



Proyecto común :

ORGANIZACIÓN DE ÁREAS METROPOLITANAS E INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN

1

COORDINACIÓN:

MANCOMUNITAT DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

- **Municipalidad de Malvinas Argentinas (Argentina)**
- **Ministerio del Interior de la República Argentina**
- **Gobierno de la ciudad de Buenos Aires (Argentina)**
- **Ajuntament de Mollet del Vallès (España)**
- **Municipalidad de Bellavista (Perú)**
- **Universitat Politècnica de Catalunya (España)**
- **Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Rosario (Argentina)**

Sumario

- 1 **Editorial**
- 2 **Organización de las áreas metropolitanas instrumentos de gestión en América Latina.** Resumen del informe elaborado por el equipo técnico de la Municipalidad de Malvinas Argentinas, socio del proyecto.
- 4 **Cartografía y territorios metropolitanos.** Artículo elaborado por el arquitecto J.M. Carrera, jefe del servicio de información territorial y coordinación técnica de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- 6 **La base de datos del proyecto Barcelona.** Artículo del arquitecto Marcia Codinachs, profesor de la UPC, socio externo del proyecto.
- 8 **Reseña de publicaciones**
- 8 **Encuentros o eventos**

Editorial

Pasados tres meses del encuentro anual de los socios del proyecto, celebrado en Barcelona los pasados 26, 27 y 28 de marzo, es el momento de hacer balance de aquel encuentro, exponer el estado actual del proyecto y finalmente apuntar algunas de las cuestiones concretas que se pueden derivar del mismo.

Por lo que respecta al primer punto, la puesta en común de las inquietudes e intereses de los socios, así como el intercambio de experiencias junto a la definición de unos objetivos muy pragmáticos, permite concebir grandes esperanzas sobre los resultados del proyecto, fruto del debate y las aportaciones de los socios.

En relación al segundo tema, la base de datos que estamos elaborando, que sigue abierta a vuestras aportaciones y correcciones, contempla ciudades tanto de Europa como de América Latina y

empieza a aportar algunos datos que consideramos que pueden ser de interés, y confirman intuiciones o informaciones parciales en el sentido que no hay modelos únicos y que las organizaciones y los instrumentos de intervención en áreas metropolitanas son fruto, mayormente, de la concertación interadministrativa e impulsadas principalmente por las administraciones locales.

Las cuestiones que se abordan, como ya era conocido, son prácticamente todas ellas territorializables, es decir, son temas eminentemente físicos. Temas como la planificación territorial y urbanística, la vivienda, los espacios naturales o el espacio público, el transporte, la recogida y tratamiento de residuos, el ciclo del agua, etc.

Las organizaciones creadas para coordinar políticas en estos temas también

son diversas, i generalmente lideradas por la administración local, pueden tomar la forma de: consorcios interadministrativos, organismos específicos creados por ley, —estatal o provincial/autonómica—, formas societarias, mancomunidades, etc.

Su financiación también es variada: desde aportaciones del estado u otra administración superior, de las propias administraciones locales o generando ingresos propios en forma de tasas o impuestos.

La realidad socio-política y jurídica de cada ciudad, así como sus circunstancias o coyunturas, hace que la organización y sus instrumentos de intervención se adapten a cada realidad concreta. La comprensión, por parte de los actores políticos y técnicos locales, de la mejora de prestación de servicios y en consecuencia de calidad de vida que

representan estas fórmulas organizativas y de actuación, es lo que facilita su concreción.

Por último, toda la información que se va generando, básicamente la que nutre la base de datos, la iremos facilitando a los socios para someterla a debate, y que en el encuentro de Buenos Aires del próximo año la tengamos procesada y ordenada para poder extraer conclusiones y completar el proyecto.

En cuanto al contenido de este boletín hemos considerado interesante presentar un resumen del trabajo realizado por la municipalidad de Malvinas Argentinas sobre "La organización de las áreas metropolitanas e instrumentos de gestión en América Latina", que nos remite Norberto Iglesias, arquitecto, Director General de Planeamiento de esta municipalidad, por cuanto expone cual es el estado de la cuestión del tema y permite empezar a vislumbrar cuales son las necesidades de coordinación de políticas de los municipios metropolitanos en América Latina.

También publicamos un artículo de Josep M^a Carreras, arquitecto, jefe del Servicio de Información Territorial y



Coordinación técnica de la MMAMB, sobre cartografía y territorio metropolitano, en que se pone de manifiesto la importancia de disponer de una buena cartografía como instrumento para plantear políticas en el territorio metropolitano.

Un último artículo expone como se plantea la base de datos con la que

estamos elaborando el proyecto, redactado por Marcià Codinach, arquitecto y profesor de la UPC.

Seguimos en contacto.

Barcelona, 2 de julio del 2003

Organización de las áreas metropolitanas instrumentos de gestión en América latina

Desde comienzos de siglo XX las ciudades han sido escenario de una transformación que ha dado como resultado el crecimiento de su población y la expansión de lo urbano hasta la constitución, de hecho o formal e institucionalmente, de las denominadas áreas metropolitanas, hoy erigidas en complejas unidades de funcionamiento y gestión.

Este fenómeno en América Latina se presenta de diversas maneras, ya asumiendo las formas de aglomeraciones urbanas complejas, formadas por distintas unidades territoriales administrativas, o aglomeraciones que sobrepasan los límites administrativos de la ciudad, generando suburbios autónomos y conurbaciones fragmentadas, tanto institucional como administrativamente.

Como resultado de estas fragmentaciones se verifican repercusiones institucionales, políticas y económicas, crecimiento del número de gobiernos locales como producto de la expansión de la mancha urbana, apareciendo como problema genérico y replicado serias dificultades de coordinación de acciones, superposición de competencias y definición de modelos políticos institucionales, constituyéndose éstos como los problemas centrales a resolver para la implementación de las políticas públicas.

La visión comprehensiva de la ciudad metropolitana no forma parte aún del sentido común de las autoridades, ni de las instituciones públicas y privadas, ni del ciudadano común y en este sentido, el problema de la gestión de áreas metropolitanas no aparece

exclusivamente como de orden técnico o administrativo, sino también político y sociológico, debiéndose aceptar entonces que deberá trabajarse no sólo las conductas públicas o privadas, sino también considerar cómo se construirán las instancias de poder y de consenso.

En este marco el documento realizado por el equipo técnico de la Municipalidad de Malvinas Argentinas, presentado en la Primera reunión de trabajo del Proyecto, en Barcelona, los días 27 y 28 de marzo del 2003, en su condición de socio del proyecto URBAL, intenta describir los aspectos más relevantes de las aglomeraciones urbanas de Buenos Aires; México, Quito; Santiago de Chile y Lima, seleccionados por considerarlos representativos de la realidad de nuestro subcontinente, y reconociendo en el análisis de

la información los problemas comunes que implica la gestión, aportando así al cumplimiento de los objetivos del proyecto aprobado en el marco de la Red 7 URB-AL, "Organización de las áreas metropolitanas e instrumentos de gestión, a saber:

- Contribuir a la difusión de las soluciones organizativas adoptadas por las instituciones metropolitanas y conocer sus buenas prácticas de gestión, sobre todo en ámbitos diferentes de los estrictamente municipales o regionales.
- Conocer las organizaciones que intervienen en la gestión de las grandes aglomeraciones metropolitanas y los instrumentos operativos que utilizan.
- Conocer los éxitos, las buenas prácticas y los problemas comunes.

Del análisis realizado puede confrontarse que la ingeniería de la gestión de gobierno y ejecución de políticas es el eje central de la problemática que afecta la eficiencia de las acciones - tanto en las áreas metropolitanas formalmente constituídas como en aquellas existentes "de hecho" verificándose la complejidad de la coexistencia de jurisdicciones, deficiencia en el manejo y control de servicios públicos, ejecución de obra pública, agravado por una trama de poder no resuelta con la representatividad y consenso que la complejidad del gobierno de ese territorio requiere.

Algunas características particulares

Como breviarío de los datos incluidos en el documento que puede consultarse, realizamos una descripción de las áreas tomadas como casos de análisis, detallando el nivel de institucionalización y la magnitud del área comprometida, como forma de abordar una primera mirada de su complejidad.

1.- Buenos Aires

No se encuentra institucionalizada como Área Metropolitana a pesar de constituir una mancha urbana sin solución de continuidad de 3.880 Km², paralela al Río de La Plata, con 30 Km.

de profundidad, de 3.880 km² (Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 Municipios de la Provincia de Buenos Aires, donde conviven 12,5 millones de habitantes que se desplazan diariamente compartiendo una red de conectividad no planificada para esa realidad, servicios, infraestructura, transporte, recolección y disposición de residuos domiciliarios y patógenos.

Las jurisdicciones que comparten límites - Ciudad Autónoma y Provincia de Buenos Aires - carecen de figuras jurídicas que admitan la conformación del Área, sin una complicada construcción de ingeniería institucional, al coexistir además la jurisdicción nacional o federal, con exclusivas competencias sobre todos o casi todos los temas comunes.

2- Lima

El Área Metropolitana de Lima (AML) está conformada por la conurbación de las provincias de Lima y del Callao, pese a que los constituyentes la separaron en dos Áreas en el Artículo 196° de la Constitución de 1993.. Con una superficie de 600 km² (aprox.), Lima metropolitana tiene 7.5 millones de habitantes y enfrenta serios déficit y problemas urbano-ambientales, como la congestión vehicular, la precarización de la vivienda, la contaminación atmosférica, de aguas y suelos, la escasez de áreas verdes, etc.

Concurren al gobierno del Área el Gobierno Nacional, el Consejo Transitorio de Administración Regional Lima-Callao y las municipalidades provinciales y distritales correspondientes. Contando con regulaciones específicas intentan alcanzar una adecuada articulación

3.- Quito

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) se constituyó por la Ley de Régimen Metropolitano en diciembre de 1993 que le otorgó competencias nuevas para la total gestión del suelo, control ambiental, administración del transporte y promoción de la desconcentración administrativa y la participación ciudadana.

El DMQ es un conjunto territorial de

421.081 hectáreas y un total de población que alcanzaría a 2.050.000 habitantes, siendo responsabilidad del DMQ: la prestación de servicios públicos; agua, alcantarillado, aseo, rastro, transporte, vialidad, bomberos y emergencias; control exclusivo del uso de suelo; control del ambiente; gestión del transporte; conservación del patrimonio edificado y cultural; prevención de desastres; atención parcial en salud, educación.

4.- Santiago

La ciudad de Santiago, de 60 mil hectáreas construidas. No existe una estructura político-administrativa distinta o especial para las ciudades o zonas urbanas (metropolitanas, conurbaciones, etc.). Santiago no es una ciudad en términos políticos o administrativos: el Gran Santiago se extiende a través de tres provincias, está formado por 34 comunas, cada una de ellas con un municipio autónomo, en los cuales, a su vez, las instituciones del gobierno central intervienen directamente. Las competencias y responsabilidades de las diferentes autoridades no están establecidas de manera clara.

5.- México

La Megalópolis incluye 189 municipios que corresponden, respectivamente, 91 al Estado de México, 16 al Estado de Morelos, 29 al Estado de Puebla, 37 al estado de Tlaxcala y 16 al Estado de Hidalgo, además de las 16 delegaciones del Distrito Federal.

Se utiliza el concepto de ciudad-región para aludir a una formación de tipo megalopolitano y describir porciones del territorio, relativamente integradas entre sí y con la Ciudad Central, dentro de una amplia zona denominada corona regional de la ciudad, aún cuando no alcancen a articularse económicamente entre sí -como sucede en los países desarrollados- debido a insuficiencias estructurales de su economía y en particular, de su infraestructura.

Las transformaciones urbanas y la actualización cartográfica

La cartografía tiene la función de representar el territorio con el objeto de obtener información, de planificarlo, de gestionarlo y de redactar proyectos de infraestructuras y arquitectónicos. Disponer de cartografía adecuada es imprescindible para poder operar sobre el territorio con un mínimo de rigor técnico.

La cartografía va perdiendo su utilidad a medida que se desactualiza. El tiempo pasa, la realidad se transforma y cada vez mas nuestra cartografía, que se realizó en una fecha determinada, se corresponde menos con el territorio que debe reflejar. Por otro lado, los territorios metropolitanos se caracterizan por el dinamismo de sus transformaciones y eso conduce al hecho de que la cartografía en estos territorios se desactualice muy rápidamente.

La primera condición que ha de garantizar cualquier proyecto de cartografía metropolitana es que la producción y la actualización cartográfica responda a tiempos de realización corta. Sin embargo hay que entender que nunca existe una cartografía que esté totalmente actualizada porque durante el mismo proceso de realización se producen cambios en el territorio que no quedarán reflejados.

Por otro lado, en la medida que la cartografía es un producto caro, en muchas ocasiones hay que afrontar la realización de una cartografía metropolitana en varios años para poder repartir el coste entre distintas anualidades.

Productos cartográficos

La diversidad de productos cartográficos obliga a hacer algunas consideraciones respecto a su utilidad y limitación. En primer lugar podemos diferenciar dos grandes grupos de productos, las ortofotografías y los mapas topográficos en línea.

La ortofotografía de las zonas urbanas no permiten visualizar la totalidad de la información en planta, en la medida

que la perspectiva que se da al hacer la fotografía del vuelo deja una parte de las fachadas de los edificios vista y otras oculta.

Aún dándose esta limitación, permite obtener una densa información del territorio y realizar algunos tipos de planificación regional. Sobre todo tiene la ventaja de ser mucho más económico y fácil de actualizar que no los productos del segundo grupo cartográfico mencionado.

La cartografía topográfica en línea, en cambio, no tiene esta limitación, porque simboliza la realidad con correspondencia proporcional a la geometría y a las dimensiones de los diferentes objetos que se representan. Esto quiere decir que no hay objetos ocultos, los objetos se representan, en planta, en su totalidad.

El proceso de realización de la cartografía topográfica con relación a la ortofotografía es mucho más costoso porque en primer lugar se ha de discriminar las líneas a representar (restitución) y después se ha de hacer una inspección sobre el terreno (revisión de campo) que permita obtener aquella información que no se puede apreciar

en las fotografías de vuelo. Todo esto representa un incremento de tiempo y de costes de realización.

Hoy, aún, para hacer planificación a cualquier escala y para hacer proyectos de ingeniería y arquitectura hace falta una cartografía topográfica en línea. Sin esta, los proyectistas y planificadores trabajan a ciegas y los desajustes que se producen a la hora de ejecutar los proyectos repercuten negativamente en los costes finales y generan desorden territorial.

El coste de la cartografía topográfica es elevado, pero los sobrecostes de no tenerla son más importantes y la mayoría de veces irreversibles.

Con relación a todo esto es importante escoger bien el producto cartográfico que necesitamos, ajustando los gastos al mínimo, pero garantizando que la cartografía escogida responde plenamente a nuestros requerimientos funcionales.

A título orientativo, que siempre habría que ajustarlo a las características de cada territorio concreto, la relación entre productos cartográficos y sus utilidades es la siguiente:

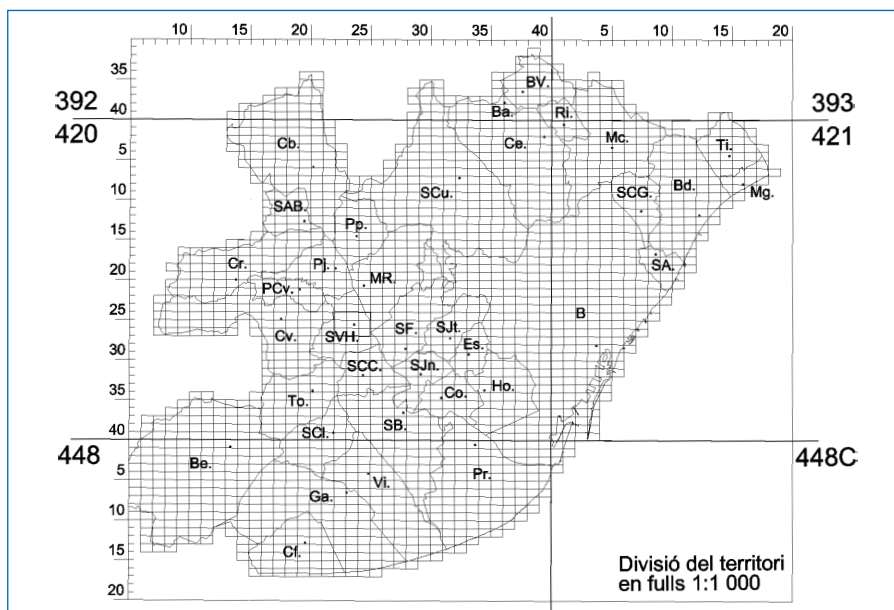
Tipo de producto	Escala	Utilidades
Ortofotografía	1:50 000	Planificación regional
"	1:25 000	Planificación regional y territorial
"	1:10 000	Planificación Territorial Planeamiento urbanístico rural
"	1:5000	Planeamiento urbanístico rural Catastro rural
Cartografía topográfica en línea	1:50 000	Planificación regional
"	1:25 000	Planificación regional y territorial
"	1:10 000	Planificación territorial Planeamiento urbanístico rural
"	1:5000	Planeamiento urbanístico rural Proyectos de infraestructuras Catastro rural
"	1:2000	Planeamiento urbanístico rural y urbano Proyectos de infraestructuras
"	1:1000	Planeamiento urbanístico urbano Proyectos de infraestructuras Catastro urbano Redes de servicios



Ejemplo de hoja del Mapa topográfico metropolitano de Barcelona de escala 1.1000+

Planeamiento urbanístico
en referencia al mapa 1:1000





Distribución de hojas del Mapa topográfico metropolitano de Barcelona de escala 1:1000

Durante los últimos 50 años se ha utilizado también muy a menudo la cartografía topográfica en línea de escala 1:500, pero hoy con la tecnología digital se pueden trabajar todos los temas de la gestión pública con cartografía 1:1000, cuatro veces más económica. En algunos temas puede ser interesante complementar la información del mapa 1:1000 con trabajos de taquimetría para ajustar mejor las coordenadas y la geometría de algunos elementos representados.

Cartografía continua o cartografiadas de escalas diferentes

Las fronteras entre la ciudad urbanizada y el espacio rural tan claramente delimitados en las poblaciones de principios de siglo XX, se desdibujan a medida que entran en un proceso de metropolización. El territorio rural se va llenando de usos que hasta entonces eran ajenos a la producción agrícola, ganadera o forestal. De esta forma, cuando nos planteamos cartografiar el territorio, ahora mucho más complejo,

nos damos cuenta que delimitar un ámbito de cartografía urbana y otro de cartografía rural se hace difícil y a menudo se llega a la conclusión de que lo mejor es hacer una sola cartografía continua de escala alta que sirva tanto para la urbana como para la rural.

Igualmente cuando este territorio semirural es muy extenso, puede ser aconsejable por motivos económicos, cartografiar a escalas diferentes aunque la frontera entre la zona urbana y la rural esté desdibujada. Esto representa que un territorio podría cartografiarse a escala 1:1000 en la ciudad consolidada y a 1:2000 o 1:5000 en la zona rural.

Coordinación administrativa y proyecto cartográfico único

A menudo, en un mismo territorio metropolitano, diferentes organismos públicos o privados hacen cartografía sin coordinación, de tal forma que se produce cartografía repetida, en algunas zonas, mientras falta cartografía en otras.

Es muy importante la coordinación de los diferentes proyectos cartográficos que puedan coincidir en un mismo territorio, pero aún es mejor que se llegue a garantizar un proyecto cartográfico único.

Un proyecto cartográfico único metropolitano de escala alta tiene dos ventajas fundamentales:

En primer lugar permite repartir los costes entre las diferentes organizaciones públicas que precisan cartografía.

En segundo lugar obliga a que todos los operadores utilicen la misma base de referencia cartográfica. Este hecho permite, a su vez, cruzar los datos que cada uno de estos operadores ha introducido en su sistema de información. Con ello se abre definitivamente el camino hacia la realización de un macro sistema de información geográfica del territorio metropolitano.

Barcelona, Junio de 2003

Josep Maria Carreras i Quilis
 Jefe del Servicio de Información
 Territorial y Coordinación Técnica
 carreras@amb.es

Nota:

Se entiende por planificación regional aquella que determina aspectos territoriales estratégicos como pueden ser las grandes infraestructuras o las grandes áreas de producción económica y las de protección al nivel del estado.

La planificación territorial se referirá a una escala más detallada al nivel de unidades geográficas como pueden ser los municipios de un valle o de una zona de montaña.

El planeamiento urbanístico es el que determina los usos y las condiciones de edificación de las diferentes zonas.

El catastro es la representación de las propiedades urbanas y rústicas.

La base de datos del proyecto Barcelona

El objetivo del Proyecto común es "contribuir a la difusión de las soluciones organizativas adoptadas por las instituciones metropolitanas, y conocer sus buenas prácticas de gestión, especialmente en ámbitos distintos a los estrictamente municipales o regionales."

Por un lado se pretenden mostrar las características esenciales de las áreas metropolitanas relativas a las entidades que las administran y por el otro, sus instrumentos concretos de intervención a través de varias experiencias en la gestión de las áreas metropolitanas. De

esta manera se pretende fortalecer la capacidad de gestión urbana de las administraciones municipales y la capacitación de instituciones y organizaciones no gubernamentales.

El Estudio de Desarrollo Urbano y Pro-

yectos de Arquitectura guiado por el profesor Marcià Codinachs de La Universidad Politécnica de Cataluña, esta colaborando en la tarea de recogida de información sobre las experiencias en América Latina y Europa y facilitar su manejo. La primera parte del trabajo ha sido la creación de un cuestionario con el objetivo de crear una base de datos y posibilitar la búsqueda transversal permitiendo así la comparación entre los datos. De esta manera, en el futuro se podrá obtener una experiencia amplia sobre el tema de interés en varias ciudades sin entrar en el análisis de todos los organismos y todos los instrumentos.

A partir del cuestionario se empieza la recogida de la información. Los coordinadores de esta fase son los prof. Codinachs de la UPC (para las ciudades europeas) y prof. Oscar Bragos de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Rosario (para las ciudades de América Latina). En el sentido técnico, los datos recogidos a través de la encuesta estarán incorporados en un sitio Internet en una base de datos, que será ampliable posibilitando la actualización con nuevos datos.

A los expertos competentes de las grandes áreas metropolitanas (funcionarios de los aparatos de gobierno de las áreas metropolitanas, los profesores universitarios) se les pide colaboración en el proyecto en el entorno de la recogida de la información rellenando el cuestionario-encuesta.

Concretamente, el cuestionario consiste en dos partes: organismos e instrumentos.

El apartado que trata de **organismos** de gestión del área metropolitana trata de definir los datos siguientes:

- **definición del ámbito territorial del área metropolitana**, con las características físicas del área metropolitana del territorio urbanizado en continuo, marcos físicos, límites, relación con los municipios del entorno, movilidad, concentración de puestos de trabajo, etc. datos de la estructura física de distritos o de la división administrativa;
- **entidades metropolitanas** con la definición de la(s) entidad(es), fórmulas de creación y leyes que las

regulan, forma de representación y de gobierno, formas de elección, divisiones de áreas o departamentos, datos estadísticos;

- **coordinación al nivel superior de gobierno** explicando prestaciones de los servicios centrales o regionales del gobierno, superposiciones de actuaciones de diferentes niveles administrativos sobre el mismo territorio, asociaciones con plenas competencias sobre la planificación y desarrollo territorial y también coordinación con nivel inferior;
- **competencias**, con la lista de competencias, mostrando la estructura de estas en la planificación;
- **financiación** donde se explican las fuentes de origen de la financiación: aportaciones del estado; fiscalidad propia; aportaciones municipales y también explica (en grandes porcentajes) el destino del gasto: inversión territorial, personal propio, gasto corriente, aportaciones a otras entidades...;
- **planificación metropolitana**, con los nombres de los planes, objetivos, contenidos, organismos de implementación;
- **modelos de participación ciudadana** especificando cual es el mecanismo de comunicación entre entidades y ciudadanos.

La segunda parte trata de **INSTRUMENTOS** de gestión del área metropolitana: el interés especial del cuestionario está en el conocimiento de los instrumentos que se utilizan para gestionar "**temas**" grandes (como por ejemplo vivienda, transporte público, residuos), **ecología** (sostenibilidad, espacios naturales, medioambiente), **redes** (residuos, agua potable, transporte público, tráfico), **generadores de las actividades** (turismo, promoción económica y desarrollo, grandes infraestructuras), **temas socio-urbanos** (rehabilitación, reconstrucción, participación ciudadana, viviendas, seguridad ciudadana, protección civil, género)

El cuestionario sobre esta parte consiste en preguntas siguientes:

- **tipo de instrumento** que se utiliza en las áreas de planificación y desarrollo

urbano, vivienda, transporte público, servicios regionales, residuos, espacios naturales, grandes proyectos y otras áreas;

- **sistema de organización de cada instrumento** explicando instituciones involucradas, coordinación con otros niveles superiores, coordinación con los departamentos de cada municipio;
- **definición del ámbito espacial y funcional de actuación de cada instrumento**: datos físicos, estadísticas, esquema de funcionamiento;
- **directrices y actuaciones concretas**: donde se definen las directrices generales de cada instrumento con ejemplos de actuaciones concretas;
- **sistemas de actuación**, distinguiendo entre la gestión directa y gestión indirecta;
- **fases de intervención** desglosando los mecanismos en las fases de planificación, programación, coordinación, gestión, ejecución;
- **funcionamiento técnico de cada instrumento** representándolo en la forma de algoritmo, y nombrando todos los elementos técnicos e infraestructurales necesarios para el funcionamiento del instrumento;
- **indicadores de actividad** que demuestran las posibilidades de seguimiento de la aplicación de cada instrumento, y donde se define si todos los indicadores tienen el mismo valor o existe jerarquía entre ellos;
- **sistemas de participación ciudadana** en funcionamiento de cada instrumento, explicando los mecanismos y nombrando los indicadores de la participación, y también precisando en que fase de aplicación de instrumento participan los ciudadanos;
- **financiación** - donde se explican las fuentes de recursos económicos, con los porcentajes de cada uno en el caso de haber más de un recurso.

Prof. Dr. Marcià Codinachs,
Universidad Politécnica de Cataluña,
Barcelona, España
marcia.codinachs@pa.upc.es

Habitatge protegit metropolità 1995-2003

(Vivienda protegida metropolitana)

El Instituto Metropolitano de Gestión del Suelo y del Patrimonio (IMPSOL) es un organismo de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona destinado a la construcción de viviendas de carácter protegido: es ésta una tarea a la que ha dedicado un gran esfuerzo la administración local dado el acuciante problema del elevado precio de la vivienda en Barcelona y su entorno. El libro que comentamos presenta las actuaciones del IMPSOL contempladas desde la arquitectura de sus edificios. Los han ejecutado casi 60 equipos de arquitectos, entre los mejores de Cataluña, y el resultado es un espléndido catálogo de la arquitectura pública de la vivienda. En él aparece una gran variedad de propuestas, junto con unos componentes de experimenta-

ción dentro de la sobriedad y eficacia que se desea para toda promoción pública. Se reflejan un total de 26 actuaciones ya realizadas, 17 en construcción y 33 con el proyecto aprobado y/o en curso de inicio de las obras: cada proyecto se describe mediante una ficha de características técnicas y una breve memoria, y se acompaña con los correspondientes planos y con ilustraciones fotográficas y/o imágenes virtuales.

Ficha

Textos en catalán, español, inglés y francés
290 páginas, formato 240 x 277 mm.
Barcelona, 2003
Editor y distribuidor: IMPSOL-Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
Precio: 18,90 euros



El territori metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució i perspectives

(El territorio metropolitano de Barcelona. Datos básicos, evolución y perspectivas)

He aquí un estudio completo e innovador de la región de Barcelona llevado a cabo por el Servicio de Estudios Territoriales del Área Metropolitana. La tres palabras que figuran en el subtítulo explicitan a la perfección su contenido: a partir de un gran número de datos convenientemente procesados, se descubre el estado y la evolución de una realidad metropolitana viva y siempre cambiante. Los resultados a veces son previsible, pero otras veces resultan sorprendentes. De este modo se pueden discernir ciertas tendencias y perspectivas y dibujar un escenario de futuro con suficientes garantías de acierto. Los datos se reflejan mediante tablas, cuadros y sinopsis, y se complementan con una detalladísima información cartográfica; los textos ayudan a situar y a

interpretar datos y gráficos. La obra, previa descripción de la metrópolis barcelonesa en el contexto catalán, español y europeo, y en el contexto de las aglomeraciones metropolitanas europeas, aborda aspectos tan importantes como el territorio, el urbanismo, la población, la vivienda, la actividad económica, el transporte y los servicios urbanos y ambientales. Toda la información recogida desemboca en un capítulo final de síntesis en el que se aportan elementos a considerar en la necesaria reorganización institucional metropolitana.

Ficha

Textos en catalán, español e inglés
176 páginas, formato 240 x 277 mm
Barcelona, 2003
Editor y distribuidor: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
Gratis para instituciones y entidades



Encuentros o eventos

3-4 julio 2003

VI Seminario internacional de Desarrollo Urbano. Buenos Aires, Argentina.
planteamientomalvinas@arnet.com.ar

26-27 septiembre 2003

Las infraestructuras rodoviarias y la ruptura del paisaje urbano. Porto, Portugal.
Ordem dos arquitectos do Porto.

