macià).

In contrast to the idea of an isolated directional centre (known locally at the time in its Vallès version), an alternative with great potential was established, involving 'some smaller-scale projects in peripheral locations that include the introduction of specialised tertiary uses, linked to advanced communications systems with a strong selection of uses.' And it adds: 'The twelve areas selected as ANC are potential places where this type of activity can be channelled using the specific characteristics that each one may have. However, four of these areas are included in the Olympics '92 programme and their execution therefore has an established time frame and clearly involves a commitment by the public sector.' (*Àrees de nova centralitat* [Areas of new centrality], Barcelona City Council, 1987).

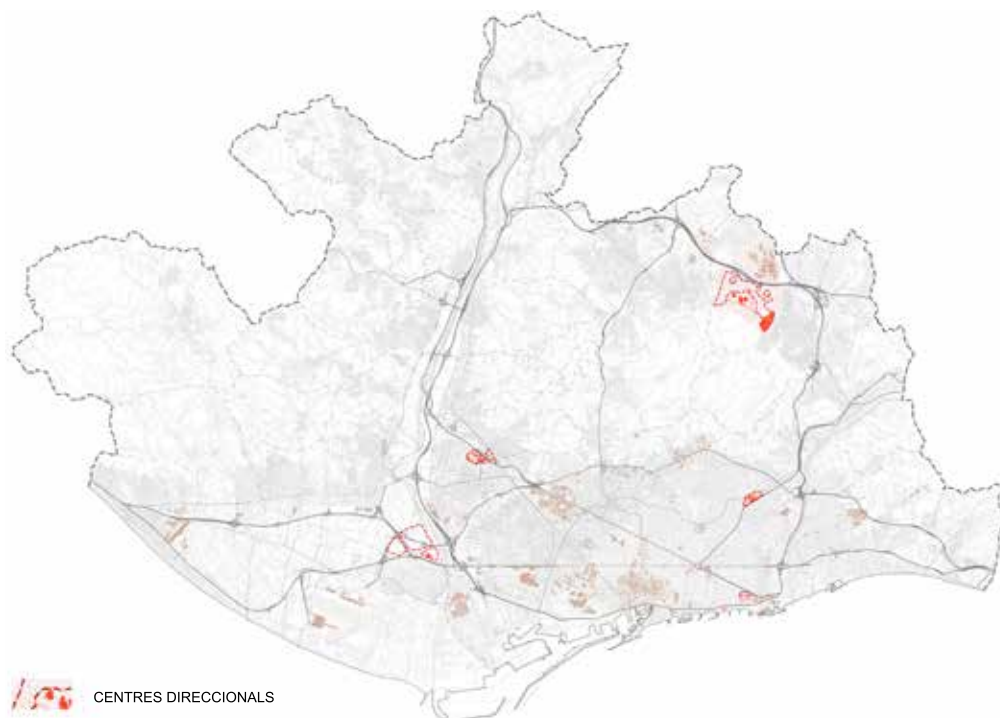
The objective was therefore clear: to highlight a number of areas in the city's transformation as polarities, in order to rebalance the centrality of the Ciutat Vella and the central Eixample districts in favour of specific districts considered peripheral. A combination of different programmes was defined for each area, as a result of the combination of minimum amounts of housing, offices, commercial and tertiary uses, and many new facilities and green spaces were planned. Furthermore, when the plan was formulated, these areas were in different situations: some had just been planned, others were being executed, others were planned for the future, etc.

Of the twelve areas specified, La Sagrera is the only one awaiting development. Interestingly, a very wide range of areas is included, in terms of their topological and environmental characteristics, their size and the programmes planned therein, among other factors. In terms of their size, there are three categories of area: around 11-12 ha (Plaça de Cerdà, Carrer de Tarragona and Port Urbà), 30-35 ha (Renfe Meridiana, Diagonal-Sarrià and Diagonal-Prim-Fòrum) and the largest, ranging from 55 to 80 ha (Vila Olímpica, Glòries, Vall d'Hebron and Sagrera). The programmes ranged across a very broad spectrum, and systems, in terms of either open spaces or facilities, predominated in almost all cases.

Pla General Metropolità.
Centres direccionals
Font: AMB_Crosas, 2016.

*Plan General Metropolitano.
Centros direccionales*

Metropolitan General Plan.
Directional centres



LES ÀREES DE NOVA CENTRALITAT A BARCELONA (ANC)

Amb vista a la fita dels Jocs Olímpics del 1992, l'Ajuntament de Barcelona va establir durant els anys vuitanta la proposta de les àrees de nova centralitat (ANC), que és l'antecedent més directe amb relació a la nostra discussió. Aquesta proposta parteix d'observar com la centralitat s'havia desplaçat ja aleshores des del centre tradicional, Ciutat Vella, cap a l'Eixample, i s'havia reforçat màximament sobre el passeig de Gràcia - Diagonal (fins a la plaça de Francesc Macià).

Per contrast amb la idea de centre direccional aïllat (conegut aleshores localment en la seva versió Vallès), es formulen com a alternativa amb moltes possibilitats «unes actuacions de

Àrees de nova centralitat
Font: Ajuntament de Barcelona,
1987.

Áreas de nueva centralidad

Areas of new centrality



Fuera de La Sagrera, que a buen seguro se convertirá en una nueva centralidad en torno a un hub de transporte, muchos ámbitos ANC se han desarrollado en unas condiciones de centralidad relativas. Son los casos de los barrios de Vila Olímpica y Vall d'Hebron, de difícil consideración como áreas centrales en sí, por razón de su gran tamaño y también por la naturaleza de sus materiales dominantes (vivienda o grandes equipamientos).

En otros casos, los proyectos suponen respuestas insuficientes a situaciones urbanas complejas de origen, como el proyecto de la calle Tarragona (dificultad de resolver la continuidad entre el Eixample y el barrio de Sants) o la plaza Cerdà (pendiente seguramente de un revulsivo en el paseo Zona Franca). Sea como sea, el desarrollo de todos estos ámbitos ha contribuido sin duda a dotar a los barrios contiguos de nuevos servicios.

Las áreas de nueva centralidad consiguieron situar en el imaginario de los ciudadanos unos ámbitos considerados periféricos, reconvertidos más en referencias y ámbitos de servicios que propiamente en centros en el sentido más tradicional. El PDU puede ahora llevar a cabo lo mismo a escala de la ciudad metropolitana pero con algunas diferencias:

- *También recuperando y reciclando territorios.*
- *También dando continuidades a algunos de los tejidos discontinuos.*
- *Más pendiente, sin embargo, de los nodos del transporte público.*
- *Más sensible a los paradigmas contemporáneos como la ecología o la movilidad soft.*
- *Con más equipamientos para integrar más que para proponer.*
- *Más confiado en las nuevas actividades productivas y de creación: los ecosistemas innovadores urbanos.*

Outside the Sagrera area, which will become a new centrality around a transport hub, many ANC areas have been developed under conditions of relative centrality. This is the case of Vila Olímpica and Vall d'Hebron, which are difficult to consider as central areas in themselves because of their large size and the predominant type of materials there (housing or large facilities).

In other cases, the projects are insufficient responses to urban situations with complex origins, such as the plan for Carrer de Tarragona (with the difficulty involved in achieving continuity between the Eixample and the Sants district) and the Plaça de Cerdà (undoubtedly awaiting a catalyst for change on the Passeig de la Zona Franca). Whatever the case, the development of all these areas has certainly contributed to providing adjacent neighbourhoods with new services.

The areas of new centrality succeeded in placing areas considered peripheral within the public imagination, making them into reference points and service areas rather than centres in the traditional sense. The PDU can now do the same on a metropolitan city scale, with some similarities and differences:

- Also recovering and recycling areas.
- Also giving continuity to some discontinuous fabrics.
- But being more mindful of public transport nodes.
- More sensitive to contemporary paradigms such as ecology and soft mobility.
- With more facilities to be integrated rather than proposed.
- Trusting in new productive and creative activities to a greater extent: innovative urban ecosystems.

menor escala, en posicions perifèriques que recullin la implantació del terciari especialitzat, vinculat a sistemes de comunicació avançats, amb una forta selecció d'usos». I afegeix: «La dotzena d'àrees seleccionades com a ANC ofereixen els llocs potencials on es poden canalitzar aquest tipus d'activitats amb les característiques específiques que cada una ha de tenir. Tanmateix, quatre d'aquestes àrees són incloses dins del programa olímpic'92 i, per tant, la seva execució té un termini fixat i un evident compromís del sector públic.» (*Àrees de nova centralitat*, Ajuntament de Barcelona, 1987).

L'objectiu, doncs, va ser clar: assenyalar una sèrie d'àmbits en transformació de la ciutat entesos com a polaritats per reequilibrar la centralitat de Ciutat Vella i l'Eixample central a favor d'uns districtes determinats considerats perifèrics. Es va definir una combinatòria de programes diferents per a cadascun dels àmbits, fruit de la barreja d'uns quàntums d'habitatge, d'oficines, de comerç i de terciari, a més de preveure molts nous equipaments i espais verds. Cal afegir que, en el moment de la seva formulació, aquestes àrees es trobaven en situacions diferents: algunes just havien estat planificades, d'altres estaven en execució, d'altres tenien una previsió de futur...

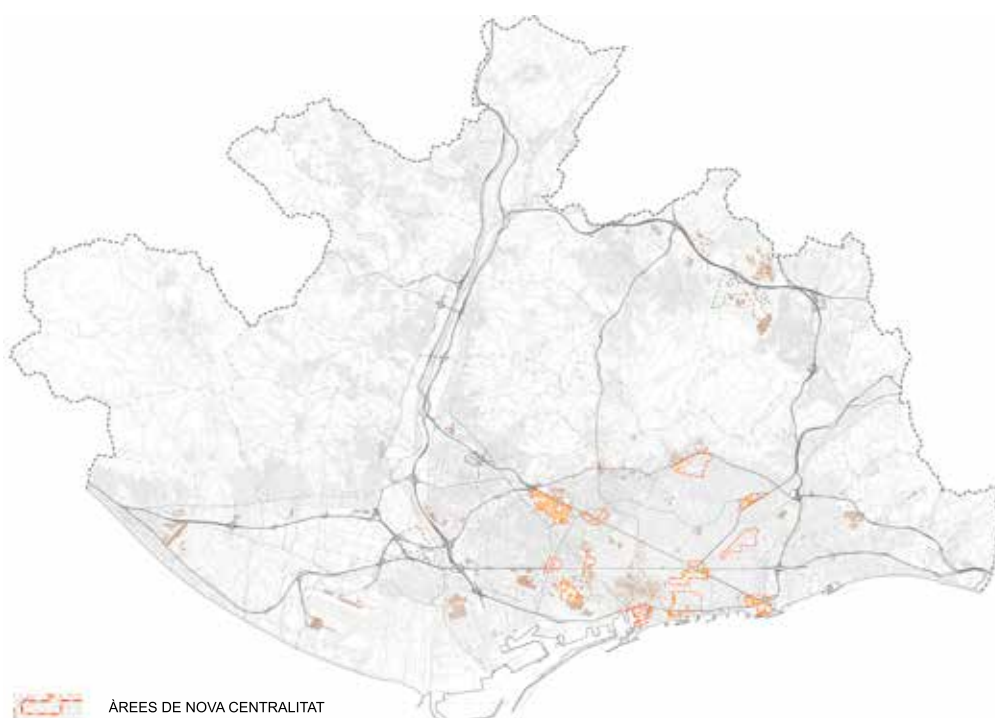
De les dotze àrees definides podem considerar que la Sagrera és l'única pendent de desenvolupament. És interessant remarcar l'enorme ventall de sectors inclosos, per les seves característiques topològiques i d'entorn, per la seva dimensió i pels programes que s'hi preveuen, entre d'altres. Atenent la seva dimensió, podem considerar que hi ha tres mides tipus: unes 11-12 ha (plaça de Cerdà, carrer de Tarragona i Port Urbà), 30-35 ha (Renfe Meridiana, Diagonal-Sarrià i Diagonal-Prim-Fòrum) i les més grans, de 55 a 80 ha (la Vila Olímpica, les Glòries, la Vall d'Hebron i la Sagrera). Amb relació als programes, és també molt divers el ventall, i en gairebé tots els casos destaca l'enorme predomini dels sistemes, ja sigui d'espais lliures o d'equipaments.

Fora de la Sagrera, que segur que esdevindrà una nova centralitat al voltant d'un hub de transport, molts àmbits ANC s'han desenvolupat en unes condicions de centralitat relatives.

Àrees de nova centralitat (ANC)
Font: AMB_Crosas, 2016.

Áreas de nueva centralidad (ANC)

Areas of new centrality (ANC)



1.2.2 CENTRALIDADES EN EL PLANEAMIENTO DIRECTIVO CONTEMPORÁNEO

PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO (PEM), 2016

El Plan estratégico metropolitano establece el mapa completo de los polígonos de actividad económica del territorio del AMB y destaca los que considera proyectos estratégicos. En el espacio central encontramos el ámbito 22@, Les Glòries y La Sagrera en Barcelona; la plaza Europa y el Biopol en L'Hospitalet de Llobregat; la Ciutat Esportiva Joan Gamper en Sant Joan Despí; el polígono El Sot en Sant Adrià de Besòs; Ripollet Park en el Vallès; el Parc de l'Alba en Cerdanyola del Vallès, y Volpelleres y Sant Joan en Sant Cugat del Vallès. Por último, en el sector Llobregat es donde destacan los mayores ámbitos, en torno al espacio del delta: el Pla dels Joncs en Gavà, Can Alemany en Viladecans, la ciudad aeroportuaria y El Prat Nord en El Prat de Llobregat, el ámbito Seat en la Zona Franca y la ZAL junto a la desembocadura del río.

1.2.2 CENTRALITIES IN CONTEMPORARY PLANNING GUIDELINES

THE METROPOLITAN STRATEGIC PLAN (PEM), 2016

The Metropolitan Strategic Plan establishes the complete map of industrial estates in the AMB region, and highlights what it considers strategic projects. The central area contains the 22@ area, Glòries and La Sagrera in Barcelona; Plaça d'Europa and the Biopol in L'Hospitalet de Llobregat; the Joan Gamper Sports City in Sant Joan Despí; the El Sot development area in Sant Adrià de Besòs; Ripollet Park in El Vallès; Parc de l'Alba in Cerdanyola del Vallès, and Volpelleres and Sant Joan in Sant Cugat del Vallès. Finally, it includes the Llobregat sector, which includes larger areas around the river delta: the Els Joncs area in Gavà, Can Alemany in Viladecans, the airport city and Prat Nord in El Prat de Llobregat, the Seat area in the Zona Franca and the Logistics Activity Zone next to the mouth of the river.

Són els casos de la Vila Olímpica o la Vall d'Hebron, difícils de considerar com a àrees centrals en si, per raó de la seva gran dimensió i també per la naturalesa dels seus materials dominants (habitatge o grans equipaments).

En altres casos, els projectes són respostes insuficients a situacions urbanes complexes d'origen, com són el projecte del carrer de Tarragona (dificultat de resoldre la continuïtat entre l'Eixample i el barri de Sants) o la plaça de Cerdà (pendent segurament d'un revulsiu al passeig de la Zona Franca). Sigui com sigui, el desenvolupament de tots aquests àmbits ha contribuït de ben segur a dotar els barris contigus amb nous serveis.

Les àrees de nova centralitat van aconseguir situar en l'imaginari dels ciutadans uns àmbits considerats perifèrics, reconvertits més en referències i àmbits de serveis que no pas pròpiament en centres en el sentit més tradicional. El PDU pot fer ara el mateix a escala de la ciutat metropolitana amb algunes similituds i diferències:

- També recuperant i reciclant territoris.
- També donant continuïtats a alguns dels teixits discontinus.
- Més pendent, però, dels nodes del transport públic.
- Més sensible als paradigmes contemporanis com ara l'ecologia o la mobilitat soft.
- Amb més equipaments per integrar més que no pas per proposar.
- Més confiat en les noves activitats productives i de creació: els ecosistemes innovadors urbans.

1.2.2 CENTRALITATS AL PLANEJAMENT DIRECTIU CONTEMPORANI

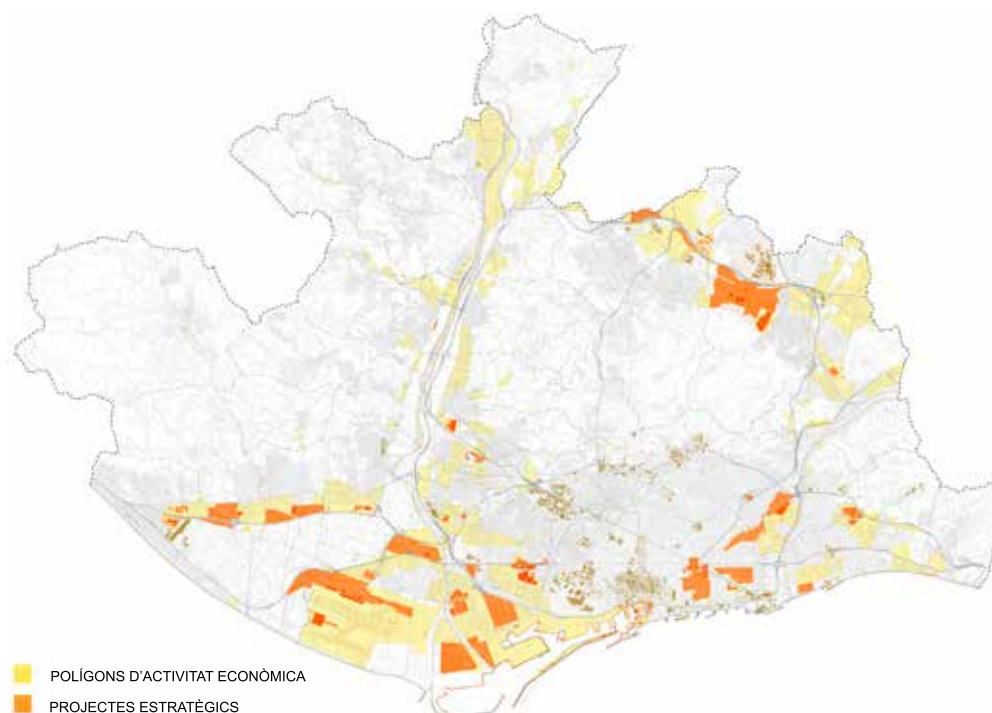
PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ (PEM), 2016

El Pla estratègic metropolità estableix el mapa complet dels polígons d'activitat econòmica del territori de l'AMB i hi destaca els que considera projectes estratègics. A l'espai central trobem l'àmbit 22@, les Glòries i la Sagrera a Barcelona; la plaça d'Europa i el Biopol a

Projectes del Pla estratègic metropolità
Font: AMB_Crosas, 2016.

Proyectos del PEM

PEM projects



REM (REFLEXIÓN ESTRATÉGICA METROPOLITANA), 2015

Este documento de planeamiento estratégico establece distintos criterios sobre la ordenación territorial, en los que se coincide en el «carácter policéntrico de la metrópolis Barcelona». Su prioridad número 14 se anuncia como «innovación en estrategias territoriales». En este apartado se indican un total de 27 áreas estratégicas, consideradas ámbitos territoriales clave, donde es importante coordinar las decisiones de planeamiento. Estos ámbitos mantienen una clara relación con las infraestructuras e incluyen polígonos de actividad económica, centros comerciales y grandes equipamientos, y, por tanto, mantienen una gran coincidencia con los ámbitos de discusión de la mesa temática. Constituyen ámbitos en proceso de transformación o con un planeamiento en estudio.

El plano es prácticamente coincidente con el anterior, y se añaden algunos sectores como: Baricentro, Universitat Autònoma de Bellaterra, Nudo del Papiol, Distrito Cultural L'H y Litoral Morrot.

REM (STRATEGIC METROPOLITAN REFLECTION), 2015

This strategic planning document establishes various criteria for territorial planning, which all mention the 'polycentric nature of the Barcelona metropolis.' Its priority number 14 is 'innovation in territorial strategies.' This section lists a total of 27 strategic areas, which it describes as crucial geographical areas, where it is important to coordinate planning decisions. These areas are clearly related to infrastructures and include industrial estates, shopping centres and large facilities and are therefore the same as the subjects of the themed discussion. These are areas in the process of transformation or with a plan that is being studied.

The plan is virtually the same as the previous one, with the addition of some sectors such as: Baricentro, Universitat Autònoma de Bellaterra, Nus del Papiol, Districte Cultural L'H and Litoral Morrot.

l'Hospitalet de Llobregat; la Ciutat Esportiva Joan Gamper a Sant Joan Despí; el polígon El Sot a Sant Adrià de Besòs; Ripollet Park al Vallès; el Parc de l'Alba a Cerdanyola del Vallès, i Volpelleres i Sant Joan a Sant Cugat del Vallès. Finalment, al sector Llobregat és on destaquen els àmbits més grans, entorn de l'espai del delta: el pla dels Joncs a Gavà, Can Alemany a Viladecans, la ciutat aeroportuària i el Prat Nord al Prat de Llobregat, l'àmbit Seat a la Zona Franca i la ZAL al costat de la desembocadura del riu.

REM (REFLEXIÓ ESTRATÈGICA METROPOLITANA), 2015

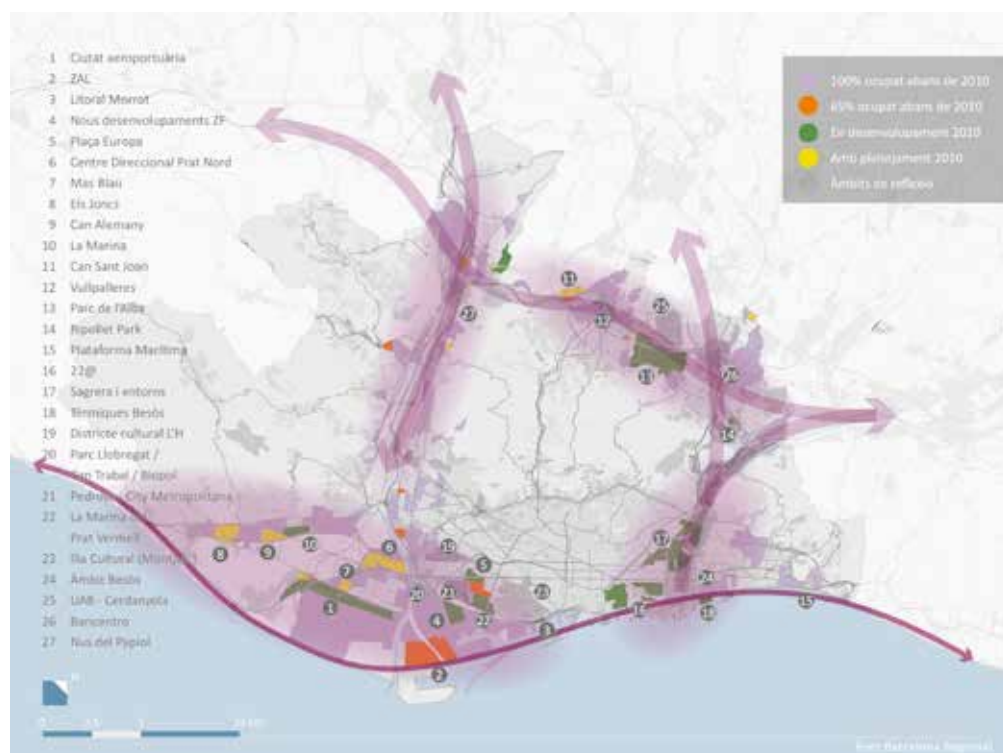
Aquest document de planejament estratègic estableix diversos criteris sobre l'ordenació territorial, en els quals es coincideix en el «caràcter policèntric de la metròpolis Barcelona». La seva prioritat número 14 s'anuncia com a «innovació en estratègies territorials». En aquest apartat s'indiquen un total de 27 àrees estratègiques, considerades àmbits territorials clau, on és important que es coordinin les decisions de planejament. Aquests àmbits tenen una clara relació amb les infraestructures i inclouen polígons d'activitat econòmica, centres comercials i grans equipaments, i, per tant, són molt coincidents amb els àmbits de discussió de la taula temàtica. Són àmbits en procés de transformació o amb un planejament en estudi.

El plànol és pràcticament coincident amb l'anterior, i s'afegeixen alguns sectors com ara: Baricentro, Universitat Autònoma de Bellaterra, Nus del Papiol, Districte Cultural L'H i Litoral Morrot.

Àrees estratègiques de la REM
Font: AMB i Barcelona Regional,
2015.

Àrees estratègiques de la REM

REM strategic areas



PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA (PTMB), 2010

El PTMB es un documento de referencia que trata específicamente el tema de las centralidades sobre el territorio del AMB. El plan establece criterios generales sobre el crecimiento de los núcleos urbanos y de él nos interesa específicamente la definición que hace de una serie de ámbitos:

A: áreas de transformación urbana de interés metropolitano (ATUIM)

B: áreas de extensión urbana de interés metropolitano (AEUIM)

C: áreas de especialización industrial por transformar (AEIT)

BARCELONA METROPOLITAN PLAN (PTMB) (2010)

The Barcelona Metropolitan Plan (PTMB) is a reference document that specifically addresses the issue of centralities in the territory of the AMB. The plan establishes general criteria on the growth of urban centres, and is of interest specifically because of its definition of a number of areas:

A: urban transformation areas of metropolitan interest (ATUIM)

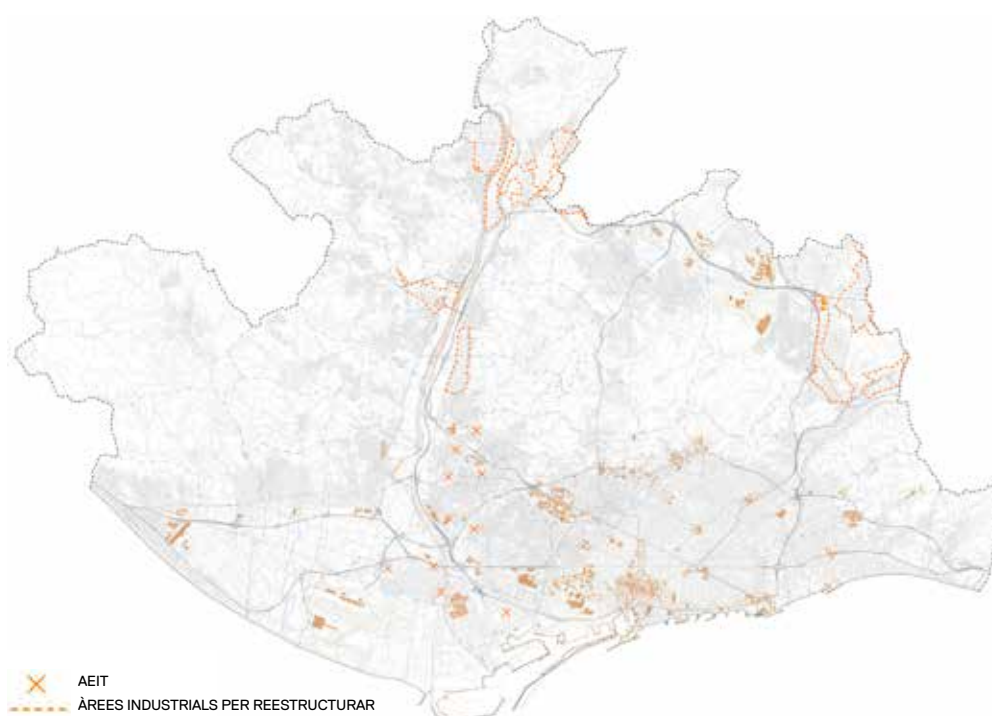
B: urban extension areas of metropolitan interest (AEUIM)

C: industrial specialisation areas for transformation (AEIT)

AEIT. Àrees d'especialització industrial per transformar
Font: AMB_Crosas, 2016.

Areas de especialización industrial por transformar

Industrial specialisation areas of transformation



PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB), 2010

El PTMB és un document de referència que tracta específicament el tema de les centralitats sobre el territori de l'AMB. El pla estableix criteris generals sobre el creixement dels nuclis urbans i ens interessa específicament la definició que fa d'una sèrie d'àmbits:

A: àrees de transformació urbana d'interès metropolità (ATUIM)

B: àrees d'extensió urbana d'interès metropolità (AEUIM)

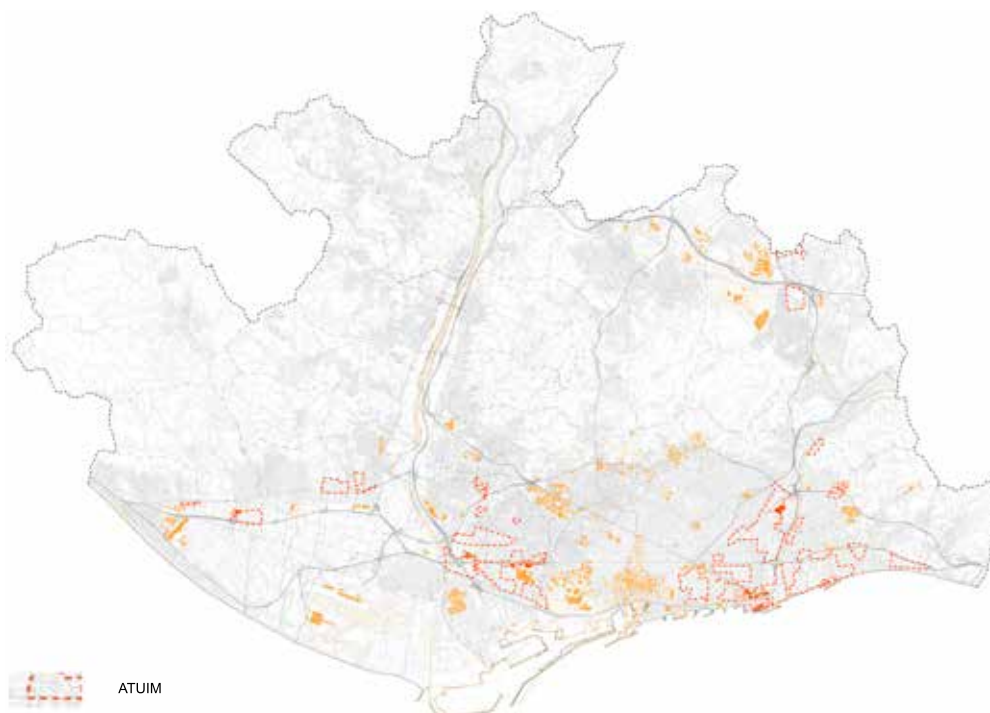
C: àrees d'especialització industrial per transformar (AEIT)

ATUIM. Àrees de transformació urbana d'interès metropolità

Font: AMB_Crosas, 2016.

Àrees de transformació urbana de interès metropolità

Urban transformation areas of metropolitan interest



AEUIM. Àrees d'extensió urbana d'interès metropolità

Font: AMB_Crosas, 2016.

Àrees d'extensió urbana de interès metropolità

Urban extensions areas of metropolitan interest



De entre estos ámbitos, nos interesa particularmente la definición de las categorías A y C, donde se incluyen muchos de los ámbitos antes mencionados y se amplía aún más la selección, principalmente en el corredor del Llobregat.

Como se ha comentado, el PTMB establece un conjunto de nuevas propuestas de transporte ambiciosas. Se definen nuevas líneas y nuevas estaciones. Desde el punto de vista de las centralidades, este deviene un tema capital, cuando el PTMB también considera la necesidad de vincular los nuevos centros del territorio con el transporte público. El PTMB establece como nuevos centros los puntos siguientes:

The definition of categories A and C are of particular interest among these areas, as these include many of the areas mentioned above, and it further widens the scope of the selection made, mainly in the Llobregat corridor.

As mentioned above, the Barcelona Metropolitan Plan (PTMB) establishes a series of new ambitious proposals for transport. New lines and new stations are defined. From the point of view of centralities, this is a key issue, when the Barcelona Metropolitan Plan (PTMB) also includes the need to link the new centres in the territory to public transport. The Barcelona Metropolitan Plan (PTMB) establishes the following points as new centres:

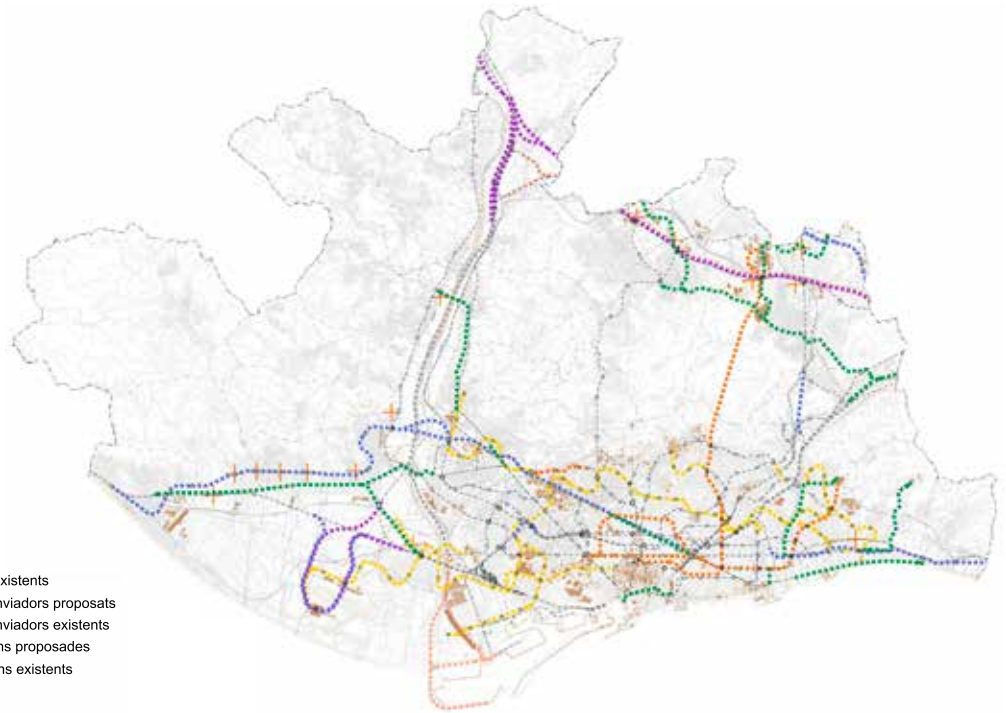
D'entre aquests àmbits, ens interessa particularment la definició de les categories A i C, on s'inclouen molts dels àmbits mencionats més amunt i s'eixampla encara més la selecció, principalment en el corredor del Llobregat.

Com s'ha comentat, el PTMB estableix un conjunt de noves propostes de transport ambicioses. Es defineixen unes noves línies i unes noves estacions. Des del punt de vista de les centralitats, aquest és un tema cabdal, quan el PTMB també considera la necessitat de vincular els nous centres del territori amb el transport públic.

PTMB. Xarxa d'infraestructures
 Font: AMB_Crosas, 2016.

PTMB. Red de infraestructuras

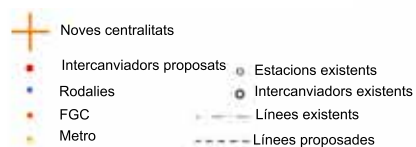
PTMB. Infraestructures network



PTMB. Nodes, estacions i centres
 Font: AMB_Crosas, 2016.

PTMB. Nodos, estaciones y centros

PTMB. Nodes, railway stations and centres



— Sobre una nueva línea Cornellà-Castelldefels, se establecen seis nuevos centros o nuevas estaciones al norte de la C-245, buscando un punto de accesibilidad máxima desde los núcleos urbanos de Sant Boi, Viladecans, Gavà y Castelldefels. Adicionalmente, se prevé una nueva estación sobre el ferrocarril en el sector de Els Joncs.

— En el espacio Llobregat destaca un nuevo nodo en Quatre Camins, otro en la Colònia Güell y la importante estación intermodal de El Prat. En el Vallès se proponen varios nuevos centros alrededor de la línea TAV y el ferrocarril Castellbisbal-Mollet, en una hipótesis muy clara de reforzar el corredor rodado de la B-30, con mayor intensidad en el corredor ferroviario paralelo.

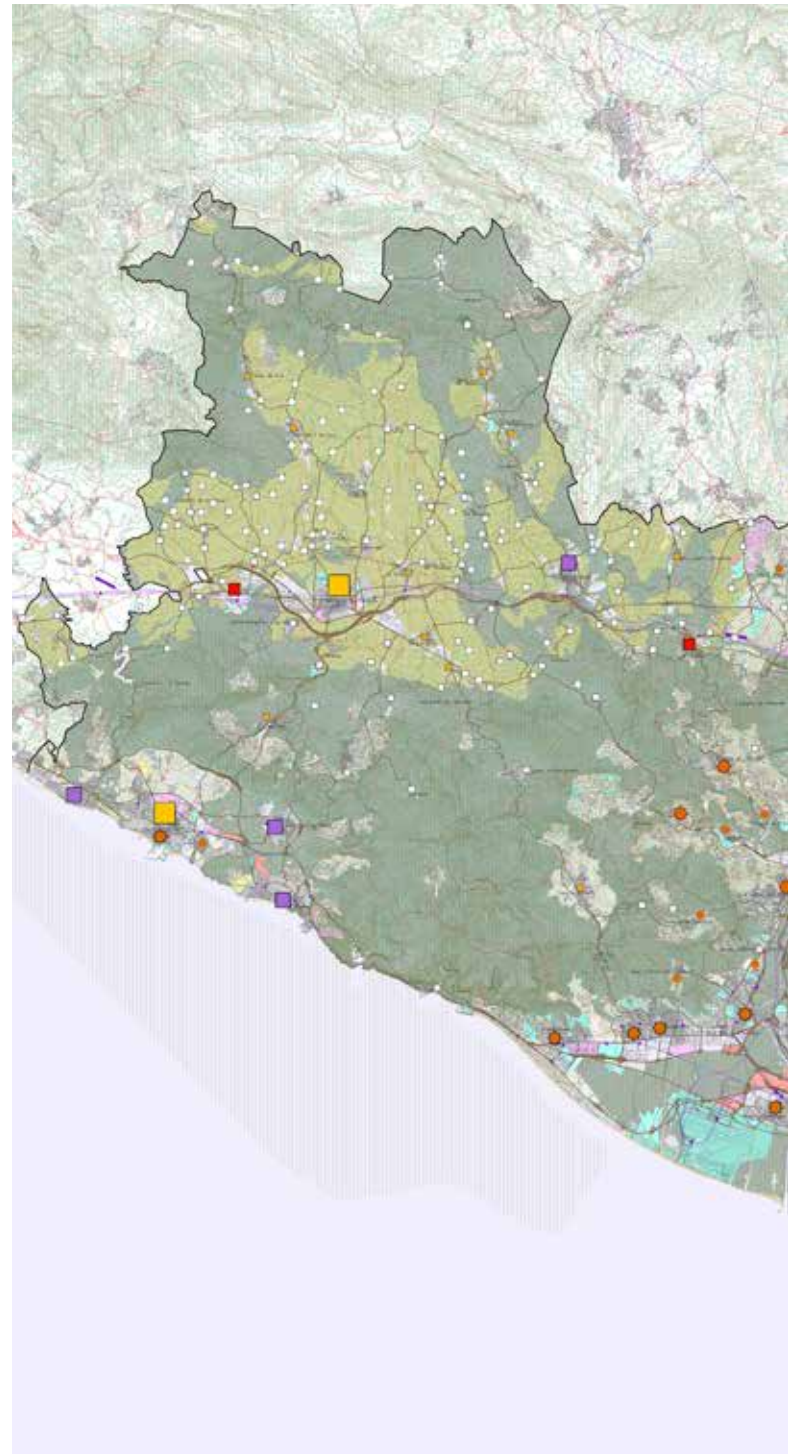
— Six new centres or new stations north of the C-245 are to be established on a new Cornellà-Castelldefels line, at a point of maximum accessibility from the towns of Sant Boi, Viladecans, Gavà and Castelldefels. A new railway station is also planned in the Joncs area.

— The Llobregat area includes a new node at Quatre Camins, one at Colonia Guell and an important intermodal station at El Prat. In El Vallès, several new centres are planned around the HST line and the Castellbisbal-Mollet railway, as part of a clear theory aimed at reinforcing the B-30 motorway traffic corridor, with more intensity in the parallel railway corridor.

PTMB. Estructura nodal del territori
Font: PTOPIET, 2010.

PTMB. Estructura nodal del territori

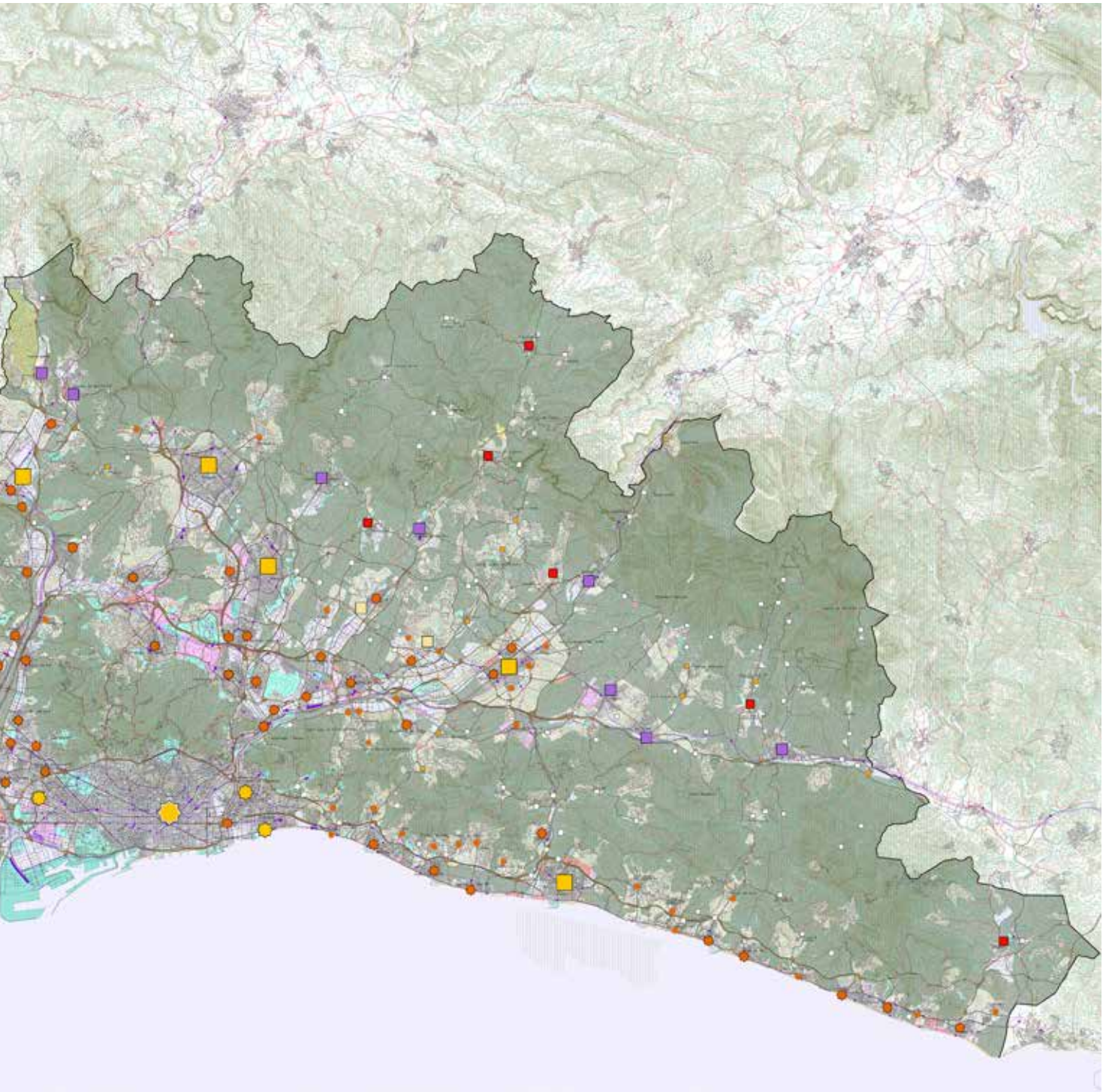
PTMB. Nodal structure



El PTMB estableix com a nous centres els punts següents:

— Sobre una nova línia Cornellà-Castelldefels, s'estableixen sis nous centres o noves estacions al nord de la C-245, buscant un punt d'accessibilitat màxim des dels nuclis urbans de Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Addicionalment, es preveu una nova estació sobre el ferrocarril al sector dels Joncs.

— A l'espai Llobregat destaca un nou node a Quatre Camins, un a la Colònia Güell i la important estació intermodal del Prat. Al Vallès es proposen diversos nous centres al voltant de la línia TAV i el ferrocarril Castellbisbal-Mollet, en una hipòtesi molt clara de reforçar el corredor rodat de la B-30, amb més intensitat en el corredor ferroviari paral·lel.



1.3 SÍNTESIS DE LAS PRESENTACIONES Y LOS DEBATES TEMÁTICOS

La mesa sobre centralidad e innovación se ha organizado en un total de diez sesiones temáticas, lideradas en cada caso y por norma general por uno de los miembros permanentes de la mesa o por un ponente externo invitado. La relación de sesiones es la siguiente:

0. Introducción. Objetivos y trabajo de base
1. Significación urbana
2. Equipamientos y espacios libres
3. Nodalidad. Movimiento y centralidad
4. Actividad económica y promoción
5. Innovación y creatividad
6. Experiencias locales revisited
7. El urbanismo de las redes y la apuesta del liderazgo del sector público
8. Panorama contemporáneo de proyectos de centralidad
9. Estrategias de reequilibrio y consolidación

Las actas de cada sesión –no contenidas en el presente documento– explican con detalle los argumentos aportados por cada uno de los ponentes y cuáles fueron las reflexiones de carácter más individual o colectivo que surgieron en relación con los temas expuestos.

La amplitud de los temas tratados y la propia diversidad disciplinaria de aproximaciones suponen, sin duda, una de las aportaciones más notables de la mesa. Como preámbulo de las directrices de planeamiento que se exponen en el segundo apartado, se ha considerado interesante elaborar un resumen de las principales contribuciones de cada sesión. Esa síntesis incorpora buena parte de los contenidos de las ponencias, con todo lo que la mesa aporta en relación con cada subtema. Asimismo, se valoran y se matizan algunos aspectos que se han considerado más controvertidos, cuyo detalle queda ampliado en las actas de cada sesión.

1.3.1 SIGNIFICACIÓN URBANA

LUGARES Y NO-LUGARES. CENTRALIDAD Y SIGNIFICACIÓN URBANA

Para entender el papel de la significación urbana en la centralidad resulta útil fijarse en la forma como las centralidades históricas actuaban como receptáculos idóneos para una vida colectiva intensa, reforzando el sentimiento de pertenencia de lugar y de comunidad. Las centralidades tradicionales de las ciudades históricas estaban constituidas por lugares: áreas significantes, creadoras de identidad y de vida colectiva. La centralidad y la consiguiente articulación de lugares representaban una expresión de permanencia de la sociedad.

Por contraste, y parafraseando a Marc Augé, la sociedad sobremoderna es productora de no-lugares. El incremento de los no-lugares puede relacionarse con una cierta pérdida de identidad y sociabilidad, un síntoma de cambio de los valores de la urbanidad tradicional. Un proceso que deviene espacio de discusión conceptual entre varios autores, donde se defiende la indiferencia o importancia que adquiere la creación de lugares para la sociedad contemporánea.

1.3 SUMMARY OF THE PRESENTATIONS AND THEMED DISCUSSIONS

The discussion on centrality and innovation was organised in ten themed sessions, led in each case and as a general rule by a permanent member of the board or an external guest speaker. The list of sessions is as follows:

0. Introduction. Objectives and basic work
1. Urban significance
2. Facilities and free spaces
3. Nodality. Movement and centrality
4. Economic activity and promotion
5. Innovation and creativity
6. Local experiences *revisited*
7. Urban planning in networks and the commitment to leadership by the public sector
8. The contemporary perspective for centrality projects
9. Strategies for rebalancing and consolidation

The minutes of each session, which are not included in this document, provided detailed explanations of the arguments made by each speaker, and the individual and collective thoughts that emerged regarding the topics discussed.

The breadth of the topics covered and the very diversity of disciplines in the approaches are undoubtedly the most outstanding contributions of the discussion. A summary of the main contributions of each session was considered appropriate as a preamble to the planning guidelines outlined in the second paragraph. This summary includes most of the contents of the presentations, with all the contributions made by the discussion on each subtopic. At the same time, some of the most controversial aspects are considered and clarified, and the details of these are listed in the minutes of each session.

1.3.1 URBAN SIGNIFICANCE

PLACES AND NON-PLACES. CENTRALITY AND URBAN SIGNIFICANCE

To understand the role of urban significance in centrality, it is useful to consider how historical centralities acted as the ideal recipients for an intense collective life, reinforcing the sense of belonging to a place and a community. Traditional centralities in historic cities were established in terms of places: significant areas, creators of identity and collective life. Centrality and the resulting structure of places was an expression of the permanence of society.

By contrast, to paraphrase Marc Augé, post-modern society is producing non-places. The rise of non-places can be related to a certain degree of loss of identity and sociability, symptomatic of the changing values of traditional urbanity. This process is a space for conceptual discussion between various parties, where the indifference or the importance of creating places for society is debated.

1.3 SÍNTESI DE LES PRESENTACIONS I ELS DEBATS TEMÀTICS

La taula sobre centralitat i innovació s'ha organitzat en un total de deu sessions temàtiques, liderades en cada cas i per norma general per un dels membres permanents de la taula o per un ponent extern convidat. La relació de sessions és la següent:

0. Introducció. Objectius i treball de base
1. Significació urbana
2. Equipaments i espais lliures
3. Nodalitat. Moviment i centralitat
4. Activitat econòmica i promoció
5. Innovació i creativitat
6. Experiències locals revisited
7. L'urbanisme de les xarxes i l'aposta del lideratge del sector públic
8. Panorama contemporani de projectes de centralitat
9. Estratègies de reequilibri i consolidació

Les actes de cada sessió –no contingudes en aquest document– expliquen amb detall els arguments aportats per cadascun dels ponents i quines van ser les reflexions de caràcter més individual o col·lectiu que van sorgir en relació amb els temes exposats.

L'amplitud dels temes tractats i la mateixa diversitat disciplinària d'aproximacions són, sens dubte, una de les aportacions més notables de la taula. Com a preàmbul de les directrius de planejament que s'exposen a l'apartat segon, s'ha considerat interessant fer un resum de les principals contribucions de cada sessió. Aquesta síntesi incorpora bona part dels continguts de les ponències, amb tot allò que la taula aporta amb relació a cada subtema. Alhora, es valoren i es matisen alguns aspectes que s'han considerat més controvertits, el detall dels quals queda ampliat a les actes de cada sessió.

1.3.1. SIGNIFICACIÓ URBANA

LLOCS I NO-LLOCS. CENTRALITAT I SIGNIFICACIÓ URBANA

Per entendre el paper de la significació urbana en la centralitat és útil fixar-se en la manera com les centralitats històriques actuaven com a receptables idonis per a una vida col·lectiva intensa, reforçant el sentiment de pertinença de lloc i de comunitat. Les centralitats tradicionals de les ciutats històriques estaven constituïdes per llocs: àrees significants, creadores d'identitat i de vida col·lectiva. La centralitat i la consegüent articulació de llocs representava una expressió de permanència de la societat.

Per contrast, i parafrasejant Marc Augé, la societat sobremoderna és productora de no-llocs. L'increment dels no-llocs es pot relacionar amb una certa pèrdua d'identitat i sociabilitat, un símptoma de canvi dels valors de la urbanitat tradicional. Un procés que és espai de discussió conceptual entre diversos autors, on es defensa la indiferència o la importància que té la creació de llocs per a la societat contemporània.

Fa poc s'ha dit que el desarrelament, la hipermobilitat i el caràcter *líquid* de la societat han posat en dubte els valors de la identitat i la sociabilitat associats als llocs centrals, en part per l'apogeu de les formes de relació digital. Avui, però, relativitzem els suposats canvis

Hace poco se ha afirmado que el desarraigo, la hipermovilidad y el carácter líquido de la sociedad han puesto en duda los valores de la identidad y la sociabilidad asociados a los lugares centrales, debido en parte a las formas de relación digital. Hoy en día, sin embargo, relativizamos los supuestos cambios radicales que debían relegar los espacios físicos de la sociabilidad y, por lo tanto, no albergamos dudas sobre la conveniencia y la necesidad de estos lugares en la ciudad contemporánea.

En relación con los centros del área metropolitana de Barcelona, se constata la importancia de su estructura mosaico, que combina la ciudad central y las ciudades de menor tamaño, como una metrópolis discontinua que combina a su vez espacios más urbanos y más centrales con otros más naturales. Se evidencian las centralidades maduras en relación con los núcleos históricos y algunas nuevas centralidades respecto a los crecimientos más recientes. En medio, destacan los espacios de intersticio, que constituyen tierras de nadie y ostentan la condición de espacios en barbecho para necesidades futuras.

Como sea, muchos sectores no centrales de nuestra metrópolis acusan una carencia patente de espacios llenos de significado colectivo. De existir, se evitarían diariamente muchos movimientos pendulares centro-periferia.

Los factores generadores de las centralidades tradicionales y que convendría incorporar a estos sectores sin centros son: densidad residencial, mezcla de usos con importancia del comercio, alta accesibilidad, equipamientos socialmente activos, espacios libres constructores de identidad, identificables y formalizados (susceptibles de una percepción clara por los elementos que conforman el lugar).

Más allá de esos lugares centrales prototípicos, la diversidad de centralidades metropolitanas y su jerarquía permiten la existencia de muchos otros tipos de centros, como, por ejemplo, la plataforma del Fòrum. Esa zona presenta una naturaleza radicalmente distinta a las centralidades históricas y, por mérito de su gran extensión, hoy en día resulta imprescindible para acoger eventos multitudinarios. O, en el otro extremo, sería conveniente mencionar las microcentralidades, tan importantes en la ciudad como contenedoras de una concentración social mínima, a veces en el espacio de las propias aceras.

La significación urbana constituye, en resumen, una necesidad psicológica para los ciudadanos, por la necesidad antropológica de reconocer referencias en su entorno, de construirse un imaginario. En este sentido, los centros de naturaleza y jerarquía diversas devienen un elemento obligado para una confortabilidad ciudadana mayor, sin tener por qué magnificar siempre la identidad de los lugares.

Dado que la metrópolis está compuesta por muchas sociabilidades diferentes, es preciso dotarla de centros también muy diversos a través de proyectos de calidad que puedan hacerlos memorables y se conviertan en una referencia para grupos de ciudadanos diferentes.

Una posible tesis conclusiva entendería, pues, la centralidad como una condición imprescindible en la metrópolis, basándose en la necesidad de crear espacios de sociabilidad intensa, de acuerdo con las siguientes relaciones:

A. La interacción social y funcional propiciada por los centros representa una necesidad psicológica individual y una necesidad colectiva de la sociedad.

B. La interacción social y funcional constituye el motor del progreso

It has recently been argued that a lack of roots, hypermobility and the liquid nature of society have called the values of identity and sociability associated with central places into question, partly because of the rise of digital forms of relationship. However, today we play down the importance of the supposed radical changes that were supposed to diminish physical spaces for sociability, and as such we have no doubts about the advisability or need for these places in the contemporary city.

The mosaic structure of the centres in the Barcelona metropolitan area is clearly important, as it combines the central city and smaller cities, like a discontinuous metropolis that in turn combines more urban and central spaces with other more natural areas. Mature centralities are highlighted in comparison to historical centres, as well as some new centralities compared to more recent growth. In between are interstitial spaces which are *no man's land* and which are *fallow* areas for future needs.

Whatever the case, many non-central areas in our cities clearly lack meaningful collective spaces. If they existed, many daily movements between the centre and the periphery and back would be avoided.

The factors generating traditional centralities that should be incorporated into these sectors without centres are: residential density, mixed uses with important commerce, high accessibility, socially active facilities, free spaces that construct identity, which are identifiable and formalised (that can be clearly perceived due to the elements constituting the place).

Apart from these prototypical central places, the diversity of metropolitan centralities and their hierarchy enable many other types of centre to exist, such as the Forum platform. This area is radically different from the historical centralities, and it is today essential for hosting major events because of its large size. At the other extreme, there are microcentralities, which are of crucial importance to the city as containers of a minimum level of social concentration, sometimes on pavements.

In short, urban significance is a psychological need for citizens, due to the anthropological need to recognise reference points in their environment, and to construct an imagination for themselves. In this respect, centres of various types and levels are a key factor for increasing citizens' comfort, without this necessarily always requiring the identity of places to be magnified.

As the metropolis is composed of many different sociabilities, it must be given centres that are also very diverse, by means of high quality projects that can make them memorable and make them a reference point for different groups of citizens.

A possible concluding thesis would therefore consider centrality as a prerequisite in the metropolis, based on the need to create spaces of intense sociability, in accordance with the following relationships:

- A. The social and functional interaction fostered by centres is an individual psychological and a collective social need.
- B. Social and functional interaction is the driving force behind social progress, creativity, technological innovation and economic development.
- C. Centralities are therefore robust arguments for metropolitan cohesion.

HERITAGE AS URBAN SIGNIFICANCE

It is important to consider centrality is as an evolutionary phenomenon, as something that is alive and dynamic. Centres are layers superimposed on each other over time. The cultural and historical dimension gives centres greater cultural and intellectual importance.

radicals que havien de relegar els espais físics de la sociabilitat i, per tant, no tenim dubtes sobre la conveniència i la necessitat d'aquests llocs a la ciutat contemporània.

Amb relació als centres de l'àrea metropolitana de Barcelona, es constata la importància de la seva estructura mosaic, que combina la ciutat central i les ciutats més petites, com una metròpolis discontinua que combina al seu torn espais més urbans i més centrals amb d'altres de més naturals. S'evidencien les centralitats madures amb relació als nuclis històrics i algunes noves centralitats respecte als creixements més recents. Entremig destaquen els espais d'interstici, que són *terres de ningú* i que tenen la condició d'*espais en guaret* per a necessitats futures.

Com sigui, molts sectors no centrals de la nostra metròpolis tenen una mancança palesa d'espais plens de significat col·lectiu. Si existissin, s'evitarien diàriament molts moviments pendulars centre-perifèria.

Els factors generadors de les centralitats tradicionals i que convindria incorporar a aquests sectors sense centres són: densitat residencial, barreja d'usos amb importància del comerç, alta accessibilitat, equipaments socialment actius, espais lliures constructors d'identitat, identificables i formalitzats (susceptibles d'una percepció clara pels elements que conformen el lloc).

Més enllà d'aquests llocs centrals prototípics, la diversitat de centralitats metropolitanes i la seva jerarquia permeten l'existència de molts altres tipus de centres, com, per exemple, la plataforma del Fòrum. Aquesta zona té una naturalesa radicalment diferent de les centralitats històriques i, per mèrit de la seva gran extensió, avui és imprescindible per acollir esdeveniments multitudinaris. O a l'altre extrem, convindria esmentar les microcentralitats, tan importants a la ciutat com a contenidores d'una concentració social mínima, de vegades en l'espai de les mateixes voreres.

La significació urbana és, en resum, una necessitat psicològica per als ciutadans, per la necessitat antropològica de reconèixer referències en el seu entorn, de construir-se un imaginari. En aquest sentit, els centres de naturalesa i jerarquia diverses són un element necessari per a una confortabilitat ciutadana més gran, sense que per això calgui magnificar sempre la identitat dels llocs.

Atès que la metròpolis està composta de moltes sociabilitats diferents, necessitem dotar-la amb centres també molt diversos per mitjà de projectes de qualitat que puguin fer-los *memorables* i esdevinguin una referència per a grups de ciutadans diferents.

Una possible tesi conclusiva entendria, doncs, la centralitat com una condició imprescindible en la metròpolis, sobre la base de la necessitat de crear espais de sociabilitat intensa, d'acord amb les relacions següents:

- A. La interacció social i funcional propiciada pels centres és una necessitat psicològica individual i una necessitat col·lectiva de la societat.
- B. La interacció social i funcional és el motor del progrés social, la creativitat, la innovació tecnològica i el desenvolupament econòmic.
- C. Les centralitats són així arguments sòlids de cohesió metropolitana.

EL PATRIMONI COM A SIGNIFICACIÓ URBANA

És important observar les centralitats com un fenomen evolutiu, com un element viu i dinàmic. Els centres són una superposició de capes en el temps. La dimensió cultural histò-

social, la creatividad, la innovación tecnológica y el desarrollo económico.

C. Las centralidades son así argumentos sólidos de cohesión metropolitana.

EL PATRIMONIO COMO SIGNIFICACIÓN URBANA

Es importante observar las centralidades como un fenómeno evolutivo, como un elemento vivo y dinámico. Los centros constituyen una superposición de capas en el tiempo. La dimensión cultural histórica otorga mayor grueso cultural e intelectual a los centros propiamente dichos. Es importante, pues, que el planeamiento no obvие la lectura cultural de los espacios, por razón del enorme potencial que tienen.

En este sentido, la mirada a las vías metropolitanas del ámbito del AMB, construidas desde el siglo xix, permite relacionar el patrimonio local –arquitectónico y urbanístico– con una significación de escala metropolitana y puede convertirse en un elemento fértil para la reflexión prospectiva sobre las centralidades metropolitanas (F. Magrinyà, T. Navas, G. Clavera, Reconeixement patrimonial de les vies metropolitanes del territori de l'AMB).

Por un lado, se considera que en la definición de las áreas de centralidad, sobre todo a escala local, se podría prestar más atención a los elementos patrimoniales que conservan los núcleos antiguos: el patrimonio es un activo material ligado a la memoria colectiva. Sin embargo, se tiene igualmente en cuenta que las referencias colectivas contemporáneas no tienen por qué estar vinculadas a la historia ni a la memoria del lugar, por la gran diversidad de la población y, por tanto, porque el valor de referencia colectiva se puede encontrar a menudo en otros espacios cotidianos más banales relacionados con los servicios y el comercio (una tienda o una peluquería pueden acabar siendo una referencia para una comunidad).

En términos generales, sin embargo, se celebra que la valorización del patrimonio material, social y simbólico constituye una tendencia contemporánea que ha conducido a un cambio de mentalidad mayoritaria. Con ello, no hay duda de que los procesos de transformación urbana deben considerar el gran potencial que atesoran los elementos patrimoniales y, en este sentido, deben rehuir de la simple identificación patrimonio-musealización-elitismo y enfatizar, en cambio, sus valores como activo social.

De hecho, el patrimonio está convirtiéndose en un elemento en la base de ciertos movimientos comunitarios y locales, eficaz para el fortalecimiento de ciertas identidades locales. En la discusión metropolitana, queda pendiente comprobar si determinados elementos patrimoniales pueden lograr tener, además de una significación local (masía, fábrica, etc.), una verdadera consideración metropolitana.

It is therefore important that planning also include a cultural reading of spaces, because of their enormous potential.

In this regard, the perspective of the metropolitan roads in the AMB area, which have been constructed since the nineteenth century, enables local architectural and urbanistic heritage to be related to significance on a metropolitan scale which may become a fertile element for a prospective reflection on metropolitan centralities (F. Magrinyà, T. Navas, G. Clavera, *Reconeixement patrimonial de les vies metropolitanes del territori de l'AMB* [Recognition of the heritage value of metropolitan roads in the AMB area]).

When defining areas of centrality, especially at a local level, more emphasis could be given to the heritage assets preserved in old centres: heritage is a tangible asset linked to the collective memory. However, it is also true that collective contemporary reference points are not necessarily linked to the history or memory of a place, due to the great diversity of the population, and therefore because the value of collective reference often lies in other more banal areas related to services and commerce (a shop or a hairdresser's that can become a reference point for a community).

However, in general terms, the recovery of the value of material, social and symbolic heritage is a contemporary trend that has led to a change in most people's mentality, and is something to be encouraged. As a result, there is no doubt that urban transformation processes must take into account the vast potential of heritage assets, and they should avoid heritage simply becoming identified with museumisation and elitism, and instead emphasise the values of heritage as a social asset.

Indeed, heritage is becoming an element at the cornerstone of some community and local movements, which is effective in the reinforcement of some local identities. In the metropolitan discussion, it remains to be seen whether some heritage items can achieve genuine metropolitan status as well as a local significance (the farmhouse, the factory, etc.).



rica dona més gruix cultural i intel·lectual als centres pròpiament dits. És important, doncs, que el planejament no obviï la lectura cultural dels espais, per raó de l'enorme potencial que tenen.

En aquest sentit, la mirada a les vies metropolitanes de l'àmbit de l'AMB, construïdes des del segle XIX, permet relacionar el patrimoni local –arquitectònic i urbanístic– amb una significació d'escala metropolitana i poden esdevenir un element fèrtil per a la reflexió prospectiva sobre les centralitats metropolitanes (F. Magrinyà, T. Navas, G. Clavera, *Reconeixement patrimonial de les vies metropolitanes del territori de l'AMB*).

D'una banda, es considera que en la definició de les àrees de centralitat, sobretot a escala local, es podria posar més atenció sobre els elements patrimonials que conserven els nuclis antics: el patrimoni és un actiu material lligat a la memòria col·lectiva. No obstant això, es té igualment present que les referències col·lectives contemporànies no estan necessàriament vinculades a la història ni a la memòria del lloc, per la gran diversitat de la població i, per tant, perquè el valor de referència col·lectiva es pot trobar sovint en altres espais quotidians més banals relacionats amb els serveis i el comerç (una botiga o una perruqueria poden acabar essent una referència per a una comunitat).

En termes generals, però, se celebra que la valorització del patrimoni material, social i simbòlic és una tendència contemporània que ha portat a un canvi de mentalitat majoritària. Amb això, no hi ha dubte que els processos de transformació urbana han de considerar el gran potencial que tenen els elements patrimonials i, en aquest sentit, han de defugir la simple identificació patrimoni-museïtzació-elitisme i emfasitzar, en canvi, els seus valors com a actiu social.

De fet, el patrimoni està esdevenint un element a la base de certs moviments comunitaris i locals, eficaç per al reforç de certes identitats locals. En la discussió metropolitana, resta pendent veure si elements patrimonials determinats poden aconseguir tenir, a més d'una significació local (la masia, la fàbrica, etc.), una veritable consideració metropolitana.

Significació. Referències
a l'imaginari urbà
Font: P. Audet, 2012;
J.M. Solé, 2015.

Significación. Referencias al imaginario
urbano

Significance. References to urban
imaginary



1.3.2 EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES

ESPACIOS LIBRES

La centralidad del espacio público puede entenderse en relación con algunos elementos específicos –plaza, parque, jardines, etc.–, pero también como un sistema continuo de piezas interconectadas. Las tramas verdes constituyen elementos cada vez más importantes en nuestra sociedad, de acuerdo con los hábitos contemporáneos (ocio y deporte), ya no solo como corredores ecológicos, sino también como recorridos que adquieren valor de centralidad.

En la ciudad tradicional, tanto como en la contemporánea, la relación entre los espacios públicos y los equipamientos resulta indisoluble. Los espacios libres son en ocasiones espacios servidores que albergan actividades (estaciones, mercados, etc.); en otros, forman parte de la representatividad de las sedes institucionales que los presiden (ayuntamientos, iglesias, etc.).

Se detectan oportunidades de intervención sobre muchos de los espacios libres asociados a los distintos tipos de centralidades metropolitanas (inventario). En torno a los centros comerciales, por ejemplo, se dan las condiciones adecuadas para implantar proyectos de espacio público que recalifiquen estas áreas, con casos como el Alcampo de Sant Boi de Llobregat, Barnasud en Gavà, Splau o El Corte Inglés en Cornellà de Llobregat y la Ciutat del Bàsquet en Badalona, entre otros.

Para el caso de otras centralidades situadas en ámbitos colindantes con los espacios naturales (Can Ruti, por ejemplo), el espacio público vinculado a las dotaciones cuenta con el potencial de ser un elemento de conexión y transición entre la ciudad y el espacio abierto. Se pueden configurar como puntos de centralidad en su condición de acceso o puerta al sistema de grandes parques geográficos: en los parques fluviales, en las Portes de Collserola, en las sierras de Marina y Garraf, en el parque agrario y en sus conectores transversales.

Otros espacios de límite como las playas pueden ser más intensos en algunas ocasiones (Badalona), pero en cambio en otros sería positivo que mantuvieran su carácter más natural (Viladecans o El Prat de Llobregat).

Con algunos de estos ejemplos se destaca una cierta contradicción entre la idea de intensidad-centralidad urbana y el proyecto de los parques, como, por ejemplo, en los parques lineales urbanos. El corredor de La Sagrera, por ejemplo, nos lleva a cuestionar si la continuidad longitudinal del parque, ecológica y paisajística, puede llegar a producir un efecto barrera en el sentido transversal, bloqueando una relación imprescindible entre las tramas situadas a ambos lados.

Con todo, se sostiene que el buen proyecto de espacio público puede arrojar una respuesta a este tipo de controversias y trabajar a favor de la centralidad: conectar la escala local y territorial, buscar distintas formas y modalidades de acceso, ser permeable a un entorno cercano, diseñar una continuidad y una secuencia programática de espacios, crear tensiones con la ciudad que la rodea y, finalmente, ser atractivo por los valores de los propios elementos paisajísticos y patrimoniales.

Algunas oportunidades en relación con la centralidad y el espacio público pueden encontrarse en los espacios de intersticio, aunque sean lugares difíciles y fragmentados en los límites municipales, con frecuencia maltratados por las infraestructuras. Precisamente, la transformación de algunas infraestructuras existentes en espacios más cualificados puede conducir a otro tipo de centralidad lineal

1.3.2 FACILITIES AND FREE SPACES

FREE SPACES

The centrality of the public space can be understood in terms of a relationship with some specific features—squares, parks, gardens—but also as a continuous system of interconnected parts. Green areas are increasingly important in our society, because of contemporary habits (sport and leisure), as both ecological corridors and as paths that become items of centrality.

The relationship between public spaces and facilities is inseparable in both the traditional and the contemporary city. Free spaces are sometimes *server areas* containing activities (stations, markets, etc.); in other cases, they partially represent the institutions within them (municipal councils, churches, etc.).

There are opportunities for intervention in many free spaces associated with different types of metropolitan centralities (inventory). For example, the right conditions for carrying out projects in public spaces which reclassify these areas can be found around shopping centres, including cases such as the Alcampo supermarket in Sant Boi de Llobregat, Barnasud in Gavà, Splau and El Corte Inglés stores in Cornellà de Llobregat, and the Ciutat del Bàsquet area in Badalona, among others.

In the cases of other centralities located in areas bordering natural spaces (e.g. Can Ruti), the public space linked to facilities has the potential to become an element of connection and transition between the city and the open space. They can be established as points of centrality by virtue of being an entrance or gateway to the system of large geographic parks: to riverside parks, to the gateway to the Collserola park, the Marina and Garraf mountain ranges, agricultural land and its crossways links.

Other peripheral spaces such as beaches may become more intense at certain times (Badalona), but in others, maintaining their more natural character would be positive (Viladecans and El Prat de Llobregat).

Some of these examples highlight a certain degree of contradiction between the idea of urban intensity-centrality and the parks project, e.g. in linear urban parks. For example, the Sagrera corridor calls into question whether the longitudinal continuity of the park in terms of its ecology and landscape can create a barrier effect in the crossways direction, hindering a vital relationship between the areas located on each side.

However, there is a valid argument that a good project for the public space can provide a response to these controversies and work towards centrality: connecting the local and territorial scale, seeking various types and modalities of access, being permeable in an accessible environment, designing a programmatic continuity and sequence of spaces, creating tensions with the city that surrounds them, and finally, being attractive due to the values of their landscape and heritage items.

Some opportunities relating to centrality and the public space can be found in interstitial spaces, although they are in fragmented and difficult places on the city limits, which have often suffered from the effects of infrastructure. Indeed, the transformation of some existing infrastructures into areas with a better classification can lead to other types of linear centrality which are of interest for the metropolitan structure (e.g. the conversion of the N-340 road between Sant Feliu de Llobregat and Esplugues de Llobregat).

1.3.2. EQUIPAMENTS I ESPAIS LLIURES

ESPAIS LLIURES

La centralitat de l'espai públic es pot entendre amb relació a alguns elements específics –la plaça, el parc, els jardins, etc.–, però també com un sistema continu de peces interconnectades. Les trames verdes són elements cada vegada més importants en la nostra societat, d'acord amb els hàbits contemporanis (lleure i esport), ja no solament com a corredors ecològics, sinó també com a recorreguts que adquireixen valor de centralitat.

A la ciutat tradicional, tant com a la contemporània, la relació entre els espais públics i els equipaments és indissociable. Els espais lliures són de vegades espais servidors que contenen activitats (estacions, mercats, etc.); en d'altres, formen part de la representativitat de les seues institucionals que els presideixen (ajuntaments, esglésies, etc.).

Es detecten oportunitats d'intervenció sobre molts dels espais lliures associats als diferents tipus de centralitats metropolitanes (inventari). Al voltant dels centres comercials, per exemple, es donen les condicions adequades per implantar projectes d'espai públic que requalifiquin aquestes àrees, amb casos com ara l'Alcampo de Sant Boi de Llobregat, BarnaSud a Gavà, l'Splau o El Corte Inglés a Cornellà de Llobregat i la Ciutat del Bàsquet a Badalona, entre d'altres.

Per al cas d'altres centralitats situades en àmbits limítrofs amb els espais naturals (Can Ruti, per exemple), l'espai públic vinculat a les dotacions té el potencial de ser un element de connexió i transició entre la ciutat i l'espai obert. Es poden configurar com a punts de centralitat en la seua condició d'accés o porta al sistema de grans parcs geogràfics: als parcs fluvials, a les portes de Collserola, a les serralades de Marina i del Garraf, al parc agrari i als seus connectors transversals.

Uns altres espais de límit com les platges poden esdevenir més intensos en algunes ocasions (Badalona), però en canvi en d'altres fora bo que mantinguessin el seu caràcter més natural (Viladecans o el Prat de Llobregat).

Amb alguns d'aquests exemples es destaca una certa contradicció entre la idea d'intensitat-centralitat urbana i el projecte dels parcs, com, per exemple, en els parcs lineals urbans. El corredor de la Sagrera, per exemple, ens porta a qüestionar si la continuïtat longitudinal del parc, ecològica i paisatgística, pot arribar a produir un efecte barrera en el sentit transversal, bloquejant una relació imprescindible entre les trames situades a banda i banda.

Amb tot, se sosté que el bon projecte d'espai públic pot donar resposta a aquest tipus de controvèrsies i treballar a favor de la centralitat: connectar l'escala local i territorial, buscar formes i modalitats d'accés diverses, ser permeable en un entorn proper, dissenyar una continuïtat i una seqüència programàtica d'espais, crear tensions amb la ciutat que l'envolta i, finalment, ser atractiu pels valors dels elements paisatgístics i patrimonials propis.

Algunes oportunitats amb relació a la centralitat i l'espai públic es poden trobar en els espais d'interstici, malgrat que siguin llocs difícils i fragmentats en els límits municipals, maltractats sovint per les infraestructures. Precisament, la transformació d'algunes infraestructures existents en espais més qualificats pot conduir a un altre tipus de centralitat lineal interessant per a l'articulació metropolitana (per exemple, la reconversió de la N-340 entre Sant Feliu de Llobregat i Esplugues de Llobregat).

interesante para la articulación metropolitana (por ejemplo, la reconversión de la N-340 entre Sant Feliu de Llobregat y Esplugues de Llobregat).

EQUIPAMIENTOS URBANOS Y PLANES DIRECTORES DE EQUIPAMIENTOS

Los planes directores de equipamientos relacionan las necesidades dotacionales de los municipios con su bolsa de suelo disponible y las previsiones de capacidad inversora en el horizonte de una década. Promueven reforzar estructuras cívicas en las que los equipamientos actúen como motores en su vínculo estrecho con los espacios públicos.

En todos los casos, es fundamental la permeabilidad del equipamiento en relación con el espacio calle y, por tanto, el proyecto detallado de la planta baja de las dotaciones. De esa cuestión depende la capacidad de expandir los programas y las actividades, de vitalizar las calles y, en general, de difuminar los límites entre el espacio público y el equipamiento.

Con frecuencia, los equipamientos se relacionan más con la idea de ciudad amable, de servicio, de proximidad y cotidiano, que propiamente con la de centralidad. Sin embargo, para el caso de los equipamientos que dan una cobertura de escala superior, resulta importante mezclar la idea del equilibrio territorial con las posibilidades de reforzar el sentimiento de pertenencia por parte de los vecinos.

Si bien los equipamientos integrados o los complejos de equipamientos (combinatoria en un único edificio o en edificios contiguos de varios programas dotacionales) constituyen soluciones de éxito en ámbitos de alta densidad poblacional, pueden suponer una solución no conveniente cuando no se produce esta circunstancia. En cada contexto urbano es necesario considerar la pertenencia y los efectos de apostar por un único foco o dispersar los programas sobre un territorio más amplio.

Resulta especialmente interesante la experiencia de combinar en un mismo espacio un equipamiento metropolitano y uno local, buscando sinergias entre las dos lógicas de funcionamiento y los usuarios. El DHUB y la Biblioteca del Clot constituyen un ejemplo de cómo se puede aportar un valor añadido local a una intervención de escala metropolitana.

En general, se considera que en la actualidad se necesitan más programas, actividades y presupuestos que nuevas reservas de suelo para equipamientos. De hecho, existen experiencias recientes de reconsideración de los usos de los espacios de equipamiento (para situar la vivienda dotacional, por ejemplo) como síntoma de cierto excedente.

En esta misma línea, se observa la oportunidad y al mismo tiempo la necesidad de buscar fórmulas de mancomunar determinadas dotaciones entre municipios diferentes. Buscar este tipo de sinergias es una cuestión claramente alineada con las estrategias que debe promover el PDU.

URBAN FACILITIES AND MASTER PLANS FOR FACILITIES

Master plans for facilities relate the infrastructure needs of municipalities with their stock of available land, and the anticipated investment capacity over the next decade. They promote the reinforcement of civic structures, in which facilities act as the driving force in their close link with public spaces.

The permeability of facilities relating to the street as a space is essential in all cases, meaning that the plan for the ground floor of facilities must be carefully drafted. The ability to expand the programmes and activities, to revitalise the streets and in general, blur the boundaries between the public space and facilities depends on this issue.

Facilities are often more closely related to the idea of a *friendly city*, involving service, proximity and everyday life, rather than with centrality in the strictest sense. However, in the case of facilities that provide a higher level of coverage, it is important to combine the idea of territorial balance with the potential to enhance the residents' sense of belonging.

Although integrated facilities or complexes of facilities (a combination of various programmes in a single building or in adjacent buildings) are successful solutions in areas with a high population density, they may not be a useful solution in other circumstances. It is necessary to consider the relevance and impact of committing to a single focus or scattering the programmes over a wider area in each urban context.

The experience of combining a metropolitan facility and a local facility in a single space, seeking synergies between the two logics of operation and the users, is particularly interesting. The Design Museum of Barcelona and Clot library are an example of how added local value can be included in a project on a metropolitan scale.

In general, programmes, activities and budgets rather than new stocks of land for facilities are needed today. Indeed, recent experiences have involved a review of the use of spaces for facilities (for social housing, for example), as a symptom of a degree of surplus.



EQUIPAMENTS URBANS I PLANS DIRECTORS D'EQUIPAMENTS

Els plans directors d'equipaments relacionen les necessitats dotacionals dels municipis amb la seva borsa de sòl disponible i les previsions de capacitat inversora en l'horitzó d'una dècada. Promouen reforçar estructures cíviques en què els equipaments actüïn com a motors en el seu vincle estret amb els espais públics.

En tots els casos, és fonamental la permeabilitat de l'equipament amb relació a l'espai carrer i, per tant, el projecte acurat de la planta baixa de les dotacions. D'aquesta qüestió en depèn la capacitat d'expandir els programes i les activitats, de vitalitzar els carrers i, en general, de difuminar els límits entre l'espai públic i l'equipament.

Sovint, els equipaments es relacionen més amb la idea de *ciutat amable*, de servei, de proximitat i quotidianitat, que no pas pròpiament amb la de centralitat. Tanmateix, per al cas dels equipaments que donen una cobertura d'escala superior, sí que és important barrejar la idea de l'equilibri territorial amb les possibilitats de reforçar el sentiment de pertinença per part dels veïns.

Si bé els equipaments integrats o els complexos d'equipaments (combinatòria en un únic edifici o en edificis contigus de programes dotacionals diversos) són solucions d'èxit en àmbits d'alta densitat poblacional, poden ser una solució no convenient quan no es dona aquesta circumstància. En cada context urbà cal considerar la pertinença i els efectes d'apostar per un únic focus o dispersar els programes sobre un territori més ampli.

És especialment interessant l'experiència de combinar en un mateix espai un equipament metropolità i un de local, buscant sinergies entre les dues lògiques de funcionament i els usuaris. El DHUB i la biblioteca del Clot són un exemple de com es pot aportar un valor afegit local a una intervenció d'escala metropolitana.

En general, es considera que avui calen més programes, activitats i pressupostos que no pas noves reserves de sòl per a equipaments. De fet, hi ha experiències recents de reconsideració dels usos dels espais d'equipament (per situar-hi l'habitatge dotacional, per exemple) com un símptoma d'un cert excedent.

Els espais lliures. Centralitat de l'espai públic
Font: P. Rivero, 2002; R. Taal, 2011.

Los espacios libres. Centralidad del espacio público

Open spaces. Centrality of public space



Existe la necesidad de situar equipamientos de escala verdaderamente metropolitana fuera de la ciudad central, como factor capaz de construir una metrópolis real. Complementariamente, sería positivo explorar el interés de reescalar equipamientos de condición local, siempre y cuando se disponga de una accesibilidad adecuada.

1.3.3 NODALIDAD. MOVIMIENTO Y CENTRALIDAD

POLÍTICAS PÚBLICAS: TRANSPORTE PÚBLICO, TRANSPORTE PRIVADO

En coherencia con la apuesta por la movilidad del transporte público, resulta absolutamente necesario asociar las centralidades del futuro con su capacidad de conexión y acceso desde las redes del transporte público. Se trata, pues, de llevar a cabo una discusión sobre las futuras centralidades en relación con las estaciones existentes, pero también sobre las potenciales, en el marco de un urbanismo de las redes.

Sin embargo, la existencia aún hoy de sectores del territorio mal servidos por el transporte público, como las grandes áreas comerciales de la periferia, además de la inercia sobre la utilización del automóvil, nos obliga a revisar igualmente estos espacios con el propósito de discutir su mejora.

LAS CONDICIONES DE CENTRALIDAD DE LOS NODOS

Si las metrópolis contemporáneas no son tanto urbanidades continuas como nodos de la red, las proximidades de esos puntos constituyen principales espacios de intersección que concentran la máxima accesibilidad y que se conectan en distancias de minutos y no de kilómetros con los demás nodos metropolitanos. Las puertas de las grandes infraestructuras (estaciones y nudos de autopista) contienen en este sentido un gran potencial de concentración programática en su entorno.

Del análisis de la accesibilidad y la conectividad (K. Lynch, *The Image of the City*) de los lugares centrales con los ámbitos urbanos de la metrópolis Barcelona resultan unas familias de centralidades de rango metropolitano:

— Integradas (por ejemplo, estación de Sant Boi). Proximidad con el núcleo urbano, espacios representativos de un mundo local pero con máxima conectividad metropolitana.

— Ajenas de dos tipos. en ocasiones segregadas (por ejemplo, Baricentro). Cruce infraestructural estratégica, que sigue la lógica del shopping mall y el automóvil pero que en su caso cuenta con dos potenciales por explorar: un apeadero de tren oculto y el trazado tangente del Ripoll. En otros casos, son desplazadas (por ejemplo, Can Ruti) cuando se sitúan por razones más circunstanciales no en un espacio de cruce, sino en posición excéntrica respecto al centro de la ciudad.

— Ramificadas (por ejemplo, espacios dotacionales de la B-30: Hospital General de Catalunya, UAB, etc.). Se trata de espacios centrales semiaislados, emplazados no solo en relación con el trazado de la autopista del Vallès, sino servidos también por el transporte guiado. Incomprendiblemente, muchas dotaciones permanecen indiferentes al potencial de la accesibilidad en transporte público en esas áreas.

— Extendidas (por ejemplo, Vilamarina, Viladecans). Son casos en los que se pretende estirar los centros tradicionales hacia nuevos espacios de gran accesibilidad (C-32). Para el caso concreto, se trata de un espacio multifuncional, bien conectado con el automóvil y que lo puede estar igualmente a través del ferrocarril. Falta, sin embargo, coordinación y simultaneidad entre los accesos y los programas, que permitan mayor contigüidad.

In a similar vein, there is an opportunity and also a need to find ways to share some funding between different municipalities. The search for synergies of this type is an issue that is clearly aligned with the strategies that the PDU must promote.

There is a need to locate large-scale facilities that are genuinely metropolitan outside the city centre, as a factor capable of building a real metropolis. In addition, examining the interest in rescaling local facilities would be positive, provided there is appropriate accessibility.

1.3.3 NODALITY. MOVEMENT AND CENTRALITY

PUBLIC POLICIES: PUBLIC TRANSPORT, PRIVATE TRANSPORT

In keeping with the commitment to public transport mobility, it is essential to associate the centralities of the future with their capacity for connection and access from public transport networks. This therefore involves conducting a discussion about the centralities of the future in terms of the existing stations, as well as the potential stations, within the framework of the urban planning of the networks.

However, the existence even today of areas of the region that remain poorly served by public transport, such as the large shopping areas on the periphery, as well as the inertia in terms of car use, also means we have to reconsider these areas in order to think about how to improve them.

THE CONDITIONS OF CENTRALITY OF THE NODES

If contemporary metropolises are not continuous urban areas, but instead nodes in a network, the area around those points are the primary areas for intersection where the maximum accessibility is concentrated, and which link them with the other metropolitan nodes in distances measured in minutes rather than kilometres. In this respect, the gateways to major infrastructures (stations and motorway intersections) have a great potential for programmatic concentration in the surrounding area.

An analysis of accessibility and connectivity (K. Lynch, *The Image of the City*) of central places with the urban areas in the Barcelona metropolis shows some families of centralities on a metropolitan level: — *Integrated* (e.g. Sant Boi railway station). Proximity to the town centre, spaces representative of a local world but with maximum metropolitan connectivity.

— *Separate*, of two types. Sometimes segregated (e.g. Baricentro). A strategic infrastructure intersection, which is consistent with the logic of the shopping centre and the car, but in this case there are two potentials to consider: a hidden railway halt and the Ripoll branch line. In other cases, they are displaced (e.g. Can Ruti) when for more incidental reasons they are located not at an intersection, but instead in an eccentric position in terms of the city centre.

— *Branched* (e.g. infrastructure areas on the B-30: Hospital de Catalunya, UAB, etc.). These are semi-isolated central areas, located not only on the Vallès stretch of the motorway, but also served by guided transport systems. Incomprehensibly, many guidelines are indifferent to potential accessibility to these areas by public transport.

— *Extended* (e.g. Vilamarina, Viladecans). In these cases the intention is to extend the traditional centres towards new areas with high levels of accessibility (C-32). In this specific case, it is a multifunctional space, with good links by car and it can also be connected by rail. However, coordination and simultaneity between the accesses and programmes that would bring them closer is lacking.

— *Expectant* (e.g. Quatre Camins). Exceptional locations due to the confluence of infrastructure at these points. New intermodal opportunities.

En aquesta mateixa línia, s'observa l'oportunitat i alhora la necessitat de buscar fórmules de mancomunar unes dotacions determinades entre municipis diferents. Cercar aquest tipus de sinergies és una qüestió clarament alineada amb les estratègies que ha de promoure el PDU.

Hi ha la necessitat de situar equipaments d'escala veritablement metropolitana fora de la ciutat central, com un factor capaç de construir una metròpolis real. Complementàriament, seria bo explorar l'interès de reescalar equipaments de condició local, sempre que es disposi d'una accessibilitat adequada.

1.3.3 NODALITAT. MOVIMENT I CENTRALITAT

POLÍTiques PÚBLIQUES: TRANSPORT PÚBLIC, TRANSPORT PRIVAT

En coherència amb l'aposta per la mobilitat del transport públic, és absolutament necessari associar les centralitats del futur amb la seva capacitat de connexió i accés des de les xarxes del transport públic. Es tracta, doncs, de dur a terme una discussió sobre les futures centralitats amb relació a les estacions existents, però també sobre les potencials, en el marc d'un urbanisme de les xarxes.

No obstant això, l'existència encara avui de sectors del territori mal servits pel transport públic, com les grans àrees comercials de la perifèria, a més de la inèrcia sobre la utilització de l'automòbil, ens obliga a revisar igualment aquests espais amb el propòsit de discutir-ne la millora.

LES CONDICIONS DE CENTRALITAT DELS NODES

Si les metròpolis contemporànies no són tant urbanitats contínues sinó nodes de la xarxa, l'entorn d'aquests punts són principals espais d'intersecció que concentren la màxima accessibilitat i que es connecten en distàncies de minuts i no pas de quilòmetres amb els altres nodes metropolitans. Les portes de les grans infraestructures (estacions i nusos d'autopista) tenen en aquest sentit un gran potencial de concentració programàtica al seu entorn.

De l'anàlisi de l'accessibilitat i la connectivitat (K. Lynch, *The Image of the City*) dels llocs centrals amb els àmbits urbans de la metròpolis Barcelona en resulten unes famílies de centralitats de rang metropolità:

- *Integrades* (per exemple, estació de Sant Boi). Proximitat amb el nucli urbà, espais representatius d'un món local però amb màxima connectivitat metropolitana.
- *Alienes* de dos tipus. En ocasions segregades (per exemple, Baricentro). Cruïlla infraestructural estratègica, que segueix la lògica del *shopping mall* i l'automòbil però que en el seu cas té dos potencials per explorar: un baixador de tren ocult i la traça tangent del Ripoll. En altres casos, són desplaçades (per exemple, Can Ruti) quan se situen per raons més circumstancials no pas en un espai cruïlla, sinó en posició excèntrica respecte al centre de la ciutat.
- *Ramificades* (per exemple, espais dotacionals de la B-30: Hospital de Catalunya, UAB, etc.). Es tracta d'espais centrals semiaïllats, emplaçats no solament amb relació a la traça de l'autopista del Vallès, sinó servits també pel transport guiat. Incomprendiblement, moltes dotacions són indiferents al potencial de l'accessibilitat amb transport públic en aquestes àrees.
- *Esteses* (per exemple, Vilamarina, Viladecans). Són casos en què es pretén estirar els centres tradicionals cap a nous espais de gran accessibilitat (C-32). Per al cas concret, es

Expectantes (por ejemplo, Quatre Camins). Localizaciones excepcionales para la confluencia de infraestructuras en estos puntos. Ocasiones de nueva intermodalidad.

Tres serían los vectores importantes para la consolidación de las centralidades metropolitanas:

1. Simultaneidad: la capacidad de poner en relación medios, velocidades y escalas de acceso diferentes. Las centralidades serán más intensas cuanto más consigan entrelazarlos.
2. Diversidad: concentración de distintas actividades para concentrar más usos y más personas también distintas.
3. Materialidad: la importancia de los flujos no puede hacer desplazar los valores de la tectónica de los espacios, porque de su capacidad de seducción y atracción depende también su afluencia.

Existe una cierta controversia sobre si es necesario intentar crear nuevas condiciones en algunas de las centralidades comerciales aisladas como Baricentro, a fin de favorecer un uso más intenso y diverso del territorio. A buen seguro, las grandes explanadas de aparcamientos pueden convertirse en lugares de mayor interés y diversidad. Pero el reto sería mayor: ¿se puede crear un valor añadido real que convierta este punto en un verdadero centro? Además de la cuestión del acceso en transporte público y de la contigüidad de un posible parque lineal, en este caso se reclama su papel de puerta en la metrópolis por su posición estratégica (no como hub de transporte, por supuesto).

LOS NODOS DE LA RED. RETOS Y OPORTUNIDADES

El análisis de los planes de infraestructuras vigentes y del planeamiento territorial (esencialmente el Plan territorial metropolitano de Barcelona, PTMB, y el Plan director de infraestructuras, PDI) puede aportar algunas pistas acerca de posibles oportunidades de áreas centrales en relación con nuevas líneas y nuevos nodos previstos en la metrópolis Barcelona.

Sobre el plano actual se manifiestan algunos casos de controversia acerca de si las infraestructuras deben servir a los espacios más densos o si los espacios más densos deberían situarse también sobre los nodos infraestructurales ya existentes. Esta cuestión tiene que ver con la demanda: las nuevas estaciones se sitúan no solo para responder a necesidades existentes, sino también como detonantes de una demanda futura.

En cuanto a los grandes nodos —las grandes puertas metropolitanas—, se comenta que el caso de Sants Estació resulta paradigmático sobre la forma como un nodo de gran potencial no tiene una resolución adecuada en términos de diseño urbano en relación con su entorno. El proyecto en curso de La Sagrera ha pretendido no repetir la misma problemática y se confía en que pueda convertirse en un auténtico nodo intenso y central. Será positivo en este caso estirar sus beneficios en ámbitos cercanos como Bon Pastor. En relación con las otras estaciones de TAV, cabe destacar el potencial de El Prat y la importante interconexión con el aeropuerto, que puede dar una enorme accesibilidad al sector de El Prat Nord.

There are three important vectors for the consolidation of the metropolitan centralities:

1. Concurrence: the ability to match different resources, speeds and scales of access. The centralities will be more intense the more closely they are interconnected.
2. Diversity: a concentration of various activities to concentrate more uses and different people.
3. Materiality: the importance of flows cannot detract from the values of the tectonics of the spaces, because their appeal also depends on their affluence.

There is some controversy over whether it is necessary to try to create new conditions in some of the isolated commercial centralities such as Baricentro, in order to foster a more intense and diverse use of the territory. Large avenues of parking spaces can certainly become places of interest and diversity. But the challenge would be greater: is it possible to create real added value that makes this point a genuine centre? In addition to the issue of access by public transport and the contiguity of a possible linear park, an additional factor in this case is its role as a gateway to the metropolis because of its strategic position (not as a transport hub, of course).

THE NODES IN THE NETWORK. CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

An analysis of the current infrastructure plans and territorial planning (essentially the Barcelona Metropolitan Plan (PTMB) and the Infrastructure Master Plan (PDI) may provide some clues about possible opportunities for central areas related to new lines and new nodes planned in the Barcelona metropolis.

The current plan includes some areas of controversy over whether the infrastructures should serve the denser areas or whether the more dense areas should also be located at existing infrastructure nodes. This issue is related to demand: the new stations are located not only to meet existing needs, but also to trigger future demand.

Among the large nodes—the major metropolitan gateways—the case of Sants railway station is a paradigmatic example of how a node with great potential has not been designed appropriately in relation to its surroundings. The ongoing project at La Sagrera has aimed not to suffer from the same problems, and hopefully it will become a genuine intensive and central node. Extending its benefits to nearby areas such as Bon Pastor will be positive. As for the other HST stations, El Prat has significant potential and there is an important link with the airport, which provides enormous accessibility to the Prat Nord sector.



tracta d'un espai multifuncional, ben connectat amb l'automòbil i que ho pot estar igualment a través del ferrocarril. Manca, però, coordinació i simultaneïtat entre els accessos i els programes, que permetin més contigüitat.

— *Expectants* (per exemple, Quatre Camins). Localitzacions excepcionals per la confluència d'infraestructures en aquests punts. Ocasions de nova intermodalitat.

Tres serien els vectors importants per a la consolidació de les centralitats metropolitanas:

1. Simultaneïtat: la capacitat de posar en relació mitjans, velocitats i escales d'accés diferents. Les centralitats seran més intenses com més aconseguixin entrellaçar-los.
2. Diversitat: concentració de diferents activitats per concentrar més usos i més persones també diferents.
3. Materialitat: la importància dels fluxos no pot fer desplaçar els valors de la tectònica dels espais, perquè de la seva capacitat de seducció i atracció en depèn també la seva aflluència.

Hi ha una certa controvèrsia sobre si és necessari intentar crear noves condicions en algunes de les centralitats comercials aïllades com ara Baricentro, a fi d'afavorir un ús més intens i divers del territori. Segur que les grans esplanades d'aparcaments poden esdevenir llocs de més interès i diversitat. Però el repte seria més gran: es pot crear un valor afegit real que faci d'aquest punt un veritable centre? A més de la qüestió de l'accés en transport públic i de la contigüitat d'un possible parc lineal, en aquest cas es reclama el seu paper de *porta* a la metròpolis per la seva posició estratègica (no com a *hub* de transport, és clar).

ELS NODES DE LA XARXA. REPTES I OPORTUNITATS

L'anàlisi dels plans d'infraestructures vigents i del planejament territorial (essencialment el Pla territorial metropolità de Barcelona, PTMB, i el Pla director d'infraestructures, PDI) pot oferir algunes pistes sobre possibles oportunitats d'àrees centrals amb relació a noves línies i nous nodes previstos a la metròpolis Barcelona.

Sobre el plànol actual es manifesten alguns casos de controvèrsia sobre si les infraestructures han de servir els espais més densos o si els espais més densos s'haurien de situar també sobre els nodes infraestructurals ja existents. Aquesta qüestió té a veure amb la demanda: les noves estacions se situen no solament per respondre a necessitats existents, sinó també com a detonants d'una demanda futura.

Amb relació als grans nodes –les grans portes metropolitanas–, es comenta que el cas de Sants Estació és paradigmàtic sobre la manera com un node de gran potencial no té una resolució adequada en termes de disseny urbà en relació amb el seu entorn. El projecte en curs de la Sagrera ha volgut no repetir la mateixa problemàtica i es confia que pugui esdevenir un autèntic node intensiu i central. Serà bo en aquest cas estirar els seus beneficis en àmbits propers com el Bon Pastor. Amb relació a les *altres* estacions de TAV, cal destacar el potencial del Prat i la important interconnexió amb l'aeroport, que pot donar una enorme accessibilitat al sector del Prat Nord.

L'*altra* estació de TAV al Vallès és un factor determinant per observar les centralitats a l'altra banda de Collserola. De la tríada de possibilitats estudiades, l'estació ubicada al centre direccional del Parc de l'Alba podria reforçar definitivament aquestes àrees d'innovació, però la seva conversió en cruïlla ferroviària implicaria construir també el túnel d'Horta ferroviari i la nova línia d'FGC. Les altres dues possibilitats se situen precisament

Accessibilitat.
Factor de centralitat
Font: A. Ventura, 2007.

Accesibilidad. Factor de centralidad

Accessibility, a centrality element

La otra estación de TAV en el Vallès constituye un factor determinante para observar las centralidades en el otro lado de Collserola. De la tríada de posibilidades estudiadas, la estación ubicada en el centro direccional del Parc de l'Alba podría reforzar definitivamente esas áreas de innovación, pero su conversión en cruce ferroviario implicaría construir también el túnel ferroviario de Horta y la nueva línea de FGC. Las otras dos posibilidades se sitúan precisamente en los cruces de la línea TAV con las líneas de FGC transversales ya existentes, en entornos menos especializados.

La Torrassa representa una gran oportunidad de intercambiador por la confluencia en este punto de las líneas de tren de Cercanías y de dos líneas de metro (L1 y L9). En este caso, las modificaciones puntuales de los trazados existentes podrían ir acompañadas de una transformación urbanística de aquellos tejidos menos intensos de ese enclave.

La hipótesis de desplazamiento de la línea de Cercanías que recorre el litoral norte es otro tema que abre expectativas importantes desde Sant Adrià de Besòs hasta Montgat.

A pesar de este abanico de oportunidades, se debe tener presente que no resulta posible imaginar una intensificación de todos los nodos de la red, los existentes y los que puedan llegar. Basta con observar cómo los efectos de la alta accesibilidad son relativos alrededor de muchas estaciones de metro. Parece oportuno, pues, asumir una cierta jerarquización a favor de algunos puntos principales.

En conclusión, parece claro que las redes construidas ofrecen por sí mismas algunos puntos para reforzar y crear espacios de centralidad metropolitana. Fuera de esos puntos, seguramente no tiene demasiado sentido prefigurar literalmente puntos de nueva centralidad allí donde el plan sectorial de infraestructuras prevé nuevas estaciones. Sería justo al revés, pensar que desde una lógica integrada de las áreas de centralidad e innovación es posible reajustar las previsiones de los propios planes. En otras palabras, parece claro que el nuevo PDU no debe hacer coincidir sus decisiones con la visión parcial de los planes sectoriales, sino entrar en diálogo con ellas para buscar acciones más integrales y específicas.

1.3.4 COMERCIO Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS EN TRANSFORMACIÓN

CENTRALIDAD Y CONTROVERSIAS EN TORNO A LAS ACTIVIDADES COMERCIALES

Los trabajos en torno a las localizaciones comerciales muestran la riqueza y densidad del comercio en la metrópolis Barcelona, no solo en su espacio central, sino también en los núcleos más pequeños. Se observa la relación intrínseca del comercio con los tejidos históricos y los centros tradicionales que se refuerza sobre algunos ejes específicos (se trata de un trabajo elaborado por el AMB con la base de datos Camerdata 2009, censo de las actividades en el área metropolitana).

Esta estructura convive con la notable proliferación de centros y áreas comerciales a menudo en posiciones periféricas, a excepción de las de la ciudad central. La impresión general es que no deberían verse como estructuras opuestas, sino que a menudo pueden funcionar de forma complementaria, especialmente si el pequeño comercio cuenta con la capacidad de agruparse en plataformas o asociaciones colectivas.

Las áreas comerciales, más que el comercio tradicional, modifican constantemente sus estrategias para mantener su grado de atraktividad: superficies de dimensiones cambiantes, elementos que actúan como anzuelos y que tienen puntos álgidos y luego devienen

The *other* HST station in the Vallès region is a key factor for observing centralities on the other side of Collserola. Of the three possibilities studied, a station located in the Parc de l'Alba directional centre could ultimately enhance these areas of innovation, but converting it into a railway junction would also entail building the Horta railway tunnel and the new FGC railway line. The other two possibilities are located at the intersections of the HST line with the existing FGC cross-regional railway lines, in less specialised environments.

La Torrassa is a great opportunity for an interchange due to the confluence at this point of the Rodalies suburban railway lines and two metro lines (L1 and L9). In this case, specific modifications of the existing lines could be accompanied by an urban development transformation of the less intense fabrics in this area.

The theory suggesting a displacement of the Rodalies suburban railway line that runs along the north coast is another discussion that raises important expectations between Sant Adrià de Besòs and Montgat.

Despite this range of opportunities, it must be remembered that it is impossible to think in terms of making all the nodes in the network more intense—both the existing ones and those yet to come. It is only necessary to consider how the effects of high accessibility are relative around many metro stations. It therefore seems appropriate to adopt some degree of hierarchy in favour of some major points.

In conclusion, it seems apparent that the networks have already been constructed provide some points where metropolitan centrality can be created and reinforced. Apart from these points, it probably makes little sense to literally prefigure new points of centrality where the infrastructure sector plan provides for new stations. The best idea would be precisely the opposite—thinking that it is possible to adjust the forecasts of those plans based on an integrated logic of areas of centrality and innovation. To put it another way, it seems clear that the new PDU must not only contain the same decisions as the partial perspective contained in the sectoral plans, but also to engage in a dialogue with them to find more comprehensive and specific initiatives.

1.3.4 TRADE AND PRODUCTION ACTIVITIES IN TRANSFORMATION

CENTRALITY AND CONTROVERSY AROUND COMMERCIAL ACTIVITIES

The work done on commercial locations shows the richness and density of commerce in the Barcelona metropolis—not only in its central area, but also in the smaller towns. It highlights the intrinsic relationship between trade and the historic fabrics and traditional centres, which is reinforced in some specific areas (this study was produced by the AMB using the *Camerdata 2009* database—a census of activities in the metropolitan area).

This structure exists alongside a significant proliferation of shopping centres and areas, often in peripheral locations, except for those in the central city. The general impression is that it they should not be considered as opposing structures, but that they can often complement each other, especially if small businesses are able to form collective associations or platforms.

Shopping areas rather than traditional traders are constantly modifying their strategies to maintain their level of appeal: centres with changing sizes, features acting as 'hooks' which peak and then subsequently become obsolete (multiplexes, large indoor

a les cruïlles de la línia TAV amb les línies d'FGC transversals ja existents, en entorns menys especialitzats.

La Torrasa és una gran oportunitat d'intercanviador per la confluència en aquest punt de les línies de tren de Rodalies i de dues línies de metro (L1 i L9). En aquest cas, les modificacions puntuals dels traçats existents podrien anar acompanyades d'una transformació urbanística d'aquells teixits menys intensos d'aquest enclavament.

La hipòtesi de desplaçament de la línia de Rodalies que ressegueix el litoral nord és un altre tema que obre expectatives importants des de Sant Adrià de Besòs fins a Montgat.

Malgrat aquest ventall d'oportunitats, cal tenir present que no és possible imaginar una intensificació de tots els nodes de la xarxa, els existents i els que puguin venir. Només cal veure com els efectes de l'alta accessibilitat són relatius al voltant de moltes estacions de metro. Sembla oportú, doncs, assumir una certa jerarquització a favor d'alguns punts principals.

En conclusió, sembla clar que les xarxes construïdes ofereixen per si mateixes alguns punts per reforçar i crear espais de centralitat metropolitana. Fora d'aquests punts, segurament no té gaire sentit prefigurar literalment punts de nova centralitat allà on el pla sectorial d'infraestructures preveu noves estacions. Seria just a la inversa, pensar que des d'una lògica integrada de les àrees de centralitat i innovació és possible reajustar les previsions dels mateixos plans. Dit d'una altra manera, sembla clar que el nou PDU no ha de fer coincidir les seves decisions amb la visió parcial dels plans sectorials, sinó entrar-hi en diàleg per cercar accions més integrals i específiques.

1.3.4 COMERÇ I ACTIVITATS PRODUCTIVES EN TRANSFORMACIÓ

CENTRALITAT I CONTROVÈRSIES ENTORN DE LES ACTIVITATS COMERCIALS

Els treballs sobre les localitzacions comercials mostren la riquesa i la densitat del comerç a la metròpolis Barcelona, no tan sols en el seu espai central, sinó també en els nuclis més petits. S'observa la relació intrínseca del comerç amb els teixits històrics i els centres tradicionals que es reforça sobre alguns eixos específics (es tracta d'un treball elaborat per l'AMB amb la base de dades *Camerdata* 2009, cens de les activitats a l'Àrea Metropolitana).

Aquesta estructura conviu amb la proliferació notable de centres i àrees comercials sovint en posicions perifèriques, a excepció de les de la ciutat central. La impressió general és que no s'haurien de veure com a estructures oposades, sinó que sovint poden funcionar de manera complementària, especialment si el petit comerç té la capacitat d'agrupar-se en plataformes o associacions col·lectives.

Les àrees comercials, més que no pas el comerç tradicional, modifiquen constantment les seves estratègies per mantenir el grau d'atractivitat: superfícies de dimensions canviant, elements que actuen com a hams i que tenen punts àlgids i després resulten obsolets (multicine, grans supermercats interns, agrupació de marques, etc.). Amb això és difícil definir a mitjà termini quines poden ser les demandes o conveniències d'aquest sector en canvi continu.

Per als casos de les àrees comercials de la perifèria, encara no sembla que hi hagi una preocupació generalitzada sobre l'adaptació del seu model a la mobilitat del transport públic

obsoletos (multicines, grandes supermercados, agrupación de marcas, etc.). Con ello resulta difícil definir a medio plazo cuáles pueden ser las demandas o conveniencias de ese sector en continuo cambio.

Para los casos de las áreas comerciales de la periferia, aún no parece existir una preocupación generalizada sobre la adaptación de su modelo a la movilidad del transporte público o colectivo, pese a que probablemente nuevos hábitos de comercio (compra por Internet, servicio a domicilio, etc.) harían menos imprescindible el acceso en automóvil a esas áreas.

Desde el punto de vista de la promoción de los centros comerciales, se considera que la telaraña del planeamiento sectorial y las regulaciones diversas que inciden en él ralentiza con exceso su promoción, que reclama instrumentos más flexibles y una gestión simplificada.

En este punto, se apunta que antes de buscar soluciones técnicas a estos temas, sería necesario un manifiesto ideológico en cuanto a políticas urbanas, que pondere el papel que debe desempeñar el comercio y la movilidad de proximidad respecto a los grandes comercios y la movilidad rodada en el futuro de la metrópolis.

CAMBIO DE PARADIGMA, LA INNOVACIÓN COMO TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES

La estructura actual del área metropolitana de Barcelona se puede entender como resultado de su fuerte desarrollo industrial durante la segunda mitad del siglo xx. Las lógicas de la producción industrial, de la movilidad asociada al automóvil privado y del sistema energético basado en la electricidad y los derivados del petróleo determinaron que la segregación funcional de las actividades en el territorio constituyera el principio generador.

Sin embargo, la antigua fábrica industrial queda hoy en día transformada en una cadena de valor global. La innovación basada en el conocimiento y la creatividad pasa a ser factor clave de la competitividad, al tiempo que el sistema energético está en crisis y se experimentan nuevas formas de movilidad. El incremento continuado de la complejidad conlleva al mismo tiempo la necesidad de un nuevo pensamiento y aproximación, también atento al posicionamiento de los territorios ante la globalización.

Generar, atraer y fijar el talento se convierte en una tarea fundamental de las políticas públicas. Para su consecución, es necesaria la creación de ecosistemas innovadores donde el talento se desarrolle con la creatividad. La ciudad es por definición un espacio de innovación y, para que siga siéndolo, se requieren espacios adecuados que permitan la interacción entre las personas y la mezcla de aproximaciones diversas. El papel del urbanismo y la arquitectura resulta aquí fundamental para provocar esa interacción: colisión y mezcla. Conseguir unos espacios para los ecosistemas de innovación persigue un doble objetivo: ser incubadora del talento local pero al mismo tiempo un atractor de talento externo que busca este tipo de condiciones. Por sus valores reconocidos, Barcelona puede jugar esa carta en el mundo global.

El suelo industrial del área metropolitana de Barcelona representa uno de sus grandes activos: urbanístico, inmobiliario, patrimonial y de generación de riqueza. Es necesario buscar políticas para su adecuación a las posibilidades de la innovación, transformando los antiguos polígonos industriales (PAE) en nuevos espacios de actividades económicas (EAE). El objetivo es atraer nuevas empresas y mejorar la competitividad de las ya existentes, sobre todo a través de la creación de servicios y equipamientos de conocimiento (7@), que se podrán vincular a nuevos centros locales. Para ello, es necesario contar con un análisis concreto que lleve a unas hipótesis y

supermarkets, groupings of brands, etc.). This makes it difficult to define the demands or expediency of this constantly changing sector in the medium term.

For the shopping centres on the periphery, there does not yet appear to be any widespread concern with adapting their model to public transport or community mobility, despite new shopping habits (online shopping, home delivery, etc.) probably making access by car to these areas less essential.

From the point of view of promotion of the shopping centres, the sectoral planning network and the various regulations that affect it are thought to slow down promotion unduly, and more flexible instruments and simplified management are required.

On this point, an ideological manifesto on urban policy is necessary before seeking technical solutions to these problems. This must consider the role of local trade and mobility as regards large retail outlets and vehicle mobility in the future of the metropolis.

A PARADIGM SHIFT, INNOVATION AS A TRANSFORMATION OF INDUSTRIAL AREAS

The current structure of the Barcelona metropolitan area can be thought of as a result of its heavy industrial development during the second half of the twentieth century. The logics of industrial production, mobility associated with private vehicles and the energy system based on electricity and fossil fuels meant that the functional separation of activities in the region was the generating principle.

However, the old industrial factory has now been transformed into a global value chain. Innovation based on knowledge and creativity is now a key factor in competitiveness, while the energy system is in crisis and new forms of mobility are taking root. The continued increase in complexity simultaneously entails a need for both new thinking and a new approach which also considers the positioning of regions in terms of globalisation.

Generating, attracting and retaining talent has become a critical area in public policy. To that end, it is necessary to create innovative ecosystems where talent is developed with creativity. The city is by definition a place of innovation, and if this is to continue, adequate spaces are needed to enable interaction between people and a mixture of different approaches. The role of urban planning and architecture is essential in this respect to bring about this interaction: collision and mixing. Obtaining spaces for innovation ecosystems has a twofold objective: to be an incubator of local talent, while simultaneously attracting external talent that seeks conditions of this type. Because of its recognised values, Barcelona has this card to play in the global world.

The industrial land in the Barcelona metropolitan area is one of its major assets: in terms of urban planning, real estate, heritage and the generation of wealth. It is necessary to find policies to adapt it to the opportunities for innovation, transforming industrial estates into new economic activity areas. The aim is to attract new companies and improve the competitiveness of existing ones, especially by creating knowledge services and facilities (7@), which could be linked to new local centres. To do so, a specific analysis is required that leads to different theories and varying degrees of development depending on the current status of each area: areas for R&D, for the improvement of services, with high added value, with urban proximity, etc.

Some examples can be found in the municipalities in the Llobregat delta. Viladecans and Castelldefels have organised their activities based on municipal opportunity instead of from the perspective of

o col·lectiu, tot i que probablement nous hàbits de comerç (compra per Internet, servei a domicili, etc.) farien menys imprescindible l'accés en automòbil a aquestes àrees.

Des del punt de vista de la promoció dels centres comercials, es considera que la teranyina del planejament sectorial i les regulacions diverses que hi incideixen n'alenteixen excessivament la promoció, que reclama uns instruments més flexibles i una gestió simplificada.

En aquest punt, s'apunta que abans de buscar solucions tècniques a aquests temes, caldria un manifest ideològic quant a polítiques urbanes, que ponderi el paper que ha de tenir el comerç i la mobilitat de proximitat envers els grans comerços i la mobilitat rodada en el futur de la metròpolis.

CANVI DE PARADIGMA, LA INNOVACIÓ COM A TRANSFORMACIÓ DELS ESPAIS INDUSTRIALS

L'estructura actual de l'àrea metropolitana de Barcelona es pot entendre com a resultat del seu fort desenvolupament industrial durant la segona meitat del segle xx. Les lògiques de la producció industrial, de la mobilitat associada a l'automòbil privat i del sistema energètic basat en l'electricitat i els derivats del petroli van determinar que la segregació funcional de les activitats en el territori fos el principi generador.

No obstant això, l'antiga fàbrica industrial queda ara transformada en una cadena de valor global. La innovació basada en el coneixement i la creativitat passa a ser factor clau de la competitivitat, al mateix temps que el sistema energètic està en crisi i s'experimenten noves formes de mobilitat. L'increment continuat de la complexitat comporta alhora la necessitat d'un nou pensament i aproximació, també atent al posicionament dels territoris davant de la globalització.

Generar, atreure i fixar el talent esdevé una tasca fonamental de les polítiques públiques. Per aconseguir-ho, cal crear ecosistemes innovadors on el talent es desenvolupi amb la creativitat. La ciutat és per definició un espai d'innovació i, perquè ho segueixi essent, calen espais adequats que permetin la interacció entre les persones i la barreja d'aproximacions diverses. El paper de l'urbanisme i l'arquitectura és fonamental aquí per provocar aquesta interacció: col·lisió i barreja. Aconseguir uns espais per als ecosistemes d'innovació té un doble objectiu: ser incubadora del talent local però a la vegada un atractor de talent extern que busca aquest tipus de condicions. Pels seus valors reconeguts, Barcelona pot jugar aquesta carta en el món global.

El sòl industrial de l'àrea metropolitana de Barcelona representa un dels seus grans actius: urbanístic, immobiliari, patrimonial i de generació de riquesa. Cal cercar polítiques per adequar-lo a les possibilitats de la innovació, transformant els antics polígons industrials (PAE) en nous espais d'activitats econòmiques (EAE). L'objectiu és atreure noves empreses i millorar la competitivitat de les ja existents, sobretot per mitjà de la creació de serveis i equipaments de coneixement (7@), que es podran vincular a nous centres locals. Per fer-ho, cal disposar d'una anàlisi concreta que porti a unes hipòtesis i uns graus de desenvolupament diferents en funció de l'estat actual de cada peça: espais d'R+D, de millora de serveis, d'alt valor afegit, de proximitat urbana, entre d'altres.

Alguns exemples els podem trobar als municipis del delta del Llobregat. Viladecans o Castelldefels han organitzat les seves activitats des de l'oportunitat municipal i no des de

unos grados de desarrollo distintos en función del estado actual de cada pieza: espacios de I+D, de mejora de servicios, de alto valor añadido, de proximidad urbana, entre otros.

Algunos ejemplos los podemos encontrar en los municipios del delta del Llobregat. Viladecans y Castelldefels, entre otros, han organizado sus actividades desde la oportunidad municipal y no desde la ambición de todo un territorio hipercualificado e hiperconectado. Por el contrario, el Campus de Castelldefels o los últimos asentamientos sobre los suelos productivos de Viladecans habrían buscado modelos de asentamiento más ambiciosos.

Desde el Área de Planificación Estratégica del AMB se está persiguiendo la definición de las políticas urbanas sobre economía social e innovación y, también, sobre economía verde y circular, como garantía de orientación de las actuaciones urbanísticas concretas, mediante el marco del PDU u otros.

En coherencia con un marco conceptual complejo y una realidad territorial caleidoscópica, se hace necesario el diseño y la aplicación de nuevos modelos de gobernanza, tanto en el ámbito político (nueva gobernanza metropolitana real) como en el de gestión (un plan urbanístico no debería eternizarse, como ocurre ahora).

1.3.5 INNOVACIÓN Y CREATIVIDAD

INNOVACIÓN EN CIUDADES Y NUEVOS MODELOS DE GOBERNANZA. 22@ REVISITED

El 22@ constituye el ejemplo local más paradigmático de transformación de un antiguo tejido industrial en un nuevo ámbito de actividades innovadoras. Se valora como un proyecto integral, que surge de una necesidad concreta (reactivar un tejido industrial en decadencia). Se formula mediante un liderazgo público muy decidido y la creación de una empresa para la gestión del proyecto, que lo guio en su despegue y hasta que se decidió que ya no era imprescindible.

El proyecto surge como una triple transformación: urbanística, económica y social.

Desde el urbanismo se propone una transformación no residencial que fija duplicar la oferta de metros cuadrados de techo de oficinas para toda la ciudad de Barcelona. Se definen los instrumentos de la transformación: una ordenanza (que pretende ser flexible) y unos planes de ámbitos específicos, rehuyendo, sin embargo, de una reglamentación holística. Adquiere gran importancia la forma como el plan define la renovación de las infraestructuras (plan de infraestructuras con grandes galerías) que debían actuar de soporte de las nuevas actividades (smart city avant la lettre), con una participación privada en la financiación de las operaciones. Adicionalmente, se definen los equipamientos 7@ como piezas específicas al servicio de la reactivación de la economía de la zona.

La propuesta económica se basa en la forma como la transformación urbanística genera numerosos puestos de trabajo cualificados en este entorno, donde unos clústeres predefinidos actúan como motores de la transformación del modelo económico de la zona. Esta propuesta

the ambition of an entire region that is hyper-skilled and hyper-connected. Otherwise, the Castelldefels Campus and the companies recently established in the productive areas in Viladecans would have sought more ambitious models to when locating themselves.

The AMB Strategic Planning Department is defining urban policies on economy and social innovation, as well as on the green and circular economy, as a guarantee for a focus on specific urban initiatives, as part of the PDU and other plans.

Based on a complex conceptual framework and kaleidoscopic regional conditions, it is necessary to design and implement new models of governance, in both the political sphere (real new metropolitan governance) and in its management (an urban development plan should not be indefinite, as is currently the case).

1.3.5 INNOVATION AND CREATIVITY

INNOVATION IN CITIES AND NEW MODELS OF GOVERNANCE. 22@ REVISITED

The 22@ district is the clearest local example of the transformation of a former industrial fabric into a new area of innovative activities. It is considered in terms of a comprehensive project, which is the result of a specific need (the revival of a decaying industrial fabric). It was formulated with very firm public leadership and the company was established to manage the project, and guided it when it began, until it was decided that it was no longer necessary.

The project involves a triple transformation: economic, social and urban planning.

From the perspective of urban planning, it offers a non-residential urban transformation that doubles the supply of square metres of office space in the entire city of Barcelona. The tools for this transformation are defined: a municipal ordinance (which aims to be flexible) and plans for specific areas, with an overall regulation avoided. How the plan defines the renewal of infrastructure (the infrastructure plan with large shopping centres) which must provide support for the new activities of the (smart city avant la lettre) is very important, with private involvement in financing the operations. Additionally, the 7@ facilities are defined as specific pieces that must revive the area's economy.

The economic proposal is based on how the urban transformation generates numerous skilled jobs in this area, where predefined clusters act as drivers for the transformation of the area's economic



l'ambició de tot un territori hiperqualificat i hiperconnectat. Altrament, el Campus de Castelldefels o els darrers assentaments sobre els sòls productius de Viladecans haurien cercat models d'assentament més ambiciosos.

Des de l'Àrea de Planificació Estratègica de l'AMB s'està perseguint la definició de les polítiques urbanes sobre economia social i innovació i, també, sobre economia verda i circular, com a garantia d'orientació de les actuacions urbanístiques concretes, mitjançant el marc del PDU o d'altres.

En coherència amb un marc conceptual complex i una realitat territorial calidoscòpica, es fa necessari el disseny i l'aplicació de nous models de governança, tant en l'àmbit polític (nova governança metropolitana real) com en el de gestió (un pla urbanístic no s'hauria d'eternitzar, com passa ara).

1.3.5 INNOVACIÓ I CREATIVITAT

INNOVACIÓ EN CIUTATS I NOUS MODELS DE GOVERNANÇA. 22@ REVISITED

El 22@ és l'exemple local més paradigmàtic de transformació d'un antic teixit industrial en un nou àmbit d'activitats innovadores. Es valora com un projecte integral, que sorgeix d'una necessitat concreta (reactivar un teixit industrial que està en decadència). Es formula amb un lideratge públic molt decidit i la creació d'una empresa per a la gestió del projecte, que el va guiar en la seva arrencada i fins que es va decidir que ja no era imprescindible.

El projecte sorgeix com una triple transformació: urbanística, econòmica i social.

Des de l'urbanisme es proposa una transformació no residencial que fixa doblar l'oferta de metres quadrats de sostre d'oficines per a tota la ciutat de Barcelona. Es defineixen els instruments de la transformació: una ordenança (que vol ser flexible) i uns plans d'àmbits específics, defugint, però, una reglamentació holística. És molt important com el pla defineix la renovació de les infraestructures (pla d'infraestructures amb grans galeries) que havien de ser el suport de les noves activitats (*smart city avant la lettre*), amb una participació privada en el finançament de les operacions. Addicionalment, es defineixen els equipaments 7@ com a peces específiques que han de servir per reactivar l'economia de la zona.

La proposta econòmica es basa en la manera com la transformació urbanística genera nombrosos llocs de treball qualificats en aquest entorn, on uns clústers predefinits actuen com a motors de la transformació del model econòmic de la zona. Aquesta proposta tramada en col·laboració amb el sector privat, però liderada des del públic, confia en una gestió de triple hèlix: administració, empresa i universitat.

Probablement, un dels punts per millorar del projecte és la incorporació des del principi d'una quarta hèlix, la ciutadania. Precisament, les demandes socials del Poblenou s'han incorporat durant el desenvolupament del projecte i les mobilitzacions veïnals han acabat aportant un valor afegit molt destacable.

Aquestes són algunes de les lliçons que es poden aprendre de l'experiència 22@. Valorant la flexibilitat del projecte urbanístic, es vol reafirmar la importància de la gestió integral del projecte, amb equips pluridisciplinaris capaços de fer realitat la proposta, cercant noves

Campus Audiovisual. 22@
Font: Bing Maps, 2015.

tramada en colaboración con el sector privado, pero liderada desde el público, confía en una gestión de triple hélice: Administración, empresa y universidad.

Probablemente, uno de los puntos que deben mejorarse del proyecto es la incorporación desde el principio de una cuarta hélice, la ciudadanía. Precisamente, las demandas sociales del Poblenou se han incorporado durante el desarrollo del proyecto y las movilizaciones vecinales han terminado por aportar un gran valor añadido.

Estas son algunas de las lecciones que se pueden aprender de la experiencia 22@. Valorando la flexibilidad del proyecto urbanístico, se pretende reafirmar la importancia de la gestión integral del proyecto, con equipos pluridisciplinarios capaces de hacer realidad la propuesta, buscando nuevas empresas que puedan liderar la transformación y hacer real el proyecto. El acompañamiento constituye un hecho imprescindible teniendo en cuenta las dificultades de asentamiento de las empresas en el siempre difícil tramado administrativo de nuestro país.

Interesante para el proyecto de las áreas de innovación puede ser el concepto de *open innovation* (Henry Chesbrough), basado en la forma como la innovación no se consigue desde un desarrollo cerrado y autónomo de unas empresas en competición, sino por medio de mecanismos colaborativos entre estas empresas, a través de la compartición de determinados recursos.

INNOVACIÓN Y CREATIVIDAD EN LA CENTRALIDAD

Desde una óptica sociológica, se podría definir la centralidad metropolitana como un espacio de relaciones sociales densas y heterogéneas que permiten la emergencia de nuevas formas de organización. Esas relaciones son fruto de la existencia de una comunidad local fuerte que encuentra en el uso intensivo del espacio público una de sus expresiones particulares.

La combinatoria entre creatividad, innovación y centralidad contribuye al crecimiento económico y al atractivo de las ciudades, pero es importante que contribuya también a una mayor cohesión social. Existen ejemplos interesantes de la forma como incluso en los barrios más periféricos y con menos recursos se dan procesos de creatividad, a menudo orientados a la solución de problemas sociales existentes, y como esos procesos pueden incluir innovaciones en el campo de la economía y la cultura. Varias iniciativas en Nou Barris son ejemplares en este sentido.

La fortaleza del proyecto 22@ no es fruto solo de la inyección de las nuevas empresas de innovación, sino también de las sinergias que se han creado con la vida social fuerte en torno al eje de la Rambla del Poblenou y del poso artístico cultivado por numerosos creadores que se habían emplazado aquí anteriormente. A su presencia se debe el establecimiento de las fábricas de creación y los fenómenos recientes de innovación artística (Poblenou Urban District, como asociación que sintetiza este ambiente innovador). El papel de los artistas/creativos resulta, pues, muy importante, junto a los propios innovadores, por lo que es conveniente fomentar la legitimidad mutua entre unos y otros.

De algún modo podríamos considerar que la creatividad en el ámbito del Poblenou 22@ es el resultado de distintas variables paralelas, que integran las iniciativas sociales que han surgido: clústeres de producción cultural, empresas 22@ y de generación de artistas, empresas de economía social y solidaria, nuevas empresas culturales, nuevos centros culturales (La Flor de Maig, por ejemplo), huertos autogestionados, etc., que en suma se combinan en el resurgimiento y la extensión de la vida cultural de este sector.

model. This proposal, planned in collaboration with the private sector, but led by the public sector, involves management based on three areas: government, business and universities.

One of the points to improve in the project is the inclusion from the beginning of the fourth area, the citizens. Indeed, the social demands of the Poblenou neighbourhood were incorporated during the development of the project, and neighbourhood demonstrations ended up providing a highly significant added value.

These are some of the lessons that can be learned from the 22@ experience. When assessing the flexibility of the urban development project, the aim is to reaffirm the importance of project management, with multidisciplinary teams able to make the plan into a reality, seeking out new companies that can lead the transformation and make the project real. Support is essential, bearing in mind the difficulties companies have had with setting themselves up in the always difficult Spanish administrative process.

Something of interest to the project as regards areas of innovation may be the concept of *open innovation* (Henry Chesbrough), which is based on how innovation is not achieved by a closed and autonomous development of businesses in competition, but instead by collaborative mechanisms between those businesses, by sharing certain resources.

INNOVATION AND CREATIVITY IN THE CENTRALITY

From a sociological perspective, the metropolitan centrality could be defined as an area of dense and heterogeneous social relations that enable new forms of organisation to emerge. These relationships are the result of the existence of a strong local community, of which one of the distinctive characteristics is the intensive use of public space.

The combination between creativity, innovation and centrality contributes to economic growth and the appeal of cities, but it is important that it also contributes to greater social cohesion. There are some interesting examples of how processes of creativity take place in even the most peripheral districts with the fewest resources, which are often aimed at solving social problems, and how those processes can include innovations in the areas of economy and culture. Various initiatives in the Nou Barris district are examples of this.

The strength of the 22@ project is the result not only of the injection of new innovative companies, but also of the synergies that have been created with the lively social life around the Rambla del Poblenou, and the artistic environment cultivated by numerous creatives who had relocated here at an earlier date. The establishment of factories for creation and the recent innovative artistic and cultural phenomena are the result of their presence (the Poblenou Urban District is an association that summarises this innovative environment). The role of artists/creatives is therefore very important, as well as the innovators themselves, and mutual legitimacy between them should therefore be encouraged.

Creativity in the Poble Nou 22@ area could to a certain extent be considered the result of various parallel variables that include the social initiatives that have emerged: cultural production clusters, 22@ companies and companies generating artists, social and solidarity economy enterprises, new cultural companies, new cultural centres (e.g. La Flor de Maig), self-managed allotments, etc., which taken together combine to revive and extend cultural life in the area.

Other sectors analysed in terms of centrality and innovation in Barcelona have less complex components. In the case of the Glòries area, it is unclear whether the project currently in progress

empreses que puguin liderar la transformació i fer real el projecte. L'acompanyament és un fet imprescindible tenint en compte les dificultats d'assentament de les empreses en el sempre difícil tram administratiu del nostre país.

Interessant per al projecte de les àrees d'innovació pot ser el concepte d'*open innovation* (Henry Chesbrough), que es basa en la manera com la innovació no s'aconsegueix des d'un desenvolupament tancat i autònom d'unes empreses en competició, sinó per mitjà de mecanismes col·laboratius entre aquestes empreses, a través de compartir uns recursos determinats.

INNOVACIÓ I CREATIVITAT EN LA CENTRALITAT

Des d'una òptica sociològica, es podria definir la centralitat metropolitana com un espai de relacions socials denses i heterogènies que permeten l'emergència de noves formes d'organització. Aquestes relacions són fruit de l'existència d'una comunitat local forta que troba en l'ús intensiu de l'espai públic una de les seves expressions particulars.

La combinatòria entre creativitat, innovació i centralitat contribueix al creixement econòmic i a l'atractivitat de les ciutats, però és important que contribueixi també a una cohesió social més gran. Hi ha exemples interessants de la manera com fins i tot als barris més perifèrics i de menys recursos es donen processos de creativitat, sovint orientats a la solució de problemes socials existents, i com aquests processos poden incloure innovacions en el camp de l'economia i la cultura. Diverses iniciatives a Nou Barris són exemplars en aquest sentit.

La fortalesa del projecte 22@ no és fruit només de la injecció de les noves empreses d'innovació, sinó també de les sinergies que s'han creat amb la vida social forta entorn de l'eix de la rambla del Poblenou i del pòsit artístic cultivat per nombrosos creadors que s'havien emplaçat aquí anteriorment. A la seva presència es deu l'establiment de les fàbriques de creació i els fenòmens recents d'innovació artísticocultural (Poblenou Urban District, com una associació que sintetitza aquest ambient innovador). El paper dels artistes/creatius és, doncs, molt important, al costat dels mateixos innovadors, i per això convé fomentar la legitimitat mútua entre els uns i els altres.

D'alguna manera podríem considerar que la creativitat a l'àmbit del Poblenou 22@ és el resultat de diverses variables paral·leles, que integren les iniciatives socials que han sorgit: clústers de producció cultural, empreses 22@ i de generació d'artistes, empreses d'economia social i solidària, noves empreses culturals, nous centres culturals (La Flor de Maig, per exemple), horts autogestionats, etc., que en suma es combinen en el ressorgiment i l'extensió de la vida cultural d'aquest sector.

Altres sectors analitzats amb relació a la centralitat i la innovació a Barcelona presenten components menys complexos. Per al cas de Glòries, no és clar que el projecte en curs porti a una centralitat integradora amb l'entorn i es remarquen els riscos que el mateix parc sigui més una barrera que no pas un punt de trobada de les sociabilitats existents al seu entorn. La Zona Universitària és un cas de concentració de coneixement i innovació que no aconsegueix, però, ser una font de centralitat, per la manca de barreja i la distància amb els teixits urbans més arrelats del voltant. Finalment, el sector de la plaça d'Europa - Fira de Barcelona sí que és un espai amb una mixticitat creixent, però encara amb molt de potencial per desenvolupar i amb una notable manca d'arrelament i sinergia amb el món local on s'implanta.

Otros sectores analizados en relación con la centralidad y la innovación en Barcelona presentan componentes menos complejos. Para el caso de Les Glòries, no está claro que el proyecto en curso lleve a una centralidad integradora con el entorno y se remarcan los riesgos de que el propio parque resulte más una barrera que un punto de encuentro de las sociabilidades existentes en su entorno. Zona Universitària es un caso de concentración de conocimiento e innovación que no consigue, sin embargo, ser una fuente de centralidad, debido a la falta de mezcla y a la distancia con los tejidos urbanos más arraigados de alrededor. Finalmente, el sector de la plaza Europa - Fira de Barcelona sí constituye un espacio con una mixticidad creciente, pero aún con mucho potencial por desarrollar y con una notable falta de arraigo y sinergia con el mundo local donde se implanta.

La suma de ejemplos comentados explica la trascendencia de vincular los proyectos bandera –creadores de nuevas centralidades– con procesos sociales y culturales de interés (bottom-linked). De todas formas, en términos de gestión de los proyectos se evidencian ciertas controversias en el seno de la mesa, acerca de las posibilidades de hacer compatibles las decisiones de diseño del proyecto urbano con procesos participativos que pretenden ser decisivos y se erigen como una muestra de una determinada radicalidad democrática contemporánea.

1.3.6 CENTRALIDADES EN LAS CIUDADES METROPOLITANAS. TRES EJEMPLOS

SANTA COLOMA DE GRAMENET

Santa Coloma de Gramenet ha ilustrado tradicionalmente la condición de periferia en contraposición a la centralidad. Precisamente por esta razón ha existido una tradición de movimientos vecinales en torno a lo que se vino a denominar “plan popular” (arquitecto Xavier Valls), que cohesionó la opinión vecinal en relación con unas reivindicaciones urbanísticas determinadas.

En los últimos años, el Parc Fluvial del Besòs se ha convertido en una nueva centralidad en un espacio que era la parte oscura del municipio. Hoy, es una “rambla del siglo xxi”, que ofrece una gran oportunidad de diálogo con los municipios limítrofes. El Plan de la pinta verde (2015-2025) pretende reforzar precisamente las conexiones transversales entre el cauce del Besòs y las estribaciones de la sierra de Marina y poner en valor los espacios libres que siguen los trazados de los arroyos que han estructurado tradicionalmente este territorio.

En términos de centralidad, la relación del municipio con las infraestructuras es importante. Por un lado, existe la oportunidad de mejorar la conectividad entre las dos márgenes del río a través de nuevos puentes, que junto a Barcelona ayuden también a superar la ronda. Precisamente la ronda, además de cortar la permeabilidad con Barcelona, constituye una fuente de contaminación acústica muy importante para el municipio. La proximidad con la estación del AVE en este sector, en cambio, se observa en positivo y se espera que pueda tener efectos positivos en el municipio.

Sería necesario ver también cómo el haz de autopistas de la puerta norte de Barcelona podría dejar de ser solo una servidumbre para convertirse en una oportunidad en el sector más próximo al collado del Congost. Complementariamente, la proximidad con el Campus Universitari de Torribera - UB, con el Campus de Can Ruti - UAB y con el Campus del Besòs - UPC invita a pensar en posibles derivadas de la innovación y la investigación sobre los territorios próximos, en términos de generación de actividades relacionadas con el conocimiento.

Sin embargo, las políticas urbanas municipales deben centrarse en primer lugar en una realidad urbana, social y cotidiana compleja, a

will lead to a centrality that is integrated with the surrounding area, and there are some risks that the park itself will be a barrier rather than a meeting point for the social activities in the surrounding area. The Zona Universitària is an example of concentration of knowledge and innovation which nevertheless has not become a source of centrality, due to the lack of a mixture and the distance from the more established urban fabrics around it. Finally, the Plaça de Europa – Fira de Barcelona area is a space with increasingly mixed uses, but it still has a great deal of potential that needs to be developed and a significant lack of rootedness and synergy with the surrounding local area.

Taken as a whole, the examples mentioned above explain the importance of linking flagship projects—the creators of new centralities—with interesting social and (bottom-linked) cultural processes. However, there was some disagreement in the discussion over the management of the projects, and about the possibility of making design decisions for urban projects compatible with participatory processes that aim to have decision-making capacity and which are examples of a specific contemporary *democratic radicalism*.

1.3.6 CENTRALITIES IN METROPOLITAN CITIES. THREE EXAMPLES

SANTA COLOMA DE GRAMENET

Santa Coloma de Gramenet has traditionally been an example of a periphery as opposed to a centrality. For this precise reason, there has been a tradition of residents’ movements based around what was known as the People’s Plan (by the architect Xavier Valls), which united local opinion around a series of specific urban planning demands.

In recent years, the Besòs River Park has become a new centrality in a space that was the dark side of the municipality. Today, it is a ‘twenty-first century avenue’ which offers a great opportunity for dialogue with neighbouring municipalities. The Pla de la Pinta Verda [Green Brush Plan] (2015-2025) specifically aims to reinforce the crossways links between the Besòs riverbed and the foothills of the Marina mountains, and to highlight the free spaces that follow the paths of the streams that have traditionally been the basis for the structure of this area.

In terms of centrality, the town’s relationship with infrastructure is important. On the one hand, there is an opportunity to improve connectivity between the two sides of the river by means of new bridges, which on the Barcelona side will also help to overcome the barrier of the orbital motorway. Indeed, the orbital motorway, in addition to reducing permeability with Barcelona, is a very significant source of noise pollution for the municipality. However, the proximity to the AVE high speed railway station in this sector, is seen as positive and is expected to have positive effects on the municipality.

It is also necessary to determine how the cluster of motorways at the northern gateway to Barcelona could cease being a burden and become an opportunity in the sector closest to the Coll del Congost. Additionally, the proximity to the Torribera University Campus – UB, to the Can Ruti Campus – UAB and the Besòs Campus – UPC suggests that there may be possible spin-offs from innovation and research in the nearby areas in terms of the generation of activities related to knowledge.

However, municipal urban policy must focus primarily on complex conditions that are urban, social and related to everyday life. This has led to the creation of the ‘Renovem els barris’ [Renewing

La suma d'exemples comentats explica la transcendència de vincular els projectes bandera –creadors de noves centralitats– amb processos socials i culturals d'interès (*bottom-linked*). De totes maneres, en termes de gestió dels projectes s'evidencien certes controvèrsies al si de la taula, sobre les possibilitats de fer compatible les decisions de disseny del projecte urbà amb processos participatius que volen ser decisoris i s'erigeixen com una mostra d'una determinada *radicalitat* democràtica contemporània.

1.3.6 CENTRALITATS A LES CIUTATS METROPOLITANES. TRES EXEMPLES

SANTA COLOMA DE GRAMENET

Santa Coloma de Gramenet ha il·lustrat tradicionalment la condició de perifèria en contraposició a la centralitat. Precisament per aquesta raó hi ha hagut una tradició de moviments veïnals entorn del que es va anomenar Pla popular (arquitecte Xavier Valls), que va cohesionar l'opinió veïnal amb relació a unes reivindicacions urbanístiques determinades.

Els darrers anys, el Parc Fluvial del Besòs ha esdevingut una nova centralitat en un espai que era la part *fosca* del municipi. Avui, és una «rambla del segle XXI», que ofereix una gran oportunitat de diàleg amb els municipis limítrofs. El Pla de la pinta verda (2015-2025) vol reforçar precisament les connexions transversals entre la llera del Besòs i els contraforts de la serralada de Marina i posar en valor els espais lliures que segueixen les traces de les rieres que han estructurat tradicionalment aquest territori.

En termes de centralitat, la relació del municipi amb les infraestructures és important. D'una banda, hi ha l'oportunitat de millorar la connectivitat entre les dues bandes del riu a través de nous ponts, que al costat de Barcelona ajudin també a superar la ronda. Precisament la ronda, a més de tallar la permeabilitat amb Barcelona, és una font de contaminació acústica molt important per al municipi. La proximitat amb l'estació de l'AVE en aquest sector, en canvi, s'observa en positiu i s'espera que pugui tenir efectes positius en el municipi.

Caldria veure també com el feix d'autopistes de la porta nord de Barcelona podria deixar de ser només una servitud per convertir-se en una oportunitat en el sector més pròxim al coll del Congost. A més, la proximitat amb el Campus Universitari de Torribera - UB, amb el Campus de Can Ruti - UAB i amb el Campus del Besòs - UPC convida a pensar en possibles derivades de la innovació i la recerca sobre els territoris pròxims, en termes de generació d'activitats relacionades amb el coneixement.

No obstant això, les polítiques urbanes municipals s'han de centrar primerament en una realitat urbana, social i quotidiana complexa, amb relació a la qual neix el programa *Renovem els barris*, que proposa mesures per a la millora de les situacions de més vulnerabilitat social a les zones més degradades, per mitjà de programes de millora de l'habitatge i el parc construït en general.

BADALONA

Badalona té centres d'escala metropolitana de naturalesa diversa. Enfilat als pendents de la serralada de Marina, Can Ruti és un exemple de com la localització aïllada de l'Hospital Germans Trias i Pujol s'acaba convertint amb el temps en un potent pol socio sanitari i de recerca, amb el Campus UAB, instituts, etc. Tot i que la construcció de la B-20 va comportar una millora substancial de l'accessibilitat rodada, l'hospital segueix estant molt lluny del nucli

partir de la que nace el programa “Renovamos los barrios”, que propone medidas para la mejora de las situaciones de mayor vulnerabilidad social en las zonas más degradadas, a través de programas de mejora de la vivienda y el parque construido en general.

BADALONA

Badalona cuenta con centros de escala metropolitana de naturaleza diversa. Ubicado en las vertientes de la sierra de Marina, Can Ruti constituye un ejemplo de cómo la localización aislada del Hospital Germans Trias i Pujol acaba convirtiéndose con el tiempo en un potente polo sociosanitario y de investigación, con el Campus UAB, institutos, etc. Aunque la construcción de la B-20 supuso una mejora sustancial de la accesibilidad rodada, el hospital sigue estando muy lejos del núcleo urbano. Quizás por su relación con el parque territorial de la sierra de Marina, este ámbito podría cumplir un papel más activo de puerta al territorio natural que sumaría algunos ingredientes básicos de mixtidad.

Más integrado en el continuo urbano, el polígono de Montigalà todavía pivota más alrededor de los accesos de la B-20 que de la continuidad de las calles urbanas. El polígono puede entenderse como una puerta a la ciudad y, por su carácter eminentemente terciario, ligado a las piezas de gran comercio, forma parte del imaginario metropolitano.

El eje Port - Ciutat del Bàsquet - Turó de Caritx representa una operación de transformación metropolitana paradigmática, sobre todo en los objetivos y el planteamiento general. Aunque a medio desarrollar y con dificultades importantes para resolver algunos puntos conflictivos, su articulación futura depende en buena medida de cómo puedan resolverse sus cruces con el frente litoral y con la C-31.

Por último, referente al centro urbano histórico se destaca su vitalidad actual, al tiempo que se apuntan los retos que plantea su extensión hacia la autopista, en la pieza de oportunidad contigua (de El Corte Inglés). De hecho, esta pieza podría formar parte de un planteamiento más general para mejorar la permeabilidad en ambos lados de la C-31 y cualificar los espacios públicos del entorno.

neighbourhoods] programme, which advocates measures to improve the most socially vulnerable situations in the most deteriorated areas, by means of programmes to improve housing and the stock of buildings in general.

BADALONA

Badalona has various types of centres on a metropolitan scale. Perched on the slopes of the Marina Mountain range, Can Ruti is an example of how the isolated location of the Hospital Germans Trias i Pujol has eventually become a powerful pole for healthcare and research, with the UAB Campus, institutes, etc. Although the construction of the B-20 motorway led to a substantial improvement in terms of vehicle access, the hospital is a long way from the town centre. Perhaps because of its relationship with the Marina mountains territorial park, this area could play a more active role as a gateway to the natural area, which would include some basic ingredients of mixed uses.

The Montigalà development area is more heavily integrated into the urban continuum, but still revolves around the intersections of the B-20 motorway rather than the continuity of the urban street network. The development area can be seen as a gateway to the city, and because it is highly tertiary, linked to parts of large retail, it is part of the metropolitan imagination.

The Port – Ciutat del Bàsquet – Turó de Caritx axis is a paradigmatic metropolitan transformation project, especially in terms of its objectives and general approach. Although only half of it has been completed and there are major difficulties in terms of resolving some controversies, its future structure depends largely on how the intersections with the coastline and the C-31 motorway can be resolved.

Finally, the historic urban centre has a great deal of modern vitality, while there are challenges to be met in terms of its extension towards the motorway, in the adjacent area of opportunity (El Corte Inglés). In fact, this area could be part of a more general approach aimed at improving permeability on both sides of the C-31 motorway and reclassifying the public spaces in the area.



urbà. Potser per la seva relació amb el parc territorial de la serralada de Marina, aquest àmbit podria acomplir un paper de porta més activa al territori natural que sumaria alguns ingredients bàsics de mixticitat.

Més integrat en el continu urbà, el polígon de Montigalà encara pivota més al voltant dels accessos de la B-20 que no pas de la continuïtat dels carrers urbans. El polígon es pot entendre com una porta a la ciutat i, pel seu caràcter eminentment terciari, lligat a les peces de gran comerç, forma part de l'imaginari metropolità.

L'eix Port - Ciutat del Bàsquet - Turó de Caritx és una operació de transformació metropolitana paradigmàtica, sobretot en els objectius i el plantejament general. Encara a mig desenvolupar i amb dificultats importants per resoldre alguns punts conflictius, la seva articulació futura depèn en bona part de com es puguin resoldre les seves cruïlles amb el front litoral i amb la C-31.

Finalment, amb relació al centre urbà històric es destaca la seva vitalitat actual, alhora que s'apunten els reptes que planteja la seva extensió cap a l'autopista, en la peça d'oportunitat contigua (d'El Corte Inglés). De fet, aquesta peça podria formar part d'un plantejament més general per millorar la permeabilitat als dos costats de la C-31 i qualificar els espais públics de l'entorn.

Santa Coloma de Gramenet,
Viladecans i Badalona.
Font: D. Puigmartí, 2015;
J. Surroca, 2009; V. Maza, 2012.



VILADECANS

Viladecans tiene en el concatenado de intervenciones urbanas a lo largo de la riera de Sant Climent uno de sus proyectos de escala metropolitana más destacables, que atraviesa el núcleo urbano de punta a punta, uniendo la sierra con el delta y creando espacios de centralidad.

El municipio ha estado trabajando en su planificación estratégica, Agenda XXI, plan de movilidad, etc. El Plan Director de Suelo Urbano propone tres centros de escala metropolitana, que complementan otras tres centralidades más locales, asociadas a los barrios: Barri Antic, Eixample y Ponent.

Tres son los centros metropolitanos y diversa es su caracterización. El primero, llamado Centre, aglutina diferentes equipamientos relacionados con la cultura y la salud: hospital, teatro, biblioteca, además de comercio, etc. A levante, los equipamientos que se concentran están más relacionados con el deporte y el ocio. Finalmente, el sector de la Marina es el proyecto más reciente que se centra en la actividad económica, con un parque de negocios, numerosas oficinas y muchas dotaciones, en un espacio que es servido aún hoy por un modesto apeadero construido cuando era un punto aislado.

MIRADAS CRUZADAS

En general se valoran positivamente los efectos que el planeamiento general ha tenido sobre la mejora sustancial de estos municipios, considerados durante décadas periféricos. Comparten algunas problemáticas comunes que es preciso resolver y que tienen que ver con la necesidad de una mejor inserción de las infraestructuras, algo que puede estar también relacionado con nuevas oportunidades de centralidades.

La mayoría de proyectos ponen de manifiesto la escala supralocal de las intervenciones y la necesidad de su coordinación con proyectos de municipios vecinos. Aquí, pues, se repite de nuevo una nueva vindicación de una autoridad metropolitana capaz de liderarlos y coordinarlos con la máxima eficacia.

1.3.7 EL URBANISMO DE LAS REDES, LA APUESTA DEL LIDERAZGO DEL SECTOR PÚBLICO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA DEFINICIÓN DE LOS NUEVOS TERRITORIOS METROPOLITANOS

En relación con la gobernanza, se conviene que es necesario definir unas políticas metropolitanas previas que sostengan el nuevo Plan Director y que se basen en el llamado urbanismo de las redes. En primer lugar, es necesario definir dónde ubicamos ciertas actividades clave (vivienda, comercio, actividades económicas) para analizar las interacciones entre relaciones y redes construidas (Dupuy). Y aquí resulta clave una apuesta que opte por una movilidad sostenible. Esta visión más estratégica se contraponen con un planteamiento más tipologista asociado al llamado proyecto urbano, que va desarrollando formas adecuadas en cada caso (con la correspondiente modificación del PGM) sin plantearse las estrategias metropolitanas. Este argumento sugiere algunas controversias, puesto que se considera que esas aproximaciones no deberían ser excluyentes, sino más bien complementarias, y que se han implementado en distintos períodos con cierto éxito en la metrópolis.

Precisamente, si ponemos en valor la aproximación del urbanismo de las redes, echamos en falta que los trabajos iniciales del PDU no expliciten más las dinámicas de la región metropolitana de Barcelona, más allá del ámbito de los 36 municipios del AMB.

VILADECANS

Viladecans has one of the most important projects on a metropolitan scale in the series of urban initiatives along the path of the Sant Climent stream, which crosses the town from one end to the other, linking the hills with the delta and creating areas of centrality.

The municipality has been working on its strategic planning, the Agenda 21, mobility plan, etc. The Master Plan for urban land calls for three centres on a metropolitan scale, which complement three other more local centralities, associated with the: Barri Antic, Eixample and Ponent districts.

There are three metropolitan centres, all of different types. The first, called Centre, includes various facilities related to culture and health: a hospital, theatre, library, as well as shops, etc. The facilities that are located to the east are more closely related to sport and leisure. Finally, the Marina area is the most recent project that is focused on economic activity, with a business park, numerous offices and many facilities in an area that is still served today by a modest railway halt that was built when it was an isolated area.

AN INTERSECTION OF PERSPECTIVES

In general, the effects of general planning in terms of the substantial improvement of these municipalities, which were considered peripheral for decades, are positive. They have some common problems which need to be resolved and which are related to the need for improved integration of their infrastructure, which may be related to new opportunities for centralities.

Most of the projects highlight the supra-local scale of the interventions, and the need to coordinate them with projects in neighbouring municipalities. This is therefore further vindication of the need for a new metropolitan authority to be able to lead them and coordinate them with the utmost efficiency.

1.3.7 URBAN PLANNING IN NETWORKS, THE COMMITMENT TO LEADERSHIP BY THE PUBLIC SECTOR AND SUSTAINABLE MOBILITY IN THE DEFINITION OF NEW METROPOLITAN TERRITORIES

As regards governance, it is necessary to define prior metropolitan policies which underpin the new Master Plan and which are based on 'networked urban planning'. First, we must define where we are going to locate certain key activities (housing, commerce, economic activities) in order to analyse the interactions between relationships and constructed networks (Dupuy). A commitment to sustainable mobility is crucial in this area. This more strategic vision is in contrast to the more category-based approach associated with the 'urban project', which develops appropriate forms in each case (with an amendment of the relevant Metropolitan General Plan) without considering the metropolitan strategies. This argument leads to some controversy, since it considers that these approaches should be complementary rather than exclusive, and that they have been implemented with some success in the metropolis at various times.

Indeed, if we emphasise the approach to urban planning in networks, the shortcoming is that the initial studies in the PDU do not make the dynamics of the Metropolitan Region more explicit, beyond the scope of the 36 municipalities of the AMB. The work done on the scale of the Metropolitan Region will undoubtedly help the right decisions to be taken from the PDU, on a wider scale. This applies particularly to the proposals for transport, and to metabolic proposals (water cycle, energy and materials).

VILADECANS

Viladecans té en el concatenat d'intervencions urbanes al llarg de la riera de Sant Climent un dels seus projectes d'escala metropolitana més destacables, que travessa el nucli urbà d'un extrem a l'altre, relacionant la serralada amb el delta i creant espais de centralitat.

El municipi ha estat treballant en la seva planificació estratègica, Agenda XXI, pla de mobilitat, etc. El Pla director de sòl urbà proposa tres centres d'escala metropolitana, que complementen tres altres centralitats més locals, associades als barris: Barri Antic, Eixample i Ponent.

Tres són els centres metropolitans i diversa n'és la caracterització. El primer, anomenat Centre, aglutina diferents equipaments relacionats amb la cultura i la salut: hospital, teatre, biblioteca, a més de comerç, etc. A llevant, els equipaments que s'hi concentren estan més relacionats amb l'esport i el lleure. Finalment, el sector de la Marina és el projecte més recent que se centra en l'activitat econòmica, amb un parc de negocis, nombroses oficines i moltes dotacions, en un espai que és servit encara avui per un modest baixador construït quan era un punt isolat.

MIRADES ENCREUADES

En general es valoren positivament els efectes que el planejament general ha tingut sobre la millora substancial d'aquests municipis, considerats durant dècades perifèrics. Comparteixen algunes problemàtiques comunes que cal resoldre i que tenen a veure amb la necessitat d'una millor inserció de les infraestructures, quelcom que pot tenir a veure també amb noves oportunitats de centralitats.

La majoria de projectes posen de manifest l'escala supralocal de les intervencions i la necessitat que es coordinin amb projectes de municipis veïns. Aquí, doncs, es torna a repetir una nova vindicació d'una autoritat metropolitana que sigui capaç de liderar-los i coordinar-los amb la màxima eficàcia.

1.3.7 L'URBANISME DE LES XARXES, L'APOSTA DEL LIDERATGE DEL SECTOR PÚBLIC I LA MOBILITAT SOSTENIBLE EN LA DEFINICIÓ DELS NOUS TERRITORIS METROPOLITANS

Amb relació a la governança, es convé que cal definir unes polítiques metropolitanes prèvies que sostinguin el nou Pla director i que es basin en l'anomenat *urbanisme de les xarxes*. Primer, cal definir on ubiquem certes activitats clau (habitatge, comerç, activitats econòmiques) per analitzar les interaccions entre relacions i xarxes construïdes (Dupuy). I aquí és clau una aposta que opti per una mobilitat sostenible. Aquesta visió més estratègica es contraposa amb un plantejament més tipologista associat a l'anomenat *projecte urbà*, que va desenvolupant formes adequades en cada cas (amb la modificació del PGM corresponent) sense plantejar-se les estratègies metropolitanes. Aquest argument suggereix algunes controvèrsies, atès que es considera que aquestes aproximacions no haurien de ser excloents, sinó més aviat complementàries i que s'han implementat en diferents períodes amb un cert èxit a la metròpolis.

Precisament, si posem en valor l'aproximació de l'urbanisme de les xarxes, trobem a faltar que els treballs inicials del PDU no facin més explícites les dinàmiques de la Regió Metropolitana, més enllà de l'àmbit dels 36 municipis de l'AMB. Els treballs desenvolupats per l'àmbit

Los trabajos desarrollados por el ámbito de la región metropolitana de Barcelona podrán ayudar a buen seguro a tomar las decisiones adecuadas del PDU, referidas a un ámbito superior. Esto hace referencia especialmente a las propuestas de transporte, pero también a las metabólicas (ciclo del agua, energía y materiales).

Solo si están vinculadas con el transporte público podremos hablar de centralidades metropolitanas. Por ello, los diagramas de accesibilidad metropolitana de transporte público deben estar en la base de la discusión de los centros existentes y los potenciales, al objeto de asegurarse siempre una accesibilidad colectiva adecuada. Con este argumento, por ejemplo, se cuestiona si tiene sentido plantear nuevos crecimientos sobre el entramado viario asociado a la B-30, cuando lo que interesa, si se opta por una movilidad sostenible, es centrarse en desarrollar actividades en torno a las principales centralidades de Cercanías (La Torrassa, Montcada, Riu Sec, Volpelleres).

Como en algunas sesiones anteriores, se recalca que no debería considerarse el conjunto de las centralidades comerciales exclusivas (centros comerciales fuera de los tejidos urbanos) (el documento de base las recoge), debido a que no cumplen la condición de mixtidad ni tampoco de la accesibilidad con transporte colectivo. En este sentido, las políticas urbanas deben ser decididas y apostar por las redes de comercio de proximidad organizado, limitando, por ejemplo, las plazas de aparcamiento en los grandes artefactos monofuncionales que compiten.

Las áreas de actividad económica asociadas al suelo industrial constituyen una cuestión fundamental para el PDU. Debemos pasar del plan de barrios al plan de polígonos. Es necesario jerarquizar los polígonos de actividad económica, renovar los centros de negocios, estudiar las posibilidades de la economía circular, de eficiencia energética, de accesibilidad sostenible, de conexión a las TIC, crear una oferta renovada de polígonos de actividades en una lectura conjunta de los PAE. En función de las aptitudes de cada uno de estos espacios es preciso plantearse si es posible emplazar actividades de innovación o de alto valor añadido, pero también identificar en qué casos resulta necesario mejorar los servicios y consolidar actividades, o cómo se puede sacar provecho de la proximidad urbana de algunas piezas en el continuo urbano.

Algunos trabajos promovidos desde el Área de Planificación Estratégica del AMB profundizarán en una lectura metropolitana que traspase la mirada de la ciudad central y englobe la conurbación metropolitana con sus centralidades simbólicas, asociadas a una cartografía de accesibilidad en transporte sostenible. Por otro lado, se elaborará un atlas de iniciativas de economía social de proximidad en el territorio metropolitano que aportará una geografía complementaria a aproximaciones más centradas en el tejido construido. Se trata más bien de una mirada de la funcionamiento urbana que confronta las relaciones entre contenido y continente, utilizando términos cerdianos.

1.3.8 PANORAMA CONTEMPORÁNEO DE PROYECTOS DE CENTRALIDAD

LILLE (FRANCIA). PLANEAMIENTO TERRITORIAL, INICIATIVAS METROPOLITANAS, ESCALAS E INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Territorios de proyectos: esta es la definición que hace el plan territorial de un número acotado de espacios donde se considera que la metrópolis se juega su futuro. Se trata de ámbitos intermunicipales, donde se pueden crear consorcios para el desarrollo urbanístico de determinadas iniciativas. Ámbitos de discusión entre un número acotado de actores públicos y privados y donde se llevan a cabo algunas consultas urbanísticas específicas.

It is only possible to talk in terms of *metropolitan centralities* if they are linked with public transport. The metropolitan public transport accessibility diagrams should be the basis for a discussion about existing and potential centres, to ensure their adequate collective accessibility. For example, this argument calls into question whether it makes sense to consider new growth on the roads associated with the B-30 motorway, when what would be desirable, if the aim is sustainable mobility, is to focus on activities around the main commuter rail centralities (Torrassa, Montcada, riu Sec, Volpelleres).

As in some previous discussions, it was emphasised that it would not be necessary to consider all the exclusive commercial centralities (shopping centres outside urban fabrics) (included in the basic document), because they do not meet the conditions of mixed uses and public transport accessibility. In this respect, urban policies must be firmly committed and invest in local business networks organised by defining parking places in large competing single-function mechanisms, for example.

The areas of economic activity associated with industrial land are fundamental to the PDU. It is necessary to make the transition from the plan for neighbourhoods to the plan for development areas. The industrial estates must be ranked, business centres renewed, the potential for the circular economy, energy efficiency, sustainable accessibility, connectivity to ICTs studied, and a renewed range of development areas created in an overall consideration of the PAE. Depending on the suitability of each area, it is necessary to consider whether it is possible to locate innovative or high added value activities there, but also to identify in which cases it is necessary to improve services and consolidate activities, or whether it is possible to take advantage of urban proximity of some areas in the urban continuum.

Some projects promoted by the Strategic Planning Area will go into greater depth from a metropolitan perspective that transfers the focus from the central city and encompasses the metropolitan conurbation with its symbolic centralities, associated with a cartography for accessibility using sustainable transport. Atlases of local social economy initiatives in the metropolitan region will also be created, which will give a complementary geography to approaches that are more focused on built-up fabrics. To paraphrase Cerdà, it is a perspective on urban functionality that focuses on the relationships between the content and container.

1.3.8 THE CONTEMPORARY PERSPECTIVE FOR CENTRALITY PROJECTS

LILLE (FRANCE). REGIONAL PLANNING, METROPOLITAN INITIATIVES, SCALES AND INSTRUMENTS OF MANAGEMENT

Territories of projects: this is the definition given in the territorial plan of a limited number of areas where the future of the metropolis is believed to be at stake. They are inter-municipal areas, where partnerships can be created for the urban implementation of some specific initiatives. They are areas of discussion between a limited number of public and private actors in which specific urban planning consultations are carried out.

On a large scale, a strategy for some degree of specialisation of the different areas in the metropolis is considered. Opportunities and locations for economic ecosystems that will lead the progress of the different parts of the metropolis are sought: they are poles for logistics, universities, agriculture, etc.

There is an interesting discussion in Lille about the need to transform exclusive shopping areas, in what was the home territory of some

de la Regió Metropolitana segur que podran ajudar a prendre les decisions adequades del PDU, referides a un àmbit superior. Això fa referència especialment a les propostes de transport, però també a les metabòliques (cicle de l'aigua, energia i materials).

Només si estan vinculades amb el transport públic, podrem parlar de *centralitats metropolitanas*. Per això, els diagrames d'accessibilitat metropolitana amb transport públic han d'estar a la base de la discussió dels centres existents i els potencials, per assegurar-hi sempre una accessibilitat col·lectiva adequada. Amb aquest argument, per exemple, es qüestiona si té sentit plantejar nous creixements sobre el viari associat a la B-30, quan el que interessa, si s'opta per una mobilitat sostenible, és centrar-se a desenvolupar activitats al voltant de les principals centralitats de rodalies ferroviàries (Torrassa, Montcada, riu Sec, Volpelleres).

Com en algunes sessions anteriors, es recalca que no caldria considerar el conjunt de les centralitats comercials exclusives (centres comercials fora dels teixits urbans) (el document de base les recull), perquè no compleixen la condició de mixticitat ni tampoc de l'accessibilitat amb transport col·lectiu. En aquest sentit, les polítiques urbanes han de ser decidides i apostar per les xarxes de comerç de proximitat organitzat, limitant, per exemple, les places d'aparcament en els grans artefactes monofuncionals que hi competeixen.

Les àrees d'activitat econòmica associades al sòl industrial són una qüestió fonamental per al PDU. Hem de passar del pla de barris al pla de polígons. Cal jerarquitzar els polígons d'activitat econòmica, renovar els centres de negocis, estudiar les possibilitats de l'economia circular, d'eficiència energètica, d'accessibilitat sostenible, de connexió a les TIC, crear una oferta renovada de polígons d'activitats en una lectura conjunta dels PAE. En funció de les aptituds de cadascun d'aquests espais cal plantejar si és possible emplaçar activitats d'innovació o d'alt valor afegit, però també identificar en quins casos cal millorar els serveis i consolidar activitats, o com es pot treure profit de la proximitat urbana d'algunes peces en el continu urbà.

Alguns treballs promoguts des de l'Àrea de Planificació Estratègica aprofundiran sobre una lectura metropolitana que traspassi la mirada de la ciutat central i englobi la conurbació metropolitana amb les seves centralitats simbòliques, associades a una cartografia d'accessibilitat en transport sostenible. D'altra banda, s'elaborarà un atlas d'iniciatives d'economia social de proximitat en el territori metropolità que donarà una geografia complementària a aproximacions més centrades en el teixit construït. Es tracta més aviat d'una mirada de la funció urbana que confronta les relacions entre contingut i continent, utilitzant termes cerdanians.

1.3.8 PANORAMA CONTEMPORANI DE PROJECTES DE CENTRALITAT

LILLE (FRANÇA). PLANEJAMENT TERRITORIAL, INICIATIVES METROPOLITANES, ESCALES I INSTRUMENTS DE GESTIÓ

Territoris de projectes: aquesta és la definició que fa el pla territorial d'un nombre acotat d'espais on es considera que la metròpolis es juga el seu futur. Són àmbits intermunicipals, on es poden crear consorcis per al desenvolupament urbanístic d'unes iniciatives determinades. Àmbits de discussió entre un nombre acotat d'actors públics i privats i on es duen a terme algunes consultes urbanístiques específiques.

A gran escala, es planteja una estratègia d'una certa especialització dels diferents territoris de la metròpolis. Es busquen oportunitats i vocacions d'uns ecosistemes econòmics que han

A gran escala, se plantea una estrategia de una cierta especialización de los distintos territorios de la metrópolis. Se buscan oportunidades y vocaciones de unos ecosistemas económicos que deben liderar el progreso de las diferentes partes de la metrópolis: son los polos de la logística, universitario, agrícola, etc.

En Lille se articula una discusión interesante acerca de la necesidad de transformar las áreas comerciales exclusivas, precisamente en lo que fue territorio de origen de algunas grandes marcas y centros comerciales (Auchan, Decathlon, etc.). A través de la iniciativa de algunos de los promotores y operadores privados, se discuten cuáles podrían ser los nuevos escenarios, imaginando que el modelo existente ha llegado ya a su punto álgido.

CIUDADES Y NUEVOS CENTROS. ALGUNOS EJEMPLOS CONTEMPORÁNEOS DE INTERÉS EN EUROPA

A. INTENSIFICACIONES METROPOLITANAS INTERIORES. Se trata de operaciones de intensificación terciaria en ámbitos internos de la metrópolis, siguiendo modelos evolucionados respecto a los centros direccionales paradigmáticos como La Défense (París), Quartier Nord (Bruselas) o Porta Nuova (Milán). Los nuevos proyectos revisan carencias de la primera generación de centros de negocios (downtown) europeos, que en general fueron más densos que intensos. Se revisan las combinatorias de programas y se pretende multiplicar los contactos con la ciudad existente, con una atención especial al plan del suelo. Por ejemplo, Centro Direzionale (Milán), Amsterdam Zuidas (Ámsterdam), Rue de la Loi (Bruselas), Praille-Acacias-Vernets (Ginebra), Carlsberg (Copenhague) o Expo Porte de Versailles (París), entre otros.

B. CENTRALIDAD GENERADORA. Los hemos denominado metafóricamente cruces o supercruces, por la forma como desde un espacio singular intensivo es posible generar condiciones de centralidad sobre nuevos territorios, a través de la alta accesibilidad. Ponen en valor espacios que habían sido periféricos hasta el momento, y en los que la localización de una o más estaciones, ya sea de escala más local o regional, crea un fragmento de ciudad dinámico a partir de programas de oficinas, de terciario y también residenciales. Entre otros ejemplos, Teleport (Ámsterdam), Ørestad (Copenhague) o Almere Centre (Almere).

C. NUDOS METROPOLITANOS. La importante superficie destinada a los nudos viarios en la metrópolis Barcelona señala también estos espacios como potenciales ámbitos de centralidad. Algunos proyectos aprovechan la alta accesibilidad resultante de la movilidad viaria —y también ferroviaria en los mejores casos— para crear estructuras urbanas que combinan la autonomía del diseño viario con la voluntad de relación con su entorno. Por ejemplo, Antas (Oporto), Fair Complex (Maribor), Nudo Arrábida (Oporto), L'Atoll (Angers), Porte de Bagnolet (París)...

D. LUGARES DE MEZCLA METROPOLITANA. Los espacios relacionados con los grandes centros comerciales son otro tipo de centralidad que requiere nuevos modelos para su diversificación funcional y social. Algunas experiencias aisladas han tratado este tema, buscando combinar el carácter periférico de los paisajes en torno a los grandes malls con nuevos ingredientes. Es el caso del Centre Onix, en la periferia de St. Herbain, que intenta cualificar este espacio añadiendo un paisaje de agua, un nuevo centro cultural y una sala de conciertos, todo ello articulado en torno a un gran aparcamiento, en tanto que pieza protagonista como punto de encuentro y contacto. Otros ejemplos: Baumax (Maribor) y Westside Shopping and Leisure Centre (Berna).

major brands and shopping centres (Auchan, Decathlon, etc.). On the initiative of some private operators and developers, there has been a discussion about what the new scenarios could be, working on the assumption that the existing model has already reached its peak.

CITIES AND NEW CENTRES. SOME INTERESTING CONTEMPORARY EXAMPLES IN EUROPE

A. INTERNAL METROPOLITAN INTENSIFICATIONS. These are operations involving tertiary intensification in internal areas of the metropolis, based on models evolved from paradigmatic directional centres such as La Défense (Paris), Quartier Nord (Brussels) and Porta Nova (Milan). The new projects rectify the shortcomings of the first generation of European business centres (downtowns) which were generally dense rather than intense. The combinations of programmes are reviewed, with a view to multiplying contacts with the existing city, with a particular focus on ground level. Examples include Centro Direzionale (Milan), Amsterdam Zuidas (Amsterdam), Rue de la Loi (Brussels), Praille-Acacias-Vernets (Geneva), Carlsberg (Copenhagen) and Expo Porte de Versailles (Paris).

B. GENERATING CENTRALITY. We have metaphorically called them *intersections* or *super-intersections* because of how it is possible from a unique intensive space to create conditions of centrality in new territories, by means of high accessibility. They highlight areas that had previously been peripheral, and in which the location of a station or stations, on either a local or regional scale, creates a fragment of a dynamic city based on programmes for offices, tertiary and residential uses. Examples include Teleport (Amsterdam), Ørestad (Copenhagen) and Almere Centre (Almere).

C. METROPOLITAN NODES. The significant area allocated to nodes in the road network in the Barcelona metropolis also shows that these areas are potential areas of centrality. Some projects take advantage of the high level of accessibility resulting from mobility by road—and by railway in the best cases—to create urban structures that combine the autonomy of the road network design with the desire for a relationship with their environment. Examples include Antas (Porto), Fair Complex (Maribor), Nus Arrabida (Porto), L'Atoll (Angers) and Porte de Bagnolet (Paris).

D. METROPOLITAN MIXTURE AREAS. Spaces related to large shopping centres are another type of centrality that require new models for social and functional diversification. Some isolated experiences have dealt with this issue, in an attempt to combine the peripheral nature of the landscape around large malls with new ingredients. An example is the Centre Onix, on the outskirts of St. Herbain, which attempts to enhance this space by adding a water-based landscape, a new cultural centre and a concert hall, all arranged around a large car park, as the central feature and as a point for meeting and convergence. Other examples: Baumax (Maribor) and Westside Shopping and Leisure Centre (Berne).

E. PROCESSES OF CENTRALITY AGAINST FORMS OF CENTRALITY. In addition to the examples of centres designed as urban projects, we must also consider a range of experiences of urban transformation in which the metropolitan centrality is the result of an urban process that is more open and less designed. In these examples, the objective is to trigger the status of centrality by means of specific initiatives which promote synergies in the surrounding area. Examples include Zurich-West, Prat Nord (Metropolitan area of Barcelona, project proposed by Manuel de Solà-Morales), NDSM (Amsterdam) and the Meat Packing District (Copenhagen).

de liderar el progrés de les diferents parts de la metròpolis: són els pols de la logística, universitari, agrícola, etc.

A Lille hi ha una discussió interessant sobre la necessitat de transformar les àrees comercials exclusives, precisament en el que va ser territori d'origen d'algunes grans marques i centres comercials (Auchan, Decathlon, etc.). A través de la iniciativa d'alguns dels promotors i operadors privats, es discuteixen quins podrien ser els nous escenaris, tot imaginant que el model existent ha arribat ja al seu punt àlgid.

CIUTATS I NOUS CENTRES. ALGUNS EXEMPLES CONTEMPORANIS D'INTERÈS A EUROPA

A. INTENSIFICACIONS METROPOLITANES INTERIORS. Es tracta d'operacions d'intensificació terciària en àmbits interns de la metròpolis, seguint models evolucionats respecte als centres direccionals paradigmàtics com La Défense (París), Quartier Nord (Brussel·les) o Porta Nova (Milà). Els nous projectes revisen mancances de la primera generació de centres de negocis (*downtown*) europeus, que van ser en general més densos que intensos. Es revisen les combinatòries de programes i es mira de multiplicar els contactes amb la ciutat existent, amb una atenció especial al pla del sòl. Per exemple, Centro Direzionale (Milà), Amsterdam Zuidas (Amsterdam), Rue de la Loi (Brussel·les), Praille-Acacias-Vernets (Ginebra), Carlsberg (Copenhaguen) o Expo Porte de Versailles (París), entre d'altres.

B. CENTRALITAT GENERADORA. N'hem dit metafòricament cruïlles o supercruïlles, per la manera com des d'un espai singular intensiu és possible generar condicions de centralitat sobre nous territoris, a través de l'alta accessibilitat. Posen en valor espais que havien estat perifèrics fins al moment, i en els quals la localització d'una estació o unes estacions, ja sigui d'escala més local o regional, crea un fragment de ciutat dinàmic a partir de programes d'oficines, de terciari i també residencials. Entre altres exemples, Teleport (Amsterdam), Ørestad (Copenhaguen) o Almere Centre (Almere).

C. NUSOS METROPOLITANS. La important superfície destinada als nusos viaris a la metròpolis Barcelona assenyala també aquests espais com a potencials àmbits de centralitat. Alguns projectes aprofiten l'alta accessibilitat resultant de la mobilitat viària –i també ferroviària en els millors casos– per crear estructures urbanes que combinen l'autonomia del disseny viari amb la voluntat de relació amb el seu entorn. Per exemple, Antas (Porto), Fair Complex (Maribor), Nus Arrabida (Porto), L'Atoll (Angers), Porte de Bagnolet (París)...

D. LLOCS DE BARREJA METROPOLITANA. Els espais relacionats amb els grans centres comercials són un altre tipus de centralitat que necessita nous models per a la seva diversificació funcional i social. Algunes experiències aïllades han tractat aquest tema, buscant combinar el caràcter perifèric dels paisatges entorn dels grans malls amb nous ingredients. És el cas del Centre Onix, a la perifèria de St. Herbain, que intenta qualificar aquest espai afegint un paisatge d'aigua, un nou centre cultural i una sala de concerts, tot plegat articulat al voltant d'un gran aparcament, com a peça protagonista com a punt de trobada i fregament. Altres exemples: Baumax (Maribor) i Westside Shopping and Leisure Centre (Berna).

E. PROCESSOS DE CENTRALITAT ENFRONT DE FORMES DE CENTRALITAT. A més dels exemples de centres ideats com a projectes urbans, cal posar l'atenció sobre un conjunt d'experiències de transformació urbanística en les quals la centralitat metropolitana és més aviat el resultat d'un procés urbà més obert i menys dissenyat. Es tracta d'exemples en què

E. PROCESOS DE CENTRALIDAD FRENTE A FORMAS DE CENTRALIDAD. Además de los ejemplos de centros ideados como proyectos urbanos, es preciso poner el foco sobre un conjunto de experiencias de transformación urbanística en las que la centralidad metropolitana es más bien el resultado de un proceso urbano más abierto y menos diseñado. Se trata de casos en los que se confía a desencadenar la condición de centralidad mediante actuaciones específicas que deben impulsar sinergias sobre su entorno. Por ejemplo, Zürich-West, Prat Nord (área metropolitana de Barcelona, concurso propuesta de Manuel de Solà-Morales), NDSM (Ámsterdam) o Meat Packing District (Copenhague), entre otros.

F. CULTURA Y CREATIVIDAD COMO FORMAS DE RECENTRALIZACIÓN METROPOLITANA. La centralidad asociada a la cultura y la creatividad ha pasado del elitismo de los museos a su colectivización en los nuevos contenedores urbanos que aparecen como grandes dinamizadores cívicos en muchas ciudades. Las llamadas fábricas de creación constituyen espacios de producción y creación y cuentan con una enorme capacidad de aglutinar la ciudadanía. Se han convertido en una de las expresiones más recientes de la idea de centralidad contemporánea. El objetivo no es solo recuperar los antiguos recintos obsoletos que ocupan, sino también convertirse en motores de transformación urbana y social de sus entornos. Entre otros ejemplos, encontramos Matadero (Madrid) o Kaapelitehdas (Helsinki).

G. VACÍOS METROPOLITANOS - CENTRALIDAD COMO HECHO COLECTIVO. La materialidad de la centralidad se puede expresar como un espacio vacío. En las antípodas de la centralidad entendida como densidad de edificios y programas en un lugar, algunos espacios ejemplifican cómo las grandes explanadas de antiguas periferias son, en su condición de espacio completamente abierto, lugares fecundos para significar la centralidad metropolitana. En estos espacios se da una concentración importante de personas que se agrupan para realizar actividades, sea siguiendo programaciones establecidas o bien desde su simple interacción personal. La localización de actividades informales en estos espacios ayuda a veces a situarlos dentro del imaginario colectivo. Por ejemplo, Parque de la Villette (París), Mauerpark (Berlín) o Les Glòries (Barcelona).

F. CULTURE AND CREATIVITY AS FORMS OF METROPOLITAN CENTRALISATION. Centrality associated with culture and creativity has made the transition from the elitism of museums to collectivisation in new urban facilities, appearing as civic regenerators in many cities. These 'creation factories' are spaces for artistic production and creation, and have an enormous capacity for bringing citizens together. They have become one of the most recent expressions of the contemporary idea of centrality. The objective is not only to recover the old and obsolete areas they occupy, but also to make them the driving force behind the urban and social transformation of their surroundings. Examples include Matadero (Madrid) and Kaapelitehdas (Helsinki).

G. METROPOLITAN EMPTY SPACES – CENTRALITY AS A COLLECTIVE ISSUE. The materiality of centrality can be expressed as an empty space. At the opposite extreme to centrality understood in terms of the density of buildings and programmes in one place, some spaces show how long walkways in all peripheral areas are fertile ground for signifying metropolitan centrality due to being a completely open space. These spaces have a significant concentration of people who come together there to do things, either following established programmes or as a result of their mere personal interaction. The location of informal activities in these spaces sometimes helps to place them in the collective imagination. Examples include the Parc de la Villette (Paris), Mauerpark (Berlin) and Les Glòries (Barcelona).

Metròpolis policèntrica.
Fragment
Font: AMB_Crosas, 2016.

Metròpolis policèntrica

Polycentric metropolis



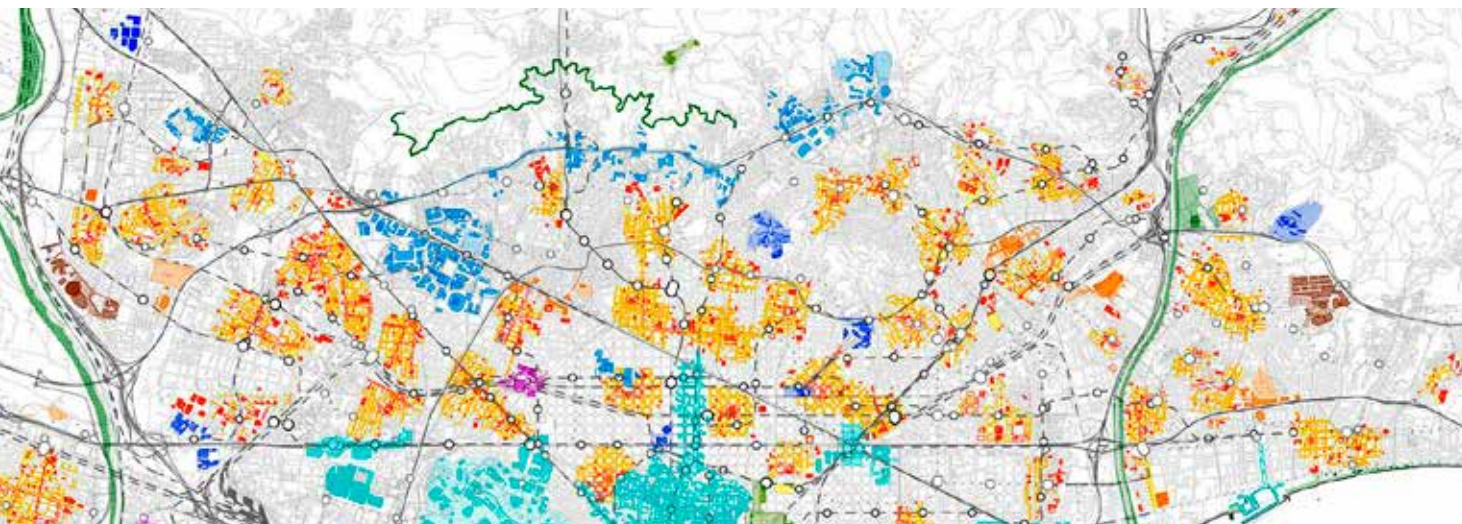
es confia a desencadenar la condició de centralitat per mitjà d'actuacions específiques que han d'impulsar sinergies sobre el seu entorn. Per exemple, Zürich-West, Prat Nord (àrea metropolitana de Barcelona, concurs proposta de Manuel de Solà-Morales), NDSM (Amsterdam) o Meat Packing District (Copenhaguen), entre d'altres.

F. CULTURA I CREATIVITAT COM A FORMES DE RECENTRALITZACIÓ METROPOLITANA.

La centralitat associada a la cultura i a la creativitat ha passat de l'elitisme dels museus a la seva col·lectivització en els nous contenidors urbans que apareixen com a grans dinamitzadors cívics en moltes ciutats. Les anomenades fàbriques de creació són espais de producció i creació i tenen una enorme capacitat d'aglutinar la ciutadania. Han esdevingut una de les expressions més recents de la idea de centralitat contemporània. L'objectiu no és només recuperar els antics recintes obsolets que ocupen, sinó també convertir-se en motors de transformació urbana i social dels seus entorns. Entre altres exemples, hi ha Matadero (Madrid) o Kaapelitehdas (Hèlsinki).

G. BUI TS METROPOLITANS, CENTRALITAT COM A FET COL·LECTIU.

La materialitat de la centralitat es pot expressar com un espai buit. A les antípodes de la centralitat entesa com a densitat d'edificis i programes en un lloc, alguns espais exemplifiquen com les grans esplanades d'antigues perifèries són, en la seva condició d'espai completament obert, llocs fecunds per significar la centralitat metropolitana. En aquests espais s'hi dona una concentració important de persones que s'agrupen per fer-hi coses, sigui seguint programacions establertes o bé des de la seva simple interacció personal. La localització d'activitats informals en aquests espais ajuda de vegades a situar-los dins de l'imaginari col·lectiu. Per exemple, Parc de la Villette (París), Mauerpark (Berlín) o les Glòries (Barcelona).



1.4 LUGARES CENTRALES. OBSERVACIONES Y TESIS DE PARTIDA

Como síntesis de las presentaciones y los debates temáticos se propone una aproximación a la definición de algunos conceptos y tesis de partida que, sin pretensión teórica alguna, guían las directrices urbanísticas objeto de este trabajo.

Los lugares centrales son aquellos espacios que destacan en relación con su entorno por ser foco de más interacción social, con una concentración de actividades, de movimientos y de significado y que generan una polaridad de límites difusos. Esta definición sitúa la centralidad como un valor relativo:

— En función del entorno urbano donde se inserta: lo central en una de las ciudades pequeñas o medianas de la metrópolis puede no serlo en un distrito de la ciudad central. Resulta, por tanto, fundamental la relación del centro con el entorno, pero también el valor relativo de los espacios centrales entre sí.

— Por su delimitación difusa: la no-asociación de la centralidad con una forma urbana o arquitectónica concreta hace tan difícil como innecesario definir un perímetro. La centralidad es a veces un vector, un epicentro o una suma de epicentros, pero no existe canónicamente una geometría de reverberación asociada (círculos concéntricos tradicionales). De hecho, su valor es también su propio dinamismo y una voluntad constante de extenderse más allá.

— Porque es difícil su parametrización: también, a diferencia de algunas formas urbanas (polígonos residenciales, industriales, ciudades jardín, etc.), la centralidad no tiene ni ratios ni estándares claramente asociados, ni la medición de una ocupación, ni de una densidad, ni de una edificabilidad. Aunque existen algunos intentos de medir la intensidad urbana como una variable que podría ser propia, probablemente es más conveniente hablar de la centralidad como una ecuación de materias urbanas diferentes.

Las centralidades tradicionales se caracterizan por ser ampliamente significadas y reconocidas como lugares urbanos, y siguen patrones culturales conocidos: una combinatoria de plazas, campanarios, edificios representativos, etc. La metrópolis de hoy, sin embargo, acumula también otros tipos de centralidades contemporáneas (más nuevas), configuradas sobre espacios urbanos muy diversos y menos prototípicos, con una intensidad de uso igualmente notable aunque en ocasiones se las haya llamado no-lugares por su valor genérico (un gran centro comercial o el gran hall de un intercambiador de transporte).

Más que llevar a cabo una elección excluyente, se considera interesante que sea inclusiva, puesto que las muchas sociabilidades que conviven en la metrópolis hacen pertinentes tipos de centralidades muy diferentes.

En medio de las centralidades históricas y de las más recientes, se puede considerar que la ciudad metropolitana consigue crear centralidades fuertes cuando combina las siguientes variables:

1. Una densidad residencial media o alta, que implique un uso intensivo del espacio público por parte de los residentes y una presencia de servicios asociada.
2. Una mezcla con otros usos adicionales a la vivienda, relacionados con la producción, las empresas, los servicios y el comercio, que se emplacen al menos en las plantas bajas de los edificios en contacto con el espacio público y las activen. En función del tipo de actividades puede darse que a la condición de condensador social se sume el valor de ecosistema de innovación, cuando concentra actividades relacionadas con la innovación y el conocimiento.
3. Un espacio público cualificado, que garantiza la vitalidad urbana y que es significativo porque constituye la base de la memoria colectiva y puede ser identificado como tal por un número significativo de ciudadanos (por su forma, actividad, etc.).

1.4 CENTRAL PLACES. CONSIDERATIONS AND INITIAL THEORIES

An approach to a definition of some initial concepts and theories is offered as a summary of the presentations and themed discussions, which without any theoretical aspirations, guide the planning guidelines included in this study.

Central places are areas which stand out from their environment because they are a focus of more social interaction, with a concentration of activities, movements and meaning and which generate a diffuse polarity of boundaries. This definition makes centrality a relative value:

— Depending on the urban environment where it is located: what is central in a small or medium-sized city may not be central in a district in the central city. The relationship between the centre and the surrounding area is therefore fundamental, as is the value of each central area relative to each other.

— Because of its diffuse boundaries: the non-association of centrality with a specific urban and architectural form makes defining a perimeter as difficult as it is unnecessary. Centrality is sometimes a vector, an epicentre or a combination of epicentres, but there is no canonical geometry of associated impacts (traditional concentric circles). In fact, its value lies in its very dynamism and a constant desire to expand its boundaries further.

— Because it is difficult to parameterise: again, unlike some urban forms (housing estates, industrial estates, garden cities, etc.), a centrality has no clearly associated ratios or standards, nor the measure of occupancy, density or buildability. Although there are some attempts to measure urban intensity as a variable which could stand alone, it is probably wise to discuss centrality in terms of an equation of different urban materials.

Traditional centralities are characterised by being widely signified and recognised as urban places, and follow well-known cultural patterns: a combination of squares, bell towers, landmark buildings, etc. However, today's metropolis also contains other types of (newer) contemporary centralities established in very varied and less prototypical urban areas, with an intensity of use that is also significant despite them sometimes being called *non-places* because of their generic value (a large shopping centre or a large transport interchange hall).

Rather than make an exclusive choice, it would be positive if it were inclusive, given that the many sociabilities that coexist in the metropolis make very different kinds of centralities relevant.

In between historical and more recent centralities, the metropolitan city can be considered to achieve strong centralities when it combines the following variables:

1. A medium or high residential density, entailing intensive use of the public space by residents and the presence of associated services.
2. A mixture with other uses in addition to housing, related to production, business, services and commerce, which are located at least on the lower floors of buildings, in contact with and activating the public space. Depending on the type of activities, its status as a social condenser may be added to the value of ecosystem innovation, when it includes activities related to innovation and knowledge.
3. A classified public space, which guarantees urban vitality and which is significant because it is a foundation for collective memory and can be identified as such by a significant number of citizens (because of the shape, activity, etc.).
4. The strategic location of some intensively used facilities. Although facilities are an essential factor which are highly valued by citizens, not all of them, and not everywhere, entail a value of urban intensity.
5. And finally, a high level of accessibility that makes it attractive to the community as a whole, not just at a local level. It is therefore

1.4 LLOCS CENTRALS. OBSERVACIONS I TESIS DE PARTIDA

Com a síntesi de les presentacions i els debats temàtics es proposa una aproximació a la definició d'alguns conceptes i tesis de partida que, sense cap pretensió teòrica, guien les directrius urbanístiques objecte d'aquest treball.

Els llocs centrals són aquells espais que destaquen amb relació al seu entorn pel fet de ser focus de més interacció social, amb una concentració d'activitats, de moviments i de significat i que generen una polaritat de límits difusos. Aquesta definició situa la centralitat com un valor relatiu:

— En funció de l'entorn urbà on s'insereix: allò que és central en una de les ciutats petites o mitjanes de la metròpolis pot no ser-ho en un districte de la ciutat central. És, per tant, fonamental la relació del centre amb l'entorn, però també el valor relatiu dels espais centrals entre si.

— Per la seva delimitació difosa: la no-associació de la centralitat amb una forma urbana o arquitectònica concreta fa tan difícil com innecessari definir un perímetre. La centralitat és de vegades un vector, un epicentre o una suma d'epicentres, però no existeix canònicament una geometria de reverberació associada (cerques concèntrics tradicionals). De fet, el seu valor és també el seu mateix dinamisme i una voluntat constant d'estendre's més enllà.

— Perquè és difícil de parametritzar: també, a diferència d'algunes formes urbanes (polígons residencials, industrials, ciutats jardí, etc.), la centralitat no té ni ràtios ni estàndards clarament associats, ni la mesura d'una ocupació, ni d'una densitat, ni d'una edificabilitat. Tot i que hi ha alguns intents de mesurar la intensitat urbana com una variable que podria ser pròpia, és probablement més convenient parlar de la centralitat com una equació de matèries urbanes diferents.

Les centralitats tradicionals es caracteritzen pel fet de ser àmpliament significades i reconegudes com a llocs urbans, i segueixen patrons culturals coneguts: una combinatòria de places, campanars, edificis representatius, etc. La metròpolis d'avui, però, acumula també altres tipus de centralitats contemporànies (més noves), configurades sobre espais urbans molt diversos i menys prototípics, amb una intensitat d'ús igualment notable malgrat que de vegades se les hagi anomenat no-llocs pel seu valor genèric (un gran centre comercial o el gran *hall* d'un intercanviador de transport).

Més que no pas fer una tria excloent, es considera interessant que sigui inclusiva, atès que el gran nombre de sociabilitats que conviuen a la metròpolis fan pertinents tipus de centralitats molt diferents.

Entremig de les centralitats històriques i les més recents, es pot considerar que la ciutat metropolitana aconsegueix crear centralitats fortes quan combina les variables següents:

1. Una densitat residencial mitjana o alta, que impliqui un ús intensiu de l'espai públic per part dels residents i una presència de serveis associada.
2. Una barreja amb altres usos addicionals a l'habitatge, relacionats amb la producció, les empreses, els serveis i el comerç, que s'emplacin almenys en les plantes baixes dels edificis en contacte amb l'espai públic i les activin. En funció del tipus d'activitats pot donar-se que a la condició de condensador social s'hi sumi el valor d'ecosistema d'innovació, quan concentra activitats relacionades amb la innovació i el coneixement.
3. Un espai públic qualificat, que garanteix la vitalitat urbana i que és significatiu perquè fonamenta la memòria col·lectiva i pot ser identificat com a tal per un nombre significatiu de ciutadans (per la seva forma, activitat, etc.).

4. La localización estratégica de algunos equipamientos de uso intensivo. A pesar de que las dotaciones constituyen un elemento esencial y valorado por la ciudadanía, no todas, ni en todas partes, implican un valor de intensidad urbana.

5. Y, por último, una alta accesibilidad que hace atractivo el conjunto a una comunidad, no solo local. Por ello, es fundamental que las centralidades estén relacionadas con la red, especialmente del transporte público, a fin de ofrecerse a un amplio espacio más allá de sus límites físicos.

Las metrópolis se componen de centralidades de dimensión y escala diversa. Para su funcionamiento son tan importantes las centralidades locales como los centros metropolitanos. Las primeras cuentan con una estructura extremadamente pequeña y un tamaño micro, que puede llegar a condensarse en el ancho de una acera. Su concatenación teje las estructuras de la ciudad amable.

Las polaridades metropolitanas son espacios de gran afluencia regional y en muchas ocasiones son espacios servidores especializados (grandes equipamientos, grandes centros comerciales, etc.). Son igualmente importantes para la vida metropolitana (servicio, economía, simbolismo), pero es obvio que a menudo son más centros potenciales que de facto, debido a su falta de diversidad.

A pesar de que resulta muy interesante combinar ambas escalas urbanas, no es lógico realizar juicios sobre las cualidades de los grandes centros metropolitanos con la aspiración de que repitan algunas de las cualidades de las atmósferas locales (el tamaño sí importa).

Además del tamaño, la escala y la caracterización formal, resulta interesante observar las centralidades en función de cuál es su génesis. Las centralidades planificadas han sido definidas por el urbanismo tradicional a través de proyectos y planes urbanísticos.

Con todo, algunas experiencias de éxito sitúan también la atención sobre las centralidades programadas, un término mucho más amplio e inclusivo que el anterior. Se trata de una aproximación atenta a los procesos urbanísticos —en su flexibilidad y gestión— en que la activación de procesos debe ir de la mano de iniciativas de espectro más amplio: económicas, culturales, sociales...

Finalmente, las centralidades esporádicas o informales constituyen una interesante expresión contemporánea, asociada precisamente a los espacios menos formalizados, que surgen a menudo en espacios en barbecho, vacíos e intersticios urbanos: justo en las antípodas de los que encarnan las centralidades tradicionales.

En resumen, los componentes deseables para los lugares centrales serían: la densidad social y de composición diversa, la acumulación de funciones con una complementariedad horaria razonable, la presencia de un factor de innovación social y productiva, la contigüidad (espacial) y la simultaneidad (temporal) de los elementos locales y metropolitanos, una accesibilidad eficiente a través del transporte público y un valor referencial para un amplio conjunto de la ciudadanía.

essential that centralities are related to the network, and the public transport network in particular, in order to provide ample space beyond their physical limits.

Metropolises are composed of centralities of varying size and scale. Local centralities are as important in their workings as metropolitan centres. The former have a structure that is extremely small in size and a *micro* scale, which can sometimes be condensed to the width of the pavement. Their concatenation creates the structures of the *friendly city*.

Metropolitan polarities are areas with a high level of regional traffic and are often specialised servers (large facilities, shopping malls, etc.). They are equally important for metropolitan life (services, economy, symbolism), but obviously they are often potential rather than *de facto* centres due to their lack of diversity.

Although the combination of the two urban scales is very interesting, it is unwise to reach conclusions about the qualities of large metropolitan centres which aspire to repeat some of the qualities of the local atmospheres (size does matter).

Besides size, scale and formal characterisation, it is interesting to consider centralities based on their origin. Planned centralities have been defined by traditional urban planning, involving development urban projects and plans.

However, some success stories also focus on programmed centralities—a term that is much broader and inclusive than the previous one. This approach considers urban planning processes—flexibility and management—in which the activation of processes must go hand in hand with initiatives on a broader spectrum: economic, cultural, social, etc.

Finally, sporadic or informed centralities are an interesting contemporary expression, associated precisely with less formalised areas, which often emerge in *fallow* areas, in urban vacuums and interstices: at the opposite extreme to those embodied by traditional centralities.

In short, the desirable components for central locations would be: social density and a diverse composition, an accumulation of functions with a reasonable complementarity of time, the presence of a trigger for social and productive innovation, (spatial) contiguity and (temporary) simultaneity of local and metropolitan elements, efficient accessibility by public transport and a value as a reference point for a wide range of citizens.

4. La localització estratègica d'alguns equipaments d'ús intensiu. Malgrat que les dotacions són un element essencial i valorat per la ciutadania, no totes, ni a tot arreu, impliquen un valor d'intensitat urbana.

5. I, finalment, una alta accessibilitat que fa atractiu el conjunt a una comunitat, no tan sols local. Per això, és fonamental que les centralitats estiguin relacionades amb la xarxa, especialment del transport públic, a fi d'oferir-se a un ampli espai més enllà dels seus límits físics.

Les metròpolis es componen de centralitats de dimensió i escala diversa. Per al seu funcionament són tan importants les centralitats locals com els centres metropolitans. Les primeres tenen una estructura extremadament menuda i una mida *micro*, que es pot arribar a condensar en l'amplada d'una vorera. La seva concatenació teixeix les estructures de la *ciutat amable*.

Les polaritats metropolitanes són espais de gran afluència regional i moltes vegades són espais *servidors* especialitzats (grans equipaments, grans centres comercials, etc.). Són igualment importants per a la vida metropolitana (servei, economia, simbolisme), però és obvi que sovint són més centres potencials que no pas *de facto*, per la seva manca de diversitat.

Malgrat que és molt interessant combinar les dues escales urbanes, no és lògic fer judicis sobre les qualitats dels grans centres metropolitans amb l'aspiració que repeteixen algunes de les qualitats de les atmosferes locals (la mida sí que importa).

A més de la mida, l'escala i la caracterització formal, és interessant observar les centralitats en funció de quina és la seva gènesi. Les centralitats planificades han estat definides per l'urbanisme tradicional per mitjà de projectes i plans urbanístics.

Amb tot, algunes experiències d'èxit situen també l'atenció sobre les centralitats programades, un terme molt més ampli i inclusiu que l'anterior. Es tracta d'una aproximació atenta als processos urbanístics –a la flexibilitat i a la gestió– en què l'activació de processos ha d'anar de la mà d'iniciatives d'espectre més ampli: econòmiques, culturals, socials...

Finalment, les centralitats esporàdiques o informals són una interessant expressió contemporània, associada precisament amb els espais menys formalitzats, que sorgeixen sovint en espais en *guaret*, buits i intersticis urbans: just a les antípodes dels que encarnen les centralitats tradicionals.

En resum, els components desitjables per als llocs centrals serien: la densitat social i de composició diversa, l'acumulació de funcions amb una complementarietat horària raonable, la presència d'un factor d'innovació social i productiva, la contigüitat (espacial) i la simultaneïtat (temporal) dels elements locals i metropolitans, una accessibilitat eficient a través del transport públic i un valor referencial per a un conjunt ampli de la ciutadania.

Dos son las tesis que se toman como punto de partida de las directrices:

TESIS 1. DE LA METRÓPOLIS POLINUCLEAR A LA METRÓPOLIS POLICÉNTRICA

“Esa estructura grumosa –polinuclear, más que policéntrica– es la que permite oportunidades de localización de actividades variadas en un ámbito de distancias cortas”. (Manuel de Solà-Morales, 10 lecciones sobre Barcelona, 2008).

Las directrices en torno a centralidad e innovación se construyen sobre la hipótesis de reforzar el sentido policéntrico, y no solo polinuclear, de la metrópolis Barcelona, como un sistema complejo e interconectado. El reconocimiento y la consolidación de un amplio número de polos de centralidad (más que de centros) y el asentamiento estratégico de nuevas áreas de centralidad e innovación pueden contribuir a fortalecer la idea de ciudad metrópolis: conformada por espacios vacíos y llenos, de espacios más densos y dispersos, con nodos de intensidad variable que reparten la energía por el conjunto del territorio.

TESIS 2. LA CENTRALIDAD Y LA INNOVACIÓN COMO ARGUMENTOS DE COHESIÓN METROPOLITANA

Los factores de centralidad e innovación son variables esenciales para la intervención en numerosos tejidos urbanos de la metrópolis contemporánea. La implementación de estos principios se realiza en función de los potenciales y las lógicas de un espacio específico, pero a la vez en interrelación con un ámbito territorialmente amplio.

Estas actuaciones se pueden considerar a veces centralidades redentoras, por la forma en que pretenden conseguir la mejora de unas áreas determinadas y dispersar los efectos positivos sobre los entornos menos estructurados o más decadentes. Pero, al mismo tiempo, también pueden ser centralidades generadoras, capaces de producir un nuevo foco de energía con un amplio eco sobre territorios aparentemente estables. En uno y otro caso, constituyen ejemplos de la capacidad cohesionadora de los espacios de centralidad.

There are two theories which are used as the starting point for the guidelines:

THEORY 1. FROM THE POLYNUCLEAR METROPOLIS TO THE POLYCENTRIC METROPOLIS

‘This agglomerate structure—polynuclear more than polycentric—has made it possible for a great variety of activities to be located in a small area.’ (Manuel de Solà-Morales, *10 lessons on Barcelona*, 2008).

The guidelines on centrality and innovation are based on the theory of reinforcing both the polycentric and the polynuclear sense of the Barcelona metropolis, as a complex and interconnected system. The recognition and consolidation of a large number of poles of centrality (rather than centres) and the establishment of new strategic areas of centrality and innovation can contribute to reinforcing the idea of the metropolis city: made of empty and full areas, dense and dispersed areas, with nodes of varying intensity that distribute energy across the entire region.

THEORY 2. CENTRALITY AND INNOVATION AS ARGUMENTS FOR METROPOLITAN COHESION

The factors of centrality and innovation are key variables for intervention in numerous urban fabrics in the contemporary metropolis. The implementation of these principles is based on the logic and potentials of a specific area, albeit simultaneously interrelated with a broad territorial scope.

These initiatives can sometimes be considered *redeeming centralities* because of the way in which they aim to improve certain areas, and disperse the positive effects around the less structured and more decadent surrounding areas. However, they can at the same time also be *generating centralities*, capable of producing a new source of energy with a major impact on apparently stable territories. In both cases, they are examples of the cohesive ability of areas of centrality.

Dues són les tesis que es prenen com a punt de partida de les directrius:

TESI 1. DE LA METRÒPOLIS POLINUCLEAR A LA METRÒPOLIS POLICÈNTRICA

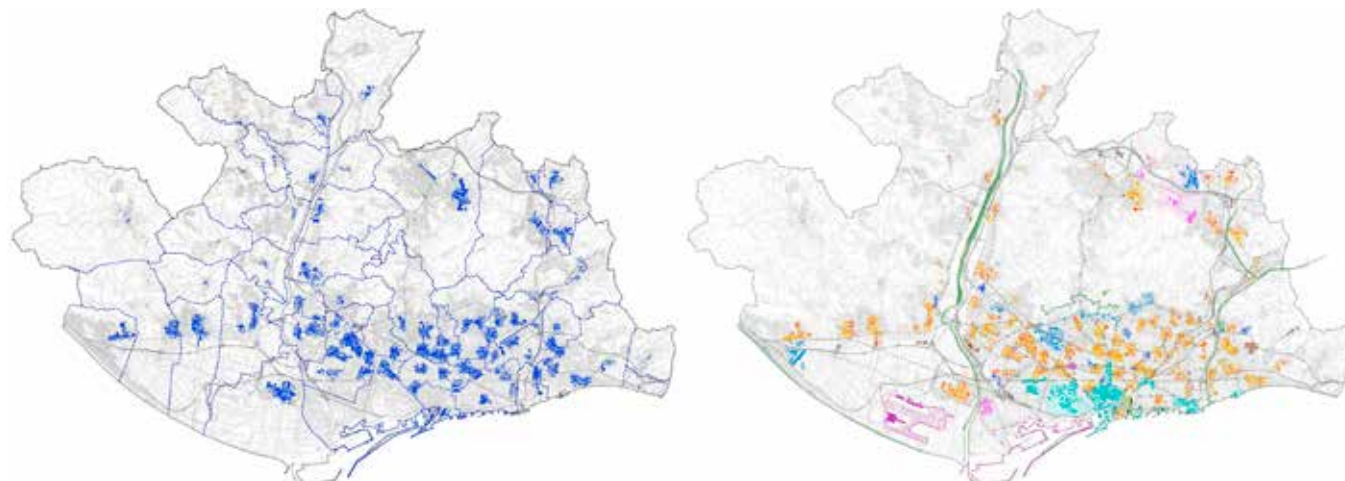
«Aquesta estructura agrumollada –polinuclear, més que no pas policèntrica– és la que permet oportunitats de localitzar activitats variades en un àmbit de distàncies curtes.» (Manuel de Solà-Morales, *10 lliçons sobre Barcelona*, 2008)

Les directrius sobre centralitat i innovació es construeixen sobre la hipòtesi de reforçar el sentit policèntric, i no tan sols polinuclear, de la metròpolis Barcelona, com un sistema complex i interconnectat. El reconeixement i la consolidació d'un ampli nombre de pols de centralitat (més que no pas de centres) i l'assentament estratègic de noves àrees de centralitat i innovació poden contribuir a fer més forta la idea de ciutat metròpolis: feta de buits i plens, d'espais més densos i dispersos, amb nodes d'intensitat variable que reparteixen l'energia pel conjunt del territori.

Metròpolis polinuclear
- Metròpolis policèntrica
Font: AMB_Crosas, 2016.

Metròpolis polinuclear
- *Metròpolis policèntrica*

Polynuclear metropolis
- Polycentric metropolis



TESI 2. LA CENTRALITAT I LA INNOVACIÓ COM A ARGUMENTS DE COHESIÓ METROPOLITANA

Els factors de centralitat i innovació són variables essencials per a la intervenció en nombrosos teixits urbans de la metròpolis contemporània. La implementació d'aquests principis es fa en funció dels potencials i les lògiques d'un espai específic, però alhora en interrelació amb un àmbit territorialment ampli.

Aquestes actuacions es poden considerar de vegades *centralitats redemptores*, per la manera com pretenen aconseguir la millora d'unes àrees determinades i dispersar els efectes positius sobre els entorns menys estructurats o més decadents. Però, alhora, també poden ser *centralitats generadores*, capaces de produir un nou focus d'energia amb un ampli ressò sobre territoris aparentment estables. En un cas i en l'altre, són exemples de la capacitat cohesionadora dels espais de centralitat.

DIRECTRICES DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

En la perspectiva del Plan Director Urbanístico Metropolitano de Barcelona se enumeran en dos apartados sucesivos unos criterios y objetivos (2.1) y unas estrategias y acciones (2.2) respecto a las centralidades metropolitanas.

Partiendo de la base de la enorme importancia que adquieren las centralidades de carácter más local e incluso vecinal para la eficiencia de la vida del conjunto metropolitano, situamos el reto del presente documento en la definición y el comentario de las áreas centrales y de innovación en la escala metropolitana.

Durante los próximos años, se pueden crear nuevos nodos de centralidad en una metrópolis donde a buen seguro será conveniente mantener y cultivar los focos existentes. Por ello, las directrices que aquí se esbozan tanto consideran el mantenimiento, la reestructuración y la intensificación de los lugares centrales existentes como señalan espacios que podrían ganar presencia metropolitana.

2.1 CRITERIOS Y OBJETIVOS

De acuerdo con las definiciones y las tesis apuntadas en el apartado anterior y sintetizando las once sesiones de debate sobre la temática, se establecen una serie de criterios y objetivos agrupados en cuatro secciones sucesivas: sobre la localización y la interrelación, sobre la gobernanza y la gestión, sobre la programación y sobre el diseño.

2.1.1 SOBRE LA LOCALIZACIÓN Y LA INTERRELACIÓN DE LAS ÁREAS DE CENTRALIDAD E INNOVACIÓN

— *Priorizar el mantenimiento y el refuerzo de las centralidades existentes, intentando buscar una mejora de su eficiencia urbana y una mejor interrelación común. Analizar la capacidad de implementar estrategias para su intensificación, ampliación, etc., de acuerdo con su potencial y los beneficios sobre los territorios adyacentes (véase el apartado 2.2).*

— *Combinar operaciones de centralidad de naturaleza y lógicas diferentes. La diversidad social metropolitana conduce a promover tipos de centralidades distintas que den respuesta a las diversas sociabilidades que componen la metrópolis.*

— *La previsión de nuevas áreas con aptitudes para la centralidad y la innovación se efectuará procurando priorizar las variables descritas a continuación:*

- 1. Espacios (parcialmente) urbanizados con cierto grado de obsolescencia o desuso. Lo son algunos de los antiguos suelos industriales, hoy en decadencia, y también algunos espacios intersticiales mal aprovechados por los efectos del impacto de las grandes infraestructuras (vías rápidas, por ejemplo), entre otros.*

URBAN PLANNING GUIDELINES

From the perspective of the Metropolitan Urban Master Plan for Barcelona, some criteria and objectives (2.1) and strategies and actions (2.2) in relation to metropolitan centralities are listed in two successive sections.

Based on the assumption of the enormous importance of more local and even neighbourhood centralities to the efficiency of the life of the metropolis as a whole, the challenge of this document is to define and comment on central areas and areas of innovation on a metropolitan scale.

Over the coming years, new nodes of centrality may *switch* on a metropolis where maintaining and cultivating the existing focal points will undoubtedly be positive. The guidelines outlined here therefore cover the maintenance, restructuring and reinforcement of the existing central places and highlight areas that could increase their metropolitan presence.

2.1 CRITERIA AND OBJECTIVES

According to the definitions and theories mentioned in the previous section, and summarising the eleven discussions on the subject, a series of criteria and objectives are established and grouped into four successive sections: on location and interaction, on governance and management, on programming and on design.

2.1.1 THE LOCATION AND INTERACTION OF AREAS OF CENTRALITY AND INNOVATION

— Prioritise the maintenance and reinforcement of existing centralities, endeavouring to improve their urban efficiency and achieve a better common relationship. Analyse the ability to implement strategies to intensify them, expand them, etc., according to their potential and the benefits for adjacent territories (see section 2.2).

— Combine operations of centrality of different types and with different logics. Metropolitan social diversity leads to the promotion of different types of centralities that provide a response to the various sociabilities that make up the metropolis.

— Plans for new areas suitable for centrality and innovation are made while prioritising the variables described below:

1. Spaces that are (partially) urbanised with some degree of obsolescence or disuse. These are on old industrial land, now in decline, and some interstitial spaces that are poorly used due to the effects of the impact of major infrastructures (e.g. fast roads), among others.
2. Shared territories between municipalities. More uncertain areas traditionally subject to fewer urban pressures are often created on municipal boundaries. They can generate new shared centralities

2

DIRECTRIUS DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC

En la perspectiva del Pla director urbanístic metropolità de Barcelona s'enumeren en dos apartats successius uns criteris i objectius (2.1) i unes estratègies i accions (2.2) amb relació a les centralitats metropolitanas.

Partint de la base de l'enorme importància que tenen les centralitats de caràcter més local i fins i tot veïnal per a l'eficiència de la vida del conjunt metropolità, situem el repte d'aquest document en la definició i el comentari de les àrees centrals i d'innovació a l'escala metropolitana.

Durant els propers anys, nous nodes de centralitat es poden *encendre* en una metròpolis on segur que convé mantenir i cultivar els focus existents. Per això, les directrius que aquí s'esbossen tant consideren el manteniment, la reestructuració i la intensificació dels llocs centrals existents com assenyalen espais que podrien guanyar presència metropolitana.

2.1 CRITERIS I OBJECTIUS

D'acord amb les definicions i les tesis apuntades a l'apartat anterior i sintetitzant les onze sessions de debat sobre la temàtica, s'estableixen una sèrie de criteris i objectius agrupats en quatre seccions successives: sobre la localització i la interrelació, sobre la governança i la gestió, sobre la programació i sobre el disseny.

2.1.1 SOBRE LA LOCALITZACIÓ I LA INTERRELACIÓ DE LES ÀREES DE CENTRALITAT I INNOVACIÓ

— Prioritzar el manteniment i el reforç de les centralitats existents, intentant buscar una millora de la seva eficiència urbana i una millor interrelació comuna. Analitzar la capacitat d'implementar estratègies per intensificar-les, ampliar-les, etc., d'acord amb el seu potencial i els beneficis sobre els territoris adjacents (vegeu l'apartat 2.2).

— Combinar operacions de centralitat de naturalesa i lògiques diferents. La diversitat social metropolitana condueix a promoure tipus de centralitats diferents que donin resposta a les sociabilitats diverses que componen la metròpolis.

— La previsió de noves àrees amb aptituds per a la centralitat i la innovació es farà intentant prioritzar les variables que es descriuen a continuació:

1. Espais (parcialment) urbanitzats amb un cert grau d'obsolescència o desús. Ho són alguns dels antics sòls industrials, avui en decadència, i també alguns espais intersticials mal aprofitats pels efectes de l'impacte de les grans infraestructures (vies ràpides, per exemple), entre d'altres.

2. Territorios comunes entre municipios. En muchas ocasiones, en los límites municipales se originan espacios de mayor incertidumbre sometidos tradicionalmente a menores presiones urbanas. Precisamente por su condición de pertenencia a más de un municipio se pueden generar nuevas centralidades comunes y nuevas ocasiones para proyectos consorciados.

3. Espacios de posición excéntrica respecto a la ciudad central, que consigan un efecto de reequilibrio metropolitano. Dada la concentración de áreas de centralidad en Barcelona y los municipios de su conurbación, sería positivo potenciar aquellas áreas que por su posición más alejada consigan ampliar la metrópolis.

4. Espacios estratégicos por su condición geográfica, también comunes en otro sentido. Si el frente litoral es considerado hoy un espacio geográfico compartido, más allá de unos límites municipales invisibles, lo mismo podría ocurrir en nuevos enclaves centrales situados sobre los dos corredores fluviales, o en relación con el Espai Delta o la Cubeta del Vallès... La clara referencia geográfica de estos lugares refuerza la estructura e inteligibilidad metropolitanas.

5. Enclaves intermodales, lugares servidos por modalidades diversas, donde se produzca un lógico predominio del transporte público y de las redes peatonales y ciclables. Una apuesta decidida por las políticas de transporte público en los próximos años debería permitir establecer, como condición *sine qua non* de las nuevas áreas de centralidad, la accesibilidad mediante el transporte colectivo. Dado el coste —no solo económico— de la construcción de nuevas infraestructuras, parece pues razonable potenciar en primer lugar las densidades e intensidades máximas —los espacios de centralidad— en torno a los nodos de la red de transporte público existente.

6. Espacios que, reuniendo algunas de las condiciones anteriores, incorporen centros e infraestructuras de conocimiento o que se puedan conectar para configurar auténticos ecosistemas innovadores urbanos.

2.1.2 SOBRE LA GOBERNANZA Y LA GESTIÓN

— Fomentar la discusión sobre los espacios de centralidad e innovación por medio de mecanismos de participación que permitan una aproximación al conocimiento de las propuestas y razonamientos sobre la toma de decisiones. Para el caso de las áreas de innovación, este constituye un factor especialmente primordial, ya que se ha demostrado que la innovación deviene más compleja y rica cuando suma variables y sensibilidades más diversas.

— Conseguir una gobernanza capaz de hacer eficaces las determinaciones asociadas a una planificación metropolitana. Apoderar y legitimar un nuevo gobierno metropolitano, capaz de liderar políticas y acciones concretas sobre el territorio real de la metrópolis Barcelona para beneficio de sus 3,2 millones de habitantes.

— En una escala de objetivos más básicos, la eficiencia de algunos equipamientos sería mayor para el caso de que estos equipamientos fueran mancomunados entre más de un municipio. Si bien muchas veces se dispone del suelo e incluso de los edificios para ser motores de centralidad, resulta necesario que la programación y el público potencial se establezcan desde estrategias intermunicipales.

— Establecer paralelamente a la discusión técnica sobre el PDU los criterios referentes a las políticas urbanas que deben guiar el dibujo de la metrópolis para los próximos años. En este sentido, los debates sobre las áreas de centralidad e innovación pueden ser también útiles para observar algunos valores, lugares comunes y puntos de relativa controversia que las políticas urbanas podrán decantar.

— Consorciar acciones entre el sector público, el privado y la ciudadanía. Algunos cambios de paradigma en los últimos años recomiendan promover el planteamiento y el desarrollo de las nuevas acciones urbanísticas en la intersección de las voluntades del sector

and new opportunities for projects in partnership precisely because they belong to more than one municipality.

3. Areas in an eccentric position with respect to the central city, which achieve an effect of metropolitan rebalancing. Given the concentration of areas of centrality in Barcelona and the municipalities in its conurbation, it would be positive to enhance the areas that could expand the metropolis because of their more distant position.

4. Strategic areas because of their geographical condition, which are also shared in another respect. If the seafront is today thought of as a shared geographical space, beyond the scope of invisible municipal boundaries, the same could happen in new central areas located in the two river corridors, or with the Delta region or the Vallès basin... The clear geographical reference of these places reinforces the metropolitan structure and intelligibility.

5. Intermodal locations, places served by various modes, with a logical predominance of public transport and pedestrian and bicycle networks. A firm commitment to public transport policies in the coming years must, as a condition *sine qua non*, establish the new areas of centrality, and accessibility by public transport. Given the cost (not only economic) of the construction of new infrastructures, it seems reasonable to first enhance the maximum densities and intensities—the areas of centrality—around the nodes of the existing public transport network.

6. These spaces meet some of the above conditions, and incorporate knowledge centres and infrastructure or they can connect to each other to create real innovative urban ecosystems.

2.1.2 GOVERNANCE AND MANAGEMENT

— Encourage discussion on areas of centrality and innovation through participation mechanisms that provide access to knowledge of the proposals and the reasons behind for decisions taken. In the case of areas of innovation, this is a particularly crucial factor because innovation has been shown to be more complex and richer when it includes more diverse variables and sensibilities.

— Achieve governance capable of implementing the decisions associated with metropolitan planning. Empower and legitimise a new metropolitan government capable of leading concrete policies and initiatives in the real territory of the Barcelona metropolis for the benefit of its 3.2 million inhabitants.

— On the level of more basic objectives, the efficiency of some facilities will be improved if these facilities are shared by more than one municipality. While land and even buildings are often available as drivers of centrality, the programming and potential audience must be established based on intermunicipal strategies.

— Alongside the technical discussion on the PDU, establish the criteria for urban policies that will guide the design of cities for the coming years. In this respect, the discussions on the areas of centrality and innovation may also be useful to highlight some values, common places and points of relative controversy that urban policies will be able to favour.

— Establish partnerships for activities between the public and private sectors and the public. Some paradigm shifts in recent years make promoting the planning and development of new urban development initiatives advisable at the intersection between the aims of the public sector-government and the private sector-business, giving citizens a leading role as an equally fundamental factor for successful development. It is necessary to consider the role that civil society can play in enhancing the dynamics of cohesion and centrality through its innovative actions, which can reinforce the initiatives taken by government.

— Consider and plan the social transformation, together with the urban development and economic changes with new areas of centrality and innovation. While urban transformations usually foster

2. Territoris comuns entre municipis. Moltes vegades, en els límits municipals s'originen espais de més incertesa sotmesos tradicionalment a menors pressions urbanes. Precisament per la condició de pertinença a més d'un municipi es poden generar noves centralitats comunes i noves ocasions per a projectes consorciats.

3. Espais de posició excèntrica respecte a la ciutat central, que aconseguen un efecte de reequilibri metropolità. Donada la concentració d'àrees de centralitat a Barcelona i als municipis de la seva conurbació, seria bo potenciar aquelles àrees que per la seva posició més allunyada aconseguen eixamplar la metròpolis.

4. Espais estratègics per la seva condició geogràfica, també comuns en un altre sentit. Si el front litoral és considerat avui un espai geogràfic compartit, més enllà d'uns límits municipals invisibles, el mateix podria passar en nous enclavaments centrals situats sobre els dos corredors fluvials, o amb relació a l'Espai Delta o la Cubeta del Vallès... La clara referència geogràfica d'aquests llocs reforça l'estructura i la intel·ligibilitat metropolitana.

5. Enclavaments intermodals, llocs servits per modalitats diverses, on es doni un lògic predomini del transport públic i de les xarxes de vianants i ciclables. Una aposta decidida per les polítiques de transport públic els propers anys hauria de permetre establir, com a condició *sine qua non* de les noves àrees de centralitat, l'accessibilitat a través del transport col·lectiu. Donat el cost –no tan sols econòmic– de la construcció de noves infraestructures, sembla doncs raonable potenciar en primer lloc les densitats i les intensitats màximes –els espais de centralitat– entorn dels nodes de la xarxa de transport públic existent.

6. Espais que, reunint algunes de les condicions anteriors, incorporin centres i infraestructures de coneixement o que s'hi puguin connectar per configurar autèntics ecosistemes innovadors urbans.

2.1.2 SOBRE LA GOVERNANÇA I LA GESTIÓ

— Fomentar la discussió sobre els espais de centralitat i innovació per mitjà de mecanismes de participació que permetin aproximar-se al coneixement de les propostes i als raonaments sobre la presa de decisions. Per al cas de les àrees d'innovació, aquest és un factor especialment primordial, ja que s'ha demostrat que la innovació és més complexa i rica quan suma variables i sensibilitats més diverses.

— Aconseguir una governança capaç de fer eficaces les determinacions associades a una planificació metropolitana. Apoderar i legitimar un nou govern metropolità, capaç de liderar polítiques i accions concretes sobre el territori real de la metròpolis Barcelona per al benefici dels seus 3,2 milions d'habitants.

— En una escala d'objectius més bàsics, l'eficiència d'alguns equipaments seria més gran per al cas que aquests equipaments fossin mancomunats entre més d'un municipi. Si bé moltes vegades es disposa del sòl i fins i tot dels edificis per ser motors de centralitat, es necessita que la programació i el públic potencial s'estableixin des d'estratègies intermunicipals.

— Establir paral·lelament a la discussió tècnica sobre el PDU els criteris sobre les polítiques urbanes que han de guiar el dibuix de la metròpolis per als propers anys. En aquest sentit, els debats sobre les àrees de centralitat i innovació poden ser també útils per observar alguns valors, llocs comuns i punts de relativa controvèrsia que les polítiques urbanes podran decantar.

— Consorciar accions entre el sector públic, el privat i la ciutadania. Alguns canvis de paradigma els darrers anys recomanen promoure el plantejament i el desenvolupament de les noves accions urbanístiques en la intersecció de les voluntats del sector públic-administració i el sector privat-empreses, donant també el protagonisme a la ciutadania com un element igualment fonamental per a un desenvolupament d'èxit. Cal tenir present el paper que pot tenir la societat civil en el reforç de dinàmiques de centralitat i de cohesió a través de les seves accions innovadores, que poden reforçar les impulsades des de l'administració.

público-Administración y el sector privado-empresas, cediendo también el protagonismo a la ciudadanía en tanto que elemento igualmente fundamental para un desarrollo exitoso. Hay que tener presente el papel que puede desempeñar la sociedad civil en el refuerzo de dinámicas de centralidad y de cohesión a través de sus acciones innovadoras, que pueden fortalecer las impulsadas desde la Administración.

— Considerar y proyectar la transformación de carácter social junto con las de tipo urbanístico y económico de los nuevos ámbitos de centralidad e innovación. Aunque las transformaciones urbanísticas velan habitualmente por promover una transformación social positiva, es interesante buscar nuevos sistemas de vinculación de las operaciones con su beneficio social.

— Tener en cuenta el papel de la sociedad civil a través de acciones dinamizadoras de centralidad y de cohesión territorial. Acciones de innovación social, cultural y económica que puedan complementar las impulsadas de forma más orgánica por la Administración o los actores privados. La importancia de la programación de actividades como garante de centralidad es con toda seguridad más viable a través de la implicación de una base social sólida que complemente el papel de la Administración.

— Nutriéndose de la riqueza que aportan todas estas variables, el liderazgo, posiblemente público, es tan importante en la formulación del proyecto como en el seguimiento de su implementación. Por un lado, no se puede invertir en la transformación urbana sin hacerlo en su propia dinamización, y aquí la comunicación constituye un elemento esencial. Por el otro, la monitorización continua permite evaluar soluciones en tiempo real, teniendo en cuenta las distintas sensibilidades que colaboran en la construcción de la ciudad.

— Dotar a los proyectos de transformación urbana de instrumentos y herramientas de gestión que permitan la estabilidad en el funcionamiento, la aplicación de criterios profesionales y la relación continuada con agentes públicos y privados implicados. Por último, conviene un control permanente de los procesos en marcha, fijando objetivos estratégicos y operativos que sean medibles de forma continuada para poder realizar balances parciales y tomar medidas en consecuencia.

2.1.3 SOBRE PROGRAMACIÓN

— Procurar un abordaje integral de las operaciones, definiendo recorridos que sumen la concepción, la definición y los mecanismos de ejecución y seguimiento. El diseño urbanístico de las propuestas debería efectuarse de acuerdo con las variables de conveniencia, factibilidad y sostenibilidad económica y social. Debería sacar el máximo partido de los elementos y los valores más destacados del territorio: equipamientos públicos, espacios naturales, actividades económicas, etc.

— La creación de áreas de centralidad e innovación no se puede llevar a cabo implantando fórmulas universales o de éxito en otros ámbitos (no todas pueden ser «nuevos 22@»), sino buscando soluciones ad hoc, basadas en los potenciales, las necesidades y los retos de cada territorio, al servicio de una ciudadanía a escala local y metropolitana.

A. LOS PROCESOS

La definición del proceso es una herramienta tan esencial como el propio plan o proyecto. El nuevo PDU debería buscar mecanismos que ayuden a la definición de procesos, así como a la prefiguración de proyectos y planes. Si el planeamiento tradicional ha establecido cánones para la regulación de los usos, la determinación de volúmenes, etc., en normativas y planes generales y de detalle, faltaría buscar mecanismos de programación de las operaciones que sean reales, flexibles y ajustados a casos concretos, mucho más allá de los tradicionales programas de actuación urbanística y planes de etapas o agendas económicas.

a positive social change, it is interesting to look for new systems connecting operations with their social benefit.

— Take into account the role of civil society through actions that stimulate centrality and territorial cohesion. Actions for social, cultural and economic innovation that can complement the more organic initiatives taken by government or private actors. The importance of programming activities as a guarantor of centrality is certainly more viable with the involvement of solid social foundations that complement the role of the government.

— Nourished by the richness that all these variables bring, leadership (possibly public) is as important in the formulation of the project as the monitoring of its implementation. On the one hand, it is impossible to invest in urban transformation without investing in its own revitalisation, and communication is a key factor in this respect. On the other hand, continued monitoring enables solutions to be evaluated in real time, taking into account the various sensitivities that collaborate in the construction of the city.

— Provide urban transformation projects with instruments and tools for management that provide stability in operations, the application of professional criteria and an ongoing relationship with the public and private stakeholders involved. Finally, there should be a permanent monitoring of ongoing processes, establishing strategic and operational objectives that are continuously measurable to make partial assessments and take action accordingly.

2.1.3 PROGRAMMING

— Ensure a comprehensive approach to operations, defining routes that combine conception, definition and implementation and monitoring mechanisms. The urban planning design of the proposals must be made based on the variables of convenience, feasibility and economic and social sustainability. The maximum advantage should be taken of the outstanding elements and values of the territory: public facilities, natural areas, economic activities, etc.

— Areas of centrality and innovation cannot be created by implementing universal formulas for success in other areas (they cannot all be 'new 22@'). Instead, it involves seeking ad hoc solutions, which are based on the potential, needs and challenges of each region, at the service of citizens on a local and metropolitan scale.

A. THE PROCESSES

The definition of the process is a tool that is as essential as the plan or project. The new PDU must find mechanisms that help to define processes and to prefigure projects and plans. If traditional planning has established canons for the regulation of uses, determining volumes, etc., in general and detailed regulations and plans, it is necessary to find mechanisms for programming operations that are real, flexible and tailored to specific cases, that go far beyond the scope of traditional urban development programmes and plans for economic stages and agendas.

In cases creating areas of centrality and innovation in existing fabrics or partially occupied fabrics, the inclusion of innovative mechanisms that allow intensification processes without an extensive and synchronous replacement would be positive. The advantages of integrating pre-existing material, social and symbolic conditions in the new transformation are sufficiently obvious to make it necessary to search for new alternative formulas to both the preservationist determinations of heritage catalogues and the pragmatism of planning regulations. Instruments that are useful for a progressive replacement of existing uses in favour of promoting coexistence between the new and the pre-existing, without being forced to start from scratch.

B. THE COMPONENTS

The programming of the new uses must take place at the same time as a broader programmatic conception. A programme linked to social

— Considerar i projectar la transformació de caràcter social juntament amb les de tipus urbanístic i econòmic dels nous àmbits de centralitat i innovació. Si bé les transformacions urbanístiques vetllen habitualment per promoure una transformació social positiva, és interessant cercar nous sistemes de vinculació de les operacions amb el seu benefici social.

— Tenir en compte el paper de la societat civil a través d'accions dinamitzadores de centralitat i de cohesió territorial. Accions d'innovació social, cultural i econòmica que puguin complementar les impulsades de manera més orgànica per l'administració o els actors privats. La importància de la programació d'activitats com a garant de centralitat és de ben segur més viable a través de la implicació d'una base social sòlida que complementi el paper de l'administració.

— Nodrint-se de la riquesa que aporten totes aquestes variables, el lideratge, possiblement públic, és tan important en la formulació del projecte com en el seguiment de la seva implementació. D'una banda, no es pot invertir en la transformació urbana sense fer-ho en la seva pròpia dinamització, i aquí la comunicació és un element cabdal. De l'altra, el monitoratge continuat permet avaluar solucions en temps real, tenint en compte les diferents sensibilitats que col·laboren en la construcció de la ciutat.

— Dotar els projectes de transformació urbana amb instruments i eines de gestió que permetin l'estabilitat en el funcionament, l'aplicació de criteris professionals i la relació continuada amb agents públics i privats implicats. Finalment, convé un control permanent dels processos en marxa, fixant objectius estratègics i operatius que siguin mesurables de manera continuada per poder fer balanços parcials i prendre mesures en conseqüència.

2.1.3 SOBRE PROGRAMACIÓ

— Procurar un abordatge integral de les operacions, definint recorreguts que sumin la concepció, la definició i els mecanismes d'execució i seguiment. El disseny urbanístic de les propostes s'hauria de fer d'acord amb les variables de conveniència, factibilitat i sostenibilitat econòmica i social. Hauria de treure el màxim partit dels elements i els valors més destacats del territori: equipaments públics, espais naturals, activitats econòmiques, etc.

— La creació d'àrees de centralitat i innovació no es pot dur a terme implantant fórmules universals o d'èxit en altres àmbits (no totes poden ser «nous 22@»), sinó buscant solucions *ad hoc*, que es basin en els potencials, les necessitats i els reptes de cada territori, al servei d'una ciutadania a escala local i metropolitana.

A. ELS PROCESSOS

La definició del procés és una eina tan essencial com el pla o el projecte. El nou PDU hauria de cercar mecanismes que ajudin a la definició de processos tant com a la prefiguració de projectes i plans. Si el planejament tradicional ha establert cànons per a la regulació dels usos, la determinació de volums, etc., en normatives i plans generals i de detall, mancaria cercar mecanismes de programació de les operacions que siguin reals, flexibles i ajustats a casos concrets, molt més enllà dels tradicionals programes d'actuació urbanística i plans d'etapes o agendes econòmiques.

Per als casos de creació d'àrees de centralitat i innovació sobre teixits existents o espais parcialment ocupats, fora bo incorporar mecanismes innovadors que permetin processos d'intensificació sense una substitució sincrònica i extensiva. Els avantatges d'integrar les preexistències materials, socials i simbòliques a favor de la nova transformació són prou evidents per obligar-se a cercar noves fórmules, alternatives tant a les determinacions preservacionistes dels catàlegs de patrimoni com al pragmatisme de les reparcel·lacions urbanístiques. Instruments que siguin útils per a una substitució progressiva dels usos existents a favor de fomentar la convivència entre el que és nou i el que és preexistent, sense obligar-se a començar des de zero.

Para los casos de creación de áreas de centralidad e innovación sobre tejidos existentes o espacios parcialmente ocupados, sería positivo incorporar mecanismos innovadores que permitan procesos de intensificación sin una sustitución sincrónica y extensiva. Las ventajas de integrar las preexistencias materiales, sociales y simbólicas a favor de la nueva transformación son bastante evidentes para obligarse a buscar nuevas fórmulas, alternativas tanto a las determinaciones preservacionistas de los catálogos de patrimonio como al pragmatismo de las reparcelaciones urbanísticas. Instrumentos que resulten útiles para una sustitución progresiva de los usos existentes a favor de fomentar la convivencia entre lo nuevo y lo preexistente, sin obligarse a empezar desde cero.

B. LOS COMPONENTES

La programación de los nuevos usos se formulará en paralelo a una ideación programática más amplia. La programación vinculada a las actividades sociales y culturales constituye una necesidad para convertir la densidad de programas en una verdadera intensidad urbana. Los nuevos programas que ponen en valor activos y potencialidades se deberían a su vez enriquecer del diálogo con las necesidades sociales (de un ámbito territorial próximo, pero también más lejano).

La asociación entre la centralidad y los procesos de informalidad es tan fuerte y rica que los nuevos proyectos y procesos deben prestar especial atención a su integración (mercados, espacios de conciertos, puntos de encuentro o meeting points, etc.).

La diversidad de expresiones colectivas y temporales que se sitúan en algunos puntos de la metrópolis invita a hacer un esfuerzo para su incorporación y adaptación dentro del marco espacial en transformación.

Los programas de las áreas de centralidad deben combinar elementos de naturaleza distinta, para lograr espacios socialmente densos pero también diversos. Además de la mixtidad funcional como garante de esa diversidad, es también interesante combinar programas de servicio metropolitano con algunos de alcance local, para provocar el contacto y la simultaneidad de movimientos de tipo variado. Con el mismo objetivo, es importante sumar iniciativas culturales e inclusivas de carácter más local, que, además de trabajar a favor de la cohesión social, refuercen la centralidad, por ejemplo, desde la programación de actividades en algunos espacios colectivos.

A favor de conseguir un buen grado de mixtidad en las nuevas áreas de centralidad e innovación es preciso encontrar expresiones urbanísticas adecuadas para definir unas condiciones programáticas mínimas y flexibles. No se trata tanto de fijar unos parámetros fijos, sino una combinatoria de proporciones mínimas, teniendo en cuenta procesos de implementación abiertos y flexibles, para lograr que la mixtidad no sea una simple manifestación de intenciones.

2.1.4 SOBRE EL DISEÑO

— *Imaginar nuevos espacios de centralidad e innovación como un laboratorio abierto de las buenas prácticas urbanísticas. La gran variedad de ingredientes urbanos que intervienen (a diferencia de los polígonos residenciales, o las áreas logísticas, por ejemplo) permite exigir que su innovación sea también en términos de diseño urbano, como ha ocurrido en experiencias recientes como el 22@.*

— *La condición central de un espacio está extraordinariamente subordinada a su estructuración correcta en relación con su entorno. Por ello, a veces la intervención no debe producirse sobre el espacio central en sí, sino en sus perímetros y conexiones principales.*

— *Tan importante como la innovación en el diseño de los espacios y sus arquitecturas sería determinar instrumentos eficaces para*

and cultural activities is essential to make the density of programmes a genuine urban intensity. New programmes that highlight assets and potentialities must also simultaneously enrich the dialogue with social needs (of a close but also more distant region).

The partnership between centrality and processes of informality is so strong and rich that new projects and processes must place special emphasis on their integration (markets, concert spaces, meeting points, etc.). The diversity of collective and temporary expressions located in some parts of the metropolis encourage efforts to incorporate and adapt them within the framework of spatial transformation.

Programmes for areas of centrality must combine various types of elements to make areas that are socially dense but also diverse. In addition to a functional mixture as a guarantor of this diversity, it is also interesting to combine some programmes on a metropolitan scale with others at a local level, to create friction and various types of simultaneous movements. With the same objective in mind, it is important to add local cultural and inclusive initiatives, which in addition to working towards social cohesion, reinforce centrality by programming activities in some collective areas, for example.

With a view to achieving a good degree of mixed uses in new areas of centrality and innovation, it is necessary to find adequate urban planning expressions to define the minimum flexible programmatic conditions. The issue is not a question of establishing fixed parameters, but rather a combination of minimal proportions, taking into account open and flexible implementation processes, in order to ensure that the mixture does not become a mere declaration of intent.

2.1.4. DESIGN

— Imagine new areas of centrality and innovation as an open laboratory of best urban planning practices. The wide variety of urban ingredients involved (unlike housing estates, or logistics areas, for example) make it possible to demand that their innovation is also in the field of urban design, as was the case in recent experiences such as the 22@ project.

— The central condition of a space is extremely subordinate to its appropriate structuring in relation to its surroundings. However, sometimes the project should not take place in the central space itself, but instead on its main perimeters and connections.

— Determining the effective tools to guide projects that are flexible and open to change, and able to adapt to lengthy processes of materialisation which are not always continuous, is as important as innovation when designing spaces and their architectures. New areas of centrality and innovation can therefore become flagship projects of excellence for a renewed tradition of the urban project in the Barcelona metropolis.

— In this regard, the definition of new collective spaces in these areas is a key factor because of their inherent ability to contribute to both productive and social innovation. The paradigmatic partnership between the public space and urban quality in the case of Barcelona must continue to progress by defining the values of the collective spaces of these central areas. The very values of those areas are under discussion: on the one hand, their lack of specificity can be interesting because of their ability to absorb greater diversity.

On the other, these areas want to be *memorable* and if they can be memorable because of what happens there, they are also memorable because of what they are like.

— The urban design project is extremely important for the way programmes are implemented, and therefore how a more effective mixture in all senses of the word is achieved. Materiality, continuity, repetition and distances are key factors in generating seduction, friction and comfort as features that make them attractive as central spaces.

B. ELS COMPONENTS

La programació dels nous usos s'ha de formular en paral·lel a una ideació programàtica més àmplia. La programació vinculada a les activitats socials i culturals és una necessitat per convertir la densitat de programes en una veritable intensitat urbana. Els nous programes que posen en valor actius i potencialitats s'haurien alhora d'enriquir del diàleg amb les necessitats socials (d'un àmbit territorial pròxim, però també més llunyà).

L'associació entre la centralitat i els processos d'informalitat és tan forta i rica que els nous projectes i processos han de posar una atenció especial a la seva integració (mercats, espais de concerts, punts de trobada o *meeting points*, etc.). La diversitat d'expressions col·lectives i temporals que se situen en alguns punts de la metròpolis conviden a fer un esforç per a la seva incorporació i adaptació dins del marc espacial en transformació.

Els programes de les àrees de centralitat han de combinar elements de naturalesa diferent, per aconseguir espais socialment densos però també diversos. A més de la mixticitat funcional com a garant d'aquesta diversitat, és també interessant combinar programes de servei metropolità amb alguns d'abast local, per provocar el fregament i la simultaneïtat de moviments de tipus variat. Amb el mateix objectiu, és important sumar iniciatives culturals i inclusives de caràcter més local, que, a més de treballar a favor de la cohesió social, reforcin la centralitat, per exemple, des de la programació d'activitats en alguns espais col·lectius.

A favor d'aconseguir un bon grau de mixticitat en les noves àrees de centralitat i innovació cal trobar expressions urbanístiques adequades per definir unes condicions programàtiques mínimes i flexibles. No es tracta tant de fixar uns paràmetres fixos, sinó una combinatòria de proporcions mínimes, tenint en compte processos d'implementació oberts i flexibles, per aconseguir que la mixticitat no sigui una simple manifestació d'intencions.

2.1.4 SOBRE EL DISSENY

— Imaginar nous espais de centralitat i innovació com un laboratori obert de les bones pràctiques urbanístiques. La gran varietat d'ingredients urbans que hi intervenen (a diferència dels polígons residencials, o les àrees logístiques, per exemple) permeten exigir que la seva innovació sigui també en termes de disseny urbà, tal com ha passat en experiències recents com el 22@.

— La condició central d'un espai està extraordinàriament subordinada a la seva estructuració correcta amb relació al seu entorn. Per això, de vegades la intervenció no s'ha de produir sobre l'espai central en si, sinó en els seus perímetres i connexions principals.

— Tan important com la innovació en el disseny dels espais i les seves arquitectures seria determinar instruments eficaços per orientar projectes flexibles i oberts als canvis, capaços d'adaptar-se a processos de materialització dilatats i no sempre continus. Així doncs, les noves àrees de centralitat i innovació poden esdevenir projectes bandera d'excel·lència per a una renovada tradició del projecte urbà a la metròpolis Barcelona.

— En aquest sentit, la definició dels nous espais col·lectius d'aquestes àrees és un aspecte clau, per la seva capacitat inherent de contribuir a la innovació, no tan sols productiva, sinó també social. La paradigmàtica associació entre la qualitat urbana i l'espai públic per al cas de Barcelona ha de seguir progressant per mitjà de la definició dels valors dels espais col·lectius d'aquestes àrees centrals. Els mateixos valors d'aquests espais estan en discussió: d'una banda, l'absència d'especificitat que tenen pot ser interessant per la capacitat d'absorbir una diversitat més gran. De l'altra, aquests espais volen ser *memorables* i, si bé poden ser-ho per allò que hi passa, també ho han estat per la manera com són.

orientar proyectos flexibles y abiertos a los cambios, capaces de adaptarse a procesos de materialización dilatados y no siempre continuos. Así pues, las nuevas áreas de centralidad e innovación pueden convertirse en proyectos bandera de excelencia para una renovada tradición del proyecto urbano en la metrópolis Barcelona.

— En este sentido, la definición de los nuevos espacios colectivos de esas áreas constituye un aspecto clave, por su capacidad inherente de contribuir a la innovación, no solo productiva, sino también social. La paradigmática asociación entre la calidad urbana y el espacio público para el caso de Barcelona debe seguir progresando a través de la definición de los valores de los espacios colectivos de estas áreas centrales. Los propios valores de estos espacios están en discusión: por un lado, la ausencia de especificidad de que gozan puede ser interesante por la capacidad de absorber una mayor diversidad. Por el otro, estos espacios pretenden ser memorables y, aunque pueden serlo por lo que ocurre en ellos, también lo han sido por cómo son.

— El proyecto de diseño urbano cobra una extraordinaria importancia por la forma en que se disponen los programas y, por lo tanto, de qué manera se consigue una mixticidad más efectiva en todos los sentidos. La materialidad, la continuidad, la repetición y las distancias constituyen elementos fundamentales para generar la seducción, el contacto y la confortabilidad como características que dotan de atractivos a los espacios centrales.

— Utilizar los recursos de diseño para contribuir a apropiarse de los lugares. Rehuendo del riesgo de entender que el proyecto de lugares más globales-metropolitanos debe relativizar el valor de lo local, es necesario precisamente diseñar espacios que integren las distintas escalas y, por tanto, que estén impregnados de la memoria y el significado del lugar, como variable que dota de más complejidad al proyecto y lo hace singular y diferente en la galaxia de los lugares metropolitanos.

— Prever espacios para la experimentación de la innovación y la creatividad. Siguiendo el ejemplo de otras ciudades, reservar espacios incubadora en los procesos iniciales de transformación puede constituir una estrategia muy eficaz para crear al mismo tiempo atracción y arraigo, previendo fases de consolidación sucesiva.

2.2 ESTRATEGIAS Y ACCIONES. POR UNA METRÓPOLIS MÁS INTENSA, MÁS EFICIENTE, MÁS INTELIGIBLE Y MÁS SIGNIFICADA

La diversidad de temas urbanísticos relacionados con la centralidad y la innovación sugiere estrategias de muy variada índole que no son fáciles de capitular. En un primer apartado se describen algunas estrategias urbanísticas genéricas para reforzar y transformar aquellos espacios considerados por el documento de base como centralidades metropolitanas. En muchas ocasiones se ha comentado su papel discutible e insuficiente en tanto que centralidades propiamente dichas, y por eso parece especialmente oportuno establecer algunas estrategias de orientación para su refuerzo.

En segundo lugar, se elabora un listado de una serie de espacios metropolitanos con aptitudes como espacios de centralidad e innovación (fuera de las centralidades metropolitanas ya claramente consolidadas). Conscientes de que la definición del mapa de las nuevas áreas de centralidad e innovación excedería de largo los objetivos y las atribuciones de la mesa temática, hemos considerado igualmente oportuno concluir las reflexiones de diagnóstico y prospectivas con un boceto territorial.

Finalmente, en un tercer apartado se proponen algunas actuaciones e iniciativas que entendemos que se podrían desarrollar en continuidad con la mesa temática.

— Use design resources to bring places closer. Instead of the risk of understanding that the project for more global-metropolitan places should diminish the value of what is local, it is necessary to design spaces that integrate different scales, which are therefore steeped in the memory and meaning of the place as a variable that makes the project more complex, and makes it unique and different in the galaxy of metropolitan places.

— Provide spaces for experimentation in innovation and creativity. Following the example of other cities, the allocation of incubator spaces in the initial stages of transformation can be a very effective strategy for creating both attraction and attachment, while anticipating phases of successive consolidation.

2.2 STRATEGIES AND ACTIONS. FOR A MORE INTENSE, MORE EFFICIENT, MORE INTELLIGIBLE AND MORE SIGNIFIED METROPOLIS

The diversity of urban planning subjects related to centrality and innovation suggest that very diverse strategies are not easy to agree on. The first section describes some general urban planning strategies to strengthen and transform the areas considered metropolitan centralities in the basic document. Their insufficient and questionable role as centralities in the strictest sense has often been discussed, which makes it particularly important to establish some guidance strategies to reinforce them.

Second, there is a list of a number of metropolitan areas that are suitable as areas of centrality and innovation (apart from the metropolitan centralities that have already been clearly established). Aware that the definition of the map of the new areas of innovation and centrality would far exceed the objectives and duties of the themed discussion, we have also considered it appropriate to conclude the reflections on diagnosis and perspectives with a regional outline.

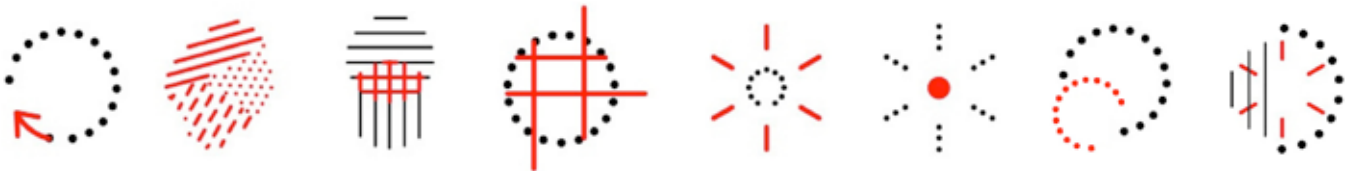
Finally, the third section suggests some actions and initiatives that we believe could be carried out continuity with the themed discussion.

— El projecte de disseny urbà és extraordinàriament important per la manera com es disposen els programes i, per tant, de quina manera s'aconsegueix una mixticitat més efectiva en tots els sentits. La materialitat, la continuïtat, la repetició i les distàncies són elements cabdals per generar la seducció, el fregament i la confortabilitat com a característiques que fan atractius els espais centrals.

— Emprar els recursos de disseny per contribuir a apropiat-se dels llocs. Defugint el risc d'entendre que el projecte de llocs més globals-metropolitans ha de relativitzar el valor d'allò local, cal precisament dissenyar espais que integrin les escales diferents i, per tant, que estiguin impregnats de la memòria i el significat del lloc, com una variable que fa més complex el projecte i el fa singular i diferent en la galàxia dels llocs metropolitans.

— Preveure espais per a l'experimentació de la innovació i la creativitat. Seguint l'exemple d'altres ciutats, reservar espais incubadora en els processos inicials de transformació pot ser una estratègia molt eficaç per crear alhora atracció i arrelament, tot preveient fases de consolidació successiva.

Estratègies
Estrategias
Strategies



2.2 ESTRATÈGIES I ACCIONS. PER UNA METRÒPOLIS MÉS INTENSA, MÉS EFICIENT, MÉS INTEL·LIGIBLE I MÉS SIGNIFICADA

La diversitat de temes urbanístics relacionats amb la centralitat i la innovació suggereixen estratègies d'índole molt diversa que no són fàcils de capitular. En un primer apartat es descriuen algunes estratègies urbanístiques genèriques per reforçar i transformar aquells espais considerats pel document de base com a centralitats metropolitanes. Moltes vegades s'ha comentat el seu paper discutible i insuficient com a centralitats pròpiament dites, i per això sembla especialment oportú establir algunes estratègies d'orientació per al seu reforç.

En segon lloc, es fa una llista d'una sèrie d'espais metropolitans amb aptituds com a espais de centralitat i innovació (fora de les centralitats metropolitanes ja clarament consolidades). Conscients que la definició del mapa de les noves àrees de centralitat i innovació excediria de llarg els objectius i les atribucions de la taula temàtica, hem considerat igualment oportú concloure les reflexions de diagnosi i prospectives amb un esbós territorial.

Finalment, en un tercer apartat es proposen algunes actuacions i iniciatives que entenem que es podrien desenvolupar en continuïtat amb la taula temàtica.

2.2.1 ACTUACIONES DE REFUERZO DE LAS POLARIDADES METROPOLITANAS

A. CENTRALIDADES LOCALES

Las centralidades llamadas locales configuran un primer nivel de estructuración del territorio y desempeñan un papel fundamental en el funcionamiento metropolitano. Son importantes en su relación con la significación urbana, la memoria y la tradición de un determinado mundo local. Algunas tendencias actuales valoran especialmente estos espacios por su escala de proximidad, donde es posible desarrollar una forma de vida más comunitaria. La atención menor en este documento ha sido justificada anteriormente, como ya lo fue en la definición de los objetivos de la propia mesa temática.

Como sea, es lógico traducir esa importancia en una recomendación de estrategias de refuerzo y consolidación interna. Estas estrategias es difícil que puedan ser establecidas desde la perspectiva del PDU metropolitano, pero sí lo pueden ser, en cambio, desde un documento más preciso y atento a la escala municipal, sea desde un POUM o desde un plan local específicamente sensible a los factores y las funciones de la centralidad.

Algunas recomendaciones que podrían ser útiles y que han sido discutidas son:

- *Revisar el potencial de su patrimonio urbano, elemento imprescindible para mantener la riqueza y la diversidad metropolitanas. Esa mirada debe realizarse desde las coordenadas y los criterios contemporáneos, rehuyendo de cualquier pintoresquismo y entendiendo el patrimonio como un valor activo y no como una imagen congelada en la memoria.*
- *Revisar los equilibrios entre elementos privados y públicos respecto a la generación de actividad en estos centros. Tras los esfuerzos considerables de revitalización y calificación por medio de los sistemas públicos (equipamientos y espacios públicos), se podrían revisar los mecanismos urbanísticos y de promoción para mantener y potenciar las actividades privadas (comercios, servicios, etc.) como elementos fundamentales.*
- *Buscar la interacción entre centralidades locales a través de elementos comunes, como pueden ser las vías intermunicipales que estructuran o cruzan los núcleos tradicionales. Un transporte público eficaz y la adecuación de las vías a las movibilidades blandas (peatones y bicicletas) pueden dar más conexión y fomentar las sinergias entre sí.*

B. CENTRALIDADES METROPOLITANAS EXISTENTES

Partimos de la base de que la mejor forma de establecer estrategias de refuerzo para los espacios de centralidad metropolitana enumerados en el documento de base sería considerándolos caso por caso y estudiando debilidades y potenciales en su entorno específico. Sin embargo, en términos más generales parece posible plantear algunas estrategias en relación con las familias establecidas en el inventario: centros comerciales exclusivos y mixtos periféricos, polaridades comerciales urbanas, agrupaciones de grandes equipamientos, parques geográficos o centralidades paradigmáticas.

No obstante, en muchos casos no se trata tanto de hacer más fuerte y eficaz cada una de las centralidades en sí, sino de que las principales oportunidades se encuentran en la interacción entre polos o centros distintos y de estos polos con sus entornos. El marco amplio del PDU es ideal para poder plantear esta discusión.

HIBRIDIZARSE

Como se ha comentado, la familia de centralidades exclusivas o periféricas mixtas debería hibridarse en varios sentidos.

2.2.1. INITIATIVES TO ENHANCE METROPOLITAN POLARITIES

A. LOCAL CENTRALITIES

The so-called *local* centralities establish a first level of structuring for the territory and play a key role in how the metropolis works. They are important in its relationship with urban significance, memory and the tradition of a particular local world. Some current opinion values these spaces particularly highly because of their local scale, where it is possible to engage in a more community-based way of life. The limited attention given to this issue in this document has been justified above, as it was in the definition of the objectives of the themed discussion.

It is logical to translate this importance into a recommendation for strategies for internal consolidation and reinforcement. These strategies are unlikely to be established from the perspective of the PDU, but they may be in a document that is precise and considerate of the municipal scale – either a POUM or a local plan specifically attuned to factors and functions of centrality.

Some recommendations which could be useful and which have been discussed are:

- Review the potential of the urban heritage – an essential factor in maintaining metropolitan richness and diversity. This focus must be based on contemporary coordinates and criteria, avoiding all picturesque aspects and considering heritage value as an asset and not as an image frozen in the memory.
- Review the balance between private and public elements in terms of the generation of activity in these centres. After considerable efforts aimed at regeneration and classification by public systems (public spaces and facilities), urban planning and promotion mechanisms could be reviewed to maintain and enhance private activities (shops, services, etc.) as fundamental factors.
- Seek interaction between local centralities through common elements, such as inter-municipal routes that structure or cross traditional centres. An efficient public transport system and the suitability of roads for soft mobility (pedestrians and cyclists) can provide greater links and promote synergies between them.

B. EXISTING METROPOLITAN CENTRALITIES

We assume that the best way to establish strategies to reinforce the metropolitan areas of centrality discussed in the basic document would be to consider them on a case by case basis, and examine their weaknesses and potential in their specific environment. However, in more general terms it seems possible to consider some strategies in relation to the *families* established in the inventory: exclusive shopping centres and mixed peripheral centres, urban commercial polarities, clusters of large facilities, geographical parks and paradigmatic centralities.

However, in many cases the aim is not so much to make each centrality stronger and more effective in itself, but for the main opportunities to be part of the interaction between different poles or centres, and between these poles and their surroundings. The broad framework of the PDU is ideal for this discussion.

HYBRIDISE

As mentioned above, the family of exclusive or mixed peripheral centralities must hybridise in various ways. Mainly in terms of their programmes: because they are more socially diverse areas, it is necessary to add new programmes and transform some of the existing ones. Except for permanent residential uses, which is not suitable for locations of this type, many other programmes could be

2.2.1 ACTUACIONS DE REFORÇ DE LES POLARITATS METROPOLITANES



A. CENTRALITATS LOCALS

Les centralitats anomenades *locals* configuren un primer nivell d'estructuració del territori i tenen un paper fonamental en el funcionament metropolità. Són importants en la seva relació amb la significació urbana, la memòria i la tradició d'un món local determinat. Algunes tendències actuals valoren especialment aquests espais per la seva escala de proximitat, on és possible desenvolupar una forma de vida més comunitària. L'atenció menor en aquest document ha estat justificada anteriorment, com ja ho va ser en la definició dels objectius de la mateixa taula temàtica.

Com sigui, és lògic traduir aquesta importància en una recomanació d'estratègies de reforç i consolidació interna. Aquestes estratègies és difícil que puguin ser establertes des de la perspectiva del PDU metropolità, però sí que ho poden ser, en canvi, des d'un document més precís i atent a l'escala municipal, sigui des d'un POUM o des d'un pla local específicament atent als factors i les funcions de la centralitat.

Algunes recomanacions que podrien ser útils i que han estat discutides són:

- Revisar el potencial del seu patrimoni urbà, element imprescindible per mantenir la riquesa i la diversitat metropolitanes. Aquesta mirada s'ha de fer des de les coordenades i els criteris contemporanis, defugint tot pintoresquisme i entenent el patrimoni com un valor actiu i no pas com una imatge congelada a la memòria.
- Revisar els equilibris entre elements privats i públics amb relació a la generació d'activitat en aquests centres. Després dels esforços considerables de revitalització i qualificació per mitjà dels sistemes públics (equipaments i espais públics), es podrien revisar els mecanismes urbanístics i de promoció per mantenir i potenciar les activitats privades (comerços, serveis, etc.) com a elements fonamentals.
- Buscar la interacció entre centralitats locals a través d'elements comuns, com poden ser les vies intermunicipals que estructurin o creuen els nuclis tradicionals. Un transport públic eficaç i l'adequació de les vies a les mobilitats toves (vianants i bicicletes) poden donar més connexió i fomentar les sinergies entre si.

B. CENTRALITATS METROPOLITANES EXISTENTS

Partim de la base que la millor manera d'establir estratègies de reforç per als espais de centralitat metropolitana enumerats en el document de base seria prendre cas per cas i estudiar-ne debilitats i potencials en el seu entorn específic. No obstant, en termes més generals sembla que és possible plantejar algunes estratègies amb relació a les *famílies* establertes en l'inventari: centres comercials exclusius i mixtos perifèrics, polaritats comercials urbanes, agrupacions de grans equipaments, parcs geogràfics o centralitats paradigmàtiques.

Tanmateix, en molts casos no es tracta tant de fer més forta i eficaç cadascuna de les centralitats en si, sinó que les oportunitats principals estan en la interacció entre pols o centres diferents i d'aquests pols amb els seus entorns. El marc ampli del PDU és ideal per poder plantejar aquesta discussió.



HIBRIDITZAR-SE

Com s'ha comentat, la família de centralitats exclusives o perifèriques mixtes s'hauria d'hibriditzar en diversos sentits. Fonamentalment amb relació als seus programes: pel fet de ser

Fundamentalmente en relación con sus programas: por ser espacios socialmente más diversos, se deberían añadir nuevos programas y también transformar parte de los existentes. Salvo el uso residencial permanente, que es poco adecuado para emplazamientos de este tipo, muchos otros programas se podrían combinar perfectamente: terciario-oficinas, servicios de amplio espectro y ocio-naturaleza, por ejemplo. Sin embargo, no se puede obviar en este caso la dificultad de hacer real esta combinatoria, por las lógicas siempre introvertidas del gran comercio. Como sea, una intervención a favor de densificar y diversificar estos espacios solo debería plantearse si se condicionara a una serie de actuaciones de mejora del entorno, relacionando el área comercial con un sistema urbano-territorial más amplio.

Precisamente, algunas actuaciones deberían dirigirse a romper el aislamiento espacial de estos espacios, buscando elementos de continuidad física, ya sea prolongando calles existentes o diseñando nuevas calles, o bien conectando con estructuras de espacios libres como parques lineales, etc.

Otro grupo de actuaciones imprescindibles y directamente vinculadas lo conforma la mejora de la accesibilidad en transporte público, que, si no puede ser guiado (cuando la red no existe o está alejada), se lleve a cabo a través de la red de autobuses urbanos, pero en ningún caso en forma de lanzaderas (shuttles) segregadas.

ARTICULARSE CON SU ENTORNO

Las centralidades comerciales urbanas tienen a menudo mayor diversidad funcional y en algunos casos un relativo buen encaje con la ciudad de su entorno. Precisamente por el ejemplo aportado por intervenciones como L'illa Diagonal, muchos centros dejan progresivamente de ser una caja cerrada por sí misma y buscan un cierto diálogo con su entorno. Este es el objetivo: articular la atraktividad de los centros comerciales con las redes de comercio más al por menor, con las que se puede desempeñar un papel complementario.

En este caso, sería preciso fijar una estrategia de compromiso dual entre el centro comercial y su entorno. Por un lado, aplicar una estrategia de permeabilización de la opacidad monolítica de las plantas bajas de los grandes artefactos, a favor de la continuidad de estos espacios con su entorno. Por el otro, buscar las posibilidades de refuerzo puntual en los tejidos del entorno, creando micronodos de centralidad que actúen como atractores complementarios.

COHESIONARSE / ESTRUCTURARSE INTERNAMENTE

La agrupación de equipamientos a escala metropolitana (universidades, hospitales, etc.) padece muy a menudo una falta de estructura interna que hace difícil la orientación y la legibilidad de la centralidad de estas zonas. De la agregación sucesiva de grandes edificios y espacios servidores contiguos resultan paisajes que, a pesar de ser de alta intensidad de uso, no tienen las características de centros.

Si bien el proyecto de calificación del espacio público es un camino ensayado a veces con éxito, el nuevo planeamiento debería ir más allá para los casos en que esta estrategia de intervención no ha resultado suficiente. En estas ocasiones, la modificación parcial de alguno de los trazados internos, la mejora de los contactos con el entorno a favor de incorporar otros tipos de elementos o la propia inserción puntual interna de nuevos elementos podrían constituir las claves para la mejora de su cohesión. Sin embargo, más allá de intervenciones sobre la estructura del espacio, la cohesión real de estos ámbitos reclama una inserción o inducción de actividades complementarias, que muchas veces podrían encajarse para hacer más densos los espacios existentes.

combined there perfectly: tertiary-offices, a broad spectrum of services and leisure-nature uses, for example. However, the difficulty involved in making this combination happen, due to the always introverted logics of large-scale commerce, cannot be ignored in this case. However, an intervention aimed at diversifying and increasing the density of these areas should only be considered if it is conditional on a range of initiatives to improve the environment, linking the commercial area with a wider territorial-urban system.

Indeed, some measures should be aimed at ending the physical isolation of these areas, seeking elements of physical continuity, either by extending existing streets or designing new ones, or connecting with structures of open spaces such as linear parks, etc.

Another group of essential and directly linked actions would involve improving accessibility by public transport, which if it cannot be guided (when the network does not exist or is some distance away) can be done using the bus network, but under no circumstances involving segregated shuttles.

LINKS WITH THE SURROUNDING AREA

Urban commercial centralities often have more functional diversity, and in some cases a relatively good fit with the city around them. Precisely because of the example provided by projects like L'illa Diagonal, many centres have gradually ceased to be a closed box and now seek some degree of dialogue with the surrounding area. That is the objective: to articulate the attractiveness of shopping centres with commercial networks on a smaller scale, with which they can play a complementary role.

In this case, it is necessary to establish a strategy of dual engagement between the shopping centre and its surrounding area. First, apply a strategy for permeability of the monolithic opacity of the ground floors of the large shopping centres, promoting continuity between these spaces and their surroundings. Second, seek opportunities for sporadic reinforcement in the surrounding fabrics, creating micronodes of centrality that act as complementary attractors.

INTERNAL COHESION/STRUCTURING

The clustering of facilities on a metropolitan scale (universities, hospitals, etc.) often suffers from a lack of internal structure that hinders the orientation and readability of these areas' centrality. The successive aggregation of large buildings and server spaces leads to contiguous landscapes, which despite having a high intensity of use, do not have the same characteristics as centres.

While a project to classify the public space is a path that is sometimes successful, the new approach must go further in cases where this strategy has not been sufficient. In these cases, the partial modification of some of the internal layouts, improved contacts with the surrounding area in favour of incorporating other types of elements or the occasional inclusion of new elements could be crucial in improving their cohesion. However, apart from interventions on the structure of the space, the real cohesion of these areas requires an insertion or induction of complimentary activities, which may often be suitable because they make the existing spaces denser.

espais socialment més diversos, caldria afegir nous programes i també transformar part dels existents. Si exceptuem l'ús residencial permanent, que és poc adequat per a emplaçaments d'aquest tipus, molts altres programes s'hi podrien combinar perfectament: terciari-oficines, serveis d'ampli espectre i lleure-natura, per exemple. No obstant, no es pot obviar en aquest cas la dificultat de fer real aquesta combinatòria, per les lògiques sempre introvertides del gran comerç. Com sigui, una intervenció a favor de densificar i diversificar aquests espais només s'hauria de plantejar si es condicionés a un seguit d'actuacions de millora de l'entorn, relacionant l'àrea comercial amb un sistema urbà-territorial més ampli.

Precisament, algunes actuacions s'haurien d'encaminar a trencar l'aïllament espacial d'aquests espais, buscant elements de continuïtat física, ja sigui prolongant carrers existents o dissenyant-ne de nous, o bé connectant amb estructures d'espais lliures com ara parcs lineals, etc.

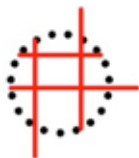
Un altre grup d'actuacions imprescindibles i directament vinculades seria la millora de l'accessibilitat en transport públic, que, si no pot ser guiat (quan la xarxa no existeix o està allunyada), es faci a través de la xarxa d'autobusos urbans, però en cap cas en forma de llançadores (*shuttles*) segregades.



ARTICULAR-SE AMB L'ENTORN

Les centralitats comercials urbanes tenen sovint més diversitat funcional i en alguns casos un relatiu bon encaix amb la ciutat del seu entorn. Precisament per l'exemple que han donat intervencions com L'Illa Diagonal, molts centres deixen progressivament de ser una caixa tancada per si mateixa i busquen un cert diàleg amb l'entorn. Aquest és l'objectiu: articular l'atractivitat dels centres comercials amb les xarxes de comerç més al detall, amb les quals es pot exercir un paper complementari.

En aquest cas, caldria fixar una estratègia de compromís dual entre el centre comercial i el seu entorn. D'una banda, aplicar una estratègia de permeabilització de l'opacitat monolítica de les plantes baixes dels grans artefactes, a favor de la continuïtat d'aquests espais amb el seu entorn. De l'altra, cercar les possibilitats de reforç puntual en els teixits de l'entorn, creant micronodes de centralitat que actuïn com a atractors complementaris.



COHESIONAR-SE / ESTRUCTURAR-SE INTERNAMENT

L'agrupació d'equipaments a escala metropolitana (universitats, hospitals, etc.) pateix molt sovint una manca d'estructura interna que fa difícil l'orientació i la llegibilitat de la centralitat d'aquestes zones. De l'agregació successiva de grans edificis i espais servidors contigus en resulten paisatges que, malgrat que són d'alta intensitat d'ús, no tenen les característiques de centres.

Si bé el projecte de qualificació de l'espai públic és un camí assajat de vegades amb èxit, el nou planejament hauria d'anar més enllà per als casos en què aquesta estratègia d'intervenció no ha resultat suficient. En aquestes ocasions, la modificació parcial d'algun dels traçats interns, la millora dels contactes amb l'entorn a favor d'incorporar altres tipus d'elements o la mateixa inserció puntual interna de nous elements podrien ser les claus per a la millora de la seva cohesió. No obstant això, més enllà d'intervencions sobre l'estructura de l'espai, la cohesió real d'aquests àmbits reclama una inserció o inducció d'activitats complementàries, que moltes vegades s'hi podrien encaixar per fer més densos els espais existents.

FOCALIZAR / REFERENCIARSE

En relación con el punto anterior, una de las formas de imprimir un mayor grado de cohesión a algunos de los espacios centrales metropolitanos existentes sería creando un nuevo foco que los dotara de mayor inteligibilidad. Aunque es cierto que los espacios centrales tradicionales se pueden construir desde una concatenación de elementos que traban su significado (un campanario, unas actividades, una plaza, dos edificios...), parece claro que, por su gran tamaño, es conveniente la creación de puntos de foco singular en algunas de las grandes agrupaciones de equipamientos metropolitanos, por ejemplo.

En buena lógica, esta referencia no debe implicar necesariamente mayor densidad, ni tampoco definir elementos en altura. La intensidad que puede dar el valor de referencia se puede encontrar a pie de calle, seguramente relacionada con los nodos de acceso, necesariamente vinculada a una actividad diferenciada.

CENTRIFUGAR (EFECTO VENTILADOR)

En el extremo opuesto, la necesidad de focalizar no debe llevar a confundirse acerca de la conveniencia de centrifugar los efectos de unas determinadas centralidades potentes. Es el caso paradigmático de la plaza Europa. Si bien el proyecto se define como un enclave sobre la Gran Vía en el espacio de un antiguo nudo viario, su densidad debe tener unos efectos positivos sobre un entorno mucho más amplio.

Además de su incidencia sobre la trama residencial de L'Hospitalet de Llobregat, el polígono de La Pedrosa, que se contamina progresivamente como espacio servidor de la Fira, debe poder convertirse en un espacio con mayor valor añadido por el efecto de centrifugación de la plaza Europa.

INTERRELACIONAR GRADIENTES DE ESCALA DIFERENTE

Más allá de las actuaciones sobre cada uno de los centros en sí, la oportunidad radica en algunos casos en la mejora de la interrelación entre piezas de escala diferente. Se ha hablado antes de ello, con la idea más genérica de articularse mejor con el entorno. Sin embargo, una estrategia más específica consiste en fomentar la interrelación de gradientes diferentes, los de escala más local con los de escala más regional.

Este es un tema interesante para los grandes equipamientos, que deben ofrecer servicios a una ciudadanía amplia y a la vez conseguir también arraigar en el ámbito local (combinar, por tanto, programas de amplitud diversa). Tiene que ver también con la lección aprendida en el 22@, con unas intervenciones que se hacen más interesantes cuando son capaces de incorporar elementos locales preexistentes. Y también con la relación entre los centros comerciales urbanos y los tejidos comerciales más locales.

Esta transferencia entre lo local y lo metropolitano radica en la esencia de la centralidad y, por lo tanto, resulta necesario buscar estrategias concretas a favor de hacerla posible.

INTERMEDIAR

Para los casos de operaciones de grandes equipamientos o conjuntos especializados aislados en el territorio, puede ser interesante crear un sistema intermedio de acceso al gran paisaje desde estos puntos. Se trata de una estrategia de intermediación entre el espacio más ocupado y el más natural, en un sistema llamado tradicionalmente de puerta, donde es posible aglutinar algunos elementos programáticos

FOCUS/SELF-REFERENCE

In relation to the previous point, one way to give a greater level of cohesion to some existing central metropolitan areas would be to create a new focus that makes them more intelligible. Although it is true that traditional central areas can be constructed based on a range of items that construct its meaning (a bell tower, some activities, a square, two buildings, etc.), it seems apparent that because of its large size, it is necessary to create singular points of focus in some of the biggest clusters of metropolitan facilities, for example.

Logically, this reference should not necessarily lead to higher density, or define elements in terms of height. The intensity that can give the value of reference can be found at street level, and is undoubtedly related to access nodes, and of necessity linked to a different activity.

CENTRIFUGE (THE FAN EFFECT)

At the opposite extreme, the need to focus must not lead to confusion about whether to centrifuge the effects of some powerful centralities. The Plaça d'Europa is a paradigmatic case. While the project is defined as an enclave on the Gran Vía where an old road junction was located, its density must have positive effects on a much wider area.

In addition to its impact on the residential area in L'Hospitalet de Llobregat, the Pedrosa development area, which is becoming gradually contaminated as an area serving the Fira trade fair area, must become a space with greater added value due to the centrifugal effect of the Plaça d'Europa.

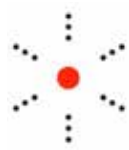
INTERRELATE GRADIENTS OF DIFFERENT SCALES

Apart from the projects for each of the centres themselves, the opportunity in some cases lies in improving the relationship between areas of different scales. The general idea of improved connections with the surrounding area has been mentioned above. However, a more specific strategy is to promote the interrelationship between different gradients, those on a more local scale with those on a more regional scale.

This is an interesting topic for large facilities, so that when providing services for a broader public they also set down roots on a local level (thereby combining a diverse range of programmes). This is related to the lesson learned in the 22@ project, with interventions that become more interesting when they are able to incorporate pre-existing local elements. It is also related to the relationship between urban shopping centres and more local shopping fabrics. This transfer between the local and the metropolitan lies at the heart of centrality, and we must therefore seek specific strategies for making it possible.

MEDIATION

In cases of operations involving large facilities or specialised areas isolated from the region, it may be interesting to create an intermediate system for access the larger landscape from these points. This is a strategy of mediation between the most heavily occupied and the most natural spaces, in a system traditionally called a gateway, within which it is possible to include some programmatic items that reinforce the existing ones, thereby adding complementary conditions, while improving the conditions of access. While it is difficult to think of geographical parks as areas of centrality, it seems more reasonable to maintain a system of centralities with regard to the spaces that provide them with support



FOCALITZAR / REFERENCIAR-SE

En relació amb el punt anterior, una de les maneres de donar un grau més de cohesió a alguns dels espais centrals metropolitans existents seria creant un nou focus que els donés més intel·ligibilitat. Si bé és cert que els espais centrals tradicionals es poden construir des d'una concatenació d'elements que traven el seu significat (un campanar, unes activitats, una plaça, dos edificis...), sembla clar que, per la seva gran dimensió, convé crear punts de focus singular en algunes de les grans agrupacions d'equipaments metropolitans, per exemple.

En bona lògica, aquesta referència no ha d'implacar necessàriament més densitat, ni tampoc definir elements en alçària. La intensitat que pot donar el valor de referència es pot trobar a peu de carrer, segurament relacionada amb els nodes d'accés, necessàriament vinculada amb una activitat diferenciada.



CENTRIFUGAR (EFECTE VENTILADOR)

A l'extrem oposat, la necessitat de focalitzar no ha de portar a confondre's sobre la conveniència de centrifugar els efectes d'unes centralitats potents determinades. És el cas paradigmàtic de la plaça d'Europa. Si bé el projecte es defineix com un enclavament sobre la Gran Via en l'espai d'un antic nus viari, la seva densitat ha de tenir uns efectes positius sobre un entorn molt més ampli.

A més de la seva incidència sobre la trama residencial de l'Hospitalet de Llobregat, el polígon de la Pedrosa, que es *contamina* progressivament com a espai servidor de la Fira, ha de poder esdevenir un espai amb més valor afegit per l'efecte de centrifugació de la plaça d'Europa.



INTERRELACIONAR GRADIENTS D'ESCALA DIFERENT

Més enllà de les actuacions sobre cadascun dels centres en si, l'oportunitat rau en alguns casos en la millora de la interrelació entre peces d'escala diferent. Se n'ha parlat anteriorment amb la idea més genèrica d'articular-se millor amb l'entorn. Però una estratègia més específica és fomentar la interrelació de gradients diferents, els d'escala més local amb els d'escala més regional.

Aquest és un tema interessant per als grans equipaments, que han de donar serveis a una ciutadania àmplia i alhora aconseguir també arrelar en l'àmbit local (combinar, per tant, programes d'amplitud diversa). Té a veure també amb la lliçó apresada al 22@, amb unes intervencions que esdevenen més interessants quan són capaces d'incorporar elements locals preexistents. I també amb la relació entre els centres comercials urbans i els teixits comercials més locals.

Aquesta transferència entre el que és local i el que és metropolità rau en l'essència de la centralitat i, per tant, cal buscar estratègies concretes a favor de fer-la possible.



MITJANÇAR

Per als casos d'operacions de grans equipaments o conjunts especialitzats aïllats al territori, pot ser interessant crear un sistema intermedi d'accés al gran paisatge des d'aquests punts. Es tracta d'una estratègia d'intermediació entre l'espai més ocupat i el més natural,

que refuercen los ya existentes, añadiendo por tanto condiciones de complementariedad y, al mismo tiempo, mejorando las condiciones de los accesos.

Si bien resulta difícil considerar que los parques geográficos sean espacios de centralidad, parece más razonable sostener un sistema de centralidades en relación con estos espacios que les den apoyo y estructura. Además de los espacios llamados Portes de Collserola, la intensificación de los accesos puede constituir una estrategia para un cierto tipo de centralidad también alrededor del corredor y el delta del Llobregat y para reforzar los espacios alrededor del cauce del Besòs.

2.2.2 ESPACIOS METROPOLITANOS CON APTITUDES DE CENTRALIDAD Y DE INNOVACIÓN. HIPÓTESIS ABIERTAS

La metrópolis constituye un espacio dinámico y en constante transformación, que necesita optimizar y hacer más eficiente sus espacios centrales existentes, tanto como tener en cuenta las condiciones y propuestas para poder situar otros nuevos espacios. Este es también un propósito de la mesa temática: discutir y definir una constelación de nuevos espacios con aptitud de centralidad e innovación para el refuerzo de una metrópolis verdaderamente policéntrica.

En términos de reequilibrio del territorio metropolitano, la principal razón para la inclusión de un espacio determinado en este listado consiste, además de los condicionantes locales, en su particular condición de enclave desde un punto de vista topológico. Algunos lugares albergan aptitudes no desarrolladas, a pesar de que están altamente conectados con el transporte público: pueden ser excepcionalmente intermodales, pero al menos deben tener un nodo de transporte público. Ello, sin embargo, no implica lo contrario: que la red del transporte público nos deba dar el diagrama de las centralidades, que a pesar de sustentarse en ellas no puede ser exactamente coincidente.

Aparte de las redes de transporte, existen otros aspectos topológicos igualmente importantes, como la posición de los centros ya existentes o potenciales o la ausencia de centralidades en determinadas coordenadas del territorio. También es muy importante la forma geográfica de la metrópolis y su distribución general de usos: los centros se pueden emplazar en posiciones específicas como rútilas, majones o puertas respecto a los grandes parques geográficos, por ejemplo.

Precisamente por su estrecha vinculación con el apoyo geográfico, resulta interesante discutir relaciones entre centralidades existentes y potenciales respecto a los grandes ejes de la metrópolis. Son las grandes avenidas generadoras de la forma general de la ciudad central que se prolongan por el territorio siguiendo la geografía. La infraestructura es en este caso estructura. Lo son la Diagonal convertida en eje del Llobregat, la Gran Vía atravesando los dos ríos a ambos lados, la Meridiana enfilando el collado del Besòs y dos ejes territoriales que enlazan los dos valles en los pies de Collserola y las sierras de Marina y Garraf, y dos travesías: la B-30 en la Cubeta del Vallès y la B-20 en la vertiente de Barcelona. Por razones de los límites del territorio del AMB (en relación con la región metropolitana de Barcelona, el argumento claramente no serviría), se ha unido el eje Meridiana-Besòs con la travesía B-30 en los diagramas de geografías de las centralidades.

La concatenación de centralidades existentes y potenciales punteando estos ejes refuerza la claridad de la estructura metropolitana. Los potenciales internos de cada tejido y las lógicas parciales de cada territorio adquieren mayor escala desde esta visión, sin menospreciar que cada punto de la constelación policéntrica tiene su sentido propio.

and structure. In addition to the areas known as Portes de Collserola, the intensification of entry points could be a strategy for a certain type of centrality also around the Llobregat delta and corridor, and to reinforce the areas around the channel of the Besòs.

2.2.2 METROPOLITAN AREAS SUITABLE FOR CENTRALITY AND INNOVATION. OPEN ASSUMPTIONS

The metropolis is a dynamic and constantly changing area, which needs to optimise and streamline its existing core areas, and to take into account the conditions and proposals to locate new ones there. This is also an objective of the themed discussion: to discuss and define a wide range of new areas with potential for centrality and innovation for the reinforcement of a truly polycentric metropolis.

In terms of rebalancing the metropolitan area, the main reason for the inclusion of a given space on this list is in addition to the local factors, its particular status in terms of its location from a topological point of view. Some sites have untapped potential, despite being highly connected with public transport: in exceptional cases, they can be intermodal, but they must have at least one public transport node. However, this does not mean the opposite is true: that the public transport network has to give us the diagram of centralities, which cannot be exactly the same, despite being based on it.

In addition to transport networks, other topological aspects are important, such as the position of existing and potential centres, and the absence of centralities in certain areas of the territory. The geographic shape of the metropolis and its general distribution of uses is also very important: centres can be located in specific positions such as signs, milestones or gateways related to large geographic parks, for example.

Precisely because of their close links to the geographic medium, it is interesting to consider the relationships between existing and potential centralities with regard to the large axes of the metropolis. It is the large avenues, generators of the generally shape of the central city that extend throughout the territory following its geography. Infrastructure is structure in this case. These avenues are Diagonal which becomes the Llobregat axis, Gran Vía crossing the two rivers on each side, the Meridiana climbing up towards the Besòs pass, and two territorial axes that link the two valleys at the foot of Collserola and the Marina and Garraf mountains, and two roads crossing the region: the B-30 motorway in the Vallès basin and the B-20 motorway near Barcelona. Because of the boundaries of the AMB are (the argument would clearly not apply to the metropolitan region), the Meridiana-Besòs axis has been linked to the B-30 motorway in the diagrams of geographies of the centralities.

The series of existing and potential centralities tapping these axes enhances the clarity of the metropolitan structure. The internal potentials of each fabric and the partial logics of each territory assume a larger scale from this perspective, without forgetting the fact that each point in the polycentric constellation has its own significance.

The diagrams on these territorial lines emphasise the territorial connection with public transport, sometimes lengthways and at other times crossways. There is therefore an overlap between the logics of the public transport network and the traditional road transport network. In fact, although almost all the areas suitable for centrality and innovation can be explained based on these axes, there are still some nodes which only have nodal overlap as their *raison d'être*.

In the absence of specific theories which define the new PDU, it is difficult to establish a precise list of areas of centrality and innovation.

en un sistema anomenat tradicionalment de *porta*, on és possible aglutinar alguns elements programàtics que reforcin els ja existents, afegint per tant condicions de complementarietat i, alhora, millorant les condicions dels accessos.

Si bé es fa difícil considerar que els parcs geogràfics siguin espais de centralitat, sembla més raonable sostenir un sistema de centralitats amb relació a aquests espais que els donin suport i estructura. A més dels espais anomenats Portes de Collserola, la intensificació dels accessos pot ser una estratègia per a un cert tipus de centralitat també al voltant del corredor i el delta del Llobregat i per reforçar els espais al voltant de la llera del Besòs.

2.2.2 ESPAIS METROPOLITANS AMB APTITUDS DE CENTRALITAT I D'INNOVACIÓ. HIPÒTESIS OBERTES

La metròpolis és un espai dinàmic i en transformació constant, que necessita optimitzar i fer més eficients els seus espais centrals existents, tant com tenir en compte les condicions i les propostes per poder situar-ne de nous. Aquest és també un propòsit de la taula temàtica: discutir i definir una constel·lació de nous espais amb aptitud de centralitat i innovació per al reforç d'una metròpolis veritablement policèntrica.

En termes de reequilibri del territori metropolità, la raó principal per a la inclusió d'un espai determinat en aquesta llista és, a més dels condicionants locals, la seva particular condició d'enclavament des d'un punt de vista topològic. Alguns llocs tenen aptituds no desenvolupades, malgrat que estan altament connectats amb el transport públic: poden ser excepcionalment intermodals, però almenys han de tenir un node de transport públic. Això, però, no implica el contrari: que la xarxa del transport públic ens hagi de donar el diagrama de les centralitats, que tot i sustentar-s'hi no pot ser exactament coincident.

A banda de les xarxes de transport, hi ha altres aspectes topològics que són importants, com ara la posició dels centres ja existents o potencials o l'absència de centralitats en determinades coordenades del territori. També és molt important la forma geogràfica de la metròpolis i la seva distribució general d'usos: els centres es poden emplaçar en posicions específiques com ara ròtules, fites o portes amb relació als grans parcs geogràfics, per exemple.

Precisament per la seva estreta vinculació amb el suport geogràfic, és interessant discutir relacions entre centralitats existents i potencials respecte als grans eixos de la metròpolis. Són les grans avingudes generadores de la forma general de la ciutat central que es prolonguen pel territori seguint la geografia. La infraestructura és en aquest cas estructura. Ho són la Diagonal convertida en eix del Llobregat, la Gran Via travessant els dos rius a banda i banda, la Meridiana enfilant el coll del Besòs i dos eixos territorials que enllacen les dues valls al peu de Collserola i les serralades de Marina i el Garraf, i dues travesseres: la B-30 a la cubeta del Vallès i la B-20 al vessant de Barcelona. Per raons dels límits del territori de l'AMB (amb relació a la Regió Metropolitana, l'argument clarament no serviria), s'ha unit l'eix Meridiana-Besòs amb la travessera B-30 en els diagrames de geografies de les centralitats.

La concatenació de centralitats existents i potencials puntejant aquests eixos reforça la claredat de l'estructura metropolitana. Els potencials interns de cada teixit i les lògiques parcials de cada territori prenen una escala més gran des d'aquesta visió, sense menystenir que cada punt de la constel·lació policèntrica té el seu sentit propi.

Los diagramas sobre estos ejes territoriales enfatizan la relación con el transporte público, en ocasiones en forma longitudinal, y en otras, transversal. Se produce, por tanto, la superposición entre las lógicas de la red del transporte público y la del transporte rodado tradicional. De hecho, si bien la práctica totalidad de espacios con aptitudes de centralidad e innovación pueden ser explicados desde estos ejes, restan todavía algunos nodos cuya razón de ser es estrictamente la coincidencia nodal.

A falta de las hipótesis específicas que dibujen el nuevo PDU, es difícil elaborar un listado preciso de áreas de centralidad e innovación. En lugar de acotar la ambición a una prospectiva que todavía se está definiendo, parece más interesante ofrecer hipótesis abiertas de espacios con aptitudes de centralidad e innovación. El dibujo y las propuestas del nuevo plan seguro que podrán sustentarse sobre algunos puntos de la constelación que aquí se esboza.

La relación de espacios señalados es muy diversa e inclusiva. El PDU calibrará las posibilidades y la conveniencia de su programación a corto o largo plazo, así como su capacidad real de convertirse en centros complejos y consolidados, o simplemente en espacios de referencia más débil con un valor central para su posición o preexistencia. Se propone una cierta agrupación de los ámbitos que mezcla variables diferentes, como el potencial de intensificación, la posición en la ciudad metropolitana, la especialización en la innovación y su desarrollo diferido:

1. En la dualidad entre centralidad e innovación, hemos entendido que puede existir un primer grupo de espacios de intensificación [INT] que podrían convertirse en las verdaderas referencias centrales —con programas amplios, incluyendo los relativos a la innovación productiva, que se sumarían a un papel principal de condensadores sociales—.
2. Un número muy acotado de enclaves, con un potencial relativamente próximo al primer grupo, se considerarían espacios de enlace [ENÇ], un tipo de trabas dentro del espacio de conurbación, que ocupan intersticios en las antiguas periferias de la ciudad central y que con su desarrollo deben ayudar a llevar más lejos —a enlazar— la intensidad urbana con las otras ciudades metropolitanas. Esta denominación ya la explicamos hace unos años en Barcelona, enllaços (J. Parcerisa, C. Crosas, 2012).
2. Los espacios de innovación [INV], en cambio, tendrían una orientación más propiamente productiva y su centralidad se asociaría a la capacidad de transformar polígonos industriales en espacios motores de innovación mediante una renovación urbanística, económica y social, de acuerdo con su potencial. Podríamos asumir, por lo tanto, que como condensadores sociales no van a desempeñar un papel análogo a los INT.
4. Finalmente, se señala un último grupo de otras oportunidades [AOP], un listado de espacios para intensificar de forma más general, entendiendo que no son espacios prioritarios en el mapa de la centralidad contemporánea y que, por tanto, tendrían una consideración secundaria.

A. ESPACIOS DE INTENSIFICACIÓN

A.1 OPCIONES MADURAS, ESPACIOS DE CONURBACIÓN INTERNA

Se trata de espacios en transformación, con una accesibilidad privilegiada, señalados repetidamente por sus aptitudes y oportunidades:

SECTOR BESÒS

1. La Sagrera, primero y más obvio, centralidad en construcción,

Instead of limiting the ambition to a prospective assessment that is still being defined, it is more interesting to offer open theories for spaces suitable for centrality and innovation. The design and proposals for the new plan will undoubtedly be based on some points of the constellation outlined herein.

The list of the areas mentioned is very diverse and inclusive. The PDU will calibrate the possibilities and the advisability of their programming in the short or long term, as well as their ability to become complex and consolidated centres, or simply weaker reference points but with a central value because of their position or prior existence. It proposes some degree of clustering of areas that mixes variables, such as the potential for intensification, the position in the metropolitan city, specialisation in innovation and deferred development:

1. In the duality between centrality and innovation, we have considered that there may be a first group of areas of intensification [INT] that could become true central reference points, with extensive programmes, including those relating to productive innovation, which would be added to a leading role for social condensers.
2. A very limited number of enclaves, with a relatively similar potential to the first group, would be considered linking areas [ENÇ], a type of connection in the conurbation, occupying interstices on the old outskirts of the central city which with their development contribute to taking further—linking—the urban intensity with other metropolitan cities. We explained this term a few years ago in *Barcelona, enllaços* [Barcelona, links] (J. Parcerisa, C. Crosas, 2012).
3. Areas of innovation [INV], however, have a more productive focus, and their centrality is associated with the ability to transform industrial estates into areas that are drivers of innovation by means of an urban, economic and social renewal, in accordance with their potential. We can therefore assume that as social condensers they will not have a similar role to the INT.
4. Lastly, there is a final group of other opportunities [AOP], a list of spaces for intensification on a more general basis, on the understanding that they are not priority areas on the map of contemporary centrality and that they would therefore be a secondary consideration.

A. AREAS OF INTENSIFICATION

A.1. MATURE OPTIONS, INTERNAL CONURBATION SPACES

These spaces are changing, with privileged access, mentioned repeatedly because of their suitability and opportunities.

THE BESÒS SECTOR

1. La Sagrera, the first and most obvious, a centrality under construction, has been latent since the moment that the plan for rail links established its position in the general diagram for the city, in a dual condition to Sants railway station.
2. Tres Xemeneies and the El Sot industrial estate. From the recovery of the Forum area at the mouth of the Besos, this has been an area which has been noted for its great potential, with a presence on the seafront and good links. The appeal of recovering the infrastructure of the chimneys is an additional factor in the monumental status, which gives it a metropolitan character. It is related by continuity with the Badalona Sud industrial estate (see section C.6 below).
3. The Glòries area, the most controversial piece of centrality in Barcelona for some years, is experiencing new episodes in a transformation that aims to finally make it a real centre. Its unbeatable position in relation to the areas of great dynamic in Barcelona (22@ and Sagrera) can also be used to provide the city with a large green space, in line with a proposal which is not very different from one outlined by the ANC in the 1980s. The challenge is

Els diagrames sobre aquests eixos territorials emfasitzen la relació amb el transport públic, de vegades en forma longitudinal, d'altres, transversal. Es dona, per tant, la superposició entre les lògiques de la xarxa del transport públic i la del transport rodat tradicional. De fet, si bé la pràctica totalitat d'espais amb aptituds de centralitat i innovació poden ser explicats des d'aquests eixos, resten encara alguns nodes la raó de ser dels quals és estrictament la coincidència nodal.

A manca de les hipòtesis específiques que dibuixin el nou PDU, és difícil establir una llista precisa d'àrees de centralitat i innovació. En lloc d'acotar l'ambició a una prospectiva que encara s'està definint, sembla més interessant oferir hipòtesis obertes d'espais amb aptituds de centralitat i innovació. El dibuix i les propostes del nou pla segur que es podran sustentar sobre alguns punts de la constel·lació que aquí es dibuixa.

La relació d'espais assenyalats és molt diversa i inclusiva. El PDU calibrarà les possibilitats i la conveniència de la seva programació a curt o llarg termini, com també la seva capacitat real d'esdevenir centres complexos i consolidats, o simplement espais de referència més dèbil però amb un valor central per la seva posició o preexistència. Es proposa una certa agrupació dels àmbits que barreja variables diferents, com ara el potencial d'intensificació, la posició en la ciutat metropolitana, l'especialització en la innovació i el seu desenvolupament diferit:

1. En la dualitat entre centralitat i innovació, hem entès que hi pot haver un primer grup d'espais d'intensificació [INT] que podrien esdevenir les veritables referències centrals –amb programes amplis, inclosos també els relatius a la innovació productiva, que se sumarien a un paper principal de condensadors socials.
2. Un nombre molt acotat d'enclavaments, amb un potencial relativament pròxim al primer grup, es considerarien espais d'enllaç [ENÇ], una mena de traves dins l'espai de conurbació, que ocupen intersticis a les antigues perifèries de la ciutat central i que amb el seu desenvolupament han d'ajudar a portar més lluny –a enllaçar– la intensitat urbana amb les altres ciutats metropolitanes. Aquesta denominació la vam explicar fa uns quants anys a *Barcelona, enllaços* (J. Parcerisa, C. Crosas, 2012).
3. Els espais d'innovació [INV], en canvi, tindrien una orientació més pròpiament productiva i la seva centralitat s'associaria a la capacitat de transformar polígons industrials en espais motors d'innovació mitjançant una renovació urbanística, econòmica i social, d'acord amb el seu potencial. Podríem assumir, per tant, que com a condensadors socials no tindran un paper anàleg als INT.
4. Finalment, s'assenyala un darrer grup d'altres oportunitats [AOP], una llista d'espais per intensificar de manera més general, entenent que no són espais prioritaris en el mapa de la centralitat contemporània i que, per tant, tindrien una consideració secundària.

A. ESPAIS D'INTENSIFICACIÓ

A.1 OPCIONS MADURES, ESPAIS DE CONURBACIÓ INTERNA

Són espais en transformació, amb una accessibilitat privilegiada, assenyalats repetidament per les seves aptituds i oportunitats.

SECTOR BESÒS

1. La Sagrera, primer i més obvi, centralitat en construcció, latent des del moment que el pla d'enllaços ferroviari va fixar la seva posició en el diagrama general per a la ciutat, en condició dual a Sants.

latente desde el momento en que el plan de enlaces ferroviario fijó su posición en el diagrama general para la ciudad, en condición dual con Sants.

2. Les Tres Xemeneies y polígono industrial El Sot. Desde la recuperación del área del Fòrum en la desembocadura del Besòs, este ha sido un espacio señalado por su gran potencial, con presencia en la franja litoral y buenas conexiones de accesibilidad. El atractivo de recuperación del espacio infraestructural de las chimeneas constituye un factor adicional para la condición monumental, que le añade carácter metropolitano. Se relaciona por continuidad con el polígono industrial Sud de Badalona (véase el apartado C.6, más adelante).

3. Les Glòries, la pieza de centralidad más discutida en Barcelona desde hace años, está viviendo nuevos episodios en su transformación que pretende ser definitiva para convertirse en un auténtico centro. Su posición inmejorable respecto a las áreas de gran dinamismo de Barcelona (22@ y La Sagrera) se pretende aprovechar también para dotar a la ciudad de un gran espacio verde, siguiendo una propuesta que no dista tanto de la que se dibujó en las ANC de los años ochenta. El reto es compensar adecuadamente la intensidad que demandamos a los centros con los valores de la naturaleza y el verde.

SECTOR LLOBREGAT

4. La Torrassa. También las redes del transporte señalan este punto, jerárquicamente a la sombra de Sants. La llegada de la L9, con la L1 ya existente y las hipótesis sobre el funcionamiento futuro de Cercanías convierten La Torrassa en un auténtico hub, en un espacio urbano con un buen potencial de desarrollo.

5. Paseo Zona Franca, B-20 y Zona Franca. También el proyecto de la L9 hace justicia al gran espacio de las actividades y producción metropolitanas, absolutamente segregado de la ciudad central. La proximidad del cruce entre el paseo Zona Franca, el desarrollo de la Marina del Prat Vermell, la transformación de lo que fue el mayor polígono de España con la contigüidad del puerto y la proximidad del aeropuerto son condiciones inmejorables para intensificar un enclave absolutamente estratégico con capacidad de diferir beneficios en muchas direcciones.

A.2 OPCIONES EXCÉNTRICAS - IMANES METROPOLITANOS

ESPACIO BESÒS

1. Montcada i Reixac. Lugar de confluencia infraestructural en el estrecho collado del Besòs, es el espacio donde se deberían extender los beneficios de la profunda revitalización del tramo bajo del río (espacio fluvial y fachadas contiguas) y sumar la futura energía en torno a La Sagrera. A pesar de que no sea tan claro cuál es específicamente el espacio generador de una nueva intensidad, los equilibrios metropolitanos demandan discutir a favor de hacer justicia a un territorio rebosante de servidumbres.

ESPACIO LLOBREGAT

2. El Prat Nord. Sector expectante desde hace 40 años, es un ámbito de desarrollo pendiente y una gran puerta territorial en el delta, servida a escala regional por las mejores infraestructuras de transporte: TAV, aeropuerto y puerto. Es, además, la extensión natural de la Gran Via hacia poniente, un punto para articular la urbanidad de la ciudad central hacia los núcleos del delta.

3. Ciudad aeroportuaria. Por contraste con el anterior, se trata un sector con un proyecto en desarrollo, a pesar de que su actual fisonomía lo aleje de la idea de espacio de centralidad. El desarrollo progresivo determinará su capacidad por convertirse en un centro relacionado con la gran puerta metropolitana que es el aeropuerto o simplemente en un ámbito más relacionado con la logística.

4. Quatre Camins. Uno de los puntos estratégicos desde donde sería posible contribuir a la transición industrial que vive el valle del

to adequately compensate for the intensity required of the centres with natural and green values.

THE LLOBREGAT SECTOR

4. La Torrassa. The transport networks also highlight this point, hierarchically in the shadow of Sants station. The arrival of Line 9, with the existing Line 1 and the assumptions about the future operations of the Rodalies suburban railway make Torrassa a genuine hub, an urban area with strong potential for development.

5. Passeig de la Zona Franca, the B-20 motorway and the Zona Franca. The Line 9 project also does justice to the large space containing metropolitan activities and production, which is completely segregated from the central city. The proximity of the intersection of Passeig de la Zona Franca, the development of the Marina del Prat Vermell neighbourhood, the transformation of what was the largest development area in Spain, adjacent to the port with proximity to the airport, are excellent conditions for intensifying an absolutely strategic enclave capable of spreading benefits in many directions.

A.2. ECCENTRIC OPTIONS – METROPOLITAN MAGNETS

THE BESÒS AREA

1. Montcada i Reixac. This infrastructure intersection in the narrow Besòs pass, is where the benefits of the profound regeneration of the lower stretch of the river (the river area and adjacent banks) must be extended and added to the future energy around the Sagrera area. Although what specifically constitutes the space generating a new intensity is not as clear, metropolitan equilibriums mean that it must be discussed to do justice to an area overwhelmed with burdens.

THE LLOBREGAT AREA

2. El Prat Nord. This sector has been awaiting development for 40 years, and is a major regional gateway to the Delta, served on a regional scale by the best transport infrastructure: the HST, airport and port. It is also the natural extension of the Gran Via to the west, and a point for structuring the urbanity of the central city towards the centres of the delta.

3. The airport city. In contrast to the above, this is a sector where a project is already being carried out, although its current appearance is far removed from the idea of the area of centrality. Its progressive development will determine its capacity to become a centre related to the major metropolitan gateway, which is the airport, or simply an area more related to logistics.

4. Quatre Camins. One of the strategic points from where it would be possible to contribute to the industrial transition that the Llobregat Valley is experiencing, at the historic river crossing point, and the point of contact between the centres on the left bank (Molins de Rei) and the road to Barcelona, with the towns at the foot of the Garraf mountains (Sant Vicenç dels Horts and Pallejà) and those colonising the mountain (Cervelló, Corbera, etc.).

5. Castelldefels University Campus. At the southern edge of the metropolis, the centrality around the operation of the UPC Campus and the Castelldefels Olympic Channel is today a theory rather than a reality. The non-urban project for the implementation of two facilities and their status as enclosures do not help to create conditions of sufficient intensity and mixture with the productive fabric of the surrounding area, which are too far from residential densities. Although it is not an easy task, a review of the independent criteria used to locate most of the items in this space (including the shopping centre and the motorway) should make it possible to outline an area with some degree of centrality due to the unique nature of the elements that are congregated there (potential research and innovation and metropolitan leisure).

2. Tres Xemeneies i polígon industrial El Sot. Des de la recuperació de l'àrea del Fòrum a la desembocadura del Besòs, aquest ha estat un espai assenyalat pel seu gran potencial, amb presència a la franja litoral i bones connexions d'accessibilitat. L'atractiu de recuperació de l'espai infraestructural de les xemeneies és un factor addicional per la condició monumental, que li afegeix caràcter metropolità. Es relaciona per continuïtat amb el polígon industrial Sud de Badalona (vegeu l'apartat C.6, més endavant).

3. Les Glòries, la peça de centralitat més discutida a Barcelona des de fa anys, viu nous episodis en la seva transformació que vol ser definitiva per esdevenir un autèntic centre. La seva posició immillorable amb relació a les àrees de gran dinamisme de Barcelona (22@ i la Sagrera) es vol aprofitar també per dotar la ciutat amb un gran espai verd, seguint una proposta que no dista tant de la que es va dibuixar a les ANC dels anys vuitanta. El repte és compensar adequadament la intensitat que demanem als centres amb els valors de la natura i el verd.

SECTOR LLOBREGAT

4. La Torrassa. També les xarxes del transport assenyalen aquest punt, jeràrquicament a l'ombra de Sants. L'arribada de la L9, amb la L1 ja existent i les hipòtesis sobre el funcionament futur de les Rodalies converteixen la Torrassa en un autèntic hub, en un espai urbà amb un bon potencial de desenvolupament.

5. Passeig de la Zona Franca, B-20 i Zona Franca. També el projecte de la L9 fa justícia al gran espai de les activitats i la producció metropolitanes, absolutament segregat de la ciutat central. La proximitat de la cruïlla entre el passeig de la Zona Franca, el desenvolupament de la Marina del Prat Vermell, la transformació del que va ser el polígon més gran d'Espanya amb la contigüitat del port i la proximitat de l'aeroport són condicions immillorables per intensificar un enclavament absolutament estratègic amb capacitat de diferir beneficis en moltes direccions.

A.2 OPCIONS EXCÈNTRIQUES – IMANTS METROPOLITANS

ESPAI BESÒS

1. Montcada i Reixac. Lloc de confluència infraestructural a l'estret coll del Besòs, és l'espai on caldria estendre els beneficis de la profunda revitalització del tram baix del riu (espai fluvial i façanes contigües) i sumar-hi la futura energia entorn de la Sagrera. Malgrat que no sigui tan clar quin és específicament l'espai generador d'una nova intensitat, els equilibris metropolitans demanen discutir-lo a favor de fer justícia a un territori curull de servituds.

ESPAI LLOBREGAT

2. El Prat Nord. Sector expectant des de fa 40 anys, és un àmbit de desenvolupament pendent i una gran porta territorial al delta, servida a escala regional per les millors infraestructures de transport: TAV, aeroport i port. És, a més, l'extensió natural de la Gran Via cap a ponent, un punt per articular la urbanitat de la ciutat central cap als nuclis del delta.

3. Ciutat aeroportuària. Per contrast amb l'anterior, aquest és un sector amb un projecte en desenvolupament, malgrat que la seva fesomia actual l'allunyi de la idea d'espai de centralitat. El desenvolupament progressiu en determinarà la capacitat d'esdevenir un centre relacionat amb la gran porta metropolitana que és l'aeroport o simplement un àmbit més relacionat amb la logística.

4. Quatre Camins. Un dels punts estratègics des d'on seria possible contribuir a la transició industrial que viu la vall del Llobregat, en el punt històric d'encreuament del riu, de contacte entre els nuclis de la llera esquerra (Molins de Rei) i el camí a Barcelona, amb els nuclis al

Llobregat, en el punto histórico de cruce del río, de contacto entre los núcleos de la margen izquierda (Molins de Rei) y el camino a Barcelona, con los núcleos al pie del Garraf (Sant Vicenç dels Horts y Pallejà) y los que colonizan la montaña (Cervelló, Corbera, etc.). 5. Campus Universitari de Castelldefels. En el límite meridional de la metrópolis, la centralidad en torno a la operación del Campus UPC y el Canal Olímpic de Castelldefels constituye hoy por hoy más una hipótesis que una realidad. El proyecto de implantación no urbana de ambas dotaciones y su condición de recintos no ayudan a crear unas condiciones de intensidad y mezcla suficientes con los tejidos productivos del entorno, que se encuentran demasiado alejados de la densidad residencial. Aunque no resulte una tarea fácil, la reconsideración de los criterios independientes con que se han situado la mayoría de los elementos en este espacio (incluyendo, además, el centro comercial y la autopista) debería hacer posible el dibujo de un área de cierta centralidad por la singularidad de los elementos congregados en ella (potencial de investigación e innovación y el ocio metropolitano).

CUBETA DEL VALLÈS

Aquí, la localización pendiente de una nueva estación TAV marcaría una nueva centralidad especialmente apreciada en un espacio dominado por la movilidad rodada. Los planes de infraestructuras han propuesto tres posibles escenarios que deberían ser discutidos desde distintas variables (sistemas ecológicos, lógicas de crecimiento municipal, dinámicas regionales, etc.), pero con una repercusión muy notable sobre las áreas de centralidad e innovación.

La posibilidad de la construcción del llamado túnel de Horta situaría la estación TAV en el cruce con la línea de FGC, alrededor del centro direccional y del Parc de l'Alba (opción C), dos ámbitos nacidos precisamente como áreas de centralidad e innovación sobre el eje de la B-30. Aunque esta puede parecer la opción idónea para el refuerzo definitivo de esas dos áreas especializadas (más que centrales), resulta necesario sopesar también los beneficios en relación con el coste de la infraestructura y desestimar las otras dos opciones.

Precisamente, si se descarta la hipótesis anterior y se confía también en las actuales líneas de FGC, la estación TAV podría situarse en relación con la estación de Volpelleres o la del Hospital General de Catalunya, en unos puntos más centrales y próximos al núcleo de Sant Cugat del Vallès, en territorios menos prefigurados.

B. ESPACIOS DE ENLACE

Se trata de localizaciones metropolitanas en algunos intersticios del sistema de conurbación, en los que una mayor intensidad contribuiría a una fluidez y una continuidad del sistema también mayores. Hablamos de territorios entre municipios donde las grandes infraestructuras predominan y les confieren una condición habitualmente periférica. Una hipótesis de menor dominio del coche en estos espacios da ocasión a proyectos para rediseñarlos, en los que la idea y los programas de centralidad podrían ser especialmente adecuados:

1. Diagonal-Ponent. La suburbanización progresiva de la principal avenida de Barcelona a la altura de Zona Universitària alcanza dimensiones máximas alrededor de su gran nudo con la ronda. Los usos deportivos que ocupan este espacio y su carácter metropolitano permiten pensar en su intensificación, para estirar hasta la avenida urbana calificada hasta aquí y enlazarla hacia el Baix Llobregat.
2. Gran Via - Bellvitge. La conquista urbana progresiva del entorno de la Gran Via, en la actualidad hasta la plaza Europa, se plantea hoy en el sector de los hospitales y el llamado Biopol. Sería positivo

THE VALLÈS BASIN

Here, the imminent location of a new high speed train station would be a particularly highly appreciated centrality in an area dominated by wheeled transport. The infrastructure plans have proposed three possible scenarios which should be discussed based on several variables (ecological systems, logics of municipal growth, regional dynamics, etc.), but which have a considerable impact on the areas of centrality and innovation.

The possibility of building the 'Horta tunnel' would place the AVE station at the intersection with the FGC railway line, around the directional centre and Parc de l'Alba (option C), two areas created as areas of centrality and innovation on the B-30 motorway axis. While this may seem the ideal alternative for the ultimate reinforcement of these two specialised areas (rather than central areas) is also necessary to weigh up their benefits in relation to the cost of infrastructure and to dismiss the other two options.

Indeed, if the previous theory is discarded and we also rely on the current FGC railway lines, the HST station could be located in relation to Volpelleres station or the General Hospital of Catalonia, in one of the most central and closest points to the town centre of Sant Cugat del Vallès, in less prefigured territories.

B. LINKING PLACES

These are metropolitan locations in some interstices of the conurbation system, in which a greater intensity would contribute to increased fluency and continuity of the system. They are areas between municipalities where major infrastructure predominates, and which are usually peripheral. A theory featuring fewer cars in these areas would give rise to projects to redesign them, in which the centrality idea and programmes could be particularly suitable:

1. Diagonal - Ponent. The gradual suburbanisation of Barcelona's main avenue around the University area is at its maximum extent around the major intersection with the orbital road. The sports facilities that occupy this area and its metropolitan character suggest that it can be intensified and extended to the classified urban avenue up to this point and link it towards the Baix Llobregat.
2. Gran Via - Bellvitge. The progressive urban conquest of the area around the Gran Via, which has now reached Plaça d'Europa, is now taking place in the hospital sector and the Biopol area. It would be wise not to resign ourselves to considering that the Gran Via has to be a simple motorway as it has been to date, and to strive to make a new urban quality ensure the crossways link before embarking on new programmes in the adjacent areas.
3. Gran Via - Besòs. The vulnerable nature of the neighbourhoods close to both banks of the Besòs River suggests that the point where the Gran Via crosses the river should be used to build a well-deserved link between the two sides. Extending some programmes located on the urban façades, allowing public transport to travel through this area and giving it a service and seeking points of access for it in the river park are all possible strategies to help create a centre in the monocultural space of wheeled traffic.

C. AREAS OF INNOVATION

Although it would initially be desirable for many plots of industrial land that are vacant or in decline to become spaces of innovation, some cases of strategic areas will be selected which because of their conditions of location, size or current condition, could participate in this challenge:

1. Bon Pastor. An area that would permanently change its character with the launch of the Sagrera project. Also interesting because of

peu del Garraf (Sant Vicenç dels Horts i Pallejà) i els que colonitzen la muntanya (Cervelló, Corbera, etc.).

5. Campus Universitari de Castelldefels. En el límit meridional de la metròpolis, la centralitat al voltant de l'operació del Campus UPC i el Canal Olímpic de Castelldefels avui és més una hipòtesi que no pas una realitat. El projecte d'implantació no urbana de les dues dotacions i la seva condició de recintes no ajuden a crear unes condicions d'intensitat i barreja suficients amb els teixits productius de l'entorn, que estan massa lluny de la densitat residencial. Encara que no sigui una tasca fàcil, la reconsideració dels criteris independents amb què s'han situat la majoria dels elements en aquest espai (inclosos, a més, el centre comercial i l'autopista) hauria de fer possible el dibuix d'una àrea d'una certa centralitat per la singularitat dels elements que s'hi congreguen (potencial de recerca i innovació i el lleure metropolità).

CUBETA DEL VALLÈS

Aquí, la localització pendent d'una nova estació TAV marcaria una nova centralitat especialment apreciada en un espai dominat per la mobilitat rodada. Els plans d'infraestructures han proposat tres possibles escenaris que caldria discutir des de diverses variables (sistemes ecològics, lògiques de creixement municipal, dinàmiques regionals, etc.), però amb una repercussió molt notable sobre les àrees de centralitat i innovació.

La possibilitat de la construcció de l'anomenat *túnel d'Horta* situaria l'estació TAV en l'encreuament amb la línia de FGC, al voltant del centre direccional i del Parc de l'Alba (opció C), dos àmbits nascuts precisament com a àrees de centralitat i innovació sobre l'eix de la B-30. Si bé aquesta pot semblar l'opció idònia per al reforç definitiu d'aquestes dues àrees especialitzades (més que no pas centrals), cal sospesar-ne també els beneficis amb relació al cost de la infraestructura i a desestimar les altres dues opcions.

Precisament, si es descarta la hipòtesi anterior i es confia també en les línies de FGC actuals, l'estació TAV es podria situar en relació amb l'estació de Volpelleres o la de l'Hospital General de Catalunya, en uns punts més centrals i pròxims al nucli de Sant Cugat del Vallès, en territoris menys prefigurats.

B. ESPAIS D'ENLLAÇ

Es tracta de localitzacions metropolitanes en alguns intersticis del sistema de conurbació, en els quals una intensitat més gran contribuiria a una fluïdesa i una continuïtat del sistema també més grans. Són territoris entre municipis on les grans infraestructures predominen i els donen una condició habitualment perifèrica. Una hipòtesi de menor domini del cotxe en aquests espais dona ocasió a projectes per redissenyar-los, en què la idea i els programes de centralitat podrien ser especialment adequats:

1. Diagonal-Ponent. La suburbanització progressiva de la principal avinguda de Barcelona a l'altura de la Zona Universitària pren dimensions màximes al voltant del seu gran nus amb la ronda. Els usos esportius que ocupen aquest espai i el seu caràcter metropolità permeten pensar en la seva intensificació, per estirar fins a l'avinguda urbana qualificada fins aquí i enllaçar-la cap al Baix Llobregat.

2. Gran Via - Bellvitge. La conquesta urbana progressiva de l'entorn de la Gran Via, avui fins a la plaça d'Europa, es planteja avui en el sector dels hospitals i l'anomenat Biopol. Fora bo no resignar-se a considerar que la Gran Via ha de ser una simple autopista en aquest punt com fins ara, i ambicionar que una nova qualitat urbana asseguri la connexió transversal abans d'acumular nous programes a les seves voreres.

no resignarse a considerar que la Gran Vía debe ser una simple autopista en este punto como hasta ahora, y ambicionar que una nueva calidad urbana asegure la conexión transversal antes de acumular nuevos programas en sus aceras.

3. Gran Vía - Besòs. La condición vulnerable de los barrios próximos a ambos márgenes del Besòs invita a aprovechar el punto donde la Gran Vía cruza el río para construir un enlace merecido entre ambas orillas. Estirar algunos programas situados en las fachadas urbanas, dejar que el transporte público recorra este espacio y preste servicio o buscar de puntos de acceso al parque fluvial son todas ellas estrategias posibles para contribuir a crear un centro en el espacio monocultivo del tráfico rodado.

C. ESPACIOS DE INNOVACIÓN

Aunque de entrada sería deseable que muchos suelos industriales vacantes o en decadencia se convirtieran en espacios de innovación, se seleccionan algunos casos de ámbitos estratégicos que, por sus condiciones de localización, tamaño o estado actual, podrían participar de este reto:

1. Bon Pastor. Espacio que modificará definitivamente su condición con la puesta en marcha de La Sagrera. Interesante también para los núcleos de la margen izquierda del Besòs, Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià de Besòs. Se ha dicho que podría ofrecer oportunidades para una orientación hacia la economía circular.

2. L'Hospitalet de Llobregat y la carretera del Mig. Trama industrial consistente que se sustenta sobre la antigua carretera, muy apreciada por sus condiciones de buena accesibilidad y gran proximidad urbana con el casco antiguo de L'Hospitalet y los polígonos de Bellvitge y El Gornal.

3. Polígono del Pla (Molins de Rei y Sant Feliu de Llobregat). Sector industrial de grandes dimensiones dispuesto como una gran franja paralela al Llobregat. Su estado actual conduce a plantear que nuevas actividades deberían revitalizarlo, a pesar de que sus dimensiones permiten la consolidación y mantenimiento de buena parte de las actividades existentes.

4. Polígonos de Sant Andreu de la Barca - Castellbisbal. Es una de las puertas cruce del ámbito metropolitano, en el nudo entre la AP-7, la AP-2 y la B-23. Polígonos industriales en ambos márgenes, que ocupan áreas muy extensas donde manteniendo y reforzando las actividades actuales también se podrían crear algunos nuevos nodos con actividades más intensivas.

5. Can Cuiàs, collado de Montcada. Espacio productivo de dimensiones muy acotadas que ha ocupado espacios a la sombra de la infraestructura. Se trata de un espacio de oportunidad para conectar Vallbona y Collserola e introducir usos más intensos en la proximidad de la ciudad central.

6. Polígonos industriales Nord y Sud de Badalona. El primero, en el límite norte del territorio del AMB, junto a Montgat; el segundo, próximo al espacio privilegiado de Les Tres Xemeneies y al polígono industrial El Sot (véase el apartado A.1). Son dos reductos industriales en el frente litoral y, por tanto, amenazados especialmente por esa condición. La inyección de actividades relacionadas con la innovación debería ser posible por su posición y atractividad. Para el caso del polígono Sud, su proximidad al barrio de Sant Roc puede permitir, además, vincularlo con la transformación social como uno de los objetivos estratégicos en esta área.

7. Nuevas paradas de metro L9, Zona Franca. La condición pública de la Zona Franca debe permitir gestionar muy cuidadosamente la transformación progresiva del polígono, reprogramando espacios inactivos. Los puntos en torno a las nuevas estaciones de la L10 constituyen espacios de gran potencial.

8. Los polígonos en la fachada del Delta - Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels. Se trata de los espacios industriales

the urban centres on the left bank of the Besòs, in Santa Coloma de Gramenet and Sant Adrià de Besòs. It has been suggested that it could provide opportunities for a focus on the circular economy.

2. L'Hospitalet de Llobregat and the Carretera del Mig road. A consistent industrial area that is based on the old road, which is very popular because of its good accessibility and urban proximity to the old centre of L'Hospitalet and development areas in Bellvitge and Gornal.

3. The El Pla development area (Molins de Rei and Sant Feliu de Llobregat). A large industrial area laid out along a long strip parallel to the Llobregat River. Its current state suggests that new activities should revitalise it, although its size means that many of the existing activities can be consolidated and maintained.

4. Sant Andreu de la Barca - Castellbisbal development areas. One of the intersection gateways of the metropolitan area, at the junction between the AP-7, AP-2 and B-23 motorways. Industrial activity estates on both banks, which occupy very large areas where maintaining and reinforcing the current activities could also create some new nodes with more intensive activities.

5. Can Cuiàs, coll de Montcada. A production area of a very limited size that has occupied spaces in the shadow of the infrastructure. It is an area of opportunity for connecting Vallbona and Collserola and introducing more intense uses in the vicinity of the central city.

6. Badalona Nord and Badalona Sud industrial estates. The first is on the northern edge of the AMB area, near Montgat. The second is near the privileged area of Tres Xemeneies and El Sot industrial estate (see section A.1). There are two industrial strongholds on the seafront and therefore particularly vulnerable as a result. It should be possible to inject activities related to innovation because of their position and appeal. In the case of the Sud development area, its proximity to the Sant Roc district can also link it to social transformation, as one of the strategic objectives in this area.

7. New L9 metro stops, Zona Franca. The public status of the Zona Franca means that the gradual transformation of the development area can be managed carefully, by reprogramming inactive areas. The points around the new stations on Line 10 are areas of great potential.

8. The development areas on the Llobregat delta front - Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà and Castelldefels. These are the industrial areas in the towns of the delta, constructed based on municipal logics, with greater capacities due to their excellent position, close to the airport, with relatively good accessibility and a possible interaction with the Castelldefels Technology Campus knowledge hub.

D. OTHER OPPORTUNITIES

The vitality of the metropolis for creating new centres is finite, and as mentioned above, it may depend on the general theories used to formulate its future planning.

Nevertheless, there are some other areas, in addition to those mentioned above, which are uniquely suitable, albeit less outstanding than the areas in the first group. Their development could be considered in the long term, perhaps on a partial basis:

1. Baricentro. Among the peripheral commercial centralities, Baricentro has a specific condition that is alluded to in its name: being at the *barycentre*. Although it has quite an eccentric position in terms of the territory of the AMB, it is obvious that it occupies one of the most important regional intersections, between the AP-7 and the C-58 motorways. For this reason, consideration should be given to whether its possible hybridisation is sufficiently ambitious to make it a centrality at one of the metropolitan gateways.

2. The Joan Gamper Sports City + Gateway to the Park. The intersection area between the Llobregat corridor and Avinguda

3. Gran Via - Besòs. La condició vulnerable dels barris pròxims a les dues ribes del Besòs convida a aprofitar el punt en què la Gran Via creua el riu per construir un enllaç merescut entre ambdues ribes. Estirar alguns programes situats a les façanes urbanes, deixar que el transport públic recorri aquest espai i hi doni servei o buscar-hi punts d'accés al parc fluvial són, totes, estratègies possibles per contribuir a crear un centre en l'espai monocultiu del trànsit rodat.

C. ESPAIS D'INNOVACIÓ

Malgrat que d'entrada seria desitjable que molts sòls industrials vacants o en decadència esdevinguessin espais d'innovació, se seleccionen alguns casos d'àmbits estratègics que, per les condicions de localització, dimensions o estat actual, podrien participar d'aquest repte:

1. Bon Pastor. Espai que modificarà definitivament la seva condició amb la posada en marxa de la Sagrera. Interessant també per als nuclis de la riba esquerra del Besòs, per a Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs. S'ha dit que podria oferir oportunitats per a una orientació a l'economia circular.
2. L'Hospitalet de Llobregat i la carretera del Mig. Trama industrial consistent que se sustenta sobre l'antiga carretera, molt apreciada per les seves condicions de bona accessibilitat i gran proximitat urbana amb el nucli antic de l'Hospitalet i els polígons de Bellvitge i el Gornal.
3. Polígon del Pla (Molins de Rei i Sant Feliu de Llobregat). Sector industrial de grans dimensions disposat com una gran franja paral·lela al Llobregat. El seu estat actual condueix a plantejar que noves activitats l'haurien de revitalitzar, malgrat que les seves dimensions permeten la consolidació i el manteniment de bona part de les activitats existents.
4. Polígons de Sant Andreu de la Barca - Castellbisbal. És una de les portes cruïlla de l'àmbit metropolità, en el nus entre l'AP-7, l'AP-2 i la B-23. Polígons industrials en ambdues ribes, que ocupen àrees molt extenses on mantenint i reforçant les activitats actuals també es podrien crear alguns nous nodes amb activitats més intenses.
5. Can Cuiàs, coll de Montcada. Espai productiu de dimensions molt acotades que ha ocupat espais a l'ombra de la infraestructura. És un espai d'oportunitat per connectar Vallbona i Collserola i introduir usos més intenses en la proximitat de la ciutat central.
6. Polígons industrials Nord i Sud de Badalona. El primer, al límit nord del territori de l'AMB, a tocar de Montgat; el segon, pròxim a l'espai privilegiat de les Tres Xemeneies i al polígon industrial El Sot (vegeu l'apartat A.1). Són dos reductes industrials en el front litoral i, per tant, amenaçats especialment per aquesta condició. La injecció d'activitats relacionades amb la innovació hauria de ser possible per la seva posició i atractivitat. Per al cas del polígon Sud, la seva proximitat amb el barri de Sant Roc pot permetre, a més, vincular-lo amb la transformació social com un dels objectius estratègics en aquesta àrea.
7. Noves parades de metro L9, Zona Franca. La condició pública de la Zona Franca ha de permetre gestionar molt acuradament la transformació progressiva del polígon, reprogramant espais inactius. Els punts al voltant de les noves estacions de la L10 són espais de gran potencial.
8. Els polígons a la façana del Delta, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels. Són els espais industrials de les ciutats del Delta, construïts des de les lògiques municipals, amb capacitats més grans per la seva posició excel·lent, pròxima a l'aeroport, amb una relativa bona accessibilitat i amb possible interacció amb el pol de coneixement del Campus Tecnològic de Castelldefels.

de las ciudades del Delta, construidos desde las lógicas municipales, con capacidades mayores por su posición excelente, cercana al aeropuerto, con una relativa buena accesibilidad y con posible interacción con el polo de conocimiento del Campus Tecnológico de Castelldefels.

D. OTRAS OPORTUNIDADES

La vitalidad de la metrópolis para la creación de nuevos centros es finita y, como se ha dicho, puede depender de las hipótesis generales con que se encare el planeamiento de su futuro.

Como sea, existen otros espacios, además de los que ya se han apuntado, que cuentan con unas aptitudes singulares, aunque menos contrastadas que las de los espacios del primer grupo. Su desarrollo se podría considerar a largo plazo, o quizás de forma parcial:

- 1. Baricentro. Entre las centralidades comerciales periféricas, Baricentro ostenta una condición específica anunciada ya en su propio nombre: estar en el baricentro. Aunque en relación con el territorio del AMB tiene una posición bastante excéntrica, resulta obvio que ocupa uno de los cruces regionales más importantes, la de la AP-7 y la C-58. Por ello, requiere considerar que su posible hibridación sea suficientemente ambiciosa para llegar a ser una centralidad en una de las puertas metropolitanas.*
- 2. Ciutat Esportiva Joan Gamper + puerta al parque. El espacio de intersección entre el corredor del Llobregat y la avenida Diagonal convertida en autopista marca el punto donde se ha ubicado la Ciutat Esportiva Joan Gamper. Sin que el entorno genere directamente la demanda de un espacio de mayor centralidad e intensidad, el carácter topológico de este punto y su condición de gran puerta al parque fluvial del Llobregat desde la ciudad central así lo sugieren.*
- 3. Autovía de Castelldefels. Sobre el territorio de baja densidad de las playas de Gavà y Castelldefels, se abre la oportunidad de situar unos puntos de mayor intensidad que otorguen a este sector una condición de ciudad central y no de ciudad dormitorio. Algunos de los cruces transversales de conexión con las ciudades al otro lado del delta constituyen puntos idóneos para ensayar esta posibilidad.*

Diagonal where it becomes a motorway marks the location of the Joan Gamper Sports City. Without the surrounding area directly generating demand for a space with more centrality and intensity, the topological nature of this area and its status as a major gateway to the Llobregat River Park from the central city suggest it may happen.

3. The Castelldefels expressway. On the low density territory of the beaches of Castelldefels and Gavà, the opportunity has arisen to locate one of the points with the greatest intensity, giving this area the status of a central city rather than a bedroom community. Some of the crossways intersections providing links with the towns on the other side of the delta are ideal points to put this possibility to the test.

→ p. 136

Espais metropolitans
amb aptituds de centralitat
i innovació
Font: AMB_Crosas, 2016.

*Espacios metropolitanos con
aptitudes de centralidad e innovación*

Metropolitan areas suitable for
centrality and innovation

D. ALTRES OPORTUNITATS

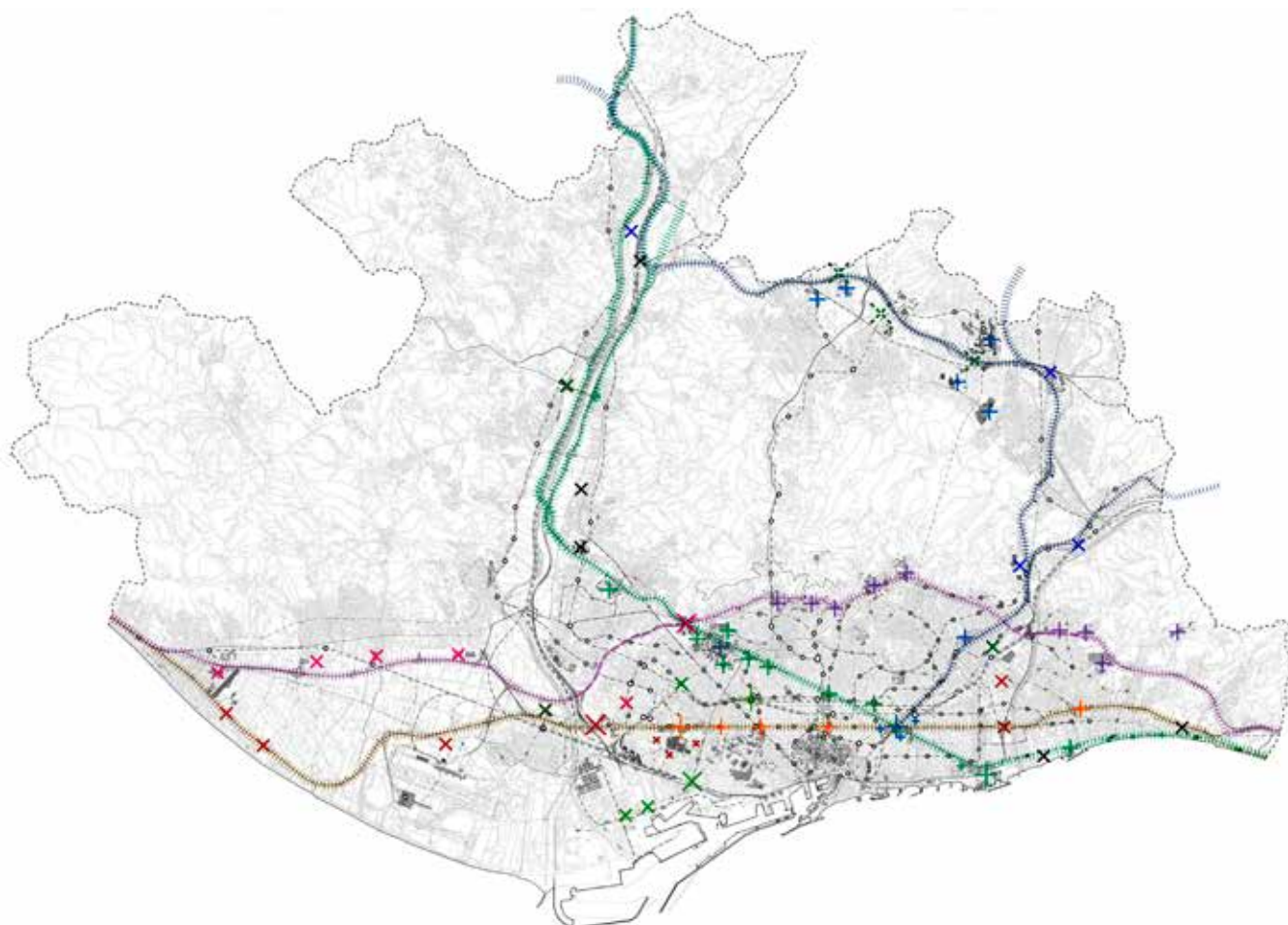
La vitalitat de la metròpolis per crear nous centres és finita i, com s'ha dit, pot dependre de les hipòtesis generals amb què s'encari el planejament del seu futur.

Com sigui, hi ha alguns altres espais, a més dels que ja s'han apuntat, que tenen unes aptituds singulars, encara que menys contrastades que les dels espais del primer grup. El seu desenvolupament es podria considerar a llarg termini, o potser de manera parcial:

1. Baricentro. D'entre les centralitats comercials perifèriques, Baricentro té una condició específica que ja està anunciada en el seu propi nom: estar al *baricentre*. Tot i que amb relació al territori de l'AMB té una posició bastant excèntrica, és obvi que ocupa una de les cruïlles regionals més importants, la de l'AP-7 i la C-58. Per aquesta raó, demana considerar que la seva possible hibridització sigui prou ambiciosa per esdevenir una centralitat en una de les portes metropolitanas.

2. Ciutat Esportiva Joan Gamper + Porta al Parc. L'espai d'intersecció entre el corredor del Llobregat i l'avinguda Diagonal convertida en autopista marca el punt on s'ha situat la Ciutat Esportiva Joan Gamper. Sense que l'entorn generi directament la demanda d'un espai de més centralitat i intensitat, el caràcter topològic d'aquest punt i la seva condició de gran porta al parc fluvial del Llobregat des de la ciutat central ho suggereixen.

3. Autovia de Castelldefels. Sobre el territori de baixa densitat de les platges de Gavà i Castelldefels, s'obre l'oportunitat de situar uns punts de més intensitat que donin a aquest sector una condició de ciutat central i no de ciutat dormitori. Algunes de les cruïlles transversals de connexió amb les ciutats a l'altra banda del delta són punts idonis per assajar aquesta possibilitat.



2.2.3 DERIVADAS DEL TRABAJO

Una forma de concluir esta síntesis de la mesa temática es definiendo una serie de iniciativas y de actuaciones que puedan dar continuidad a diferentes cuestiones aquí apuntadas y que sería positivo seguir desarrollando en la perspectiva de incluirlas en el PDU metropolitano.

ESTUDIOS URBANÍSTICOS PARTICULARES DE LOS ESPACIOS CON APTITUDES PARA LA CENTRALIDAD Y LA INNOVACIÓN

Aceptando que la aproximación analítica y prospectiva a cada una de las áreas potencialmente centrales debe ser particular, puede ser interesante validar sus aptitudes desde algunas de las variables analizadas en el presente documento: la significación urbana, el potencial de los equipamientos y los espacios libres, la accesibilidad desde los nodos de la red, el desarrollo de actividades de innovación, etc.

Estos estudios permitirían validar algunas hipótesis generales aquí apuntadas y, en particular, observar comparativamente aptitudes y valores entre espacios enumerados, en orden a establecer criterios más precisos de inclusión, de priorización, etc.

PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES PILOTO

Además de constituir un plan director para el conjunto del territorio del AMB, sería positivo que el PDU apostara por un desarrollo particular de algunas operaciones piloto, para nuestro caso centradas en áreas de centralidad e innovación. Basándose en estudios urbanísticos particulares, sería positivo también efectuar una selección de tres o cuatro ámbitos, y priorizar factores de diversidad, objetivos específicos distintos, grados de factibilidad no idénticos y que respondieran a una imaginación proyectual también diversa.

El proyecto y la gestión de estas actuaciones deberían entenderse como un laboratorio del progreso del urbanismo metropolitano, implementando estrategias que puedan ser extrapoladas después a otros ámbitos. Algunos de los criterios y objetivos antes definidos deberían poder concretarse.

En algunos casos, por ejemplo, se podrían reservar espacios para la gestión pública y colaborativa en el minuto cero del desarrollo de estas áreas, como incubadora de la creatividad y la innovación. Asimismo, la incorporación desde el origen de algunas iniciativas sociales podría fortalecer las intervenciones.

COORDINACIÓN CON LOS PLANES DIRECTORES DE EQUIPAMIENTOS

Como elementos de naturaleza y gestión pública capaces de crear condiciones específicas de centralidad, los equipamientos se convierten en una materia de atención principal respecto a las áreas de nueva centralidad. No puede olvidarse que los equipamientos, junto con los parques, se convirtieron en los elementos protagonistas en el proyecto de muchas de las áreas de nueva centralidad de la Barcelona de los años ochenta.

Por todo ello, es necesario coordinar y contrastar específicamente las determinaciones de un futuro plan director de equipamientos metropolitanos con la geografía de las áreas con aptitudes de centralidad e innovación, para poder así establecer una interacción mutua con nuevas localizaciones de piezas dotacionales de escala supramunicipal y regional.

Complementariamente, a fin de promover la centralidad desde el punto de vista de la programación –social, cultural, etc.–, se podrían ensayar experiencias de mancomunación de equipamientos entre

2.2.3. DERIVATIVES FROM THE PROJECT

One way to conclude this summary of the themed discussion is by defining a series of initiatives and actions that could provide some continuity with issues raised here, and which would be positive to continue developing with a view to their inclusion in the PDU.

SPECIFIC URBAN STUDIES OF AREAS SUITABLE FOR INNOVATION AND CENTRALITY

While acknowledging that the analytical and prospective approach to each of the potentially central areas must be specific, it may be positive to confirm their suitability using some of the variables analysed in this document: urban significance, the potential for facilities and free spaces, accessibility from the nodes of the network, the development of activities of innovation, etc.

These studies enable some general theories mentioned here to be validated, and specifically, the comparative observation of suitability and values between the areas listed, with a view to establishing more precise criteria for inclusion, prioritisation, etc.

PILOT PROGRAMMES

Besides being a master plan for the entire AMB area, the PDU should make a commitment to specifically undertaking some pilot projects, in this case focused on areas of centrality and innovation. Based on specific urban planning studies, selecting three or four areas and prioritising factors of diversity, various specific objectives, non-identical degrees of feasibility which are part of a planning imagination that is also diverse would be a positive step.

The planning and management of these initiatives should be seen as a test bank for the progress of metropolitan urban planning, implementing strategies that can subsequently be extrapolated to other areas. Some of the criteria and objectives set out above must be able to be implemented within them.

In some cases, for example, spaces could be allocated to public and collaborative governance at the inception of the development of these areas, as an incubator of creativity and innovation. Moreover, the incorporation of some social initiatives from the beginning could make the initiatives stronger.

COORDINATION WITH THE MASTER PLANS FOR FACILITIES

As elements of nature which are publicly managed, capable of creating specific conditions of centrality, facilities become a matter of primary consideration in areas of new centrality. We must not forget that facilities, together with parks, became the key factors in the project for many of the areas of new centrality in the Barcelona of the 1980s.

It is therefore necessary to specifically coordinate and check the provisions of a future master plan for metropolitan facilities with the geography of areas suitable for centrality and innovation, to thereby establish a mutual interaction with new locations in ceded areas on a supra-municipal and supra-regional scale.

Additionally, in order to promote centrality from the point of view of programming (social, cultural, etc.), experiences of sharing facilities between municipalities could be tried out, since more programmes, activities and budgets rather than new stocks of land for facilities are currently needed. Indeed, recent experiences have involved a review of the use of spaces for facilities (for social housing, for example), as a symptom of a degree of surplus.

2.2.3 DERIVADES DEL TREBALL

Una manera de concloure aquesta síntesi de la taula temàtica és definint un seguit d'iniciatives i actuacions que puguin donar continuïtat a diferents qüestions aquí apuntades i que fora bo seguir desenvolupant amb la perspectiva d'incloure-les en el PDU metropolità.

ESTUDIS URBANÍSTICS PARTICULARS DELS ESPAIS AMB APTITUDS PER A LA CENTRALITAT I LA INNOVACIÓ

Acceptant que l'aproximació analítica i prospectiva a cadascuna de les àrees potencialment centrals ha de ser particular, pot ser interessant validar les seves aptituds des d'algunes de les variables analitzades en aquest document: la significació urbana, el potencial dels equipaments i els espais lliures, l'accessibilitat des dels nodes de la xarxa, el desenvolupament d'activitats d'innovació, etc.

Aquests estudis permetrien validar algunes hipòtesis generals aquí apuntades i, de manera particular, observar comparativament aptituds i valors entre espais enumerats, amb vista a establir criteris més precisos d'inclusió, de prioritització, etc.

PROGRAMACIÓ D'ACTUACIONS PILOT

A més de ser un pla director per al conjunt del territori de l'AMB, fora bo que el PDU apostés per un desenvolupament particular d'algunes operacions pilot, per al nostre cas centrades en àrees de centralitat i innovació. Basant-se en estudis urbanístics particulars, seria bo fer una selecció de tres o quatre àmbits, i prioritzar factors de diversitat, objectius específics diferents, graus de factibilitat no idèntics i que responguessin a una imaginació projectual també diversa.

El projecte i la gestió d'aquestes actuacions s'haurien d'entendre com un laboratori del progrés de l'urbanisme metropolità, implementant estratègies que puguin ser extrapolades després a altres àmbits. Alguns dels criteris i els objectius definits abans s'hi haurien de poder concretar.

En alguns casos, per exemple, es podrien reservar espais per a la gestió pública i col·laborativa en el minut zero del desenvolupament d'aquestes àrees, com una incubadora de la creativitat i la innovació. Alhora, la incorporació des de l'origen d'algunes iniciatives socials podrien fer més fortes les intervencions.

COORDINACIÓ AMB ELS PLANS DIRECTORS D'EQUIPAMENTS

Com a elements de naturalesa i gestió pública capaços de crear condicions específiques de centralitat, els equipaments esdevenen una matèria d'atenció principal amb relació a les àrees de nova centralitat. No es pot oblidar que els equipaments, juntament amb els parcs, van esdevenir els elements protagonistes en el projecte de moltes de les àrees de nova centralitat de la Barcelona dels anys vuitanta.

Per tot això, cal coordinar i contrastar específicament les determinacions d'un futur pla director d'equipaments metropolitans amb la geografia de les àrees amb aptituds de centralitat i innovació, per poder establir, d'aquesta manera, una interacció mútua amb noves localitzacions de peces dotacionals d'escala supramunicipal i regional.

municipios, puesto que se considera que en la actualidad se requieren más programas, actividades y presupuestos que nuevas reservas de suelo para equipamientos. De hecho, existen experiencias recientes de reconsideración de los usos de los espacios de equipamiento (para situar la vivienda dotacional, por ejemplo) como síntoma de cierto excedente.

THINK TANK SOBRE ACTIVIDAD DE INNOVACIÓN

La atención continuada sobre el tema de la innovación desde la dimensión urbana invita a establecer un foco de discusión a modo de think tank, que continúe algunos de los planteamientos de la mesa temática. Esta plataforma permitiría una actualización y un debate continuado sobre cuestiones fundamentales, tratadas desde una perspectiva internacional con una exposición crítica y un análisis de las experiencias más relevantes en el territorio.

MARCO URBANÍSTICO MÁS FLEXIBLE Y EFICAZ

El importante dinamismo social, económico y tecnológico relacionado con los proyectos de las áreas de centralidad e innovación evidencia la necesidad de buscar mecanismos de regulación urbana menos rígidos para dar respuestas eficientes y dentro de un plazo (on time).

Como ha ocurrido históricamente en la relación entre algunos planes urbanísticos destacados y las leyes de urbanismo reguladoras de su momento, se debe posibilitar que el nuevo PDU ayude a definir nuevos mecanismos urbanísticos que es necesario recoger en una ley que los ampare.

Resultará pertinente, pues, estudiar en el marco legislativo general las posibilidades que el planeamiento urbanístico sea más flexible y sea capaz de adaptarse a las necesidades cambiantes de unos proyectos tan abiertos y dinámicos como el refuerzo o la creación de áreas de centralidad.

A THINK TANK ON INNOVATIVE ACTIVITY

The continued focus on the issue of innovation from the urban perspective suggests that it would be wise to establish a think tank as a focus of discussion, to continue some of the approaches made during the themed discussion. This platform will enable key issues to be updated and discussion of them to continue, from an international perspective with a critical exposition and an analysis of the most important parts.

A MORE FLEXIBLE AND EFFICIENT URBAN PLANNING FRAMEWORK

The important social, economic and technological dynamism related to the plans for the areas of centrality and innovation highlights the need to seek mechanisms for urban regulation that are less rigid in order to provide responses that are efficient and on time.

As has been the case historically in the relationship between outstanding urban development plans and the urban development laws in force at the time, it must be possible for the new PDU to help define new urban planning mechanisms which must be included in a law that covers them.

It will be therefore be important to consider the potential for the general legislative framework for urban development planning to be more flexible and capable of adapting to the changing needs of projects that are very open and dynamic, such as the reinforcement or creation of areas of centrality.

Complementàriament, a fi de promoure la centralitat des del punt de vista de la programació –social, cultural, etc.–, es podrien assajar experiències de mancomunar equipaments entre municipis, ja que es considera que actualment calen més programes, activitats i pressupostos que no pas noves reserves de sòl per a equipaments. De fet, hi ha experiències recents de reconsideració dels usos dels espais d'equipament (per situar-hi l'habitatge dotacional, per exemple) com un símptoma d'un cert excedent.

THINK TANK SOBRE ACTIVITAT D'INNOVACIÓ

L'atenció continuada sobre el tema de la innovació des de la dimensió urbana convida a establir un focus de discussió a manera de *think tank*, que continuï alguns dels plantejaments de la taula temàtica. Aquesta plataforma permetria una actualització i un debat continuat sobre qüestions fonamentals, tractades des d'una perspectiva internacional amb una exposició crítica i una anàlisi de les experiències més rellevants arreu.

MARC URBANÍSTIC MÉS FLEXIBLE I EFICAÇ

L'important dinamisme social, econòmic i tecnològic relacionat amb els projectes de les àrees de centralitat i innovació evidencia la necessitat de cercar mecanismes de regulació urbana menys rígids per donar respostes eficients i dins de termini (*on time*).

Com ha passat històricament en la relació entre alguns plans urbanístics destacats i les lleis d'urbanisme reguladores del seu moment, ha de ser possible que el nou PDU ajudi a definir nous mecanismes urbanístics que cal recollir en una llei que els empari.

Serà pertinent, doncs, estudiar en el marc legislatiu general les possibilitats que el planejament urbanístic sigui més flexible i sigui capaç d'adaptar-se a les necessitats canviants d'uns projectes tan oberts i dinàmics com són el reforç o la creació d'àrees de centralitat.

REFERÈNCIES. DOCUMENTS
REFERENCIAS. DOCUMENTOS
REFERENCES. DOCUMENTS

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. *Barcelona Metròpolis de Ciutats. Catàleg de l'exposició*. 3 vols. Barcelona, 2015.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. CROSAS, Carles (rel.); JIMÉNEZ, Mario (coord.) [et al.]. *Àrees de centralitat i innovació. Document de síntesi de la taula temàtica per a l'elaboració de les directrius urbanístiques en el marc de la redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDU)*. Barcelona, 2016.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, Servei de Planejament Director i Territorial. TERRISSE, Antoni; SALINAS, Josep Maria. *Les centralitats comercials urbanes i metropolitanes*. Barcelona, 2012.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, Servei de Planejament Director i Territorial. SODUPE, Miquel; TERRISSE, Antoni; VALLS, Jordi; SALINAS, Josep Maria. *Atles de les àrees comercials centrals de l'AMB*. Barcelona, 2015.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, Servei de Redacció del Pla Director. JIMÉNEZ, Mario; CASTELLÀ, Elena; TOMÀS, Cristina; CROSAS, Carles. *Centralitat i innovació. Document de base per a la taula temàtica en el marc del PDU*. Barcelona, 2016.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, Servei d'Informació i Estudis Territorials. ALARCÓN, Xavier. *Estudi de les centralitats urbanes*. Barcelona, 2013.

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ. *Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 de la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, 2002.

BARCELÓ, Miquel. *Activitats a la nova ciutat del segle XXI*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.

BARCELÓ, Miquel. *Citynomics. Economia, innovacion y territorio*. Barcelona: Innopro Publishing, 2016.

BEAVON, Keith S. O. *Geografia de las actividades terciarias: una reinterpretación de la teoria de los lugares centrales*. Barcelona: Oikos-Tau, 1981.

DIVERSOS AUTORS. «Les formes del creixement metropolità». *Papers* [Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans], núm. 26 (gener 1997).

DIVERSOS AUTORS. *Àrees de nova centralitat*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1987.

ESPAÑOL, Joaquim. *Significació urbana de la centralitat*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.

FAYOS, Ricard (ed.); BARBAL, Inmaculada (coord.). *Equipaments. L'ordenació dels conjunts dotacionals: Barcelona, 12 exemples*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Col. Urbanisme i Ciutat, 2011.

FLORIDA, Richard. *The Rise of the Creative Class*. Nova York: Basic Books, 2002.

FONT, Antonio [et al.]. *L'explosió de la ciutat*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2004.

GALINDO, Julian. *Nodos, embarcos y desembarco en el AMB*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.

GARCÍA, Marisol; EIZAGUIRRE, Santiago; PRADEL, Marc. «Social innovation and creativity in cities: A socially inclusive, governance approach in two peripheral spaces of Barcelona» [en línia]. *City, Culture and Society*, vol. 6, núm. 4 (2015). <<https://doi.org/10.1016/j.ccs.2015.07.001>>.

GRAHAM, Steve; MARVIN, Simon. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. New York: Routledge, 2001.

HALL, Peter; PAIN, Kathy. *The Polycentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*. Londres, 2006.

- JULIÀ, Jordi. *Redes metropolitanas = Metropolitan networks*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- JULIÀ, Jordi. *Xarxes, nodes i centralitat metropolitana*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.
- LÓPEZ, Aurora (ed.). *22@ Barcelona. 10 anys de renovació urbana / 10 years of urban renewal*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Col. Urbanisme i Ciutat, 2011.
- MAJÓ, Anna. *Innovació en ciutats i nous models de governança. El cas del 22@Barcelona*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.
- MUÑIZ, Iván; GALINDO, Anna; GARCÍA, Miguel Ángel. «¿Es Barcelona una ciudad policéntrica?» Document de Treball 03.09, Departament d'Economia Aplicada de la UAB (Barcelona), 2003.
- PARCERISA, Josep; CROSAS, Carles (eds.). *Barcelona Links*. Barcelona: AMB-COAC-ETSAB-LUB, 2013.
- PEREA, Jorge; MARTIN, Amado; LLOVET, Samuel. *Centralitats metropolitanes contemporànies de referència al marc europeu*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.
- PRADEL, Marc; GARCÍA, Marisol. *Centralitat, innovació i creativitat*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.
- PRATT, Andy C. «The cultural contradictions of the creative city» [en línia]. *City, Culture and Society*, vol. 2, núm. 3 (setembre 2011), p. 123-130. <<https://doi.org/10.1016/j.ccs.2011.08.002>>
- Quaderns PDU* [8 volums]. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona, 2013-2015.
- SANTCOVSKY, Héctor; MONTIEL, Juan Carlos (coords.). *REM: Reflexió estratègica metropolitana. Construint la Barcelona metropolitana. Enfortint el món local*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona, 2015.
- SERRA, Enric; ESPAÑOL, Joaquim; QUINTANA, Màrius (ed.). *El Centre reinventat: exploracions projectuals per a un nou centre urbà*. Barcelona: UPC, 1996.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de [et al.]. *El projecte urbà. Una experiència docent*. Barcelona: UPC, 1999.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de [et al.]. *Ciutats Cantonades*. Barcelona: Lunwerg i Fòrum Barcelona, 2004.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. «Centralitat simulada, centralitat dissimulada: plaça Lesseps, plaça Europa». *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme* [Barcelona], núm. 249 (2006), pàg. 54-59.
- STORPER, Michael. *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 2013.
- TARRASÓ, Olga. *Equipaments i espais lliures: centralitat i les seves expressions espacials contemporànies*. Document elaborat per al desenvolupament de la «Taula temàtica sobre àrees de centralitat i innovació». Barcelona, 2016.
- TRULLÉN, Joan; BOIX, Rafa. Policentrismo y redes de ciudades en la Región Metropolitana de Barcelona. A *III Encuentro de Economía Aplicada*, València, juny 2000.
- VECSLIR, Lorena. *Paisajes de la nueva centralidad: infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona*. Tesi doctoral. Barcelona, 2005.

REFERÈNCIES. IMATGES
REFERENCIAS. IMÁGENES
REFERENCES. IMAGES

AJUNTAMENT DE BARCELONA. *Àrees de Nova Centralitat*. Barcelona, 1987.

AMB i BARCELONA REGIONAL. *REM: Reflexió estratègica metropolitana. Construint la Barcelona metropolitana. Enfortint el món local* [coord.: Héctor SANTCOVSKY i Juan Carlos MONTIEL]. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona, 2015.

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. CROSAS, Carles (rel.); JIMÉNEZ, Mario (coord.) [et al.]. *Àrees de centralitat i innovació. Document de síntesi de la taula temàtica per a l'elaboració de les directrius urbanístiques en el marc de la redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDU)*. Barcelona, 2016.

AMB_SRPD. *Exposició Metròpolis Barcelona*. Àrea Metropolitana de Barcelona, Servei de Redacció del Pla Director, 2015.

AUDET, Patrice. Pixabay, 2012.

COMISIÓN SUPERIOR DE ORDENACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA. *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*. 1953 .

MAZA GÓMEZ, Vicente. 2012.

PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ. [online] Extret el 2016 de <http://www.pemb.cat/ca/projectes-estrategics/>.

PTOP i IET. *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*. Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i Institut d'Estudis Territorials, 2010.

PUIGMARTÍ I CARULLA, David. Disseny Projectes Cartogràfics, 2015.

RIVERO, Pierre. Pixabay, 2001.

SOLÉ, Josep M. *Exposició Metròpolis Barcelona*. Àrea Metropolitana de Barcelona, Servei de Redacció del Pla Director, 2015.

SURROCA, Jordi. www.jordisurroca.com, 2009.

TAAL, Ralph. Pixabay, 2011.

VENTURA, Anna. Pixabay, 2007.



ANNEX

ANEXO
ANNEX

ATLES DELS CENTRES URBANS I METROPOLITANS

ATLAS DE LOS CENTROS URBANOS Y METROPOLITANOS

ATLAS OF THE URBAN AND METROPOLITAN CENTERS

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA, Servei de Redacció del Pla Director. JIMÉNEZ, Mario; CASTELLÀ, Elena; TOMÀS, Cristina; CROSAS, Carles. *Centralitat i innovació. Document de base per a la taula temàtica en el marc del PDU*. Barcelona, 2016

- 104 CENTRALITAT I ÀMBIT D'INFLUÈNCIA / CENTRALIDAD Y ÁMBITO DE INFLUENCIA / CENTRALITY AND AREAS OF INFLUENCE
- Centres urbans tradicionals i metropolitans
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos
Metropolitan and traditional urban centres
- 106 CENTRALITAT I ACTIVITAT / CENTRALIDAD Y ACTIVIDAD / CENTRALITY AND ACTIVITY
- Centres metropolitans. Aproximació tipològica
Centros metropolitanos. Aproximación tipológica
Metropolitan centres. Typology
 - Centres urbans tradicionals i metropolitans. La forma de l'activitat econòmica
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos. La forma de la actividad económica
Metropolitan and traditional urban centres. The shape of economic activity
 - Centres urbans tradicionals i metropolitans. Sistema d'espais oberts
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos. Sistema de espacios abiertos
Metropolitan and traditional urban centres. Open areas system
- 112 CENTRALITAT I ACCESSIBILITAT / Centralidad y accesibilidad / Centrality and accessibility
- Centres metropolitans. Xarxa viària bàsica
Centros metropolitanos. Red viaria básica
Metropolitan centres. Primary road network
 - Centres metropolitans. Accessibilitat amb transport públic i intermodal
Centros metropolitanos. Accesibilidad con transporte público e intermodal
Metropolitan centres. Public transport and intermodal accessibility
 - Centres urbans tradicionals. Accessibilitat amb transport públic i intermodal
Centros urbanos tradicionales. Accesibilidad con transporte público e intermodal
Traditional urban centres. Public transport and intermodal accessibility
 - Centres metropolitans. Índex de connectivitat
Centros metropolitanos. Índice de conectividad
Metropolitan centres. Connectivity index
 - Centres urbans tradicionals. Índex de connectivitat
Centros urbanos tradicionales. Índice de conectividad
Traditional urban centres. Connectivity index
- 122 CENTRALITAT I SIGNIFICACIÓ URBANA / CENTRALIDAD Y SIGNIFICACIÓN URBANA / CENTRALITY AND URBAN SIGNIFICANCE
- Centres metropolitans i significació urbana patrimonial
Centros metropolitanos y significación urbana patrimonial
Metropolitan centres and heritage urban significance
 - Centres urbans tradicionals i significació urbana patrimonial
Centros urbanos tradicionales y significación urbana patrimonial
Traditional urban centres and heritage urban significance

ESPAIS AMB APTITUD DE CENTRALITAT

ESPACIOS CON APTITUD DE CENTRALIDAD

AREAS SUITABLE FOR CENTRALITY

ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. CROSAS, Carles (rel.); JIMÉNEZ, Mario (coord.) [et al.]. *Àrees de centralitat i innovació. Document de síntesi de la taula temàtica per a l'elaboració de les directrius urbanístiques en el marc de la redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDU)*. Barcelona, 2016.

- 126
- Eix / Eje / Axis Gran Via
 - Eix / Eje / Axis Diagonal - Corredor Llobregat
 - Eix / Eje / Axis Travessera B20 - C32
 - Eix / Eje / Axis Travessera B30 - Cubeta del Vallès + Meridiana-Besòs
 - Nous nodes transport
 - Nuevos nodos de transporte
 - New transport nodes
 - Espais metropolitans amb aptitud de centralitat
 - Espacios metropolitanos con aptitud de centralidad
 - Metropolitan areas suitable for centrality

CRÈDITS / CRÉDITOS / CREDITS

Annex

Anexo
Annex

Tots els documents d'aquest annex gràfic s'han produït en el marc dels treballs per a la redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDU) que està elaborant l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Autoria

Autoría
Authorship

Mario Jiménez, Elena Castellà, Cristina Tomàs (Arquitectes del Servei de Redacció del Pla Director, AMB) i Carles Crosas (Professor d'Urbanisme, ETSAB UPC-BarcelonaTech)

Amb la col·laboració de tot l'equip del Servei de Redacció del Pla Director:

Con la colaboración de todo el equipo del Servicio de Redacción del Plan Director:

With the collaboration of the whole team of the Drafting Service of the Master Plan:

Teresa Barrera, Elena Castellà, Jacob Cirera, Laura Ferreres, Mariona Figueras, Annalisa Giocoli, Teresa Gómez-Fabra, Mercè González, Mario Jiménez, Xavier Mariño, Laia Molist, Javier Ortigosa, Elisabet Pallarés, Mireia Peris, Lluís Pretel, Alexandra Quesada, Judith Recio, Karmele Rekondo, Esther Ros, Susagna Rovira, Ramon Sisó, Cristina Tomás, Rosina Vinyes.

Marc Carbonell, Mikel Fernández, Javier Guardiola, Elena Ivars, Aitor Lahera, Anna Marco, Margalida Riera (estudiants d'arquitectura).

Coordinació general

Coordinación general
General coordination

Xavier Mariño (Cap del Servei de Redacció del Pla Director, AMB)

Direcció

Dirección
Leadership

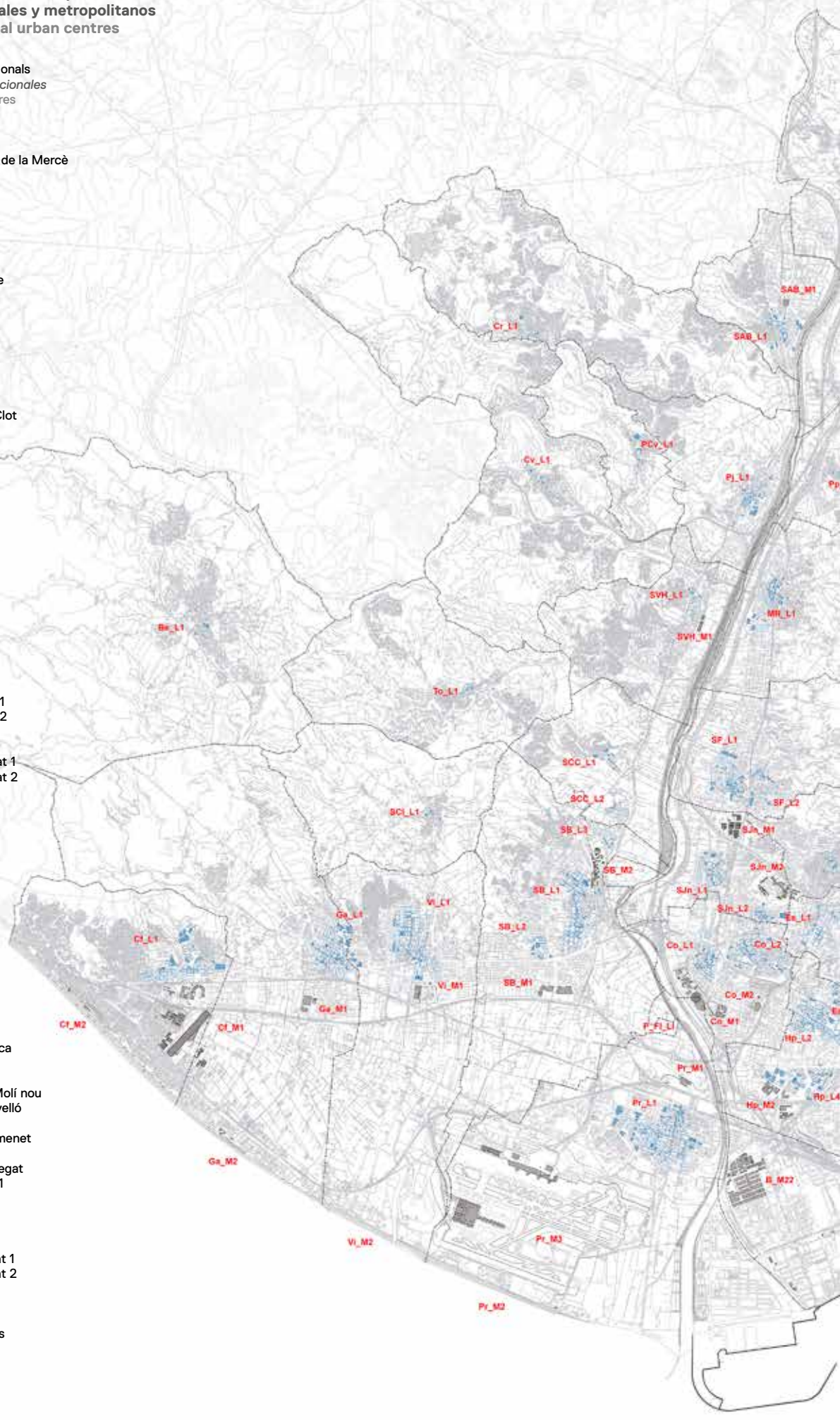
Josep Maria Carreras (Director dels Serveis d'Urbanisme, AMB)

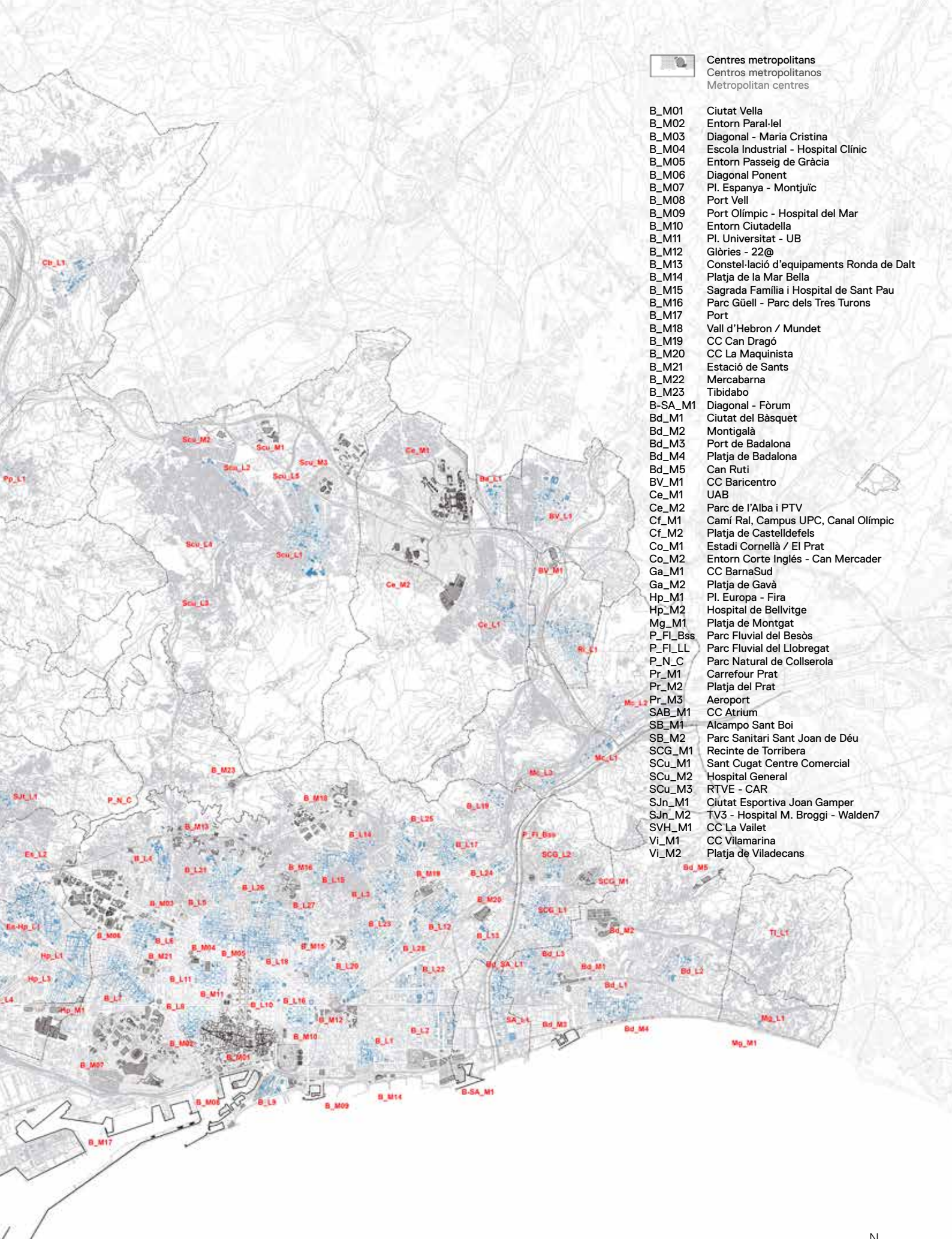
Centres urbans tradicionals i metropolitans
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos
Metropolitan and traditional urban centres



Centres urbans tradicionals
 Centros urbanos tradicionales
 Traditional urban centres

- B_L1 Rambla del Poblenou
- B_L2 Rambla Prim
- B_L3 Fabra i Puig – Mercat de la Mercè
- B_L4 Sarrià
- B_L5 Galvany
- B_L6 Les Corts
- B_L7 Eix Sants
- B_L8 Sant Antoni
- B_L9 La Barceloneta
- B_L10 Dreta de l'Eixample
- B_L11 Esquerra de l'Eixample
- B_L12 Sant Andreu
- B_L13 Bon Pastor
- B_L14 Horta
- B_L15 El Carmel
- B_L16 Fort Pienc
- B_L17 Nou Barris
- B_L18 Gràcia
- B_L19 Ciutat Meridiana
- B_L20 La Sagrada Família - Clot
- B_L21 El Putxet
- B_L22 Sant Martí
- B_L23 El Guinardó
- B_L24 La Trinitat
- B_L25 La Guineueta
- B_L26 Lesseps
- B_L27 Pi i Margall
- B_L28 La Sagrera
- Ba_L1 Badia del Vallès
- Bd_L1 Badalona
- Bd_L2 El Pomar
- Bd_L3 La Salut
- Bd-SA_L1 Badalona - Sant Adrià
- Be_L1 Begues
- BV_L1 Barberà del Vallès
- Cb_L1 Castellbisbal
- Ce_L1 Cerdanyola del Vallès
- Cf_L1 Castelldefels
- Co_L1 Cornellà de Llobregat 1
- Co_L2 Cornellà de Llobregat 2
- Cr_L1 Corbera de Llobregat
- Cv_L1 Cervelló
- Es_L1 Esplugues de Llobregat 1
- Es_L2 Esplugues de Llobregat 2
- Es-Hp_L1 La Florida
- Ga_L1 Gavà
- Hp_L1 Collblanc
- Hp_L2 La Farga
- Hp_L3 Santa Eulàlia
- Hp_L4 Bellvitge
- Mc_L1 Montcada i Reixac
- Mc_L2 Mas Rampinyo
- Mc_L3 Vallbona
- Mg_L1 Montgat
- MR_L1 Molins de Rei
- PCv_L1 La Palma de Cervelló
- Pj_L1 Pallejà
- Pp_L1 El Papiol
- Pr_L1 El Prat de Llobregat
- Ri_L1 Ripollet
- SA_L1 Sant Adrià de Besòs
- SAB_L1 Sant Andreu de la Barca
- SB_L1 Sant Boi de Llobregat
- SB_L2 Casablanca
- SB_L3 Ciutat cooperativa - Molí nou
- SCC_L1 Santa Coloma de Cervelló
- SCC_L2 Colònia Güell
- SCG_L1 Santa Coloma de Gramenet
- SCG_L2 Singuerlin
- SCI_L1 Sant Climent de Llobregat
- Scu_L1 Sant Cugat del Vallès 1
- Scu_L2 Mirasol
- Scu_L3 La Floresta
- Scu_L4 Valldoreix
- Scu_L5 Ctra. de Rubí
- SF_L1 Sant Feliu de Llobregat 1
- SF_L2 Sant Feliu de Llobregat 2
- SJn_L1 Sant Joan Despi 1
- SJn_L2 Sant Joan Despi 2
- SJt_L1 Sant Just Desvern
- SVH_L1 Sant Vicenç dels Horts
- TI_L1 Tiana
- To_L1 Torrelles de Llobregat
- Vi_L1 Viladecans





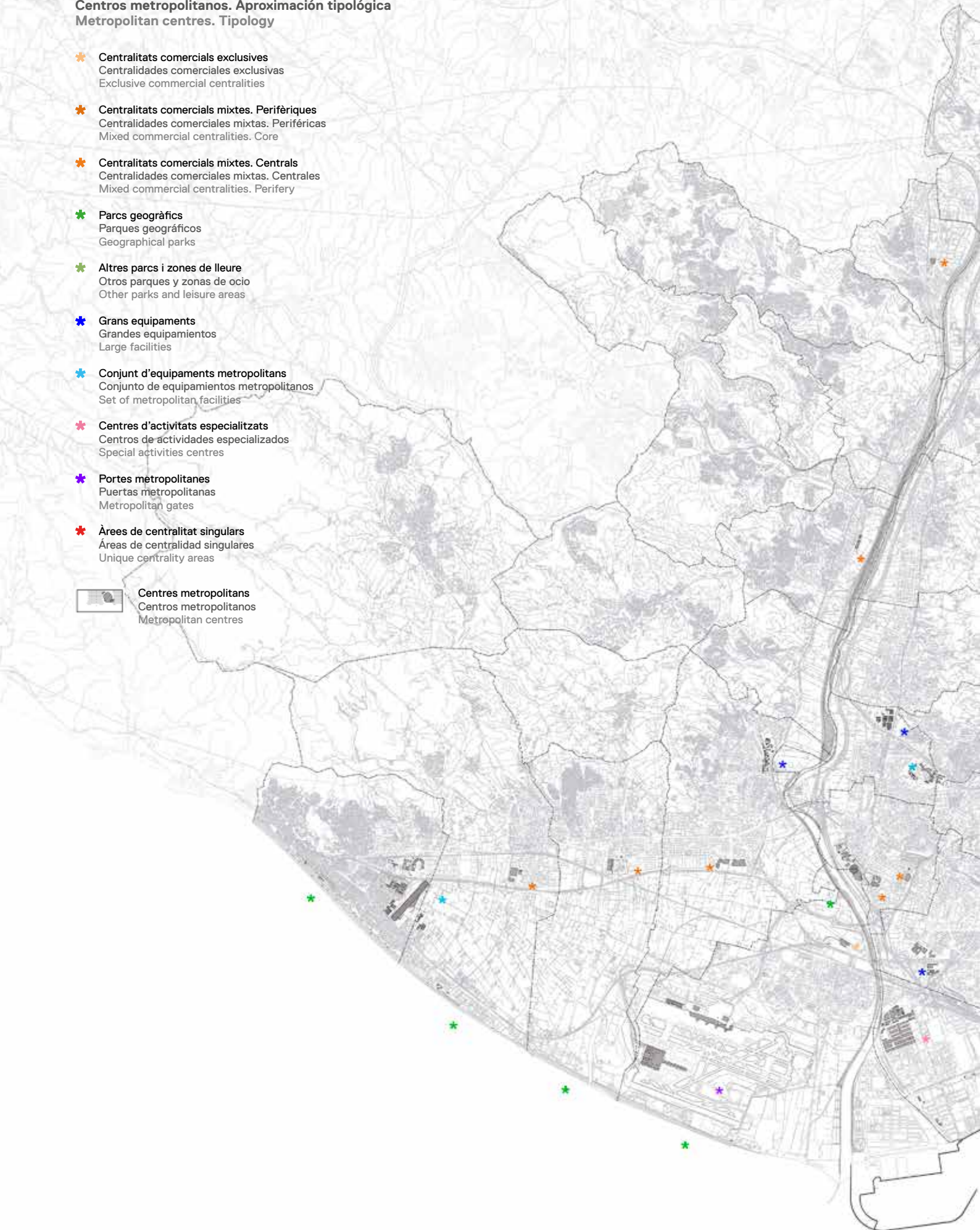
Centres metropolitanos
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

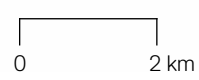
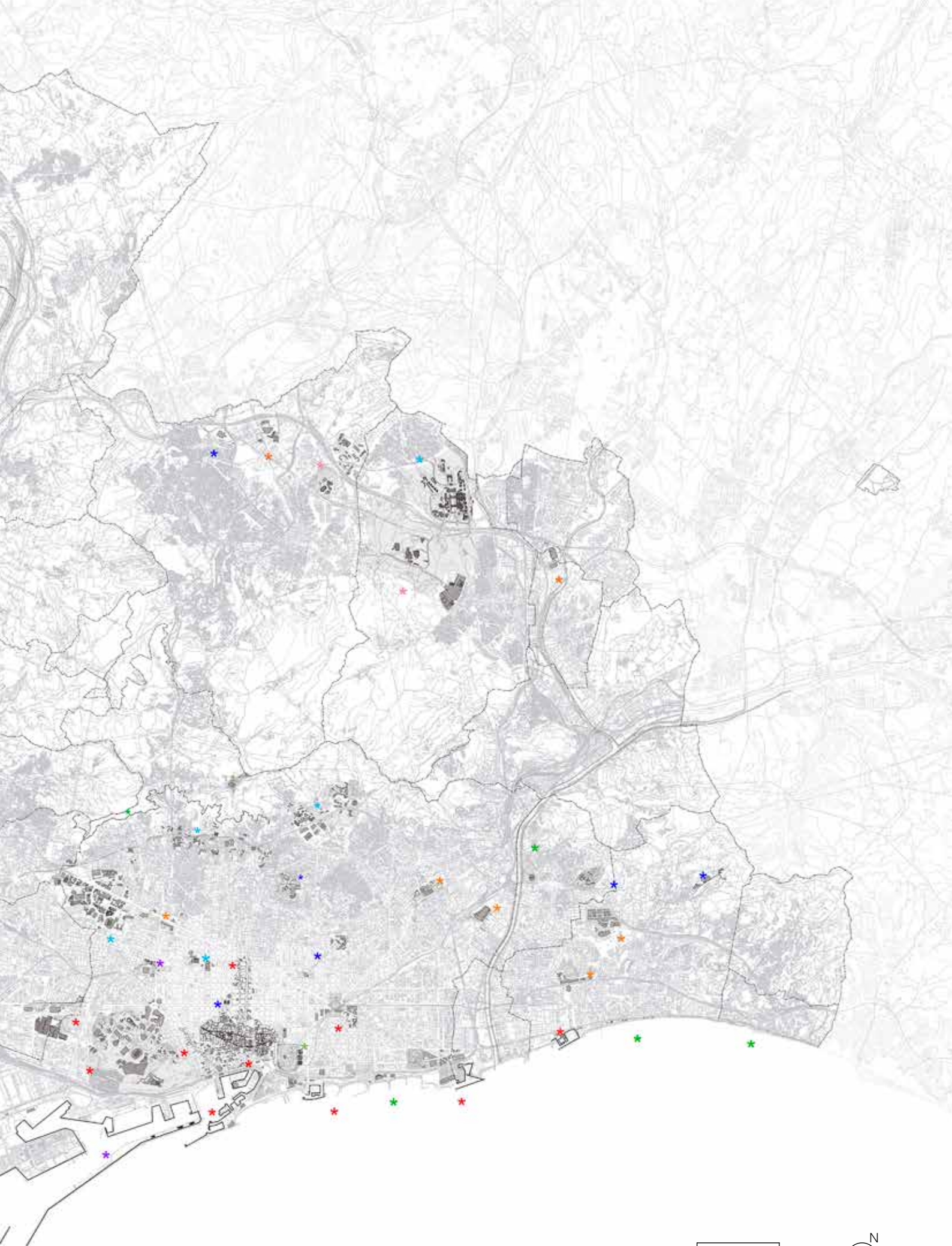
- B_M01 Ciutat Vella
- B_M02 Entorn Paral·lel
- B_M03 Diagonal - Maria Cristina
- B_M04 Escola Industrial - Hospital Clínic
- B_M05 Entorn Passeig de Gràcia
- B_M06 Diagonal Ponent
- B_M07 Pl. Espanya - Montjuïc
- B_M08 Port Vell
- B_M09 Port Olímpic - Hospital del Mar
- B_M10 Entorn Ciutadella
- B_M11 Pl. Universitat - UB
- B_M12 Glòries - 22@
- B_M13 Constel·lació d'equipaments Ronda de Dalt
- B_M14 Platja de la Mar Bella
- B_M15 Sagrada Família i Hospital de Sant Pau
- B_M16 Parc Güell - Parc dels Tres Turons
- B_M17 Port
- B_M18 Vall d'Hebron / Mundet
- B_M19 CC Can Dragó
- B_M20 CC La Maquinista
- B_M21 Estació de Sants
- B_M22 Mercabarna
- B_M23 Tibidabo
- B-SA_M1 Diagonal - Fòrum
- Bd_M1 Ciutat del Bàsquet
- Bd_M2 Montigalà
- Bd_M3 Port de Badalona
- Bd_M4 Platja de Badalona
- Bd_M5 Can Ruti
- BV_M1 CC Baricentro
- Ce_M1 UAB
- Ce_M2 Parc de l'Alba i PTV
- Cf_M1 Camí Real, Campus UPC, Canal Olímpic
- Cf_M2 Platja de Castelldefels
- Co_M1 Estadi Cornellà / El Prat
- Co_M2 Entorn Corte Inglés - Can Mercader
- Ga_M1 CC Barna Sud
- Ga_M2 Platja de Gavà
- Hp_M1 Pl. Europa - Fira
- Hp_M2 Hospital de Bellvitge
- Mg_M1 Platja de Montgat
- P_Fl_Bss Parc Fluvial del Besòs
- P_Fl_LL Parc Fluvial del Llobregat
- P_N_C Parc Natural de Collserola
- Pr_M1 Carrefour Prat
- Pr_M2 Platja del Prat
- Pr_M3 Aeroport
- SAB_M1 CC Atrium
- SB_M1 Alcampo Sant Boi
- SB_M2 Parc Sanitari Sant Joan de Déu
- SCG_M1 Recinte de Torribera
- SCu_M1 Sant Cugat Centre Comercial
- SCu_M2 Hospital General
- SCu_M3 RTVE - CAR
- SJn_M1 Ciutat Esportiva Joan Gamper
- SJn_M2 TV3 - Hospital M. Broggi - Walden7
- SVH_M1 CC La Valet
- Vi_M1 CC Vilamarina
- Vi_M2 Platja de Viladecans



Centres metropolitanos. Aproximació tipològica
Centros metropolitanos. Aproximación tipológica
Metropolitan centres. Typology

-  **Centralitats comercials exclusives**
Centralidades comerciales exclusivas
Exclusive commercial centralities
-  **Centralitats comercials mixtes. Perifèriques**
Centralidades comerciales mixtas. Periféricas
Mixed commercial centralities. Core
-  **Centralitats comercials mixtes. Centrals**
Centralidades comerciales mixtas. Centrales
Mixed commercial centralities. Periphery
-  **Parcs geogràfics**
Parques geográficos
Geographical parks
-  **Altres parcs i zones de lleure**
Otros parques y zonas de ocio
Other parks and leisure areas
-  **Grans equipaments**
Grandes equipamientos
Large facilities
-  **Conjunt d'equipaments metropolitanos**
Conjunto de equipamientos metropolitanos
Set of metropolitan facilities
-  **Centres d'activitats especialitzats**
Centros de actividades especializados
Special activities centres
-  **Portes metropolitanos**
Puertas metropolitanas
Metropolitan gates
-  **Àrees de centralitat singulars**
Áreas de centralidad singulares
Unique centrality areas
-  **Centres metropolitanos**
Centros metropolitanos
Metropolitan centres





Centres urbans tradicionals i metropolitans. La forma de l'activitat econòmica
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos. La forma de la actividad económica
Metropolitan and traditional urban centres. The shape of economic activity

PRODUCTIVITAT ALS ESPAIS D'ACTIVITAT ECONÒMICA
PRODUCTIVIDAD EN LOS ESPACIOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
PRODUCTIVITY IN AREAS OF ECONOMIC ACTIVITY

-  **Indústria**
Industria
Industry
-  **Logística**
Logística
Logistics
-  **Comerç al detall**
Comercio al por menor
Retail trade
-  **Comerç majorista**
Comercio al por mayor
Wholesale trade

COMERÇ QUOTIDIÀ
COMERCIO COTIDIANO
DAILY TRADE

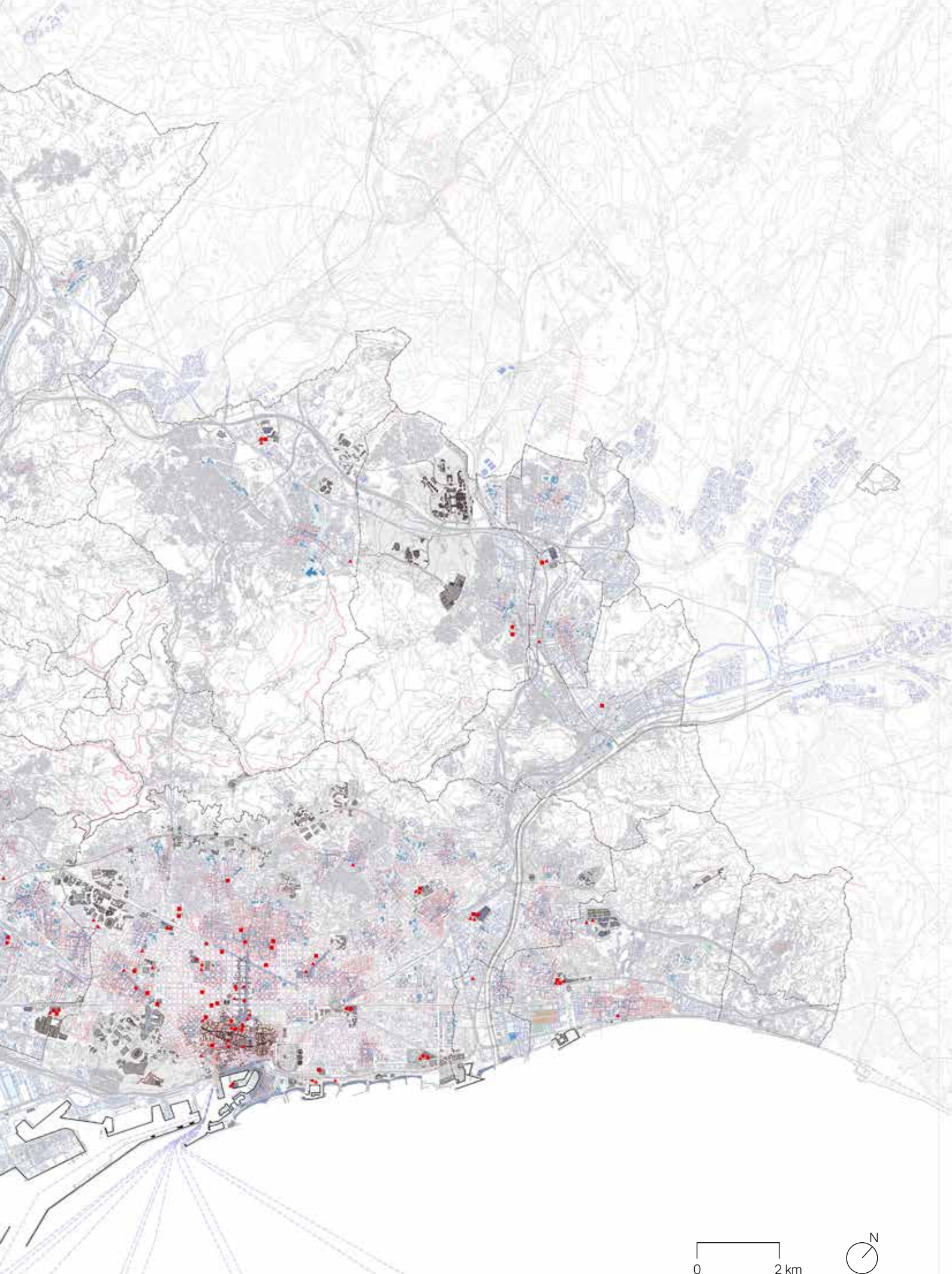
-  **Mercats**
Mercados
Markets
-  **Mercats setmanals**
Mercados semanales
Weekly markets
-  **Grans superfícies especialitzades**
Grandes superficies especializadas
Specialised department stores
-  **Centres comercials**
Centros comerciales
Shopping centres
-  **Centralitats de comerç quotidià**
Centralidades de comercio cotidiano
Daily trade centralities
-  **Altres centralitats comercials**
Otras centralidades comerciales
Other trade centralities
-  **Establiments de comerç alimentari**
Establecimientos de comercio alimentario
Food stores
-  **Establiments de comerç quotidià**
Establecimientos de comercio cotidiano
Convenience stores
-  **Polos de comerç majorista**
Polos de comercio mayorista
Wholesale trade hubs
-  **Grans magatzems**
Grandes almacenes
Department stores

TESTIMONIS DE CENTRALITAT
TESTIGOS DE CENTRALIDAD
CENTRALITY SIGNS

-  **Oci. Multicines**
Ocio. Multiplex cinemas
Leisure. Multiplex cinemas
-  **Restauració**
Restauración
Fast-food industry
-  **Compres**
Compras
Shopping

TIPUS DE CENTRE
TIPO DE CENTRO
TYPE OF CENTRES








-  **Centres metropolitans**
Centros metropolitanos
Metropolitan centres
-  **Centres urbans tradicionals**
Centros urbanos tradicionales
Traditional urban centres

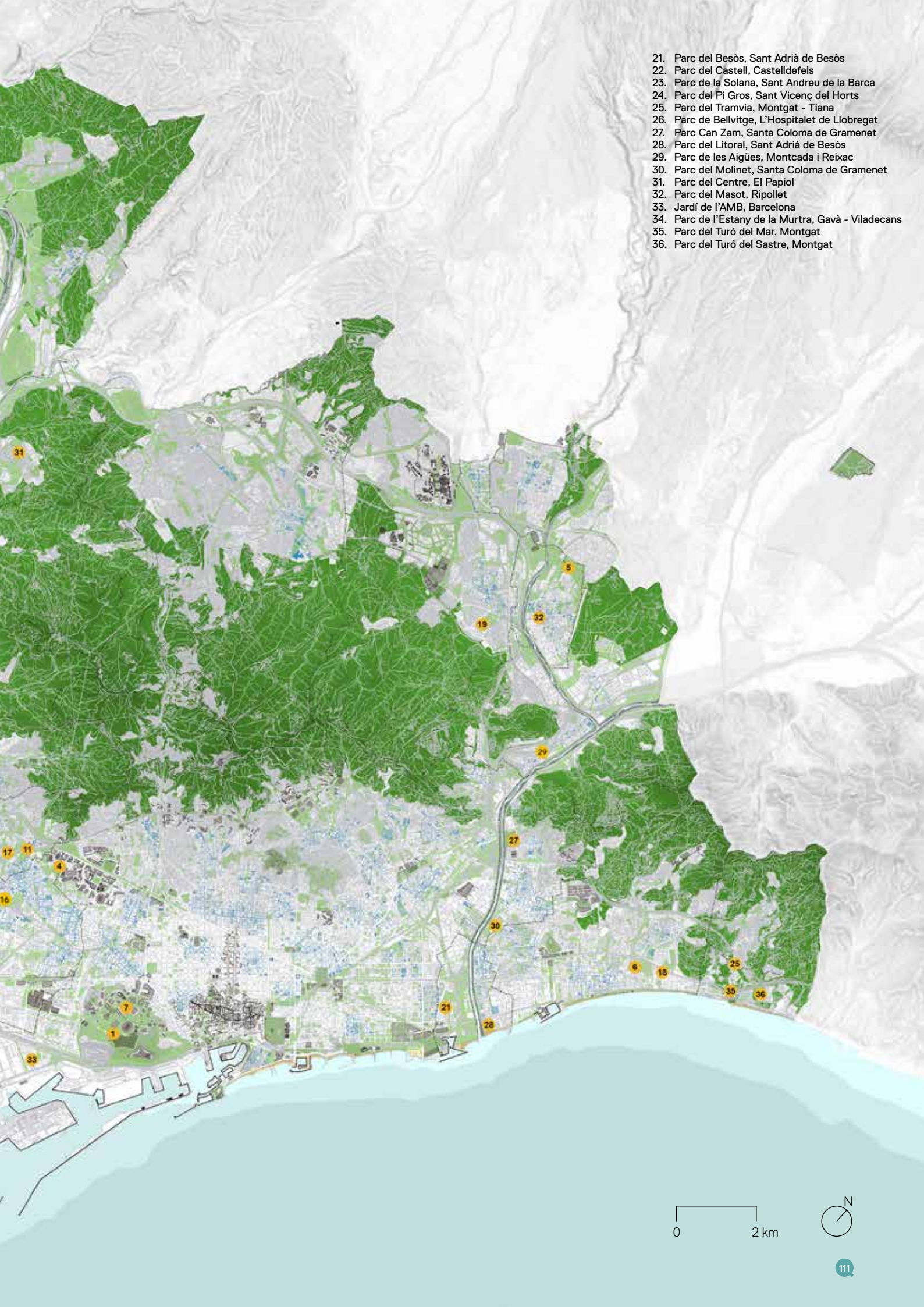


Centres urbans tradicionals i metropolitans. Sistema d'espais oberts
Centros urbanos tradicionales y metropolitanos. Sistema de espacios abiertos
Metropolitan and traditional urban centres. Open areas system

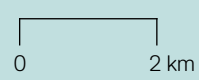
0 PARCS METROPOLITANS
 PARQUES METROPOLITANOS
 METROPOLITAN PARKS

1. Jardí Botànic, Barcelona
2. Parc de Torreblanca, Sant Feliu de Llobregat - Sant Joan Despí - Sant Just Desvern
3. Parc de la Molinada, Pallejà
4. Parc de Can Rigal, Barcelona
5. Parc dels Pinetons, Ripollet
6. Parc de Can Solei i de Ca l'Arnús, Badalona
7. Jardí Botànic Històric, Barcelona
8. Parc de la Muntanyeta, Sant Boi de Llobregat
9. Parc de Can Mercader, Cornellà de Llobregat
10. Parc de Can Lluç, Santa Coloma de Cervelló
11. Parc Can Vidalet, Esplugues de Llobregat
12. Parc Nou, El Prat de Llobregat
13. Parc del Calamot, Gavà
14. Parc de la Mariona, Molins de Rei
15. Parc de la Font Santa, Esplugues de Llobregat - Sant Joan Despí - Sant Just Desvern
16. Parc de les Planes, L'Hospitalet de Llobregat
17. Parc de la Solidaritat, Esplugues de Llobregat
18. Parc de la Riera de Canyadó, Badalona
19. Parc del Turonet, Cerdanyola del Vallès
20. Parc de la Torre-roja, Viladecans →

-  Delta Llobregat
-  Ribera / Ribera / Riverbank
-  Espais lliures urbans / Espacios libres urbanos / Urban open areas
-  Platges / Playas / Beaches
-  Sistema hidrogràfic / Sistema hidrográfico / Hydrographic system
-  Centres metropolitans / Centros metropolitanos / Metropolitan centres
-  Centres urbans tradicionals / Centros urbanos tradicionales / Traditional urban centres



21. Parc del Besòs, Sant Adrià de Besòs
22. Parc del Castell, Castelldefels
23. Parc de la Solana, Sant Andreu de la Barca
24. Parc del Pi Gros, Sant Vicenç del Horts
25. Parc del Tramvia, Montgat - Tiana
26. Parc de Bellvitge, L'Hospitalet de Llobregat
27. Parc Can Zam, Santa Coloma de Gramenet
28. Parc del Litoral, Sant Adrià de Besòs
29. Parc de les Aigües, Montcada i Reixac
30. Parc del Molinet, Santa Coloma de Gramenet
31. Parc del Centre, El Papiol
32. Parc del Masot, Ripollet
33. Jardí de l'AMB, Barcelona
34. Parc de l'Estany de la Murtra, Gavà - Viladecans
35. Parc del Turó del Mar, Montgat
36. Parc del Turó del Sastre, Montgat

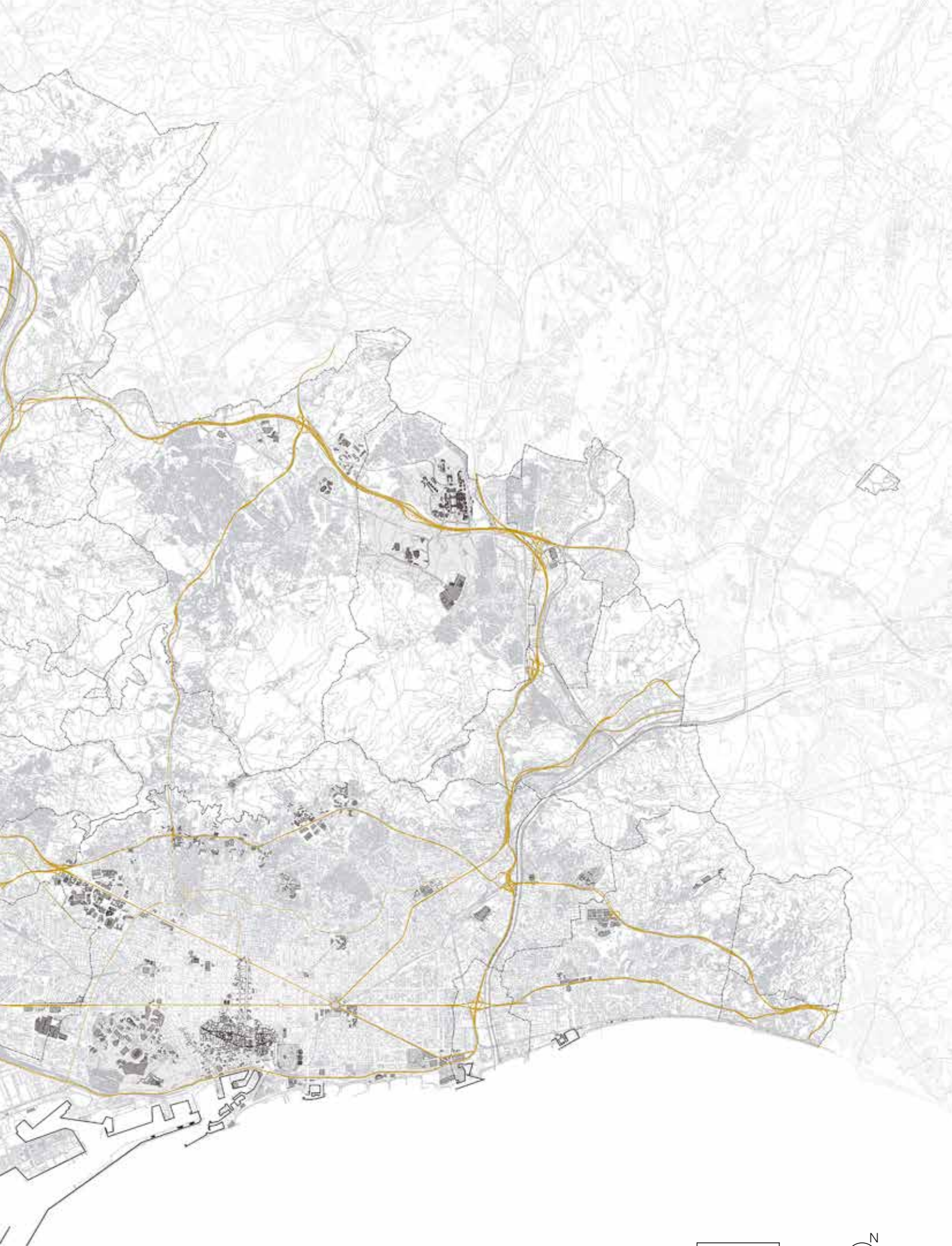


Centres metropolitanos. Xarxa viària bàsica
Centros metropolitanos. Red viaria básica
Metropolitan centres. Primary road network

 Xarxa viària bàsica
Red viaria básica
Primary road network

 Centres metropolitanos
Centros metropolitanos
Metropolitan centres





Centres metropolitanos. Accessibilitat amb transport públic i intermodal
Centros metropolitanos. Accesibilidad con transporte público e intermodal
Metropolitan centres. Public transport and intermodal accessibility

ESTACIONS / ESTACIONES / STATIONS

RENFE

- 1 línia / línea / line
- ◉ 2-3 línies / líneas / lines
- ◉◉ 4-5 línies / líneas / lines
- ◉◉◉ 8-12 línies / líneas / lines

FGC

- 1 línia / línea / line
- ◉ 2-3 línies / líneas / lines
- ◉◉ 4-6 línies / líneas / lines
- ◉◉◉ 7-8 línies / líneas / lines

METRO / METRO / SUBWAY

- 1 línia / línea / line
- ◉ 2-3 línies / líneas / lines
- ◉◉ 4 línies / líneas / lines

TRAMVIA / TRANVÍA / TRAMWAY

- 1 línia / línea / line
- ◉ 2-3 línies / líneas / lines

◻ INTERMODALITAT / INTERMODALIDAD / INTERMODALITY

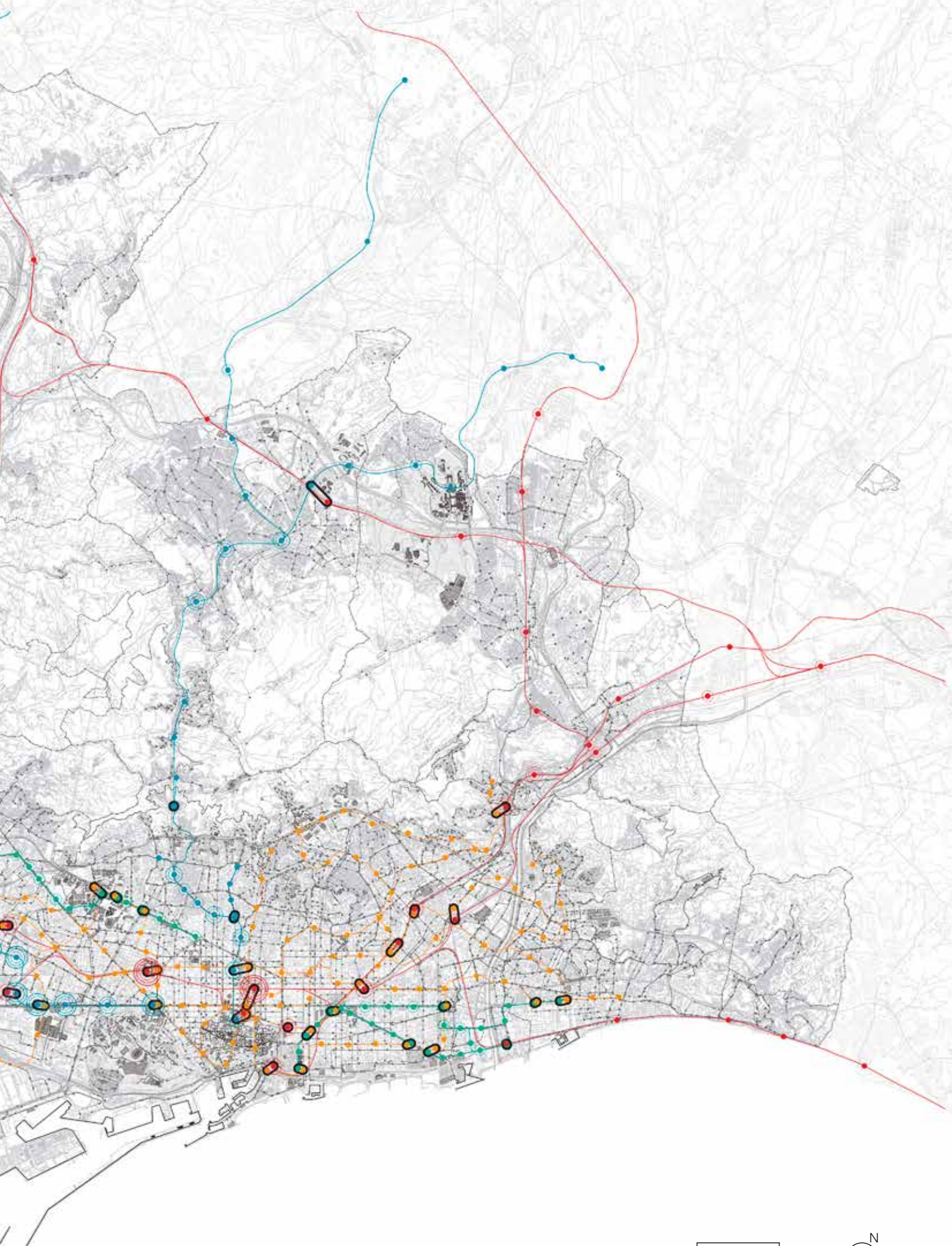
- Autobús urbà i interurbà / Autobús urbano e interurbano / Urban and suburban bus

LÍNIES / LÍNEAS / LINES

- Metro / Metro / Subway
- FGC
- Tramvia / Tranvía / Tramway
- RENFE
- Autobús urbà / Autobús urbano / Urban bus



Centres metropolitanos
 Centros metropolitanos
 Metropolitan centres



Centres urbans tradicionals. Accessibilitat amb transport públic i intermodal
Centros urbanos tradicionales. Accesibilidad con transporte público e intermodal
Traditional urban centres. Public transport and intermodal accessibility

ESTACIONS / ESTACIONES / STATIONS

RENFE

- 1 línia / línea / line
- 2-3 línies / líneas / lines
- 4-5 línies / líneas / lines
- 8-12 línies / líneas / lines

FGC

- 1 línia / línea / line
- 2-3 línies / líneas / lines
- 4-6 línies / líneas / lines
- 7-8 línies / líneas / lines

METRO / METRO / SUBWAY

- 1 línia / línea / line
- 2-3 línies / líneas / lines
- 4 línies / líneas / lines

TRAMVIA / TRANVÍA / TRAMWAY

- 1 línia / línea / line
- 2-3 línies / líneas / lines

○ INTERMODALITAT / INTERMODALIDAD / INTERMODALITY

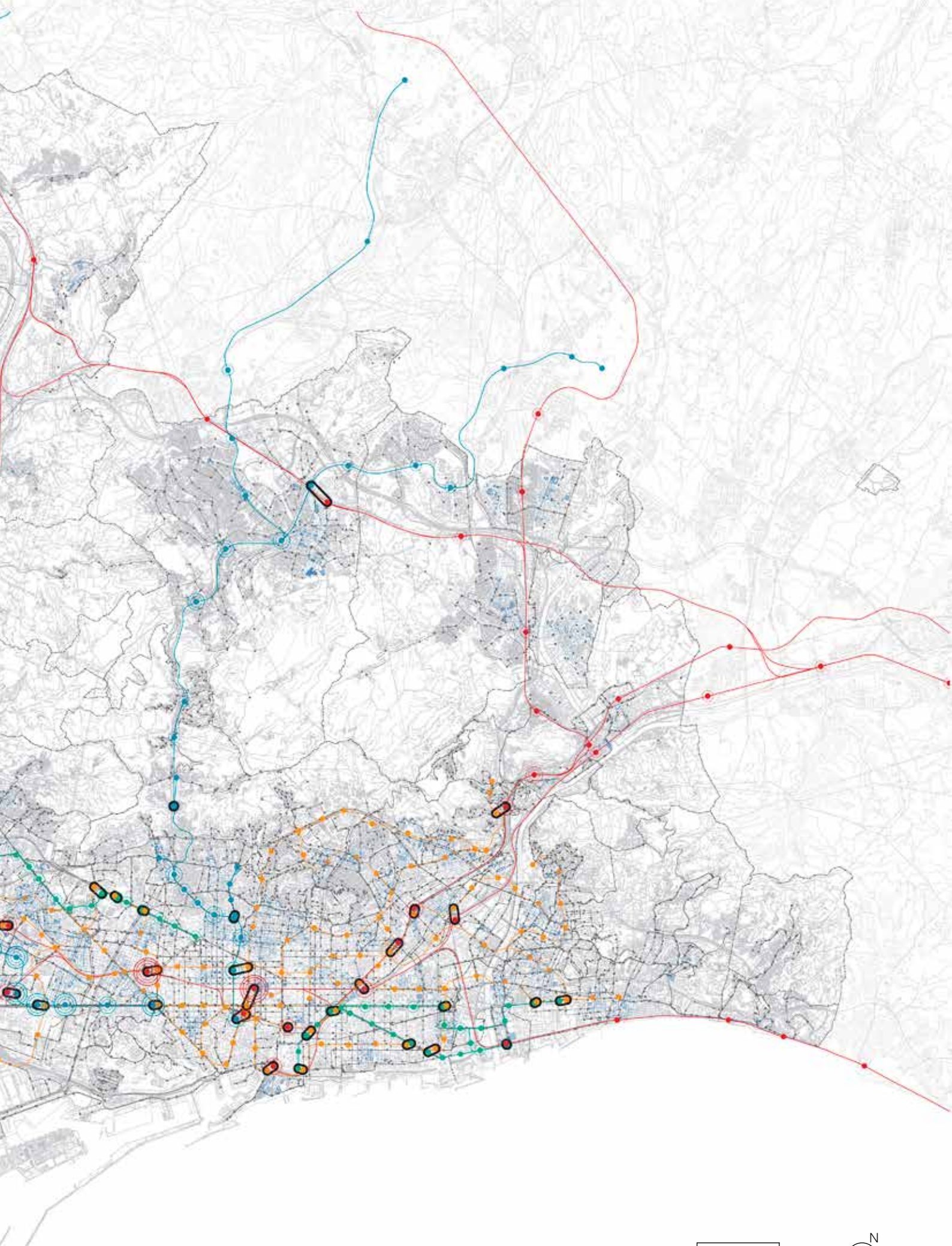
- Autobús urbà i interurbà / Autobús urbano e interurbano / Urban and suburban bus

LÍNIES / LÍNEAS / LINES

- Metro / Metro / Subway
- FGC
- Tramvia / Tranvía / Tramway
- RENFE
- Autobús urbà / Autobús urbano / Urban bus

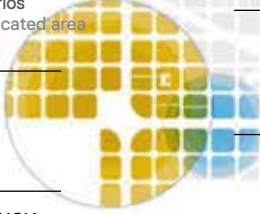


Centres urbans tradicionals
 Centros urbanos tradicionales
 Traditional urban centres



Centres metropolitanos. Índice de conectivitat
Centros metropolitanos. Índice de conectividad
Metropolitan centres. Connectivity index

Zona altament comunicada mitjans ferroviaris
Zona altamente comunicada medios ferroviarios
Highly communicated area by rail transport




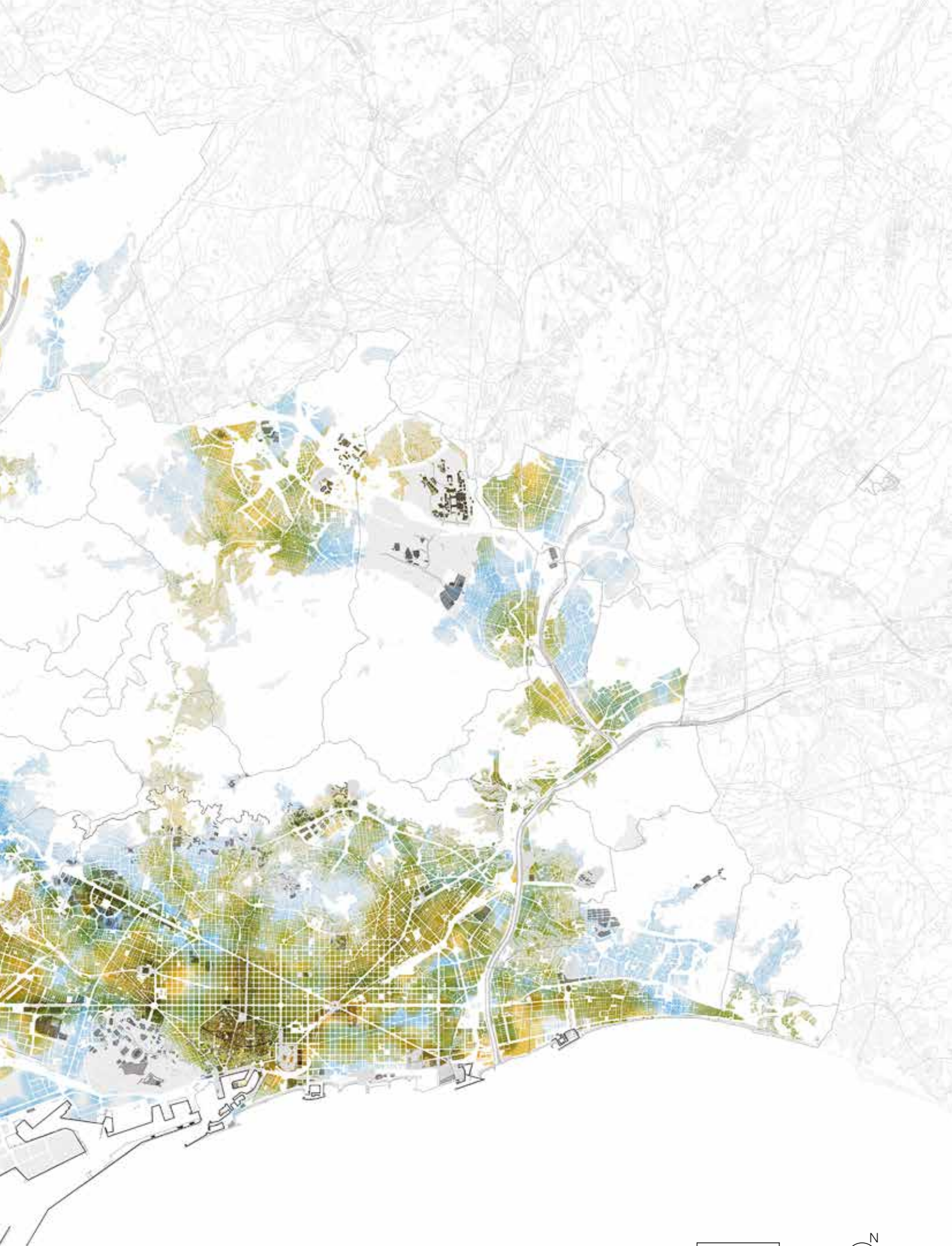
Edificació no servida
Edificación no servida
Non served built area

Zona altament comunicada autobusos
Zona altamente comunicada autobuses
Highly communicated area by bus

RADI D'INFLUÈNCIA
– Ferroviari urbà: 500 m
– Ferroviari interurbà: 1000 m
RADIO DE INFLUENCIA
– Ferroviario urbano: 500 m
– Ferroviario interurbano: 1000 m
RADIUS OF INFLUENCE
– Rail (urban): 500 m
– Rail (suburban): 1000 m

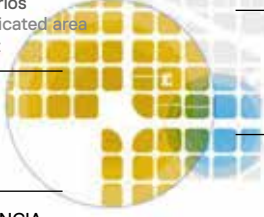
RADI D'INFLUÈNCIA
Bus urbà: 250 m. Bus interurbà: 500 m
RADIO DE INFLUENCIA
Bus urbano: 250 m. Bus interurbano: 500 m
RADIUS OF INFLUENCE
Bus (urban): 250 m. Bus (suburban): 500 m

 **Centres metropolitanos**
Centros metropolitanos
Metropolitan centres



Centres urbans tradicionals. Índex de connectivitat
Centros urbanos tradicionales. Índice de conectividad
Traditional urban centres. Connectivity index

Zona altament comunicada mitjans ferroviaris
Zona altamente comunicada medios ferroviarios
Highly communicated area by rail transport



Edificació no servida
Edificación no servida
Non served built area

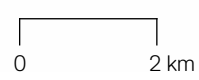
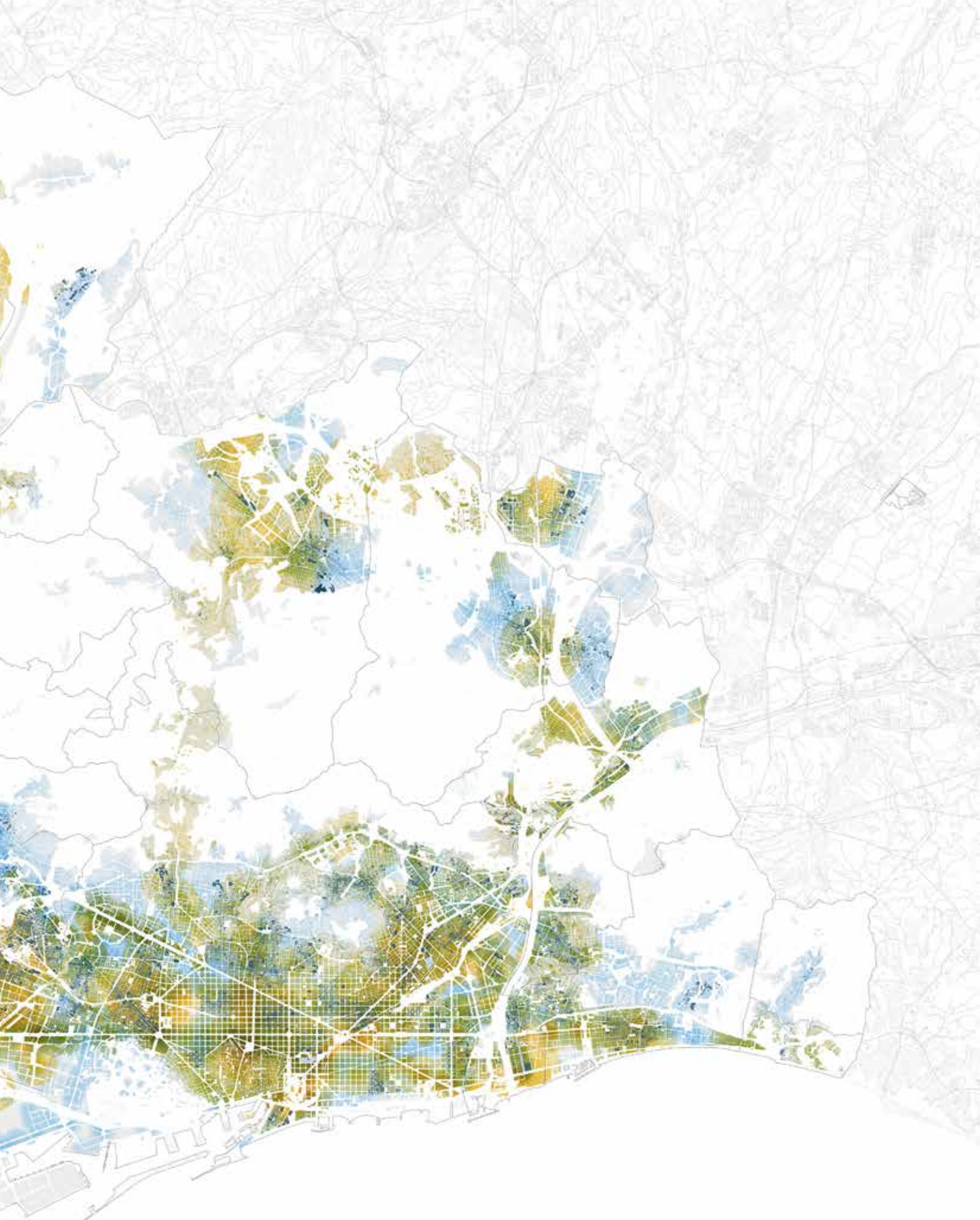
Zona altament comunicada autobusos
Zona altamente comunicada autobuses
Highly communicated area by bus

RADI D'INFLUÈNCIA
– Ferroviari urbà: 500 m
– Ferroviari interurbà: 1000 m
RADIO DE INFLUENCIA
– Ferroviario urbano: 500 m
– Ferroviario interurbano: 1000 m
RADIUS OF INFLUENCE
– Rail (urban): 500 m
– Rail (suburban): 1000 m

RADI D'INFLUÈNCIA
Bus urbà: 250 m. Bus interurbà: 500 m
RADIO DE INFLUENCIA
Bus urbano: 250 m. Bus interurbano: 500 m
RADIUS OF INFLUENCE
Bus (urban): 250 m. Bus (suburban): 500 m



Centres urbans tradicionals
Centros urbanos tradicionales
Traditional urban centres

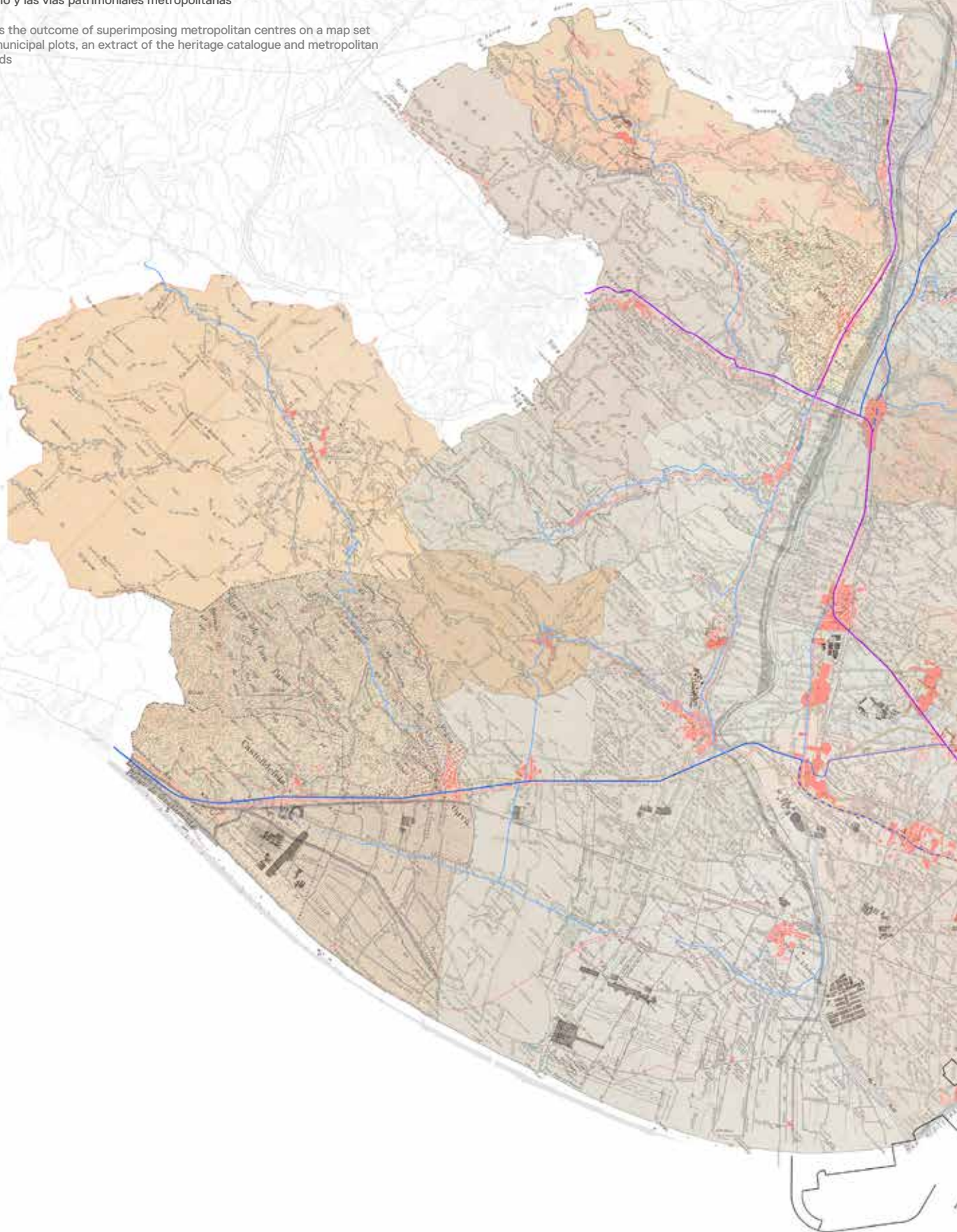


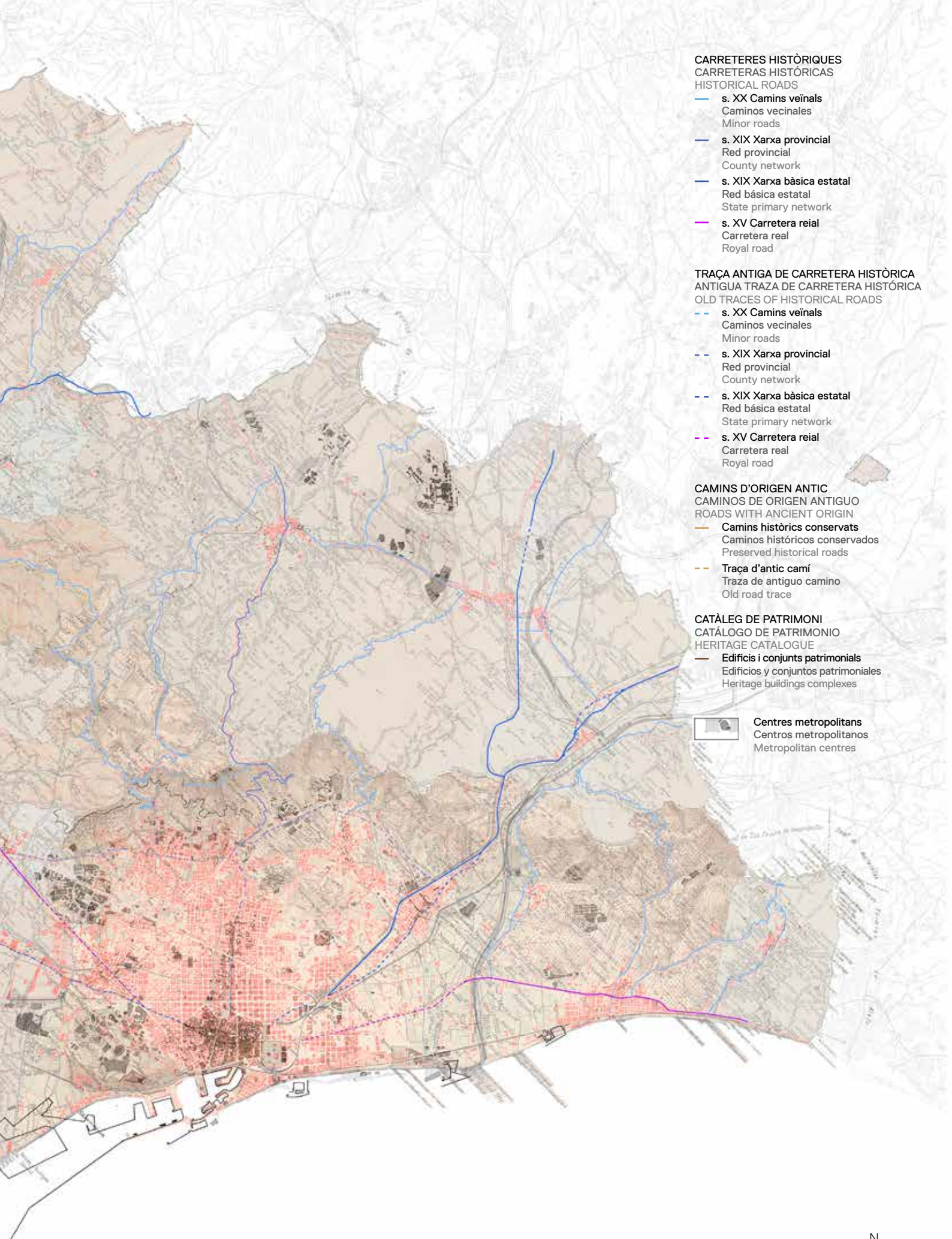
Centres metropolitanos i significació urbana patrimonial Centros metropolitanos y significación urbana patrimonial Metropolitan centres and heritage urban significance

* Aquest mapa és el resultat de la superposició dels centres metropolitanos sobre el mapa configurat per les minutas municipals, un extracte del catàleg de patrimoni i les vies patrimonials metropolitanos

* Este mapa es el resultado de la superposición de los centros metropolitanos sobre el mapa configurado por las minutas municipales, un extracto del catálogo de patrimonio y las vías patrimoniales metropolitanas

* This map is the outcome of superimposing metropolitan centres on a map set by original municipal plots, an extract of the heritage catalogue and metropolitan heritage roads





CARRETERES HISTÒRIQUES
CARRETERAS HISTÓRICAS
HISTORICAL ROADS

- s. XX Camins veïnals
Caminos vecinales
Minor roads
- s. XIX Xarxa provincial
Red provincial
County network
- s. XIX Xarxa bàsica estatal
Red bàsica estatal
State primary network
- s. XV Carretera reial
Carretera real
Royal road

TRAÇA ANTIGA DE CARRETERA HISTÒRICA
ANTIGUA TRAZA DE CARRETERA HISTÓRICA
OLD TRACES OF HISTORICAL ROADS

- - s. XX Camins veïnals
Caminos vecinales
Minor roads
- - s. XIX Xarxa provincial
Red provincial
County network
- - s. XIX Xarxa bàsica estatal
Red bàsica estatal
State primary network
- - s. XV Carretera reial
Carretera real
Royal road

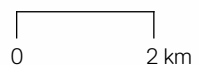
CAMINS D'ORIGEN ANTIC
CAMINOS DE ORIGEN ANTIGUO
ROADS WITH ANCIENT ORIGIN

- Camins històrics conservats
Caminos històrics conservados
Preserved historical roads
- - Traça d'antic camí
Traza de antiguo camino
Old road trace

CATÀLEG DE PATRIMONI
CATÁLOGO DE PATRIMONIO
HERITAGE CATALOGUE

- Edificis i conjunts patrimonials
Edificios y conjuntos patrimoniales
Heritage buildings complexes

- Centres metropolitanos
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

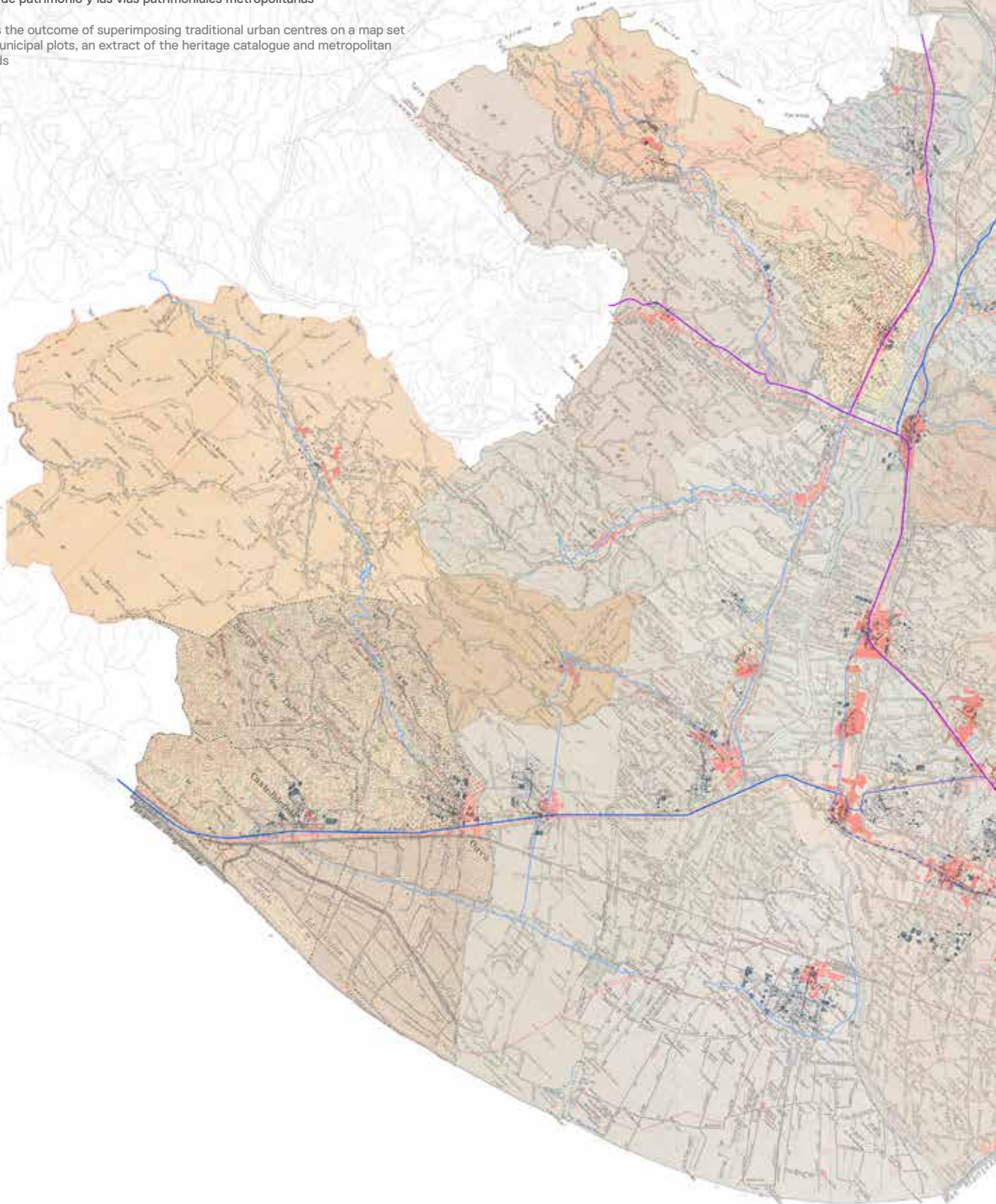


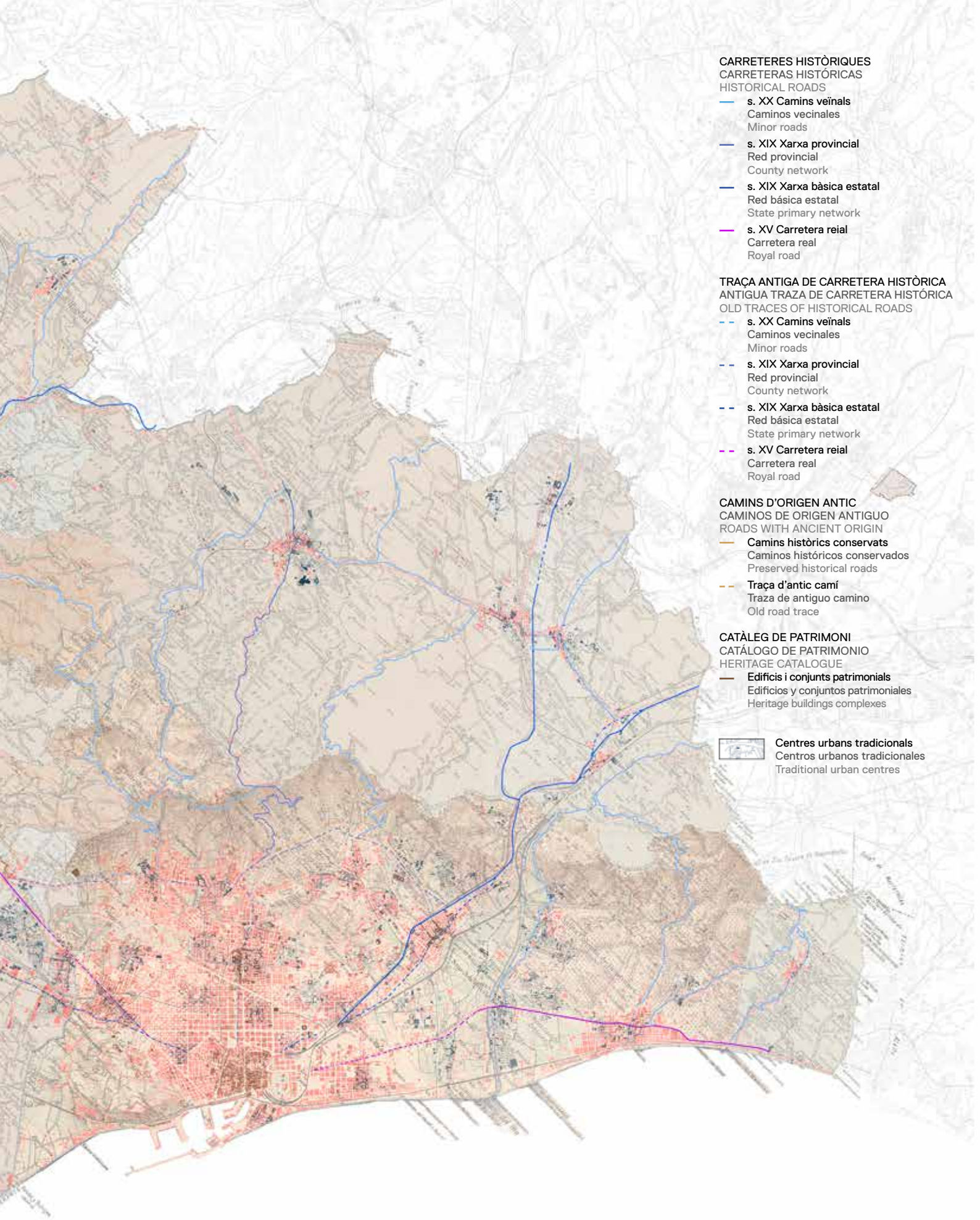
Centres urbans tradicionals i significació urbana patrimonial
Centros urbanos tradicionales y significación urbana patrimonial
Traditional urban centres and heritage urban significance

* Aquest mapa és el resultat de la superposició dels centres urbans tradicionals sobre el mapa configurat per les minuts municipals, un extracte del catàleg de patrimoni i les vies patrimonials metropolitananes

* Este mapa es el resultado de la superposición de los centros urbanos tradicionales sobre el mapa configurado por las minutas municipales, un extracto del catálogo de patrimonio y las vías patrimoniales metropolitananas

* This map is the outcome of superimposing traditional urban centres on a map set by original municipal plots, an extract of the heritage catalogue and metropolitan heritage roads





CARRETERES HISTÒRIQUES
CARRETERAS HISTÓRICAS
HISTORICAL ROADS

- s. XX Camins veïnals
Caminos vecinales
Minor roads
- s. XIX Xarxa provincial
Red provincial
County network
- s. XIX Xarxa bàsica estatal
Red bàsica estatal
State primary network
- s. XV Carretera reial
Carretera real
Royal road

TRAÇA ANTIGA DE CARRETERA HISTÒRICA
ANTIGUA TRAZA DE CARRETERA HISTÓRICA
OLD TRACES OF HISTORICAL ROADS


- - s. XX Camins veïnals
Caminos vecinales
Minor roads
- - s. XIX Xarxa provincial
Red provincial
County network
- - s. XIX Xarxa bàsica estatal
Red bàsica estatal
State primary network
- - s. XV Carretera reial
Carretera real
Royal road

CAMINS D'ORIGEN ANTIC
CAMINOS DE ORIGEN ANTIGUO
ROADS WITH ANCIENT ORIGIN

- Camins històrics conservats
Caminos històrics conservados
Preserved historical roads
- - Traça d'antic camí
Traza de antiguo camino
Old road trace

CATÀLEG DE PATRIMONI
CATÁLOGO DE PATRIMONIO
HERITAGE CATALOGUE

- Edificis i conjunts patrimonials
Edificios y conjuntos patrimoniales
Heritage buildings complexes

-  Centres urbans tradicionals
Centros urbanos tradicionales
Traditional urban centres



Eix / Eje / Axis
GRAN VIA

Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

INT Espais d'intensificació
Espacios de intensificación
Areas of intensification

ENÇ Espais d'enllaç
Espacios de enlace
Linking places

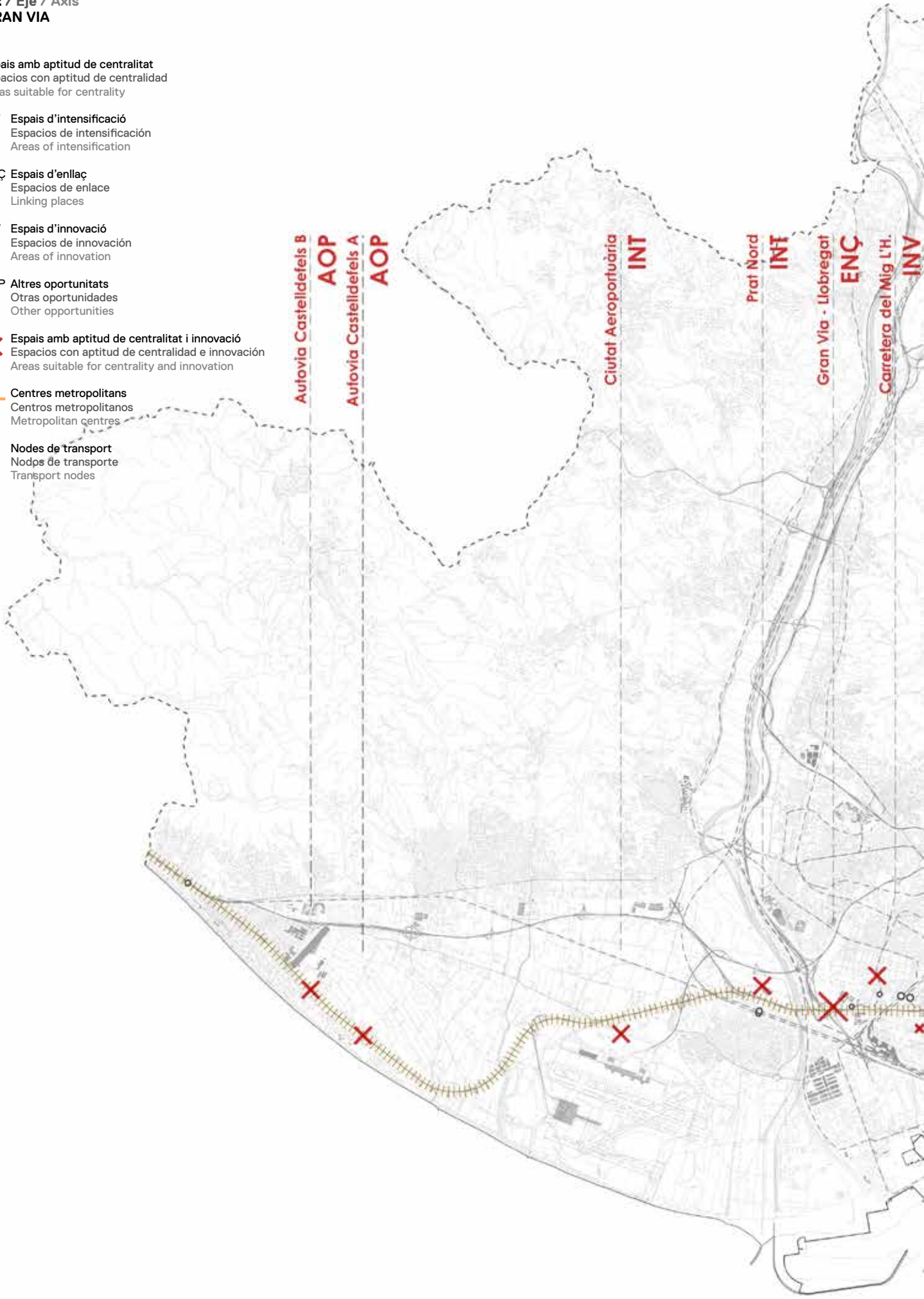
INV Espais d'innovació
Espacios de innovación
Areas of innovation

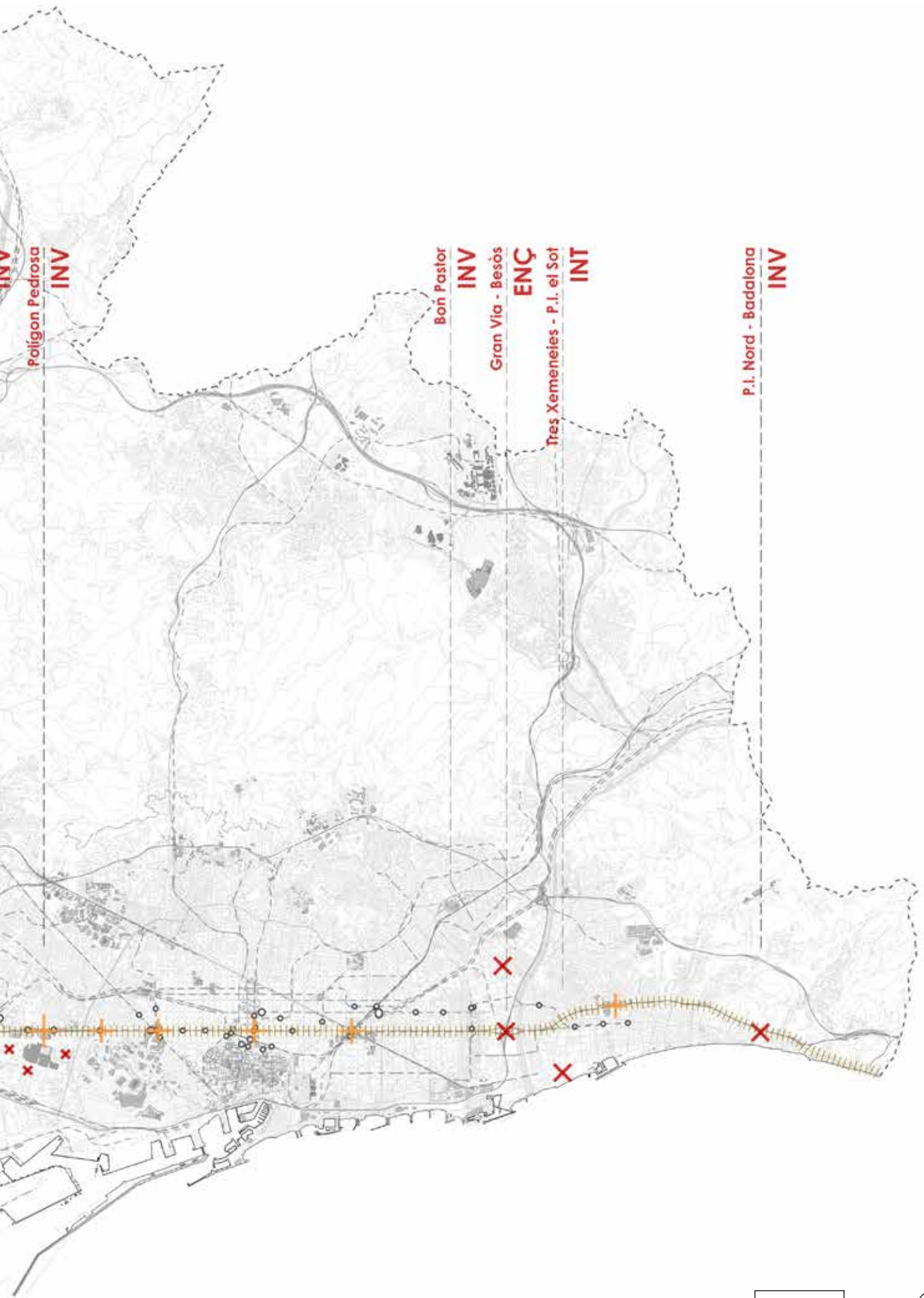
AOP Altres oportunitats
Otras oportunidades
Other opportunities

X Espais amb aptitud de centralitat i innovació
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

+ Centres metropolitans
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

O Nodes de transport
Nodos de transporte
Transport nodes





0 2 km



Eix / Eje / Axis
DIAGONAL - CORREDOR LLOBREGAT

Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

INT **Espais d'intensificació**
Espacios de intensificación
Areas of intensification

ENÇ **Espais d'enllaç**
Espacios de enlace
Linking places

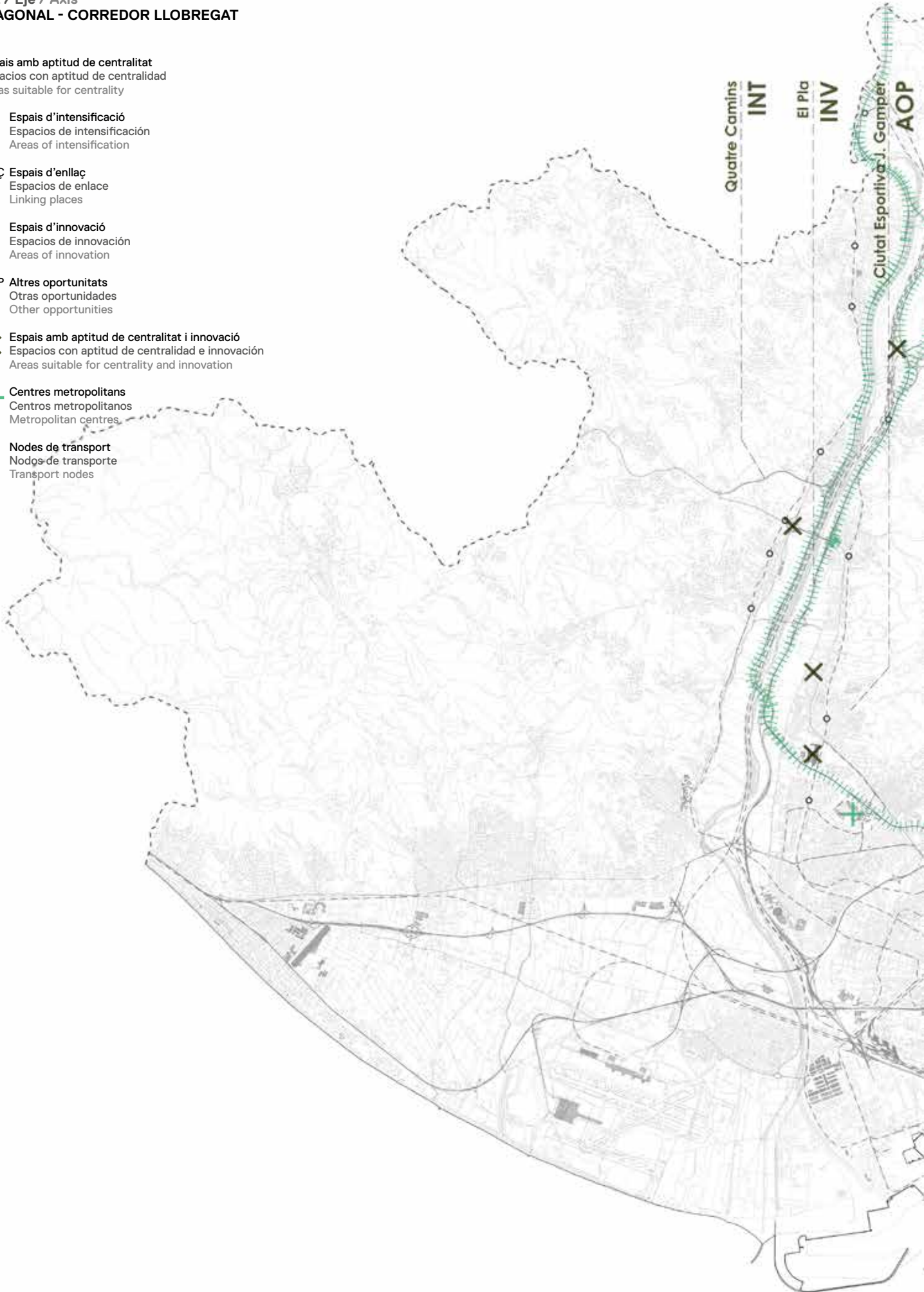
INV **Espais d'innovació**
Espacios de innovación
Areas of innovation

AOP **Altres oportunitats**
Otras oportunidades
Other opportunities

X **Espais amb aptitud de centralitat i innovació**
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

+ **Centres metropolitanos**
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

O **Nodes de transport**
Nodos de transporte
Transport nodes





P.I. Castellbisbal - St. Andreu B.

INV

Diagonal - Ponent

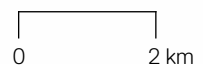
ENÇ

Tres Xemeneies - P.I. el Sof

INT

P.I. Nord - Badalona

INV



Eix / Eje / Axis
TRAVESSERA B20 - C32

Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

INT Espais d'intensificació
Espacios de intensificación
Areas of intensification

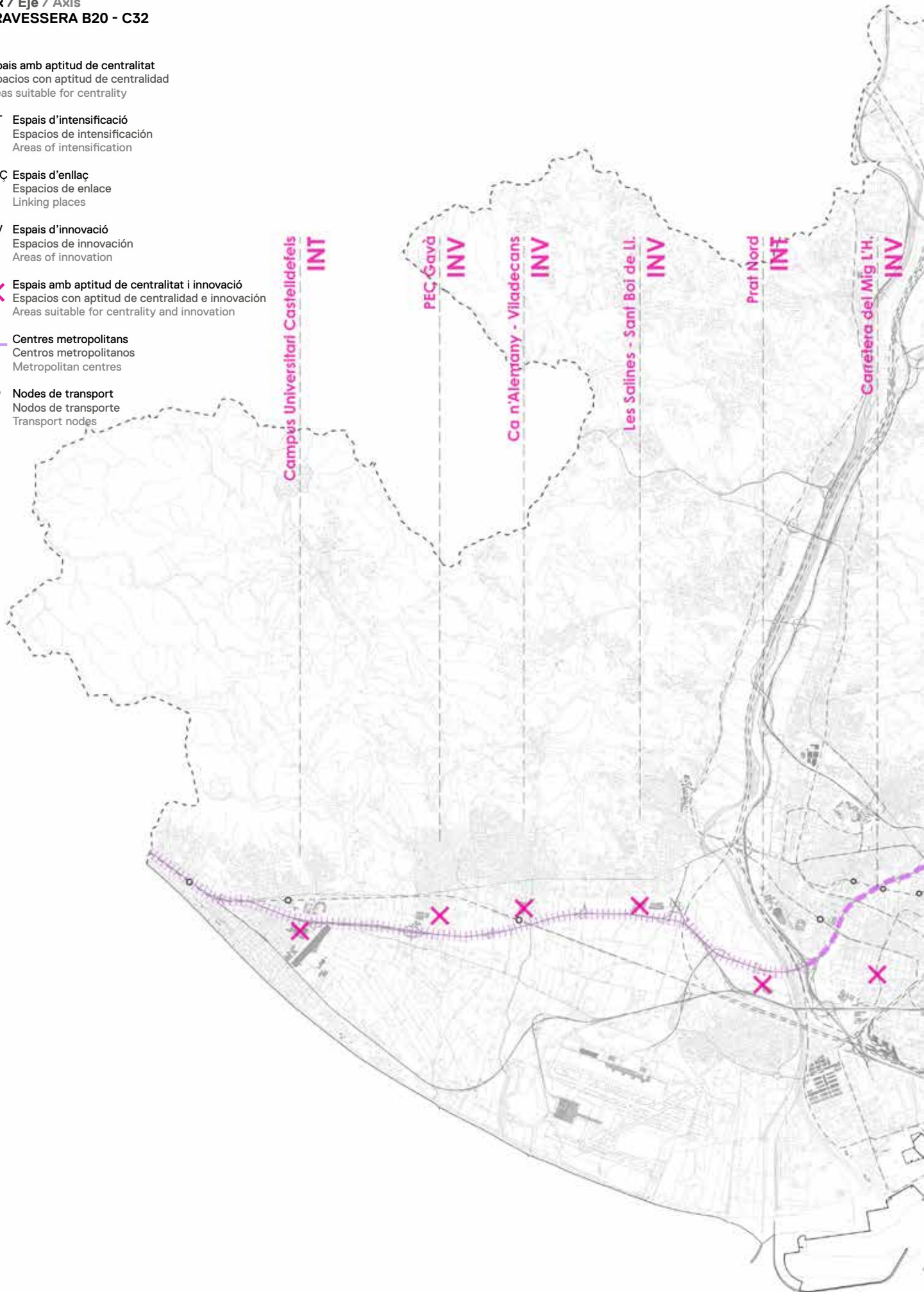
ENÇ Espais d'enllaç
Espacios de enlace
Linking places

INV Espais d'innovació
Espacios de innovación
Areas of innovation

× Espais amb aptitud de centralitat i innovació
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

+ Centres metropolitanos
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

O Nodos de transport
Nodos de transporte
Transport nodes



Diagonal - Pónept
ENÇ



0 2 km



Eix / Eje / Axis

TRAVESSERA B30 - CUBETA DEL VALLÈS + MERIDIANA-BESÒS

Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

INT Espais d'intensificació
Espacios de intensificación
Areas of intensification

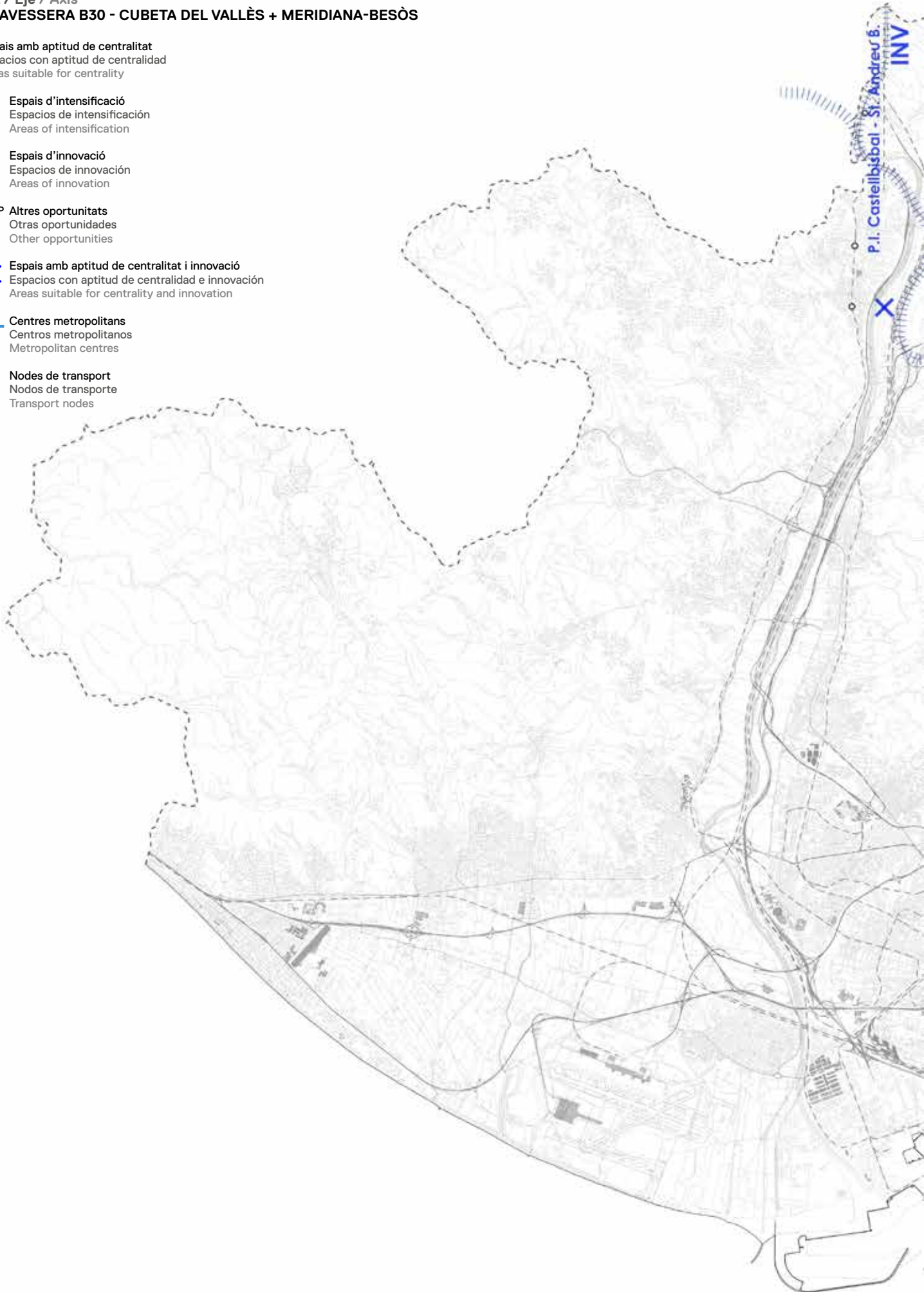
INV Espais d'innovació
Espacios de innovación
Areas of innovation

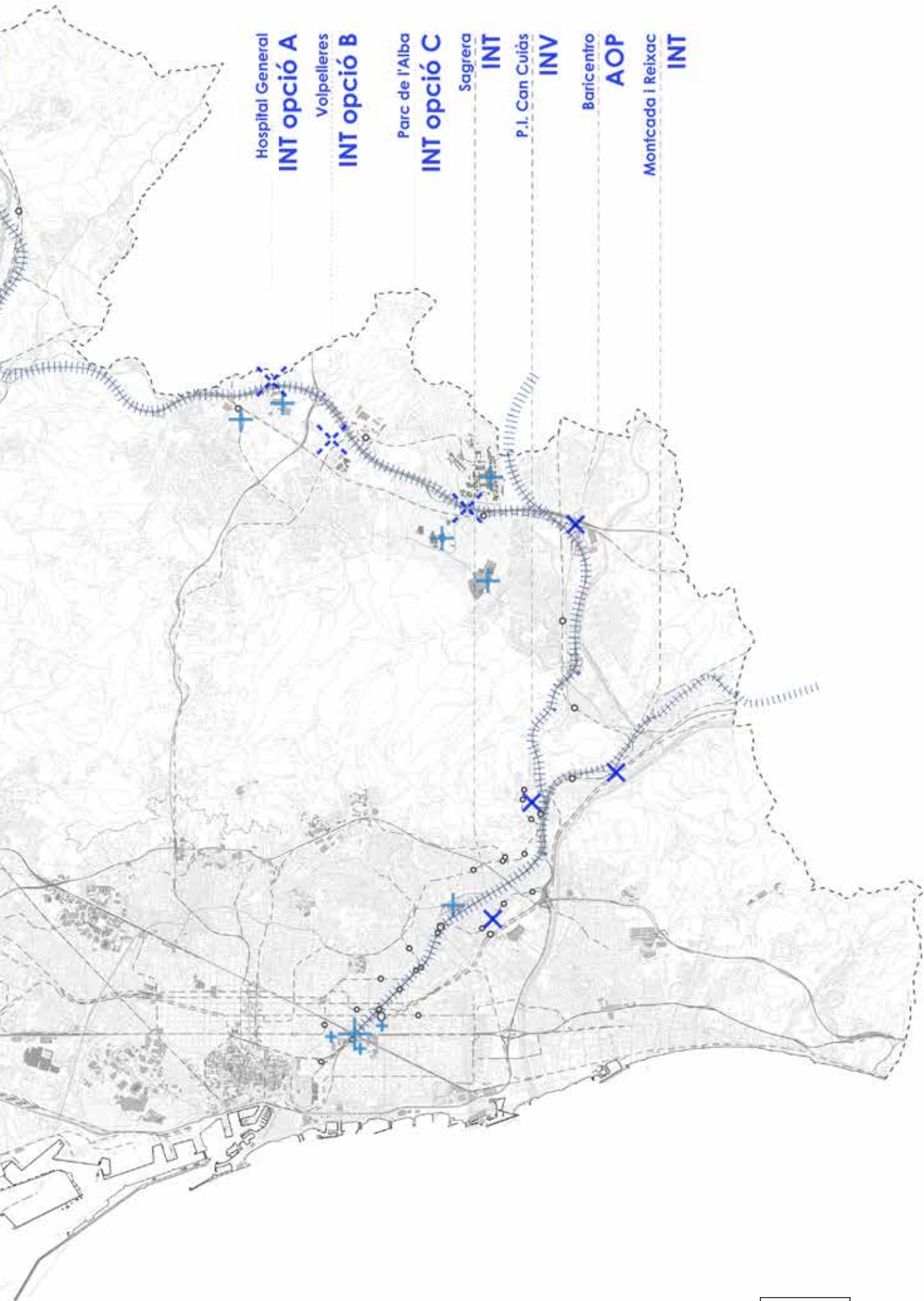
AOP Altres oportunitats
Otras oportunidades
Other opportunities

✕ Espais amb aptitud de centralitat i innovació
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

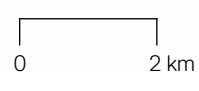
⊕ Centres metropolitans
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

○ Nodos de transporte
Nodos de transporte
Transport nodes





- Hospital General
INT opció A
- Volpelleres
INT opció B
- Parc de l'Alba
INT opció C
- Sagrera
INT
- P.I. Can Cuiàs
INV
- Baricentro
AOP
- Montcada i Reixac
INT



Nous nodes de transport
Nuevos nodos de transporte
New transport nodes

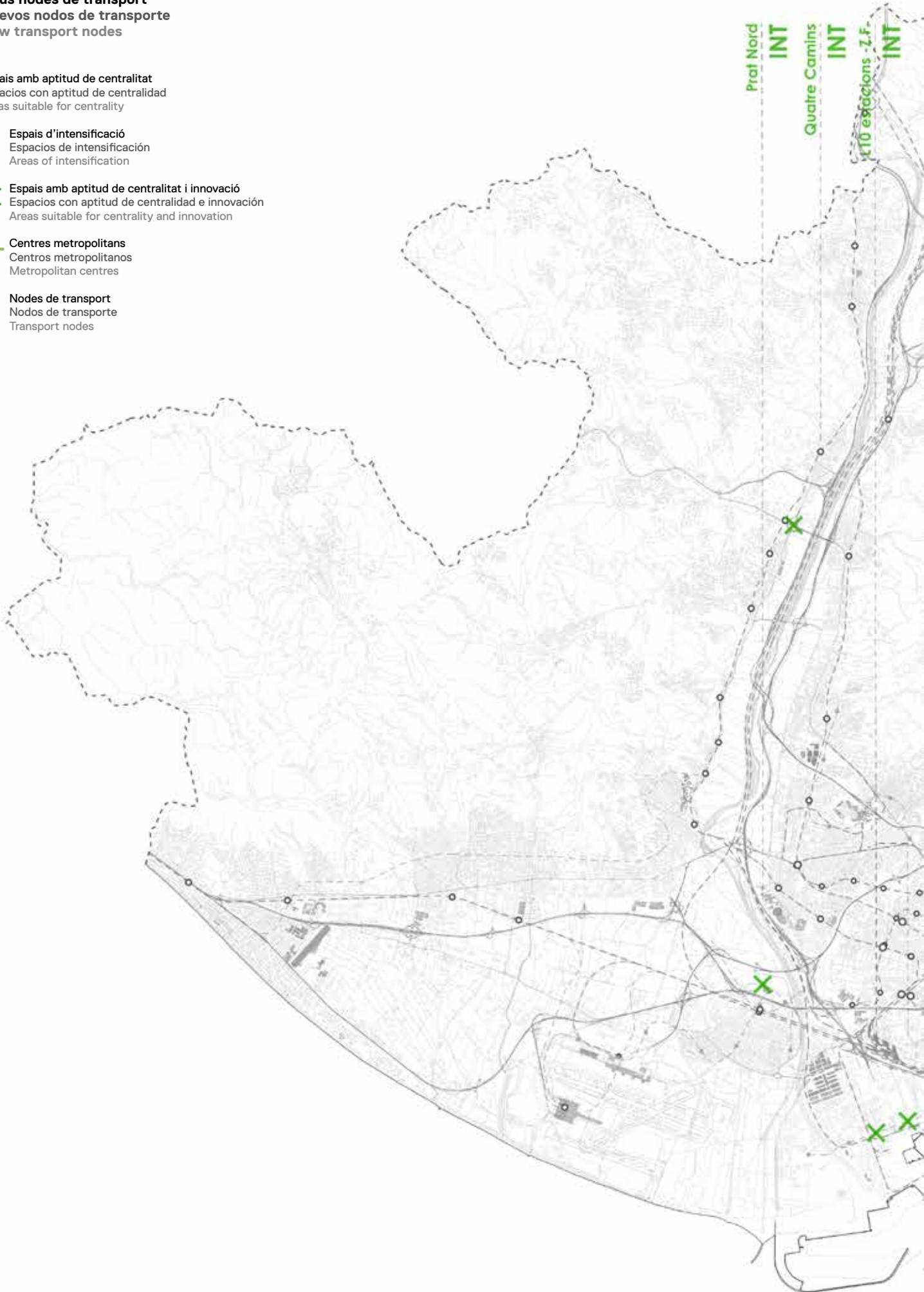
Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

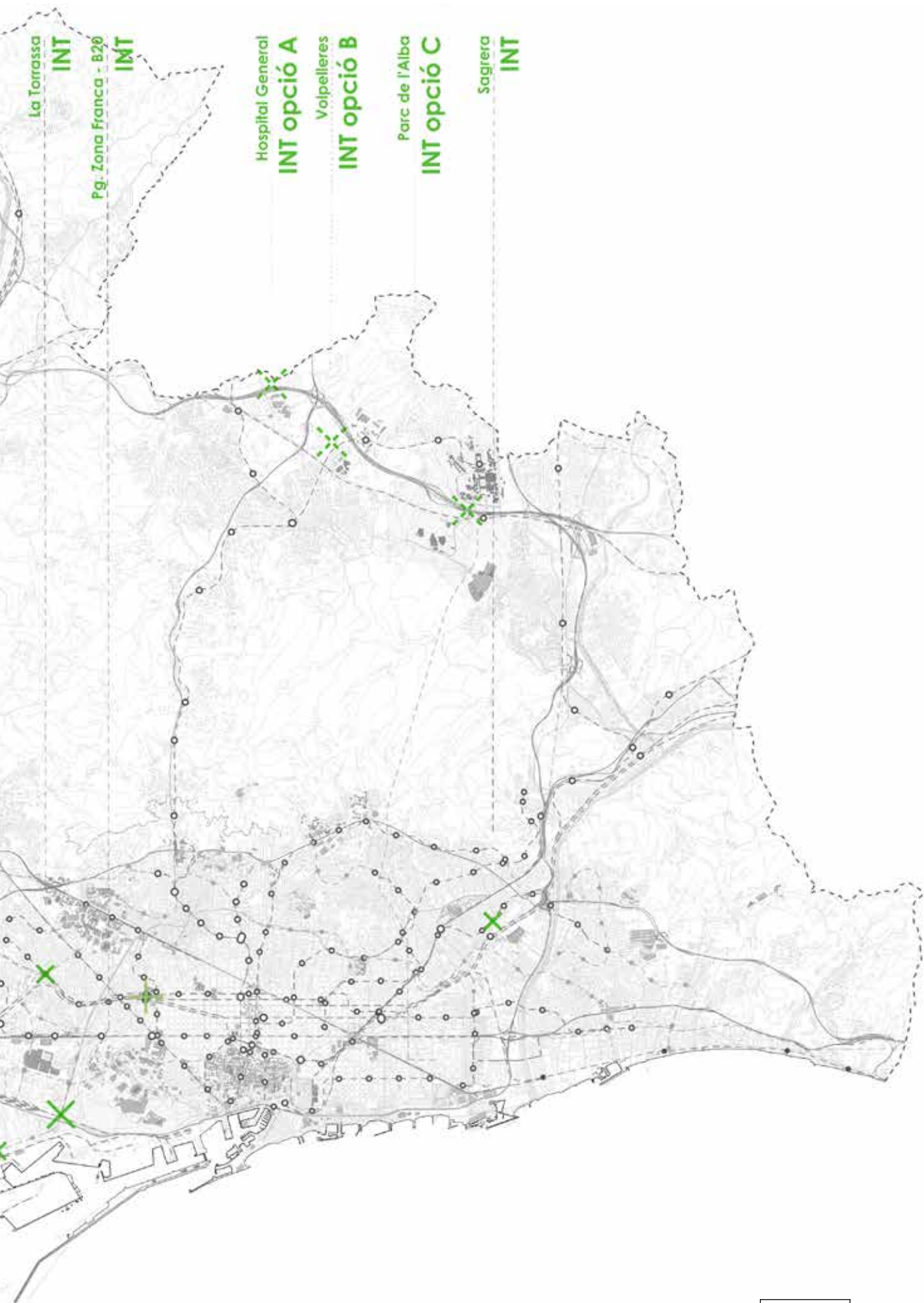
INT Espais d'intensificació
Espacios de intensificación
Areas of intensification

✕ Espais amb aptitud de centralitat i innovació
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

+ Centres metropolitanos
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

○ Nodos de transport
Nodos de transporte
Transport nodes





La Torrassa
INT

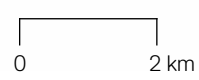
Pg. Zona Franca - B20
INT

Hospital General
INT opció A

Valpelleres
INT opció B

Parc de l'Alba
INT opció C

Sagrera
INT



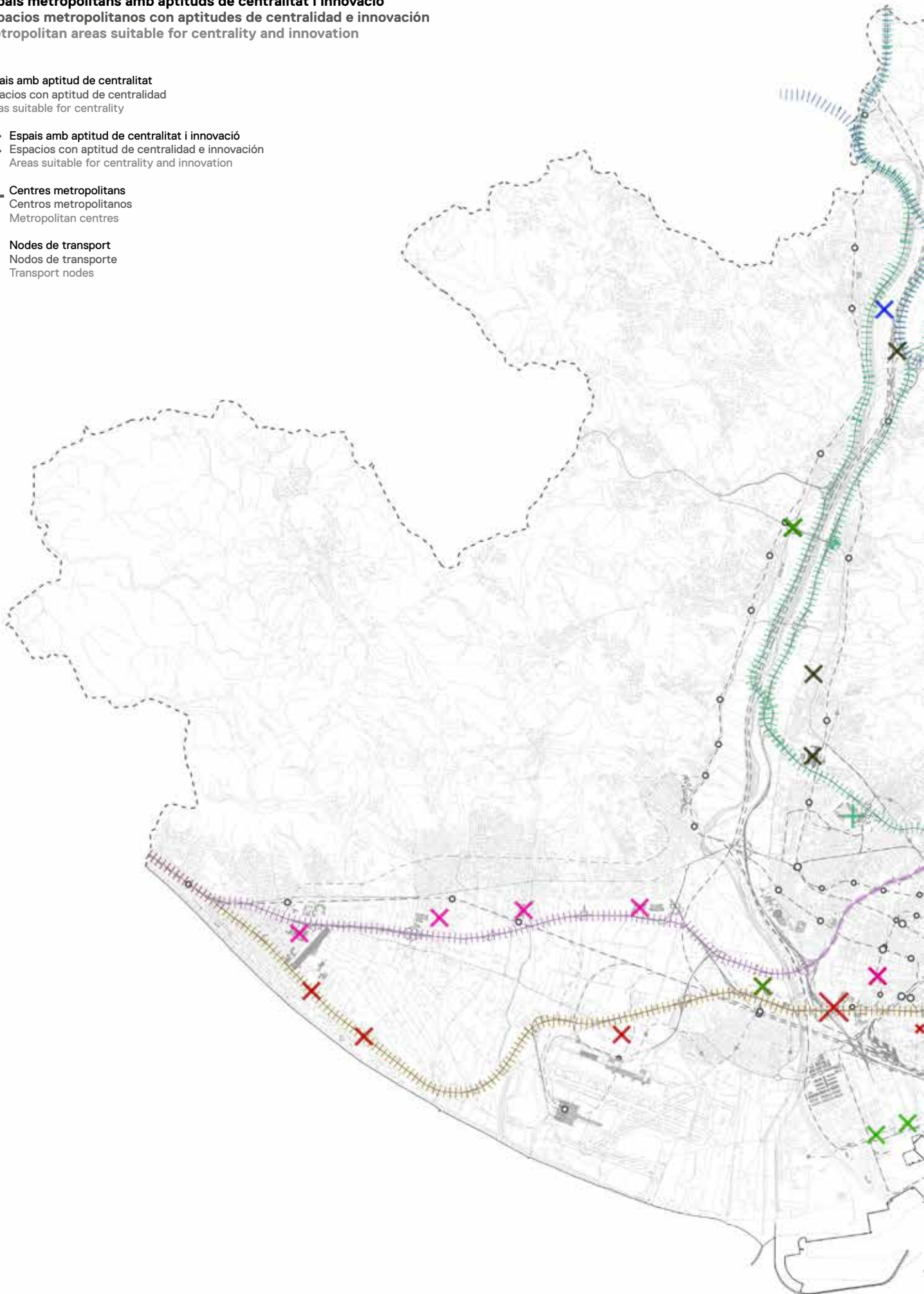
Espais metropolitans amb aptituds de centralitat i innovació
Espacios metropolitanos con aptitudes de centralidad e innovación
Metropolitan areas suitable for centrality and innovation

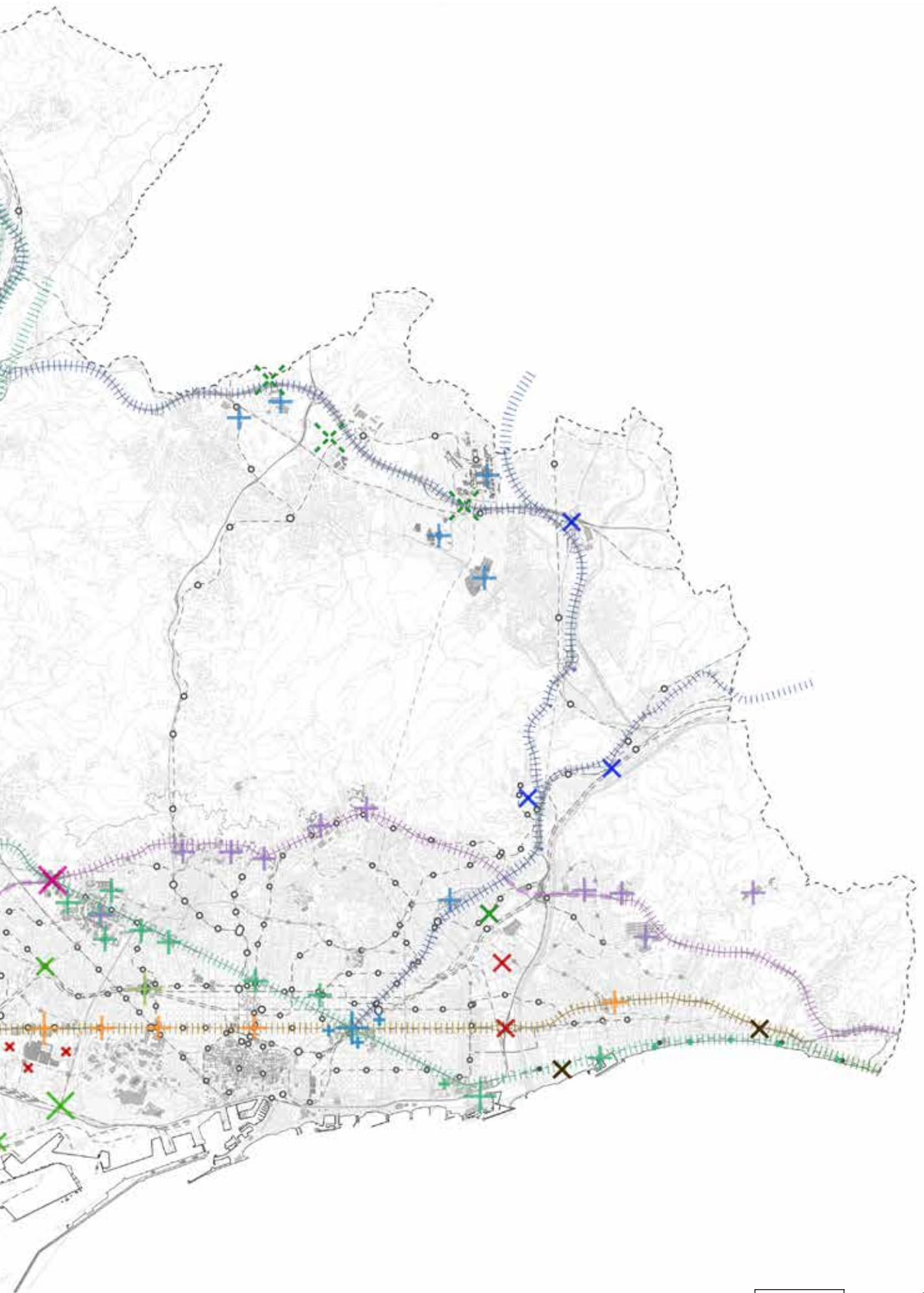
Espais amb aptitud de centralitat
Espacios con aptitud de centralidad
Areas suitable for centrality

X **Espais amb aptitud de centralitat i innovació**
Espacios con aptitud de centralidad e innovación
Areas suitable for centrality and innovation

+ **Centres metropolitans**
Centros metropolitanos
Metropolitan centres

O **Nodes de transport**
Nodos de transporte
Transport nodes





La forma dels conglomerats urbans cada vegada més extensos en dificulta la lectura i la comprensió i, en aquest aspecte, l'àrea metropolitana de Barcelona no és cap excepció. Un dels reptes més importants de l'urbanisme contemporani és l'articulació i la caracterització de les aglomeracions urbanes i, per assolir-lo s'intueix que els espais de centralitat i innovació hi juguen un paper clau: es presenten com a nodes potencials que faciliten la intel·ligibilitat de les metròpolis.

En el marc del debat tècnic del procés de redacció del Pla director urbanístic metropolità (PDU) s'ha organitzat una taula temàtica, formada per un grup pluridisciplinari d'experts, amb l'objectiu de definir directrius urbanístiques per als espais de centralitat i innovació de l'àrea metropolitana de Barcelona. El fruit de les reflexions d'aquest grup de treball se sintetitza en el document que teniu a les mans.

Diverses conclusions i acords s'han anat perfilant a l'entorn de dues tesis generals amb visió metropolitana. La primera obeeix a la voluntat de reforçar el caràcter policèntric de la nostra metròpolis. En aquest sentit, reconèixer i consolidar els nombrosos pols de centralitat existents i definir-ne estratègicament alguns de nous, amb una vocació clara de reequilibri territorial, pot contribuir a fer més forta la idea de «ciutat-metròpolis».

La segona tesi vincula centralitat i innovació amb la cohesió que la metròpolis del segle XXI necessita. Els factors de centralitat i innovació urbana són ingredients essencials per a la intervenció en nombrosos teixits urbans que responen al potencial i la lògica intrínseca de cada espai específic i, alhora, tenen en compte la interrelació amb un àmbit territorial més ampli.

La forma de los conglomerados urbanos cada vez más extensos dificulta su lectura y comprensión y, en este aspecto, el área metropolitana de Barcelona no es ninguna excepción. Uno de los retos más importantes del urbanismo contemporáneo es la articulación y la caracterización de las aglomeraciones urbanas y, para lograrlo, se intuye que los espacios de centralidad e innovación juegan un papel clave: se presentan como potenciales nodos que facilitan la inteligibilidad de las metròpolis.

En el marco del debate técnico del proceso de redacción del Plan director urbanístico metropolitano (PDU) se ha organizado una mesa temática, formada por un grupo pluridisciplinar de expertos, con el objetivo de definir directrices urbanísticas para los espacios de centralidad e innovación del área metropolitana de Barcelona. El fruto de las reflexiones de este grupo de trabajo se sintetiza en el presente documento.

Se han ido perfilando varias conclusiones y acuerdos en torno a dos tesis generales con visión metropolitana. La primera obedece a la voluntad de reforzar el carácter policéntrico de nuestra metròpolis. En este sentido, reconocer y consolidar los numerosos polos de centralidad existentes y definir estratégicamente algunos nuevos, con una clara vocación de reequilibrio territorial, puede contribuir a fortalecer la idea de «ciudad-metròpolis».

La segunda tesis vincula centralidad e innovación con la cohesión que necesita la metròpolis del siglo XXI. Los factores de centralidad e innovación urbana son ingredientes esenciales para la intervención en numerosos tejidos urbanos que responden al potencial y a la lógica intrínseca de cada espacio en concreto y, a su vez, tienen en cuenta la interrelación con un ámbito territorial más amplio.

The shape of growing urban conglomerates makes them difficult to read and understand and, in this respect, the metropolitan area of Barcelona is no exception. One major challenge of contemporary urban planning is the organisation and characterisation of urban agglomerations. To do so, one senses that areas of centrality and innovation play a key part: they appear as potential nodes that make metropolises more comprehensible.

Within the framework of the technical debate on the drawing up of the Metropolitan Urban Master Plan (PDU), a themed discussion by a multidisciplinary group of experts was organised with the aim of defining urban planning guidelines for areas of centrality and innovation in the metropolitan area of Barcelona. The result of the working group's reflections is summarised in this document.

A series of conclusions and agreements have been outlined regarding two general theories with a metropolitan vision. The first one is a response to the will to strengthen the polycentric nature of our metropolis. In this respect, recognising and consolidating the numerous existing poles of centrality and strategically defining new ones, with a clear desire to restore territorial balance, may help to reinforce the idea of 'city-metropolis'.

The second theory links centrality and innovation with the cohesion the 21st-century metropolis requires. The factors of urban centrality and innovation are key ingredients in the intervention in numerous urban fabrics that respond to the potential and intrinsic logic of each particular area and, in turn, take into account interaction with a larger territorial area.