

Las ciudades medias en Cataluña

Ramón Roger

INTRODUCCION

Existe una antigua tradición por la cual los gigantes, esos seres fantásticos que, sin embargo, aparecen en los cuentos y leyendas tan vinculados a la más pura herencia de lo material, representan con su porte a las ciudades y ocurre que en las grandes solemnidades viajan como embajadores surrealistas de un orgullo local que no decae.

La cultura urbana en Cataluña, probablemente más antigua que sus fantasmas, ha sido labrada de forma dificultosa a través de un territorio difícil, donde los llanos son siempre algo que acaba a simple vista, y donde las montañas ocupan más de la mitad de la superficie de un conjunto que no alcanza los cuarenta mil kilómetros cuadrados.

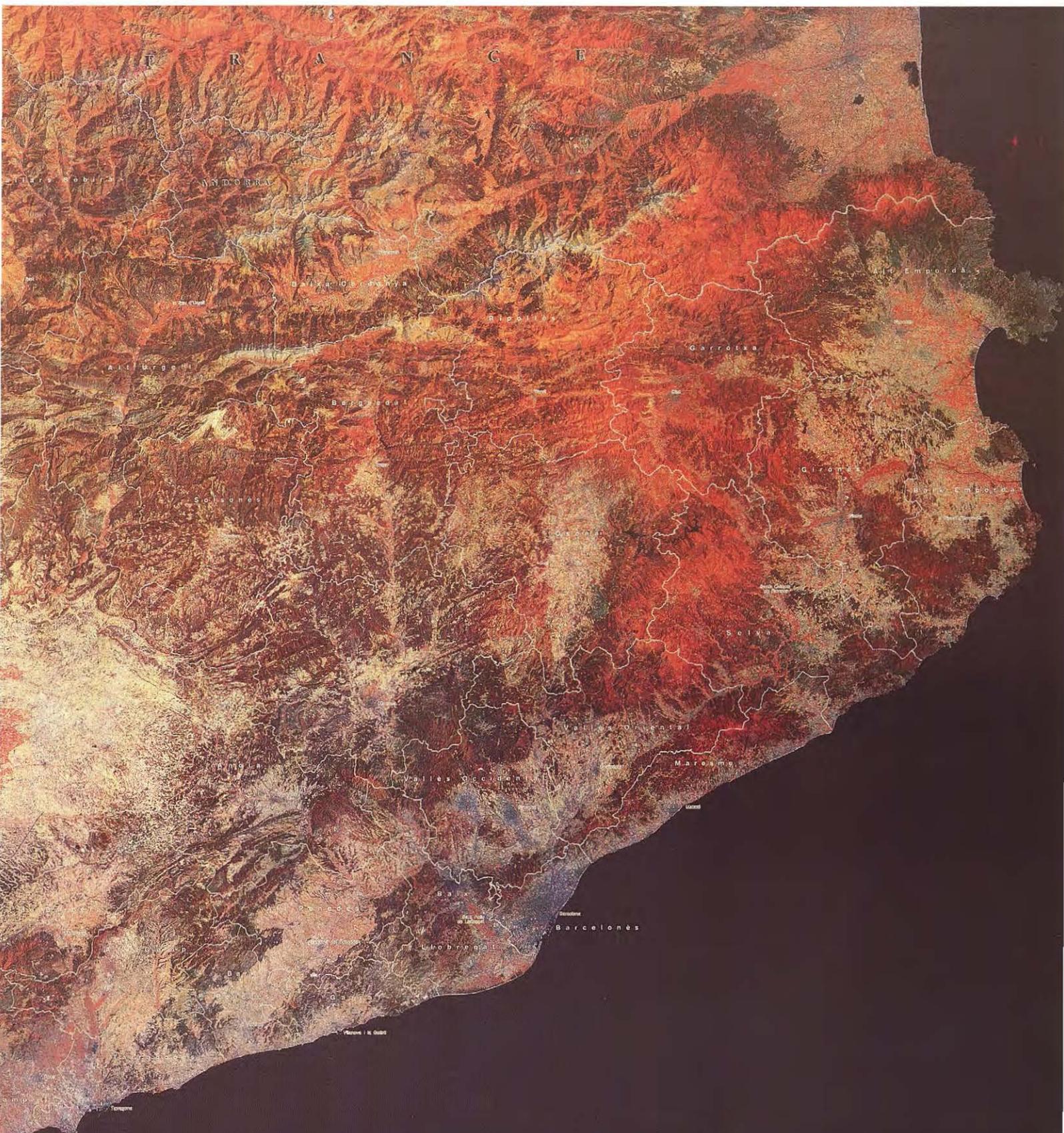
La posibilidad de observar directamente, a través de la fotografía a escala, el territorio en que vivimos, como feliz puesta al día de las interpretaciones abstractas que los mapas nos habían acostumbrado, puede darnos una visión de la complejidad de que hablamos. En cualquier caso, la lectura de la obra de Vilar y la ilustre escuela de geógrafos catalanes que le han seguido, hace posible la comprensión sincrética de los fenómenos sociales, económicos y políticos ligados a su particular morfología, al menos de forma suficiente para los que nos autodenominamos urbanistas.

El viaje iniciático a través del territorio de Cataluña no puede explicarse sino por la sucesión de espacios concretos físicamente delimitados por la naturaleza, donde la tensión del recorrido deriva

indefectiblemente hacia la centralidad de lo urbano. Se ha hablado profundamente del sistema urbano catalán, del sistema de ciudades como estructura portante de una cultura y una fuerza económicamente viva. Ello tiene posible demostración de una realidad palpable y quizá, también, algo singular, pero lo cierto es que, tratándose de una región de paso desde siempre y de una población dinámica como consecuencia de lo anterior, esa estructura urbana se mueve de forma vertiginosa y, aunque lo hace obediente a los influjos de la economía y la sociedad que en todo momento la sustenta, los fenómenos complejos, derivados de las aglomeraciones "metropolitanas" o del turismo de temporada, distorsionan el baile de cifras y encogen enormemente la lógica de manual con que a la hora de escribir uno quisiera moverse.

Como sea que los hitos en la historia pueden utilizarse para recomponer hechos o resumir planteamientos, la evolución de las ciudades catalanas puede también explicarse de múltiples maneras en función de esos hitos. Nos referimos al momento histórico de la construcción de la red de ferrocarriles a partir de la segunda mitad del siglo XIX, época en que las ciudades aparecen en el contexto económico de forma singular, también al de la dinámica que se inicia con la nueva Ley del Suelo y el planteamiento urbanístico de la crisis, que desemboca hoy en la regeneración de un movimiento burgués que retoma la ciudad como símbolo central del progreso en lo material y en lo superfluo. De nuevo, pues, los gigantes salen a la calle.





CARACTERÍSTIQUES DEL SATEL·LIT LANDSAT-5

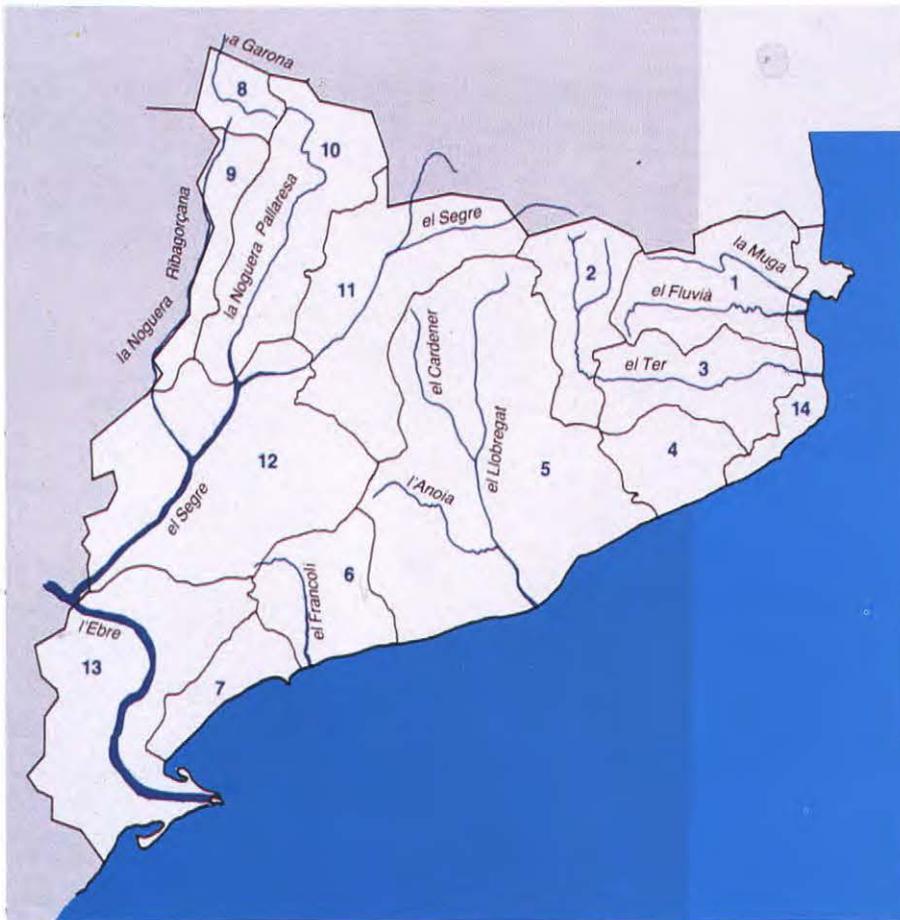
Baixes de la NASA, operen en orbita al 146 km d'altura per 98 dies. És el conjunt de característiques de registre de què s'ha emprat per aconseguir aquest resultat. El període més gran reflecteix a partir de les mesures, d'aproximadament 18 dies. Les característiques de registre són: **PLATAFORMA:** Aeronau NOAA-70, pesant 10.200 kg, amb un període de 18 dies. **SENSORS:** 7. El sensor 7 és el més gran dels sensors de registre, amb una superfície de registre de 183 x 183 km. **RESOLUCIÓ:** 30 m. **PERÍODE DE REGISTRE:** 18 dies. **VELOCITAT DE REGISTRE:** 146 km/s. **VELOCITAT DE TRANSMISSIÓ:** 1,5 Mb/s. **VELOCITAT DE RECEPCIÓ:** 1,5 Mb/s. **VELOCITAT DE TRANSMISSIÓ:** 1,5 Mb/s. **VELOCITAT DE RECEPCIÓ:** 1,5 Mb/s.

PROCÉS DE REALITZACIÓ I EDICIÓ

Per a aconseguir la imatge final, s'ha de realitzar un procés de realització i edició. El primer pas és la realització de la imatge, que consisteix en la recepció de les dades i la seva posterior realització. El segon pas és l'edició, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El tercer pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El quart pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El cinquè pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El sisè pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El setè pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El vuitè pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El nou pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització. El dècim pas és la realització de la imatge final, que consisteix en la correcció de les dades i la seva posterior realització.

LLEGGENDA

- Zona urbana: Les zones urbanes són les zones de desenvolupament humà, amb una alta densitat de població i d'edificis.
- Zona agrícola: Les zones agrícoles són les zones de producció de aliments, amb una alta densitat de cultius i d'animals.
- Zona forestal: Les zones forestals són les zones de producció de fusta, amb una alta densitat de arbres i de vegetació.
- Zona de muntanya: Les zones de muntanya són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de muntanyes i de riuers.
- Zona de platja: Les zones de platja són les zones de producció de turisme, amb una alta densitat de platges i de hotels.
- Zona de mar: Les zones de mar són les zones de producció de pesca, amb una alta densitat de peixos i de embarcacions.
- Zona de riu: Les zones de riu són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de rius i de ponts.
- Zona de bosc: Les zones de bosc són les zones de producció de fusta, amb una alta densitat de arbres i de vegetació.
- Zona de camp: Les zones de camp són les zones de producció de aliments, amb una alta densitat de cultius i d'animals.
- Zona de muntanya: Les zones de muntanya són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de muntanyes i de riuers.
- Zona de platja: Les zones de platja són les zones de producció de turisme, amb una alta densitat de platges i de hotels.
- Zona de mar: Les zones de mar són les zones de producció de pesca, amb una alta densitat de peixos i de embarcacions.
- Zona de riu: Les zones de riu són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de rius i de ponts.
- Zona de bosc: Les zones de bosc són les zones de producció de fusta, amb una alta densitat de arbres i de vegetació.
- Zona de camp: Les zones de camp són les zones de producció de aliments, amb una alta densitat de cultius i d'animals.
- Zona de muntanya: Les zones de muntanya són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de muntanyes i de riuers.
- Zona de platja: Les zones de platja són les zones de producció de turisme, amb una alta densitat de platges i de hotels.
- Zona de mar: Les zones de mar són les zones de producció de pesca, amb una alta densitat de peixos i de embarcacions.
- Zona de riu: Les zones de riu són les zones de producció de energia, amb una alta densitat de rius i de ponts.



LA ERA DEL FERROCARRIL

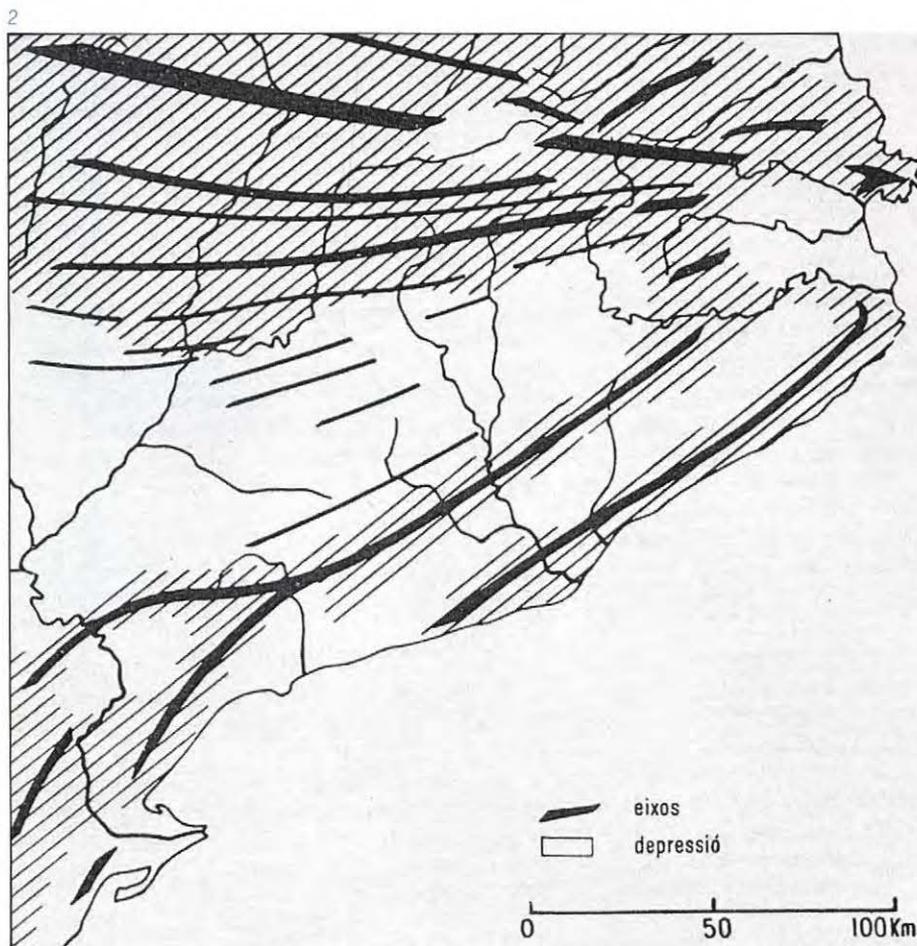
La construcción del ferrocarril es un característico reflejo del ímpetu con que la sociedad catalana inició la segunda mitad del siglo XIX. Precedido de éxitos notables en demografía y, más concretamente, en la lucha contra la mortalidad infantil y en el desarrollo económico con el auge del sector textil, heredero de la manufactura algodonera del siglo anterior, sostenido también por las acumulaciones de activo procedente de los excedentes agrícolas y del comercio con las colonias americanas, las compañías captaron el ahorro de la sociedad catalana a través de la institución de la Bolsa, de tal modo que en 1862 hasta el cincuenta por ciento del dinero de los corros fue a parar al papel ferroviario. Al origen, en 1834, del auge espectacular de la inversión en el sector "servicios", por la concesión del Barcelona-Mataró (1848), siguieron la fundación de otras tres compañías que iniciaron troncos hacia Granollers (1854), Sabadell (1855) y Martorell (1856).

La red ferroviaria en 1910 alcanzó los 1.500 kilómetros de longitud, y ésta permanecerá desde entonces sin evolución ni cambios hasta las grandes crisis de explotación de los años cincuenta y el cierre de líneas en los sesenta.

Retengamos solamente el índice de cobertura territorial, puesto que "se llegaba a través del ferrocarril a cubrir la relación entre todos los centros económicos en activo, hasta un total de treinta ciudades e incluso poblaciones con una menor entidad, y lo que fue más significativo, desde una perspectiva territorial, el transporte jerarquizaba las ciudades por su accesibilidad y estructuraba la dinámica económica local".

Aunque se habla generalmente del árbol ferroviario con centro en Barcelona, Reus es el nudo que polariza los pasos al sur y al nordeste de la península hacia el Ebro y Aragón por Caspe, el camino de Tortosa y Valencia, lo que nos da una idea del peso específico del momento particular de aquella ciudad, segunda en importancia de Cataluña. El mapa ferroviario resultante articula esas dos ciudades con Badalona, Mataró, Blanes, Figueras, Gerona, Sant Celoni, Granollers, Sabadell, Tarrasa, Martorell, Vilafranca, Vilanova, Igualada, Manresa, Vic, Vendrell, Olot, Puigcerdá, Tarragona, Lérida, Valls, Reus, Tortosa, Balaguer, San Feliu de Guixols, Palamós, Berga y un largo etcétera. Ello no solamente facilita la circulación de materias primas o el comercio, sino que potencia la movilidad de la fuerza del trabajo y capitales inversores.

Hay que recordar cómo los ejes ferroviarios hacia Vic y hacia Manresa



coinciden con los ejes del desarrollo industrial más precoz que se organiza por el influjo de Barcelona y su puerto, por las posibilidades de aprovechamiento energético de los ríos y, posteriormente, de las instalaciones con fuerza de vapor, y cómo mediante esa dinámica se urbanizan los referidos valles a través de la implantación de las "colonias" textiles hasta Berga por el Llobregat y hasta Ribas de Freser por el Ter, en un proceso interactivo elemental, pero con un efecto económico trascendente, que hoy, en cierto modo, vuelve a repetirse, aunque de forma parcial, en provecho de una estructura social madura y laboralmente rejuvenecida.

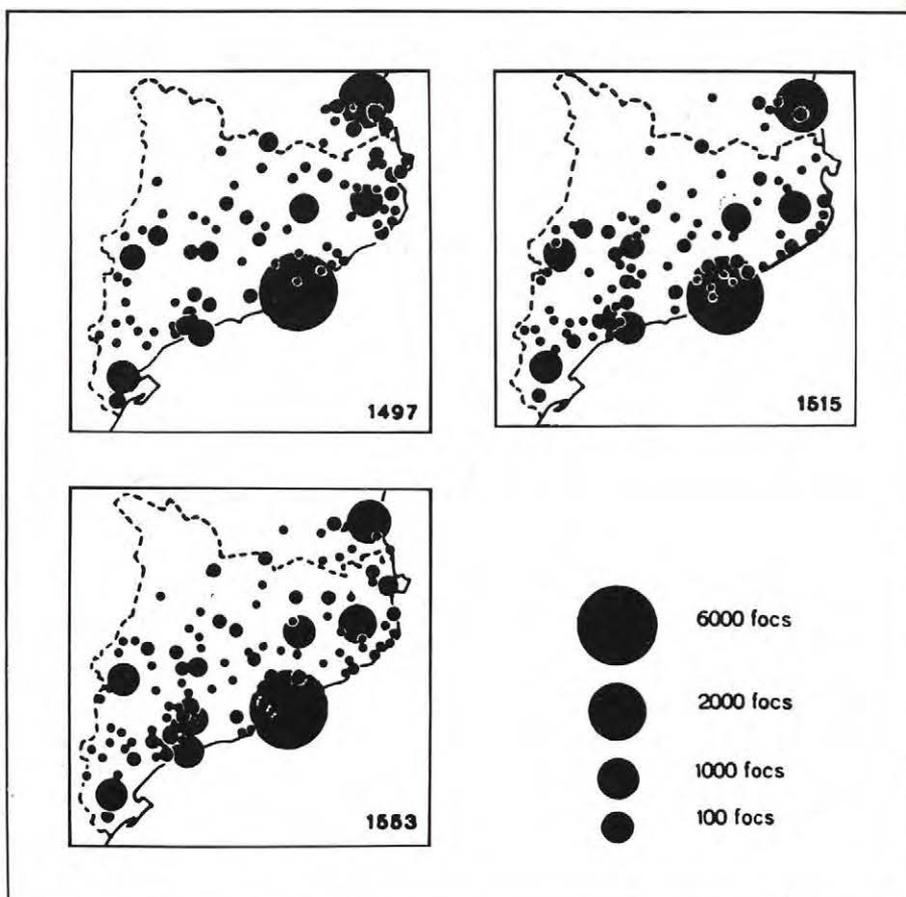
El momento de auge de la industria del corcho posibilitó la construcción de la doble línea de ferrocarril, desde Gerona a los puertos de Palamós por Palafrugell, y al de San Feliú de Guixols por Cassá y Llagostera, ciudades todas ellas que articularán el futuro desarrollo urbano de estas comarcas de una forma similar a la que se dará a lo largo del tendido Gerona-Olot por Anglés, Amer o el que hará posible el Gerona-Bañolas; y todo ello desde la llegada del ferrocarril Barcelona-Francia a Gerona en 1862, que reproduce parcialmente la estructura comarcal de transporte por carretera en una verdadera apuesta por la renovación.

También, el refuerzo de la estratégica posición de Lérida, donde la llegada del ferrocarril coincide con la transformación profunda de la economía por la construcción del canal de Urgel, a través de las líneas de Manresa-Cervera-Tárrega y Mollerusa, o a través de la línea de Reus por el paso de Montblanc, el otro gran punto de conexión entre los dos sistemas hidrográficos.

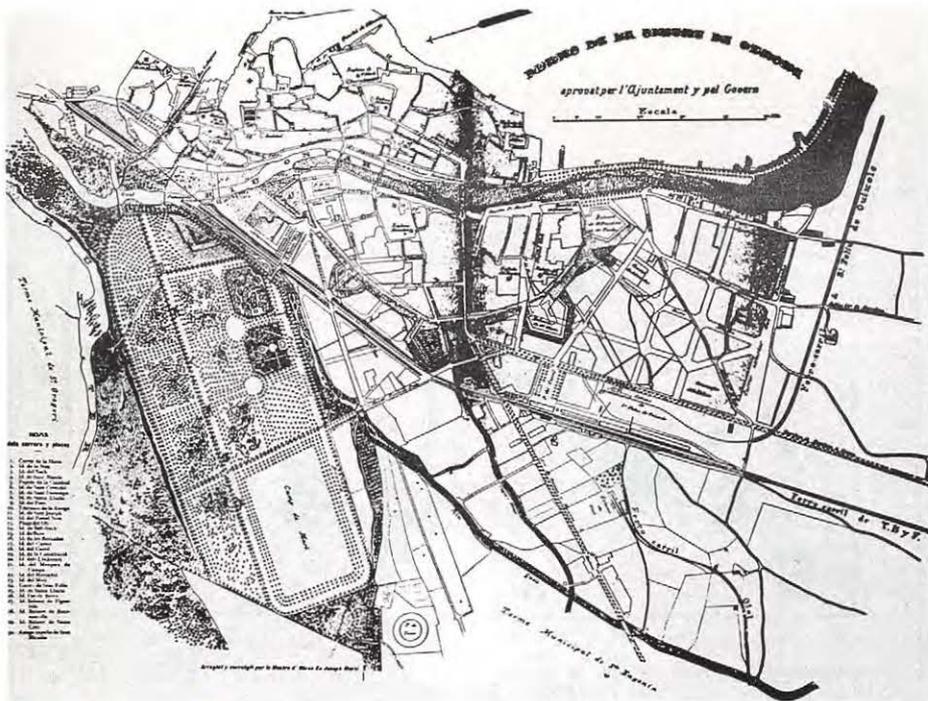
Se constata, pues, un claro vínculo de dinamismo urbano en relación a este modo de transporte, ya que la llegada del ferrocarril estimuló procesos de urbanización y reforma notables. La estación, nuevo polo de atracción económica, puerta de acceso a la ciudad "ilustrada", posibilita la aparición de trazas de nueva factura que se vislumbran en tanto que ejes representativos o simplemente por la posibilidad de satisfacer la demanda de nuevos terrenos para edificar, los que resultaban revalorizados a través de la relación ferrocarril-centro histórico.

Los casos de Vic, Lérida o Valls, son ejemplos elocuentes de este tipo de intervención urbanística, pero la lista en pequeñas ciudades se haría en verdad interminable.

También la segunda mitad del siglo XIX, es la época donde algunas de las poblaciones catalanas viven los mejores planes de ensanche, al igual que sus homónimas europeas, fruto de



1. Las dos cuencas hidrográficas.
2. La forma del territorio según Solé-Sarabís.
3. El sistema urbano de los siglos XV-XVI.
4. La red de ferrocarriles en el año 1915.



Plan de ensanche de Gerona.

Plan de ensanche de Vilanova i la Geltrú.



los aumentos de población, la capacidad diversificada de aplicar los nuevos recursos económicos, y la concreción material de las teorías higienistas del momento. Vilanova, Sabadell, Mataró o Badalona son modelos de sobra conocidos por la forma en que, además, se llevaron a la práctica y han trascendido hasta hoy.

Otras ciudades como Tortosa y Balaguer, con centros históricos muy importantes, diseñan sus planes de ensanche hasta la estación ferroviaria de forma particularmente bien resuelta, mientras que en sentido contrario, lo hace la ciudad de Olot destruida por el terremoto de 1780. Se reconstruye siguiendo una cuadrícula regular que, por el exiguo tamaño de las manzanas y calles no cubrirá las necesidades de espacio público de una ciudad moderna, y de forma desarticulada se abrirá, ya entrado el siglo XX, hacia las rondas y hacia los "firaless", dando la espalda al río, que será aprovechado por las instalaciones industriales.

En la medida en que las ciudades son pequeñas o el contexto político se acerca a la identidad de los que poseen la tierra, los ensanches se deforman, se desnaturalizan, "comprenden" mejor las contradicciones de la propia iniciativa hasta llegar a hacerse irreconocibles o, simplemente, aparecer en tanto simples alineaciones para la edificación. En ciudades como Gerona se aprueba un proyecto de alineaciones aptas para la parcelación, pero sin resolver la colisión con el sistema cerrado de la ciudad amurallada, ni tomar como referencia el eje urbanístico de la carretera a Barcelona o la presencia del Campo de Marte; y otras como Tarrasa o San Felú de Guixols no consolidan el modelo dibujado y acotado por el planeamiento de la época y sus ensanches posteriores serán acomodaticios y van a significar precedentes para su propio futuro.

Manresa apuesta por la apertura del eje urbano hacia la estación, y reconstruye el centro representativo de la nueva burguesía, pero no consigue el salto a la propuesta formal de acuerdo con sus necesidades, y, como consecuencia de ello, crece según el modelo suburbano "sin plan", al que la topografía difícil y los múltiples ferrocarriles que cruzan el perímetro urbano harán imposible la integración orgánica de las partes de la gran ciudad que paso a paso se consolida. O el caso de Reus, donde el espectacular crecimiento nunca ha estado concebido sino como suma de operaciones sectoriales encadenadas, mecanismo que trasciende en el tiempo y que hará imposible un planteamiento abierto a un territorio nada difícil, por lo cual, aun con ciertas

reservas, nos atrevemos a asegurar que la falta de una opción en el momento adecuado puede haber desactivado grandes posibilidades para esta ciudad.

Tarragona, por su parte, urbaniza la gran terraza entre la ciudad romana y el barrio marítimo del Serrallo a través del salón mirador del Mediterráneo, pero deja sin resolver las continuidades hacia Poniente, así como el refuerzo del nexo hacia el mar, que hoy sigue siendo la gran incógnita urbanística sin resolver, con el ferrocarril únicamente dirigido al servicio del puerto.

Sin perjuicio de que la enorme inversión del capital privado llevó a desatender otros sectores

la construcción de la línea de Reus a Zaragoza por Caspe, se produjo el desmantelamiento del control autóctono de los ferrocarriles, que fueron absorbidos por compañías con mayoría de capital foráneo. El saldo para la economía local fue de lo más desastroso y de consecuencias irreversibles para el futuro de los transportes colectivos, que, de una forma tan brillante, habían hecho su aparición.

A ello hay que añadir disfunciones como la del ancho de vía de seis pies, la creación de líneas métricas para explotaciones de segundo nivel, que necesitarán, para asegurar la rentabilidad, de costos de construcción

y la toma de decisiones coordinadas.

Las transformaciones sociales y económicas que se inician en la Europa de los años cincuenta y que propician para España el milagro de la década siguiente, se encuentran, en relación al territorio y su dinámica, con un sistema de transporte ineficaz por carretera y obsoleto y caduco en el antaño prometedor ferrocarril que no vivió proceso de modernización alguna.

Este enorme atraso acumulado en la mejora de las infraestructuras contribuyó, decisivamente, al rompimiento urbanístico de los años sesenta, ante la imposibilidad de que los centros típicos captaran la actividad económica y el poblamiento con los



Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Manresa. Abril 1980. Plano de clasificación y régimen jurídico del suelo.

económicos de más antigua tradición, es interesante contrastar las consecuencias económicas, así como las repercusiones internas a las que llevó tal dinámica, puesto que, en efecto, después del crack de la Bolsa de 1866 y el descalabro económico que para la compañía catalana supuso

mucho más modestos, o la especificidad de compañías de carácter suburbano para el transporte exclusivo de pasajeros en las cercanías de Barcelona.

En conjunto, hacían poco más que imposible la explotación racional de la red catalana, su planificación de futuro

servicios necesarios, manteniendo de esta forma una "tensión" territorial similar a la de épocas anteriores. Los procesos urbanos de los años sesenta y primeros de los setenta significan para las ciudades medias una transformación brutal de los entornos suburbanos ya consolidados, repitiendo

el modelo barcelonés a la escala comarcal, donde, además, se procede a la "lotización" del suelo rústico, dirigida a los agentes inmobiliarios y la autoconstrucción, sin contraprestación posible ni contractual de urbanización y servicios.

DESPUES DE LA LEY DEL SUELO

Un somero análisis al conjunto del planeamiento urbanístico nacido después de la reforma de la Ley del Suelo pone de manifiesto —introduzca el lector su excepción más querida— que las operaciones urbanísticas de alcance, que fueron de antaño asociadas a la implantación del ferrocarril o, incluso, a los ensanches burgueses del siglo XIX, habían desaparecido por completo de nuestros proyectos y aunque es cierto que hemos asistido a una revalorización del espacio público urbano, asociada al esfuerzo de los municipios por recuperar los déficit de los años precedentes, el planeamiento general municipal aprobado en Cataluña a partir de la Ley de 1975, que se centra en problemáticas más estructurales como la de la clasificación del suelo o las ordenanzas en suelo urbano, constituye la reacción, hasta cierto punto normal, a la filosofía del que le ha precedido.

Las Comisiones de Urbanismo, en el estrecho intervalo de tiempo en que este proceso —de 1980 a 1987— se ha producido, han tenido la oportunidad de introducir coherencia territorial a los planteamientos municipio a municipio, principalmente en los aspectos de infraestructuras, densidades y suelo no urbanizable. Por cifras de volumen, cerca de setecientos documentos urbanísticos de nueva planta están vigentes, cubriendo al noventa y ocho por ciento de la población. Sin embargo, prácticamente ninguno de los planes de centros importantes dirige sus esfuerzos a operaciones de renovación urbana, allá donde incluso se hacen más evidentes las situaciones de gangrena de los tejidos degradados. En nuestras ciudades medias, la brutal dinámica renovadora del patrimonio edificado, caso a caso por el mecanismo de la ordenanza hasta 1980, ha impedido la reflexión de los políticos y técnicos alrededor de la ciudad construida.

El planeamiento urbano, concebido generalmente desde ópticas de la conservación estricta-estéril, es, sobre todo, el resultado de una decisión política, ante la imposibilidad por parte de los especialistas de proponer y estimular alternativas más allá de lo trivial y, por qué no, ante el propio reconocimiento de un descrédito acumulado en la construcción de la ciudad a lo largo de varios decenios.

El nuevo planeamiento ha encorsetado los campos normativos, ha endosado las inversiones de carácter supramunicipal, ha fijado la contribución de la propiedad a la recuperación de los déficit urbanísticos. Hay que considerar que esas constantes son positivas en el contexto de un esfuerzo de planificación urbana, que no tiene precedente alguno en nuestro país, pero al mismo tiempo, la carencia general de atención a la ciudad construida, algo particularmente inadecuado si contrastamos la realidad de los centros urbanos de nuestras ciudades, abre el interrogante acerca de la falta de sintonía entre el planeamiento y su tiempo o, si se prefiere, presume la confirmación de la tibieza con que los documentos abordan la globalidad de las relaciones entre los focos de tensión urbana y los ejes de crecimiento y la posición frente a los nudos nunca resueltos, acerca de los cuales el proyecto debiera ser planteado siempre como una estrategia que preparara el conjunto de acontecimientos que precipiten de forma irreversible su transformación.

PERSPECTIVAS

En un futuro perfecto, la hipótesis inverosímil de una región-territorio homogénea y neutral, donde sea posible, aún más, acometer cualquier iniciativa en cualquier punto, tiende a veces a confundirse con la noción de equilibrio, si entendemos como tal un mensaje político de igualdad en las condiciones de vida, renta y oportunidades, tendentes a recomponer un mapa socioeconómico igualitario, que no coherente. Se debate en una contradicción profunda cuando las necesidades perentorias descuellan en los centros donde se acumula la población y, sin embargo, la resolución de aquellas necesidades contribuye de la peor forma a la tesis de la dispersión descentralizada de la actuación política.

Esta aparente confusión podría tener su alternativa en el refuerzo del papel de las ciudades medias que de nuevo apelan el protagonismo en la reconstrucción de un mapa urbano jerarquizado. El ambiente de competitividad entre iniciativas que, por encima de todo persiguen la inversión y el crecimiento "en bruto", podría responder a planes o estrategias a largo plazo, pero existen elementos de juicio que permiten anteponer a ellos un cierto estado de ansiedad en las ciudades catalanas del momento, y, por ello, creo que hay que evitar deslumbramientos en el análisis de la situación.

En primer lugar, la capacidad política de las ciudades para desarrollar un proyecto estable y coherente no

cuenta, al menos hasta ahora, con los instrumentos y las fórmulas de dirección y control deseables desde el urbanismo. Los planes plurimunicipales han demostrado ser una iniciativa contranatura en la mayoría de los casos planteados. Si bien es una realidad el general comportamiento de las ciudades, en tanto que centros comarcales que giran alrededor de una mejor dotación de servicios y equipamientos, que sancionan su papel en el ámbito natural de influencia, también es cierto que los pequeños municipios han dejado de jugar un papel de comparsa en el desarrollo local, y que las promociones de suelo para usos industriales, o los centros comerciales de nueva planta, que tienden a edificarse fuera de las ciudades, favorecen la dispersión y rompen la dinámica tradicional del urbanismo "de centro". Es entonces cuando las políticas conservadoras de la ciudad construida, a las que hemos hecho referencia, aparecen insostenibles a la luz de las nuevas tensiones que en el territorio provocan las nuevas fórmulas comerciales aparentemente atípicas, pero que por la forma en que son acogidas demuestran no ser tan exógenas a las apetencias de los colectivos urbanos. De nada sirve que fórmulas de compensación, negociadas con los nuevos mercaderes desde los cargos públicos, amortigüen mediante cargas "por licencia" el impacto de las modernas convenciones.

A falta de una contundente reacción de los poderes públicos para estimular una red de transporte eficaz, la mejora ostensible de la movilidad individual continúa siendo hoy el único activo insustituible que condiciona las localizaciones. Es, pues, difícil que, desde la coherencia de un plan en el marco de la Ley del Suelo, se den suficientes oportunidades a la captación de inversiones externas o de reconversión procedentes de la propia ciudad.

A las ciudades medias quizá les falte para sobrevivir aspirar, aunque sea sin calendario, a una condición: la de dejar de serlo.

Algunas de ellas, sin territorio ni demografía suficiente como Gerona, Figueras, Igualada o Manresa, deberán metropolitanizarse, adquirir un papel de liderazgo, algo más que moral, si quieren evitar que el entorno acabe ahogando cualquier opción de capitalidad medianamente ambiciosa.

Otras ciudades como Valls, Lérida, Vic o Reus, tendrán que resolver grandes problemas en sus centros históricos y, al mismo tiempo, saltar a una escala urbana distinta, donde sea posible superar barreras históricas de ríos y ferrocarriles que han laminado

posibilidades de crecimiento más armónico.

El cambio de escala deseable no constituye un patrón de comportamiento único, puesto que un mayor detalle en el conocimiento de los problemas particulares de cada caso siempre aleja la posibilidad de soluciones globalizadas.

No hemos abordado, como es obvio, ni las relaciones más complejas del urbanismo metropolitano, a pesar de la existencia de micrópolis con

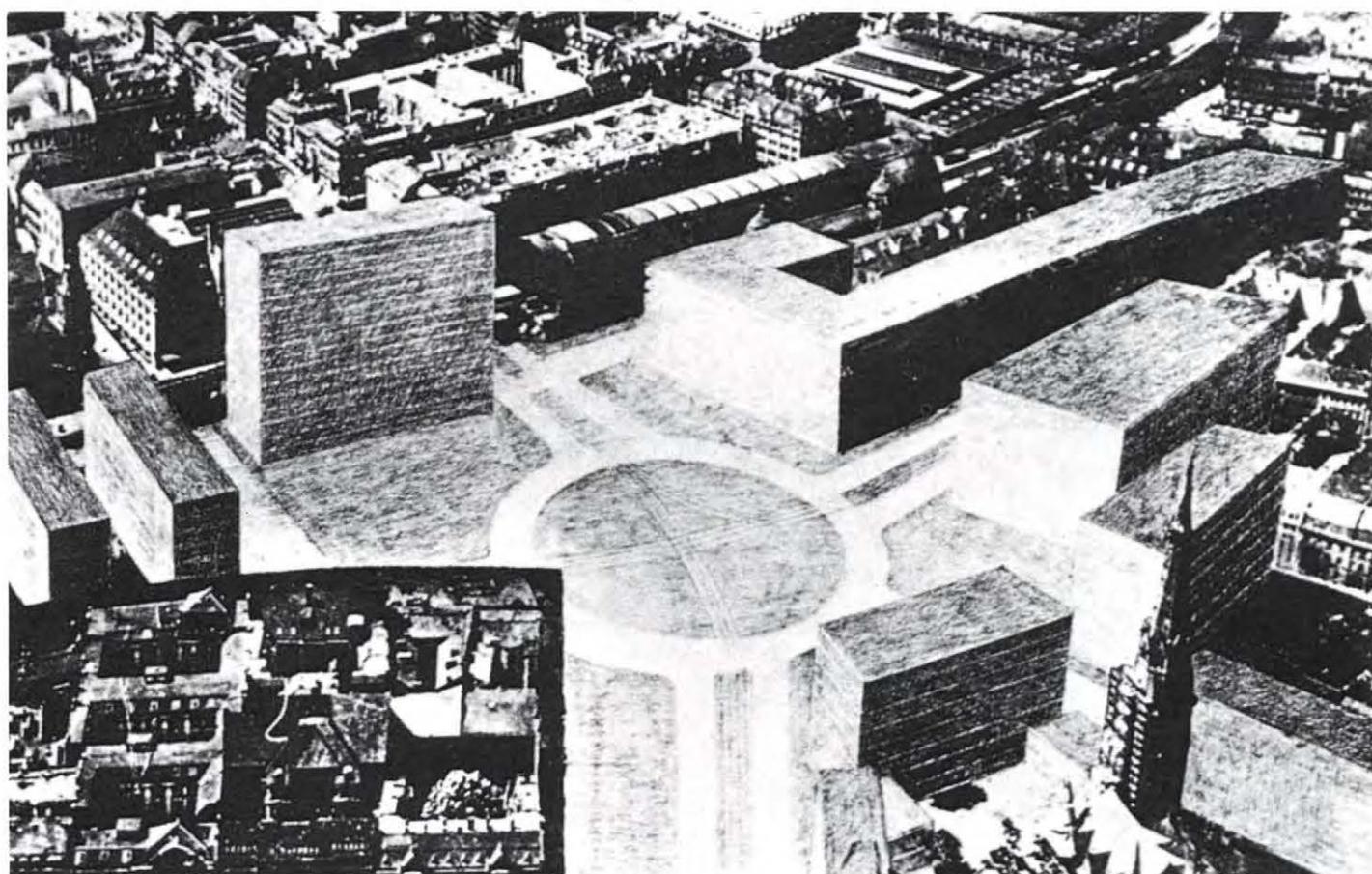
evoluciones singularmente conducidas, por la evidente distorsión del concepto de ciudad individual que la presencia del influjo barcelonés infiere en el conjunto de su área metropolitana, ni tampoco la concreción del trabajo abordado nos permite la posibilidad de extendernos en la temática de las fulgurantes ciudades turísticas.

En la transformación del presente de las ciudades medias catalanas, jugarán un papel fundamental los propios atributos, de la misma forma como,

antaño, incluso el carácter de las personas en el poder conformaron el tono específico de cada urbe. No en vano, hemos llamado burgués al movimiento que nos envuelve y nadie en momentos tan comprometidos puede desaprovechar las herencias de una historia tan reciente.

Ramón Roger i Casamada
Arquitecto

Proyecto de Mies Vander Rohe para la Alexander Platz.



MEDIUM-SIZE TOWNS IN CATALONIA

The trend of medium-size towns in Catalonia can be explained in keeping with certain historic landmarks, such as the construction of the railway network in the second half of the XIX century, the 1975 Land Act, and crisis town planning which has led to the revival of a bourgeois movement which again considers the town as the symbol of progress on a material and superfluous level.

The construction of the railway network, which in 1910 covered 1.500 kilometres, connected all the active economic centres, up to a total of thirty towns with development poles in Barcelona and Reus. Alongside this, there

was a drive which encouraged considerable development and reform processes (Gerona, Lérida, Tarragona, Manresa, etc.).

However, the lack of improvement in infrastructures, together with the social and economic transformation of the sixties, contributed towards breaking down the development concept of that decade. For this reason, medium-size towns underwent a brusque transformation of consolidated suburban surroundings.

After the 1975 Land Act, the municipal development approach in Catalonia was focussed on more structural issues, like land classification or ordinances; Town Planning

Committees have introduced territorial coherence, mainly concerning infrastructures, densities and land which cannot be developed.

However, the materialization of this philosophy has clashed with the instruments which towns have for carrying it out. The reason is, among other things, that the scope of activity which moves a town of considerable size greatly exceeds municipal and town planning frontiers, tackling underlying problems from crisis angles which are considered successfully overcome; this means that the former do not fulfill the function of stimulating the necessary transformation for urban renovation.