



Diez lecciones sobre el reciente planeamiento metropolitano europeo. Argumentos para la reflexión disciplinar y el diseño de instrumentos para la ordenación territorial

Pablo Elinbaum *

RESUMEN: Frente a un modelo territorial emergente, para el que no valen las formas definidas, los contenidos y los métodos del planeamiento tradicional, algunas áreas metropolitanas se convierten en verdaderos *clusters* de innovación en materia de desarrollo supra-local. ¿Qué podemos aprender de estas experiencias tan heterogéneas? El objetivo de este artículo radica en evidenciar las aportaciones instrumentales de la reciente experiencia del planeamiento metropolitano en Europa. Mediante el estudio comparado de tres casos, pretendemos definir la especificidad de los instrumentos de ordenación metropolitana en tres órdenes: el marco instrumental, el alcance de los planes y las estrategias para la gestión.

Clasificación JEL: O38; O57; R58.

Palabras clave: región-metropolitana; planeamiento supra-local; innovación instrumental.

Ten lessons on the recent European metropolitan planning. Arguments for reflecting on the practice and for designing spatial planning instruments

ABSTRACT: Facing an emerging territorial model for which definite forms, contents and methods of traditional planning are not valid, some metropolitan areas become innovative clusters in supra-local planning. What can we learn from these heterogeneous experiences? The objective of this article is to highlight the instrumental contributions of the recent metropolitan planning practice in Europe. Through a multiple-case study of three plans, we attempt to define the specificity of metropolitan planning tools in three orders: the instrumental framework, the scope of the plans, and the management strategies.

JEL Classification: O38; O57; R58.

Keywords: metropolitan-region; supra-local planning; technical innovation.

* Profesor asociado e investigador, Laboratorio Área de Urbanismo (LAU). Universitat Internacional de Catalunya (UIC). Edificio Alfa, 08017, Barcelona. Email: pabloelinbaum@riurb.com.

Recibido: 24 de marzo de 2013 / Aceptado: 31 de octubre de 2013.



1. Introducción

La evolución del concepto de «metrópolis» es aún impreciso. Realizados inicialmente en Norteamérica, los estudios del fenómeno metropolitano arrancan con un enfoque cuantitativo. En el volumen *World metropolitan áreas*, Davis (1959) realiza un primer esfuerzo de clasificación para determinar los índices objetivos que definen a las metrópolis como, por ejemplo, la población y el tamaño. Mientras que Blumenfeld (1967), además de los parámetros cuantitativos, incorpora la dimensión temporal, acuñando el concepto de *commuting*, que se convierten en el factor más claro y cuantificable de la condición metropolitana.

No obstante, el modelo europeo metropolitano es desde su inicio más complejo (Aquarone, 1961). En este caso, más que por los radios de influencia convencionales del *commuting* (100-150 km²), las relaciones metropolitanas están marcadas por las particularidades territoriales (la accidentada topografía, las seculares delimitaciones históricas, las reivindicaciones y coyunturas políticas, las identidades comarcales, regionales, autonómicas, etc.). Como sugieren diversos autores, en lugar de «metrópolis» conviene referirse al concepto de «ciudad-región» como expresión de una realidad articulada en un conjunto de áreas urbanas funcionalmente relacionadas, aunque espacialmente separadas (Esteban, 1991; Font, 2004). El término «ciudad-región», que se remonta a las reflexiones de Geddes y Howard, evoluciona de la mano de un grupo de urbanistas italianos durante la década de los sesenta como un intento pionero para sistematizar algunas dinámicas territoriales teniendo en cuenta la planificación (De Carlo, 1962).

A partir de estos preceptos, algunas metrópolis europeas desarrollan una amplia experiencia en materia de planificación y planeamiento plurimunicipal (Esteban, 2003). Iniciativas pioneras como el Plan regional de Nueva York (1927), se apoyan en el discurso teórico de Lewis Mumford o Thomas Adams y, en general, en el movimiento del *Regional Planning*. Asimismo, cabe mencionar los planes urbanísticos plurimunicipales y metropolitanos que se elaboran para varias capitales europeas a partir del final de la Segunda Guerra Mundial. Destacan los planes para Londres (1945), Glasgow (1946) (liderados ambos por Patrick Abercrombie), y para Copenhague (1948). Más adelante, el «esquema director» de la Región de París de 1965 (*Schema Directeur de Aménagement Urbain*) expresa cómo algunos Estados fuertes y centralizados, con una situación económica relativamente estable y predecible, desarrollan una serie de instrumentos de planificación de implementación amplia y sistemática.

En España, antecediendo incluso a la Ley del Suelo de 1956, se desarrolla el Plan General de Barcelona y su zona de influencia (1953), el primero con una clara vocación y referencia metropolitana en el país (Feria, 2011). Posteriormente, la Ley del Suelo de 1956, que contemplaba la posibilidad de planes de escala metropolitana bajo el nombre de Planes generales plurimunicipales de ordenación urbanística, permite la realización del Plan General de Ordenación del Área Metropolitana de Madrid (1964), la revisión del mencionado Plan del 53 —el Plan Director del área metropolitana de Barcelona (1966)— y el Plan General Metropolitano de Barcelona

(1976), que aún tiene vigencia normativa. Todos ellos son exponentes del denominado planeamiento físico asociado a la práctica del urbanismo en el sur de Europa.

En la actualidad, el concepto de ciudad-región evoluciona según la idea de «espacio de relaciones», donde el flujo de bienes, personas e información configura las denominadas Regiones Urbanas Funcionales [*Functional urban regions* (FUR)] (Berry, 1976; Hall, 2006)¹. Pese a que no hay un único paradigma que explique el concepto de «ciudad-región» o «región urbana», podemos considerarla en general como un dispositivo organizativo y un elemento capaz de destacar las dinámicas territoriales de las áreas urbanas (Newman y Hull, 2009; Healey, 2006).

Entre las recientes dinámicas territoriales que influyen en la ciudad-región, la «metropolización» —la combinación de los fenómenos de concentración y difusión—, es la más evidente y estudiada (Ascher, 1995; Indovina, 2007; Nel-lo y Muñoz, 2004; Boix, 2004, entre otros). El fenómeno de concentración remite a la creciente concurrencia espacial de la población, la producción, la riqueza y la innovación tecnológica. Mientras que «difusión» se refiere a la extensión de características urbanas a territorios cada vez más vastos, lejanos y discontinuos, desde los visiblemente urbanos, hasta los aparentemente rurales, que quedan involucrados en la dinámica metropolitana. A partir del proceso de metropolización, la aglomeración deja de ser un factor relevante para el desarrollo económico. Las tecnologías de telecomunicaciones y la movilidad ampliada permiten conseguir los mismos objetivos con la «dispersión» de las empresas en el territorio, que en cierta medida reducen los efectos negativos de la congestión (Indovina, 2007). No obstante, la dispersión como «política de empresa» no resulta necesariamente ventajosa para la colectividad. El desarrollo disperso exagera los efectos negativos de la baja densidad y los costes de la movilidad individual, entre otros factores. Así pues, durante los últimos años, la oposición entre uso y gestión del territorio prolifera en todos los países desarrollados.

Hoy, frente a estos problemas de partida, algunas áreas metropolitanas como las de Londres, Estocolmo, París, Berlín, Roma o Barcelona, entre otras tantas, se convierten en verdaderos *clusters* de innovación en la medida que asumen los grandes retos a los que se enfrenta la sociedad moderna en el inicio del siglo XXI. Nos referimos a la mejora del medio ambiente, el establecimiento de las condiciones para ubicarse en la red de ciudades que lideran la economía globalizada, la cohesión social y las estrategias para enfrentarse al declive demográfico, entre otros retos relevantes. Pero, ¿cuántas de estas lecciones son generalizables?

El objetivo general de este artículo radica en evidenciar las aportaciones instrumentales de la reciente experiencia del planeamiento metropolitano en Europa. En particular, pretendemos identificar y conceptualizar las variables más relevantes a

¹ Las FURs, primeramente definidas por Brian L. Berry (1976) en los años setenta, son retomadas recientemente por Peter Hall (2006) para su estudio Polynet. Las FURs tienen una concepción flexible y adecuada a los nuevos fenómenos urbanos, aunque su utilidad es predominantemente estadística. Existe una FUR siempre que se cumplan dos premisas básicas: la preexistencia de una relación entre al menos dos nodos (dos pueblos, por ejemplo) y que exista un intercambio de bienes, personas o información con una frecuencia continua (diaria).

tener en cuenta en una posible agenda para la ordenación metropolitana —en este caso el método es parte de los resultados—. Cabe aclarar que ésta no pretende ser una investigación aplicada, aunque está planteada como una investigación reflexiva (Schön, 1983). Como señala Donald Schön, mediante la investigación reflexiva es posible aumentar la capacidad de argumentación desde la acción profesional, en especial, para superar los encuadres tácitos de cada disciplina².

A partir de este objetivo, realizamos un análisis comparado de tres planes metropolitanos, seleccionados en base a cuatro condiciones tipológicas. En primer lugar, seleccionamos planes contemporáneos, redactados casi simultáneamente. En segundo lugar, intentamos garantizar una cierta diversidad geográfica y cultural dentro de Europa. Por este motivo seleccionamos un plan para un área metropolitana del norte de Europa, uno del centro y otro del sur. En tercer lugar, seleccionamos casos considerados en el ámbito académico como paradigmas de la práctica del planeamiento metropolitano (Hall, 1996; Healey y Williams, 1993; Davies, 1994, entre otros). Nos referimos al caso de las áreas metropolitanas que cuentan con una extensa tradición en planeamiento como, por ejemplo, la Región Isla de Francia, cuyo clásico *Schema Directour* se revisa desde la década de los sesenta. En cuarto lugar, nos basamos en tres de los «tipos ideales» de las tradiciones del planeamiento (CEC, 1997; Nadin y Stead, 2008; Farinós, 2006): la tradición de la regulación del uso del suelo, la aproximación económica-regional y la práctica del urbanismo³. Partiendo de estos criterios, los tres planes metropolitanos analizados son (tabla 1):

Tabla 1. Planes metropolitanos analizados

Área metropolitana	Plan	Aprobación
Londres	Spatial Development Strategy for Greater London (TLP).	2011
París	Schéma directeur Île-de-France 2030- (SDRIF).	2008
Barcelona	Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB).	2010

Fuente: Elaboración propia.

² Schön (1983) propone cuatro aproximaciones a la investigación reflexiva: 1) el análisis de marco, según el estudio de las vías por la que los profesionales formulan los problemas y los roles que ejercen; 2) la construcción de los repertorios, que tiene la función de acumular y describir los episodios y caminos útiles para la reflexión desde la acción; 3) los métodos y teorías abarcadoras, utilizadas para «reestructurar» y «validar» el encaje de la teoría con situaciones de carácter único, incierto e inestable, y 4) la reflexión desde la acción, destinada a superar las categorías fijas y estereotipadas de la práctica profesional. Véase Schön, 1983.

³ Como señala Nadin (2008), la palabra «tradición» se utiliza para enfatizar la manera en que las formas de planificación están profundamente arraigadas en las complejas condiciones históricas de cada lugar. La tradición de planificación basada predominantemente en el «uso del suelo» se corresponde bien con el marco legal administrativo británico caracterizado por la discrecionalidad en las regulaciones y la aproximación propositiva reducida. La segunda tradición, la «planificación económica-regional», es propia de los marcos legales de tipo napoleónico y con carácter denotadamente verticalista como se evidencia, por ejemplo, en Francia. Si bien no se excluyen las aproximaciones legalistas y napoleónicas, la tradición del urbanismo se distingue principalmente por el uso del proyecto y la atención a la morfología de las ciudades, tal como sucede en España e Italia.

Con miras a reforzar la argumentación sobre los aspectos específicamente instrumentales, en este artículo combinamos el análisis de fuentes primarias (documentación de los planes) y fuentes secundarias (informes técnicos, de divulgación y artículos científicos que conforman el marco teórico, etc.)⁴. Asimismo, consecuentemente con el objetivo del artículo, consideraremos como punto de partida del análisis de los casos tres variables principales: el marco instrumental, el alcance de los planes y las estrategias para la programación y la gestión. Asimismo, desarrollamos dos tipos de análisis. El primero se basa en un estudio individual de los casos para identificar la singularidad instrumental de cada plan; mientras que el segundo tipo de análisis se basa en el cruce de los casos para determinar las variables específicas del alcance del planeamiento metropolitano europeo.

Como ya mencionamos, los fenómenos de relación y dependencia territorial son progresivamente complejos. Partiendo de la realidad de cada territorio, los instrumentos de planeamiento metropolitano pueden tener un alcance y un enfoque muy diverso, veamos tres casos.

2. Tres planes metropolitanos europeos

2.1. El Plan de Londres. La cuestión económica

Pese a no contar con un plan nacional, la gestión metropolitana de Londres es siempre una política del Gobierno Central. A partir de 1965, durante casi veinte años, el Gran Londres se desarrolla mediante la gestión combinada del Consejo del Gran Londres (*Greater London Council*) y 32 municipios (*boroughs*), junto a la histórica Corporación Municipal de Londres (*City of London Corporation*). En 1983, a partir de las diferencias con el Gobierno Central, encabezado por Margareth Thatcher, se decide disolver el Consejo del Gran Londres, que queda bajo la gestión fragmentada de los 33 consejos municipales, con un área administrativa de 1.572 km². Tras varios intentos de gestión estratégica privada o mixta (*London Firsty, London Pride*), impulsada por los gobiernos conservadores que se sucedieron durante la década de los años noventa, el Nuevo Gobierno Laborista crea a principios de este siglo la Administración del Gran Londres (*Greater London Authority*) como un marco supra-local más eficiente para redactar la Estrategia de Desarrollo Territorial del Gran Londres (Plan de Londres).

En cuanto al enfoque del Plan de Londres, más que priorizar la competitividad (al margen de las políticas públicas, Londres es uno de los enclaves más centrales del mundo), se pretende que el crecimiento sea coherente con la mejora del medio ambiente. En particular, una de las principales estrategias es rehabilitar puntualmente las (escasas) zonas vacantes en la ciudad consolidada y mejorar los estándares de los servicios y equipamientos en los municipios periféricos al área central.

⁴ Entre estas últimas, han sido de gran utilidad las entrevistas realizadas por Leboeiro (2009) a distintos técnicos involucrados en la planificación de cuatro áreas metropolitanas europeas.

En cuanto al contenido, en el Plan de Londres se abordan temas sectoriales convencionales como el transporte, el medioambiente, el crecimiento residencial y las actividades terciarias. En contraste, el aspecto más novedoso radica en que también se pretenden coordinar diversos servicios públicos y otros comúnmente concesionados, como el suministro eléctrico, el abastecimiento de agua y gas, el tratamiento de aguas residuales y las telecomunicaciones. Así, se intenta alcanzar la mejora del medio ambiente a través de criterios de sostenibilidad, orientando las políticas municipales para la generación de energía y la gestión auto-sostenible de residuos.

El Plan de Londres es un documento claramente estratégico, sin embargo, en cuanto a sus determinaciones, aporta un claro componente cuantitativo e incluso cualitativo. En otras palabras, es un plan «flexible con algunas vinculaciones»⁵, consecuente con el carácter discrecional que distingue al planeamiento inglés⁶. La principal vinculación para los municipios es que redacten su propio plan urbanístico cumpliendo las orientaciones de la estrategia metropolitana. Por un lado, se fijan parámetros cuantitativos para el crecimiento y la expansión residencial —se indica el mínimo de viviendas y la ubicación de los sistemas de transporte—. Por otro lado, se establecen condiciones cualitativas, entre las que se incluyen orientaciones de diseño para la arquitectura y el espacio público, y reglas precisas para los tejidos urbanos. En particular, en el plan se propone una matriz de densidades y localizaciones residenciales a potenciar en función del nivel de accesibilidad y conectividad mediante el transporte público. Asimismo, se fijan umbrales de empleo como motor del reequilibrio territorial mediante la delimitación de «áreas para la promoción del crecimiento».

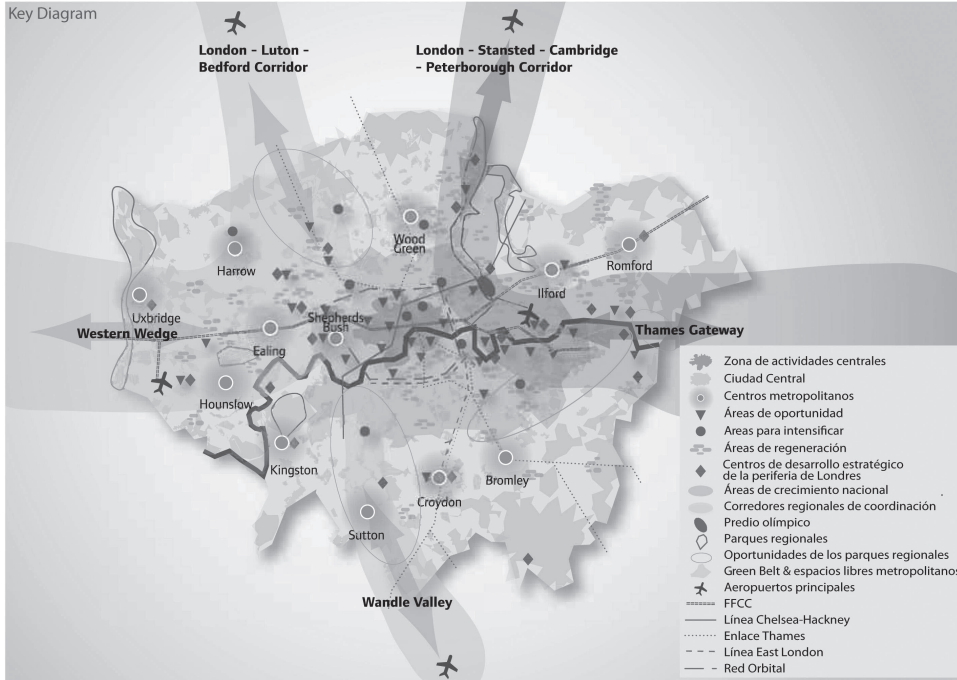
Pese a su carácter esquemático (condicionado por un marco jurídico que ampara en primer lugar la propiedad del suelo), en el Plan de Londres se presenta un modelo territorial concreto (*Key diagram*) en el que se expresa la vertebración metropolitana mediante dos elementos estructurales: las zonas de centralidad [*Central Activities Zones* (CAZ)] y las grandes propuestas de transporte colectivo. Como se evidencia en la figura 1, ambos componentes refuerzan el carácter centrípeto del modelo en el que se jerarquiza la *city*. En las CAZ concurren la mayor concentración de servicios financieros y empresariales a nivel mundial. Casi un tercio de todos los puestos de trabajo de Londres se distribuyen en las áreas de centralidad que, junto a Canary Wharf, experimentan la tasa de crecimiento más alta de Londres. Las CAZ son plataformas idóneas para promover planes y proyectos especiales como, por ejemplo, los predios de las Olimpiadas o la reurbanización del estuario del río Támesis (*The Thames Gateway*) (figura 2).

Si bien en el Plan de Londres se parte de una imagen unitaria expresa mediante el *key diagram*, no se cuenta con un programa concreto de actuaciones. En cambio, de

⁵ Kevin Reid, urbanista senior, Greater London Authority, entrevistado por Leboeiro, 2009.

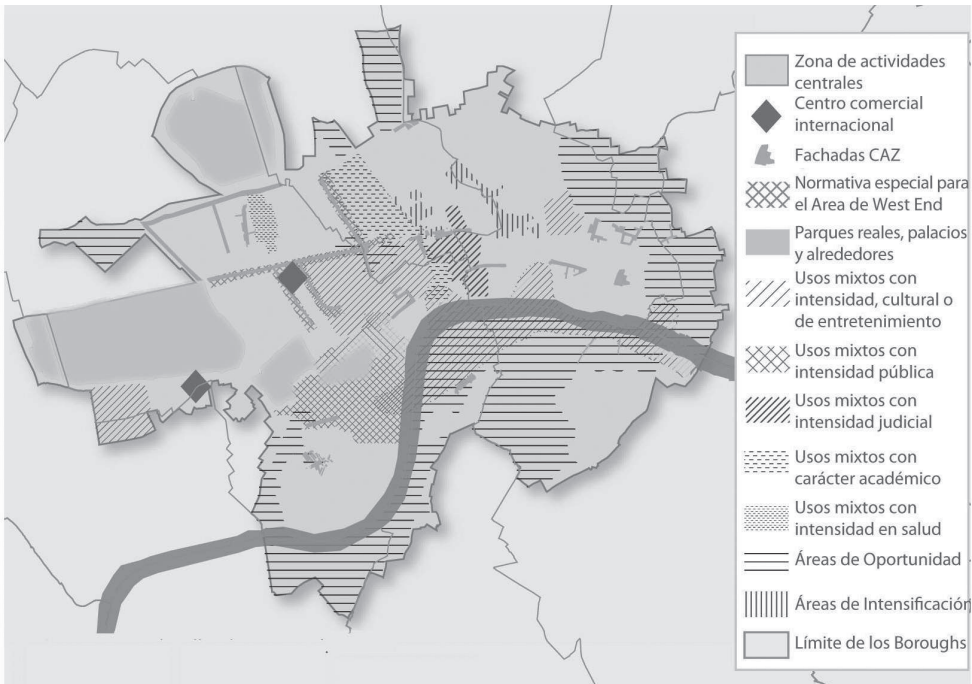
⁶ A diferencia del sistema de planeamiento del sur de Europa, en el que los planes son leyes, en el planeamiento inglés se deben respetar las indicaciones de los planes, a menos que se expongan argumentos suficientes para no hacerlo. Véase García-Bellido, 2001.

Figura 1. Modelo y estrategias territoriales (*Key diagram*)



Fuente: Plan de Londres, 2012.

Figura 2. Zonas de nuevas centralidades



Fuente: Plan de Londres, 2012.

cara a la gestión del plan, se constituyen organizaciones complementarias a la Administración del Gran Londres para supervisar cómo y dónde se invierte el presupuesto, especialmente en materia de transporte y urbanización. Mediante el Plan de Londres se pretende vincular y comprometer a todos los grupos e individuos que puedan influir en las estrategias y decisiones del plan, apoyando los objetivos prioritarios y garantizando la máxima rentabilidad en sus prestaciones.

Entre los actores protagonistas que se prevén en el Plan, por ejemplo, cabe mencionar a las diferentes agencias locales, las cámaras de comercio, los grupos inversores, los fideicomisos y diversas organizaciones no gubernamentales. Especialmente, se pretende involucrar a diversos grupos voluntarios y comunitarios —públicos y privados— para aumentar la autonomía financiera de Londres, simplificando los métodos de distribución de las subvenciones del gobierno central. Asimismo, se pretenden innovar las técnicas de financiación, como el impuesto sobre las zonas de desarrollo acelerado, permitiendo que los futuros ingresos fiscales se inviertan en infraestructuras locales y en la renovación urbana.

Además de la instancia de consulta, el proceso de aprobación del Plan comporta una particularidad, la instancia de audiencia pública (*examination in public*). La audiencia pública se realiza mediante una empresa estatal, pero independiente del gobierno. Su función radica en sintetizar las alegaciones individuales y, sobre todo, en garantizar la coherencia del plan metropolitano y el resto de planes locales y regionales. En cambio, en cuanto a la aprobación del plan, pese al carácter abierto del procedimiento, la decisión final corresponde al gobierno nacional.

Además de la influencia del Estado, como es sabido, el desarrollo urbano londinense se impulsa predominantemente a través del sector privado, siempre que no se contradigan los criterios del plan metropolitano. En cambio, el seguimiento del plan se realiza desde el Centro de Cálculos para el Desarrollo de Londres, que realiza un monitoreo en tiempo real para la planificación de las solicitudes, permisos y reformas. Desde el Centro de Cálculos se emite un informe anual para comunicar las tendencias emergentes, expresadas mediante indicadores pluri-sectoriales⁷, y argumentar las futuras actuaciones en la discusión con los municipios. A partir de los informes anuales, se prevé una revisión del plan cada dos años, que no supone la redacción de un nuevo documento sino sólo la modificación de los temas necesarios.

2.2. El SD de la Región Isla de Francia. La cuestión política

El planeamiento metropolitano del Gran París se inicia a mediados del siglo pasado. En 1965 el Estado desarrolla el primer Plan Director [*Schéma directeur* (SD)],

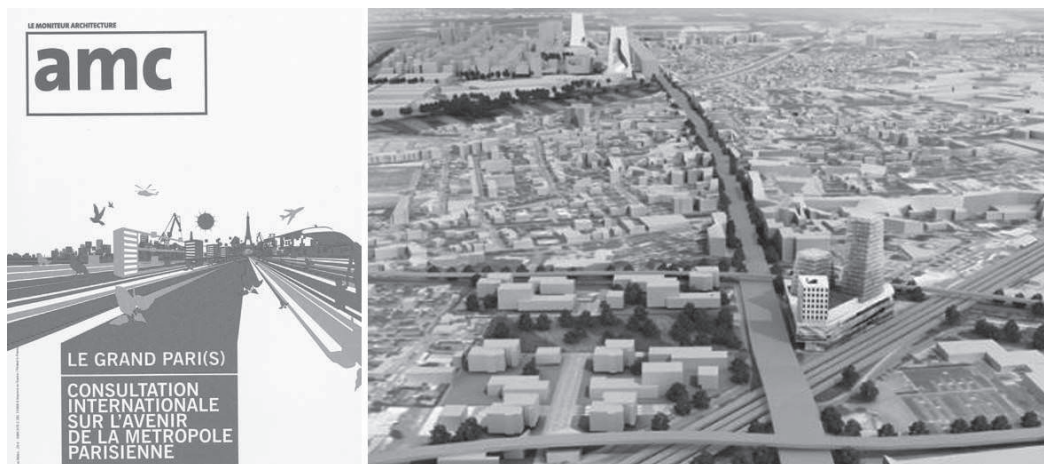
⁷ Entre los veinticinco indicadores que contiene el informe anual, por ejemplo, cabe mencionar la optimización de la densidad para la construcción de viviendas, la reducción de las desigualdades en las prestaciones sanitarias, el aumento del empleo en las periferias de Londres, la disminución de la dependencia del coche privado aumentando la distribución modal de los viajes, y el incremento de la oferta de viviendas nuevas (London Plan, 2011, p. 259).

que se revisa más o menos regularmente para adaptarlo a las necesidades cambiantes y para mantenerlo operativo. En 1995 esta responsabilidad se transfiere a la Región *Île-de-France* (de ahora en más Región Isla de Francia), aunque la potestad para solicitar, aprobar y revisar el plan aún recae en el Gobierno Nacional, mediante un decreto del Consejo de Estado. Evidentemente, en el territorio del Gran París la planificación metropolitana es uno de los escenarios de mayor conflicto institucional entre el Estado francés y el Consejo de la Regional Isla de Francia, que afecta a unos 1.300 municipios en un territorio de unos 12.000 km².

Para limitar y cuestionar el alcance del nuevo SD de la Región Isla de Francia, desde el Gobierno Nacional se crea en 2008 la Secretaría de Estado de Desarrollo de la Región Capital para difundir un «contraplan», titulado *Le Grand Pari(s)* y presentado personalmente por el ex-presidente Sarkozy (figura 3). Tanto desde el Estado como desde la administración regional hoy se reconocen competencias en materia de planificación de la Región de la Isla de Francia. Sin embargo, ambas visiones sobre el mismo territorio coinciden en los planteamientos generales (vivienda, empleo, transporte, calidad de vida, etc.), permitiendo que el plan avance desde el estado de aprobación transitoria al de aprobación definitiva (De Miguel y Ezquiaga, 2012).

Para la redacción del SD de la región Isla de Francia se considera el enfoque económico y el social como un proceso global. Así, se persiguen tres objetivos generales: reducir la dependencia energética apostando por el transporte público, reducir la segregación social y mantener el posicionamiento internacional en materia de desarrollo económico. El desarrollo de los objetivos generales demanda la acción conjunta de cuatro organismos. Dos comités de carácter político para la dirección y la toma de decisiones, y dos comités técnicos, uno para coordinar los servicios a nivel estatal y regional, y otro encargado de la ordenación del territorio y el urbanismo, el *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region Ile-de-France* (IAURIF), fundado en 1960.

Figura 3. Portada de la publicación de la consulta urbanística «Le Grand Pari(s)». Perspectiva de la propuesta de Christian de Portzamparc



Fuente: Drevon, 2009.

En cuanto al contenido del SD de la Región Isla de Francia, los temas abordados coinciden en buena medida con los del Plan de Londres. Éstos son el medioambiente, el transporte, el crecimiento residencial e industrial, y las infraestructuras básicas. En primer lugar, estos retos se sintetizan conceptualmente mediante el modelo de la ciudad compacta, densa y con espacios públicos de calidad, con los que se pretende promover la vivienda asequible y el empleo, garantizando la solidaridad social. En segundo lugar, a través del plan se pretende convertir a la Región Isla de Francia en la primera «eco-región» de Europa mediante el ahorro energético y el mantenimiento de la biodiversidad y los ecosistemas a escala regional. Por último, el tercer gran reto pasa por desarrollar un espacio dinámico para promover la metrópolis a nivel mundial, como espina dorsal de Europa Central y motor económico nacional.

Para alcanzar estos retos, el SD se implementa como un instrumento de carácter normativo y con políticas reguladoras precisas para los municipios. Complementa a los planes municipales vigentes y asume el carácter de plan general para los municipios que no cuenten con planeamiento. La normativa se centra en los aspectos medioambientales y se alinea con los postulados de la Estrategia Territorial Europea (ETE). Por ejemplo, se trata de incidir en el reequilibrio intermunicipal mediante la fijación de una densidad máxima de 50 viviendas/hectárea y orientaciones urbanísticas diferenciadas a nivel regional⁸.

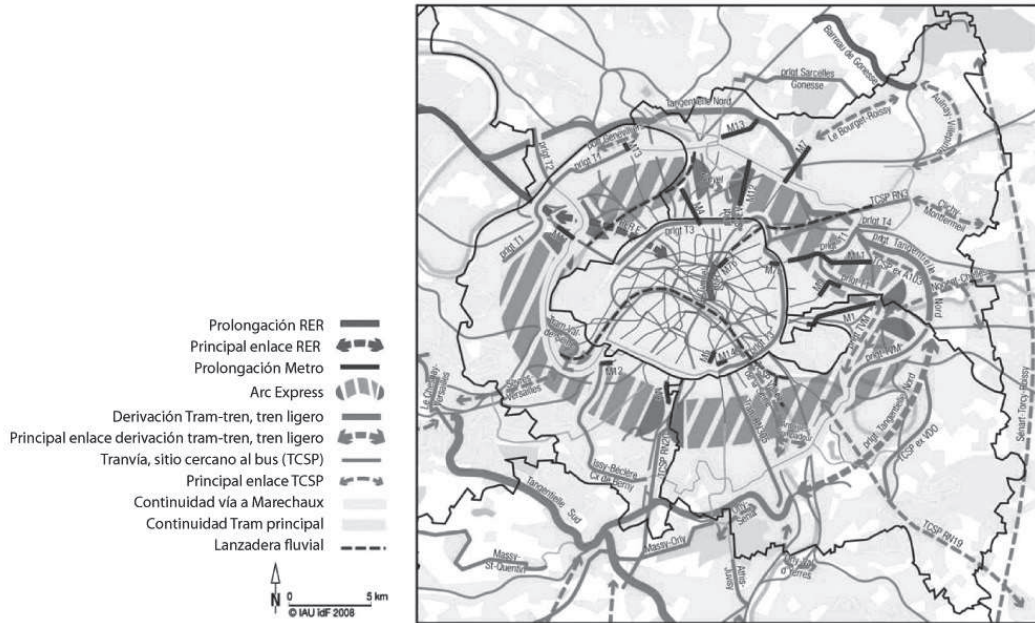
Consecuente con la voluntad de coordinación plurimunicipal, el modelo de ordenación regional que se propone en el SD de la Región Isla de Francia hereda el esquema radial de los tres planes directores anteriores, que refuerza claramente la centralidad de la ciudad capital. En el modelo del Plan no sólo se identifican las áreas de oportunidad, sino que además se las jerarquiza como áreas de intervención prioritaria, los denominados «territorios estratégicos estructurantes para el desarrollo regional». En cada una de las áreas de intervención prioritaria se prevé la ejecución de actuaciones estratégicas como, por ejemplo, el *Arc Express*, un bypass ferroviario que articula las redes de servicios de alta calidad del centro de París y sirve a las áreas periféricas susceptibles de acoger importantes desarrollos urbanos (figura 4).

En cuanto a la programación de las actuaciones, en el SD de la Región Isla de Francia se prevén fases incrementales que, más que un vínculo, son una estrategia para explicar las prioridades del plan. Con este fin se define una «geografía estratégica y prioritaria», basada en objetivos complementarios y en la identificación de las áreas en las que es especialmente necesario concentrar los recursos para garantizar la coherencia de las actuaciones que conforman el proyecto regional (figura 5).

El sector público es el principal responsable de la implementación de las actuaciones del SD. El gobierno regional cuenta con un gran abanico de instrumentos, algunos de mucho alcance, como la regulación del precio del suelo mediante la compra-venta y una ley de 1999 que exige la asociación intermunicipal para llevar

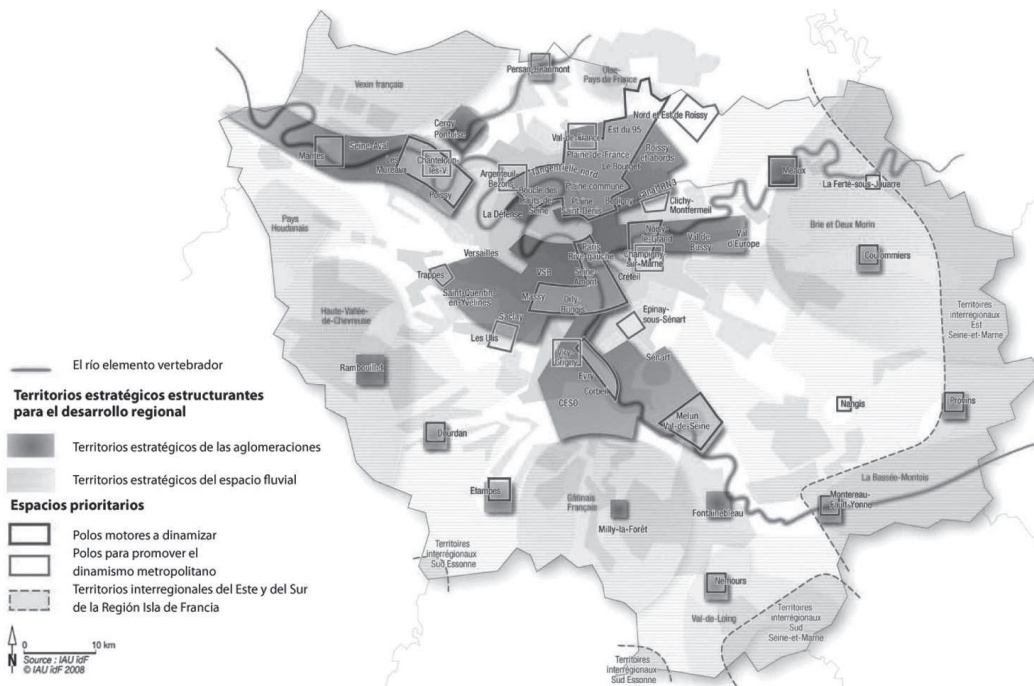
⁸ En el plan se distinguen «espacios urbanizados a optimizar», para reforzar la centralidad alrededor de las estaciones; «sectores de nueva urbanización», en los que se fija una densidad mínima bruta de 35 viviendas por hectárea; y «sectores de urbanización condicionada», sujetos a requisitos específicos por ámbito (SDRIF, 2008, p. 171).

Figura 4. Esquema de la red de transporte colectivo e intermodal



Fuente: SD de la Región Isla de Francia, 2008.

Figura 5. Localización de los proyectos estratégicos prioritarios



Fuente: SD de la Región Isla de Francia, 2008.

adelante ciertos proyectos de envergadura. Así pues, dentro del área metropolitana, coexisten diversas mancomunidades con competencia para desarrollar su propio planeamiento. La asociación plurimunicipal suele ser voluntaria, siempre que se alcance el «peso urbano» suficiente como para llevar adelante los objetivos comunes y las determinaciones del SD.

Al ser un plan con carácter vinculante, la revisión del SD de la Región Isla de Francia se prevé cada diez años. No obstante, de cara al monitoreo, el plan cuenta con diferentes observatorios, en particular, para analizar la evolución detallada del planeamiento de los municipios. Lo más significativo de este modelo de subsidiariedad es la voluntad de hacer transparentes y divulgar las tendencias de la urbanización a nivel metropolitano, descubriendo los intereses de los municipios fragmentados en un marco coyuntural más amplio.

Antes de redactar el SD, entre junio y julio de 2006, se realiza una encuesta en la que se exponen los escenarios alternativos para el desarrollo de la región. Además se realizan instancias de discusión o «mesas», generales o temáticas, guiadas por especialistas encargados del *briefing*. Tras la encuesta inicial, a principios de 2007, la redacción del plan se «frena» para que los responsables del Ministerio de Medio Ambiente y otros organismos nacionales expongan sus opiniones. Posteriormente, se publican los avances del plan en la web oficial y se responden las solicitudes de modificación. Gradualmente se pasa de las mil alegaciones de la primera versión del plan a las cuatrocientas de la versión definitiva, cuyas respuestas se anexan al documento del plan. Sobre la base de las diferentes consultas, en junio de 2008, los miembros del Consejo Regional aprueban el plan por unanimidad.

2.3. El PTM de Barcelona. La cuestión física

Como mencionamos en la introducción, durante más de medio siglo, Barcelona y su área de influencia son un campo de experimentación excepcional en materia de planeamiento supramunicipal⁹. En 1983, tras la restauración de la democracia, el nuevo gobierno autonómico catalán (Generalitat) implementa una ley de política territorial cuyo desarrollo es prácticamente nulo durante casi veinte años. Sin embargo, en 2003, con la entrada de una coalición de izquierdas en el gobierno, se produce la reafirmación de la confianza en el planeamiento regional. La creación del Programa de Planeamiento Territorial en 2004 supone un giro político y disciplinar como expresión operativa para abordar el planeamiento territorial pendiente, que culmina con la aprobación en 2010 del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTM de Barcelona).

En el área metropolitana de Barcelona concurre un complejo entramado institucional. Actualmente existen tres entidades creadas por ley, la *Mancomunitat de*

⁹ Durante los años de la dictadura franquista se suceden diversos intentos, en buena parte fallidos, para ordenar este territorio, como el llamado Plan Comarcal de 1953, el intento de Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona de 1966 y el Plan General Metropolitano de 1976, que anticipa la tendencia «municipalista» del planeamiento catalán de los años ochenta y noventa.

Municipis de Barcelona, de creación voluntaria; una entidad creada para abordar los temas de movilidad, sólo sobre la franja costera; y otra más amplia para tratar temas como la gestión de los residuos, el agua y el saneamiento, que incluye a todos los municipios de la mancomunidad. Pese a la complejidad administrativa, la superposición de las tres entidades le confiere permanencia y capacidad política al área metropolitana. Además, mediante esta coyuntura institucional, se logra que el Estado nacional financie a los municipios proporcionalmente según la población del conjunto del área metropolitana¹⁰.

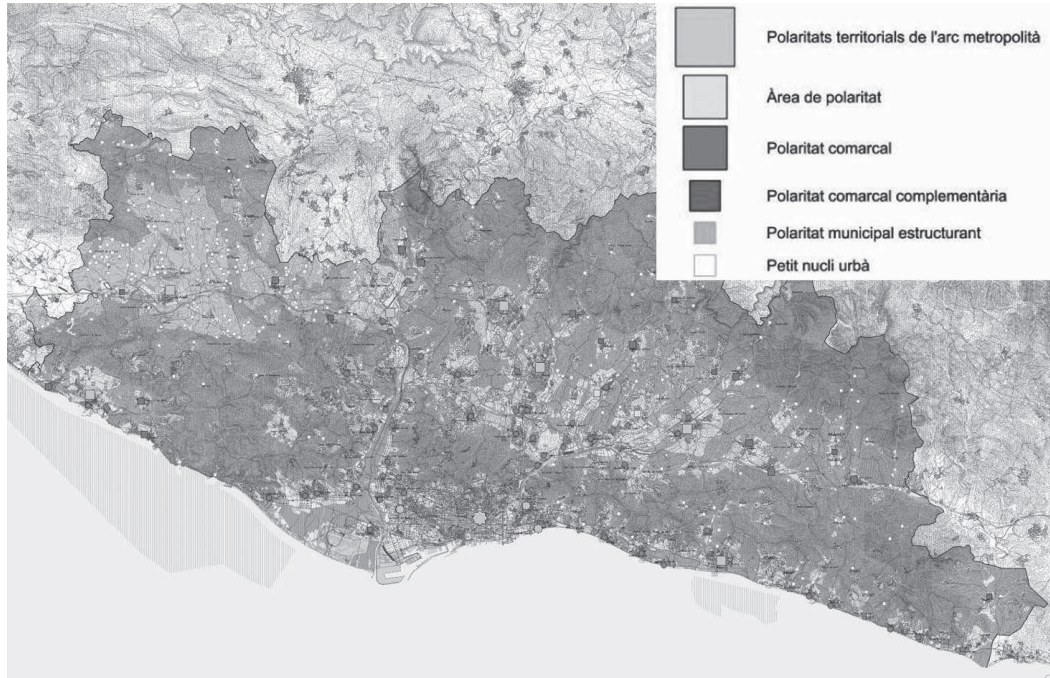
A diferencia del enfoque estratégico de los dos planes analizados, los redactores del PTM de Barcelona priorizan el análisis de la forma física del territorio como guía para las actuaciones y políticas de desarrollo. Así, el plan metropolitano se considera como un «ejercicio de realismo» para delimitar razonablemente su alcance operativo, rebajando unas expectativas que podrían conducir al fracaso (Esteban, 2012). El discurso proyectual del PTM de Barcelona ciñe su contenido a tres sistemas territoriales básicos (espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras) para evitar la tendencia omnicompreensiva del planeamiento general. En particular se abordan tres retos específicos: la protección de los espacios libres, la vertebración urbana y nodal, y la implantación de las grandes infraestructuras de la movilidad. Cada reto cuenta con estrategias concretas y sintetizadas en un plano que expresa la «vertebración territorial» (figura 6).

Partiendo del estudio de los tres sistemas básicos y tras considerar cinco alternativas para la ordenación global de la región¹¹, en el PTM de Barcelona se opta por un modelo territorial nodal (figura 7). Este modelo se argumenta en el origen polinuclear y policéntrico de la región metropolitana y en el proceso de evaluación ambiental (Carreras, 2012). El modelo nodal permite desarrollar ciudades densas y compactas, eficientemente conectadas, pero con la necesaria distancia entre ellas para permitir la preservación de los espacios abiertos y corredores naturales. Asimismo, además de los sistemas urbanos, el modelo nodal permite identificar aquellos núcleos con un suficiente peso urbano (sobrada capacidad de equipamientos, servicios, dotaciones

¹⁰ «La Corporación Metropolitana de Barcelona ha conseguido ser considerada por el Estado español como un municipio y por tanto ha aumentado el ingreso de recursos per cápita [...] La parte meritoria radica en que los municipios de la mancomunidad acuerdan cofinanciar sus propias actuaciones urbanísticas, que involucran operaciones de vivienda, infraestructuras, espacios públicos, etc.». Juli Esteban, entrevista personal, julio de 2009.

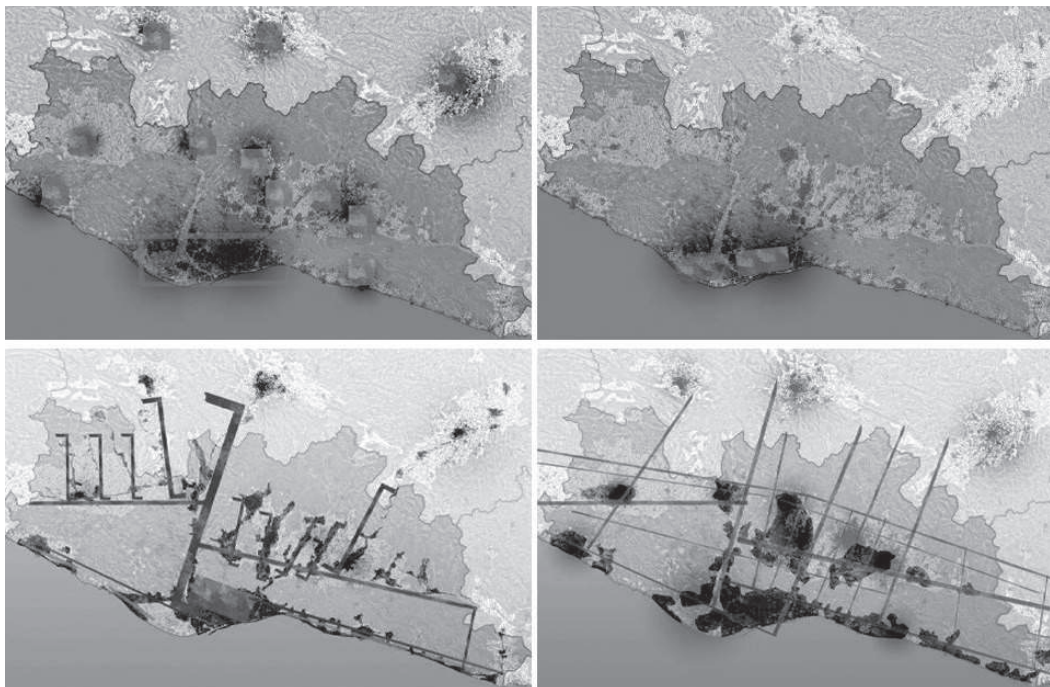
¹¹ Mediante el análisis de alternativas de desarrollo territorial se valoran las posibilidades de aplicación de cada una de ellas a la realidad de la región metropolitana de Barcelona y, sobre todo, las ventajas e inconvenientes que conllevarían a la población, a las actividades y al medio natural. Se consideran cinco alternativas: 1) la «central», que se basa en la extensión de la ciudad central existente ocupando las zonas de contigüidad y reforzando su centralidad respecto al territorio que la rodea; 2) la «paralela», basada en la creación de una gran área urbana paralela a la actual conurbación barcelonesa que, partiendo de los actuales núcleos de Sabadell y Terrassa, ocuparía los espacios aún libres; 3) la alternativa «ortogonal», que basa su estructura no tanto en el sistema de asentamientos como en el de la movilidad; 4) la «digital», en la que se extendería el desarrollo urbano más allá de la concentración en una o unas áreas urbanas principales, considerando especialmente los principales cursos fluviales, y 5) la «nodal», en la que se aprovechan las polaridades existentes (o se crean nuevas) para localizar los futuros crecimientos, de manera que el sistema de asentamientos quede encadenado (PTMB, 2010, p. 124).

Figura 6. Sistema urbano. Estructura nodal del territori



Fuente: PTM de Barcelona, 2010.

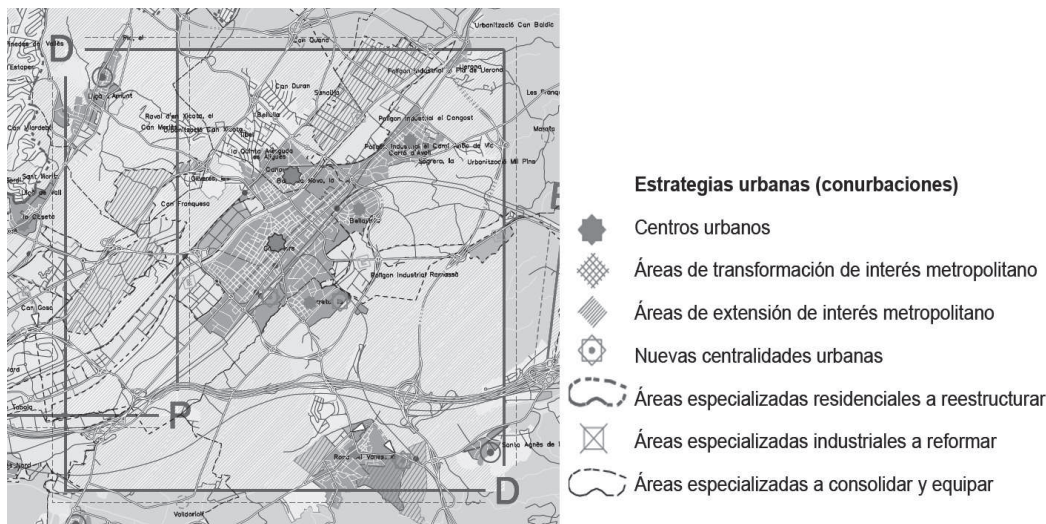
Figura 7. Modelos alternativos de vertebración territorial



Fuente: PTM de Barcelona, 2010.

Investigaciones Regionales, 28 (2014) – Páginas 57 a 78

Figura 8. Propuesta de estrategias urbanas para el ámbito de la Riera de Caldes



Fuente: PTM de Barcelona, 2010.

productivas, etc.) como para concentrar los nuevos crecimientos y dar un salto de escala a nivel regional, como se evidencia, por ejemplo, en la propuesta de ordenación del entorno urbano de la Riera de Caldes (figura 8).

En cuanto a la programación de las actuaciones, en el PTM de Barcelona el acento no está puesto en las etapas de inversión, sino en la lógica espacial del desarrollo. Se pretende así facilitar una programación racional y eficiente de las actuaciones en el territorio, que permita considerar los recursos disponibles de cada ejercicio presupuestario. Para este fin, se prevé un observatorio de las dinámicas territoriales para ajustar o replantear el modelo territorial mediante la revisión del plan a mediano plazo (Baulies, 2010).

Además, la eficiencia del PTM de Barcelona también se apoya en su sucinto contenido para acelerar al máximo el proceso de tramitación y aprobación. Con este fin se constituye una comisión para garantizar el seguimiento y la participación durante la redacción del plan (*Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana*), de composición paritaria entre la Generalitat y las administraciones locales del ámbito metropolitano. En este contexto, la Comisión implementa la «Ponencia Técnica» para extender la participación a las coaliciones municipales¹², aumentando la operatividad del procedimiento de elaboración-participación-aprobación. Además, se implementa la doble etapa de ante-proyecto y proyecto, antes de proceder a la aprobación inicial del plan, que permite reiterar la consulta sobre el contenido del plan a cada departamento de la Generalitat y a cada ayuntamiento, ampliando las instancias de participación para las entidades y el conjunto de la ciudadanía.

¹² Nos referimos a la *Federació de Municipis de Catalunya*, con gobiernos de izquierdas, y a la *Associació Catalana de Municipis* con gobiernos de centro-derecha (Esteban, 2012).

Como ya mencionamos, tras la aprobación del plan, la gestión del PTM de Barcelona se enfrenta a la superposición de múltiples organismos a nivel local y regional. Frente a ésta la «liviandad administrativa» del nivel intermedio, los responsables del plan pretenden reforzar y ampliar su carácter estratégico para que pueda ser impulsado por los organismos idóneos, intermedios, mixtos o *ex novo*¹³. Entre el amplio abanico de agentes territoriales cabe destacar el rol de las denominadas «empresas públicas» que son organismos estatales pero independientes del gobierno. Un caso paradigmático es el Instituto Catalán del Suelo (INCASOL) que tiene competencias para comprar tierras y desarrollar áreas residenciales, recurriendo al amplio abanico de instrumentos de ejecución urbanística (planes parciales, planes especiales, planes directores, etc.).

3. Variables fundamentales para el análisis de los instrumentos de ordenación metropolitana

El análisis individual de los planes metropolitanos confirma la importancia de la flexibilidad instrumental para su adaptación a situaciones particulares. Sin embargo, también permite generalizar sus aportaciones con miras a definir la especificidad de su alcance y contenido. A continuación proponemos una síntesis de las principales variables instrumentales resultante del análisis de los cuatro planes. En concreto, obtuvimos diez variables resultantes dependientes y veintiuna independientes, expresadas mediante una matriz «por contraste» (tabla 2), según la metodología de Miles y Huberman (1994). Debemos aclarar que esta síntesis no agota el alcance de los planes metropolitanos, sino que se inscribe a un momento y a unas tradiciones de planeamiento determinadas.

En base a la síntesis de los resultados (tabla 2) y consecuente con las tradiciones de planeamiento que define Nadin (2008) verificamos que la singularidad del Plan de Londres radica en la flexibilidad para su implementación —de hecho no hay un programa, sino una lista de prioridades— y en la dependencia de los actores privados para gestionar el plan. Estas dos características complementarias evidencian el carácter estratégico del plan —en el sentido más abierto y negociador— como soporte y estímulo para el desarrollo y el crecimiento económico.

En cambio, la excepcionalidad del Plan de la Región Isla de Francia radica en el contenido general y en la voluntad política —*top down*— para implementar intereses propiamente regionales «con y contra» la nación y explícitamente dirigidos a la coordinación de las administraciones locales y sectoriales. Esta racionalidad regionalista no es un acuerdo coyuntural o *ad hoc*, sino que se apoya en un importante aparato burocrático para el seguimiento continuo mediante diferentes observatorios, centros de estadística e investigación.

¹³ Meijsmans (2010) identifica el desarrollo de las áreas urbanas con el concepto de «liviandad administrativa». Esta condición de las pequeñas y grandes metrópolis se refiere a la fragmentación de responsabilidades entre los agentes públicos, privados y mixtos, y a la ausencia de una administración subsidiaria, entre los entes locales y regionales.

Tabla 2. Especificidad instrumental del planeamiento metropolitano (X: atributo presente; X+: atributo acentuado)*

<i>Variables resultantes</i>		<i>Casos</i>		
<i>Independientes</i>	<i>Dependientes</i>	<i>Plan de Londres</i>	<i>SD de la Región Isla de Francia</i>	<i>PTM de Barcelona</i>
Contexto del planeamiento	Vertical	X	X	X+
	Horizontal			X
Instituciones que elaboran el plan	Permanentes	X	X	
	<i>Ad-hoc</i>			X
Enfoque	Estratégico	X	X	X+
	Operativo		X	X
Contenido	General		X+	
	Selectivo	X		X
Determinaciones	Directrices	X		X
	Vinculantes		X	X+
Modelo	Monocéntrico	X	X	
	Policéntrico (nodal)			X
Programación	Incremental		X	X
	Opcional	X		
Elaboración	Tecnocrática	X	X+	X+
	Participativa	X+	X	X
Implementación	Pública		X	X+
	Privada	X+		
	Mixta	X		X
Seguimiento	Continuo		X	
	Eventual	X		X

* Para sintetizar los resultados del análisis de los casos utilizamos una matriz «por contraste» mediante una lista de comprobación [*checklist matrix*] (Miles & Huberman, 1994). Este tipo de matriz permite analizar y contrastar las particularidades de cada caso (variables dependientes) en relación a cada variable independiente, facilitando la comparación. El principio básico es que en la matriz se incluyen varios componentes de una variable única y coherente, cuyas variaciones aparecen «marcadas» mediante tres tipos de atributo: ausente (vacío), presente (X) o acentuado (X+).

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, la singularidad del caso barcelonés radica en la apuesta por un modelo policéntrico para inducir el crecimiento en aquellos núcleos aptos para dar el salto de escala a nivel regional. En otras palabras, mediante el modelo «nodal» se prevé una metrópolis horizontal capaz de revertir las históricas dinámicas centrípetas a la capital, reequilibrando las actividades y la población para mantener la estructura de los espacios libres territoriales. La metrópolis horizontal se apoya no sólo en la forma

física del territorio, sino también en una serie de organizaciones *ad hoc* —tecnocráticas e interadministrativas—, que permiten acelerar la elaboración del plan aun a costa de disminuir la participación ciudadana.

4. Conclusiones. Necesidad y experiencia del planeamiento metropolitano

En este artículo evidenciamos las aportaciones instrumentales de la reciente experiencia del planeamiento metropolitano en Europa. Considerando la problemática de partida, mediante el estudio comparado de tres casos paradigmáticos, identificamos y generalizamos las variables más relevantes a tener en cuenta en una posible agenda del planeamiento para la ordenación metropolitana.

Pese a que los planes metropolitanos convergen en una serie de temas generales, éstos no son instrumentos tipificables. Su flexibilidad permite superar el alcance de los planes estandarizados y modulados en ámbitos administrativos muchas veces desfasados del fenómeno urbano real. «Flexibilidad», hay que hacer notar, que también produce una serie de lagunas reglamentarias, ambigüedades y discrecionalidades en cuanto a la consideración del principio de subsidiariedad, que puede repercutir negativamente en su funcionamiento. Por otro lado, si bien los planes metropolitanos resisten a la tipificación (como comprobamos en la tabla 2), aún podemos generalizar algunos aspectos específicos de su alcance amplio, que pueden ordenarse en los diez postulados siguientes:

- a) Pese a la ausencia de un marco nacional de planeamiento, la conformación de las áreas metropolitanas, en tanto ciudades emergentes, responde siempre a dos voluntades políticas contrapuestas. Así, la orientación instrumental de los planes puede implementarse «desde arriba», según los objetivos específicos de los gobiernos centrales para el desarrollo de sus ciudades capitales, o «desde abajo», como el resultado de la coyuntura del sistema local en cada región. Frente a la gestión territorial fragmentada por parte de los municipios y los departamentos sectoriales, entre la coordinación y la cooperación, los planes metropolitanos son plataformas para las iniciativas operativas, públicas y privadas, y una agenda común para el desarrollo supra-local.
- b) La agenda común para el planeamiento metropolitano demanda la conformación de organismos «a medida» capaces de implementar mecanismos eficientes y flexibles como directrices, estrategias y, sobre todo, acuerdos intermunicipales, que suelen influir a veces más que la legislación vigente. Por tanto, en la conformación de las plataformas metropolitanas, se consideran los procesos más que los productos cerrados.
- c) La consideración de los procesos remite al planeamiento estratégico, promocional y negociador, conceptualmente opuesto al planeamiento operativo y al planeamiento comprensivo o físico. Sin embargo, un rasgo importante de los planes metropolitanos es que abordan de manera complementaria ambos enfoques, el estratégico y el operativo. Cuando los intereses comunes no son

evidentes, la consideración de la forma física del territorio, como guía para las iniciativas operativas, permite a los distintos actores incorporarse en el nuevo régimen territorial.

- d) Pese a las diferentes orientaciones instrumentales, los planes metropolitanos suelen agrupar sus contenidos en tres grandes temas genéricos: asentamientos, infraestructuras y espacios libres. Sin embargo, estos temas abordados admiten enfoques muy distintos ya que la complejidad territorial impone además una especificidad temática. En este sentido, se evita el carácter omnicomprendivo propio del planeamiento local y el carácter fragmentado del planeamiento sectorial, enfatizando tanto los temas que se incluyen como los que se excluyen de los planes.
- e) Además de la selectividad temática, en los planes metropolitanos se «calibran» sus determinaciones en función de un complejo contexto de competencias administrativas y subsidiaridades. Las determinaciones pueden tener un carácter operativo, vinculante para los municipios, o bien pueden tener un enfoque estratégico y holístico, que sirva de marco para las políticas sectoriales a nivel regional. La ventaja de los planes metropolitanos es que pueden aprovechar los instrumentos operativos de otros planes (urbanísticos y sectoriales) para situarlos en un proyecto global capaz de aumentar la eficiencia del desarrollo regional.
- f) Este proyecto global suele formalizarse mediante la adopción de modelos territoriales en los que se sintetiza el soporte físico y las dinámicas territoriales. En la práctica, los modelos se usan para inducir una determinada vertebración territorial, que confirma la orientación política y técnica de los planes metropolitanos mediante dos esquemas básicos, uno monocéntrico y centrípeto (vertical), y otro policéntrico y nodal (horizontal).
- g) Pese al marco complejo de administraciones y actores públicos y privados, los planes metropolitanos permiten disminuir la brecha entre el modelo, los proyectos y el programa mediante estrategias para la gestión plurimunicipal. Más que la representación definitiva de resultados finalistas, en los planes metropolitanos se prevé una línea de razonamiento ilustrada por la priorización de los objetivos y la consideración de escenarios incrementales u opcionales, que aprovechan la oportunidad de situaciones particulares en cada territorio. Asimismo, el carácter estructural del plan permite que los objetivos supramunicipales tengan una vigencia más prolongada.
- h) Además de las estrategias para la programación, la flexibilidad instrumental de los planes metropolitanos permite incorporar mecanismos innovadores para reducir su carácter tecnocrático y aumentar la representatividad del plan. Son claros ejemplos las «mesas» de consulta y discusión, la implementación de una doble etapa de ante-proyecto y proyecto, la formación de comisiones para acelerar la tramitación de los planes y el uso de los proyectos como medio para la negociación y la comunicación.
- i) Tras la aprobación de los planes metropolitanos, la gestión de los mismos admite, al menos, tres direcciones, polarizadas o complementarias. La gestión se puede impulsar desde el sector privado, según la lógica del mercado,

o desde el sector público, mediante la inversión en viviendas, servicios e infraestructuras y la regulación de las actividades. Entre ambos enfoques se conforman organismos mixtos, como los consorcios o las «empresas públicas», para la gestión de objetivos concretos y acotados en el tiempo.

- j) Además, se prevén instancias de seguimiento del planeamiento mediante la creación de observatorios y la redacción de informes anuales. En definitiva, la innovación de los recientes planes metropolitanos radica en la «selectividad» temática y normativa, en la que tanto los resultados (objetivos estratégicos y finalistas) como el proceso (la definición del programa y los mecanismos de gestión y seguimiento) son relevantes.

Hasta aquí hemos presentado las principales lecciones que se derivan de los recientes planes metropolitanos europeos. El planeamiento supramunicipal es una necesidad imperiosa ante las actuales dinámicas de urbanización que podrían hipotecar el territorio de las regiones metropolitanas, repercutiendo directamente en la calidad de vida, en los sistemas naturales y en el desarrollo productivo. Futuras investigaciones deberían indagar cuál es la *performance* de los planes metropolitanos recientemente aprobados y si los instrumentos implementados influyen efectivamente en la gestión fragmentada del territorio por parte de los municipios y las iniciativas sectoriales, o bien se crean mecanismos informales como parte del sistema. La reflexión desde la casuística europea es una referencia en cuanto a las innovaciones instrumentales en materia de ordenación del territorio metropolitano pero, sobre todo, un argumento para la conformación de los futuros instrumentos para dirigir la ordenación metropolitana hacia la consolidación de la incipiente ciudad-territorio.

5. Bibliografía

- Aquarone, A. (1961): *Grandi città e aree metropolitane in Italia. Problemi amministrativi e prospettive di riforma*, Bologna, Zanichelli, 319.
- Ascher, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob.
- Baulies, X. (2010): «Entrevista a Juli Esteban: el com-s'ha-fet dels plans territorials de Catalunya», *Butlletí d'Innovació i Recerca*, 2, 15.
- Berry, B. (1976): *Urbanization and counter urbanization*, Beverly Hills (CA), Sage Publications, 334.
- Blumenfeld, H. (1968): *The modern metropolis: its origins, growth, characteristics, and planning*, en Blumenfeld, H., y Spreiregen, P. (eds.) (2.^a ed., p. 379), Cambridge (Mass.), MIT Press.
- Boix, R. (2004): «Redes de ciudades y externalidades», *Investigaciones Regionales*, 4, 5-27.
- Carrera, J. (2012): «El Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Propostes per territoris», *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 55, 32-47.
- Commission of the European Communities, CEC (1997): *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies*, Luxembourg, Office for official publications of the European Communities.
- Davies, H. (1994): «Towards a European planning system?», *Planning Practice and Research*, 9 (1), 63-69.

Investigaciones Regionales, 28 (2014) – Páginas 57 a 78

- Davis, K. (1959): *The World's metropolitan areas*, Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 115.
- De Carlo, G. (1962): *Relazioni del seminario «La Nuova Dimensione della Città - la Città Regione», Stresa, 19-21 Jan. 1962*, Milano, Istituto Lombardo per gli Studi Economici e Sociali, 198.
- De Miguel González, R., y Ezquiaga, J. M. (2012): «Hacia una ordenación territorial metropolitana renovada en Europa. Los planes de las regiones urbanas de París, Londres, Berlín y Roma», *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 174, 669-688.
- Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, G. de C. (2010): *Plan territorial metropolità de Barcelona*, Barcelona.
- Drevon, J.-F. (2009): *Le Grand Pari(s): consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, Paris, Amc Le Moniteur Architecture, 258.
- Esteban, J. (1991): «El Fet metropolità», *El Fet metropolità: interpretacions geogràfiques*, 6.ª ed., Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 91.
- (2003): «Perspectivas para la ordenación territorial», en Font Arellano, A., y Sabaté, S. (eds.), *Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación*, Barcelona, Diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis, 67-88.
- (2012): «El Pla Territorial Metropolità de Barcelona en el planeament territorial de Catalunya», *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planeament*, 55, 20-31.
- Farinós Dasí, J. (ed.). (2006): *Governance of territorial and urban policies from EU to local level. Final report of ESPON project 2.3.2*, Luxemburg, The ESPON Monitoring Committee, 289.
- Feria, J. (2011): «La ordenación del territorio en las áreas metropolitanas españolas», *Ordenación del Territorio y Urbanismo: Conflictos y oportunidades*, 127-158.
- Font, A. (2004): *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional = The explosion of the city: morphologies*, 1.ª ed., Barcelona, COAC, 424.
- García-Bellido, J. (2001): «Urbanismos europeos comparados», *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 127, 83-86.
- Hall, P. (1996): *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Updated (ed.), Oxford (UK), Cambridge (Mass.) USA, Blackwell Publishers, 502.
- Hall, P., y Pain, K. (2006): *The polycentric metropolis learning from mega-city regions in Europe*, London, Sterling, VA, Earthscan.
- Healey, P. (2006): *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*, 2.ª ed., Basingstoke Hampshire, New York, Palgrave Macmillan, 366.
- Healey, P., y Williams, R. (1993): «European urban planning systems: diversity and convergence», *Urban studies*, 30 (4/5), 701-720.
- Indovina, F. (2007): «La metropolización del territorio», en Font, A. (ed.), *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional = The explosion of the city: morphologies*, Barcelona, COAC, 20-43.
- Leboreiro, A. (2009): «Entrevistas: Planes Regionales en Europa», *Urban*, 14, 104-114.
- Meijsmans, N. (ed.) (2010): *Designing for a region*, Amsterdam, SUN Academia, 229.
- Miles, M., y Huberman, A. (1994): *Qualitative data analysis: an expanded sourcebook*, Thousand Oaks, Sage Publications, 338.
- Nadin, V., y Stead, D. (2008): «European spatial planning systems, social models and learning», *DISP: Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-Regional- und Landesplanung European territorial cooperation learning*, 44 (1), 35-47.
- Nel-lo, O., y Muñoz, F. (2004): «El proceso de urbanización», en Romero, J. (ed.), *Geografía Humana*, Barcelona, Ariel, 447.

Neuman, M., y Hull, A. (2009): «The Futures of the City Region», *Regional Studies*, 43 (6), 777-787.

Schön, D. (1983): *The reflective practitioner: how professionals think in action*, New York, Basic Books, 374.

Fuentes en internet

Plan de Londres: <http://www.london.gov.uk/thelondonplan/>.

Plan Director de la Región Isla de Francia: <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>.

Plan Territorial Metropolitano de Barcelona: <http://www.ietcat.org/index.php/es/planes-territoriales-parciales/plan-territorial-metropolitano-de-barcelona>.