

Notas sobre el tratamiento urbanístico de la fachada fluvial del río Ter en Manlleu en el último medio siglo¹

ALBERT SANTASUSAGNA RIU² ✉ | JOAN TORT DONADA³

Recibido: 13-06-2014 | Aceptado: 20-01-2015

Resumen

A partir de los años ochenta, en España se han aprobado numerosos planes de restauración de márgenes fluviales en zonas urbanas. Esta política ha incidido en especial en la ordenación de algunas grandes ciudades con río como Sevilla, Valencia o Zaragoza, pero también ha tenido una influencia notable, aunque menos conocida o divulgada, en municipios medianos o pequeños con fachadas fluviales relevantes. En el presente artículo analizamos un caso de interacción ciudad-río que consideramos significativo: Manlleu, localidad de unos 20.000 habitantes situada en el curso medio del Ter, al norte de la comarca de Osona y de la provincia de Barcelona. En concreto, nos proponemos analizar en qué medida la planificación urbanística, desde los años sesenta hasta ahora, ha orientado la ordenación del medio fluvial y del medio urbano considerados como un único conjunto. Cuestiones como la sustitución del parcelario hortícola por un paseo urbano o como la creación de un parque-jardín de gran potencial son objeto de una atención específica. También lo es la gestión del riesgo de inundación en relación con la construcción de un muro de contención a consecuencia de la crecida de otoño de 1940, o bien el surgimiento de un conflicto urbanístico con trascendencia simultánea sobre el río y sobre la ciudad en el emblemático espacio de La Devesa. En síntesis, constatamos que en el caso de Manlleu la creciente sensibilidad ambiental de los planes analizados ha favorecido la progresiva transformación de la fachada fluvial de la ciudad en un elemento de clara centralidad urbana y ciudadana.

Palabras clave: Planeamiento urbanístico, renovación urbana, fachada fluvial, cuenca del río Ter, Manlleu.

Abstract

Notes on urban treatment of Manlleu riverfront in the last half century

Since the 1980s many plans have been passed to restore Spain's urban riverfronts. This policy has focused above all on the planning of large cities standing on rivers (including Sevilla, Valencia and Zaragoza), but it has also had a notable impact, albeit less widely reported, on small and medium-sized towns with large riverfronts or sizeable zones of river-city interaction. In this paper, we analyse such a case of river-city interaction in the town of Manlleu, a settlement of some 20,000 inhabitants located on the middle reaches of the River Ter, in the north of the district of

1. La realización del presente estudio ha sido posible gracias a la ayuda de Formación de Profesorado Universitario (FPU) del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, ha sido llevado a cabo en el marco del proyecto de investigación CSO2012-39564-C07-06, del Ministerio de Economía y Competitividad, y del Grup de Recerca Ambiental Mediterrània 2014 SGR 825 (2014-2017) y 2009-SG-1515 (2009-2013).

2. Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Barcelona, asantasusagna@ub.edu

3. Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, Universidad de Barcelona, jtort@ub.edu

Osona in the province of Barcelona, and with one of the largest riverfronts in the whole basin. Specifically, we seek to analyse the extent to which the urban planning implemented since the 1960s has guided the organisation of the river and urban environments considered as an individual unit. Measures such as the substitution of urban horticultural plots with an ambitious river walkway and a town park are the subject of specific attention. We also examine the town's flood risk management program and the construction of a retaining wall in response to the 1940 autumn flood, and we discuss an urban conflict that has implications for both the river and the town in a highly symbolic part of the town centred on the river meander of La Devesa. In short, we find that, in the case of Manlleu, the increasing environmental awareness shown by the plans analysed has favoured the transformation of the town's riverfront into an element of fundamental importance.

Keywords: Urban planning, urban regeneration, riverfront, Ter basin, Manlleu.

Résumé

Notes sur le traitement urbanistique des berges du Ter à Manlleu dans le dernier demi-siècle

De nombreux projets de restauration des berges fluviales urbaines ont été acceptés en Espagne depuis les années 1980. Cette politique a eu une signification particulière pour la gestion de certaines grandes villes avec fleuve (comme Séville, Valence et Saragosse). Elle a aussi été importante, bien que souvent peu connue et peu divulguée dans les petites ou moyennes communes avec des berges fluviales. Dans cet article, nous rapportons un cas de relation ville-fleuve significatif: Manlleu, ville d'environ 20.000 habitants située dans le cours moyen du Ter (au nord de la province de Barcelone). Nous nous proposons d'analyser dans quelle mesure, les plans urbanistiques, considérés comme un ensemble unique, ont guidé l'aménagement du fleuve et de l'environnement urbain. Des questions telles que le remplacement des jardins ouvriers pour une balade urbaine ou la création d'un parc-jardin avec un grand potentiel font l'objet de notre attention particulière. Nous essayons aussi de faire une évaluation de la transcendance urbaine d'un mur de soutènement tout au long de la rivière, en raison des inondations d'automne 1940, et nous envisageons finalement l'émergence d'un conflit urbain sur un espace localement emblématique, La Devesa, avec des conséquences simultanées pour le fleuve et pour la ville. En somme nous constatons que à Manlleu l'accroissement de la sensibilité environnementale dans les plans urbains a favorisé une transformation profonde des berges fluviales, devenus progressivement un élément de centralité urbaine et citoyenne.

Mots clé: Aménagement urbain, reconversion urbaine, façade fluviale, bassin du Ter, Manlleu

1. Introducción

La historia de la humanidad se encuentra íntimamente ligada a los cursos fluviales, que han sido determinantes a la hora de ubicar los asentamientos urbanos. Los ríos no solo han influido en la forma y la distribución de pueblos y ciudades, sino que han representado las líneas de fuerza que han permitido vertebrar la trama de relaciones económicas y sociales que ha llegado hasta nosotros. Si bien la relación entre ríos y ciudades ha ido modificándose a lo largo de toda la historia del hombre y del urbanismo, el cambio más importante desde un punto de vista ambiental es el que se ha producido a finales del siglo XX. La prevalente visión del agua como un elemento exclusi-

vamente económico e instrumental ha ido dejando paso a nuevas dimensiones, como la cultural, la estética, la paisajística y la ecológica. Aun así, el aspecto más técnico del agua, el relacionado con el abastecimiento y el saneamiento, sigue siendo a nivel mundial el aspecto más profundo del problema del agua (Pellicer y Ollero, 2004).

A partir de las décadas de los años ochenta y noventa en España se han llevado a cabo planes de mejora, acondicionamiento y restauración de márgenes y fachadas fluviales que han permitido, con mayor o menor habilidad, la integración del medio natural al tejido estrictamente urbano. Esta política ha incidido notablemente en la ordenación de las grandes ciudades fluviales españolas como Sevilla, Valencia o Zaragoza. Muchos de estos planes han nacido de equipos interdisciplinarios que han intentado comprender los espacios fluviales desde una perspectiva integradora. Cabe hacer referencia a ejemplos ilustrativos como el de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, que a principios de los noventa empezó a formar técnicos para el estudio y la recuperación de los espacios fluviales metropolitanos del Llobregat y el Besòs (Torra *et al.*, 2008).

Las nuevas políticas de gestión de los espacios fluviales urbanos han respondido, por una parte, a la emergencia en sentido amplio de las cuestiones ambientales y, por otra, a la voluntad de compatibilizar la recuperación del ecosistema fluvial con su aprovechamiento social. Autores como Frolova (2007) argumentan que en el caso español es muy importante tener en cuenta la influencia de los conflictos sociales relacionados con el uso del agua y las diversas identidades regionales surgidas a partir de la democracia. Estos cambios han posibilitado la existencia de ciudades fluviales con una integración cada vez mayor. Se ha pasado de un modelo predominante de fachada urbana fluvial como espacio marginal y marginado (Panareda, 2009), que ha dado lugar a la expresión de *vivir de espaldas al río*, a una nueva ordenación que, en mayor o menor medida, revaloriza su aspecto social, económico y paisajístico, permitiendo a los ciudadanos gozar de una urbe que consiga *dirigirse hacia el río* (Penning-Roswell, 1997) y volver a vivir de cara al río (Ribas, 2012). Ventura *et al.* (2002) consideran que se ha producido un cambio profundo en el discurso científico y social vinculado a la gestión de los ríos, que ha pasado de tener una orientación predominantemente materialista respecto a los recursos fluviales («discurso antropocéntrico») a establecer como objetivo prioritario su total conservación y restauración («discurso ecocéntrico»)⁴.

La complejidad de esta temática se traduce en la necesidad de una aproximación que, en la teoría como en la práctica, ha de ser necesariamente multidisciplinar. Es a partir de este punto que el concepto de *paisaje* (y de *paisaje del agua*) toma una relevancia especial. Zoido (2008) define los *paisajes del agua*, concretamente, como «aquellos de cuyo carácter forma parte el agua por su presencia, acción o percepción» (Zoido, 2008:32), y Ribas (2007) los entiende como «aquellos paisajes que son producto resultante y perceptible de la combinación dinámica de elementos físicos (entre los cuales el agua es el más relevante) y elementos antrópicos (es decir, la acción humana), combinación que convierte el conjunto en un entramado social y cultural en continua evolución» (Ribas, 2007:1). Por tanto, podemos considerar los paisajes del agua como unas realidades hí-

4. Algunos autores afirman que este doble tipo de planteamiento sigue coexistiendo en la actualidad; hecho que consideran paradójico, pues uno y otro «mantienen su vigencia en un período caracterizado por unos discursos integradores y holísticos» (Ventura *et al.*, 2002:120). Si bien el discurso antropocéntrico presenta claramente riesgos ambientales cuando defiende una gestión que no tiene en cuenta el comportamiento fluvial, el ecocéntrico puede ser la semilla de situaciones de gran riesgo cuando opta por una radical no intervención en el ecosistema fluvial. A modo de ejemplo: no optar por una tala controlada del bosque de ribera puede suponer un incremento del riesgo de inundaciones. Es tarea de geógrafos, urbanistas y ambientólogos construir un discurso integral y conciliador entre estas dos visiones, alejándose, en la medida de lo posible, de posicionamientos extremos.

bridias, donde las realidades del sistema urbano y fluvial se encuentran entrelazadas; siendo imprescindible, en aras de su consideración *integrada*, superar una distinción demasiado estricta y rígida entre un sistema y otro. Es significativo recordar, al respecto, que las fachadas fluviales son vistas también como espacios «donde el agua se convierte en cultura» (Pellicer y Ollero, 2004: 4).

2. Manlleu y el río Ter como caso de estudio

El caso de Manlleu es un reflejo a escala local de este proceso de renovación de las fachadas urbanas. Sin la posibilidad de plantear las iniciativas propias de las grandes ciudades fluviales españolas como Sevilla, Zaragoza, Bilbao o Valencia, Manlleu ha sabido aprovechar sus limitados recursos para desarrollar un frente fluvial adaptado a las necesidades propias de la comarca. Sin duda, se trata de un buen ejemplo de cómo una ciudad industrial pequeña, de poco más de veinte mil habitantes, gracias a su empeño y a sus particularidades morfológicas y geográficas ha sabido orientar el destino urbanístico de su río, no por ello inmune a la problemática asociada a los usos que tanto caracteriza a este ámbito.

Manlleu es la segunda ciudad más importante en términos demográficos y económicos de la comarca catalana de Osona. Se emplaza dentro de la unidad geográfica llamada Plana de Vic, una región central de Cataluña que presenta un clima severo, una notable actividad agrícola y un paisaje marcado por la influencia fluvial del río Ter y sus afluentes, origen de un patrimonio industrial de elevado valor histórico.

El curso del río Ter en la Plana de Vic puede considerarse de transición del tramo alto al medio. Este tramo se inicia en la sierra de Bellmunt (estribación prepirenaica que delimita, por el norte, la cuenca de erosión conocida como la Plana de Vic) y abandona el paisaje de media montaña justo después de cruzar el municipio de Roda de Ter, aguas arriba del pantano de Sau, el primer embalse de su curso fluvial. En poco más de veinticinco kilómetros, el Ter enlaza una veintena de meandros fluviales de diferente sinuosidad que han ido evolucionando y cambiando de orientación a lo largo de toda su historia (Gómez y Llobet, 1986).

Curiosamente, cuando se adentra en el término municipal de Manlleu, el Ter abandona las curvas a lo largo de casi cuatro kilómetros. Mientras que el margen derecho presenta un talud de notables dimensiones y acusada pendiente, la configuración llana del margen izquierdo ha permitido el desarrollo de una fachada fluvial, protagonista de una transformación profunda a nivel social, económico y ambiental a lo largo de los últimos cincuenta años (Imagen 1). A principios de los sesenta, esta fachada fluvial era una inmensa huerta acompañada de una considerable zona fabril que había resistido el impacto de la trágica inundación de 1940⁵. En 1964, Manlleu aprobó su primer plan general de ordenación urbana, hecho que supuso un cambio importante en la calificación urbanística de todo este espacio. A medida que las parcelas hortícolas fueron calificadas como suelo de titularidad pública, se iniciaron las obras de construcción de un muro de

5. La noche del 18 al 19 de octubre del año 1940 fue una de las más trágicas de la historia de Manlleu. Tuvo lugar en estas fechas una inundación de gran magnitud, a consecuencia de una situación sinóptica de «gota fría» y fuertes vientos del sudeste del Pirineo, que provocó la muerte de una decena de personas, varios heridos y destrozos urbanísticos que ascendieron a un valor de más de treinta millones de pesetas de aquel entonces. El caudal alcanzó nueve metros por encima del nivel del río durante las cuatro horas más críticas. Ante esta situación, Manlleu fue incluida en el Programa de Regiones Devastadas del Ministerio de la Gobernación. Macià (2000) recoge varios testimonios de aquel trágico incidente, como el que presentamos a continuación: «Durante dos o tres años, cuando entrabas en una casa que se había inundado aún olía a barro. Después de la inundación, la opinión general fue que se trataba de una desgracia que había pasado y que no tenía por qué repetirse. Pero lo cierto es que desde aquel entonces cada vez que el río crecía un poco, la gente de Manlleu ya tenía miedo» (Macià, 2000: 41).

contención concebido para proteger la ciudad de las crecidas del río y se urbanizó la mayor parte de la fachada, dando lugar a la creación del paseo del Ter, una gran avenida que ha favorecido la interacción entre *ciudadano* y *río*.

Imagen 1. El embarcadero gestionado por el Grupo de Defensa del Ter.



Fuente: Archivo propio (noviembre de 2012).

El paseo del Ter ha ido adoptando una serie de servicios y actividades para los ciudadanos de Manlleu gracias a la planificación urbanística (Mapa 1), que también ha dado lugar a una polarización de estos usos. Mientras que en su tramo occidental se han potenciado los equipamientos deportivos, en el oriental se han creado zonas verdes para el ocio y el disfrute ciudadano. A finales de los noventa se remodeló un antiguo recinto fabril con la intención de crear el Museo Industrial del Ter, una pieza única en la fachada fluvial que funciona como centro de divulgación del patrimonio natural, histórico e industrial del río Ter y de las urbes presentes en su cuenca hidrográfica.

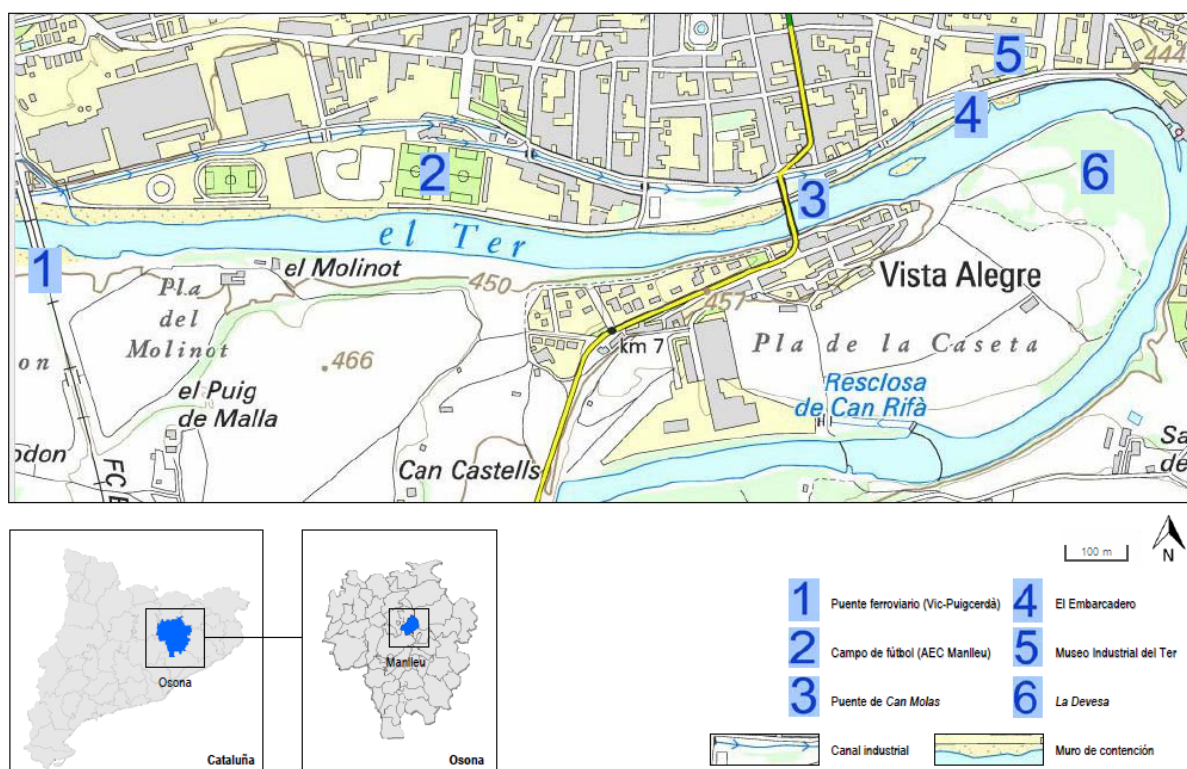
Aunque la urbanización de la fachada fluvial de Manlleu siempre ha tenido lugar en el margen izquierdo del Ter, el margen derecho también ha sido considerado como imprescindible para la creación de un gran parque fluvial a caballo de las dos orillas.

Después de cuatro kilómetros lineales, el trazado del Ter se interrumpe con un meandro fluvial en su margen derecho, conocido como La Devesa de Manlleu⁶. Se trata de una de las zonas con mayor interés de la fachada fluvial; en particular como espacio agroforestal inundable y protagonista de un conflicto territorial entre propiedad y consistorio por su polémica incorporación al patrimonio público de Manlleu como parque urbano. A escala de detalle, La Devesa constituye

6. El concepto de *devesa* es el equivalente lingüístico catalán y gallego-portugués a lo que en lengua castellana se conoce como *dehesa*, y alude también a un espacio agrario que ha mantenido tradicionalmente un uso agroganadero. Pero en Cataluña, las denominadas *deveses* nunca han constituido un paisaje arraigado y extenso como en las tierras andaluzas, extremeñas y castellanas, sino que han tenido una presencia más bien puntual; con todo, encontramos numerosos ejemplos de ellas en la toponimia (Tossal de la Devesa en Abella de la Conca, el Morral de la Devesa en Capafonts y la Punta de la Devesa en la Sénia, entre otros tantos). En el caso de «bosques urbanos», existen dos casos singulares: el Parc de la Devesa en Girona y la Devesa de Manlleu (Osona). El primero es uno de los mayores parques urbanos de Cataluña, situado al oeste del núcleo histórico de Girona. El segundo, que puede definirse como un área inundable de alto valor agrícola y paisajístico en la Plana de Vic, es uno de los protagonistas de nuestro estudio.

una proyección del pulso entre lo público y lo privado que caracteriza de forma general la gestión del territorio.

Mapa 1. Situación de Manlleu en el contexto de la comarca catalana de Osona.
Se han señalado sus elementos referenciales básicos.



Fuente: Elaboración propia a partir de la modificación de mapa topográfico original a 1:5.000 del Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña (ICGC) y mapas administrativos originales de © Wikipedia, bajo licencia de base de datos abierta (ODbL).

3. Objetivos, fuentes y metodología

Sobre la base de los antecedentes expuestos, el principal objetivo de este artículo es abordar la evolución del tratamiento urbanístico de la fachada fluvial del río Ter en la ciudad de Manlleu en el marco de una comprensión integrada del hecho fluvial y del hecho urbano como una única realidad.

En concreto, nos proponemos analizar críticamente la planificación urbanística que ha orientado la ordenación del medio fluvial de Manlleu. Cuestiones como la sustitución del parcelario hortícola por un paseo urbano o como la creación de un parque-jardín de gran potencial han sido objeto de su atención. También lo ha sido la gestión del riesgo de inundación en relación con la construcción de un muro de contención a consecuencia de la crecida de otoño de 1940 o bien el surgimiento de un conflicto urbanístico con trascendencia simultánea sobre el río y sobre la ciudad, como es el caso del emblemático espacio conocido como La Devesa. Más allá de los aspectos de detalle, el análisis de la planificación histórica nos da la oportunidad de conocer la dimensión del impacto de la ordenación urbanística y territorial en una ciudad pequeña, pero de perfil netamente fluvial y de base industrial como Manlleu.

El análisis de la planificación urbanística conlleva la interpretación de los planes municipales generados y aprobados desde los años sesenta hasta la actualidad. Este cuerpo normativo incluye cuatro documentos y sus anejos (*Plan General de Ordenación Urbana* de 1964, *Plan General de Ordenación Urbana* de 1988, *Plan especial de la fachada urbana y ordenación de los márgenes del Ter* de 1998 y *Plan de Ordenación Urbanística Municipal* de 2007), consultados en el Archivo Municipal de Manlleu.

4. El estudio de los planes urbanísticos (1964-2007)

4.1. El Plan General de Ordenación Urbana de 1964. El primer paso hacia la ordenación de la fachada fluvial

El primer *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU) de Manlleu, elaborado por el arquitecto José Riera, es aprobado por la Comisión de Urbanismo y Arquitectura el 24 de febrero de 1964. Su principal objetivo es introducir una estrategia de ordenación en el desarrollo urbanístico de la ciudad, huérfana hasta entonces de una figura de planeamiento acorde con la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956 (Surinyach, 2002). Una figura que permita vertebrar el desarrollo del espacio urbano más allá de las actuaciones de saneamiento, alcantarillado y pavimentación. El plan se convierte en la clave del civismo y la urbanidad que necesita Manlleu para equipararse a las poblaciones que han sabido absorber el crecimiento industrial y compatibilizarlo con el resto de usos existentes.

La fachada fluvial es concebida como un elemento paisajístico de calidad para la población. La primera referencia aparece en la fase de diagnóstico del plan; concretamente en la recopilación de información urbanística: debajo del subtítulo de «Impresión paisajista», se define la fachada fluvial como un espacio que produce un «efecto de serenidad y nobleza de situación» (Ayuntamiento de Manlleu, 1964a:5) a los ciudadanos. En este sentido, la memoria justificativa considera que la demanda de espacios verdes de la ciudad se ve notablemente resuelta con la fachada: «No se piensa en la necesidad de crear importantes zonas verdes de pulmón ciudadano, puesto que el tamaño de la población y su forma alargada permiten disfrutar de las bellezas del río y de los exteriores con pequeños desplazamientos» (Ayuntamiento de Manlleu, 1964b:12). La doble intencionalidad del plan es clara: por una parte, convertir el paseo del Ter en un espacio de concentración de zona verde; por otra, favorecer su centralidad dentro de la ciudad y de la comarca.

El análisis de la documentación gráfica del plan permite identificar un primer intento de zonificación frente a un uso mayoritariamente industrial del margen izquierdo de la fachada: se prevé la creación de dos polos diferenciados, un tramo occidental del paseo del Ter situado entre el puente ferroviario hasta el actual campo de fútbol del AEC (*Agrupació Esportiva i Cultural*) Manlleu con una calificación urbanística de «zona especial deportiva»; y un tramo oriental entre el campo de fútbol hasta el edificio histórico de Can Llanes, calificado como «verde público». Por otra parte, el bosque de ribera de la fachada recibe la calificación urbanística de «defensa del paisaje», que a efectos normativos presenta el objetivo de prevenir la desfiguración de la vista desde el margen opuesto y garantizar, mediante la conservación, la armonía de los elementos naturales que componen el paisaje físico (Ayuntamiento de Manlleu, 1964c). En el fondo, se observa una clara intención de mantener la calidad paisajística de los dos márgenes fluviales.

La orilla derecha de la fachada recibe una calificación urbanística heredera de los dos proyectos de nuevo puente para tránsito rodado que presenta el plan. Una primera propuesta se dibuja en el paseo del Ter oriental, justo después del ya existente puente del tren, con el objetivo de conectar los dos márgenes a la altura del Pla del Molinot y, seguidamente, con la carretera de Vic (B-522). El segundo proyecto se define en la zona del meandro del Gelabert, donde actualmente se encuentra localizada la planta de depuración de Manlleu. Este puente cruza el río y enlaza también con la B-522. La intención es crear una tríada de entrada y de salida, conjuntamente con el existente puente de Can Molas, que ha de facilitar las comunicaciones viarias de Manlleu hacia Vic. El suelo delimitado entre la vía propia de la primera propuesta de puente y la carretera hacia Vic se califica como «ciudad-jardín» y «reserva»; por lo tanto suelo disponible principalmente para futuros proyectos residenciales e industriales (Imagen 2).

En el espacio agrofluvial de la Devesa, situado en el margen derecho, se prevén tres grandes regímenes de suelo: el área septentrional y los márgenes que delimitan el perímetro del río se los considera como «verde público»; la zona situada más al interior, «industria-jardín», y finalmente se concibe una tercera área «residencial-intensiva» en la zona que se ajusta a este uso en la actualidad. El plan destaca la importancia de la Devesa como complemento básico de zona verde para el paseo del Ter.

Podemos considerar el PGOU de 1964 como el embrión de la polarización de usos de la fachada en equipamientos deportivos y zona verde. Los retos que plantea en la conexión entre márgenes fluviales y en el espacio de la Devesa lo convierten en un documento con una clara visión de futuro, pues se da cuenta de la importancia de la integración del medio fluvial en el conjunto urbano. Aunque ninguno de los proyectos de puente ni el modelo territorial previsto en el plan han llegado a sustanciarse (Surinyach, 2002), lo cierto es que sus propuestas de tratamiento de la fachada presentan una lógica actual que, en algunos sentidos, no es comparable a muchas actuaciones de planes posteriores.

Imagen 2. Ordenación y calificación urbanística del *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU) de 1964.



Fuente: Ayuntamiento de Manlleu (1964)

4.2. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988. La problemática de la circulación viaria de Manlleu y las nuevas propuestas de puente en la fachada fluvial

Aunque la adaptación y revisión del *Plan General de Ordenación Urbana* vio la luz en diciembre de 1980, no fue hasta ocho años más tarde, el 29 de junio de 1988, que la Comisión de Urbanismo aprobó una versión refundida con objetivos sustancialmente diferentes a los iniciales (Surinyach, 2002). Los principales artífices del plan fueron Manuel Solà-Morales (arquitecto y economista), Josep Cullell (arquitecto técnico), Xabier Eizaguirre (arquitecto) y Romà Miró (abogado).

El PGOU de 1988 actualiza las previsiones del PGOU de 1964 frente al gran crecimiento urbano que experimenta la ciudad de Manlleu, considerablemente mayor al pronóstico inicial. El objetivo central del plan es revisar de nuevo el problema de circulación urbana que existe en la ciudad y ofrecer una solución de adaptación.

El volumen II («Plan General») presenta Manlleu como una ciudad con un importante desequilibrio del sistema viario, ya que el puente medieval de Can Molas es el único paso de río de toda la población que reúne cinco carreteras comarcales, y su interconexión no es clara y representa grandes problemas para el buen funcionamiento urbano. Por este motivo, el plan centra su solución en la construcción de un nuevo puente en el espacio de la Devesa (Imagen 3) y la desviación del tránsito pesado en dirección a la matriz de polígonos industriales del término municipal y las nuevas ramblas que se proyectan en la trama urbana, como el caso de la apertura de la avenida Puigmal. De esta forma, el puente de Can Molas solamente recibe la circulación urbana interna de la ciudad. Una de las sugerencias que hace el equipo redactor en este volumen del plan y que se valora positivamente es «evitar que la vía de circunvalación divida La Devesa, cuidando de no afectar la zona verde prevista en el plan anterior» (Ayuntamiento de Manlleu, 1988a:12); un hecho que demuestra la intención de compatibilizar el proyecto de puente con el uso de zona verde previsto en este espacio.

Imagen 3. Ordenación y calificación urbanística del *Plan General de Ordenación Urbana* (PGOU) de 1988.



Fuente: Ayuntamiento de Manlleu (1988)

Aparte de la nueva propuesta de movilidad, el plan analiza la fachada fluvial de Manlleu fijándose en un espacio en concreto: el llamado «parque del paseo del Ter», nombre que recibe la zona

verde existente entre el puente de Can Molas y la calle Enric Delaris. El documento lo presenta como un espacio que presenta una actividad diversa y variada, y que acoge «todo lo que requiere un espacio grande, al aire libre, con tranquilidad y con árboles y vegetación» (Ayuntamiento de Manlleu, 1988b:30). Además, este espacio también desarrolla una función importante de mirador fluvial, equipado con barandillas, bancos, monumentos, sauces y chopos. Las actividades que el plan atribuye a este pequeño espacio de la fachada son muy numerosas. Se habla de diferentes concursos (una marcha de orientación infantil, unas jornadas de pesca, carreras de caballos y juegos de petanca con premio) y encuentros (sardanistas, ferias anuales). En este apartado, el plan también realiza una crítica contundente del estado actual de ciertas zonas del parque –«actualmente se encuentra notablemente desguarnecido y la única cosa que se puede utilizar es el túnel hecho con piezas cilíndricas de alcantarilla»(Ayuntamiento de Manlleu, 1988c:29)– y del canal industrial –«está lleno de barro y de basura», «es un nido de ratas y de animales insalubres» y «la población de Manlleu sufre la degradación del paisaje y de los espacios verdes de los márgenes del canal» (Ayuntamiento de Manlleu, 1988b:30).

La calificación urbanística del plan en la fachada sigue con la voluntad de zonificar en dos tramos funcionalmente diferentes –oriental y occidental– del anterior plan. De esta forma, el oriental se incluye dentro del sistema de espacios libres del plan como parque y jardín urbano, y el occidental dentro del sistema general de equipamientos con un uso mayoritariamente deportivo. El avance que presenta esta calificación respecto a la del PGOU de 1964 es que la franja perimetral entre la zona de equipamientos y el bosque de ribera en el tramo occidental se incluye dentro del sistema de espacios libres. Por primera vez, se observa una voluntad de incluir en la calificación de parques y jardines urbanos un espacio que no forma parte del tramo oriental y que realiza una función de transición entre el espacio dedicado a los equipamientos y la orilla del río, hecho que se interpreta como un paso en firme hacia un modelo de fachada más permeable.

Es importante remarcar el carácter conservacionista del plan. No solo el bosque de ribera es protegido con una calificación especial («protección vegetal de ribera»), sino que el margen derecho de la fachada, donde el uso predominante es el agrícola, es clasificado como suelo no urbanizable y calificado como «protección agrícola». Se opta, con esta medida, por una estrategia orientada a conservar el carácter agrícola del entorno de Manlleu, evitando la degradación de los conjuntos rurales más característicos y la intromisión de construcciones destructoras del paisaje.

El PGOU de 1988 consigue renovar la trama urbana, acondicionar el parque del paseo del Ter y rehabilitar el canal industrial, además de establecer medidas de protección para los dos márgenes fluviales frente a la presión urbanizadora. Aun así, la propuesta de puente en la Devesa no se acaba llevando a cabo y la problemática de circulación sigue sin resolverse. El hecho de que casi todo el esfuerzo de previsión del plan se destine a la construcción de un nuevo puente no es casual: incide plenamente en una de las cuestiones clave a la hora de estudiar la relación ciudad-río, es decir, la superación de la barrera física que constituyen los cursos fluviales. Si bien en ciudades como Bilbao se ha conseguido que sus ríos constituyan un eje central urbano con la construcción de puentes (Monclús, 2002), en el caso de Manlleu el río ha representado tradicionalmente un límite que solo ha sido franqueado, hasta hoy, por un único puente.

4.3. *El Plan especial de la fachada urbana y ordenación de los márgenes del Ter (1998). La cuna de un gran parque temático fluvial en Manlleu*

El 15 de octubre de 1997 se aprobó el *Plan especial de la fachada urbana y ordenación de los márgenes del Ter*, aunque, a efectos de ejecución, no fue publicado hasta el 4 de mayo de 1998. Su artífice es el arquitecto Miquel Surinyach.

La introducción de la memoria justificativa del plan es, por sí misma, toda una declaración de intenciones. El principal objetivo del plan es evidenciar la personalidad de la fachada fluvial del Ter, desarrollando y concretando las previsiones del PGOU de 1988. El plan presenta una fachada fluvial donde predomina un uso industrial que constituye un «espacio vital hoy infrautilizado», pero que «ha ido adquiriendo con los años un gran potencial de nuevos aprovechamientos para actividades lúdicas tanto desde el punto de vista municipal estricto como del comarcal» (Ayuntamiento de Manlleu, 1998a:1) y que es necesario poner de manifiesto mediante una nueva estrategia de ordenación. Es de gran importancia la redacción, aprobación y, por encima de todo, posterior ejecución de las propuestas.

Aunque el plan se proyecta sobre los cuatro kilómetros urbanos de río –desde el puente de la Gleva hasta La Devesa–, sus propuestas se concentran especialmente en los dos kilómetros propiamente urbanos –desde el puente ferroviario hasta la citada Devesa. Por lo tanto, Surinyach asume la misión de integrar plenamente a la ciudad toda la zona comprendida entre el canal industrial y el Ter, dotándola de una serie de usos que le permitan revitalizarse urbanísticamente.

El objetivo del plan se traduce en una serie de líneas de actuación, de las cuales cabe mencionar seis:

a) *La consecución de un vial longitudinal integrado en la red viaria.* Una de las propuestas estrella del plan es el acondicionamiento de un circuito peatonal a ambos márgenes del río. Se propone un total de tres conexiones que enlacen las dos orillas: el puente ferroviario mediante la instalación de una palanca peatonal, el paso existente del puente de Can Molas y el futuro «puente de La Devesa». También se prioriza la adecuación de las antiguas fuentes de agua del margen derecho. Por lo tanto, el plan dibuja un circuito integral que conecta transversal y longitudinalmente la fachada.

b) *La creación de zonas verdes y nuevos equipamientos.* El plan marca claramente la doble funcionalidad de la fachada como zona verde urbana en su tramo oriental y una gran oferta de equipamientos en el oriental, donde apuesta por una mezcla de usos entre la función deportiva y los espacios arbolados que funcionan también como zona verde. Por lo tanto, el plan sigue en la línea de la planificación anterior con la voluntad de suavizar la polarización de usos en la fachada. Es importante destacar que el plan insiste en lo que podríamos llamar como *variabilidad potencial y temporal de la fachada*: los usos de los márgenes del Ter se deben adecuar a las necesidades y oportunidades de cada momento, y por tanto se necesitan espacios polifuncionales para diferentes actividades lúdicas de tipo local y comarcal. Uno de los resultados es la construcción final del Museo Industrial del Ter (Imagen 4), ubicado en los planos en una localización diferente a la actual. Este edificio es, sin duda, el ejemplo más claro de la comarca de un *museo de agua y ciencia*, ya que recoge la historia patrimonial del río como oferta educativa, presenta módulos de interacción con el visitante sobre la bioquímica del agua y se encuentra plenamente inmerso en el escenario protagonista (Hervás y Tudela, 2012).

d) *La potenciación de la accesibilidad.* El plan dedica buena parte de la memoria y del estudio complementario «Trabajos básicos» a realizar una descripción exhaustiva de la problemática de circulación y accesibilidad en Manlleu. Se hace referencia a las propuestas de la planificación anterior, valorando sus aspectos más críticos⁷, y se concreta la propuesta de «puente de La Devesa», añadiendo detalles como un posible aparcamiento, líneas arboladas y un nuevo diseño de la pasarela para tránsito rodado y viandantes.

A diferencia del PGOU de 1988, el plan especial considera que la situación ideal sería que el tránsito industrial no dispusiera de la vía de La Devesa como paso único, pero desafortunadamente las posibilidades económicas no permiten, a su modo de ver, el refuerzo de la red exterior propuesta por la anterior planificación. Complementariamente a la propuesta de «puente de La Devesa», el plan ofrece una segunda solución de conexión en el tramo central de la fachada, con el desarrollo asociado de un sector residencial en el margen derecho (lo que la planificación posterior terminará conociendo como «puente de El Fugurull»). Esta propuesta se presenta con mucha cautela, pues claramente se indica que no resolvería directamente los problemas de circulación de la ciudad pero que permitiría ordenar urbanísticamente el margen del barranco. También se explicita que una de las posibles consecuencias de esta propuesta es la expansión urbana que puede conllevar un desplazamiento del centro neurálgico de la ciudad, hecho que no contribuiría a su rehabilitación.

e) *La recuperación del canal industrial.* El plan identifica diferentes puntos del canal industrial que deben adecuarse e incorporarse al patrimonio público de la ciudad. La situación actual, con la totalidad de los saltos de agua recuperados, es una consecuencia directa de las medidas del plan.

f) *La ordenación de los usos del parque.* El plan presenta una relación completa de todos los usos existentes y potenciales de la fachada fluvial. Señala el tramo oriental como el responsable del ocio, el paseo y el juego al aire libre –se detallan todo tipo de actividades, como paellas populares, festivales, concursos de pesca, petanca y sardanas. No corre la misma suerte el tramo occidental, caótico a ojos del plan; de aquí que se proponga la compatibilidad de los usos correspondientes a los equipamientos (los campos de fútbol, la pista de atletismo y el pabellón deportivo) con la celebración de actos populares y de ocio (Imagen 4). También se detallan los usos existentes en La Devesa y se hace referencia a los históricos, como la recolección de setas, actualmente condicionada por la propiedad privada.

g) *La creación de un parque temático del Ter.* El agua es la principal protagonista del parque temático que plantea el plan, que intenta ofrecer al visitante diferentes usos deportivos y de ocio relacionados con el turismo fluvial. Además de la creación de juegos de agua aprovechando la energía hidráulica del canal, el plan propone la creación de dos lagos artificiales⁸ en el tramo occidental de la fachada: uno de pequeñas dimensiones con una zona arbolada y cerca del campo de fútbol,

7. El plan especial de 1998 considera que las propuestas de puente del PGOU de 1964 son demasiado costosas y poco realistas con la trama urbana actual, y pondera que «tan sólo unas condiciones económicas extraordinariamente favorables (subvenciones especiales o ayudas de otras administraciones) aconsejarían comenzar por las variantes exteriores». También señala que estas propuestas nunca se llevaron a cabo a causa del crecimiento anárquico posterior a su aprobación, y que se incumplió en muchos aspectos el primer intento de ordenar urbanísticamente la fachada fluvial de Manlleu. Respecto al PGOU de 1988, se reconoce el gran esfuerzo desplegado a la hora de ofrecer una visión estructurada y global ante una situación de desorden urbanístico, desequilibrio viario y déficit de servicios. El plan especial considera que la solución del puente de La Devesa es muy costosa pero es la única plausible en vista de lo que considera una situación de emergencia circulatoria.

8. La propuesta de creación de lagos artificiales en el tramo occidental no estuvo exenta de crítica desde el punto de vista de la lógica urbanística y ambiental. Probablemente, esta propuesta se inspira en la moda existente en los años noventa de crear parques urbanos con zonas artificiales de agua, como es el caso del denominado Parc de Catalunya en Sabadell, inaugurado en 1992.

y un segundo de mayor superficie en el área fabril cerca de la calle Enric Delaris. Estos lagos, juntamente con la oferta deportiva, el parque de la zona verde del tramo oriental y el espacio de La Devesa, son los elementos protagonistas del parque temático del Ter. También se plantea la conservación de turbinas y la creación de un nuevo itinerario cultural que incluya la visita a Can Rusiñol, la colonia industrial existente en la periferia urbana de Manlleu que se ha recuperado en los últimos años como hotel y restaurante.

Imagen 4. Antiguo recinto fabril de Can Sanglas, rehabilitado como centro divulgativo del patrimonio natural, cultural e industrial.



Fuente: Museu Industrial del Ter (2013)

Es importante mencionar el llamado *Informe sobre el tratamiento de los espacios naturales fluviales*, elaborado por la empresa de servicios ambientales LAVOLA, una de las previsiones del plan que merece una atención especial. Sin duda, es el documento que incorpora con mayor fidelidad el discurso estratégico del acercamiento entre ciudad y río. Si bien las propuestas básicas del plan se desarrollan en el espacio urbanizado de los márgenes del Ter, el referido informe se fija en el espacio de transición entre el sistema urbano y el fluvial. Una de las actuaciones que propone este documento es la creación de una serie de plataformas de madera –se las conoce como «miradores privilegiados del Ter» (Ayuntamiento de Manlleu, 1998b:4)– con el objetivo de fomentar el acceso del público a la zona de ribera, sin dañar la vegetación y con la colaboración de la Sociedad de Pescadores de Manlleu. También se prevé un área de ocio en el margen derecho y la creación de una franja vegetal con plantas herbáceas de floración vistosa a lo largo del canal industrial, a semejanza de las existentes en el río Wandle en Carshalton (Sutton, Gran Londres). Si bien se trata de una operación de carácter estético, las franjas vegetales que se proponen constituyen una medida muy aceptada en la recuperación de tramos canalizados que pueden suponer una mejora de la biodiversidad y la calidad del agua (Herrera, 2013).

En conclusión, el plan especial de 1998 puede calificarse, en diferentes sentidos, como un documento particularmente interesante, en relación con el tratamiento del tema que nos ocupa. De todos modos, aunque la estrategia que propone puede estimarse como idónea para la recupera-

ción de los espacios fluviales urbanos,⁹ su propósito final no consigue traducirse en el urbanismo de Manlleu porque no se desarrolla su programa de actuación (Surinyach, 2002).

4.4. El Plan de Ordenación Urbanística Municipal de 2007. La expansión urbana al otro lado del río

El *Plan de Ordenación Urbanística Municipal* (POUM) de Manlleu fue aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona el 15 de noviembre de 2007. La memoria urbanística del plan expone once objetivos generales (Ayuntamiento de Manlleu, 2007a), dos de los cuales inciden directamente en la ordenación del paseo del Ter. Es el caso del noveno («convertir el parque fluvial del Ter en una marca del municipio») y el décimo («crear un nuevo polo de centralidad al sur del municipio»), que apelan al patrimonio natural e industrial como seña de identidad de Manlleu.

La primera estrategia del POUM es la consecución de toda una serie de proyectos de urbanización y renovación, once de los cuales se planifican en el presente ámbito de estudio: tres planes de mejora urbana (PMU), dos polígonos de actuación urbanística (PAU) y siete planes parciales urbanísticos (PPU). Los principales proyectos que inciden plenamente en el futuro desarrollo de la fachada son el PPU-3 «El Fugurull» y el PPU-4 «Pont Est», dos propuestas ya presentes en la anterior planificación y conocidas popularmente como el puente de El Fugurull y el puente de La Devesa, respectivamente. Sin embargo, estas propuestas aparecen con singulares innovaciones. El puente de El Fugurull, que consiste en la conexión central de los dos márgenes fluviales de la fachada mediante un puente para tránsito rodado, es ahora presentado con el objetivo de «saltar al otro lado del río y hacer que el paseo del Ter, el Ter, el canal del Ter y los espacios de equipamientos existentes sean el verdadero centro de la ciudad» constatándose la visión del plan en relación con la ordenación de la fachada: la urbanización de sus márgenes se toma como instrumento de integración del espacio fluvial. El segundo proyecto, el puente de La Devesa, es ahora planteado como pasarela peatonal para la conexión de los dos márgenes, y no como un simple puente para tránsito rodado tal y como había previsto históricamente la anterior planificación.

La segunda estrategia que adopta el POUM es la restricción selectiva de los usos en el paseo del Ter. Se plantea como objetivo atraer la población joven y los visitantes de fuera del municipio, y por ende se quiere favorecer el uso comercial, el recreativo, la restauración, el uso cultural, el deportivo y de ocio.

El tercer eje estratégico del plan es, sin duda, la participación y opinión ciudadana. En octubre de 2005 se organizaron jornadas, talleres y charlas informativas con el objetivo de recoger las diferentes visiones y sugerencias de los ciudadanos de Manlleu sobre la gestión y la ordenación de su ciudad para poder plasmarlas posteriormente en el plan. Uno de los debates más prolíficos fue, precisamente, el generado en torno a los proyectos urbanizadores de la fachada fluvial; concretamente el caso del «puente de El Fugurull». El Anexo 2 del plan, que presenta un informe sobre el

9. El plan especial de 1998 es el único que cumple con todas las pautas que se consideran “successful policies of reconquest” –políticas exitosas de reconquista– de los ríos urbanos (Bravard, 2006): pone de manifiesto la personalidad histórica industrial de Manlleu (“city riverfronts as testimony of prestigious history” –las fachadas fluviales como testimonios de historia prodigiosa–), propone la creación de un parque temático (“the river itself as a scenic attraction” –el río mismo como atracción escénica–), impulsa la zona verde, el tratamiento de los márgenes fluviales y su acceso público (“some places of nature in the heart of cities” –algunos lugares naturales en el corazón de las ciudades–), y propone el acondicionamiento de un circuito peatonal y deportivo que una los dos márgenes del río (“the riverbank as a new attractive place for city dwellers” –la ribera como un nuevo lugar atractivo para los residentes en la ciudad).

Programa de participación ciudadana (Ayuntamiento de Manlleu, 2007b), explica que numerosos participantes argumentaron que el crecimiento urbanístico en estos espacios era una opción positiva para promover la integración del río en la ciudad, mientras que otra facción defendió su protección porque se trata de «una importante zona natural del municipio». Aflora, una vez más, el debate dual de la integración del espacio fluvial: ¿protección o urbanización? Por otra parte, también es importante destacar que aparece también el debate de la ordenación del espacio de La Devesa, y se considera la «necesidad de estudiar su situación legal a fin de encontrar un modelo de gestión adecuado para que pueda ser realmente de uso público», creando un «miniparque natural» con zonas de *pícnic* y restaurantes –usos que no son admitidos por la condición de inundabilidad moderada que afecta a la zona.¹⁰

El actual POUM de Manlleu es un documento completo y con una clara vocación de futuro. No rehúye la consideración de una visión integral de la fachada ni de su papel preponderante en la matriz urbana de Manlleu. Aun así, su planteamiento es el de hacer uso de la urbanización como herramienta de integración; por este motivo, propone una intervención en el margen derecho basada en la creación de dos nuevos puentes y en el desarrollo de los sectores residenciales asociados. Es aquí donde entra en conflicto con una visión más austera de la fachada. Concretamente, en el sentido de proponer la conservación del carácter rural del margen derecho del río y la no expansión de la ciudad.¹¹ Por otra parte, las propuestas de puente que presenta el plan en la fachada no se han ejecutado por ausencia de recursos económicos, y Manlleu sigue a la espera de una solución a su problema de movilidad y de propuestas para la potenciación social del medio fluvial.

5. Conclusiones

Nuestra investigación parte del caso de la ciudad fluvial de Manlleu, con un planteamiento central basado en la hipótesis de que su fachada urbana ha sufrido, a lo largo de los últimos cincuenta años, una transformación profunda a nivel social, económico y ambiental. El análisis llevado a cabo nos ha permitido darnos cuenta de la complejidad de los procesos que han dado origen a la fachada de Manlleu tal y como la conocemos en la actualidad.

Corroboramos que uno de los procesos determinantes en la evolución de la fachada de Manlleu ha sido la dificultad de aplicar con coherencia las propuestas generadas por la planificación urbanística en el periodo temporal estudiado. Observamos una progresión de la sensibilidad de los planes hacia la fachada fluvial, que ha ido adoptando cada vez un protagonismo mayor. La fachada, en este sentido, ha pasado de ser un elemento de descripción geográfica (PGOU de 1964) a considerarse un factor de vertebración de la ciudad (plan especial de 1998), siguiendo la dinámica de los «círculos virtuosos» de inversión, mejora y evolución positiva de la planificación fluvial (Penning-Rowsell, 1997). Este planteamiento se hizo especialmente visible tras la inundación trágica de 1940, con la construcción del muro de contención; una pauta de actuación que fue habitual en las ciudades fluviales españolas durante el primer tercio del siglo XX (Pellicer, 2002). Precisamente a causa de la existencia de infraestructuras de ingeniería de peso (como el muro,

10. De acuerdo con el art. 6.4 del *Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Urbanismo*.

11. Esta visión más austera de la fachada es precisamente la que recoge el *Plan director urbanístico de la Plana de Vic* (2006, no aprobado). Mientras que este plan apuesta por una serie de intervenciones para favorecer el contacto directo entre ciudadano y río y, al mismo tiempo, alejar el crecimiento urbanístico (como la creación de una playa fluvial o la sustitución del muro de contención por una obra de ingeniería más *blanda*), el actual POUM de Manlleu apuesta por un ensanche residencial en el margen derecho como herramienta de integración del medio fluvial en el medio urbano; un mismo objetivo, en el fondo, pero instrumentado de dos maneras muy diferentes.

el canal y las esclusas que aparecen a su paso), Manlleu y el Ter no han disfrutado de una situación favorable para ganar posiciones desde la óptica de los nuevos usos de tipo socioambiental, a diferencia de lo que ha sucedido en diferentes puntos de una cuenca vecina, la del río Fluvià (Pavón, 2010).

Destacamos la capacidad de influencia del contexto social y económico en el modo de enfocar el modelo de integración urbana del espacio fluvial. Mientras que los primeros planes sientan las bases de la zonificación de usos y abordan la problemática circulatoria del municipio, los últimos inciden en la relación social entre los ciudadanos y el río. En este punto es importante hacer referencia al último, el POUM aprobado en 2007, que propone la urbanización de buena parte del margen derecho como una herramienta de integración del medio fluvial, en lugar de dirigir sus esfuerzos a la mejora de la calidad del agua o la restauración de la morfología y la continuidad del cauce -las dos políticas prevalentes a la hora de gestionar un río urbano (Teixeira y Ureña, 2004).

La situación actual del paseo del Ter es heredera de todos estos procesos de planificación. Constatamos, en la práctica, que las previsiones de los últimos planes no se han hecho realidad en la fachada fluvial, razón por la cual Manlleu presenta un modelo poco permeable entre el espacio fluvial y el contexto urbano. Este modelo también es el responsable de una zonificación en dos polos de usos diferenciados, con un tramo occidental donde predomina el equipamiento deportivo y uno de oriental con una clara función de zona verde y de paseo. En este punto consideramos que la crecida del río en 1940, un ejemplo muy claro de inundación-relámpago propia de las cuencas hidrográficas medias de las fachadas mediterráneas, también es un factor determinante, tanto a nivel de percepción social como de condicionamiento físico del espacio fluvial; un hecho que pone de manifiesto la tensión existente en el diálogo ciudad-río en un contexto mediterráneo (Moral, 1997). Este episodio motivó la construcción del muro de contención, una obra de ingeniería que aunque ha cumplido con su función protectora no ha sabido resolver el acceso directo a la zona fluvial; más bien al contrario: ha creado en cierto modo una frontera entre ciudadano y río. Aun así, es importante destacar que la presencia del muro ha permitido el desarrollo de la zona urbana del paseo del Ter, antes ocupado por huertas y cultivos. De la misma forma, su función de protección, conjuntamente con la regularización de los caudales del Ter, ha aminorado considerablemente la vulnerabilidad y la percepción social del riesgo de inundación -aquí como en otros lugares de Cataluña (Saurí *et al.*, 2010).

Constatamos que una de las herramientas que necesita un mayor desarrollo en el caso que nos atañe es el de la participación social en la construcción de la fachada fluvial. La planificación urbanística ha hecho un esfuerzo notable a la hora de generar discusión, sobretodo en el caso del POUM aprobado en 2007, que llevó a cabo una serie de debates y jornadas de participación. Aun así, es también responsabilidad de la sociedad de Manlleu decidir implicarse sobre temas tan importantes para su municipio como el trazado de un nuevo puente sobre el Ter, la gestión del conflicto territorial existente en La Devesa o decidir qué equipamientos deberían ser prioritarios en una supuesta reconversión del paseo del Ter. En España, y en la misma Cataluña, existen experiencias innovadoras como la elaboración del *Plan de implicación ciudadana en el Parque Fluvial del río Ripoll en el municipio de Barberà del Vallès (2011-2014)*, que podrían constituir una línea de trabajo interesante para el futuro desarrollo urbanístico de Manlleu.

Ante esta situación, consideramos que la fachada necesita ser revalorizada mediante una apuesta valiente de promoción social y económica. La transición de un modelo de frontera a un modelo permeable que combine con inteligencia los parámetros fluvial y urbano debe ser la misión prin-

cial de los planificadores en el presente caso de estudio, a fin de llegar a convertir Manlleu en una ciudad fluvial de referencia.

Finalmente, reafirmamos la necesidad de abordar los espacios fluviales y urbanos desde una perspectiva transversal, que renuncie a lógicas sectoriales demasiado estrictas dentro de cada disciplina (el urbanismo, la ecología y la ingeniería), para abrirse a una visión colaborativa capaz de llevar a cabo una gestión integral alejada de discursos antropocéntricos y ecocéntricos (Ventura *et al.*, 2002).

6. Referencias bibliográficas

- Bravard, J. P. (2006). «Rivers as cultural and meeting points some reasons for success». En: Baena, R., Guerrero, I., Posada, J. y López, E (Eds.). *Ríos y ciudades europeas: espacios naturales, culturales y productivos*; Sevilla: Universidad de Sevilla, 27-35.
- Gómez, A. y Llobet, S. (1986). «Nota geomorfológica sobre uns meandres abandonats del riu Ter en la confluència amb la Riera de Sora». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 6, 29-38.
- Herrera, T. (2013). *Manual metodològic de actuacions de restauració ambiental y uso públic en àmbits fluvials*. Málaga: Diputación de Málaga.
- Hervás, R. y Tudela, R. (2012). «El agua como patrimonio: educación y museos del agua». En: Gómez Espín, M. y Hervás, R. (Eds.). *Patrimonio hidráulico y cultura del agua en el Mediterráneo*; Murcia: Fundación Séneca. Regional Campus of International Excellence «Campus Mare Nostrum». Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 13-32.
- Macià, M. (2000). «Una mirada a l'aiguat de 1940». *El Ter*, 53, 41.
- Monclús, F. J. (1986). «Ríos, ciudades, parques fluviales, corredores verdes». En: De la Cal, P. y Pellicer, F. (Eds.). *Ríos y ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*; Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 11-31.
- Moral Ituarte, L. del (1997). «El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir». En: Ribas, A. y Saurí, D. (Eds.). *Ciutat i riu: l'aigua en l'organització de l'espai urbà*; Bellaterra: Documents d'Anàlisi Geogràfica, 23-34.
- Panareda, J. M. (2009). «Evolución en la percepción del paisaje de ribera». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 51, 305-324.
- Pavón, D. (2010). «Evolució, justificacions i propostes de la gran obra hidràulica a les conques de la Muga i el Fluvià (1850-1980). La irrigació com a protagonista». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 70, 129-155.
- Pellicer, F. y Ollero, A. (2004). «Agua y ciudad». *Boletín de la A.G.E.*, 37, 3-13.
- Pellicer, F. (2001). «Ordenación paisajística de espacios fluviales en las ciudades mediterráneas». En: Zoido, F. y Venegas, C. (Eds.). *Paisaje y ordenación del territorio*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes y Fundación Duques de Soria, 283-295.
- Penning-Rowsell, E. C. (1997). «Rius i ciutats: amenaces i potencialitats». En: Ribas, A. y Saurí, D. (Eds.). *Ciutat i riu: l'aigua en l'organització de l'espai urbà*. Bellaterra: Documents d'Anàlisi Geogràfica, 23-34.
- Ribas, A. (2012). «Tornar a viure de cara al riu». *Revista de Girona*, 270, 60-65.
- Ribas, A. (2007). «Los paisajes del agua como paisajes culturales. Conceptos, métodos y una experiencia práctica para su interpretación y valorización». *Apogeo: Revista da Associação de Profesores de Geografia*, 32, 39-48.
- Saurí, D., Ribas, A., Lara, A. y Pavón, D. (2010). «La percepción del riesgo de inundación: experiencias de aprendizaje en la Costa Brava». *Papeles de Geografía*, 51-52, 269-278.
- Surinyach, M. (2002). «Aproximació a l'evolució de l'urbanisme i l'arquitectura a la Plana de Vic». *Ausa*, 148-149, 123-124.
- Teixeira, L. C. y Ureña, J. M. (2004). «Ordenación fluvial: usos del suelo y construcción de infraestructuras». *Ingeniería y territorio*, 68, 32-41.
- Ventura, M., Ribas, A., y Saurí, D. (2002). «Dos discursos antagónicos a la gestión integral de los ríos: el río antropocéntrico versus el río ecocéntrico». *Estudios Geográficos*, 246, 119-141.

- Zoido, F. (2008). «Aportaciones para la consideración científica de los paisajes del agua». En: Sobrino, J. y Cervera, L. (Eds.). *Actas del II Coloquio Internacional Irrigación, energía y abastecimiento de Agua: La cultura del agua en el arco mediterráneo*. Sevilla: Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, 31-36.

6.1. Fuentes documentales y legislación citada

- Ayuntamiento de Manlleu
- — (1964). *Plan General de Ordenación Urbana*.
- 1964a. Documento núm. 1, «Información urbanística». Epígrafe f) Impresión paisajista, 5.
- 1964b. Documento núm. 2, «Memoria justificativa del Plan General». Epígrafe i) Zonas verdes, 12.
- 1964c. Documento núm. 4, «Normas urbanísticas». Capítulo III. Sección 4ª. Defensa del paisaje. 17ª Zona - Paisajes tutelados. Art. 136. Definición.
- — (1988). *Plan General de Ordenación Urbana*.
- 1988a. Volumen II, «Plan General». Capítulo III, «Avance del Plan». Epígrafe III.2 Resumen de las sugerencias y propuestas, 12.
- 1988b. Volumen I, «Estudios básicos». Capítulo II.6, «Servicios urbanos». Epígrafe II.6.II Río y canal industrial, 30.
- 1988c. Volumen I, «Estudios básicos». Capítulo II.6, «Servicios urbanos». Epígrafe II.6.II Río y canal industrial, 29.
- — (1998). *Plan especial de mejora de la fachada urbana y ordenación de los márgenes del Ter*.
- 1998a. Memoria. Introducción, 1.
- 1998b. Estudio complementario III. 3. Descripción de la propuesta, 4.
- — (2007). *Plan de Ordenación Urbanística Municipal*.
- 2007a. Memoria de ordenación. 5. Justificación y oportunidad de la elaboración de un nuevo plan. Diagnóstico del territorio, 30-31.
- 2007b. Anejo 2. Programa de participación ciudadana.
- Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Urbanismo
- Diputación de Barcelona y Ayuntamiento de Barberà del Vallès (2011). *Plan de implicación ciudadana en el Parque Fluvial del río Ripoll en el municipio de Barberà del Vallès* (2011-2014).

ALBERT SANTASUSAGNA RIU

Licenciado en Ciencias Ambientales por la UB (con Premio Extraordinario), máster en Planificación Territorial y Ambiental y actual doctorando FPU en el Departamento de Geografía Física y Regional de la UB. Investiga acerca de la recuperación social y ambiental de las fachadas fluviales urbanas. Ha publicado a propósito de la interfaz ciudad-río. Retos y oportunidades de los espacios fluviales urbanos (Lisboa, 2013), El paisaje agrofluvial del Ter medio (Cataluña). La Devesa de Manlleu (Madrid, 2014), La Devesa de Manlleu i el seu conflicte urbanístic (Vic, 2014), y ha presentado resultados de su investigación en foros nacionales e internacionales.

JOAN TORT DONADA

Profesor de Geografía en la UB desde 1990. Ha trabajado en temas de análisis regional, urbanismo y ordenación del territorio, toponimia, paisaje, geografía cultural e histórica, pensamiento territorial y divulgación geográfica. Entre sus últimos trabajos, solo o en colaboración, figuran Los paisajes agrarios de España. Caracterización, evolución y tipificación (Madrid, 2011), Pensar el territori. Converses amb Albert Serratosa (Barcelona, 2011), Salvador Tarragó. Miscel·lània (Barcelona, 2013), Atlas de los paisajes agrarios de España (Madrid, 2013-2014) y la obra bilingüe Names in daily life. Proceedings of the XXIV International Congress of Onomastic Sciences (ICOS-24) (Barcelona, 2014).