

METROPOLITAN COASTS: BARCELONA AND CALIFORNIA REFERENCE

Draft of August of the 2004
Modified November of the 2004



MIQUEL FANÉ I TORRENT
PH. DOCTOR IN URBANISM

Draft of August 2004
Modified November of 2004
Modified July 2022

METROPOLITAN COASTS: BARCELONA AND CALIFORNIA REFERENCE

POR
BY
MIQUEL FANÉ TORRENT,
DOCTOR ARQUITECTO
(Ph.D. in Urbanism)

**COSTAS METROPOLITANAS:
BARCELONA Y EL REFERENTE DE CALIFORNIA**

**METROPOLITAN COASTS:
BARCELONA AND CALIFORNIA REFERENCE**

**GUIÓN
SCRIPT**

**INTRODUCCIÓN
INTRODUCTION**

- 1 - Buscando un referente
- 1 - Looking for referring one
- 2 - ¿Por qué California?
- 2 - Why California?

PRIMERA PARTE:

FIRST PART:

CALIFORNIA Y SUS COSTAS METROPOLITANAS.

CALIFORNIA AND ITS METROPOLITAN COASTS.

1.- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE CALIFORNIA.

1. - THE GEOGRAPHIC AND HISTORICAL CONTEXT OF CALIFORNIA.

1.1.- El arco mediterráneo y la costa californiana.

1.1. - The Mediterranean arc and the Californian coast.

1.2.- El medio natural de la costa de California.

1.2. - The natural environment of the coast of California.

1.3.- La evolución histórica del territorio californiano.

1.3. - The historical evolution of the Californian territory.

2.- LA ESTRUCTURA DE LAS METRÓPOLIS COSTERAS DE CALIFORNIA.

2. - THE STRUCTURE OF THE COASTAL METROPOLIS OF CALIFORNIA.

2.1.- Las metrópolis costeras californianas.

2.1. - The Californian coastal metropolis.

2.2.- San Francisco y su costa metropolitana.

2.2. - San Francisco and his metropolitan coast.

2.3.- La costa metropolitana de Los Angeles.

2.3. - The metropolitan coast of Los Angeles.

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA CALIFORNIANA.

3. - URBAN AND PERIURBAN COMPONENTS OF THE CALIFORNIAN COAST.

3.1.- El Sistema Urbano de las Metrópolis Californianas

3.1. - The Urban System of the Californian Metropolis

- 1 - Los "Downtowns".
- 1 - the "Downtowns".
- 2 - Los "Civic Center"
- 2- The "Civic Center" the
- 3 - Las tipologías residenciales americanas.
- 3 - American residential typology.
- 4 - Los asentamientos industriales.
- 4 - The industrial establishments.
- 5 - Las antiguas áreas militares
- 5 - The old military areas.
- 6 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.
- 6 - The tertiary urban typologies and of equipment.

3.2.- El sistema de comunicaciones y servicios

3.2. - The system of communications and services

- 1 - El sistema naval de comunicaciones.
- 1 - The naval system of communications.
- 2 - La red viaria y los espacios públicos.
- 2 - The road network and the spaces public.
- 3 - Las autopistas
- 3 - The freeways
- 4 - El ferrocarril
- 4 - The railroad
- 5 - Los aeropuertos
- 5 - The airports
- 6 - Las infraestructuras de Servicios Urbanos. El agua en California.
- 6 - The infrastructures of Urban Services. The water in California.

3.3. - El sistema de espacios abiertos

3.3. - The system of open spaces

- 1 - Las explotaciones agrícolas.
- 1 - The agricultural operations.
- 2 - El sistemas de espacios naturales.
- 2 - The systems of natural spaces.

SEGUNDA PARTE: BARCELONA Y SU COSTA METROPOLITANA.

SECOND PART: BARCELONA AND ITS METROPOLITAN COAST.

1.- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

1. - The GEOGRAPHIC And HISTORICAL CONTEXT Of The BARCELONIAN METROPOLITAN SCOPE.

- 1.1.- El medio natural de la costa metropolitana barcelonesa.
- 1.1. - The natural environment of the Barcelonan metropolitan coast.
- 1.2.- La evolución histórica del territorio metropolitano.
- 1.2. - The historical evolution of the metropolitan territory.

2. - LA ESTRUCTURA DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.
2. - THE STRUCTURE OF THE BARCELONIAN METROPOLITAN SCOPE.

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA BARCELONESA.

3. - URBAN COMPONENTS And PERIURBANOS OF The BARCELONIAN COAST.

3.1.- El Sistema Urbano de la Metròpolis Barcelonesa

- 3.1. - The Urban System of Metropolis Barcelonan

- 1 - Los Centros históricos.
- 1 - the historical Centers.
- 2 - Los Ensanches.
- 2 - Ensanches.
- 3 - Las tipologías urbanas residenciales.
- 3 - The residential urban typologies.
- 4 - Los asentamientos industriales.
- 4 - The industrial establishments.
- 5 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.
- 5 - The tertiary urban typologies and of equipment.

3.2.- El sistema de comunicaciones y servicios

- 3.2. - The system of communications and services

- 1 - La red viaria y los espacios públicos.
- 1 - The road network and the spaces public.
- 2 - El ferrocarril.
- 2 - The railroad.

3.3.- El sistema de espacios abiertos

- 3.3. - The system of open spaces

- 1 - La Sierra Litoral
- 1 - Coastal Mountain range
- 2 - La agricultura.
- 2 - Agriculture.
- 3 - los deltas de los ríos
- 3 - The deltas of rivers
- 4 - La costa urbana
- 4 - The urban coast

TERCERA PARTE:

LOS MODELOS COSTEROS METROPOLITANOS Y SU GESTIÓN

THIRD PART:

THE METROPOLITAN COASTAL MODELS AND THEIR MANAGEMENT

1. - COMPARACIÓN DE LOS MODELOS METROPOLITANOS ESTUDIADOS.

1. - COMPARISON OF THE STUDIED METROPOLITAN MODELS.

2. - INSTRUMENTOS Y AGENTES EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO.

2. - INSTRUMENTS And AGENTS IN The MANAGEMENT Of the TERRITORY.

- 2.1 - Instrumentos y agentes para las actuaciones urbanísticas.

2.1 - Instruments and agents for the city-planning performances.

2.2 - Los instrumentos de la gestión territorial y urbana

2.2 - The instruments of territorial and urban management

1. - El entramado legislativo catalán

1, - Catalan legislative framework

2. - Proyectos versus Planes en la gestión del Territorio

2, - Projects versus Plans in the management of the Territory

3. - Diferencias históricas en el caso californiano.

3, - Historical Differences in the Californian case.

2.3 - Los agentes de la gestión territorial y urbana.

2.3 - The agents of the territorial and urban management.

1. - Los agentes de la gestión del suelo en Cataluña.

1. - The agents of the management of the ground in Catalonia.

2. - Las diferencias con California.

2. - The differences with California.

3. - El juego del sector inmobiliario.

3. - The game of the real estate sector.

3. - LA FUNCIONALIDAD EN LOS MODELOS TERRITORIALES Y SU GESTIÓN.

3. - THE FUNCTIONALITY IN THE TERRITORIAL MODELS AND ITS MANAGEMENT.

4. - DISFUNCIONES EN LOS SISTEMAS COSTEROS.

4. - DYSFUNCTIONS IN THE COASTAL SYSTEMS

1 - Disfunciones en el sistema costero urbano.

1.- Dysfunctions in the urban coasts system

2 - Disfunciones en el sistema costero de espacios abiertos.

2. - Dysfunctions in the coastal system of open spaces.

3. - Disfunciones en el sistema costero de comunicaciones

3. - Dysfunctions in the coastal system of communications.

EPILOGO

I WRITE

NOTAS

NOTES

FUENTES.

SOURCES

METROPOLITAN COASTS: BARCELONA AND CALIFORNIA REFERENCE

INTRODUCTION

INTRODUCTION

- BUSCANDO UN REFERENTE

- LOOKING FOR A REFERENCE



Fig. 0/1 . Los Angeles, Marina del Rey
Fig. 0/1 . Los Angeles, Marina del Rey



Fig. 0/2: Barcelona, Villa Olímpica.

Toda ciudad, todo territorio, tiene su identidad y en esta identidad, tienen mucho que ver sus condiciones climáticas y su posición geográfica respecto al mas amplio ámbito territorial, cultural y económico al que pertenece.

Pero en dicha identidad, tiene quizás mucho mas que ver, la forma en que se han ido produciendo y evolucionando los distintos asentamientos y actividades humanas de esta ciudad y este territorio, se han ido dando a lo largo del tiempo.

Fig. 0/2: Barcelona, Villa Olímpica.

All city, all territory, has its identity and in this identity, they have much to do its climatic conditions and their geographic position with respect to but the ample territorial scope, cultural and economic to which it belongs.

Perhaps but in this identity, it has much but that to see, the form in that they have been taken place and evolving the different establishments and human activities from this city and this territory, has been occurred throughout the time.

El objetivo de este trabajo es, pues, el estudio urbanístico de la identidad que pueda tener del ámbito territorial en el que hoy se esta formando el área metropolitana de Barcelona respecto a otros ámbitos metropolitanos, que por estar mas avanzados en su consolidación, nos puedan servir de referente cara a prever posibles anomalías en el inmediato futuro de su evolución urbanística.

The objective of this work is, then, the city-planning study of the identity that can have of the territorial scope in which today this forming the metropolitan area of Barcelona with respect to other metropolitan scopes, that to be but advanced in their consolidation, can serve to us as referring face to anticipate possible anomalies in the immediate future of their city-planning evolution.

En este sentido, por sus condiciones climáticas, por la posición geográfica de sus metrópolis respecto a sus respectivos continentes, y por el paralelismo de sus bien diferente pero muy relacionadas historias, he elegido como referente de este entorno costero metropolitano de Barcelona, el de las costas metropolitanas de California.

In this sense, by its climatic conditions, by the geographic position of its metropolis respect to its respective continents, and by the parallelism of its very different but very related histories, I have chosen like referring of this metropolitan coastal surroundings of Barcelona, the one of the metropolitan coasts of California.

¿PORQUÉ CALIFORNIA?

La elección de California para este estudio comparativo fue intuitiva. El contraste de sus respectivas historias evolutivas frente a las similitudes en sus atractivos climáticos y de progresismo cultural, me hicieron hurgar en el saber si era o no verdad que Cataluña era la "California de Europa" tal como aquí se predica.

- WHY CALIFORNIA?

The election of California for this comparative study was intuitive. The contrast of their respective evolutionary histories brow to the attractive similarities in their climatic attractiveness and cultural progress, made me to rummage in the knowledge if it were truth or non that Catalonia was the "California of Europe" as it is preached here.

Mi atracción por California, viene ya de cuando era muy niño. Los halagos que de las "naranjas de California" hacia mi abuelo –un payés del Maresme- eran el justo reconocimiento a lo que hoy llamaríamos una "denominación de origen" como la que ellos también habían obtenido, para sus patatas primerizas –las "Mataró potatoes"-. ¡Que bonitos debían ser los campos de naranjos de California!

My attraction by California, comes already from when I was very child. The flatteries that about the "oranges of California" made my grandfather – farm worker of "el Maresme" - was the right recognition to which today we would call a "denomination of origin" like which they also had obtained, for its early potatoes - the "Mataró potatoes" -.!What pretty had to be the fields of orange trees of California!

Después, en mi infancia y adolescencia, todavía en la oscuridad de aquel "nacional-catolicismo" del franquismo español, el encanto de un país que Hollywood, con el cinema, nos exhibía con unas formas de vida, entonces para nosotros desconocidas, donde los chicos y las chicas de nuestra edad iban al mismo instituto, vestidos siempre con ropa nueva, muy colorida – sin nuestros disimulados zurcidos y parches - donde se organizaban regularmente bailes –con música de Gleen Miller- hacia los cuales iba "el chico" conduciendo el magnífico coche nuevo de su padre, después de recoger a "la chica" en su casa - con el cortés visto bueno de los padres de ella - los cuales vivían en una deliciosa casa con jardín, donde había "una cosa" que llamaban televisión – que era como el cine, pero sin proyector! - y que tenían teléfono ! incluso en los dormitorios!

Un país donde se circulaba en coche por anchísimas calles y autovías y donde la mujeres trabajaban – ¡todas! - fuera de casa y no solo de enfermeras o dependientas sino que podían hacer de todo, en aquellas enormes oficinas de los transparentes rascacielos (0.2.1)

"Cosas del cine" nos decían nuestros mayores. Tendría que pasar casi una generación para que la gente de mi edad – y aún, no toda - se diese cuenta de que lo que realmente era "de cine" era aquel nuestro pobre mundo. De cine, cierto, pero de cine "de época" o de "neorrealista italiano", claro.

Later, in my childhood and adolescence, still in the dark of that "national-Catholicism" of the Spanish Francoism, the enchantment of a country that Hollywood, with the cinema, exhibited to us with ways of life, then acknowledges for us, where the boys and the girls, aged like as, went to the same institute, dresses always with new clothes, very colorful - without ours disguised mended and patches - where regularly organized dances - with music of Glen Miller- towards which ones, the boy goes driving the magnificent new car of his father, after gathering to "the girl" in its house - with the courteous agreement of the parents of her - which lived in a delicious house with garden, where there was "a thing" which they called "television" - that was "like the cinema", but "without projector"! - and that they had telephone! even in the bedrooms!

A country where they drive in car around very broads streets and motorways and where the women worked -! All ones! - abroad and non only like a nurses or shop employees but they could do everything, in those enormous offices of the transparent skyscrapers (0.2.1)

"Things of cinema" said our greater ones to us. It would have to pass almost one generation so that the people of my age - and still, not every ones - realized of which what really was "of cinema" it was that our poor world. It was of cinema, certainly, but of "period cinema" or of "Italian neo realism", of course.

Los años setenta, otra vez California. Berkeley con su "Free Speak Movement", el eco de Martin Luther King con su lucha contra el racismo, San Francisco con su movimiento "hippy" y su "make love not war" y - en mis años de estudio en la Escuela de Arquitectura- la fuerte relación con Berkeley, de arquitectos catalanes exiliados, como Sert, o de actuales intelectuales inquietos como Rubert de Ventós.

Después, en el transcurso de mi ejercicio profesional en el mundo de la Arquitectura y el Urbanismo, al final de los ochenta y principios de los noventa, guardé una pausa para la reflexión y elaboré mi Tesis Doctoral, basándome en el buen conocimiento urbanístico que yo tenía de la costa barcelonesa en general y de Arenys de Mar en particular. Mi actual inquietud para comprobar la validez tanto del método como de las conclusiones de mi ya vieja Tesis en otros contextos geográficos y culturales, me llevó a elegir la mítica California para hacer esta comprobación.

In the seventies, California again . Berkeley with its "Free Speak Movement", the echo of Martin Luther King with its fight against racism, San Francisco with its movement "hippy" and his "make love not to war" and - in my years of study in the School of Architecture, the strong relation with Berkeley, of the exiled Catalan architects, like Sert, or of present anxious intellectuals like Rubert de Ventós.

Later, in the course of my professional exercise in the world of the Architecture and Urbanism, at the end of the eighty and principles of the ninety, I kept a pause to myself for the reflection and elaborated my Doctoral Thesis, basing on the good knowledge that I had about city-planning of the Barcelonan coast in general and of Arenys de Mor in particular. My present restlessness to verify their validity as much the method as the conclusions of my already old Thesis in other geographic and cultural contexts, leads to me to choose the mythical California to make this verification.



Fig.0/3: Bolsa Chica State Beach I

Fig.0/3: Bolsa Chica State Beach I

**COSTAS METROPOLITANAS:
BARCELONA Y EL REFERENTE DE CALIFORNIA**

**METROPOLITAN COASTS:
BARCELONA AND THE REFERRING ONE OF
CALIFORNIA**

**PRIMERA PARTE:
CALIFORNIA Y SUS COSTAS METROPOLITANAS**

**FIRST PART:
CALIFORNIA AND ITS METROPOLITAN COASTS**

1. - EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE CALIFORNIA
1. - THE GEOGRAPHIC AND HISTORICAL CONTEXT OF CALIFORNIA.

1.1. - EL ARCO MEDITERRÁNEO Y LA COSTA CALIFORNIANA.

1.1. - THE MEDITERRANEAN ARC AND THE CALIFORNIAN COAST.

Puesto que vamos a realizar un estudio comparativo entre el ámbito metropolitano de Barcelona y los de las metrópolis costeras californianas, lo primero que debemos hacer es contextualizar geográficamente todos estos ámbitos.

Since we are going to make a comparative study between the metropolitan scope of Barcelona and those of the Californian coastal metropolis, first that we must to do is to put in their geographical context all these scopes

Así, en cuanto al ámbito mediterráneo, ya históricamente - desde el imperio romano- se ha entendido compuesta por dos partes, geográficamente divididas por la península itálica. Oriente y occidente.

Thus, about the Mediterranean scope, yet historically - since the Roman Empire - it has been understood composed by two parts, geographically divided by the Italian peninsula. East and West.

El llamado "arco mediterráneo occidental" -la mediterránea latina- lo constituyen las regiones costeras que van, geográficamente, desde Gibraltar hasta Sicilia, comprendiendo tres estados de la Unión Europea, con muchas regiones, cada una con su propia identidad, pero con grandes caracteres en común.

The called "Western Mediterranean Arc" - the Latin Mediterranean- is constitutes by the coastal regions that go, geographically, from Gibraltar to Sicilia, including three states of the European Union, with many regions, each one with their own identity, but with great characters in common.

Debemos, pues, partir del hecho que Barcelona pertenece a dicho "arco mediterráneo occidental", siendo, quizás esta, la metrópolis de este contexto geográfico que más ha apostado en su incorporación en el concierto internacional de las grandes ciudades.

Then, we must start of the fact that Barcelona belongs to this "Western Mediterranean Arc", being, perhaps this one, the metropolis of this geographical context that has bet more in it incorporation in the international concert of the great cities.

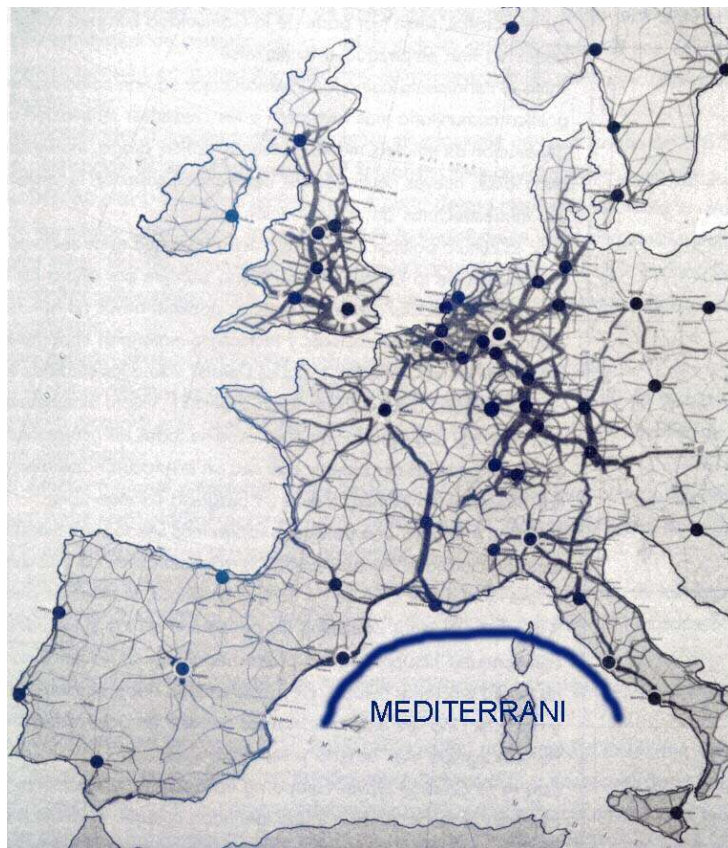


Fig. I / 1.1/ 01 – El arco mediterráneo

Fig. I / 1.1/ 01 – The Mediterranean arch

De la misma forma que Barcelona de caracteriza por pertenecer a la costa climáticamente mas benigna del continente europeo, la mediterránea, también California se caracteriza por encontrarse en la parte climáticamente mas suave de la costa del Pacífico de los EE.UU.

La California de USA cuya costa vamos a tratar, constituye un estado de la Unión, aunque los californianos de USA cuando hablan de su país, siempre dicen que tienen dos Californias. La California del norte, polarizada en San Francisco aunque también contenga la capital del estado, Sacramento, en el interior y la California del sur, polarizada en Los Angeles.

As Barcelona is characterized by to belong to the coast most sweet climatically of the European continent, the Mediterranean, also Californian is characterized by to be in the part climatically more smooth of the Pacific coast of the U.S.A.

The USA Californian whose coast we are going to treat, constitutes a state of the Union, although the Californian of the USA when they speak about its country, always they say that they have two Californian. The North California, polarized in San Francisco although it also contains the State Capital, Sacramento in the interior, and the South California, polarized in Los Angeles.

A su vez, olvidan demasiado a menudo, la California mejicana –la Baja California- que al ser de otra nación con otra cultura – Méjico - los USA la consideran "otra cosa", pese a su continuidad geográfica con la Alta California – la de USA. - y al hecho que, históricamente, haya sido, el origen de todo este avanzado país.

Ciertamente, lo que pasa, es que los californianos USA de hoy, asocian el excelente medio natural de California al no menos excelente papel que sus ciudades han jugado en el mundo de hoy.

Así, haciendo una primera comparación de extensión territorial, entre toda la California geográfica y el arco mediterráneo occidental europeo, veamos que, si este arco, que va de Gibraltar a Sicilia, es de unos 3.000 kilómetros de largo, la suma de los 2.000 de la costa californiana USA. mas los 1.500 de la mejicana, es de unos 3.500. Se presta pues, a hacer muchos estudios comparativos.

Pero, para nuestro estudio en concreto y puesto que nuestra base de partida para el comparativo es Barcelona, aun sabiendo el papel que tienen en el arco mediterráneo metrópolis como Marsella, Nápoles y tantas otras, y sin desconocer el que en California tienen Sacramento o San Diego, nos hemos ocupado de las dos metrópolis que de hecho polarizan la California urbana -San Francisco y Los Angeles- pues cada una con su diferente realidad territorial comparten con la incipiente área metropolitana barcelonesa su condición de metrópolis costeras.

In turn, they forget too much often, the Mexican California - the Low California that to the being to another nation with another culture - Mexico - the USA consider "another thing", in spite of their geographic continuity with the High California - the one of the USA. - and the cause that, historically, it has been, the origin of all this advanced country.

Certainly, which happens, it is that the Californian USA of today, associate excellent natural means from California to the not less excellent paper than their cities have played in the today world.

Thus, making a first comparison of territorial extension, between all geographical California and the European western Mediterranean arc, we see that, if this arc, that goes from Gibraltar to Sicilia, take about 3,000 kilometers in length, the sum of the 2,000 of Californian coast the USA add to the 1,500 of the Mexican, take about 3.500. This allows, then, to make many comparative studies.

But, to our study in concrete and since our starting point for the comparative one is Barcelona, even knowing the paper that metropolis like Marseilles, Naples and so many others that the Mediterranean arc have, and without unknown that California have Sacramento or San Diego, we have taken care of the two metropolis that in fact polarize the urban California - San Francisco and Los Angeles – because each one, with their different territorial reality, share with the incipient Barcelonan metropolitan area, their condition of coastal metropolis.

Ciertamente, son San Francisco y Los Angeles, que equidisten unos 600 kilómetros a lo largo de la costa las que polarizan buena parte de la actividad de los mas de 30 millones de habitantes del estado federal USA. de California repartidos por los 405 kilómetros cuadrados que tiene dicho estado.

Certainly, they are San Francisco and Los Angeles, who equidistant about 600 kilometers throughout the coast, those that they polarize good part of the activity of the most than 30 million inhabitants of the USA federal state of California distributed by the 405 square kilometers that this state has.



Fig. I / 1.1/0 2 : San Francisco y Los Angeles dentro de California
Fig. I / 1.1/0 2: San Francisco and Los Angeles inside California

1.2.- EL MEDIO NATURAL DE LA COSTA DE CALIFORNIA.

1.2.- THE NATURAL ENVIRONMENT OF THE COAST OF CALIFORNIA.



Fig. I /1.2/ 01: Mapa físico de California

Fig. I /1.2/ 01: Physical map of California

La costa californiana, en cuanto a su medio natural, constituye pues el lado oeste de la dorsal montañosa norte-americana donde las sierras litorales se entregan al océano, formando la costa del Pacífico de los Estados Unidos mas la península de California en la costa oeste mexicana.

The Californian coast, in its natural environment constitutes, then, the western side of the north-American mountainous spine where the coastal ranges are delivered at the ocean, forming the coast of the Pacific of the United States and the peninsula of California in the Mexican western coast.

Sus condiciones geográficas naturales, hacen que gocen de un clima de suaves inviernos, veranos secos, y húmedas primaveras, que ellos consideran "clima mediterráneo".

Their natural geographical conditions, they do that they enjoy a climate of smooth winters, dry summers, and humid springs, that they consider "Mediterranean climate".

Pero el hecho de que esta costa sea, geológicamente, una dorsal tectónica, hace que la historia de California y la propia cultura de los californianos, esté marcada por la inestabilidad física de sus ciudades, constantemente agredidas sino desbastadas por los terremotos y que ellos reconstruyen cada vez con mejores tecnologías.

But the fact that this coast be, geologically, a tectonic spine, it does that the history of California and the own culture of the Californians, be marked by the physical instability of their cities, constantly attacked or planed by the earthquakes and that they rebuild every time with better technologies.

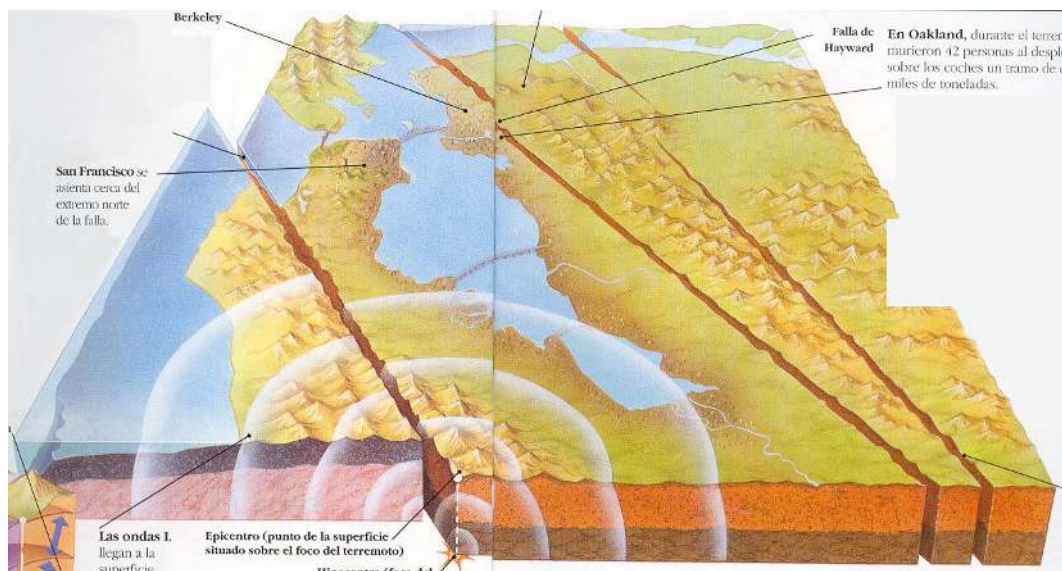


Fig. I / 1.2 / 02: La falla de San Andrés

Fig. I / 1.2 / 02: The failure of San Andrés



Fig. I / 1.2 / 03: Costa norte de California
 Fig. I / 1.2 / 03: north Coast of California

Puesto que nuestro interés se centra en los entornos metropolitanos de San Francisco y de Los Angeles, vamos aquí a dar un somero repaso al ámbito natural costero de los mismos.

Dejando de lado el impresionante medio natural de la costa del Pacífico del norte de California, yendo hacia el sur, desde la península de Point Reyes, nos encontramos ya en la costa donde se asienta el ámbito que nosotros podemos considerar metropolitano - o de influencia metropolitana- de la conurbación de San Francisco, es decir, de Santa Rosa a San José.

Since our interest itself center in the metropolitan environments of San Francisco and of Los Angeles, we go here to give a somero review at coastal natural environment of that. Leaving sideways the impressive natural middle of the coast of the Pacific north of California, going toward the south, since the peninsula of Point Kings, we find us already in the coast where writes down the environment that we can consider subway -or of metropolitan influence- of the conurbation of San Francisco, that is to say, of Holy Rose to San José.



Fig. I / 1.2 / 04: Costa Metropolitana de San Francisco

Fig. I / 1.2 / 04: Metropolitan Coast of San Francisco

Este ámbito metropolitano, se asienta en el entorno natural no siempre llano, de las bahías de San Francisco y San Pablo que constituyen un auténtico mar interior, estirado en paralelo a la costa oceánica, con una longitud total de unos 85 kilómetros.

This metropolitan environment, writes down in the I environment natural not always flat, of the bays of San Francisco and San Pablo that constitute an authentic interior sea, stretched in parallel to the oceanic coast, with a total length of some 85 kilometers.



Fig. I / 1.2 / 05: Costa del Pacífico de San Francisco

Fig. I / 1.2 / 05: Coast of the Pacific of San Francisco

La costa oceánica de la conurbación de San Francisco–San José, queda separada de su eje central metropolitano por la pronunciada sierra litoral que conforma la bahía de San Francisco.

The oceanic coast of the conurbation of San Francisco–San José, remains separated of its metropolitan central axis by its pronounced coastal saw that conforms the bay of San Francisco.



Fig. I / 1.2 / 06: Península de Monterrey

Fig. I / 1.2 / 06: Peninsula of Monterrey

A continuación, encontramos la lúdica ciudad de Santa Cruz, ya fuera del entorno metropolitano de San Francisco, pero muy bien comunicada con él, desde la cual y hasta la península de Monterrey –de gran valor medioambiental natural- tenemos los llanos de la bahía del mismo nombre, formando un arco de poblaciones de vacaciones que se alternan con los numerosos parques y playas naturales costeras.

Contrariamente a estas llanuras, la costa que se ve a continuación –de Monterrey a San Luis Obispo- la constituyen la entrega al océano de la Sierra de Santa Lucía con un seguido de parques naturales intercalados en un rosario de pueblecitos solo enlazados por la carretera nº 1 que bordea la sierra por su cara oceánica.

Efectivamente, para este tramo litoral, el eje principal de comunicaciones y de grandes infraestructuras no pasan por la misma costa, sino por el valle interior paralelo a ella, que conforman dos sierras. La litoral "Coast Ranges" y la prelitoral "Diablo Ranges".

Next, we find the playful city of Santa Cruz, already outside the metropolitan area of San Francisco, but very well connected with it, from which and up to the Monterrey peninsula - of great natural environmental value - we have the llanos de la Bahía del same name, forming an arc of holiday villages that alternate with the many parks and natural coastal beaches..

Contrarily to these plains, the coast that continuation is seen –of Monterrey to San Luis Bishop- they constitute it delivers it to the ocean of the Sierra of Holy Lucia with a followed of natural parks interspersed in a rosary of alone villages bound along the road nº 1 that flanks the sierra by its oceanic face.

Indeed, for this coastal section, the main axis of communications and major infrastructures do not pass through the same coast, but through the interior valley parallel to it, which make up two mountain ranges. The coastline "Coast Ranges" and the pre-coastline "Diablo Ranges".

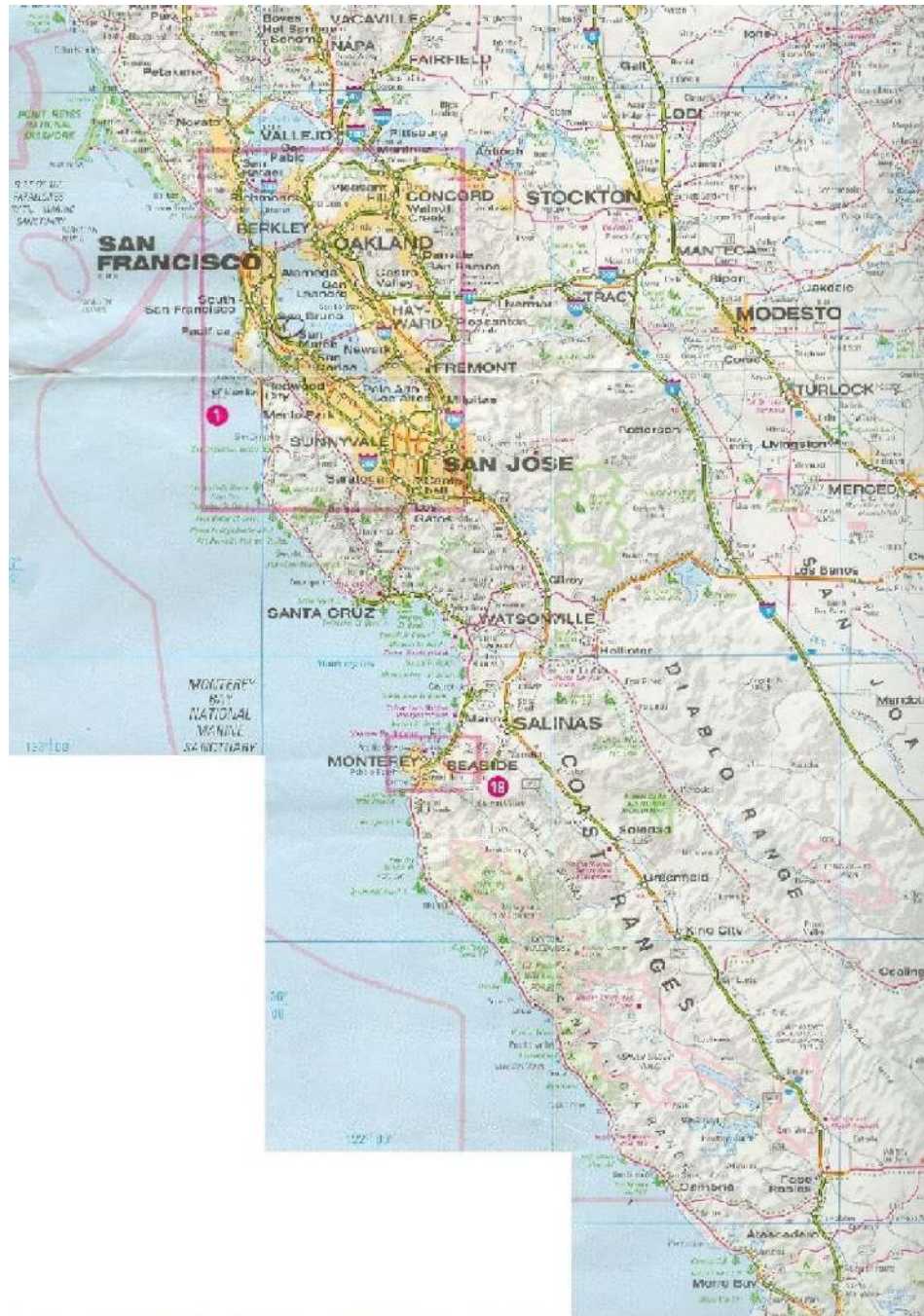


Fig. I / 1.2 / 07: Mapa costa sur de San Francisco.

Fig. I / 1.2 / 07: Map south coast of San Francisco.

En la California del Sur, la costa de San Luis Obispo esta configurada por la península y sus bahías laterales, y a partir de los llanos de Santa Maria y Guadalupe, la costa viene configurada por las faldas de los “Santa Inés Mounts” que son, de hecho, el extremo oceánico del sistema montañoso que, con los “San Gabriel Mounts”, cierra por el norte la región metropolitana de Los Angeles.

In the California Southern, the coast of San Luis Obispo this configured by the peninsula and its lateral bays, and from the plains of Santa Maria and Guadalupe, the coast comes configured by the skirts of the “Santa Inés Mounts” that are, in fact, the oceanic extreme of the mountainous system that, with the “San Gabriel Mounts”, closes for the north the metropolitan region of Los Angeles.

Toda esta sierra es Parque Nacional, con protecciones a veces tan especializadas como la del extenso refugio de cóndores. Pero a sus pies ya tenemos el llano del que constituye lo que podríamos llamar eje transversal metropolitano norte de Los Angeles, el cual va desde los llanuras de Ventura y Oxnard, en la costa, hasta San Bernardino, en el interior.

All this saw is National Park, with protections at times so specialized as that of the extensive refuge of condors. But to its feet already we have the plain of the one that constitutes what would be able to call cross axis north subway of Los Angeles, which goes since the plains of Fortune and Oxnard, in the coast, to San Bernardino, in the interior.

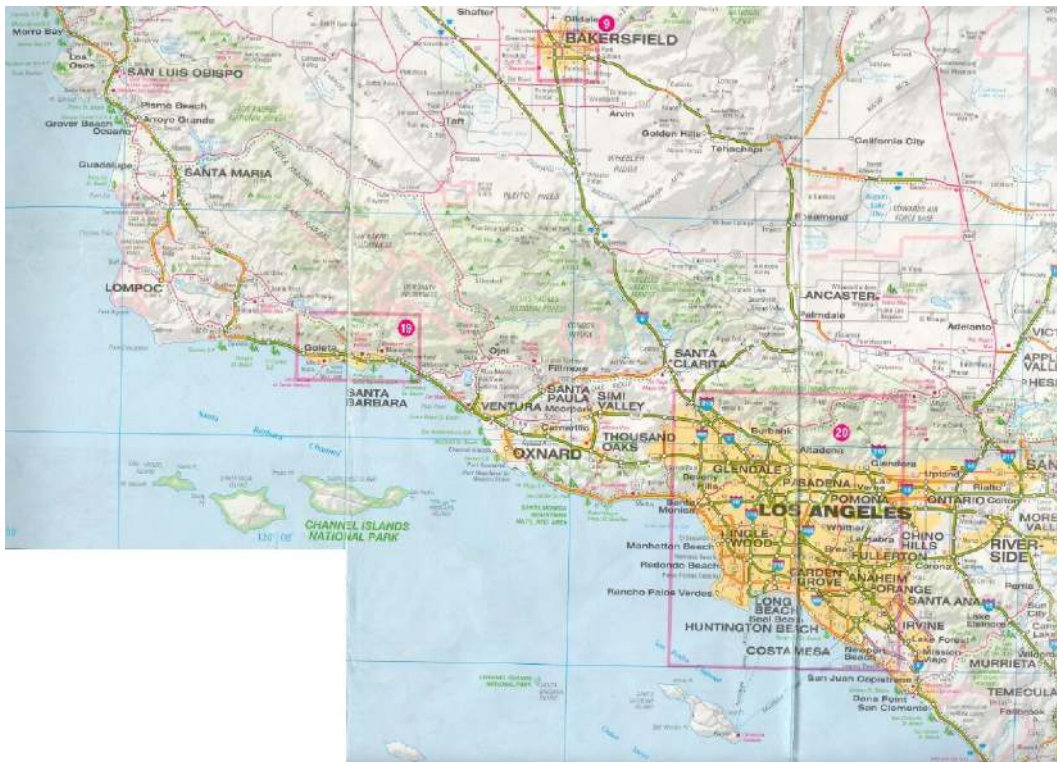


Fig. I / 1.2 / 08: Mapa costa norte de Los Angeles

Fig. I / 1.2 / 08: Map north coast of Los Angeles

La escarpada costa de los Santa Inés Mounts -solo con el llano de Santa Bárbara en medio- forma el llamado "Santa Bárbara Chanel" con las islas de San Miguel, Santa Rosa y Santa Cruz que tiene delante y que la protegen de la natural violencia del océano abierto.

The steep coast of the Santa Inés Mounts -alone with the plain of Barbaric Saint in the middle- form the call "Santa Bárbara Chanel" with the islands of San Miguel, Santa Rosa and Santa Cruz that has before and that protect it of the natural violence of the open ocean.

Así, con la gran llanura de Ventura y Oxnard, empieza ya lo que nosotros entendemos como la costa metropolitana de Los Angeles, con la accidentada y cinematográficamente mítica costa de Malibú, en las faldas de los "Santa Mónica Mountains" que, desde esta costa, penetran, con Beverly Hills, en el entramado metropolitano de Los Angeles.

Las playas de Santa Mónica y la Paya del Rey -con su "Marina" y su Venice- constituyen la costa del cuadrante oeste del área metropolitana de Los Angeles.

Todos los numerosos puertos y "Marinas" que vamos encontrando a lo largo de la costa están, de hecho, en lo que habían sido pantanos. Es por eso que las relativamente pocas dunas y espacios húmedos de la costa, incluso metropolitana, que restan, son hoy objeto de especial atención.

Thus, with the great plain of Fortune and Oxnard, begins already what we understand as the metropolitan coast of Los Angeles, with the injured and film mythical coast of Malibu, in the skirts of the "Santa Monica Mountains" that, since this coast, they penetrate, with Beverly Hills, in the **entramado** metropolitan of Los Angeles.

The beaches of Santa Monica and the Paya of the King -with their "Marine" and their Venice- they constitute the coast of the western quadrant of the metropolitan area of Los Angeles.

All the numerous ports and "Marine" that we go finding along the coast they are, in fact, in which had been swamps. That is why the relatively few dunes and humid spaces of the coast, even metropolitan, that reduce, they are today object of special attention.



Fig. I / 1.2 / 09: Costa del pie de Santa Mónica Mountains

Fig. I / 1.2 / 09: Coast of the foot of Santa Monica Mountains



Fig. I / 1.2 / 10: "Marina" de Seal Beach

Fig. I / 1.2 / 10: "Marine" of Seal Beach

La península de Palos Verdes, constituye la defensa de poniente del importante puerto de Los Angeles y es el vértice donde empieza su costa sur metropolitana, con la extensas playas que van desde Long Beach hasta San Clemente. La isla de Santa Catalina conforma, con este frente sur de Los Angeles, el llamado canal de San Pedro.

The peninsula of Green Sticks, constitutes the defense of west of the important port of Los Angeles and is the vertex where begins their metropolitan south coast, with the extensive beaches that go from Long Beach to San Clemente. The island of Santa Catalina conforms, with this south front of Los Angeles, the call channel of San Pedro.



Fig. I / 1.2 / 11: Península de Palos Verdes

Fig. I / 1.2 / 11: Peninsula of Green Sticks



Fig. I / 1.2 / 12: Bolsa Chica

Fig. I / 1.2 / 12: Small Market



Fig. I/ 1.2/ 13 : Costa norte de San Diego

Fig. I/ 1.2/ 13: North coast of San Diego

Mas allá del ámbito metropolitano de Los Angeles, el frente costero continua de forma accidentada hasta San Diego, solo con la presencia urbana en la llanura de Oceanside, conformando con la isla de San Clemente de delante, el "Santa Catalina Channel".

Son precisamente las islas que conforman este brazo oceánico formado por el seguido de los tres canales, las que dan a la costa de Los Angeles este poco calado de sus playas y esta suavidad de clima marítimo, que obviamente no tienen las otras costas californianas que se encuentran abiertas al océano.

El llano en donde se encuentra el área metropolitana de San Diego, tiene en frente la bahía del mismo nombre, que es cerrada y alargada como la de San Francisco, pero a escala mucho mas reducida. (I-1.2.1)

But there of the metropolitan environment of Los Angeles, the continuous coastal front of eventful form to San Diego, alone with the urban presence in the plain of Oceanside, complying with the island of San Clemente of before, the "Santa Catalina Channel".

They are exactly the islands that conform this oceanic arm formed by the followed of the three channels, the ones that give to the coast of Los Angeles this little penetrated of their beaches and this smoothness of maritime climate, that obviously do not have the other Californian coasts that are found open al ocean.

The plain where is found the metropolitan area of San Diego, has in front the bay of the same name, that is closed and extended as that of San Francisco, but to scale a lot but reduced. (I -1.2.1)

1.3.- LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TERRITORIO CALIFORNIANO.

1.3.- THE HISTORIC EVOLUTION OF THE CALIFORNIAN TERRITORY.



Fig. I / 1.3 / 01: Familia de indios de California
 Fig. I / 1.3 / 01: Family of Indians of California

Dejando a un lado los antecedentes aborígenes indios, los orígenes de la actual California deberían situarse en el siglo XVIII cuando, en una tardía expansión colonial de la "Nueva España", el imperio español, siguiendo linealmente hacia arriba la costa del Pacífico con el "Camino Real" que se iba abriendo, fue fundando todo un rosario de "Misiones" franciscanas, bajo el liderazgo de Fray Junípero Serra.

Leaving to a side the Indians aboriginal antecedents, the origins of current California should be situated in the 18th century when, in a late colonial expansion of the "Nueva España", the Spanish Empire, continuing lineally **running** up the coast of the Pacific with the "Camino Real" that went opening up, was founding an entire rosary of Franciscan "Missions", under the leadership of Fray Junípero Serra.

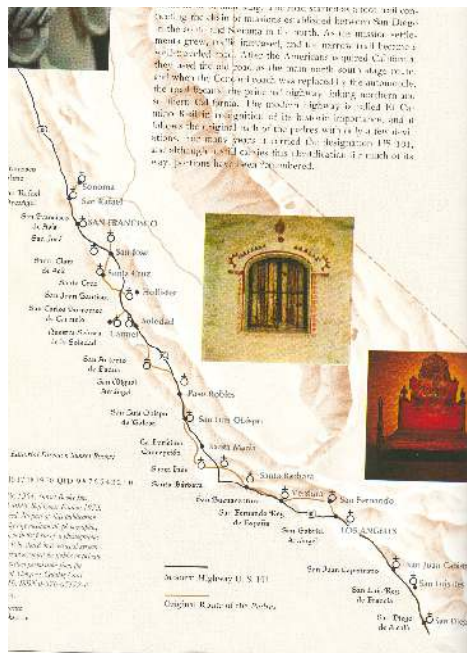


Fig. I / 1.3 / 02 "El camino real"
Fig. I / 1.3 / 02 "The camino real"

Estas "Misiones", situadas a lo largo del "Camino Real", acompañadas de los puertos –los "embarcaderos"- bases militares y "presidios", de la administración colonial del imperio español, fueron los núcleos originarios de los actuales asentamientos urbanos –grandes y pequeños- de la costa de California. (I/ 1.3/1)

Pero, el crecimiento y actual importancia de estos asentamientos no siempre se ha dado en proporción a la importancia que cada una de estas Misiones haya tenido en esta época de la primera colonización de California. Así, la Misión de Nuestra Señora la Reina de Los Angeles, que en su día fue una Misión tardía y poco relevante, fue la base de la actual gran metrópolis de Los Angeles, mientras que la en su día muy importante de Monterrey, por ejemplo, se convirtió solo en una pequeña ciudad.

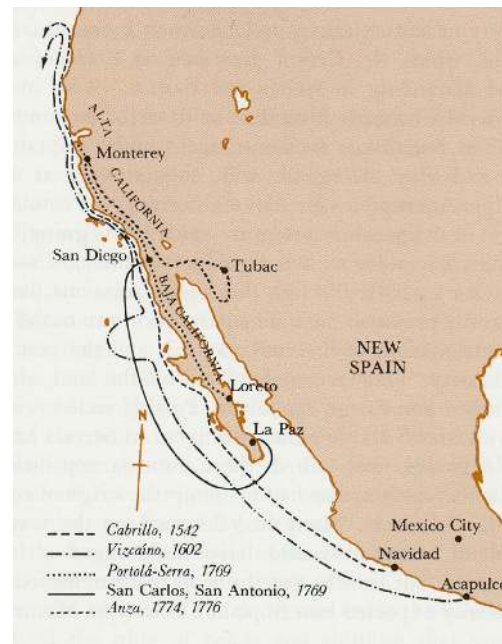


Fig. I / 1.3 / 03: La colonización de California
Fig. I / 1.3 / 03: The colonization of California

These "Misiones", situated along the "Camino Real", accompanied by the ports –the "embarcaderos"- military bases and "presidios", of the colonial administration of the Spanish empire, were the native nuclei of the present urban settlements –large and small- of the coast of California. (I/ 1.3/1)

But, the growth and present importance of these settlements always has not been given in proportion to the importance that each one of these Missions have had in this epoch of the first colonization of California. Thus, the Misión de Nuestra Señora la Reina de Los Angeles because in its day was a prominent little and late Mission, was the base of the present great metropolises of Los Angeles, while the in its very important day of Monterrey, for example, was converted alone in a small city.



Fig. I / 1.3 / 04: La "Misión" de "Santa Inés"

Fig. I / 1.3 / 04: The "Mission" of "Santa Inés"

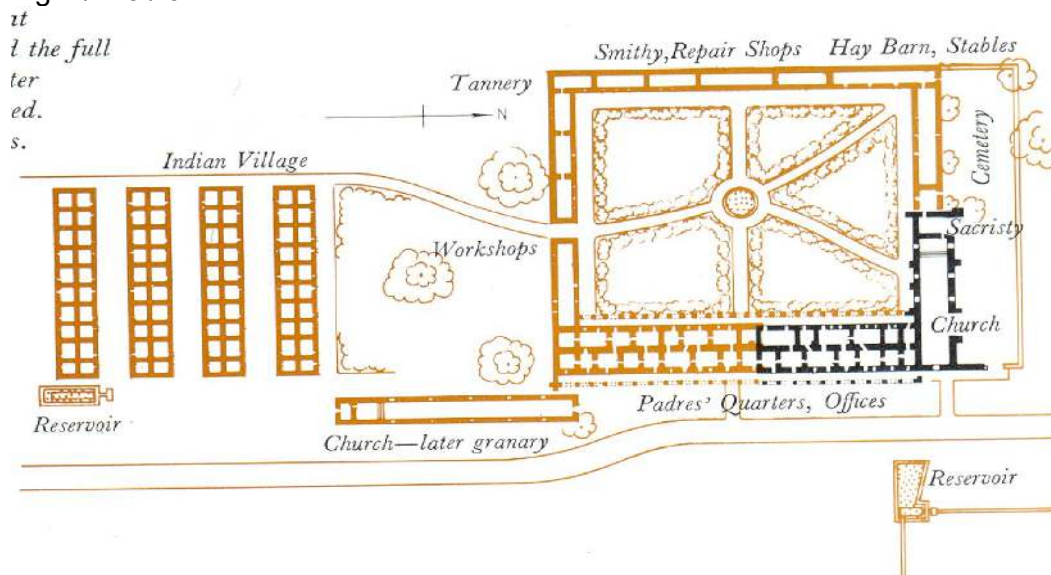


Fig. I / 1.3 / 05: Planta de la "Misión" de Santa Inés"

Fig. I / 1.3 / 05: Plant of the "Mission" of Santa Inés"

Estas "Misiones", acompañadas de los puertos -los "embarcaderos"- bases militares y "presidios" de la administración colonial del imperio español, fueron los núcleos originarios de los actuales asentamientos urbanos.

These "Misiones", accompanied by the harbors -the "embarcaderos"- military bases and "presidios" of the colonial administration of the Spanish empire, were the originating nuclei of the present urban settlements.

Las “Misiones”, no eran en realidad, fundaciones de ciudades propiamente dichas -a pesar de que la traza para su implantación reflejase, en muchos casos, algunos criterios urbanísticos de la española “Ley de Indias”- sino que eran, de hecho unidades coloniales económicamente autónomas situadas en recintos cerrados, autosuficientes, que permitieran el control de sus territorios con una seguridad suficiente.

The “Misiones”, they were not in reality, foundations of exactly said cities -in spite of the fact that the plan of their establishment reflected, in many cases, some urban development criteria of the Spaniard “Ley de Indias”- but they were, in fact economically autonomous colonial units situated in precincts closed, self-sufficient, that to permit the control of their territories with a sufficient security.



Fig. I / 1.3 / 06: California Mexicana

Fig. I / 1.3 / 06: Mexican California

Con la independencia de México del Imperio Español —el 27 de septiembre de 1821 se proclamó la República Mexicana— vinieron seguidamente, los decretos de desamortización que pondrían fin a las Misiones.

With the independence of Mexico of the Spanish Empire —September 27, 1821 was proclaimed the Mexican Republic— they came follow, the decrees of “desamortización” that would put an end to the Missions.

Pero estas, de hecho no desaparecieron, sino que fueron simplemente substituidas por el nuevo sistema de "Ranchos", de lo cual cosa no solo gozaron los colonos mejicanos-españoles -los "californianos"- sino también muchos soldados que al finalizar su servicio, se quedaron en California en vez de volver a España o a Méjico.

De acuerdo con las leyes de desamortización mejicanas, un "ranchero" podía pedir hasta 20.200 Ha. de terreno. La mano de obra, de esclavos indios, iba en el lote pues las leyes no se respetaban y los nativos no pudieron sacar ningún provecho. No estaban, psicológicamente, preparados para afrontar la libertad.

En 1846, Estados Unidos se apoderó de California, al ganar la guerra a México y ello, en definitiva comportó, respecto a la época de las Misiones, un radical cambio de valores humanos y de formas de vida que condicionaría en buena parte la población de California, en el futuro. Fue el "Far West" que tanto tema dio después a Hollywood.

But these, in fact did not they disappear, but simply they were substituted by the new system of "Ranchos", of which not alone thing they enjoyed the Mexican-Spanish colonists -the "Californian"- but also many soldiers that all to finalize their service, they remained in California instead of returning to Spain or to Mexico.

According to the laws of "desamortización" Mexican, a "ranchero" could ask until 20.200 Ha. of land. The workforce, of Indian slaves, went in the lot therefore the laws were not respected and the natives could not remove no advantage. They were not, psychologically, prepared to confront the liberty. In 1846, United States seized California, al to win the war to Mexico and it, in final behaved, with respect to the times of the Missions, a radical change of human values and of forms of life that would condition in good part the population of California, in the future. It was the "Far West" that so much fear gave later to Hollywood.



Fig. I / 1.3 / 07: "Fuerter" y "Ranchos".

Fig. I / 1.3 / 07: "Fuerter" and "Ranchos".

Se abandonarían los cultivos de las "Misiones" en pro de una allí fácil ganadería y explotación de bosques. Las viejas construcciones españoles, no útiles ya para las nuevas explotaciones, se dejaron a la suerte de los fuertes vientos y los terremotos, sin mantener. Los valores de los "Cow Boys" fueron por el camino de la su exhibición como jinetes y "machos" delante de las "Señoritas" —con las que después organizaban bailes- y el de las formas violentas de ejercer el poder. Era, en definitiva, el "Far West" que tanto tema dio mas tarde a Hollywood.

The cultivations would be abandoned of the "Missions" on behalf of a there easy stockbreeding and exploitation of the forests. The old not useful, Spanish constructions already for the new exploitations, they were left the luck of the strong winds and the earthquakes, without maintaining. The values of the "Cow Boys" were along the way of the their exhibition as the riders and "male" in front of the "Señoritas" — with the ones that later organized dances- and that of the violent forms to exercise the power. It was, in final, the "Far West" that so much fear gave but late to Hollywood.

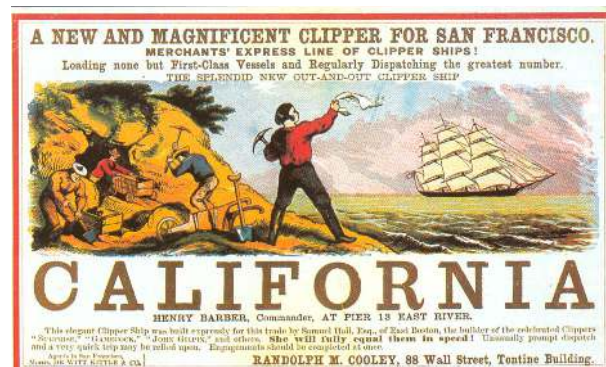
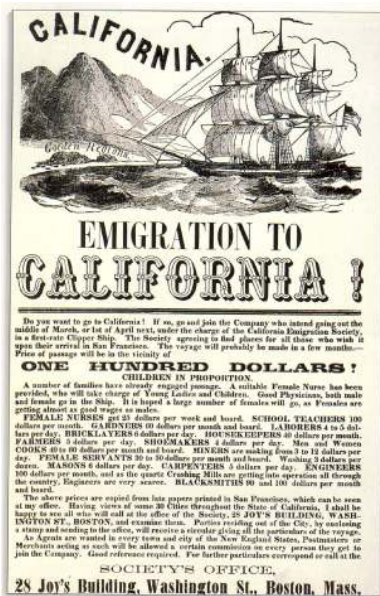


Fig. 1 / 1.3 / 08: Publicidad para emigrar a California

Fig. 1 / 1.3 / 08: Publicity to emigrate to California

En el 1848 se descubre cerca de Sacramento la primera “pepita” de oro en el canal de una serrería, y es así como empieza la explosión demográfica que sigue a la “fiebre del oro”, iniciada con la llegada de los llamados “fourtyniners” –los improvisados mineros procedentes del este del 1849 lanzados a la aventura de la búsqueda del oro Californiano-. Talmente, para ellos, se había descubierto el mítico “El Dorado” que los antiguos conquistadores españoles, nunca llegaron a encontrar.

La región aurífera de Mother Lode era propiedad del gobierno federal y las licencias para la extracción de oro se limitaban al área que un hombre, con sus compañeros de equipo, podía abastecer. Lógicamente, no había asalariados porque todos podían ser amos.

In the 1848 it is discovered near Sacramento the first one “seed” of gold in the channel of a sawmill, and is as well as begins the demographic explosion that continues to the “fever of the gold”, initiated with the arrival of the calls “fourtyniners” –the unscripted miners originating in the east of the 1849 launched to the adventure of the search of the Californian gold-. So, for them, themselves there was discovered the mythical one “The Golden one” that the old Spanish conquerors, never they came they find.

The gold-bearing region of Mother Lode was property of the federal government and the licenses for the extraction of gold they were limited al area that a man, with its companions of team, could supply. Logically, there were not wage-earning because all could be masters.



Fig. I / 1.3 / 09: Mineros "Fourthyniners"

Fig. I / 1.3 / 09: Mining "Fourthyniners"

Pronto comenzaran las disputas sobre el derecho a las aguas, ya que los torrentes, con su capacidad de erosión de los filones de oro y transporte del mineral, eran los que hacían la faena extractiva.

Soon they began the disputes on the right to the water, since the torrents, with their capacity of erosion of the veins of gold and transportation of the mineral, were the ones that did the extractive task.



Fig. I / 1.3 / 10: Poblado de California

Fig. I / 1.3 / 10: Populated of California

Estos conflictos por cuestiones del derecho de agua, después - obviamente, ya por otras razones- continuaran durante todo el proceso de formación de California. Así, los que hoy llamamos Planes Hidrológicos, seguirán constituyendo el quizás mas importante pilar de la planificación y gestión territorial de este Estado, tan sobrado de agua en el boscoso norte, como escaso de agua en el desértico sur.

These conflicts by questions of the right of water, later -obviously, already for other reasons- they continued during all the process of formation of California. Thus, the ones that today call Hydrologic Plans, they will continue constituting the perhaps but important pillar of the planning and territorial management of this State, so exceeded of water in the wooded north, as scarce of water in the desert south.

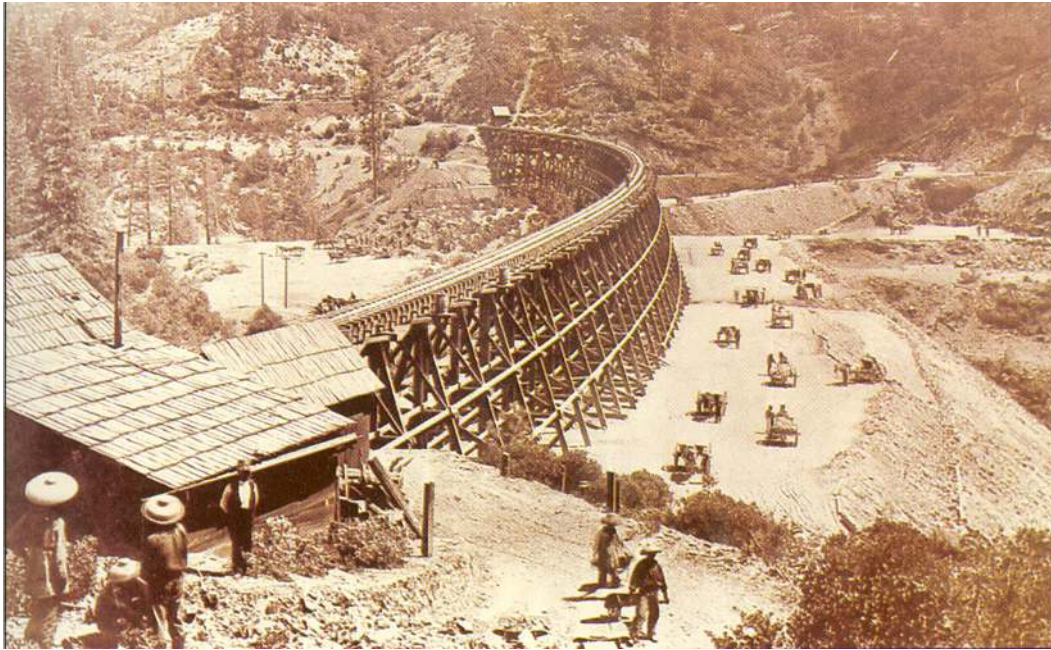


Fig. I / 1.3 / 11: La construcción del ferrocarril

Fig. I / 1.3 / 11: The construction of the railroad

California, es desde el 9 de septiembre de 1850 el 31º Estado de la Unión. Pero el hecho era que estaba en el lejano oeste y con sus puertos en otro océano, el Pacífico. Es por ello que, con la guerra de Sucesión americana, el Congreso quiso asegurar que California continuase definitivamente a la Unión, comunicando las dos costas americanas, la del Atlántico y la del Pacífico, con el de entonces sistema de comunicaciones mas avanzado, el ferrocarril.

Así, con la Ley de Ferrocarriles del Pacífico, el Congreso realizaba concesiones de grandes extensiones de territorios del oeste, a bajo interés, a la vez que se subvencionaba, a bajo interés, a las grandes compañías ferroviarias para hacer llegar el ferrocarril a California. Se empezó con la Central Pacific llegando a Sacramento y a la Union Pacific, a Nebraska.

California, is from September 9, 1850 the 31º State of the Union. But the fact was that was in the distant west and with its ports in another ocean, the Pacific. It is because of it that, with the war of American Succession, the Congress wanted to assure that California continued finally to the Union, communicating the two American coasts, that of the Atlantic one and that of the Pacific, with that of then system of communications but advanced, the railroad.

Thus, with the Law of Railroads of the Pacific, the Congress carried out concessions of large extensions of territories of the west, to low interest, at the same time that was subsidized, to low interest, to the large railway companies to cause to arrive the railroad to California. Began with the Central one Pacific arriving at Sacramento and to the Union Pacific, to Nebraska.

Pronto, en el 1869, el Central Pacific llega a la costa de California – a Oakland, junto a San Francisco- quedando así bien comunicadas las dos costas oceánicas de la Unión, la del Atlántico y la del Pacífico. La expansión del ferrocarril por California no se hizo esperar y, en 1876, el Central Pacific, ahora rebautizado con el nombre de South Pacific, llega a Los Angeles, nueve años antes de que no lo hiciera su futuro gran competidor, el Santa Fe.

Soon, in the 1869, the Central Pacific arrives at the coast of California – to Oakland, next to San Francisco- remaining thus well communicated the two oceanic coasts of the Union, that of the Atlantic one and that of the Pacific. The expansion of the railroad by California did not cause expected and, in 1876, the Central one Pacific, now renamed with the name of South Pacific, arrives at Los Angeles, nine years before not its competitive great future did it, the Santa Fe.



Fig. I / 1.3 / 12: El "Octopus"
Fig. I / 1.3 / 12: The "Octopus"

La llegada del ferrocarril transoceánico, significaba para California otro cambio radical del su sistema socio-económico. Con la acción monopolística de las grandes compañías ferroviarias –en especial la South Pacific, popularmente llamada “The Octopus” (el pulpo)- y su control de los precios del transporte, del suelo, del dinero y de la inmigración masiva –sobretudo de orientales- iniciada con la propia construcción del ferrocarril, se genera una gran producción de riqueza en el país, con una aún mas grande desigualdad en su repartimiento. Esto acaba provocando tanta inestabilidad en el sistema como para llegar a las importantes crisis económicas y sociales de finales del siglo XIX.

The arrival of the transoceanic railroad, signified for California another radical change of the its associate-economic system. With the monopolistic action of the large railway companies –especially the South Pacific, popularly called “The Octopus” (the octopus)- and its control of the prices of the transportation, of the floor, of the money and of the massive immigration –above all of orientals- initiated with the own construction of the railroad, a great production of wealth in the country is generated, with a still but large inequality in its distribution. This finishes causing so much instability in the system as to arrive at the important social and economic crisis of ends of the 19th century.

Pese a todo, la base socio-económica de la California del siglo XX ya está formada y sus extensos territorios, aptos para el desarrollo urbano, planificados con el racionalista sistema hipodámico – una red viaria ortogonal abierta en sus dos direcciones- como lo que en España llamaríamos Planes de Ensanche, pero pensados a gran escala, pese a que las incipientes ciudades californianas solo estuvieran consolidadas en lo que actualmente son sus Downtowns históricos.

Despite all, the associate-economic base of the California of the 20th century already is formed and their extensive territories, apt for the urban development, planned with the rationalist “hipodámic” system –an open orthogonal road network in their two directions- as what in Spain we would call Plans to Widen, but thought to great scale, despite that the incipient alone Californian cities were consolidated in which at present they are their.

Se trataba, en definitiva, de crear una red viaria ortogonal abierta, de tal forma que, como los mismos planeadores dijeron, *la ciudad creciera en el futuro, tanto como pudiera y por donde quisiera.*

It treated, in final, to create an open orthogonal road network, of such form that, as the same sailplanes said, the city to grow in the future, so much as was able and by where wanted.

Es a partir de este momento histórico cuando empiezan los grandes desplazamientos industriales americanos del este, hacia las ciudades californianas, cuyas áreas metropolitanas irán conformando y consolidando con sus instalaciones, sus áreas residenciales anexas y, sobre todo, con sus centros administrativos y financieros.

Se trataba, pues, de tener crecimiento ilimitado y urbanísticamente bien servido y comunicado, en todo este extenso territorio, por los sistemas tecnológicamente mas avanzados. Así, las amplias calles de las ciudades californianas se llenaron primero, con los mas eficaces trenes, tranvías, funiculares –los populares “Cable-Cars” de San Francisco, por ejemplo- junto con las pioneras líneas de gas, electricidad, teléfono, etc.

It is from this historic moment when begin the large displacements industrial Americans of the east, toward the Californian cities, whose metropolitan areas Iran conforming and consolidating with its installations, its residential areas you enclose and, above all, with its financial and administrative centres.

It treated, therefore, to have unlimited growth and urban development well served and communiqué, in all this extensive territory, by the systems technologically but advanced. Thus, the extensive streets of the Californian cities were filled first, with the but efficient trains, trolleys, funiculars –the popular “Cable-Cars” of San Francisco, for example- along with the pioneering lines of gas, electricity, telephone, etc.



Fig. I / 1.3 / 13: San Francisco a principios del siglo XX

Fig. I / 1.3 / 13: San Francisco at the beginning of the 20th century



Fig. I / 1.3 / 14: San Francisco en el siglo XIX

Fig. I / 1.3 / 14: San Francisco in the 19th century



Fig.: I / 1.3 / 15: Los populares "Tranvías de San Francisco", hoy
 Fig. : I / 1.3 / 15: The popular "Trolleys of San Francisco", today



Fig.: I / 1.3 / 16: Un coche "californiano"
 Fig. : I / 1.3 / 16: A "Californian" car.

Con la llegada del automóvil, la aviación y las telecomunicaciones, estos nuevos sistemas, irían rápidamente suplantando la importancia del ferrocarril, hasta llegar a caracterizar las regiones metropolitanas costeras de la California de hoy, como el reino del automóvil.

With the arrival of the car, the aviation and the telecommunications, these new systems, they would go quickly replacing the importance of the railroad, until coming to characterize the coastal metropolitan regions of the California of today, like the kingdom of the car.



Fig. I / 1.3 / 17: "Misión Dolores" ("Misión de San Francisco de Asís" situada al "Arroyo de Nuestra Señora de los Dolores")

Fig. I / 1.3 / 17: "Mission Pains" ("Mission of San Francisco de Asís" situated al "Stream of Our Lady of the Pains")



Fig. I/ 1.3/ 18: "Misión Dolores", hoy
 Fig. I/ 1.3/ 18: "Mission Pains", today

Ciertamente, hoy hemos de decir que, pese a la actual reivindicación californiana de recordar sus orígenes españoles en el rosario de "Misiones" asentadas en el "Camino Real", no se puede decir que este origen español tenga hoy ningún peso relevante en la actual estructura socio-económica de California, a parte de haber cobijado –y esto si que es relevante- a toda la comunidad mejicana –e hispana, en general- procedente de las olas migratorias, cada vez mas notorias, que comporta su vecindad.

Certainly, today to should to say that, despite the present Californian demand to recall its Spanish origins in the rosary of "Missions" written down in the "Camino Real", itself cannot tell that this Spanish origin have today no prominent weight in the present associate-economic structure of California, to part of to have sheltered –and this if that is prominent- to all the Mexican community –and Hispanic, in general- originating in the Migratory, each time but notorious, that behaves its neighborhood.



Fig. I /1.3 /19 : El “Camino Real”, en el medio del “Downtown” de Los Angeles

Fig. I /1.3 /19: The “Camino Real”, in the middle of the “Downtown” of Los Angeles

En este sentido, es notorio que California conserva, en sus ciudades, calles, parajes y accidentes geográficos, prácticamente toda la toponimia española original, y también que, cara a la memoria histórica, se ha tenido mucho cuidado en la monumentalización de su legado arquitectónico y urbanístico, como en el caso de la restauración y construcción de réplicas de las "Misiones" –muy especialmente durante los años 30 del siglo XX- con el claro gusto por conseguir una arquitectura historicista dicha española o, posteriormente, con el hitado mediante el pintoresco báculo con campana, del que fue "Camino Real".

In this sense, is notorious that California preserve, in its cities, streets, spots and geographical accidents, practically all the Spanish original toponymy and also that, expensive to the historic memory, has had a lot of care in the monumentalization of its urban development and architectural bequest, as in the case of the restoration and construction of replicas of the "Missions" –very especially during the years 30 of the 20th century- with the space by obtaining an historicist architecture said Spanish or, subsequently, with the milestone by means of the picturesque stick with bell, of the one that was "Camino Real".

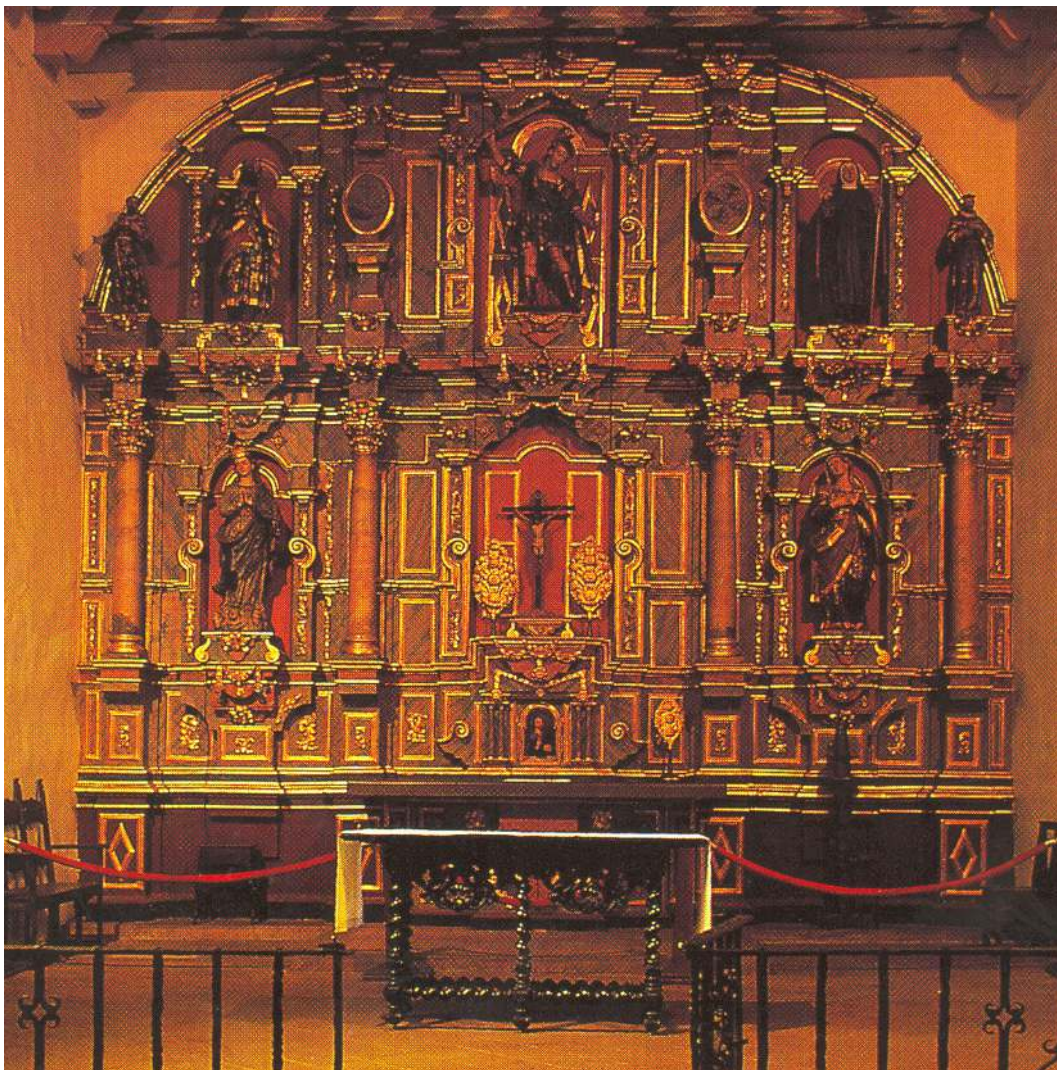


Fig. I / 1.3 / 20 : El retablo de "Misión Dolores", aún hoy

Fig. I / 1.3 / 20: The altarpiece of "Mission Pains", still today

Además, la clara presencia del franciscanismo dentro del catolicismo socialmente atento, la seguimos encontrando hoy, por toda California, no solo con sus parroquias en las barriadas y poblaciones de mayoría hispana, sino también en los ámbitos urbanos céntricos, con bolsas de marginalidad, donde casi siempre podemos encontrar comedores y refugios para los "homeless" presididos por una imagen de San Antonio de Pádua, idéntica a la que tenía mi abuela, y que yo aún conservo.

Besides, the clear presence of the "franciscanismo" inside the socially attentive Catholicism, we continue it finding today, for every California, not alone with his parishes in the poor districts and populations of Hispanic majority, but also in the central urban environments, with markets of marginality, where marry always we can find dining rooms and refuge for the "homeless" presided by an image of San Antonio de Pádua, identical to which had my grandmother, I still conserve.

2. - LA ESTRUCTURA DE LAS METRÓPOLIS COSTERAS DE CALIFORNIA

2. - THE STRUCTURE OF THE COASTAL METROPOLISES OF CALIFORNIA

2.1.- LAS METRÓPOLIS COSTERAS DE CALIFORNIA.

2.1.- THE COASTAL METROPOLISES OF CALIFORNIA.

No es casual que de las cuatro grandes áreas metropolitanas de California, tres de ellas Efectivamente, es el “hecho costero” lo que, desde sus orígenes ha dado un verdadero sentido al Estado de California como tal. Sus puertos son los puertos del Pacífico de Norteamérica y su atractivo para las migraciones, también de calidad – tanto de tipo empresarial como residencial- no solo se explica históricamente por sus grandes extensiones territoriales y su juventud como país, sino también por la calidad de vida que le dan sus playas y su buen clima costero.

It is not coincidental that of the four large metropolitan areas of California, three of them Really, is the “coastal fact” what, since its origins has given a true sense al State of California as such. Their ports are the ports of the Pacific of North America and its attraction for the migrations, also of quality –so much of business as residential type- not alone is explained historically by their large territorial extensions and their youth like country, but also by the quality of life that their beaches they give him and their good coastal climate.



Fig. I/ 2.1 / 01: Fragmento de la costa metropolitana de Los Angeles

Fig. I/ 2.1 / 01: Fragment of the metropolitan coast of Los Angeles

Las metrópolis costeras de San Francisco y Los Angeles, pese a que las bases e instrumentos urbanísticos con que se han generado, sean los mismos, tienen una estructura metropolitana bien diferente, a causa de las diferencias geográficas de sus emplazamientos.

Efectivamente, la relación entre la longitud de costa y la superficie interior del área metropolitana de San Francisco, es el doble o el triple que la de Los Angeles, pues aquella es una franja urbana que rodea toda la bahía.

También San Diego tiene un contexto geográfico parecido al de San Francisco, si bien a menor escala. Su estructura urbana, tiene que ver con los dos prototipos que aquí analizaremos, San Francisco y Los Angeles.

Como veremos, estas grandes conurbaciones siguen, de hecho, los modelos urbanos prototípicos de la ciudad americana, llevados hasta extremos quizás excesivos, como es en el caso de Los Angeles, que a veces ya no sabemos si podemos llamarla "ciudad", a causa de la fuerte dispersión de centralidades que existe dentro de su extensa trama metropolitana.

Efectivamente, la trama urbana, de estas áreas metropolitanas, viene siempre definida por la potente red viaria ortogonal, donde dentro de sus manzanas alargadas se desarrollan tanto todas las tipologías edificatorias, con todos sus usos, como los espacios libres y los equipamientos urbanos.

The coastal metropolises of San Francisco and Los Angeles, despite the fact that the urban bases and instruments with which they have been generated are the same, have a very different metropolitan structure, due to the geographical differences of their locations..

Really, the relation between the length of coast and the interior surface of the metropolitan area of San Francisco, is the double one or the triple that that of Los Angeles, therefore that is an urban stripe that surrounds all the bay.

Also San Diego has a geographical context seemed al of San Francisco, though to smaller scale. His urban structure, has to do with the two prototypes that here we will analyze, San Francisco and Los Angeles.

As we will see, these large conurbations continue, in fact, the urban models **prototípicos** of the American city, carried to perhaps excessive extremes, as is in the case of Los Angeles, that at times no longer we know if we can call it "city", on account of the strong dispersion of centralities that exists inside its extensive metropolitan plot.

Really, the urban plot, of these metropolitan areas, you come always defined by the powerful orthogonal road network, where inside its apples extended develop so much all the typologies **edificatorias**, with all its uses, like the spaces free and the urban equipment.

Pasamos ahora revista a estas tipologías y a los sistemas urbanos, para ver como se estructuran en las dos áreas metropolitanas que para nuestro estudio interesan. La de San Francisco y la de Los Angeles.

We pass now magazine to these typologies and to the urban systems, to see as they are structured in the two metropolitan areas that for our study they interest. That of San Francisco and that of Los Angeles.

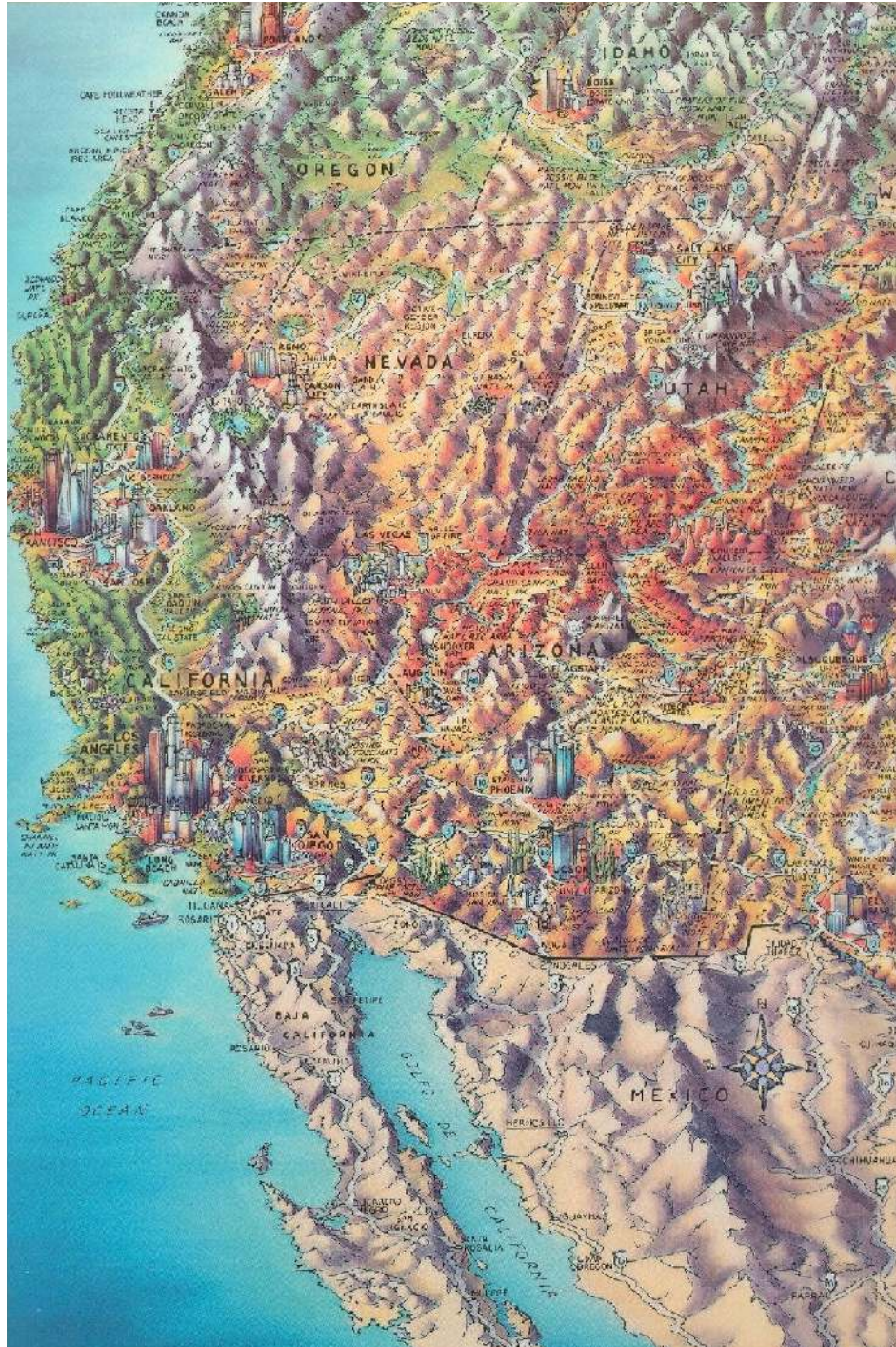


Fig. I/ 2.1 / 02: Caricatura de la costa de California

Fig. I/ 2.1 / 02: Caricature of the coast of California

2.2.- SAN FRANCISCO Y SU COSTA METROPOLITANA

2.2.- SAN FRANCISCO AND ITS METROPOLITAN COAST



Fig. I / 2.2 / 01: San Francisco.

Fig. I / 2.2 / 01: San Francisco.

Tal como ya se ha dicho, el área metropolitana de San Francisco se conforma alrededor de la alargada bahía del mismo nombre mas la de San Pablo, con mas de 85 kilómetros de largo y 250 de perímetro. Fijémonos que esta longitud es equivalente a la de la costa metropolitana de Barcelona pero con el frente triplicado: el de los dos márgenes de la bahía mas el de la costa exterior del Pacífico.

La península que conforma la bahía, separándola del Pacífico, en su parte extrema, es la ciudad de San Francisco propiamente dicha, situada en frente de la de Oakland - originariamente mas importante- comunicadas por el puente del mismo nombre, primero y por los túneles de los trenes metropolitanos después.

Just as already it has said itself, the metropolitan area of San Francisco conforms around it extended bay of the same name but that of San Pablo, with but of 85 kilometers of long and 250 of perimeter. Fijémonos that this length is equivalent to that of the metropolitan coast of Barcelona but with the front trebled: that of the two margins of the bay but that of the exterior coast of the Pacific.

The peninsula that conforms the bay, separating it of the Pacific, in its extreme part, is the city of San Francisco exactly said, situated in front of that of Oakland -native but important- comunicués by the bridge of the same name, first and by the tunnels of the metropolitan trains later.

A continuación del hoy célebre Sylicon Valey, en el extremo sur de la bahía tenemos el viejo núcleo de San José que, con la buena red de comunicaciones que religa estos tres núcleos en torno de la alargada bahía, conforman la parte principal del área metropolitana de San Francisco.

Hacia el norte, pasa lo mismo con la bahía de San Pablo y las poblaciones de Berkeley, Richmond, Vallejo y San Rafael, pero ni con la misma intensidad urbana, ni con el mismo carácter metropolitano que en la parte sur.

Subsequently of the today famous one Sylicon Valey, in the south extreme of the bay we have the old nucleus of San José that, with the good network of communications that **religa** these three nuclei around it extended bay, they conform the main part of the metropolitan area of San Francisco.

Toward the north, passes the same thing with the bay of San Pablo and the populations of Berkeley, Richmond, Vallejo and San Rafael, but neither with the same urban intensity, neither with the same metropolitan character that in the south part

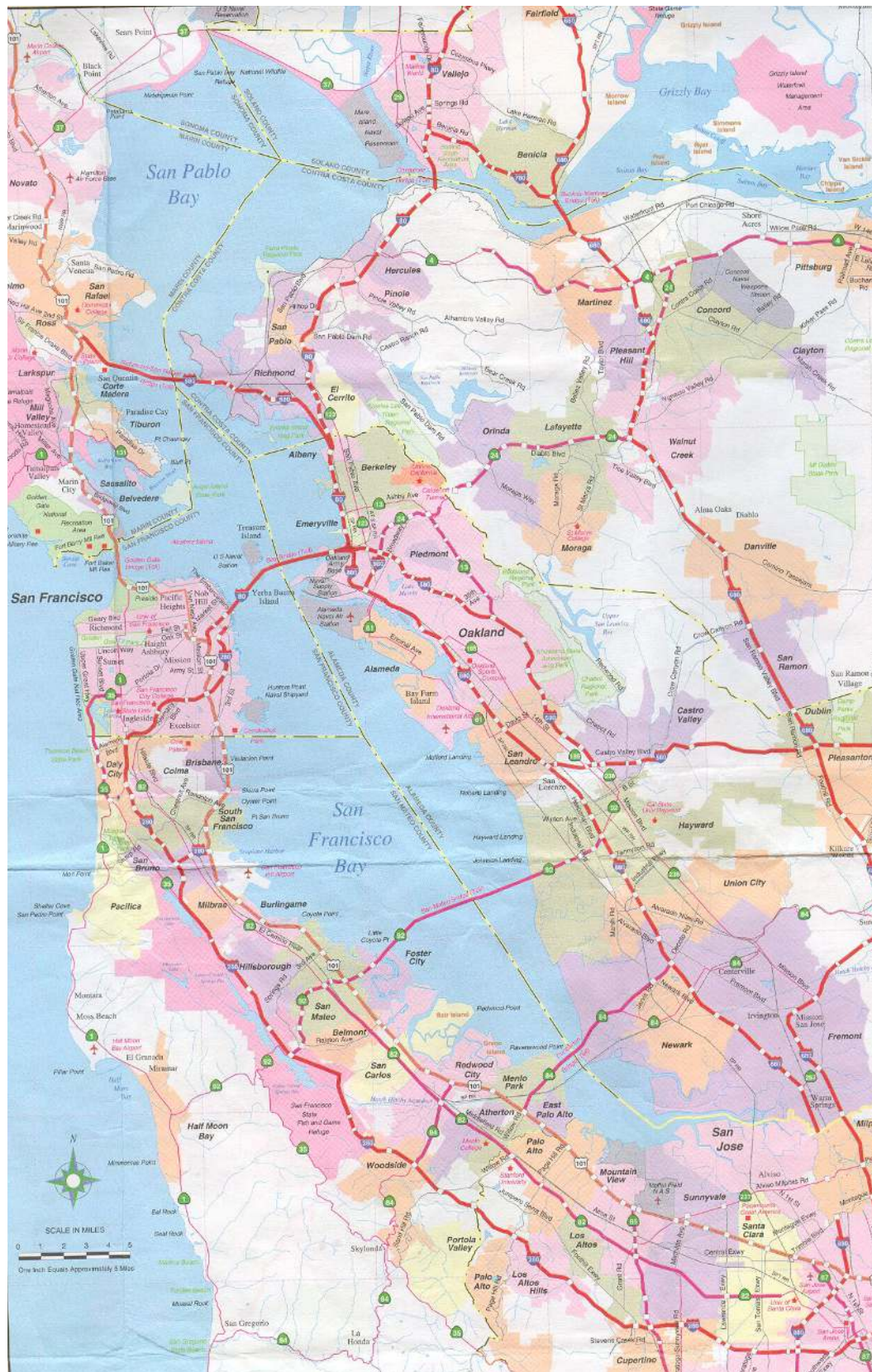


Fig. I / 2.2 / 02: Área metropolitana de San Francisco.

Fig. I / 2.2 / 02: Metropolitan area of San Francisco.



Fig. I / 2.2 / 03: La "Golden Gate" de San Francisco

Fig. I / 2.2 / 03: The "Golden Gate" of San Francisco

La puerta del Pacífico de estas dos bahías que conforman este lineal mar interior, es la "Golden Gate" con el puente que, por lo que significó en su día su construcción, se ha convertido en el quizás mas popular símbolo de la California de hoy.

The door of the Pacific of these two bays that conform this lineal interior sea, is the "Golden Gate" with the bridge that, for which signified in its day its construction, has become the perhaps but popular symbol of the California of today.

Pese a este contexto geográfico, que da a la estructura del área metropolitana de San Francisco, forma de anillo alrededor de la bahía, casi todos sus ingredientes urbanísticos son los característicos de la ciudad americana.

Despite this geographical context, that gives to the structure of the metropolitan area of San Francisco, form of ring around the bay, almost all its urban development ingredients are the characteristic of the American city.



Fig. I / 2.2 / 04: Los "Cable Cars" como espectáculo

Fig. I / 2.2 / 04: The "Cable Cars" as spectacle

Así, de nuevo en la península encontramos el "Downtown" de San Francisco con su núcleo de rascacielos en la parte mas moderna, al lado del viejo "Downtown" decimonónico -con sus hoteles, teatros, etc.- el cual —a diferencia del de Los Angeles- encontramos hoy muy bien conservado y que, con sus típicos "Cable Cars" en funcionamiento, constituye un atractivo turístico para todo el mundo.

Thus, again in the peninsula we find the "Downtown" of San Francisco with its nucleus of skyscraper in the part but modern, al side of the old one "Downtown" *decimonónico* -with its hotels, theaters, etc.- which —to difference of that of Los Angeles- we find today very well conserved and that, with its typical "Cable Cars" in operation, constitutes a tourist attraction for everyone.



Fig. I / 2.2 / 05: El paseo de las Naciones Unidas, en el "Civic Center"

Fig. I / 2.2 / 05: The walk of the United Nations, in the "Civic Center"

A su lado encontramos el prototípico "Civic Center", presidido por el Ayuntamiento, cuya renovación urbanística –con un buen y no estridente diseño moderno- esta repleto de referentes emblemáticos del carácter cosmopolita y de defensa de las libertades y el pacifismo que San Francisco se ha sabido siempre ganar frente al mundo.(I/ 2.2/ 1),

To its side we find the prototípico "Civic Center", presided by the City Hall, whose urban development renewal –with a good and not shrill modern design- this full one of referring symbolic of the cosmopolitan character and of defense of the liberties and the pacifismo that San Francisco has been known always to gain front al world. (I/ 2.2/ 1),

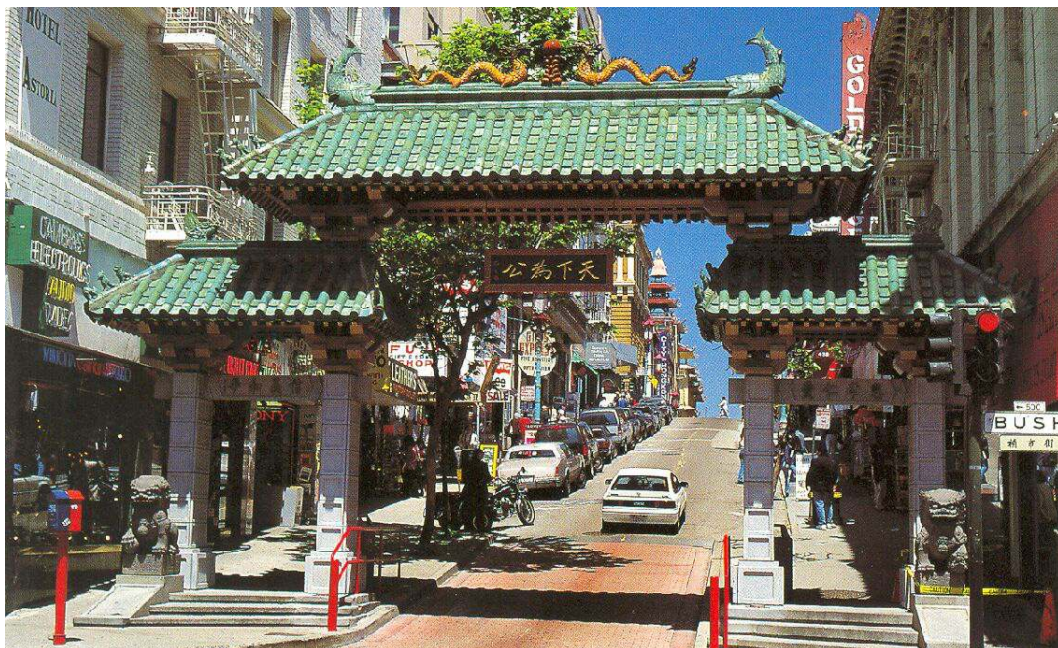


Fig. I / 2.2 / 06: El "Chinatown" de San Francisco.

Fig. I / 2.2 / 06: The "Chinatown" of San Francisco.

La continuación de barrios étnicamente segregados -el barrio chino, el italiano, el gay, etc.- junto a la gran manta urbana de casas unifamiliares -con las características "Casas Victorianas", hoy tan bien restauradas- está urbanísticamente integrado a la ortogonal red viaria metropolitana que empaña la bahía, en definitiva comunicado para la potente rede de autopistas y de ferrocarriles urbanos y suburbanos, que se superponen al limpio entramado viario metropolitano.

La red viaria metropolitana de San Francisco, resultante de los planes de crecimiento urbanístico del siglo XIX, radicalmente ortogonal, es planimétricamente certamen racional, pero ignora totalmente la acusada orografía de las dunas de la base territorial donde se asentó la ciudad.

The continuation of neighborhoods ethnically segregated -the Chinatown, the Italian, the gay, etc.- next to the great urban blanket of one-family houses -with the characteristics "Marry Victorian", today so well restored- is **urbanísticamente** integrated to the orthogonal metropolitan road network that blurs the bay, in final comunicué for the powerful one **rede** of freeways and of suburban and urban railroads, that are superimposed al clean **entramado** road metropolitano.

The network road subway of San Francisco, resultant of the plans of urban development growth of the 19th century, radically orthogonal, is **planimétricamente** rational contest, but ignores totally the accused one **orografía** of the dunes of the territorial base where wrote down the city.

Paradójicamente, esta contradicción entre la radicalidad geométrica de la traza de la planta viaria y la accidentada orografía donde ha sido implantada, es precisamente lo que ha dado identidad a San Francisco, tanto popularizado por el cinema cuando se muestran sus ya históricas calles, con sus “casas victorianas” escalando las empinadas calles, recorridas por los populares “Cable Cars” o tranvías de San Francisco.

De hecho, la costa metropolitana interior de la bahía, no tiene nada que ver, en cuanto a la forma de entenderla, con la costa exterior del Pacífico. La primera es históricamente la base portuaria e industrial de la actual metrópoli. La segunda es hoy, un auténtico parque natural con puntuales poblaciones residenciales básicamente de ocio. La primera contiene todas las autopistas, ferrocarriles y aeropuertos. En la segunda se debe acceder punto a punto.

Paradoxical, this contradiction among the geometric radical nature of the plan of the road plant and the eventful one **orografía** where has been established, is exactly what has given identity to San Francisco, so much popularized by the cinema when its already historic streets are shown, with their “Victorian houses” scaling the steep streets, traveled through by the popular “Cable Cars” or trolleys of San Francisco.

In fact, the inner metropolitan coast of the bay has nothing to do, in terms of the way of understanding it, with the outer Pacific coast. The first is historically **the** port and industrial base of the current metropolis. The second is today, an authentic natural park with specific residential populations basically for leisure. The first contains all the highways, railways and airports. In the second you must access point to point.



Fig. 1 / 2.2 / 07: Ocio en la costa del Pacífico de San Francisco.

Fig. 1 / 2.2 / 07: Leisure in the coast of the Pacific of San Francisco.



Fig. 1 / 2.2 / 08: Las calles de San Francisco
Fig. 1 / 2.2 / 08: The streets of San Francisco

San Francisco, ha visto en su evolución, como los históricos grandes bosques de Berkeley, al norte, y las grandes extensiones agrícolas de los naranjos del valle de Santa Clara, al sur; se iban transformando, respectivamente, unos, en una de las universidades mas importantes del mundo –la de Berkeley- y, los otros, en una emblemática base tecnológica de los años 90, “Silicon Valey” cuando, con la globalización de la electrónica se conmovió toda la forma de entender el sistema económico-industrial de hasta entonces.

San Francisco, has seen in their evolution, as the historic large forests of Berkeley, al north, and the large agricultural extensions of the orange trees of the valley of Holy Clara, al south; they went transforming, respectively, some, in one of the universities but important of the world –that of Berkeley- and, the other, in a symbolic technological base of the years 90, “Silicon Valey” when, with the globalization of the electronics all the form to understand the system economic-industrialist of up till then.

2.3- LA COSTA METROPOLITANA DE LOS ANGELES.

2.3- THE METROPOLITAN COAST OF LOS ANGELES.



Fig. I / 2.3 / 01: El triángulo metropolitano de Los Angeles.

Fig. I / 2.3 / 01: The triangular metropolitan one of Los Angeles.

A diferencia de San Francisco, Los Angeles, pese a ser también una metrópolis de identidad costera, se nos presenta quizás mas como una ciudad interior donde la costa – urbanísticamente tan cualificada por sus puertos y sus playas- no condiciona su forma urbana, sino que, simplemente, constituye su orilla sur-oeste.

As opposed to San Francisco, Los Angeles, despite be also a metropolises of coastal identity, is presented us perhaps but as an interior city where the coast – **urbanísticamente** so qualified by its ports and its beaches- does not condition its urban form, but, simply, constitutes its south-western edge.



Fig. I / 2.3 / 02: Los ejes metropolitanos de Los Angeles.

Fig. I / 2.3 / 02: The metropolitan axes of Los Angeles.

Pese a que la totalidad de su área metropolitana adquiere una forma triangular, de la cual la costa constituye la hipotenusa, la parte principal de su estructura urbana, se orienta según dos ejes ortogonales.

Despite that the totality of its metropolitan area acquires a triangular form, of which the coast constitutes the hypotenuse, the main part of its urban structure, is oriented according to two orthogonal axes.

El eje viario longitudinal une el "Downtown" de Los Angeles, hacia el sur, con su puerto y con Long Beach y, hacia el norte, en sentido montaña, con Hollywood y Beverly Hills.

The longitudinal road axis unites the "Downtown" of Los Angeles, toward the south, with its port and with Long Beach and, toward the north, in sense mountain, with Hollywood and Beverly Hills.



Fig. I / 2.3 / 03: Palme

Fig. I / 2.3 / 03: Palme



Fig. I / 2.3 / 03: Topanga

Fig. I / 2.3 / 03: Topanga

El eje transversal, lo constituye la trama viaria metropolitana, que va desde Santa Mónica, en la costa oeste, hasta San Bernardino en las montañas del este.

The cross axis, the metropolitan road plot constitutes it, that goes since Holy Monica, in the western coast, to San Bernardino in the mountains of the east.



Fig. I / 2.3 / 05: Playa del Rey, con los pantanos, en 1925

Fig. I / 2.3 / 05: Beach of the King, with the swamps, in 1925



Fig. I / 2.3 / 06: Playa del Rey, hoy. El aeropuerto LAX, al fondo

Fig. I / 2.3 / 06: Beach of the King, today. The airport LAX, in the fund

Se trata, pues, de un área metropolitana de unos 80 kilómetros en sentido N-S, y unos 150, en sentido E-W, partida en este mismo sentido, por la sierra que separa los Hollywood, cuyo vial de cornisa, Sunset Boulevard -el acceso de las residencias de las estrellas de Hollywood- llegas hasta el también cinematográficamente popularizado Malibú, en la costa oceánica.

It treats, therefore, of a metropolitan area of some 80 kilometers in sense N-S, and some 150, in sense AND-W, departure in this same sense, by the saw that separates the Hollywood, whose road of cornice, Sunset Boulevard -the access of the residences of the stars of Hollywood- you arrive to the also film popularized Malibu, in the oceanic coast.

Siguiendo la costa oeste metropolitana desde Malibú, llegamos a las playas de Santa Mónica y a Venice, una variante romántica de urbanización de los abundantes pantanos que conformaban este litoral. (I/ 2.3/1)

Continuing the coast western metropolitan from Malibu, we arrive at the beaches of Holy Monica and to Venice, a variant romantic of urbanization of the abundant swamps that conformed this seaboard. (I/ 2.3/1)

Como en el caso de la Marina del Rey que hay a continuación, también los puertos –primitivamente, “Embarcaderos”- y “Marinas”, provienen de los antiguos pantanos.

As in the case of the Navy of the King that there are subsequently, also the ports –primitively, “Embarcaderos”- and “Marine”, the old swamps stem from.

El dique sur de la Marina del Rey da paso a la extensa Playa del Rey, a la de El Segundo, a Manhattan Beach, Redondo Beach, etcétera. Todo un gran espacio abierto, bien protegido y cuidado para el ocio y las practicas deportivas de playa.

The south dike of the Navy of the King leads to the extensive Beach of the King, to that of The Second, to Manhattan Beach, Round Beach, etc. All a great open space, well protected and care for the leisure and you practice them sports of beach.

El vértice del cuadrante metropolitano, formando por los dos ejes urbanos que dan paso a las que podríamos llamar, dos costas llanas –la de la bahía de Santa Mónica al oeste y la de la bahía de San Pedro, al sur- lo constituye la punta montañosa de Palos Verdes y San Pedro.

The vertex of the metropolitan quadrant, forming for the two urban axes that lead to the ones that would be able to call, two coasts plains – that of the bay of Holy Monica al western and that of the bay of San Pedro, al south- constitutes it the mountainous tip of Green Sticks and San Pedro.



Fig. I / 2.3 / 07: Long Beach Harbor

Fig. I / 2.3 / 07: Long Beach Harbor

Después de la península de Palos Verdes que hace de vértice entre la costa oeste y la costa sur, encontramos el gran puerto de Los Angeles que ocupa todo el profundo frente industrial de su eje longitudinal metropolitano.

After the peninsula of Green Sticks that does of vertex between the western coast and the south coast, we find the great port of Los Angeles that occupies all the deep industrial front of his metropolitan longitudinal axis.



Fig. I / 2.3 / 08: Long Beach, en 1938

Fig. I / 2.3 / 08: Long Beach, in 1938

A continuación encontramos Long Beach, que es un importante subcentro de los muchos de Los Angeles –con su playa urbana, inaccesible al automóvil- y, por fin, después de su “Marina”, todas sus largas playas con dunas y pantanos, hoy protegidos, que desde Newport Beach, continúan por una costa que, a nuestros efectos, ya no podemos considerar metropolitana.

Subsequently we find Long Beach, that is an important one **subcentro** of the many of Los Angeles –with their inaccessible, urban beach al car-and, at last, after their “Marine”, all their long beaches with dunes and swamps, today protected, that from Newport Beach, they continue for a coast that, to our effects, no longer we can consider subway.

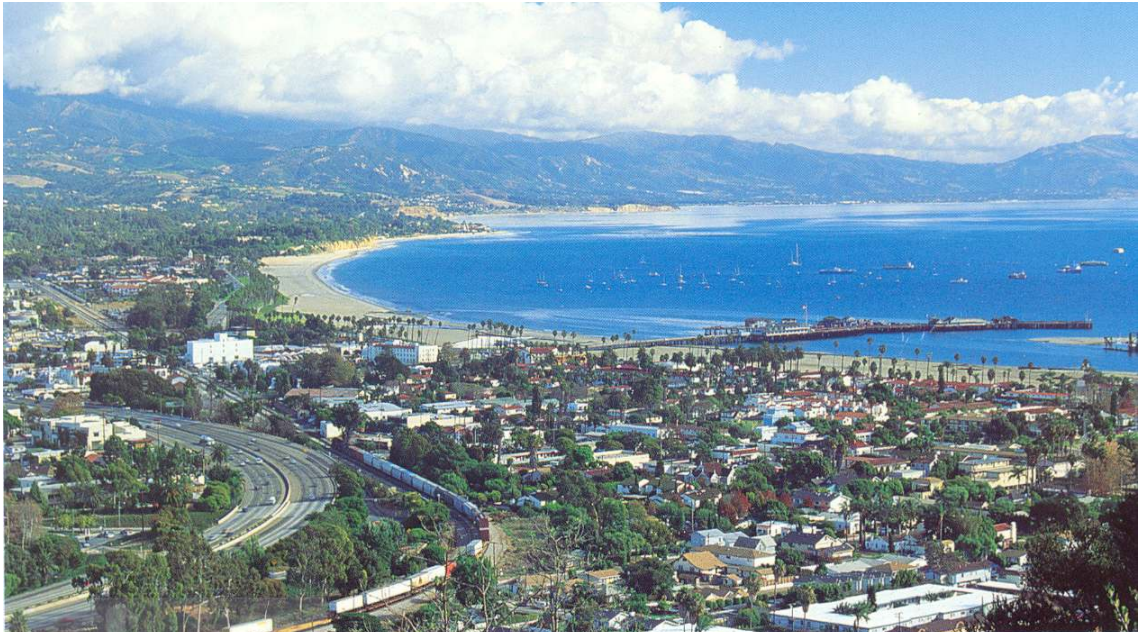


Fig. 1 / 2.3 / 09: Santa Bárbara

Fig. 1 / 2.3 / 09: Santa Bárbara

Si bien es cierto que ya no podemos considerar Santa Bárbara como costa metropolitana, también lo es que constituye el extremo del principal tentáculo metropolitano de Los Angeles extendido hacia la costa, de la misma forma que Santa Cruz, a otra escala, lo era de San Francisco.

Though it is certain that no longer we can consider Barbaric Saint as metropolitan coast, is also it that constitutes the extreme of the main metropolitan tentacle of Los Angeles extended toward the coast, of the same form that Holy Cross, to another scale, was it of San Francisco.

En Los Angeles, pese a tener un importante "Downtown" los subcentros de su **área metropolitana son tan importantes, significativos –el caso de Hollywood–** y tan integrados a la trama urbana, por enorme que esta sea, que se hace difícil afirmar que esta trama tenga realmente "un centro". Pienso, no obstante que es precisamente esto lo que identifica este modelo metropolitano de ciudad americana, llevado al extremo, y que tanto choca con los modelos europeos.

In Los Angeles, despite have an important one "Downtown" the **subcentros** of its metropolitan area are so important, significant –the case of Hollywood– and so integrated to the urban plot, by enormous that this be, that is done difficult to affirm that this plot have really "a center". I think, nevertheless that is exactly this what identifies this metropolitan model of American city, carried al extreme, and that so much collides with the European models.

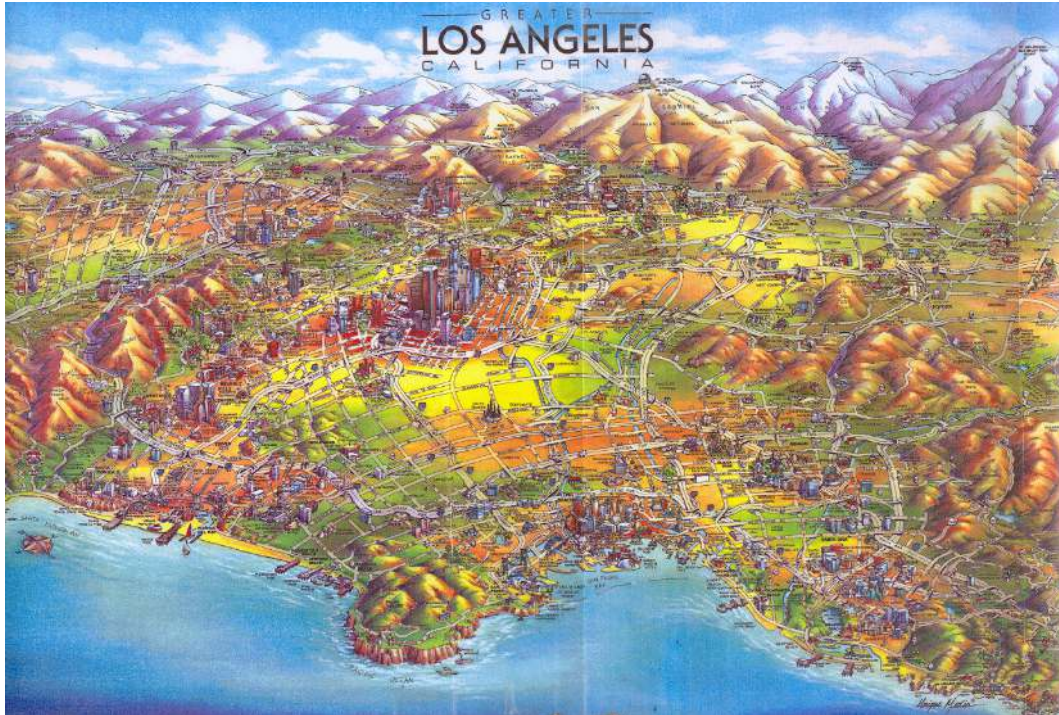


Fig. I / 2.3 / 10: Caricatura de Los Angeles

Fig. I / 2.3 / 10: Caricature of Los Angeles

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA CALIFORNIANA

3.- THE URBAN COMPONENTS AND PERIURBANOS OF THE CALIFORNIAN COAST

3.1.- EL SISTEMA URBANO DE LAS METRÓPOLIS CALIFORNIANAS

3.1.- THE URBAN SYSTEM OF THE Californian METROPOLISES

1- Los "Downtowns".

1- The "Downtowns".



Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza de Yerbabuena

Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza of Yerbabuena

El Downtown es el centro urbano de la ciudad americana. Este centro, en las grandes ciudades, siempre adquiere una estructura prototípica formada por un Downtown Histórico, uno moderno y un Civic Center.

The Downtown is the city of the American city. This center, in the large cities, always acquires a structure **prototípica** formed by a Downtown Historic, one modern and a Civic Center.

A diferencia de las ciudades europeas con un núcleo histórico medieval o barroco (I / 3.1 / 1), aquí, su trama urbana ya ortogonal, es simplemente el origen de la trama urbana metropolitana y forman parte de ella, desde su centro.

As opposed to the European cities with a historic medieval or baroque nucleus (I / 3.1 / 1), here, their already orthogonal urban plot, is simply the origin of the metropolitan urban plot and they form part of her, since their center.

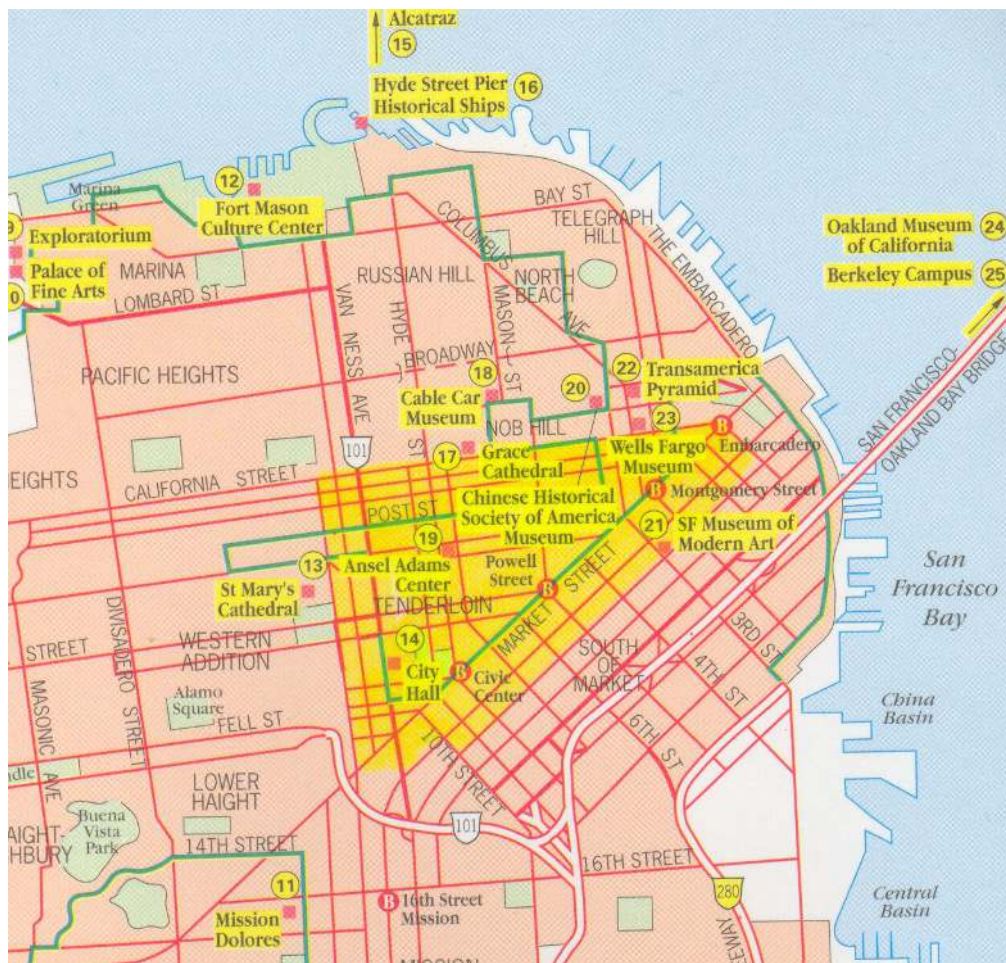


Fig. I / 3.1 / 02: Esquema del "Downtown" de San Francisco

Fig. I / 3.1 / 02: Plan of the "Downtown" of San Francisco

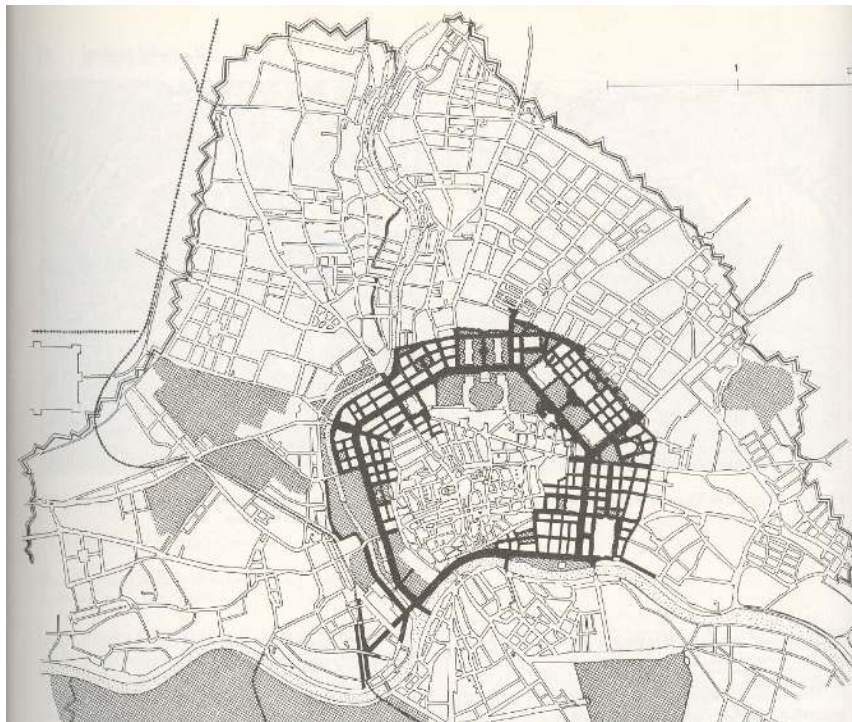


Fig. I / 3.1 / 03: Contraste con el Plano para el "Ring" de Viena

Fig. I / 3.1 / 03: Contrast with the Plan for the “Ring” of Vienna

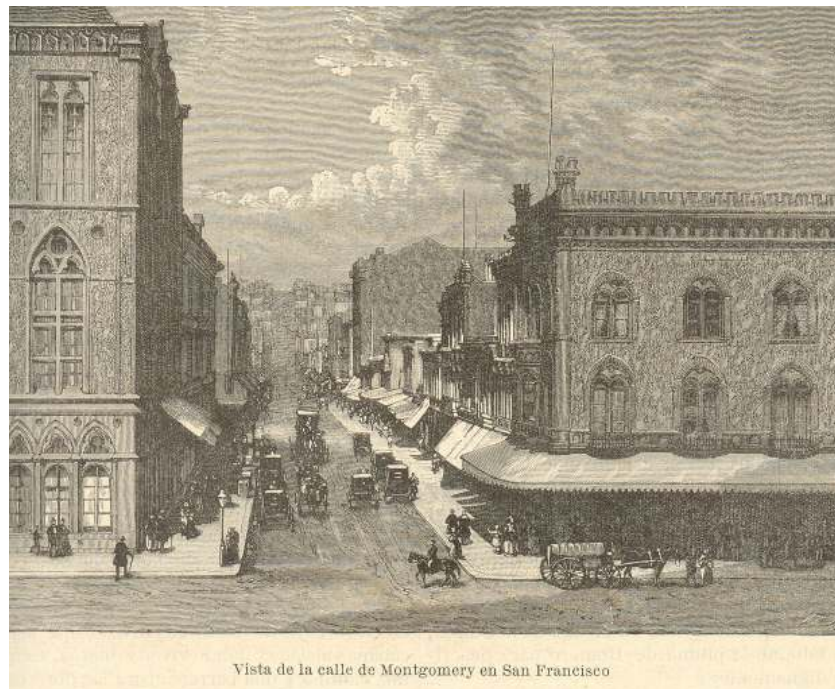


Fig. I / 3.1 / 04: El “Downtown” de San Francisco a principios del siglo XX

Fig. I / 3.1 / 04: The “Downtown” of San Francisco at the beginning of the 20th century

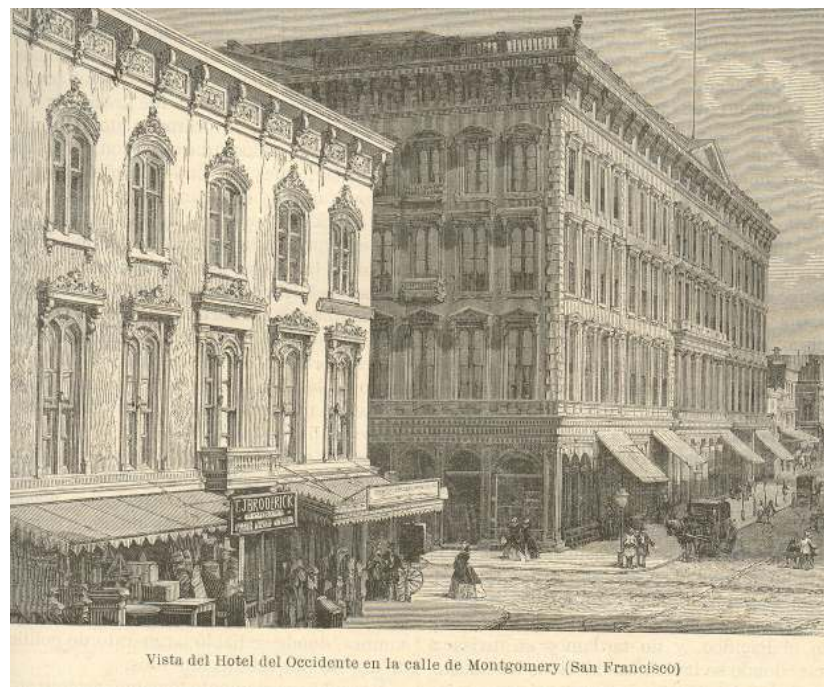


Fig. I / 3.1 / 05: Las tipologías del “Downtown” de San Francisco en el siglo XX

Fig. I / 3.1 / 05: The typologies of the “Downtown” of San Francisco in the 20th century

Los Downtown históricos no son, tipologicamente, demasiado diferentes de nuestros Ensanches, ya que, en definitiva, son casi siempre contemporáneos. (I/ 3.1/ 2). Su tipología edificatoria es la de bloque de pisos entre medianeras, alineado a vial, en manzana cerrada, y con una profundidad edificable tal que permita la formación de un patio interior de la manzana suficiente espacioso.

The Downtown historic are not, **tipologicamente**, too different of ours Widen, since, in final, they are almost always contemporary. (I/ 3.1/ 2). Its typology **edificatoria** is that of block of flats among mediators, aligned to road, in apple closed, and with a depth **edificable** such that permit the formation of an interior patio of the spacious sufficient apple.

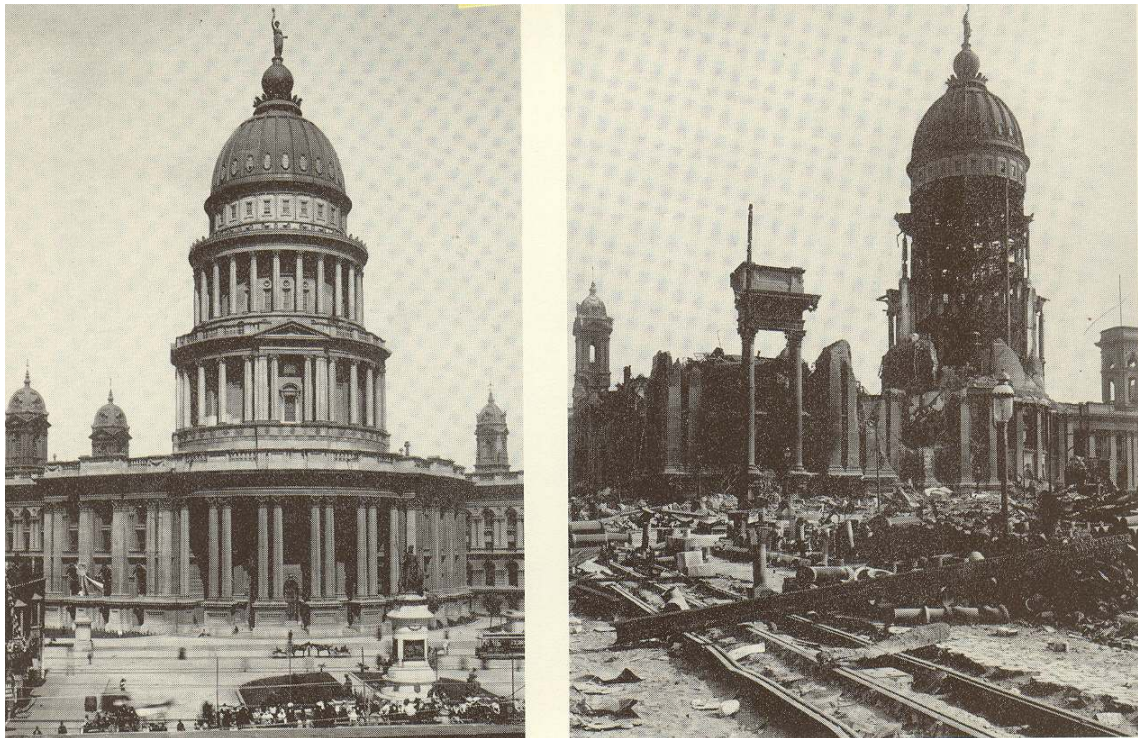


Fig. I / 3.1 / 06: El Ayuntamiento de San Francisco antes y después del terremoto de 1906.

Fig. I / 3.1 / 06: The City Hall of San Francisco before and after the earthquake of 1906.

La ciudad americana, desde siempre ha querido expresar el poder de la concentración económica y administrativa en sus Downtowns construyendo en altura las catedrales de sus negocios, de la nueva religión, en definitiva. Las normativas edificatorias respecto a la alturas, en estos centros solo estaban atentas a los condicionantes tecnológicos para la seguridad de los edificios, lo cual era un importante condicionante para California, con su problema de los terremotos. No nos tiene pues, que extrañar, que los rascacielos de California sean todos muy modernos.

Los Downtowns tienen su esplendor en el periodo de entre guerras, para caer después en crisis y volver a triunfar a partir de los años 60, que es cuando aparecen los modernos Downtowns de California.

The American city, since has always wanted to express the power of the administrative and economic concentration in its Downtowns building in height the cathedrals of its business, of the new religion, in final. The regulatory edificatorias with respect to the heights, in these alone centers they were attentive to the technological determining factors for the security of the buildings, which was an important determining factor for California, with its problem of the earthquakes. Us does not have therefore, that to miss, that the skyscraper of California they be all very modern.

The Downtowns have its splendor in the period from among wars, to fall later in crisis and to succeed again from the years 60, that is when the modern appear Downtowns of California.



Fig. I / 3.1 / 07: El "Downtown" de Los Angeles al final de los años 60

Fig. I / 3.1 / 07: The "Downtown" of Los Angeles al final of the years 60



Fig. I / 3.1 / 08: El “Downtown” de Los Angeles en los años 90

Fig. I / 3.1 / 08: The “Downtown” of Los Angeles in the years 90

La tipología por excelencia del moderno Downtown, es el rascacielos, el cual emerge de las islas obsoletas del viejo Downtown, o junto a el, obteniendo parcelas mas grandes, casi siempre como resultado de una operación urbanística previa.

The typology by excellence of the modern one Downtown, is the skyscraper, which emerges of the obsolete islands of the old one Downtown, or next to the, obtaining plots but large, almost always as a consequence of a prior urban development operation.

La topología edificatoria es pues ahora, aislada, pero estos nuevos edificios verticales casi nunca están retranqueados de la antigua alineación de la calle –que se mantiene con los mismos mas o menos 30 metros de cuando solo contenía solo casas de planta baja – para conseguir el mayor efecto de gran altura-.

The topology **edificatoria** is therefore now, remote, but these new vertical buildings almost never are **retranqueados** of the old alignment of the street –that is maintained with the same but or less 30 meters of when alone contained alone houses of low plant –to obtain the major effect of great height-.

Las volumetrías de sus plantas bajas, mantienen casi siempre la misma edificación continua –a vial y en manzana cerrada- del antiguo Downtown.

The **volumetrías** of their low plants, they maintain almost always the same continuous building –to road and in apple closed- of the old one Downtown.

Efectivamente, los nuevos "Downtowns" poco tienen que ver con aquellas viejas normativas americanas, como la de Nueva York, de la primera mitad del siglo XX (I/ 3.1/ 3), cuando en California no se hacían rascacielos y la ciudad crecía en horizontal. Eran normativas donde los retranqueos de las volumetrías de los nuevos edificios iban en función de la anchura de las calles. Si, en cambio tienen mucho que ver, aquellas viejas normativas, con los actuales parámetros de ocupación de las torres en las edificaciones de los nuevos "Downtown" de California.

Really, the new "Downtowns" little have to they do with those American regulatory old woman, as the of new York, of the first half of the 20th century (I/ 3.1/ 3), when in California they were not done skyscraper and the city grew in horizontal. They were regulations where the retranqueos of the volumetrías of the new buildings went in function of the width of the streets. If, on the other hand they have a lot that to see, those regulatory old woman, with the present parameters of occupation of the towers in the buildings of the new "Downtown" of California.

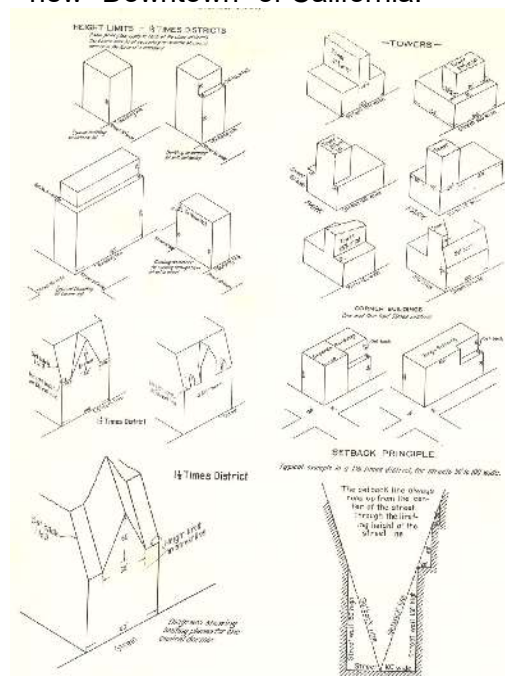


Fig.I/ 3.1/09: Criterios de retranqueo en el "Downtown" de New York en la primera mitad del S.XX

Fig.I/ 3.1/09: Criterios of retranqueo in the "Downtown" of New York in the first half of the S.XX



Fig. I/ 3.1/ 10: Rascacielos de Los Angeles I
Fig. I/ 3.1/ 10: Skyscraper of Los Angeles I



Fig. I / 3.1 / 11: Rascacielos de Los Angeles II

Fig. I / 3.1/ 10: Skyscraper of Los Angeles II

De hecho las operaciones urbanísticas para las transformaciones de viejos Downtowns en manzanas de rascacielos, van acompañadas de remodelaciones de su red viaria de soporte, creando –como en el caso de Los Angeles- viales desdoblados en dos o mas niveles, para conseguir así accesos rodados directos subterráneos a las manzanas de rascacielos, pero que, en pro de esta teóricamente mas fluida circulación del automóvil, harán, de hecho, desaparecer el tradicional concepto de “rasante” o nivel de calle único para todas sus funciones, tan propio de la ciudad racional en general, y de los Downtowns tradicionales –o los “Ensanches” europeos- en particular.

In fact the urban development operations for the transformations of old Downtowns in **apples** of skyscraper, they go accompanied by restructurings of their road network of backup, creating –as in the case of Los Angeles- road split in two or but levels, to obtain thus direct accesses rolled subways to the apples of skyscraper, but that, on behalf of this theoretically but flowed circulation of the car, they will do, in fact, to disappear the traditional concept of “level” or level of unique street for all their functions, so own of the rational city in general, and of the Downtowns traditional –or the “Widen” European- particularly.



Fig. I / 3.1 / 12: Viales del nuevo “Downtown” de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 12: Roads of the new one “Downtown” of Los Angeles



Fig. I / 3.1 / 13: Vial a nivel subterráneo del "Downtown" de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 13: Road to subterranean level of the "Downtown" of Los Angeles

En las grandes áreas metropolitanas, donde la ciudad matriz fue integrando las viejas y nuevas ciudades de su entorno, conformando una red de subcentros, cada uno de ellos mantiene su propio Downtown –con su Civic Center– que sigue el mismo modelo antes expuesto.

In the large metropolitan areas, where the city headquarters was integrating the old and new cities of its environment, conforming a network of **subcentros**, each one of them maintains its own one Downtown –with its Civic Center– that continues the same model before exposed.



Fig. I / 3.1 / 14: El "Downtown" de Century en Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 14: The "Downtown" of Century in Los Angeles

Así, el área metropolitana de San Francisco, tiene Downtowns tan importantes como los de Oakland o San José, y Los Angeles, los de Hollywood, Long Beach, Century City, con tan largo etcétera de subcentros importantes que, como ya se ha dicho, nos hacen dudar, en casos como el de Los Angeles, de donde está el verdadero centro de la metrópoli, si es que realmente, tiene solo uno.

Thus, the metropolitan area of San Francisco, has Downtowns as important as those of Oakland or San José, and Los Angeles, those of Hollywood, Long Beach, Century City, with so long etc of subcentros important that, as already has said itself, they cause they doubt us, in cases as that of Los Angeles, of where is the true center of the metropolis, if is that really, has alone one.



Fig. I / 3.1 / 15: Rascacielos en el Downtown de Los Angeles.
Fig. I / 3.1 / 15: Skyscraper in the Downtown of Los Angeles.

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA CALIFORNIANA

3.- - THE URBAN AND PERI-URBAN COMPONENTS FROM THE CALIFORNIAN COAST

3.1.- EL SISTEMA URBANO DE LAS METRÓPOLIS CALIFORNIANAS 3.1.- THE URBAN SYSTEM OF THE Californian METROPOLISES

1- Los "Downtowns". 1- The "Downtowns".



Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza de Yerbabuena

Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza of Yerbabuena

El Downtown es el centro urbano de la ciudad americana. Este centro, en las grandes ciudades, siempre adquiere una estructura prototípica formada por un Downtown Histórico, uno moderno y un Civic Center.

A diferencia de las ciudades europeas con un núcleo histórico medieval o barroco (I / 3.1 / 1), aquí, su trama urbana ya ortogonal, es simplemente el origen de la trama urbana metropolitana y forman parte de ella, desde su centro.

Downtown is the urban center of the American city. This center, in large cities, always acquires a prototypical structure made up of a Historic Downtown, a modern one and a Civic Center.

As opposed to the European cities with a historic medieval or baroque nucleus (I / 3.1 / 1), here, their already orthogonal urban plot, is simply the origin of the metropolitan urban plot and they form part of her, since their center.

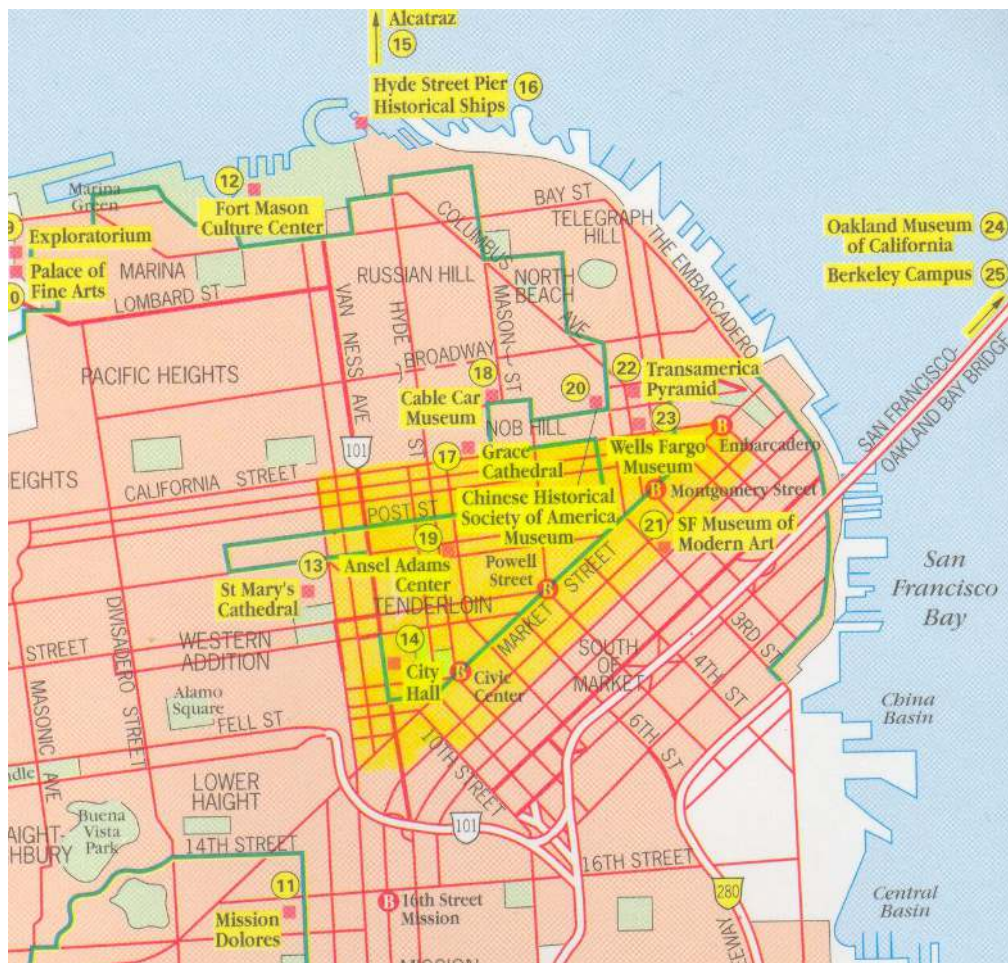


Fig. I / 3.1 / 02: Esquema del "Downtown" de San Francisco

Fig. I / 3.1 / 02: Plan of the "Downtown" of San Francisco

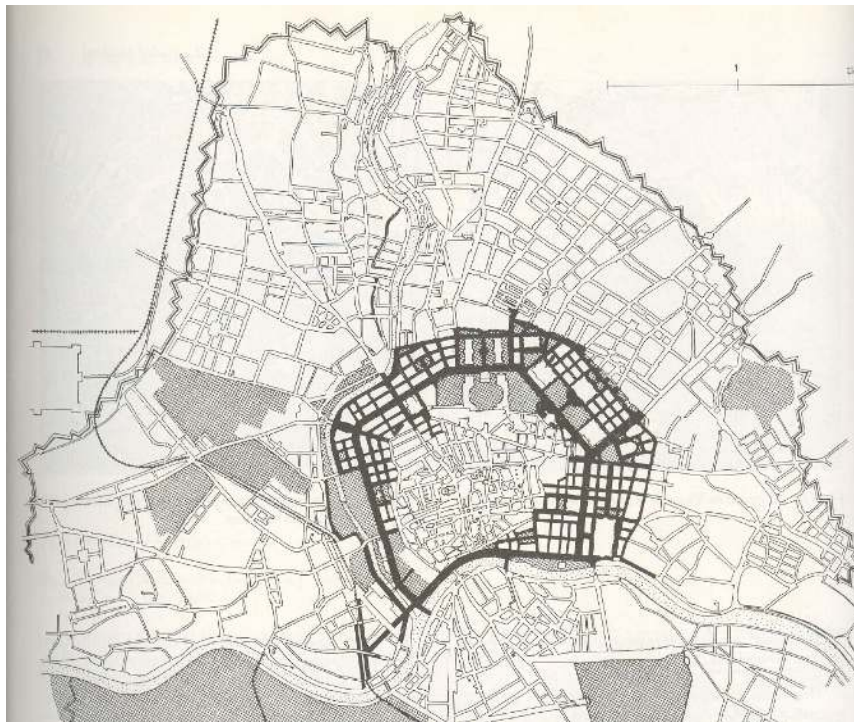


Fig. I / 3.1 / 03: Contraste con el Plano para el "Ring" de Viena

Fig. I / 3.1 / 03: Contrast with the Plan for the “Ring” of Vienna

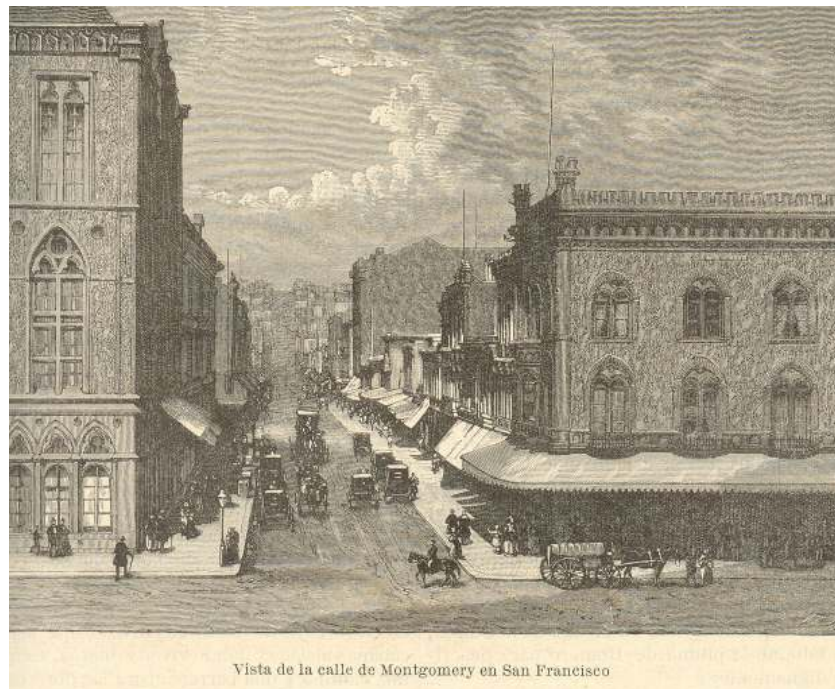


Fig. I / 3.1 / 04: El “Downtown” de San Francisco a principios del siglo XX

Fig. I / 3.1 / 04: The “Downtown” of San Francisco at the beginning of the 20th century

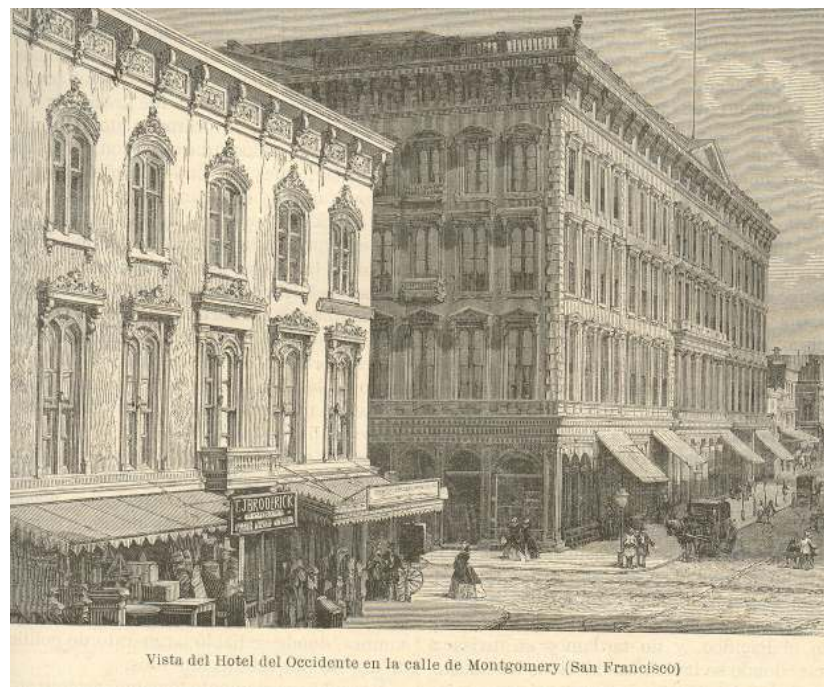


Fig. I / 3.1 / 05: Las tipologías del “Downtown” de San Francisco en el siglo XX

Fig. I / 3.1 / 05: The typologies of the “Downtown” of San Francisco in the 20th century

Los Downtown históricos no son, tipologicamente, demasiado diferentes de nuestros Ensanches, ya que, en definitiva, son casi siempre contemporáneos. (I/ 3.1/ 2). Su tipología edificatoria es la de bloque de pisos entre medianeras, alineado a vial, en manzana cerrada, y con una profundidad edificable tal que permita la formación de un patio interior de la manzana suficiente espacioso.

The Downtown historic are not, **tipologicamente**, too different of ours Widen, since, in final, they are almost always contemporary. (I/ 3.1/ 2). Its typology **edificatoria** is that of block of flats among mediators, aligned to road, in apple closed, and with a depth **edificable** such that permit the formation of an interior patio of the spacious sufficient apple.

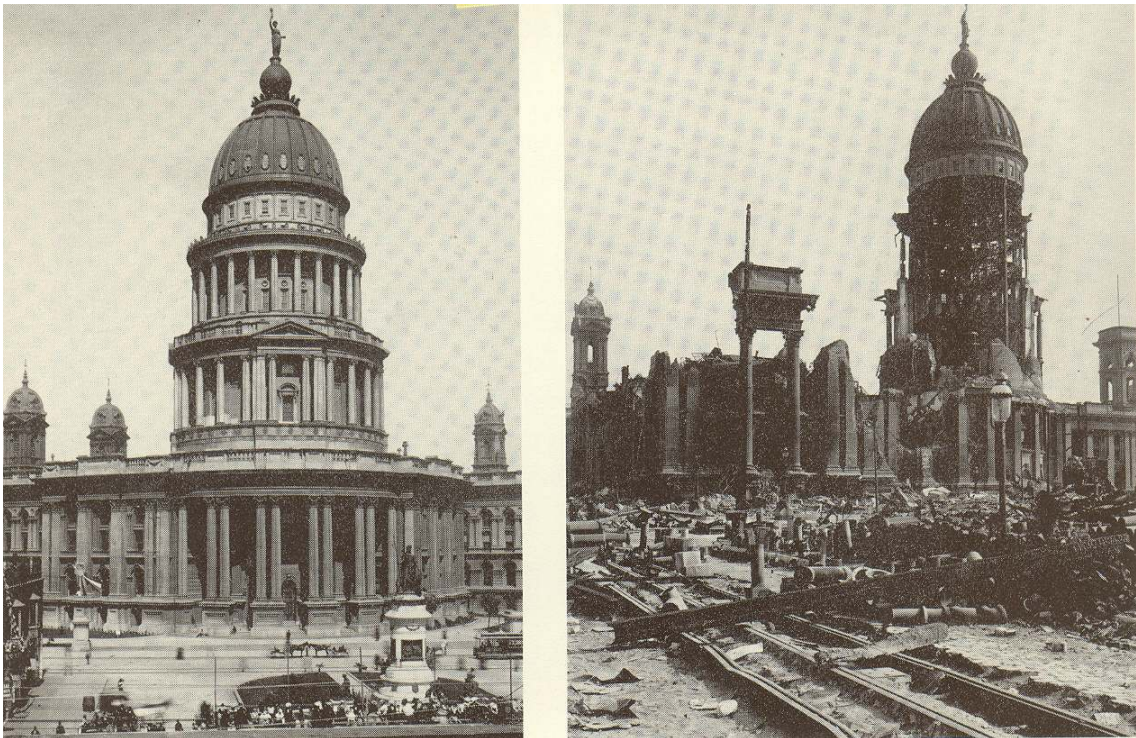


Fig. I / 3.1 / 06: El Ayuntamiento de San Francisco antes y después del terremoto de 1906.

Fig. I / 3.1 / 06: The City Hall of San Francisco before and after the earthquake of 1906.

La ciudad americana, desde siempre ha querido expresar el poder de la concentración económica y administrativa en sus Downtowns construyendo en altura las catedrales de sus negocios, de la nueva religión, en definitiva. Las normativas edificatorias respecto a la alturas, en estos centros solo estaban atentas a los condicionantes tecnológicos para la seguridad de los edificios, lo cual era un importante condicionante para California, con su problema de los terremotos. No nos tiene pues, que extrañar, que los rascacielos de California sean todos muy modernos.

Los Downtowns tienen su esplendor en el periodo de entre guerras, para caer después en crisis y volver a triunfar a partir de los años 60, que es cuando aparecen los modernos Downtowns de California.

The American city, since has always wanted to express the power of the administrative and economic concentration in its Downtowns building in height the cathedrals of its business, of the new religion, in final. The regulatory edificatorias with respect to the heights, in these alone centers they were attentive to the technological determining factors for the security of the buildings, which was an important determining factor for California, with its problem of the earthquakes. Us does not have therefore, that to miss, that the skyscraper of California they be all very modern.

The Downtowns have its splendor in the period from among wars, to fall later in crisis and to succeed again from the years 60, that is when the modern appear Downtowns of California.



Fig. I / 3.1 / 07: El "Downtown" de Los Angeles al final de los años 60

Fig. I / 3.1 / 07: The "Downtown" of Los Angeles al final of the years 60



Fig. I / 3.1 / 08: El “Downtown” de Los Angeles en los años 90

Fig. I / 3.1 / 08: The “Downtown” of Los Angeles in the years 90

La tipología por excelencia del moderno Downtown, es el rascacielos, el cual emerge de las islas obsoletas del viejo Downtown, o junto a el, obteniendo parcelas mas grandes, casi siempre como resultado de una operación urbanística previa.

The typology by excellence of the modern one Downtown, is the skyscraper, which emerges of the obsolete islands of the old one Downtown, or next to the, obtaining plots but large, almost always as a consequence of a prior urban development operation.

La topología edificatoria es pues ahora, aislada, pero estos nuevos edificios verticales casi nunca están retranqueados de la antigua alineación de la calle –que se mantiene con los mismos mas o menos 30 metros de cuando solo contenía solo casas de planta baja – para conseguir el mayor efecto de gran altura-.

The topology **edificatoria** is therefore now, remote, but these new vertical buildings almost never are **retranqueados** of the old alignment of the street –that is maintained with the same but or less 30 meters of when alone contained alone houses of low plant –to obtain the major effect of great height-.

Las volumetrías de sus plantas bajas, mantienen casi siempre la misma edificación continua –a vial y en manzana cerrada- del antiguo Downtown.

The **volumetrías** of their low plants, they maintain almost always the same continuous building –to road and in apple closed- of the old one Downtown.

Efectivamente, los nuevos "Downtowns" poco tienen que ver con aquellas viejas normativas americanas, como la de Nueva York, de la primera mitad del siglo XX (I/ 3.1/ 3), cuando en California no se hacían rascacielos y la ciudad crecía en horizontal. Eran normativas donde los retranqueos de las volumetrías de los nuevos edificios iban en función de la anchura de las calles. Si, en cambio tienen mucho que ver, aquellas viejas normativas, con los actuales parámetros de ocupación de las torres en las edificaciones de los nuevos "Downtown" de California.

Really, the new "Downtowns" little have to they do with those American regulatory old woman, as the of new York, of the first half of the 20th century (I/ 3.1/ 3), when in California they were not done skyscraper and the city grew in horizontal. They were regulations where the retranqueos of the volumetrías of the new buildings went in function of the width of the streets. If, on the other hand they have a lot that to see, those regulatory old woman, with the present parameters of occupation of the towers in the buildings of the new "Downtown" of California.

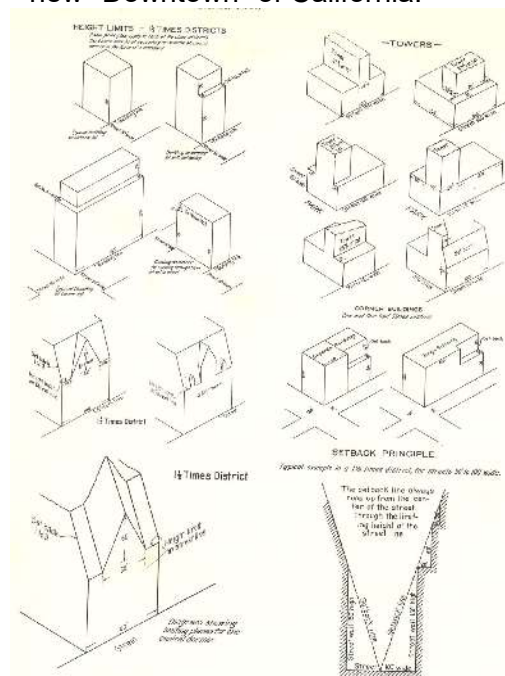


Fig.I/ 3.1/09: Criterios de retranqueo en el "Downtown" de New York en la primera mitad del S.XX

Fig.I/ 3.1/09: Criterios of retranqueo in the "Downtown" of New York in the first half of the S.XX



Fig. I/ 3.1/ 10: Rascacielos de Los Angeles I
Fig. I/ 3.1/ 10: Skyscraper of Los Angeles I



Fig. I / 3.1 / 11: Rascacielos de Los Angeles II

Fig. I / 3.1/ 10: Skyscraper of Los Angeles II

De hecho las operaciones urbanísticas para las transformaciones de viejos Downtowns en manzanas de rascacielos, van acompañadas de remodelaciones de su red viaria de soporte, creando –como en el caso de Los Angeles- viales desdoblados en dos o mas niveles, para conseguir así accesos rodados directos subterráneos a las manzanas de rascacielos, pero que, en pro de esta teóricamente mas fluida circulación del automóvil, harán, de hecho, desaparecer el tradicional concepto de “rasante” o nivel de calle único para todas sus funciones, tan propio de la ciudad racional en general, y de los Downtowns tradicionales –o los “Ensanches” europeos- en particular.

In fact the urban development operations for the transformations of old Downtowns in **apples** of skyscraper, they go accompanied by restructurings of their road network of backup, creating –as in the case of Los Angeles- road split in two or but levels, to obtain thus direct accesses rolled subways to the apples of skyscraper, but that, on behalf of this theoretically but flowed circulation of the car, they will do, in fact, to disappear the traditional concept of “level” or level of unique street for all their functions, so own of the rational city in general, and of the Downtowns traditional –or the “Widen” European- particularly.



Fig. I / 3.1 / 12: Viales del nuevo “Downtown” de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 12: Roads of the new one “Downtown” of Los Angeles



Fig. I / 3.1 / 13: Vial a nivel subterráneo del "Downtown" de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 13: Road to subterranean level of the "Downtown" of Los Angeles

En las grandes áreas metropolitanas, donde la ciudad matriz fue integrando las viejas y nuevas ciudades de su entorno, conformando una red de subcentros, cada uno de ellos mantiene su propio Downtown –con su Civic Center- que sigue el mismo modelo antes expuesto.

In the large metropolitan areas, where the city headquarters was integrating the old woman and new cities of its environment, conforming a network of **subcentros**, each one of them maintains its own one Downtown –with its Civic Center- that continues the same model before exposed.



Fig. I / 3.1 / 14: El "Downtown" de Century en Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 14: The "Downtown" of Century in Los Angeles

Así, el área metropolitana de San Francisco, tiene Downtowns tan importantes como los de Okland o San José, y Los Angeles, los de Hollywood, Long Beach, Century City, con tan largo etcétera de subcentros importantes que, como ya se ha dicho, nos hacen dudar, en casos como el de Los Angeles, de donde está el verdadero centro de la metrópoli, si es que realmente, tiene solo uno.

Thus, the metropolitan area of San Francisco, has Downtowns as important as those of Okland or San José, and Los Angeles, those of Hollywood, Long Beach, Century City, with so long etc of subcentros important that, as already has said itself, they cause they doubt us, in cases as that of Los Angeles, of where is the true center of the metropolis, if is that really, has alone one.



Fig. I / 3.1 / 15: Rascacielos en el Downtown de Los Angeles.
Fig. I / 3.1 / 15: Skyscraper in the Downtown of Los Angeles.

2 - Los "Civic Center"

2 - The "Civic Center"

Junto a estos ámbitos, viejo y nuevo, del Downtown encontramos el "Civic Center". Es otro elemento urbano característico de la ciudad americana, resultante de sus primeras actuaciones urbanísticas, a gran escala, del siglo XX.

Next to these environments, old and new, of the Downtown we find the "Civic Center". Is another characteristic urban element of the resultant, American city of its first urban development actions, to great scale, of the 20th century.

A la manera de las ciudades coloniales fundadas con normas urbanísticas como las de la española Ley de Indias, los Civic Center constan de una gran plaza – en la manzana del centro del entramado viario ortogonal- la cual está presidida, ahora, por el edificio emblemático del Ayuntamiento, en lugar del de la Iglesia, de las fundaciones españolas. En el entorno de la plaza se sitúan los principales edificios públicos, administrativos y culturales, como pueden ser los Juzgados, la Policía, la Biblioteca pública central, la Ópera, el Teatro Nacional, el Auditorio, etcétera.

To the way of the colonial cities founded with urban development norms as those of the Spanish Law of Indies, the Civic Center are comprised of a great plaza –in the apple of the center of the **entramado** road orthogonal- which is presided for now, by the symbolic building of the City Hall, in place of that of the Church, of the Spanish foundations. In the environment of the plaza the main cultural, administrative, and public buildings are situated, as can be the Courts, the Police, the central public Library, the Opera, the National Theater, the Audience, etc.

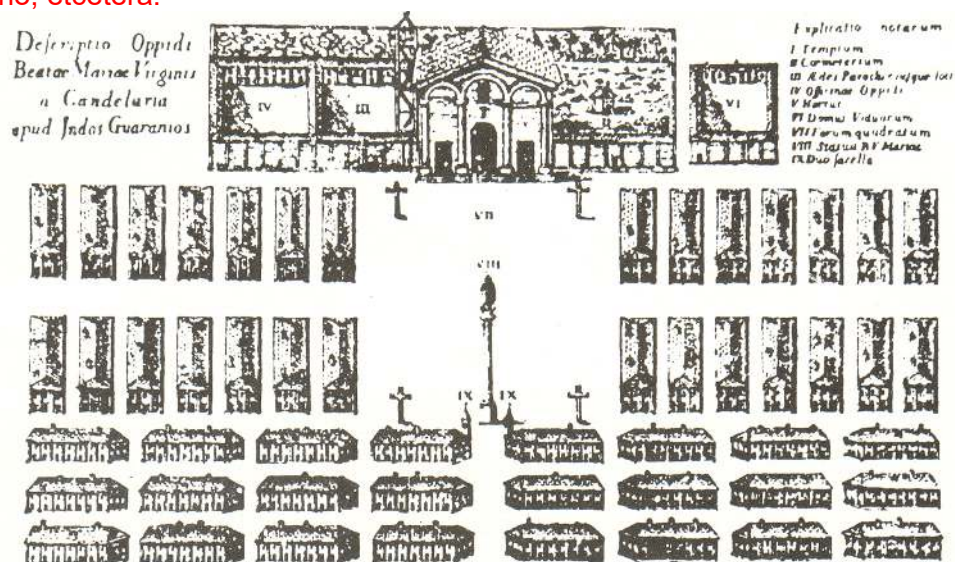


Fig. I / 3.1 / 16.- La fundación española de la ciudad de Candelaria

Fig. I / 3.1 / 16.- The Spanish foundation of the city of Candelaria



Fig. I / 3.1 / 17: Axonometría del “Civic Center” de San Francisco

Fig. I / 3.1 / 17: Axonometría of the “Civic Center” of San Francisco



Fig. I / 3.1 / 18: El Ayuntamiento de Los Angeles.

Fig. I / 3.1 / 18: The City Hall of Los Angeles.



Fig. I / 3.1 / 19: Edificios del "Civic Center" de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 19: Buildings of the "Civic Center" of Los Angeles



Fig. I / 3.1 / 20: "Public Library" de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 20: "Public Library" of Los Angeles



Fig. I / 3.1 / 21: El flamante auditorio Disney en el “Civic Center” de Los Angeles

Fig. I / 3.1 / 21: The flaming audience Disney in the “Civic Center” of Los Angeles

3 - Las tipologías urbanas residenciales

3 - The residential urban typologies



Fig. I / 3.1 / 22: Casas unifamiliares en San Francisco
Fig. I / 3.1 / 22: One-family houses in San Francisco



Fig. I / 3.1 / 23: Palma Spring en Los Angeles
Fig. I / 3.1 / 23: Palm Spring in Los Angeles

La **tipología residencial americana** por excelencia es –como la anglosajona– la vivienda unifamiliar aislada, baja y con jardín, emplazada en las parcelas resultantes de una parcelación regular de las manzanas comprendidas en la trama viaria metropolitana.

Para las viviendas agrupadas o en bloques de pisos, también la tipología dominante es la aislada. Solo las viviendas de los Downtowns no siguen esta regla, pues tienen la tipología de bloque entre medianeras que les es propia y que antes hemos explicado.

The American residential typology by excellence is –as the Anglo-saxon one– the low, remote house and with garden, summoned to court in the resultant plots of a **parcelación** regular of the **apples** understood in the metropolitan road plot.

For the dwellings grouped or in blocks of flats, also the dominant typology is the remote one. Alone the dwellings of the Downtowns do not continue this rule, therefore they have the typology of block among mediators that is them own and that before we have explained.



Fig. I / 3.1 / 24: Cases “Victorianas” de San Francisco

Fig. I / 3.1 / 24: Marry “Victorian” of San Francisco

Sorprende, pues, a un europeo mediterráneo, acostumbrado a la “casa de cos” y a la edificación continua, en calles estrechas, ver grandes extensiones de pequeñas casas unifamiliares aisladas, servidas urbanísticamente por calles de 25 o 35 metros -las mismos que para los rascacielos- y que pueden generar ambientes urbanos tan interesantes como los de las casas “Victorianas” de San Francisco.

It surprises, therefore, to an usual, mediterranean European to the “house of body” and to the continuous building, in narrow streets, to see large extensions of small houses *unifamiliares* remote, served *urbanísticamente* by streets of 25 or 35 meters -the same that for the skyscraper- and that can generate urban environments as interesting as the of the houses “Victorian” of San Francisco.



Fig. I / 3.1 / 25: Beverly Hills

Fig. I / 3.1 / 25: Beverly Hills

El tamaño de la casa y su jardín, marcan el “estatus” social de su propietario –no la calidad de su arquitectura ni su centralidad-. Es pues, normal que en áreas metropolitanas, como la de Los Angeles encontremos muy cerca de las mas pobres y degradadas áreas de viviendas unifamiliares, barriadas con las casa mas caras del mundo, como es el caso de Beverly Hills.

The size of the house and their garden, they mark the “status” social of their owner –not the quality of their architecture neither their centrality-. It is therefore, normal that in metropolitan areas, as that of Los Angeles we find very near the but poor and degraded areas of houses, poor districts with the house but faces of the world, as is the case of Beverly Hills.



Fig. I / 3.1 / 26: Malibú

Fig. I / 3.1 / 26: Malibu



Fig. I / 3.1 / 27: . Las casas de Malibú desde la carretera

Fig. I / 3.1 / 27:.. The houses of Malibu since the highway

Otro caso es el de los frentes urbanos del litoral, donde la longitud de la fachada marítima es un bien escaso, como por ejemplo en Malibú. Las casas entonces, también unifamiliares, son entre medianeras, con una descarada diferencia entre el tratamiento de la fachada que da a la playa respecto al de su fachada posterior, en la carretera de acceso.

Another case is that of the urban fronts of the seaboard, where the length of the maritime facade is a well scarce one, as for example in Malibu. The then, also one-family houses, they are among mediators, with a shameless difference among the processing of the facade that gives to the beach respect al of its subsequent facade, in the approach road.

4 - Los asentamientos industriales.

4 - The industrial settlements.



Fig. I / 3.1 / 28: Asentamientos industriales en Los Angeles
Fig. I / 3.1 / 28: industrial Settlements in Los Angeles

No se debe olvidar que el impulso de California comenzó, principalmente, con los ya históricos asentamientos de grandes industrias americanas, llegadas de los Estados del este hacia el oeste por las ventajas que les ofrecía este extenso territorio para el carácter pionero o expansivo de estas industrias o simplemente para librarse de los grandes monopolios, concesiones y patentes, de los Estados del este.

It should not be forgotten that the impulse of California began, mainly, with the already historic settlements of large American industries, arriving from the States from the east to the west due to the advantages that this vast territory offered them for the pioneering or expansive character of these industries or simply to get rid of the great monopolies, concessions and patents of the eastern states.

ALTA TECNOLOGÍA HIGH TECHNOLOGY

Con posterioridad a estos comienzos, la cosa no ha cambiado mucho, y en este mismo sentido, lo poco que queda de las antiguas explotaciones agrícolas – o de industriales obsoletas- embebidas hoy en la trama urbana metropolitana, ha sido sustituidas por las nuevas industrias de alta tecnología, como es la de la informática. Es el caso de la ya mítica “Sylicon Valley” sustituyendo la que, en su tiempo, agrícolamente también lo había sido por sus naranjos, Santa Clara Valley.

Later to these beginnings, the thing has not changed a lot, and in this same sense, the little thing that remains of the old agricultural exploitations – or of obsolete industrialists- absorbed today in the metropolitan urban plot, has been substituted for the new industries of high technology, as is that of the data processing. It is the case of the already mythical one “**Sylicon** Valley” substituting the one that, in its time, **agrícola**mente had also been it for its orange trees, Holy Clara Valley.

Estos asentamientos industriales, han generado auténticas ciudades, que hoy constituyen lo que llamamos subcentros metropolitanos, insertados, eso sí, en la misma trama viaria principal metropolitana, que da soporte a todos los demás barrios y a todas las tipologías y usos urbanos.

These industrial settlements, they have generated you authenticate cities, that today constitute what call **subcentros** metropolitan, inserted, that if, in the same metropolitan main road plot, that gives backup to all the other neighborhoods and to all the typologies and urban uses.

ORO GOLD

California es rica en recursos naturales. La ya histórica “fiebre del oro”, después de agotados sus filones, ha dejado actividades manufactureras de tanta importancia como la joyería, que es patente aun hoy en el Downtown de Los Angeles, donde caracterizaba todo un sector urbano.

California is rich in natural resources. The already historic one “fever of the gold”, after exhausted its veins, has left manufacturing activities of as much importance as the jewelry store, that is patent even today in the Downtown of Los Angeles, where characterized all an urban sector.

PETRÓLEO PETROLEUM

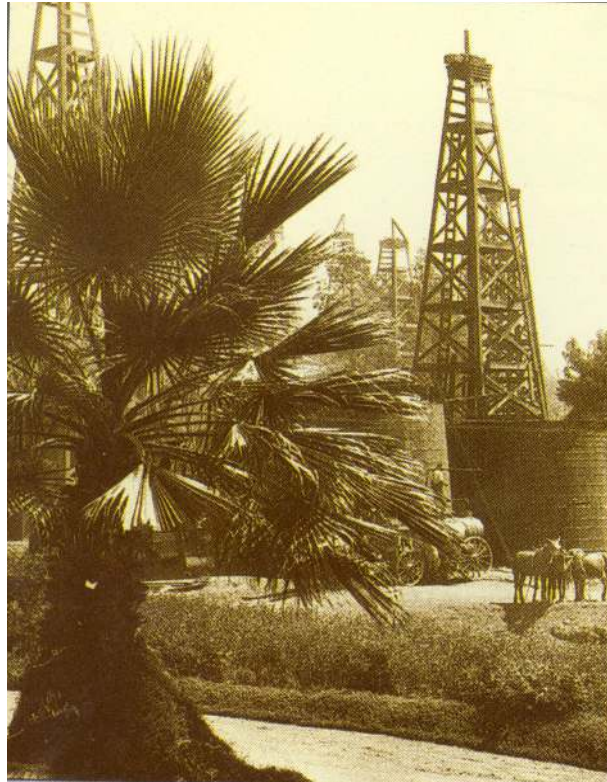


Fig. I / 3.1 / 29: Pozos de petróleo de al primera época

Fig. I / 3.1 / 29: Wells of petroleum of al first epoch

En California, después de la “fiebre del oro”, hubo la de “el oro negro”. A pesar de que los recursos se están agotando, la industria petrolera de Los Angeles, aún ocupa un espacio relevante en su costa, ya sea por las propias explotaciones, ya sea por las refinerías y áreas de almacenamiento, situadas junto a estos importantes puertos del Pacífico.

In California, after the “fever of the gold”, there was that of “the black gold”. In spite of the fact that the resources are being exhausted, the petroleum industry of Los Angeles, still occupies a prominent space in its coast, whether for the own exploitations, whether for the refineries and areas of storage, situated next to these important ports of the Pacific.



Fig. I / 3.1 / 30: Pozos de petróleo en áreas urbanas

Fig. I / 3.1 / 30: Wells of petroleum in urban areas

Pese a lo que en un principio pudiera parecer, las áreas extractivas, no siempre ocupan grandes extensiones de suelo, especialmente cuando se encuentran ya en medio de los suelos metropolitanos. De la misma manera que es normal ver en medio de un campo agrícola una parcela cerrada llena de las características bombas extractivas de petróleo –con sus formas de cabezas de caballos “que dicen sí”- es también normal encontrar parcelas similares en medio de áreas urbanas, al lado de conjuntos residenciales.

Despite what at first could seem, the extractive areas, do not always they occupy large extensions of floor, especially when they are found already in the middle of the metropolitan floors. In the same way that is normal to see in the middle of an agricultural field a full plot closed of the characteristic extractive bombs of petroleum –with its horses heads forms “that say yes”- is also normal to find similar plots in the middle of urban areas, al side of residential assemblies.



Fig. I / 3.1 / 31: Plataformas petroleras delante de la playa

Fig. I / 3.1 / 31: petroleum Platforms in front of the beach

Las plataformas marítimas son aún ostentosas, y pese a los intentos de distraerlas de las vistas en los lugares turísticos, siempre están presentes.

The maritime platforms are still ostentatious, and despite the intents to distract them of the views in the tourist places, always they been present.



Fig. I / 3.1 / 32: Falsas islas delante de Long Beach

Fig. I / 3.1 / 32: False islands in front of Long Beach

Así, delante de Long Beach, vemos toda una fila de islotes artificiales, con palmeras y torres, que no son mas que las propias torres petrolíferas mas o menos camufladas.

Thus, in front of Long Beach, we see all a row of artificial small islands, with palm tree and towers, that are not but that the own oil towers but or less camouflaged.

INDUSTRIA NAVAL NAVAL INDUSTRY

Tampoco podemos dejar de mencionar a la industria naval. No olvidemos que California, es el gran puerto americano del Pacifico, y no solo en lo referente a la marina mercante. Bases militares navales, como las de San Francisco o San Diego, han sido decisivas para la historia del mundo contemporáneo. Es pues, lógica la importancia de la industria naval en sus ámbitos portuarios.

Can neither stop mentioning to the naval industry. We do not forget that California, is the great American port of the Pacific, and not alone in the referring thing to the merchant marine. Naval military bases, like those of San Francisco or San Diego, they have been decisive for the history of the contemporary world. Is therefore, logical the importance of the naval industry in its harbor environments.

AUTOMÓVIL Y AERONÁUTICA CAR AND AERONATICS



Fig. I / 3.1 / 33: "Un hombre, un coche"

Fig. I / 3.1 / 33: "One man, one car"

Debe recordarse que, en estas regiones metropolitanas que estamos tratando, se han asentado industrias manufactureras tan importantes y de escala tan grande como las de las primeras producciones masivas de automóviles o las de la aviación.

Ciertamente, no es casual que, con la doctrina de "un hombre, un coche", en California el automóvil sea el rey pues, no solo ha tenido los asentamientos de la industria automovilística mas expansiva, desde la General Motors hasta la Toyota, sino que siempre ha sido pionera en su diseño.

Should be recalled that, in these metropolitan regions that we are treating, they have written down so important manufacturing industries and of scale as large as those of the first massive productions of cars or those of the aviation.

Certainly, is not coincidental that, with the doctrine of "a man, a car", in California the car be the therefore, not alone king has had the settlements of the automobile but expansive industry, since the General one Motors to the Toyota, but has always been pioneer in its design.



Fig. I / 3.1 / 34: Cartel del 1910

Fig. I / 3.1 / 34: Placard of the 1910

La aeronáutica tiene, en California, incluso un especial significado. No olvidemos que es aquí donde los hermanos Wright realizaron su primer vuelo experimental, en 1915 y donde aterrizó "the Graff Zeppelin", después de su transpacífico vuelo aerostático desde de Japón, en 1928. No solo la industria aeronáutica militar es relevante en California, producciones como las de la Duglas llenaron el espacio de la aviación comercial alrededor del mundo, con sus DC.

The **aeronatics** has, in California, even one special meaning. We do not forget that is here where the brothers Wright carried out its first experimental flight, in 1915 and where landed "the Graff Zeppelin", after its trans-Pacific hot-air flight give of Japan, in 1928. Not alone the industry military **aeronatics** is prominent in California, productions like those of the Duglas filled the space of the commercial aviation around the world, with its DC.

INDUSTRIA CINEMATOGRAFICA FILM INDUSTRY



Fig. 1 / 3.1 / 35: Pioneros del cinema

Fig. 1 / 3.1 / 35: Pioneers of the cinema

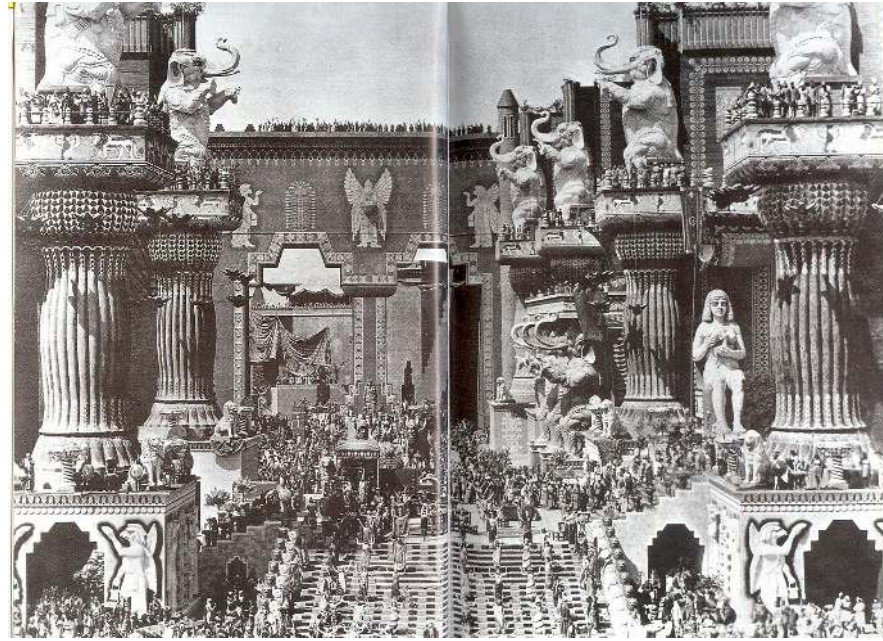


Fig. I / 3.1 / 36: Decorado de "Intolerance", 1916, de 70x 1.600m

Fig. I / 3.1 / 36: Decorated of "Intolerance", 1916, of 70x 1.600m

La industria cinematográfica se quizás el mejor ejemplo de cómo un empresariado creativo e innovador, huyendo de los monopolios del este -en este caso, del sistema de patentes de Thomas Edison- encuentra al sur de California unos territorios y un clima, óptimos tanto para sus rodajes como para vivir, y generan el actual imperio cinematográfico de Hollywood.

The film industry themselves perhaps the best example of how an **empresariado** creative and innovative, fleeing the monopolies of the east -in this case, of the system of patents of Thomas Edison- finds al south of California some territories and a climate, optimum so much for their **filmings** as to live, and they generate the present film empire of Hollywood.



Fig. I / 3.1 / 37: Cartel con Rodolfo Valentino.

Fig. I / 3.1 / 37: Placard with Rodolfo Valentino.

Urbanísticamente, la industria cinematográfica, además del asentamiento de los propios estudios, genera toda una entramado industrial complementario, además de auténticas ciudades residenciales y de servicios. Es el caso de Hollywood -el auténtico centro lúdico urbano de Los Angeles- con su constelación de estudios, que han llegado a generar nuevos centros y subcentros metropolitanos.

Urban development, the film industry, besides the settlement of the own studies, generates all an **entramado** industrial complementary, besides authentic residential cities and of services. It is the case of Hollywood -the authentic center **lúdico** urban of Los Angeles- with their constellation of studies, that have come new centers generate and **subcentros** metropolitan.



Fig. I / 3.1 / 38: Parque de atracciones de Santa Cruz

Fig. I / 3.1 / 38: Amusement Park of Santa Cruz.

La industria del ocio, con los que algún día fueron grandes parques de atracciones, como el de Santa Cruz y tantos otros, cambió su escala cuando la industria cinematográfica la consideró cosa suya.

The industry of the leisure, with the ones that some day were large amusement parks, like that of Holy Cross and so many other, changed its scale when the film industry considered it thing its.



Fig. I / 3.1 / 39: Disney en Disneyland

Fig. I / 3.1 / 39: Disney in Disneyland

Lógicamente tenía que ser la capital del cinema, Los Angeles, la pionera en este campo, con la apertura, en Anaheim en 1957, de Disneyland.

Logically had that to be the capital of the cinema, Los Angeles, the pioneer in this field, with the opening, in Anaheim in 1957, of Disneyland.



Fig. I / 3.1 / 40: Disneyland antes de su ampliación

Fig. I / 3.1 / 40: Disneyland before its enlargement

La siguió la "Universal", en Hollywood, y otras menos importantes, también dentro del área metropolitana. Estos grandes parques temáticos, a parte de su expansión por todo el mundo –en Cataluña tenemos "Port Aventura" de la "Universal"- están en constante crecimiento, y al no poder en Los Angeles hacerlo en extensión, por estar completamente insertados en la trama metropolitana, lo hacen en densidad.

Continued it the "Universal", in Hollywood, and other less important, also inside the metropolitan area. These large thematic parks, to part of their expansion throughout the world –in Catalonia we have "Port Adventure" of the "Universal"- they are in constant growth, and al not to be able in Los Angeles to do it in extension, by being completely inserted in the metropolitan plot, they do it in density.

5 - Las antiguas áreas militares .
5 - The old military areas.

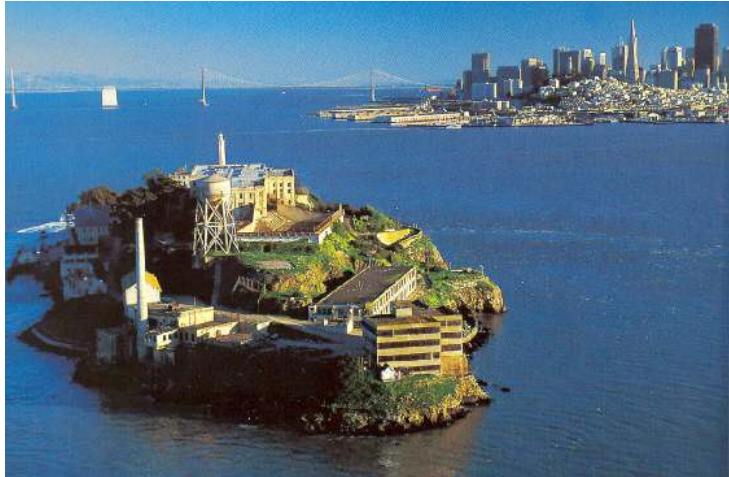


Fig. I / 3.1 / 41: Alcatraz

Fig. I / 3.1 / 41: Gannet

Difícilmente podremos entender la costa metropolitana de California si no tenemos presente las especiales áreas militares y portuarias donde la Navi ha tenido desde siempre las importantes bases militares de San Francisco o de San Diego, o el Estado Federal y la propia Union, ha tenido centros penitenciarios tan famosos como el de Alcatraz.

With difficulty we will be able to understand the metropolitan coast of California if we do not fear present the special harbor and military areas where the Navi has had since always the important military bases of San Francisco or of San Diego, or the Federal State and the own one Union, has had prisons as famous as that of Gannet.



Fig. I / 3.1 / 42: Parque del Golden Gate

Fig. I / 3.1 / 42: Park of the Golden Gate

La obsolescencia de muchas de estas áreas e instalaciones militares, dio pie, sobre todo durante los 90, a una importante política de recuperación de grandes espacios para sus reservas naturales o equipamientos públicos, en convertir estas áreas en Parques Nacionales en vez de simplemente librarlos al mercado inmobiliario.

Estas instalaciones militares, casi siempre vienen vinculadas a las grandes áreas portuarias, cuyas partes no estratégicas son ocupadas, como ya se ha dicho, por las grandes áreas industriales que, en buena parte, dieron origen y vida a estas grandes ciudades que estamos estudiando.

The **obsolescencia** of many of these areas and military installations, gave foot, above all during the 90, to an important politics of recovery of large spaces for its nature preserves or public equipment, in converting these areas in National Parks instead of simply free them al real estate market.

These military installations, almost always they come linked to the large harbor areas, whose not strategic parts are busy, as already has said, by the large industrial areas that, in good part, they gave origin and life to these large cities that are studying.

6 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.

6 - The tertiary urban typologies and of equipment.

Ya hemos dicho que, en la ciudad americana los grandes edificios de equipamientos públicos como son el Ayuntamiento, los Juzgados, la Biblioteca Central o el Teatro Nacional, se ubican en los “Civic Centers” y que los centros administrativos y financieros los encontramos en los Downtowns.

Already we have said that, in the American city the large buildings of public equipment as are the City Hall, the Courts, the Central Library or the National Theater, they are located in the “Civic Centers” and that the financial and administrative centers we find them in the Downtowns.

Pero también encontramos grandes edificios representativos, como las iglesias y templos de las diferentes confesiones, que ocupan un lugar relevante en la ordenación de los diferentes barrios residenciales – nunca en el “Civic Center”- especialmente si estos tienen una caracterización étnica como es el caso de las parroquias. Urbanísticamente, siempre son de tipología aislada y están emplazados dentro de las manzanas de la trama viaria metropolitana.

But also we find large representative buildings, like the churches and temples of the different confessions, that occupy a prominent place in the ordering of the different residential areas –never in the “Civic Center”- especially if these have an ethnic characterization as is the case of the parishes. Urban development, always they are of remote typology and they are summoned to court inside the apples of the metropolitan road plot.

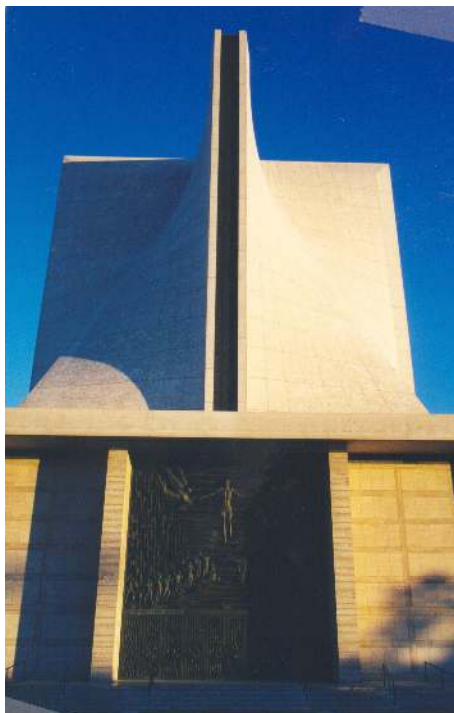


Fig. I / 3.1 / 43: Catedral Católica
Fig. I / 3.1 / 43: Catholic Cathedral



Fig. I / 3.1 / 44: Iglesia Ortodoxa
Fig. I / 3.1 / 44: Orthodox Church

Lo mismo se ha de decir de los **complejos deportivos, lúdicos o culturales** de los diferentes barrios.

The same thing itself to should to say of the sports complexes, **lúdicos** or cultural of the different neighborhoods



Fig. I / 3.1 / 45: Cementerio de Hollywood

Fig. I / 3.1 / 45: Cemetery of Hollywood

En cuanto a **la hostelería**, el clásico hotel en bloque de pisos –entre medianeras los viejos y aislados, los nuevos- lo encontramos principalmente en los Downtowns - especialmente en los históricos- y hoy también en las nuevas áreas hoteleras que están creciendo al lado de los aeropuertos -de similar forma a la que lo hicieron, en su día, las de los entornos de las viejas estaciones de ferrocarril- con las grandes áreas de parking de las empresas de “Car Rentals”.

As for the hotel business, the classical hotel in block of flats – between mediators the old and remote, the new- we find it mainly in the Downtowns - especially in the historic- and today also in the new hotel areas that are growing al side of the airports -of similar form to which they did it, in their day, those of the environments of the old railway stations- with the large areas of park garage of the businesses of “Car Rentals”.

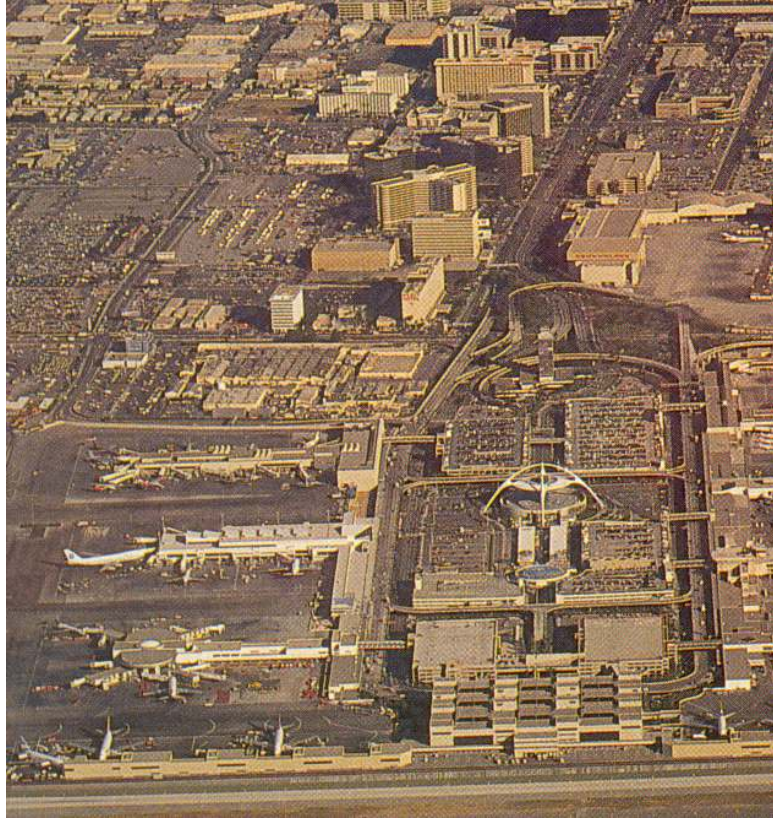


Fig. I / 3.1 / 46: LAX con el área de nuevos hoteles y la de “Car Rentals”
 Fig. I / 3.1 / 46: LAX with the area of new hotels and that of “Car Rentals”

Para el resto de ámbitos urbanos, en California domina el tan americano **Motel**, es decir, el hotel de carretera –en este caso, de amplia calle- con una gran patio central de aparcamiento, rodeado por las habitaciones que conforman un edificio lineal con un máximo de planta baja y un piso y la recepción cerrando el gran espacio central, con frente a la calle.

For the remainder of urban environments, in California dominates the so American Motel, that is to say, the hotel of highway – in this case, of extensive street- with a great central patio of parking, surrounded by the rooms that they conform a lineal building with a maximum of low plant and a flat and the reception closing the great central space, with set against the street.



Fig. I / 3.1 / 47: Motel

Fig. I / 3.1 / 47: Motel

Al hablar de equipamientos culturales, no podemos pasar aquí por alto lo que fueron los esplendorosos **Theatres de los Downtowns históricos**. Son auténticas catedrales barrocas –o de Art Decó– de cartón-piedra, hoy cerrados y degradados, alquilados a una sub-economía urbana de “mercadillo” y, esperando que llegue alguna actuación pública –de las anunciadas en los Planos Estratégicos municipales– suficientemente eficaz, como para poder salvar este importante patrimonio histórico-arquitectónico de California en general y de Los Angeles en particular.

Al to speak of cultural equipment, we cannot pass here by high what were the magnificent Theatres of the Downtowns historic. They are authentic baroque cathedrals –or of Art Decó– of papier mâché, today closed and degraded, rented to an urban sub-economy of “street market” and, expecting that some public action arrive –of them announced in the municipal Strategic Plans– sufficiently efficient, as to be able to save this important historic-architectural patrimony of California in general and of Los Angeles particularly.



Fig. I / 3.1 / 48: Antiguo Tower Theatre
 Fig. I / 3.1 / 48: Old Tower Theatre



Fig. I / 3.1 / 49: Antiguo Roxie Theatre
 Fig. I / 3.1 / 49: Antiguo Roxie Theatre



Fig. I / 3.1 / 50: Degradación comercial del antiguo “Rialto”

Fig. I / 3.1 / 50: commercial Degradation of the old one “Rialto”

El pequeño comercio y el equipamiento urbano, se suele situar, de forma mas o menos agrupada, en determinados tramos de la red viaria metropolitana, formando núcleos, con las mismas tipologías, edificatorias que para los usos residenciales, pero a diferencia de estos, con una cierta tendencia hacia el tipo alineado a vial.

The small commerce and the urban equipment, is used to situating, of form but or less grouped, in you determined sections of the metropolitan road network, forming nuclei, with the same typologies, edificatorias that for the residential uses, but as opposed to these, with a certain tendency toward the type aligned to road.

3.2.- EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y SERVICIOS.

3.2.- THE SYSTEM OF COMMUNICATIONS AND SERVICES.

1- El sistema naval de comunicaciones. Puertos.

1- The naval system of communications. Ports.



Fig. I / 3.2 / 01: Long Beach Harbor

Fig. I / 3.2 / 01: Long Beach Harbor

Como ya he dicho, la identidad de California se basa en el hecho de ser costera, pese que tenga la capital, Sacramento, en el interior. Recordemos que, desde sus orígenes, fue un rosario de puertos del Pacífico, entonces unidos por el "Camino Real" con sus "Misiones". Así pues, desde las épocas de los conquistadores hasta la segunda guerra mundial –incluso en la guerra del Golfo- el principal interés estratégico de California ha sido, su sistema naval de comunicaciones.

As already I have said, the identity of California is based on the despite, coastal fact to be that have the capital, Sacramento, in the interior. We recall that, since its origins, was a rosary of ports of the Pacific, then united by the "Camino Real" with its "Missions". Thus therefore, since the epochs of the conquerors until World War Two –even in the Gulf war- the main strategic interest of California has been, its naval system of communications.

Toda la bahía de San Francisco, es un gran puerto, igual que la de San Diego. En Los Angeles, las grandes áreas portuarias penetran tierra adentro en la dirección del río del mismo nombre que hoy constituye el gran eje metropolitano servido por la Harbord Freeway.

All the bay of San Francisco, is a great port, the same as that of San Diego. In Los Angeles, the large harbor areas penetrate inland in the direction of the river of the same name that today constitutes the great metropolitan axis served by the Harbord Freeway.

Seria, pues, un error pensar que el sistema portuario de California, hoy ya solo tiene interés para la navegación deportiva y recreativa, pese al importante peso que esta ha tenido y tiene en la revalorización de la costa californiana como espacio residencial y lúdico de alta categoría.

Serious, therefore, an error to think that the harbor system of California, today already alone has interest for the despite, recreational and sports navigation al important weight that this has had and has in the revaluation of the Californian coast as residential space and lúdico of high category.



Fig. I / 3.2 / 02: Puerto de San Pedro

Fig. I / 3.2 / 02: Port of San Pedro

Ciertamente, primero el ferrocarril y después el automóvil y el avión han hecho que las comunicaciones marítimas para el transporte de personas quedan relegadas a las de carácter lúdico o recreativo como los cruceros y la navegación deportiva.

Certainly, first the railroad and later the car and the airplane have done that the maritime communications for the transportation of people remain relegated to those of character **lúdico** or recreational as the cruisers and the sports navigation.

Pero no es así para el transporte de mercancías pesadas –y no tan pesadas, pero contenidas en “boxes”- para el cual, como en Barcelona, los grandes puertos metropolitanos gozan de un sistema logístico adecuado.

But is not thus pear the transportation of heavy merchandise –and not so heavy, but contents in “boxes”- for which, as in Barcelona, the large metropolitan ports enjoy an adequate logistic system.



Fig. I / 3.2 / 03: *Un muelle de puerto de San Francisco*

Fig. I / 3.2 / 03: A spring of port of San Francisco



Fig. I / 3.2 / 04: *Puerto de Los Angeles*

Fig. I / 3.2 / 04: Port of Los Angeles

2- La red viaria y los espacios publicos.
2- The road network and the spaces publics.

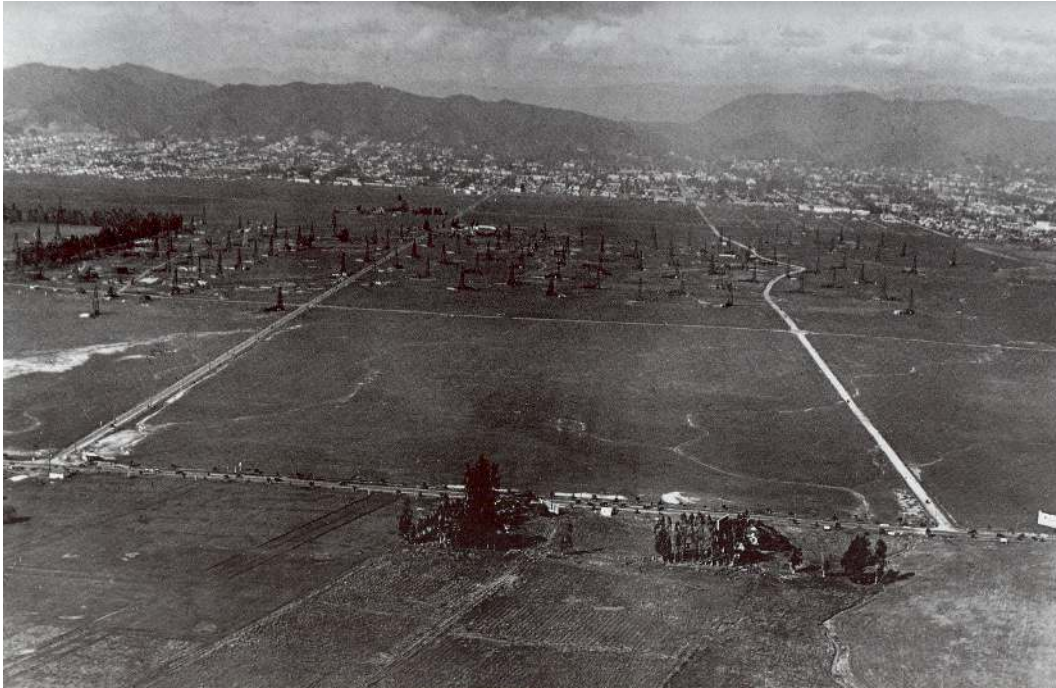


Fig. I / 3.2 / 05: Campos petroleros de encima de Wilshira Boulevard, en 1922, en Los Angeles

Fig. I / 3.2 / 05: Petroleum fields of over Wilshira Boulevard, in 1922, in Los Angeles



Fig. I / 3.2 / 06: Wilshire Boulevard, a Los Angeles

Fig. I / 3.2 / 06: Wilshire Boulevard, to Los Angeles

Tal y como repetidamente se ha dicho, la **red viaria ortogonal preestablecida** en estas áreas metropolitanas, es totalmente dominante y configuradora de su entramado urbano y, a su vez, nunca cuestionada en las actuaciones urbanísticas que han ido configurando dichas áreas metropolitanas. Nos referimos especialmente a San Francisco y Los Angeles. Solo las pequeñas poblaciones de orografía muy accidentada, escapan de esta regla.

Just as repeatedly it has said themselves, the preestablished orthogonal road network in these metropolitan areas, is totally dominant and **configuradora** of their **entramado** urban and, at the same time, never questioned in the urban development actions that have gone configuring happinesses metropolitan areas. We refer especially to San Francisco and Los Angeles. Alone the small populations of **orografía** very eventful, they escape from this rule.



Fig. I / 3.2 / 07: Rótulo de Hollywood

Fig. I / 3.2 / 07: Sign of Hollywood



Fig. I / 3.2 / 08: Calle enfilada de vistas al rótulo de Hollywood

Fig. I / 3.2 / 08: Street lined up of views al sign of Hollywood

Este ya histórico planteamiento de la red viaria es el que permitió que estas ciudades pudieran crecer “tanto como quisieran y por donde quisieran” con la única limitación de las barreras de las sierras que delimitan los llanos de estas áreas metropolitanas. Incluso a pesar de esto, las calles se encaran abiertamente a las montañas donde acaban, sin cerrarse visualmente con ningún “monumento”, como sería si se hubiera seguido el modelo de urbanización radial, como París, por ejemplo. Es paradigmático que el emblema de Hollywood sea el gran rótulo formado por sus letras colgadas en la falda de las montañas que lo limitan, perfectamente enfilado de vistas por todas las calles que se encaran a él.

This already historic approach of the road network is the one that permitted that these cities could grow “so much as they wanted and by where they wanted” with the only limitation of the barriers of the saws that delimit the plains of these metropolitan areas. Even in spite of this, the streets face openly to the mountains where they finish, without being closed visually with no “monument”, as serious if themselves to have followed the model of radial urbanization, like Paris, for example. Is paradigmatic that the emblem of Hollywood be the great sign formed by their hanging letters in the skirt of the mountains that limit it, perfectly lined up of views for all the streets that themselves they face to the.



Fig. 1 / 3.2 / 09: Century Boulevard

Fig. 1 / 3.2 / 09: Century Boulevard

Todas las calles son de una sección de 25 a 35 metros de ancho con calzadas de tres carriles por banda – que siempre permiten el giro de automóviles a la izquierda e incluso toda la media vuelta- con una mediana que, en los “boulevards”, casi siempre se arboriza con las típicas palmeras californianas.

All the streets are of a section from 25 to 35 meters of wide with worn of three rails by band –that always they permit the turn of cars to the left and even all the average return- with a median that, in the “boulevards”, almost always is replanted with the typical Californian palm tree.

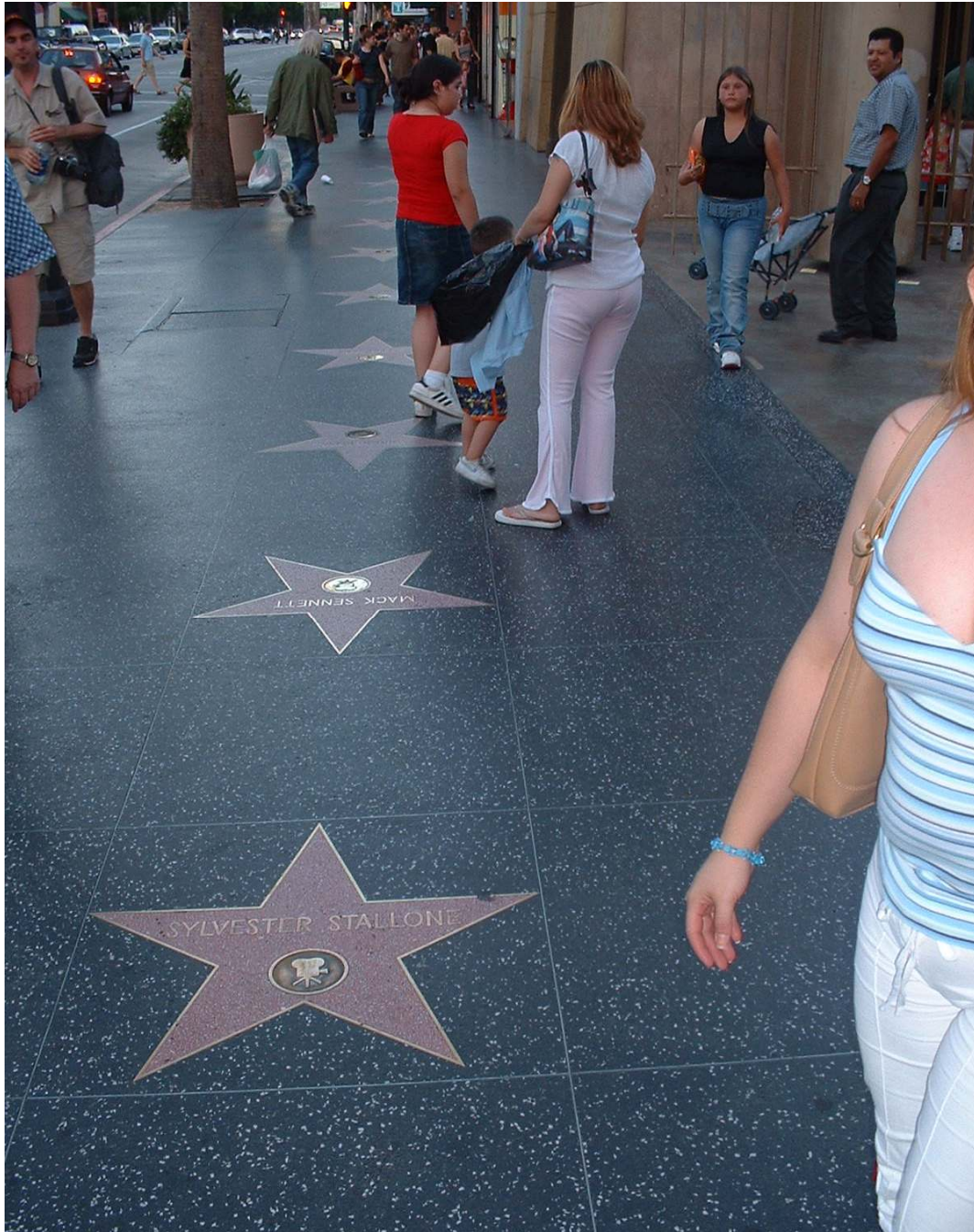


Fig. I / 3.2 / 10: Hollywood Boulevard

Fig. I / 3.2 / 10: Hollywood Boulevard

Las aceras, en general, son de unos 3 a 5 metros y están formadas, cuando su anchura lo permite, por una franja central de paso, hormigonada, y dos franjas de hierba a los lados, conteniendo todas las instalaciones urbanas la del lado de la calzada. Esto, por supuesto, es solo cuando no están "monumentalizadas"

(memorializadas) como en el caso de Hollywood Boulevard o del Paseo de las Naciones Unidas de San Francisco.

The sidewalks, in general, they are of some 3 to 5 meters and they are formed, when its width permits it, by a central stripe in transit, **hormigonada**, and two stripes of herb to the sides, containing all the urban installations that of the side of it worn. This, of course, is alone when they are not "monumentalizadas"

(**memorializadas**) as in the case of Hollywood Boulevard or of the Walk of the United Nations of San Francisco.

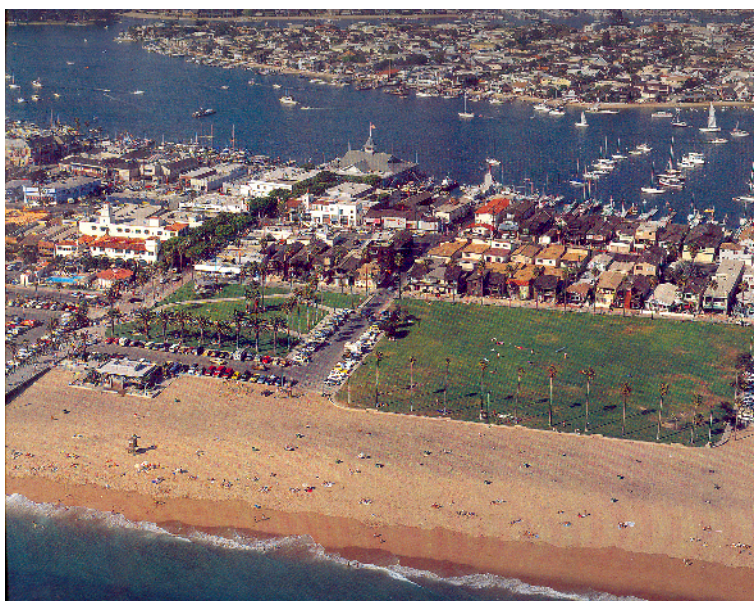


Fig. I / 3.2 / 11: *Espacios libres y "Pavilion" a Balboa, Los Angeles*

Fig. I / 3.2 / 11: Spaces free and "Pavilion" to Balboa, Los Angeles

Las plazas –las Squars- si bien constituyen el elemento urbano mas característico de los "Civic Centre", y de muchos ambientes de los Downtown históricos, no son urbanisticamente demasiado relevantes en el resto de tramos urbanos metropolitanos, ya que al ser la tipología edificatoria aislada la dominante, la carencia de frentes edificados delimiten estas plazas, hace que estas, donde las haya, tengan mas bien carácter de pequeños parques o de equipamientos públicos.

The plazas –the Squars- though they constitute the urban but characteristic element of the "Civic Center", and of many environments of the Downtown historic, they are not **urbanisticamente** too prominent in the remainder of metropolitan urban sections, since al to be the typology **edificatoria** remote the dominant one, the forward lack built they delimit these plazas, does that these, where have them, they have but well character of small parks or of public equipment.



Fig. I / 3.2 / 12: Baile improvisado en el Golden Gate Park de San Francisco

Fig. I / 3.2 / 12: Unscripted dance in the Golden Gate Park of San Francisco.

Los parques urbanos propiamente dichos son, por su tamaño, de escala realmente metropolitana. Casi nunca rompen la trama viaria urbana principal donde se insertan y casi siempre contienen los grandes equipamientos culturales de los museos y fundaciones.

The exactly said urban parks are, by its size, of really metropolitan scale. Almost never they break the main urban road plot where they are inserted and almost always they contain the large cultural equipment of the museums and foundations.

Cosa distinta son los parques naturales, que por muy insertados que estén en los vacíos urbanos y riberas de la trama metropolitana, tienen siempre trato de espacio natural abierto, y por lo tanto, no urbano.

Different thing are the natural parks, that by very inserted that they be in the empty urban and banks of the metropolitan plot, they have always I try open natural space, and therefore, not urban.

3- Las Autopistas

3- The Freeways

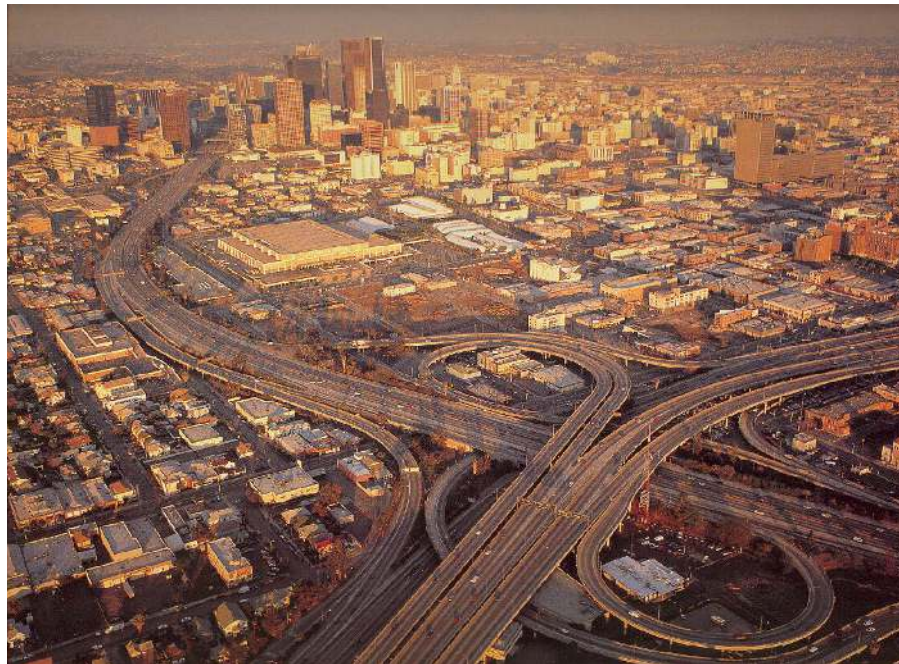


Fig. I / 3.2 /13: Freeways a Los Angeles
Fig. I / 3.2 /13: Freeways in Los Angeles

La red de autovías urbanas -las Freeways- tanto en Los Angeles como en San Francisco, casi siempre se superpone a los principales ejes de la red de primitivas calles principales, complementando sus funciones circulatorias, pero no substituyéndolas.

The network of urban roads -the Freeways- so much in Los Angeles as in San Francisco, almost always is superimposed to the main axes of the network of primitive main streets, complementing its circulatory functions, but not substituting them.



Fig. I / 3.2 / 14: ...mas autopistas
 Fig. I / 3.2 / 14: ...much freeways

Hoy, las "Freeways" -autopistas gratuitas- urbanas de California, están todas colapsadas. De nada sirvió la advertencia, ya en 1922, de ingeniero asesor del metro de New York, Bion J. Arnold, cuando requerido por el Ayuntamiento de Los Angeles, vaticinó el futuro problema, y Los Angeles optó por la solución contraria, es decir, hacer mas autopistas.

Today, the "Freeways" -free freeways- urban of California, are all we paralyze. You're welcome it served the warning, already in 1922, of engineer advisor of the meter of New York, Bion J. Arnold, when required by the City Hall of Los Angeles, predicted the future problem, and Los Angeles opted for the contrary solution, that is to say, to do but freeways.

San Francisco, ha sido la primera en reaccionar y, ha introducido las autopistas metropolitanas de peaje - las "freeways", con el lema "una ciudad, un precio". Los Angeles, con mas retraso, también está reaccionando, pero se resiste a las autopistas de peaje y ha apostado mas por el sistema de los "Pool traks", en el cual la entrada a las Freeways es semafóricamente restringida a los vehículos no comerciales o al los que transporten solo una persona.

Ambas ciudades, no obstante, están adelantando, a toda prisa, la construcción de ferrocarriles urbanos de gran velocidad para resolver sus problemas de movilidad metropolitana.

San Francisco, has been the first one in reacting and, has introduced the metropolitan freeways of toll -the "freeways", with the motto "a city, a price". Los Angeles, with but delay, is also reacting, but is resisted to the freeways of toll and has wagered but by the system of the "Pool traks", in which the entrance to the Freeways is **semafóricamente** restricted to the not commercial vehicles or al the ones that transport alone a person

Both cities, nevertheless, they are advancing, to every hurry, the construction of urban railroads of great velocity to resolve their problems of metropolitan mobility

4- Los Ferrocarriles

4- The Railroads

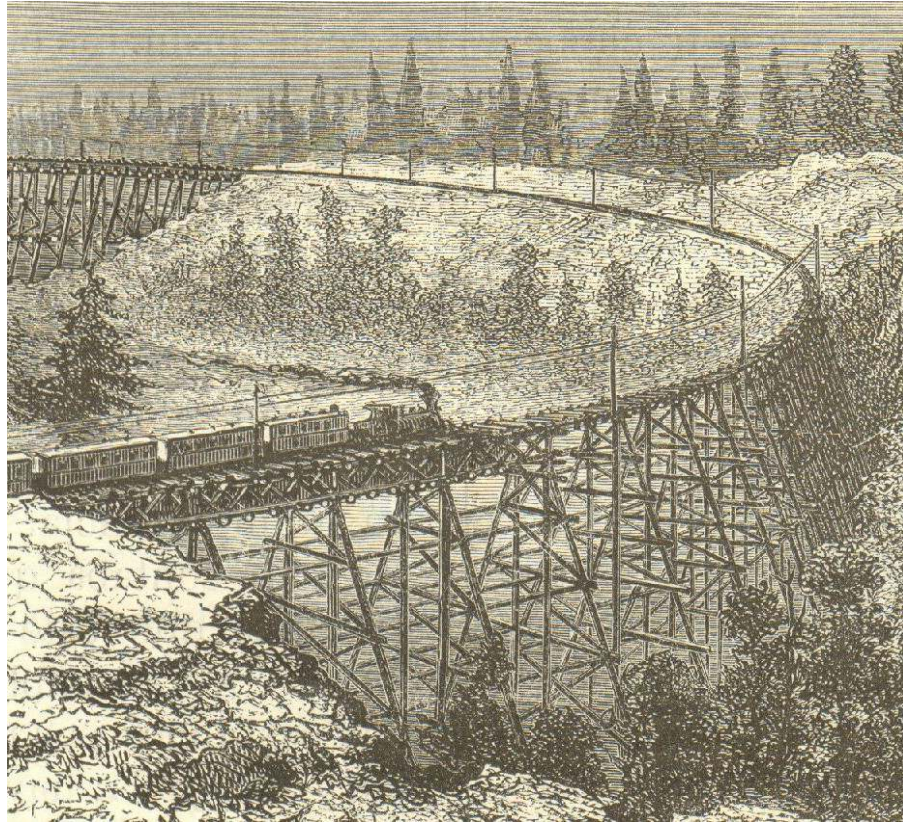


Fig. I / 3.2 / 15: El ferrocarril
Fig. I / 3.2 / 15: The railroad



Fig. I / 3.2 / 16: El ferrocarril en una alegoría de California de Disneyland

Fig. I / 3.2 / 16: The railroad in an allegory of California of Disneyland

Ya hemos hecho referencia a la importancia que tuvo el ferrocarril en la formación de la California actual. De la simple comunicación entre las dos costas americanas, tan relevante en su día para la consolidación de la Unión, se pasó al seguramente mejor entramado del mundo de entonces de transporte ferroviario interurbano y urbano. Un entramado de trenes, tranvías, funiculares, trolebuses, etc. que junto a la vocación de California de ser pionera en las telecomunicaciones, dieron a esta la gran agilidad económica y capacidad de constante transformación y puesta al día, que aun la mantiene.

Así, la producción masiva de automóviles fue acompañada, en su día, de la construcción, también masiva, de viales y autovías, para que aquellos circularan por estas, yendo así substituyendo la red ferroviaria urbana que resultase obsoleta.

Already we have done reference to the importance that had the railroad in the formation of the California present. Of the simple communication between the two so prominent, American coasts in its day for the consolidation of the Union, al surely better was passed **entramado** of the world of then of railway transportation **interurbano** and urban. An **entramado** of trains, trolleys, funiculars, **trolebuses**, etc. that next to the vocation of California to be pioneer in the telecommunications, they gave to this the great economic agility and capacity of constant transformation and put al day, that even maintains it.

Thus, the massive production of cars was accompanied, in its day, of the construction, also massive, of roads and roads, so that those circular by these, going thus substituting the urban railway network that turned out to be obsolete.

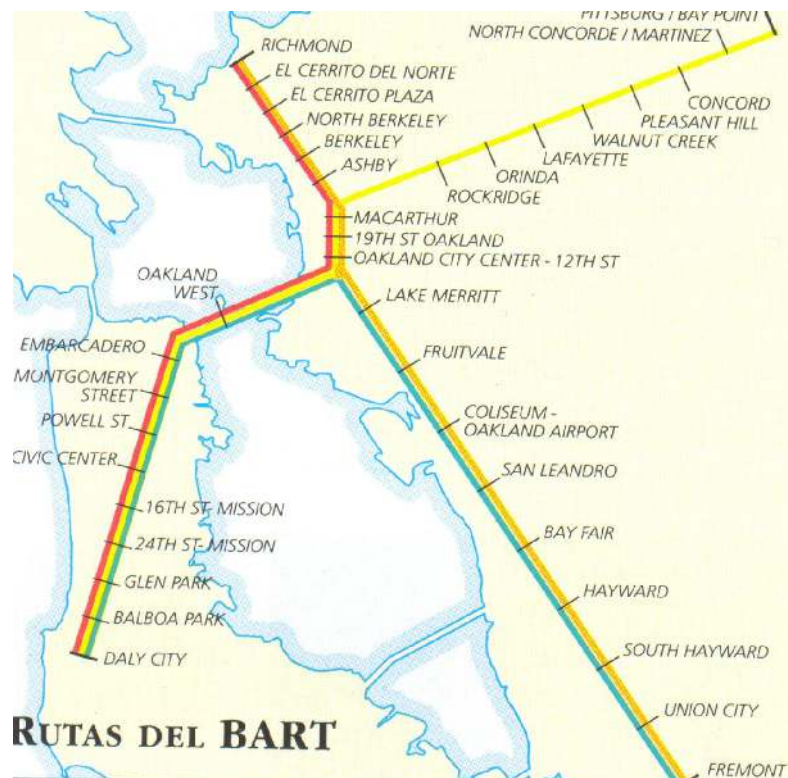


Fig. I / 3.2 / 17: *El BART de San Francisco*
 Fig. I / 3.2 / 17: *The BART of San Francisco*

Es al final del siglo XX, con la saturación de la red automovilística y la mayor demanda de movilidad, cuando se inicia una nueva política de construcciones ferroviarias.

It is at the end of the 20th century, with the saturation of the automobile network and the greater demand of mobility, when is initiated a new politics of railway constructions.

Como ya se ha dicho, tanto San Francisco como Los Angeles, están avanzando, a toda prisa, la construcción de ferrocarriles, ahora con trenes urbanos de gran velocidad como el BART -Bay Area Rapid Transit- se San Francisco, o como las nuevas líneas de Metro de Los Angeles tanto la longitudinal – Downtown - Long Beach- como la transversal.

As already it has said, so much San Francisco like Los Angeles, they are advancing, to every hurry, the construction of railroads, now with urban trains of great velocity as the BART -Bay Area Rapid Transit- themselves San Francisco, or as the new lines of Metro of Los Angeles so much the longitudinal one – Downtown - Long Beach- as the cross street.



Fig. I / 3.2 / 18: *Estación de tren de Santa Bárbara*

Fig. I / 3.2 / 18: Barbaric Saint train Station

Esta nueva red ferroviaria urbana de gran velocidad, revaloriza la vieja red interurbana que se había mantenido y que se mantiene también en los extremos de las costas metropolitanas cerca o junto al mar, en muchos casos –no siempre– sin demasiado impacto visual gracias a la inexistencia de catenarias y tener los márgenes bastante bien reglados. Desafortunadamente, esto no es así en la ribera de la bahía de San Francisco donde el ferrocarril interfiere con la propia trama viaria urbana.

Al tratarse de ciudades muy expansivas, los “Park and Ride” en las estaciones, tienen una importancia decisiva atendiendo al siempre necesario intercambio de transporte coche-tren.

This new urban railway network of great velocity, revalues the old network *interurbana* that had been maintained and that is maintained also in the extremes of the coasts metropolitan fence or together at sea, in many cases –not always– without too much visual impact thanks to the non-existence of *catenarias* and to have the margins well enough *reglados*. Unfortunately, this is not thus in the bank of the bay of San Francisco where the railroad interferes with the own urban road plot.

As to be very expansive cities, the “Park and Ride” in the stations, they have a decisive importance attending to the always necessary car-train transportation exchange.

5 – Los Aeropuertos

5 – The Airports

Ciertamente, con el desarrollo de la aviación comercial, el transporte de personas dejó de ser por mar y por ferrocarril muy pronto en California, tomando especial importancia su sistema de aeropuertos, no solo para el transporte internacional sino también para el nacional y local, debido a las grandes distancias de EEUU, sobretodo si las comparamos con las de las naciones europeas.

El acceso a los aeropuertos aun se basa en el automóvil, servido por un sistema de autopistas y grandes aparcamientos tanto para coches propios como para los de alquiler, cada empresa con el suyo.

Esta sistema de acceso, cada vez tiende mas a la saturación por lo que, los proyectos de llegada de la líneas de trenes urbanos de gran velocidad a los aeropuertos, tanto en Los Angeles como en San Francisco, es presentada por la administración pública como prioritaria para la eficacia del sistema general de transportes.

Certainly, with the development of the commercial aviation, the transportation of people to stopped being for sea and by very quick railroad in California, taking special importance its system of airports, not alone for the international transportation but also for the national and local one, due to the large distances of US, above all if we compare them with those of the European nations.

The access to the airports even is based on the car, served by a system of freeways and large so much parking for own cars as for those of rent, each business with his.

This system of access, each time spreads but to the saturation for which, the projects of arrival of the lines of urban trains of great velocity to the airports, so much in Los Angeles as in San Francisco, is presented for the public like priority administration for the efficacy of the general system of transportations.



Fig. I / 3.2 / 19: Aeropuerto local de Santa Mónica en Los Angeles

Fig. I / 3.2 / 19: Local airport of Santa Monica in Los Angeles

6 - Las Infraestructuras de Servicios Urbanos. El agua en California.
6 - The Infrastructures of Urban Services. The water in California.



Fig. I / 3.2 / 20: Embalse de "Hollywood Reservoir"
Fig. I / 3.2 / 20: Reservoir of "Hollywood Reservoir"

No es aquí el lugar donde exponer la larga historia de las infraestructuras de los servicios urbanos, que han hecho posible el desarrollo del Estado de California. Pero no podemos dejar esta parte expositiva del trabajo sin volver a hacer referencia a sus infraestructuras hidráulicas.

It is not here the place where to expose the long history of the infrastructures of the urban services, that have done possible the development of the State of California. But we cannot leave this part **expositiva** of the work without doing again reference to its infrastructures hydraulics.

Nada, de hecho, tendría sentido en California, si no fuera por las infraestructuras de transporte y suministro del agua. Ciertamente, la cohesión urbanística de las ciudades y la del propio Estado, se ha basado desde su origen en el transporte del agua de Sierra Nevada, con canales y acueductos, a la mas desérticas regiones del Estado. A otra escala, el propio Hollywood, por ejemplo, para ser lo que es, tuvo que adherirse a al ciudad de Los Angeles, precisamente para asegurarse el suministro de agua.

Las historias “gangsteriles” de los fraudes y corrupciones de Sindicatos y Administración Local en cuanto en la traída y distribución del Agua en California, con sus grandes repercusiones en el negocio inmobiliario, han dado a Hollywood tema suficiente como para hacer películas como la de “Chinatown” de Roman Polansky.

Nothing, in fact, sense in California would make, if was not by the

Nothing, in fact, sense in California would make, if was not by the infrastructures of transportation and supply of the water. Certainly, the urban development cohesion of the cities and that of the own State, has been based since its origin in the transportation of the water of Sierra Nevada, with channels and aqueducts, to the but desert regions of the State. To another scale, the own one Hollywood, for example, to be what is, adhered-itself to al city of Los Angeles, exactly to be assured the supply of water.

infrastructures of transportation and supply of the water. Certainly, the urban development cohesion of the cities and that of the own State, has been based since its origin in the transportation of the water of Sierra Nevada, with channels and aqueducts, to the but desert regions of the State. To another scale, the own one Hollywood, for example, to be what is, adhered-itself to al city of Los Angeles, exactly to be assured the supply of water.

3.3.- EL SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

3.3.- THE SYSTEM OF OPEN SPACES

1 - Las explotaciones agrícolas.

1 - The agricultural exploitations.

Pese al fuerte retroceso que ha tenido California en la agricultura, con su desplazamiento de las áreas metropolitanas en pro de las modernas actividades industriales, la presencia de una agricultura aun del todo competitiva, se manifiesta en todas los grandes llanos costeros, no metropolitanos, como es el caso de los de la bahía de Monterrey entre tantos.

It weights al strong backward movement that has had California in the agriculture, with its displacement of the metropolitan areas on behalf of the modern industrial activities, the presence of an agriculture even of the all competitive, is declared in all the large not metropolitan, coastal plains, as is the case from the of the bay of Monterrey among so many.



Fig. I / 3.3 / 21: Fragmento de “una parcela” de huerta en Monterrey

Fig. I / 3.3 / 21: Fragment of “a plot” of garden in Monterrey

Recordemos que California Norte, es rica en agua y que las grandes extensiones del parcelas, para cultivos de huerta especializados, junto con sus mejores tecnologías y su excelente clima aun hacen posible una producción agrícola con difícil competencia por parte del mercado exterior, por cara que resulte, comparativamente, la mano de obra americana.

comparatively, the American labor.

We recall that California North, is rich in water and that the large extensions of the plots, for cultivations of garden specialized, along with its better technologies and its excellent climate even they make possible an agricultural production with difficult competence on the part of the exterior market, by face that result,

2 - El sistema de espacios naturales.

2 - The system of natural spaces.

PARQUES.

PARKS.

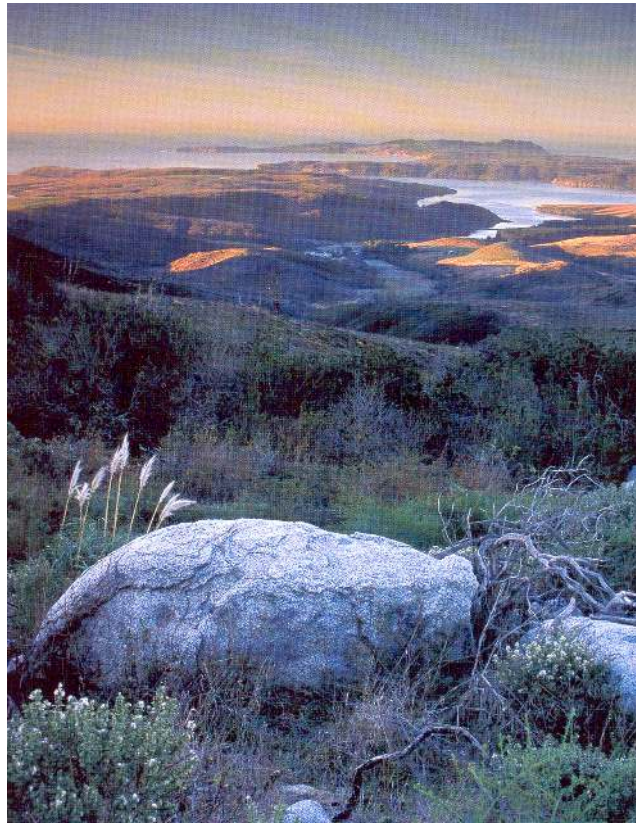


Fig. I / 3.3 / 22: Pantanos en Point Reyes

Fig. I / 3.3 / 22: Swamps in Point Kings



Fig. I / 3.3 / 23: Pequeña "National Beach" cerca de Santa Cruz

Fig. I / 3.3 / 23: Small "National Beach" near Holy Cross

Como en todo el mundo, la gran expansión urbanística, junto a la explotación indiscriminada de los recursos naturales, ha llevado a California a la necesidad de poner en practica políticas territoriales y urbanas de protección medioambiental, no solo dirigida a los grandes bosques, pantanos, desiertos y estepas sino también a las playas y a los pequeños espacios litorales, que aun quedan.

As everywhere, the great urban development expansion, next to the indiscriminate exploitation of the natural resources, has carried to California to the need to put in practices urban and territorial politics of not alone, environmental protection directed to the large forests, swamps, deserted and steppes but also to the beaches and to the small coastal spaces, that even they remain.



Fig. I / 3.3 / 24: Point Dume, State Park

Fig. I / 3.3 / 24: Point Dume, State Park

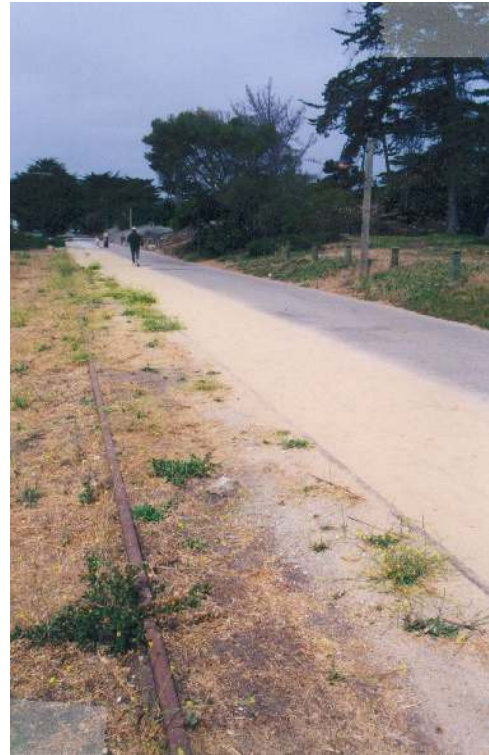


Fig. I / 3.3 / 25: Camino del “National Park” de Monterrey donde había un ferrocarril costero

Fig. I / 3.3 / 25: Road of the “National Park” of Monterrey where there was a coastal railroad

No es pues extraño que la práctica totalidad de la costa californiana, en los tramos no urbanos consolidados ni portuarios, sea parque natural protegido -National Park o National Beech-. No importa el tamaño o la inserción en el entorno urbano que cada espacio natural tenga, para ser objeto de protección, ni el que se haya de adquirir a la propiedad privada, con toda la presión inmobiliaria que lleva detrás, o a la pública para liberarlos, si cabe, de servicios urbanos incompatibles con la protección, como es el ferrocarril.

It is not therefore strange that the practical totality of the Californian coast, in the not urban sections consolidated neither harbor, be natural park protected -National Park or National Beech-. It does not it matter the size or the insertion in the urban environment that each natural space have, to be object of protection, neither the one that itself to should to acquire to the private property, with all the pressure real estate agency that carries behind, or to the public to free them, if fits, of incompatible urban services with the protection, as is the railroad.



Fig. I / 3.3 / 26: Parque de "San Andreas Canyon" en Los Angeles

Fig. I / 3.3 / 26: Park of "San Andreas Canyon" in Los Angeles

La protección mediambiental, no significa siempre inaccesibilidad. Todo lo contrario, Todas las playas y parques naturales tienen sus áreas de aparcamiento y de "Piknic". Pero para el acceso se paga –cosa que no pasa en muchos museos- una tasa que sirve para ayudar al mantenimiento y control del parque. De hecho, el régimen de parques naturales es el mismo que el europeo, pero llama la atención la cantidad y el seguido de playas y parques protegidos.

The protection **mediambiental**, does not signify always inaccessibility. All the contrary thing, All the beaches and natural parks have its areas of parking and of "**Piknic**". But for the access is paid –thing that does not pass in many museums- a rate that serves to help al maintenance and control of the park. In fact, the state of natural parks is the same one that the European, but flame the attention the quantity and the followed of beaches and parks protected.

**COSTAS METROPOLITANAS:
BARCELONA Y EL REFERENTE DE
CALIFORNIA**

**METROPOLITAN COASTS:
BARCELONA AND THE REFERRING ONE OF
CALIFORNIA**

**SEGUNDA PARTE:
BARCELONA Y SU COSTA METROPOLITANA**

**SECOND PART:
BARCELONA AND ITS METROPOLITAN
COAST**

1.- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS

1.- THE GEOGRAPHICAL AND HISTORIC CONTEXT OF THE FROM BARCELONA METROPOLITAN ENVIRONMENT

1.1.- EL MEDIO NATURAL DE LA COSTA METROPOLITANA BARCELONESA.

1.1.- THE NATURAL MIDDLE OF THE FROM BARCELONA METROPOLITAN COAST.

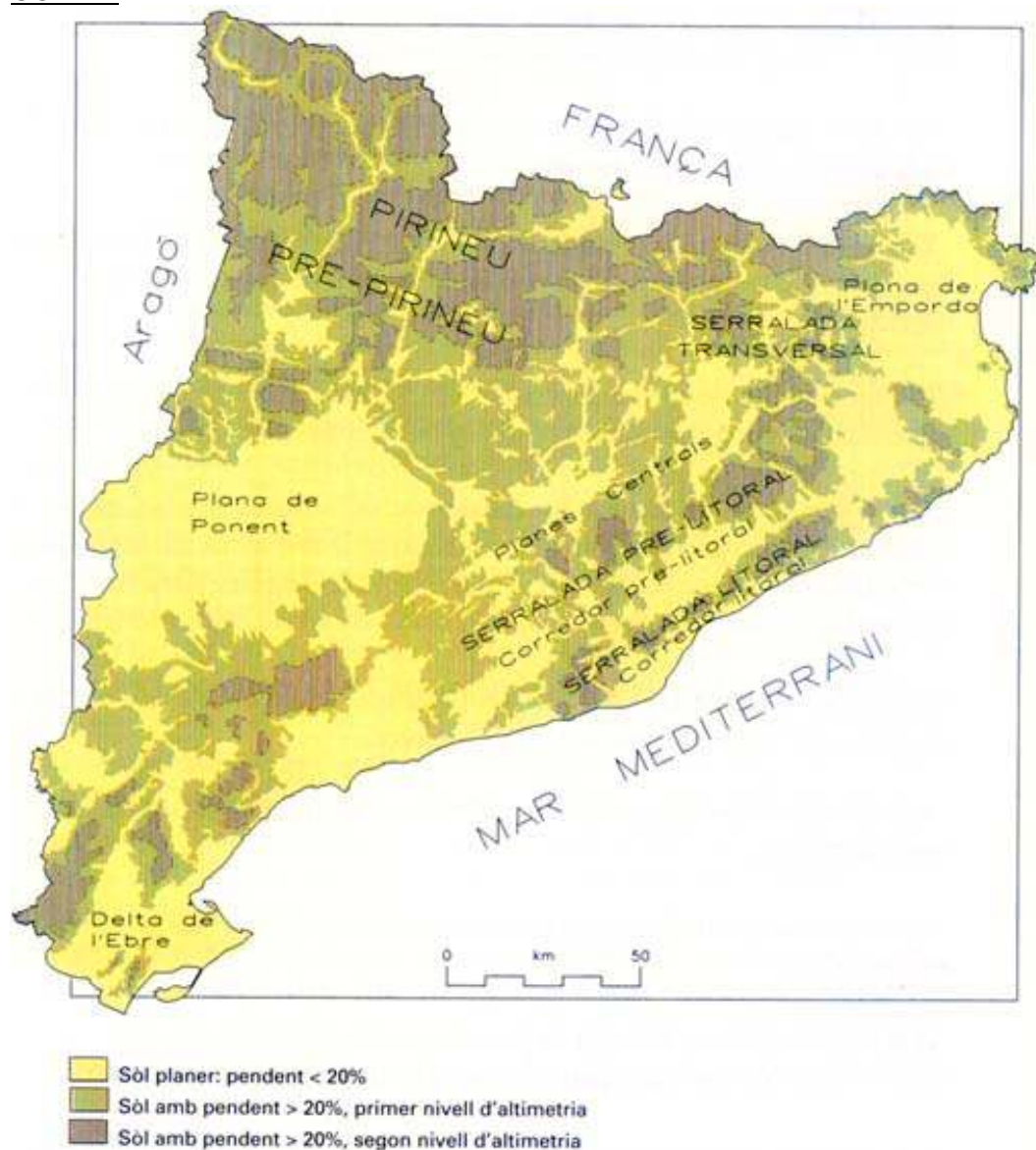


Fig. II / 1.1/ 01: Mapa físic de Catalunya

Fig. II / 1.1/ 01: Physical map of Catalonia

El medio natural donde se encuentra la **región metropolitana barcelonesa** es el formato para las dos franjas o corredores territoriales de ancho variable, la costera y la interior, que van desde las llanuras de la Tordera por el norte, hasta la del Vendrell, por el sur, donde se encuentran.

The natural middle where is found the from Barcelona metropolitan region is the format for the two stripes or running territorial of wide variable, the coastal one and the interior, that go since the plains of the Tordera by the north, until that of the Vendrell, by the south, where they are found.

La Sierra Litoral, en el medio, divide los dos corredores territoriales y está atravesada, en su parte central, por los dos también corredores, fluviales, el del Llobregat y el del Besos, entre los cuales se encuentra la ciudad de Barcelona.

The Coastal Saw, in the middle, divides the two territorial runners and is crossed, in its central part, by the two also running, river, that of the Llobregat and that of the Kisses, among which the city of Barcelona is found.

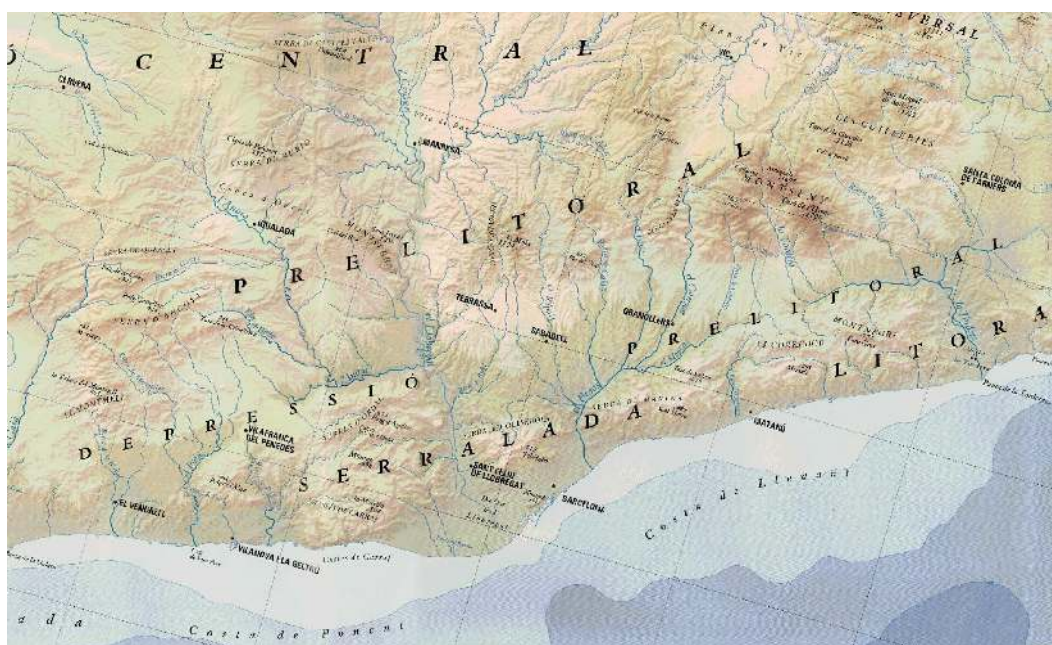


Fig. II / 1.1/ 02: Mapa físico del ámbito metropolitano de Barcelona

Fig. II / 1.1/ 02: Physical map of the metropolitan environment of Barcelona

El elemento natural mas espacioso de esta región metropolitana de Barcelona, es pues, sin lugar a duda, esta **cordillera o sierra Litoral** que tiene a todo lo largo de su mismo centro, desde el extremo del Montnegre junto al río Tordera, hasta del Garraf, donde se libra al mar.

The natural but spacious element of this metropolitan region of Barcelona, is therefore, without place to doubt, this mountain range or Coastal saw that has to all the long thing of his same center, since the extreme of the Montnegre together al I laugh Tordera, even in the Garraf, where himself pound al sea.

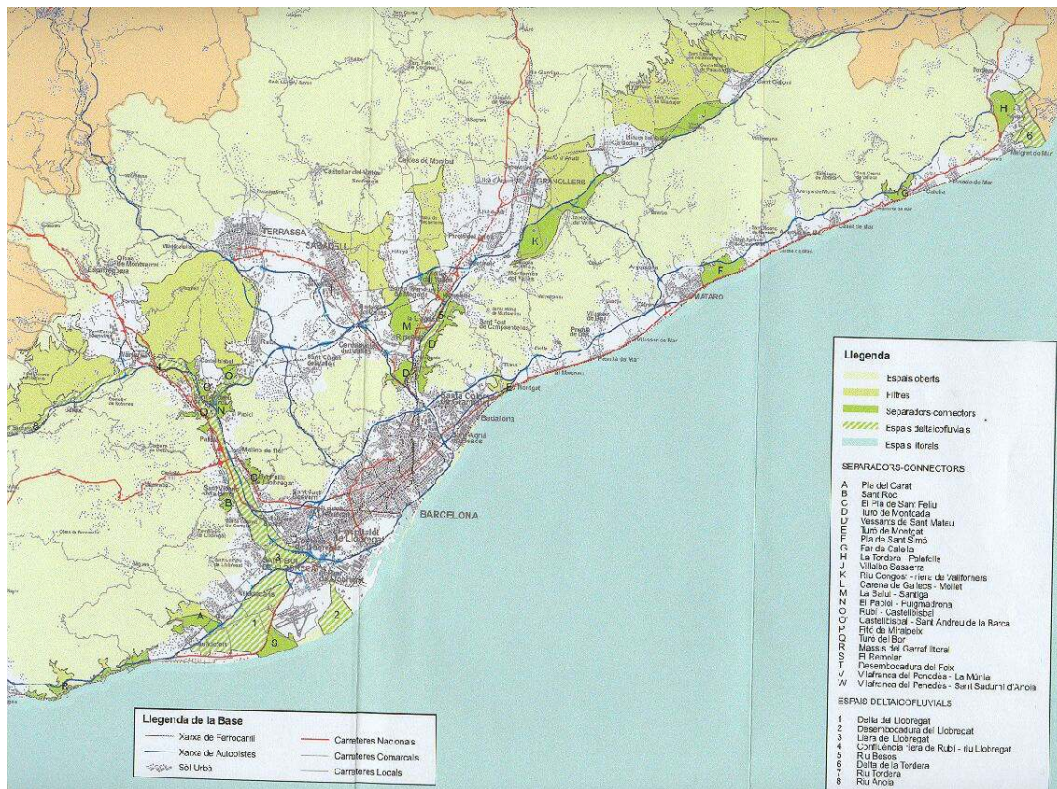


Fig. II / 1.1/ 03: PTM: Ámbitos de espacios abiertos

Fig. II / 1.1/ 03: PTM: Environments of open spaces

Los llanos deltaicos de los ríos rieras y torrentes, que existen en las faldas de esta Sierra Litoral, constituyen, pues, la ribera de esta costa metropolitana de Barcelona, la cual, como las de California, ha sido muy alterada por la acción urbanística del hombre. Sin embargo, le quedan también, todavía, zonas pantanosas en algunos de sus principales deltas -como los que quedan en el Llobregat- y a su vez pequeños fragmentos de costa natural en los tramos acantilados.

The flat **deltaicos** of the rivers to laugh and torrents, that exist in the skirts of this Coastal Saw, they constitute, therefore, the bank of this metropolitan coast of Barcelona, which, like those of California, very has been altered for the urban development action of the man, nevertheless, they remain him also, still, marshy zones in some of their main deltas -as the ones that remain in the Llobregat- and at the same time small of natural coast in the sections cliffs.

La costa catalana, en cuyo tramo central se encuentra la barcelonesa, vista de norte a sur en su totalidad, se inicia en el Cabo de Creus, donde el extremo de la cadena montañosa pirenaica, que se libra al mar, con este paisaje suyo tan característico que, en el siglo XX, se bautizó con el acertado nombre turístico de “Costa Brava”.

Después del golfo de Roses, con el extenso llano pantanoso del Empordà, volvemos a encontrar la accidentada forma de “Costa Brava” que continua hasta el delta del río Tordera, donde con la comarca del Maresme empieza el ámbito metropolitano de Barcelona.

Esta forma costera deltaica, de la Tordera -con su característica arena gruesa y limpia- llega hasta Calella, donde vuelve a cambia el paisaje costero, para reencontrar, en San Pol la forma accidentada de “Costa Brava”, si bien aquí, paisajísticamente muy alterada por las infraestructuras viarias y ferroviarias.

The Catalanian coast, in whose central section the from Barcelona one is found, view of north to south in its totality, is initiated in the Cabo of Creus, where the extreme of the mountainous chain **pirenaica**, that itself pound al sea, with this so characteristic its landscape that, in the 20th century, was baptized with the wise tourist name of “Brave Coast”.

After the gulf of Roses, with the extensive marshy plain of the Empordà, we find again the injured forms of “Brave Coast” that continuous to the delta of the river Tordera, where with the region of the Maresme he begins the metropolitan environment of Barcelona.

This coastal form **deltaica**, of the Tordera -with its characteristic sand gross and clean- arrives to Calella, where changes again the coastal landscape, for **reencontrar**, in San Pol the eventful form of “Brave Coast”, though here, **paisajísticamente** very altered by the railway and road infrastructures.



Fig. II / 1.1/ 04: Maresme Bajo

Fig. II / 1.1/ 04: Maresme Low

La costa vuelve a ser llana a partir **de Caldes de Estrac hasta el Turó de Mongat**, donde empieza la llamada comarca del Barcelonés con sus dos grandes deltas: el del Besós y el del Llobregat, y con el macizo de Montjuic en el centro. La gran llanura de entre los dos deltas la ocupa **la ciudad de Barcelona**, con su frente marítimo, de río a río, hoy del todo artificial.

The coast is again plain from Caldes de Estrac to the Turó of Mongat, where begins the call region of the from Barcelona one with its two large deltas: that of the Besós and that of the Llobregat, and with the solid one of Montjuic in the center. The great plain from among the two deltas occupies it the city of Barcelona, with its maritime front, of river to river, today of the all artificial.



Fig. II / 1.1/ 05 : Delta del Llobregat y Garraf

Fig. II / 1.1/ 05: Delta of the Llobregat and Garraf

Mas abajo, al sur del Barcelonés encontramos **el macizo del Garraf**, con un paisaje característico de la naturaleza calcárea del macizo, muy diferente del de la Costa Brava, de naturaleza silíceea.

A continuación, ya fuera de los ámbitos metropolitanos barceloneses, vuelve a abrirse el llano ya hasta la costa Tarragonesa, alternándose a lo largo de toda la Costa Dorada, acantilados y playas abiertas, hasta llegar al gran delta del río Ebro.

But down, al south of the from Barcelona one we find the solid one of the Garraf, with a characteristic landscape of the calcareous nature of the solid, very different one from that of the Brave Coast, of silicon nature.

Subsequently, already out of the environments metropolitan people from Barcelona, be opened again the plain already to the coast **Tarragonesa**, being alternated along all the Golden Coast, cliffs and open beaches, until arriving al great delta of the river Ebro.

1.2.- LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE TERRITORIO DE LA COSTA BARCELONESA.

1.2.- THE HISTORIC EVOLUTION OF TERRITORY OF THE FROM BARCELONA COAST.

Los primeros asentamientos que encontramos en la costa catalana son los **poblados ibéricos**, siempre situados sobre el mar, en cerros estratégicos, para razones, evidentemente, defensivas.

The first settlements that find in the Catalanian coast are them **Iberian towns**, always situated on the sea, in strategic hills, for reasons, evidently, defensive.

Para estas primeras poblaciones, la costa mediterránea de la antigüedad, además de la fuente de producción primaria que significa la pesca, era también la gran línea de transporte no solo de largo trayecto sino también de corto trayecto o de cabotaje. Efectivamente, hasta el siglo XIX, la navegación, primero de cabotaje, después Transmediterránea y, finalmente, transatlántica fue el equivalente a lo que en el siglo XIX significó el ferrocarril al final del XIX y las carreteras y autopistas o la aviación, en el XX.

For these first populations, the mediterranean coast of the antiquity, besides the source of primary production that signifies the fishing, was also the great line of not alone transportation of long journey but also of short journey or of coastal traffic. Really, to the 19th century, the navigation, first of coastal traffic, later Transmediterránea and, finally, transatlantic was the equivalent one to what in the 19th century signified the railroad al final of the XIX and the highways and freeways or the aviation, in the XX.

Esto hace que la costa catalana, desde el siglo VII a.C. sea objeto de una continua colonización. Griega primero -con la primera colonia griega hispana, "Emporio"- y romana después.

This does that the Catalanian coast, since the century VII to.C. be object of a continuous colonization. Greek first -with the first Hispanic Greek colony, "Emporium"- and Roman later.



Fig. II / 1.2/ 01: Ampúries

Fig. II / 1.2/ 01: Ampúries

Bajo la “Pax Romana” tendrá lugar la **fundación de las ciudades** en las mejores llanuras y, las costeras, se consolidarán junto a playas y calas con accidentes geográficos que les de abrigo portuario. A su vez se abrirá la primera **red de vías terrestres**, como la “Vía Augusta” que, con las Villas asentadas en los mejores espacios productivos agrícolas, configurarán prácticamente, la estructura territorial que nos ha llegado hasta hoy.

Con la decadencia del imperio romano, **las ciudades se irán amurallando** e irán perdiendo importancia los monasterios y las incipientes parroquias, hasta llegar a la violenta época feudal donde los centros de poder se repartirán entre las ciudades bien fortificadas -como Barcelona- y **los nuevos castillos** que, como en los primeros asentamientos de los íberos, buscan los puntos altos y atalayas naturales del territorio de más difícil acceso.

Under the “Pax Romana” will take place the foundation of the cities in the better plains and, the coastal, they were consolidated next to beaches and coves with geographical accidents that them of harbor shelter. At the same time the first network of terrestrial ways will be opened, as the “August Way” that, with the Villages written down in the better agricultural productive spaces, they configured practically, the territorial structure that has arrived us until today.

With the decadence of the Roman empire, the cities themselves Iran walling and Iran losing importance the monasteries and the incipient parishes and even to arrive at the violent feudal epoch where the centers of being able will be distributed among the cities well fortified -as Barcelona- and the new castles that, like in the first settlements of the Iberians, they seek the high points and natural watchtowers of the territory of but difficult access.



Fig. II / 1.2/ 02: Tossa

Fig. II / 1.2/ 02: Tossa

La administración territorial feudal de los condados, vizcondados y baronías, con el sistema de “castells termats” se superpuso a la de la iglesia -heredera de la romana- de tal forma que la antigua estructura territorial romana, con sus antes claras y seguras vías, se fue desdibujando en pro de la nueva red defensiva.

The feudal local government of the counties, vizcondados and baronies, with the system of “castells termats” was superimposed to that of the church -heir of the Roman- of such form that the old Roman territorial structure, with its before clear and sure ways, went desdibujando on behalf of the new defensive network.

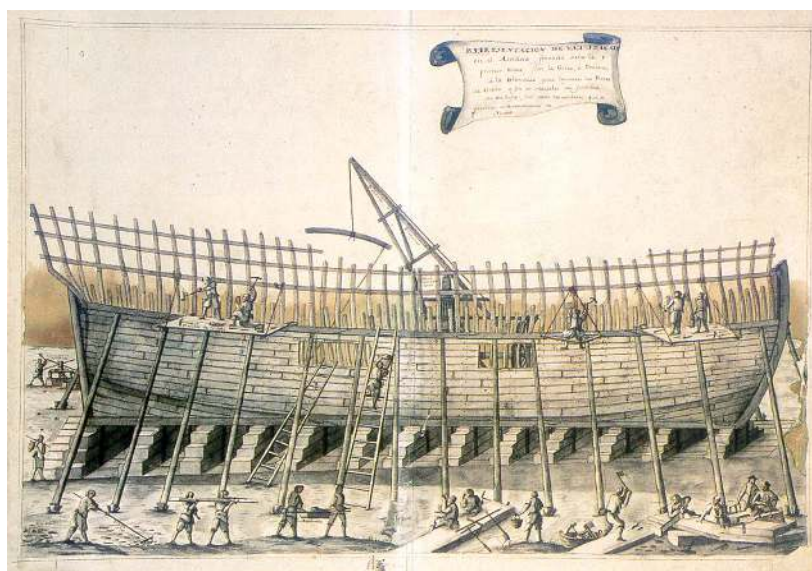


Fig. II / 1.2/ 03: Construcción de un barco

Fig. II / 1.2/ 03: Construction of a ship

Con el Renacimiento, hay un resurgimiento del papel de las ciudades y las villas hasta llegar, en la costa, a formar todo un **rosario de poblaciones con puerto** - naturales o contruidos- que constituirán la base de una industria y comercio, mediterráneos primero, y ligados a la carrera de América, a partir del siglo XVI.

With the Renaissance, there is a resurgence of the role of the cities and the villages until arriving, in the coast, to form all a **rosary of populations with port** -natural or built- that will constitute the base of an industry and commerce, mediterranean first, and connected with the career of America, from the century XVI.

La carrera de América, que indujo toda la industria naval y manufacturera de las poblaciones costeras, atrajo fuertes movimientos migratorios hacia la costa catalana y, con ellos, también la piratería. Es entonces cuando aparece todo el sistema de “Torres de defensa” y “Torres de guardia” a lo largo de las poblaciones costeras.

The career of America, that induced all the naval industry and manufacturer of the coastal populations, attracted strong migratory movements toward the Catalanian coast and, with them, also the piracy. Is then when all the appears system of “Towers of defense” and “Towers of guard” along the coastal populations.



Fig. II / 1.2/ 04: “Torre de defensa” dicha de Llobet, en Arenys de Mar.

Fig. II / 1.2/ 04: “Tower of defense” said of Llobet, in Arenys de Mar.

La industria naval necesitaba madera y los nuevos habitantes recién llegados, tierras para cultivar. Esto dio lugar al inicio del fuerte proceso de deforestación del litoral por la roturación de los campos y, con esta, **la erosión y arrastre de arenas con la formación de las grandes playas.**

Así, nos situamos en el siglo XIX, con una costa catalana de territorios cultivados, con un continuo de actividad industrial naval, asentada allá donde era posible, y con los correspondientes núcleos de población fortificados solo con torres de defensa aisladas en los pequeños pueblos y Villas, pero bien amurallados en los casos de las ciudadelas militares –como Roses-, algunas antiguas villas estratégicamente importantes – como Tossa- y, por descontado, las grandes ciudades, como Barcelona o Tarragona.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX el ferrocarril substituye la navegación de cabotaje y con ello, la burguesía Barcelonesa –y la del resto de ciudades grandes- pone de moda el veraneo a la orilla del mar, al poder desplazarse mejor con el ferrocarril hacia la costa que con los carruajes hacia el interior.

En la costa barcelonesa, las poblaciones de veraneo como Caldes de Estrac, se dan a finales del siglo XIX, especialmente, en aquellas áreas costeras donde no habían llegado los grandes asentamientos industriales del siglo los cuales también buscaban la costa por las ventajas del viejo transporte marítimo y, ahora, del ferroviario.

Navegantes, pescadores, industriales y payeses convivían,

The naval industry needed wood and the new inhabitants recently arrived, lands to cultivate. This gave place al start of the strong process of deforestation of the seaboard by the **roturación** of the fields and, with this, the erosion and dragging of sands with the formation of the large beaches.

Thus, we situate us in the 19th century, with a Catalanian coast of territories cultivated, with a continuous one of naval industrial activity, written down there where was possible, and with the corresponding alone nuclei of population fortified with towers of remote defense in the small towns and Villages, but well walled in the cases of the military fortresses –as Roses-, some old strategically important villages –as Tossa- and, by discounted, the large cities, as Barcelona or Tarragona.

From the second half from the 19th century the railroad substitutes the navigation of coastal traffic and with it, the from Barcelona bourgeoisie – and that of the remainder of large cities- puts fashionable the summer vacation to the edge of the sea, al to be able to be displaced better with the railroad toward the coast that with the carriages toward the interior.

In the from Barcelona coast, the populations of summer vacation as Caldes de Estrac, they are given to ends of the 19th century, especially, in those coastal areas where not the large industrial settlements of the century had arrived which also sought the coast by the advantages of the old maritime transportation and, now, of the railway.

entonces, en la costa catalana juntos –pero no revueltos- hasta la

segunda mitad del siglo XX, y con un cierto equilibrio.

Seafaring, fishermen, industrial and peasants lived together, then, in the

together Catalanian coast –but done not revolve- to the second half of the 20th century, and with a certain equilibrium.



Fig. II / 1.2/ 05: Playa en los años 70

Fig. II / 1.2/ 05: Beach in the years 70

Los años sesenta del siglo XX, con la popularización de automóvil privado y los avances en los sistemas de transporte, la expansión metropolitana de la ciudad de Barcelona y el fenómeno de turismo internacional de masas, rompió brutalmente el viejo equilibrio territorial y urbano, que hasta entonces se había mantenido en la franja costera, al densificar las históricas poblaciones y sustituir las huertas y viñas costeras por urbanizaciones y conjuntos residenciales.

The sixties of the 20th century, with the popularization of private car and the advances in the systems of transportation, the metropolitan expansion of the city of Barcelona and the phenomenon of international tourism of masses, broke brutally the old urban and territorial equilibrium, that up till then had been maintained in the coastal stripe, al **densificar** the historic populations and to substitute the gardens and coastal vineyards by urbanizations and joint.

La expansión urbana de la Barcelona de los años sesenta, se dio, principalmente, ocupando su entorno metropolitano pero también con actuaciones internas de densificación de su propio entramado urbano, que destruirían los principales valores de la ciudad y su singular ensanche.

Las actuaciones públicas, en esta época son, en cambio, pobres y escandalosamente desequilibradas respecto de las fuertes tensiones creadas por las necesidades urbanizadoras debidas a los importantísimos crecimientos demográficos y al desarrollo social catalán.

The urban expansion of the Barcelona of the sixties, was given, mainly, occupying its metropolitan environment but also with internal actions of **densificación** of its own one **entramado** urban, that would destroy the main values of the city and its singular one widen.

The public actions, in this epoch they are, on the other hand, poor and scandalously unbalanced regarding the strong tensions created by the needs **urbanizadoras** due to the important population growth and al Catalanian social development.



Fig. II / 1.2/ 06: La operación olímpica

Fig. II / 1.2/ 06: The olympic operation

Con la crisis económica de los últimos años setenta y primeros de los ochenta, al principio de la época democrática, se abre un periodo de planeamiento y de actuaciones correctoras de los excesos de los años sesenta y, a su vez, de actuaciones para la humanización de la ciudad.

Pero, antes de ver realizado el ideal de este periodo, con la entrada de España en la Unión Europea y la proclamación de Barcelona como ciudad olímpica del 92, se da un giro en la concepción urbanística de los modelos costeros, con actuaciones a gran escala como las de la remodelación del frente marítimo de Barcelona, para conseguir hacer entrar esta en el sistema internacional de ciudades con una acusada imagen de modernidad y diseño vanguardista.

With the economic crisis of recent years seventy and first of the eighty, al principle of the democratic epoch, a period of planning is opened and of corrector actions of the excesses of the sixties and, at the same time, of actions for the humanization of the city.

But, before seeing carried out the ideal of this period, with the entrance of Spain in the European Union and the proclamation of Barcelona as Olympic city of the 92, a turn in the urban development conception of the coastal models is given, with actions to great scale like those of the restructuring of the maritime front of Barcelona, to manage to cause to enter this in the international system of cities with a modernity and modernist design.



Fig. II / 1.2/ 07: Primer proyecto del Fórum 2004
Fig. II / 1.2/ 07: First project of the Forum 2004

La expansión del nuevo modelo urbanístico barcelonés continua, ahora con las operaciones del Fórum 2004 y otras actuaciones paralelas, pero ya se han empezado a encontrar, como veremos, las fuertes contradicciones que genera este modelo costero metropolitano, respecto a la conservación del medio natural y histórico que aun resta.

The expansion of the new continuous from Barcelona urban development model, now with the operations of the Forum 2004 and other parallel actions, but already they have begun to find, like we will see, the strong contradictions that generates this metropolitan coastal model, with respect to the conservation of the historic and natural middle that even reduces.

2.- ESTRUCTURA DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

2.- STRUCTURE OF THE FROM BARCELONA METROPOLITAN ENVIRONMENT.

Con independencia de las limitaciones mas o menos administrativas que se han ido dando a lo largo del tiempo, el área metropolitana de Barcelona se estructura, como ya se ha dicho, en el territorio, configurado por los dos corredores naturales, de anchura variable, paralelos al mar, el interior, des del Vendrell hasta Hostalric, y el costero, también desde el Vendrell hasta Blanes, con la ancha Sierra Litoral extendida en medio, tal y como antes he explicado.

Este ámbito metropolitano, tiene unos 140 kilómetros de largo y unos 20 a 30 de ancho lo cual, como también se ha dicho, nos permitirá referenciarlo con las áreas metropolitanas californianas, de unos 120 por 60, la de San Francisco y, unos 150 por 80, la de Los Angeles.

With independence of the limitations but or less administrative than they have gone giving through the years, the metropolitan area of Barcelona itself structure, as already has said itself, in the territory, configured by the two natural runners, of parallel, variable width al sea, the interior, give of the Vendrell to Hostalric, and the coastal one, also since the Vendrell to Blanes, with the wide Coastal Saw extended in and as before I have explained.

This metropolitan environment, has some 140 kilometers of long and some 20 to 30 of wide which, as has also said itself, will permit us **referenciarlo** with the Californian metropolitan areas, of some 120 for 60, that of San Francisco and, some 150 for 80, that of Los Angeles.

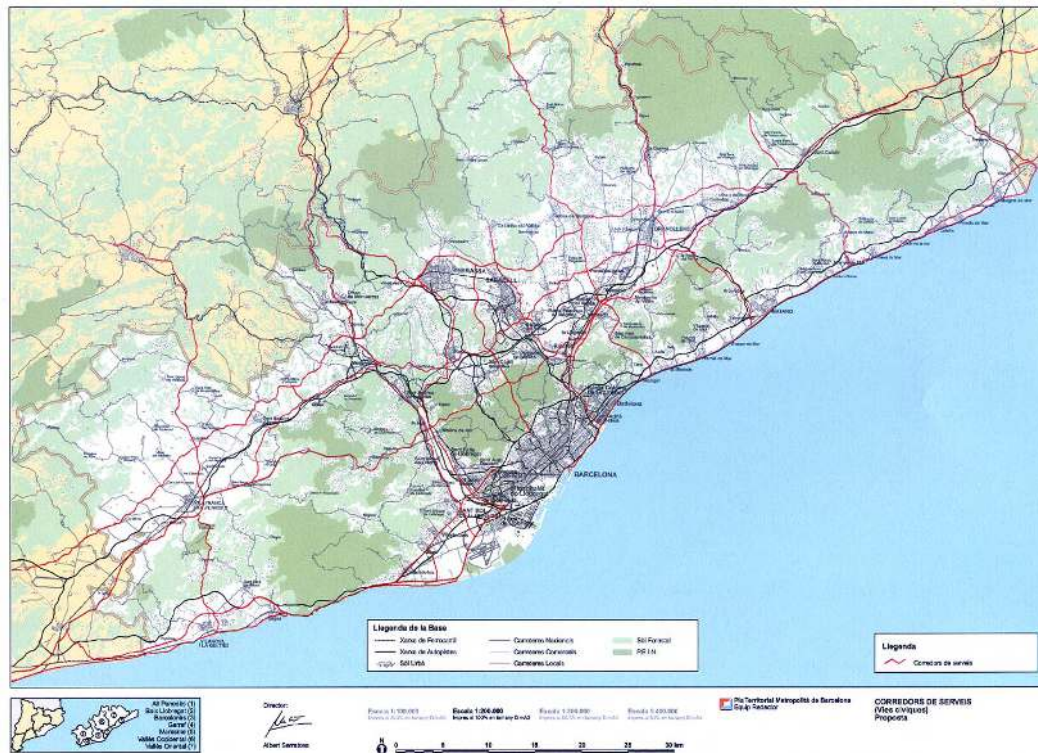


Fig. II / 2.1 / 01: Mapa PTM Corredores metropolitanos

Fig. II / 2.1 / 01: Map PTM Running metropolitan

En el centro de la franja litoral, tenemos la conurbación de la ciudad de Barcelona y, en el centro de corredor interior, la conurbación de Terrassa-Sabadell-Mollet-Rubí, ambas conectadas primero por los potentes corredores del Besós y del Llobregat y, posteriormente por los túneles que atraviesan la sierra litoral por Collcerola.

In the center of the coastal stripe, we have the conurbation of the city of Barcelona and, in the center of interior runner, the conurbation of Terrassa-Sabadell-Mollet-Rubí, both connected first by the powerful runners of the Besós and of the Llobregat and, subsequently by the tunnels that cross the coastal saw by Collcerola.

Las dos franjas, litoral y prelitoral, convergen, por el sur, en el Vendrell y divergen por el norte, una hacia Girona y la otra hacia la "Costa Brava". Estos dos corredores transversales en cuestión, están ligados por los diferentes corredores perpendiculares en la costa, siguiendo los ejes fluviales, y los lógicamente mas importantes son el eje del Llobregat y el del Besos, que delimitan la ciudad de Barcelona.

The two stripes, coastal and **prelitoral**, they converge, by the south, in the Vendrell and they diverge for the north, a toward Girona and the other toward the "Brave Coast". These two cross runners in question, they are you tied by the different runners **perpendiculares** in the coast, continuing the river axes, and the logically but important they are the axis of the Llobregat and that of the Kisses, that delimit the city of Barcelona.

Otros corredores importantes de conexión entre las dos franjas metropolitanas citadas, son, por el sur, el eje Vilafranca-Vilanova y, por el norte, los ejes Mollet-Mongat, Granollers-Mataró, sin olvidar los de Sant Celoni-Arenys y, por supuesto, el de la Tordera, Hostalric-Blanes.

Hemos visto que, de las dos franjas hoy metropolitanas, históricamente, la mas importante ha sido la del litoral, que contiene la ciudad de Barcelona con todo el sistema de puertos secundarios, único válido en su día para las comunicaciones con el exterior de Cataluña, y generador del sistema de pueblos y ciudades que fue configurando este territorio metropolitano desde el siglo XIX.

Pero los cambios en el sistema de comunicaciones, primero el ferrocarril y el automóvil y la aviación, después, dieron la vuelta a la importancia de los dos corredores, siendo, ahora, el del interior, el mas adecuado para las comunicaciones terrestres.

El hecho es, sin embargo, que la Ciudad de Barcelona se encuentra hoy encorsetada en la franja litoral, igual que muchas otras ciudades históricas como Badalona, Mataró y tantas otras que configuran esta estrecha franja de la ribera metropolitana.

Other important runners of connection between the two metropolitan stripes cited, they are, by the south, the axis Vilafranca-Vilanova and, by the north, the axes Mollet-Mongat, Granollers-Mataró, without forgetting those of Sant Celoni-Arenys and, of course, that of the Tordera, Hostalric-Blanes.

We have seen that, of the two today metropolitan stripes, historically, the but important has been that of the seaboard, that contains the city of Barcelona with all the system of valid unique, secondary ports in its day for the communications with the outside of Catalonia, and generator of the system of towns and cities that was configuring this metropolitan territory since the 19th century.

But the changes in the system of communications, first the railroad and the car and the aviation, later, they turned around to the importance of the two runners, being, now, that of the interior, the but adequate for the terrestrial communications.

The fact is, nevertheless, that the City of Barcelona is found today confined in the coastal stripe, the same as many other historic cities as Badalona, Mataró and so many other that configure this narrow stripe of the metropolitan bank

La ciudad histórica de Barcelona se encuentra en el llano de poniente del delta del río Besós, al pie de la montaña de Montjuic y su pequeño termino municipal inicial, en el siglo XIX, con la sucesiva incorporación de los municipios del entorno inmediato del resto del llano – Gràcia, las Corts, Sant Andreu, Sarrià, etc- alcanzó sus límites administrativos actuales, totalmente desbordados ya desde los años 60, por su realidad urbanística.

The historic city of Barcelona is found in the plain of west of the delta of the river Besós, al foot of the mountain of Montjuic and its small one I finish initial policeman, in the 19th century, with the successive incorporation of the municipalities of the immediate environment of the remainder of the plain –Gracia, the Corts, Sant Andreu, Sarrià, etc- reached its present administrative limits, totally overflowed already since the years

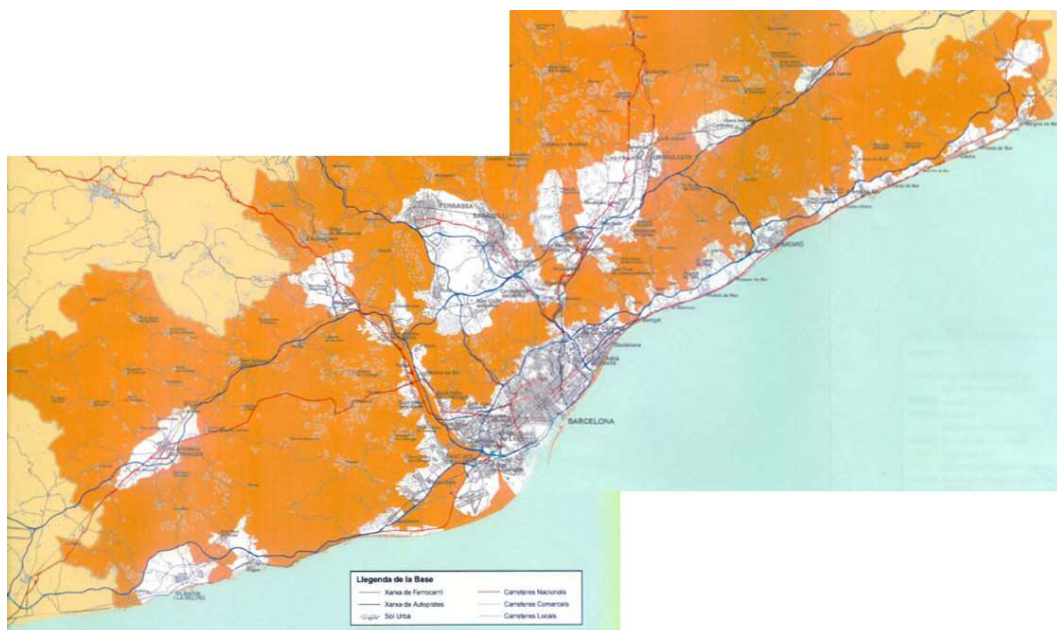


Fig. II / 2.1 / 02: Islas metropolitanas

Fig. II / 2.1 / 02: Islands metropolitanas

Así, hoy, la ciudad de Barcelona y su continuo urbano, ocupa, por levante, todo el delta del Besos, hasta el "Turó de Montgat" -donde empieza la vecina comarca del Maresme- por el norte todo el llano hasta la sierra de Collserola y, por el sur, el delta del Llobregat, hasta el macizo del Garraf.

Thus, today, the city of Barcelona and its continuous urban one, occupies, by raising, all the delta of the Kisses and even the "Turó de Montgat" -where begins the neighboring region of the Maresme- by the north all the plain to the saw of Collserola and, by the south, the delta of the Llobregat and even the solid one of the Garraf

De toda este gran llano, hoy cubierto por un mar de calles y edificios, solo emergen algunos pequeños cerros aun verdes –islas en un mar urbano- como el del Putxet, el de la Rovira, la montaña del Carmel y la montaña de Montjuic, a pie del mar, haciendo esta última de frontera entre el frente marítimo de la Barcelona histórica y el de la, ahora ya urbana, comarca industrial del Baix Llobregat.

El corredor litoral metropolitano no es, urbanísticamente, continuo ni homogéneo. Del sur hacia el norte, encontramos primero las áreas urbanas de Vilanova y Sitges, con una pequeña discontinuidad entre ellas formada por un paraje natural de bosque y acantilados.

A continuación encontramos el macizo del Garraf, con una accidentada orografía costera, para después encontrar ya en zona deltaica, las áreas residenciales urbanas de Castelldefels y Gavá primero, y los pantanos del propio delta del Llobregat después, con el aeropuerto en el medio, y el puerto nuevo de Barcelona, separado del viejo por la montaña de Montjuic.

Desde el puerto hasta el Besós, tenemos toda la costa artificial de la ciudad de Barcelona, estando también el resto del delta del Besós en proceso de cambio, con las actuaciones urbanísticas portuarias y costeras de Badalona, sobre su, antes industrial y hoy degradado litoral.

Of all this great plain, today covered by a sea of streets and buildings, alone emerge some small even green hills –islands in an urban sea- as that of the Putxet, that of the Rovira, the mountain of the Carmel and the mountain of Montjuic, on foot of the sea, doing this last one of border between the maritime front of the Barcelona historic and that of that of now already urban, Llobregat region.

The metropolitan coastal runner is not, urban development, continuous neither homogeneous. Southern toward the north, we find first the urban areas of Vilanova and Sitges, with a small interruption among them formed by a natural spot of forest and cliffs.

Subsequently we find the solid one of the Garraf, with an eventful one **orografía** coastal, for later find already in zone **deltaica**, the urban residential areas of Castelldefels and Gavá first, and the swamps of the own delta of the Llobregat later, with the airport in the middle, and the new port of Barcelona, separated of the old one by the mountain of Montjuic.

Since the port to the Besós, we have all the artificial coast of the city of Barcelona, being also the remainder of the delta of the Besós in process of change, with the harbor urban development actions and coastal of Badalona, on its, before industrial and today degraded seaboard

A la dudosa discontinuidad urbana del cerro del Montgat, le sigue un continuo urbano que va desde Montgat a Mataró y que constituye la isla metropolitana conocida como Baix Maresme, cuya continuidad urbana se rompe con el gran llano todavía agrícola de las “Cinc Sènies”.

To the doubtful urban interruption of the hill of the Montgat, continues a continuous urban one that goes from Montgat to Mataró and that constitutes the metropolitan island known as Baix Maresme, whose urban continuity breaks with the great still agricultural plain of the “Zinc Sènies”.

A continuación tenemos en continuo urbano Llaveneras-San Pol, cuya orografía costera muy accidentada permite una pequeña discontinuidad con el posterior continuo urbano, que es el de Calella-Malgrat, ya en los llanos deltaicos de la Tordera.

Subsequently we have in continuous urban Llaveneras-San Pol, whose **orografía** coastal very injured permits a small interruption with the subsequent continuous urban one, that is that of Calella-Malgrat, already in the flat **deltaicos** of the Tordera.



Fig. II / 2.1 / 03: La Tordera desde el Castillo de Palafolls

Fig. II / 2.1 / 03: The Tordera since the Castle of Palafolls

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA BARCELONESA

3.- THE URBAN COMPONENTS AND PERIURBANOS OF THE FROM BARCELONA COAST

3.1.- EL SISTEMA URBANO DE LA METRÓPOLIS BARCELONESA

3.1.- THE URBAN SYSTEM OF THE FROM BARCELONA METROPOLISES

1 - Los centros históricos.

1 - The historic centers.

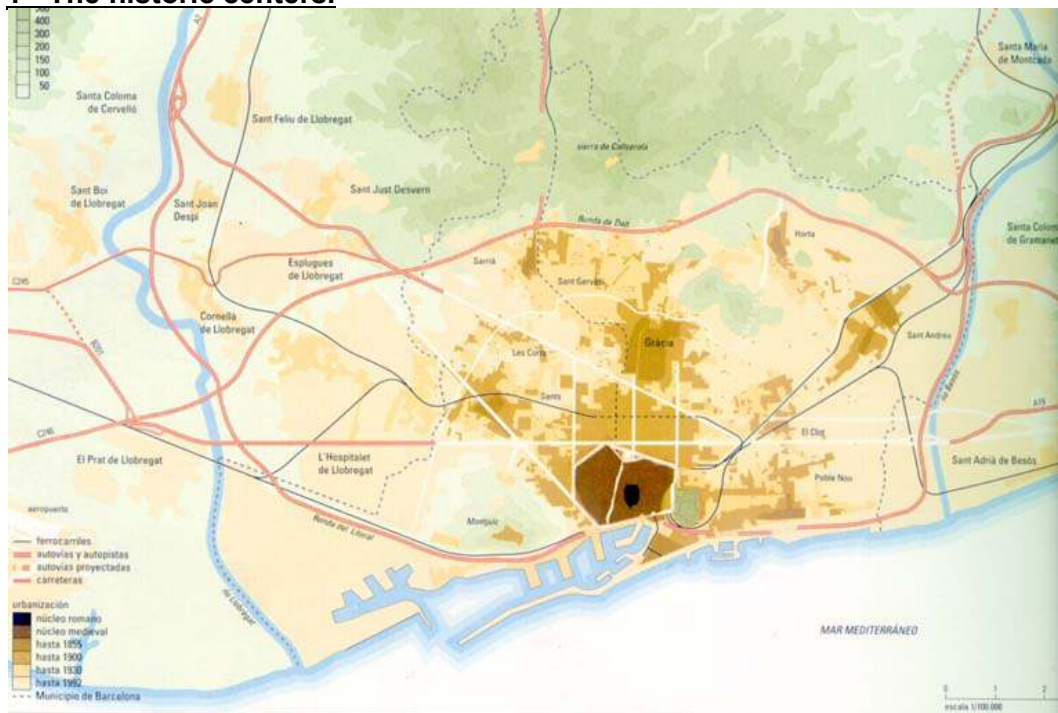


Fig. II / 3.1 / 01: Centro histórico en la ciudad de Barcelona

Fig. II / 3.1 / 01: Historic center in the city of Barcelona

A diferencia de la ciudad americana, como en el caso de California, los centros y subcentros de la incipiente área metropolitana barcelonesa, en tanto que europea, son siempre núcleos históricos, que algunos, incluso proceden de fundaciones romanas. Es el caso de la ciudad de Barcelona, pero también, de Badalona, Terrassa, Mataró y tantas otras.

As opposed to the American city, as in the case of California, the centers and **subcentros** of the incipient metropolitan from Barcelona, while European area, are always historic nuclei, that some, even they proceed of Roman foundations. Is the case of the city of Barcelona, but also, of Badalona, Terrassa, Mataró and so many other.

Hemos dicho que la actual estructura territorial y urbana de ámbito que estamos estudiando, tiene mucho que ver con su originaria de la "Pax Romana". Además, en sus ciudades, la presencia de la trama de la ciudad medieval amurallada, es manifiesta. También poblaciones mas modernas -del siglo XV o posteriores- mantienen en su centro la trama originaria.

Con sus decimonónicos ensanches y reformas reformas interiores, estos núcleos históricos, siguen siendo los centros de las ciudades y villas que constituyen el tejido urbano metropolitano y que se enlazan entre ellos por las también históricas vías, hoy convertidas en auténticos ejes urbanos metropolitanos.

Ourselves have said that the present territorial structure and urban of environment that we are studying, has a lot that to see with its native one of the "Pax Roman". Besides, in its cities, the presence of the plot of the medieval city walled, is declares. Also populations but modern -of the fifteenth century or subsequent- they maintain in their center the native plot.

With their **decimonónicos** widen and reform reform interior, these historic nuclei, they continue being the centers of the cities and villages that constitute the metropolitan urban weaving and that are bound among them by the also historic ways, today become authentic axes urban metropolitano.

Veamos como primera muestra la formación del centro histórico de Barcelona.

Teniendo en cuenta el papel estratégico que jugaba el llano de Barcelona como punto de articulación de los principales corredores territoriales de Cataluña, en el siglo I se funda sobre el "Mons Taber" la "Colonia Julia Augusta Paterna Fenicia Barcino", con la planta tradicional de las fundaciones romanas, es decir, articulada con dos ejes perpendiculares: el Cardo y el Decumano y con el foro y el templo en su punto de intersección.

En el siglo III, ya después de la etapa de la "pax romana" la ciudad es amurallada con un recinto que contiene los principales centros de decisión política y religiosa, creciendo extramuros los diferentes "burgos", tomando especial importancia los que se correspondían con el eje que iba desde la puerta de levante hasta la playa que después se convertiría en el puerto.

A partir del siglo XI se consolida la ciudad medieval que, a partir del siglo XIII, volvemos a encontrar amurallada en sus límites con territorio interior, y aun abierta al mar, con los primeros astilleros y la lonja.

La prosperidad medieval de Barcelona hace que se amuralle incluso el recinto rural del Raval – con sus conventos y hospitales- pero siempre dejando abierto el frente marítimo donde se comienzan ya a hacer los primeros diques portuarios.

We see as first shows the formation of the historic center of Barcelona.

Keeping in mind the strategic role that played the plain of Barcelona as point of articulation of the main territorial runners of Catalonia, in the century I is founded on the "Mons Taber" the "Cologne Julia August Paternal Fenicia reddish-gray", with the traditional plant of the Roman foundations, that is to say, articulated with two axes **perpendiculares**: the Thistle and the Decumano and with the forum and the temple in its point of intersection.

In the century III, already after the phase of the "pax Roman" the city is walled with a precinct that contains the main centers of religious and political decision, growing **extramuros** the different "hamlets", taking special importance the ones that corresponded with the axis that went from the door of raising to the beach that later would become the port.

From the 11th century the medieval city is consolidated that, from the century XIII, we find again walled in its limits with interior territory, and even open al sea, with the first shipyards and the shop.

The medieval prosperity of Barcelona does that be walled even the rural precinct of the Raval –with their convents and hospitals- but always leaving open the maritime front where they begin already to do the first harbor dikes.

Finalmente, en el siglo XVII ya encontramos consolidado el nuevo puerto y cerrada la muralla por el mar.

Montjuic, por el sur, es un alto acantilado que aun constituía el dique natural de poniente del puerto, mientras que el dique artificial de levante, iba acumulando todas las arenas arrastradas por las corrientes diferenciales de los temporales – siempre mas potentes los levante que los de poniente- conformando el llano y las playas del que con el tiempo seria la actual Barceloneta.

Fijémonos bien en la forma que adopta el frente marítimo barcelonés, por efecto de la construcción de los diques portuarios de levante, porque este efecto, será el que siempre caracterizará la dinámica de la forma de la costa de levante catalana hasta hoy.

Pero la clave de la forma del frente marítimo de la ciudad histórica de Barcelona la encontramos en los hechos del siglo XVIII.

Efectivamente, en el año 1714 cae la conflictiva ciudad de Barcelona bajo las tropas de Felipe V y pasa a ser una ciudad claramente sitiadas mediante las dos fortalezas que se construyeron: Montjuic y la Ciutadella.

Finally, in the 17th century already we find consolidated the new port and closed the wall by the sea.

Montjuic, by the south, is a high cliff that even constituted the natural dike of west of the port, while the artificial dike to raise, went accumulating all the sands dragged by the differential currents of the temporary –always but powerful raise them that those of west- conforming the plain and the beaches of the one that with the serious time the present one Barceloneta.

Fijémonos well in the form that adopts the from Barcelona maritime front, by effect of the construction of the harbor dikes to raise, because this effect, will be the one that will always characterize the dynamics of the form of the coast to raise Catalanian until today

But the key of the form of the maritime front of the historic city from Barcelona we find it in the facts of the 18th century.

Really, in the year 1714 the troubled city of Barcelona under the troops falls of Felipe V and passes to be a city clearly besieged by means of the two fortresses that were built: Montjuic and the Ciutadella.

En consecuencia, el único criterio de diseño urbano válido entonces, es el de las alineaciones y el alcance de las enfiladas de tiro de los cañones de ambos fuertes sobre la ciudad – ahora paradójicamente amurallada de fuera hacia dentro-, además del criterio de mantener vacías, por seguridad militar, amplias franjas de territorio comprendidas entre el tejido urbano de la ciudad y los muros de las fortalezas. Así, para obtener la de delante de la Ciutadella, hizo falta “vaciar” el territorio, derribando buena parte de lo que fue el “barrio de la Ribera” y realojando a sus habitantes en un nuevo barrio, el de la Barceloneta, construido de el nueva planta y, obviamente, con sus calles bien alineadas con las enfiladas de tiro de la artillería de la Ciutadella.

Consequently, the only criterion of valid urban design then, is that of the alignments and the reach of them lined up of shot of the tubes of both strong on the city –now **paradójicamente** walled outside toward inside-, besides the empty criterion to maintain, by extensive, military security stripes of territory understood between the urban weaving of the city and the walls of the fortresses. Thus, to obtain that of in front of the Ciutadella, did lack “to empty” the territory, knocking down good part of what was the “neighborhood of the Bank” and **realojando** to its inhabitants in a new neighborhood, that of the Barceloneta, built of the new plant and, obviously, with its streets well aligned with them lined up of shot of the artillery of the Ciutadella

Durante el siglo XIX, con las leyes de desamortización en la mano, se producen las primeras grandes actuaciones urbanísticas de la Ilustración en el hoy centro histórico de Barcelona. Es el caso de la apertura de la Calle de Ferran o la del Pla de Palau con la “Puerta de Mar”. Todas ellas, sin embargo, aún entienden la ciudad como limitada en el ámbito encorsetado por las murallas.

During the 19th century, with the laws of **desamortización** in the hand, the first large urban development actions of the Illustration are produced in the today historic center of Barcelona. Is the case of the opening of the Street of Ferran or that of the Pla de Palau with the “Door of Sea”. All they, nevertheless, still they understand the city as limited in the environment confined by the walls.

No es hasta después del derribo de estas, que la ciudad se abre al puerto por donde estaba la Muralla del Mar y -ya en el siglo XX, en ejecución del Plan de Ensanche de Cerdá- que se hacen en la trama medieval las aberturas mas contundentes con la completa apertura de la Vía Laietana, primero y con el inicio de las avenidas de la Catedral o de les Drassanes, después.

It is not until later of the I knock down of these, that the city is opened al port by where was the Wall of the Sea and -already in the 20th century, in execution of the Plan to Widen of Cerdá- that are done in the medieval plot the openings but forceful with the complete opening of the Way Laietana, first and with the start of the avenues of the Cathedral or of.

A finales del siglo XX, ya en la etapa municipal democrática, se han retomado las intervenciones importantes en el centro histórico de Barcelona, con actuaciones alternativas a las antiguas aperturas de grandes viales -como la de la Rambla del Raval- y de vaciado y recuperación de espacios urbanos monumentales o de interés como las de los entornos de Santa Catalina o del convento de Los Ángeles, por poner algún ejemplo.

To ends of the 20th century, already in the democratic municipal phase, the important interventions in the historic center of Barcelona have been taken up again, with actions alternatives to the old openings of large roads -as that of the Rambla of the Raval- and of emptied and recovery of monumental urban spaces or of interest like those of the environments of Holy Catalina or of the convent to Los Angeles, by putting some.

Lógicamente, no todos los centros históricos de la red urbana metropolitana barcelonesa, proceden de ciudades amuralladas. Puesto que nuestro interés se centra en la franja costera, veamos ahora la formación de los centros históricos de las pequeñas ciudades y villas litorales, tomando como muestra la de los pueblos del Maresme.

Logically, not all the historic centers of the network urban from Barcelona subway, they proceed of cities walled. Since our interest themselves center in the coastal stripe, we see now the formation of the historic centers of the small cities and coastal villages, taking as sample that of the towns of the Maresme.

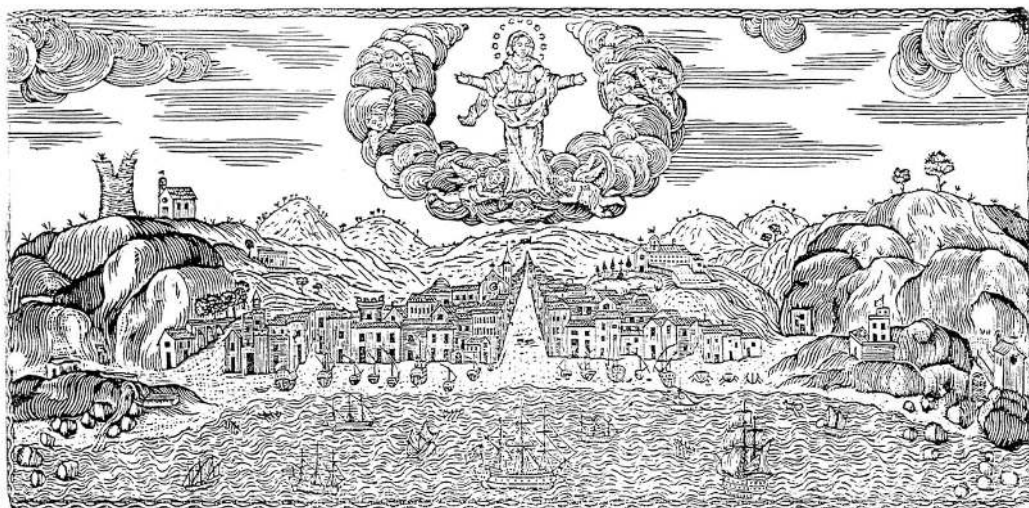


Fig. II / 3.1 / 02: Grabado de Arenys s. XVIII

Fig. II / 3.1 / 02: Engraving of Arenys s. XVIII

En el territorio litoral que estamos tratando, desde la época medieval, sus comunicaciones terrestres fueron siempre mar-montaña, aprovechando los corredores naturales de las “rieras” para comunicar los núcleos de población.

In the coastal territory that we are treating, since the medieval epoch, its terrestrial communications were always sea-mountain, taking advantage of the natural runners of the “to laugh” to communicate the nuclei of population.

Al ser estas rieras y torrentes, arenales de escorrentía rápida, pronto se convierten en las mejores vías de comunicación entre los centros de actividad industrial y agrícola de los territorios “de arriba” y los refugios portuarios naturales en los territorios “de abajo”, es decir, en la desembocadura de estas rieras, que es donde se encontraban las embarcaciones.

Al to be these to laugh and torrents, sands of quick, fast overflow they become the better ways of communication between the centers of agricultural and industrial activity of the territories “upper” and the natural harbor refuge in the territories “of down”, that is to say, in the estuary of these to laugh, that is where the embarkations were found.



Fig. II / 3.1 / 03: Foto aérea de los Arenys

Fig. II / 3.1 / 03: air Photo of the Arenys

En consecuencia, es muy corriente encontrar una dualidad de las poblaciones costeras en estos ejes mar-montaña -Arenys de Munt y Arenys de Mar, Vilassar de Mar y Vilassar de Dalt, etc.-. Siempre, en estos casos, la población interior – de Munt- es algo más antigua que la de Mar, donde inicialmente solo había un poblado pescador.

Pese a que la población interior –“de Munt” o montaña- fuera mas antigua que la de mar, el empuje marítimo del siglo XVI, y las posteriores mejoras en las comunicaciones de la ribera, cambia las posiciones del juego y, ahora los pueblos que crecen y se desarrollan rápidamente y toman mas importancia son los de la costa, quedando los pueblos matriz del interior como secundarios.

El crecimiento de estas poblaciones, al no ser amuralladas, es posible gracias al sistema de defensa que tienen, a base de torres fortificadas aisladas. Esto permite, en su formación, un crecimiento mucho mas orgánico que en las ciudades amuralladas, adaptándose la edificación a los caminos existentes y a la orografía del, ya bastante complicado, medio natural.

Así, a partir del siglo XVI estos pueblos crecen no solo a través del mecanismo de agregación de casas a lo largo de los caminos sino a través del mecanismo de las parcelaciones de fincas con la correspondiente apertura de nuevos viales que las sirven.

Consequently, it is very current to find a duality of the coastal populations in these axes sea-mountain -Arenys de Munt and Arenys de Mar, Vilassar de Mar and Vilassar de Dalt, etc. -. Always, in these cases, the interior population – de “Munt”- is something older than that of Sea, where initially alone there was a populated fisherman.

Despite that the interior population – “de Munt” or mountain- was but old that that of sea, the maritime push of the century XVI, and the subsequent improvements in the communications of the bank, changes the positions of the play and, now the towns that grow and they develop quickly and they take but importance they are the of the coast, remaining the towns headquarters of the interior as secondary.

The growth of these populations, al not to be walled, is possible thanks al system of defense that have, based on remote towers fortified. This permits, in its formation, a growth a lot but organic that in the cities walled, being adapted the building to the existing roads and to the **orografía** of the, already quite complicated, natural middle.

Thus, from the century XVI these towns grow not alone through the mechanism of **agregación** of houses along the roads but through the mechanism of the **parcelaciones** of farms with the corresponding opening of new roads that serve them.

Las Rieras y el frente marítimo eran las auténticas zonas industriales y de transporte, por lo que coincidían con las espaldas de las casas, en cuyos frentes opuestos de fachada era donde daba la actividad y la imagen urbana.

Them to Laugh and the maritime front were the authentic industrial parks and of transportation, for which they coincided with the backs of the houses, in whose opposite fronts of facade was where gave the activity and the urban image.

No es hasta finales del siglo XVIII que se produce el giro de estos frentes de fachada principal hacia las amplias Rieras, las cuales poco a poco, se van urbanizando para acabar de convirtiéndose en el eje central urbano de las correspondientes poblaciones, en sustitución de las calles transversales que en su día fueron las principales y que habían constituido el soporte de la población en sus orígenes. (II/ 3.1.1/ 1)

It is not until the end of the 18th century that the turn of these fronts of main facade toward the extensive is produced to Laugh, which little by little, they go urbanizing to have just being becoming the axis central urban of the corresponding populations, in replacement of the cross streets that in their day were the main and that had constituted the backup of the population in their origins. (II/ 3.1.1/ 1)

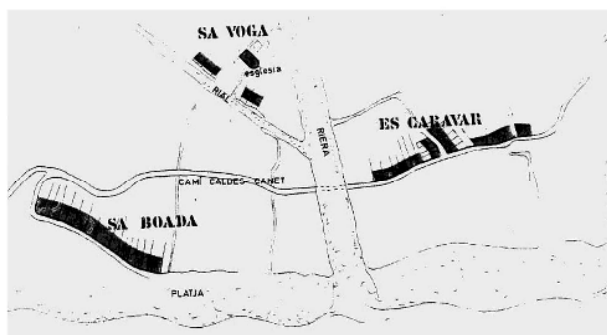
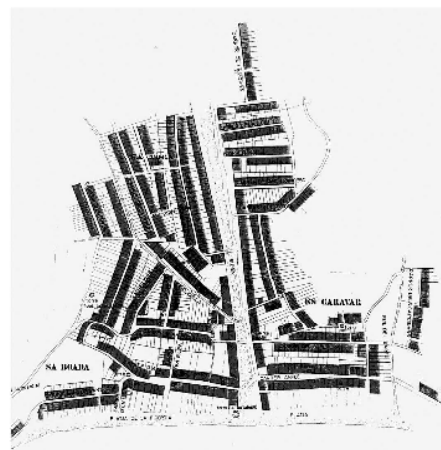
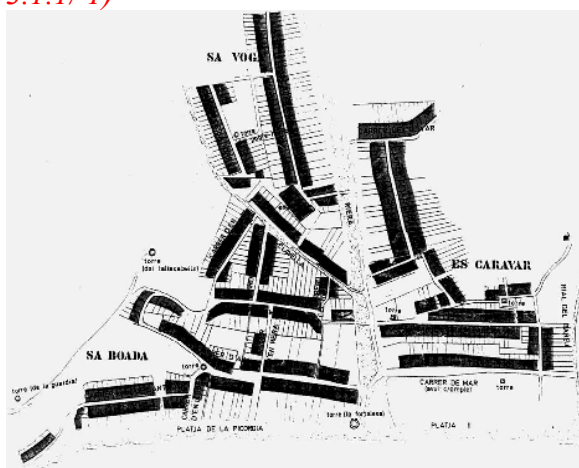


Fig. II / 3.1 / 04: Evolución de Arenys de Mar
Fig. II / 3.1 / 04: Evolution of Arenys de Mar

2 - Los Ensanches.

2 - Widen Them.

Con mas o menos retraso, todas las ciudades con murallas, en el siglo XIX, derriban estas e inician sus **planes de Ensanche**. En este sentido, resulta muy interesante ver la evolución del Plan de Ensanche del llano de Barcelona.

With but or less delay, all the cities with walls, in the 19th century, they knock down these and they initiate its **plans to Widen**. In this sense, turns out to be very interesting to see the evolution of the Plan to Widen of the plain of Barcelona.

La ciudad de Barcelona del siglo XIX, cuando derriba sus murallas, convierte la Ciutadella en parque y centro administrativo. Montjuic, sin embargo, mantiene su fortaleza, pese a la reducción de su ámbito vacío protegido de seguridad militar.

The city of Barcelona of the 19th century, when knocks down its walls, converts the Ciutadella in park and administrative center. Montjuic, nevertheless, maintains its fortress, despite the reduction of its empty environment protected of military security.

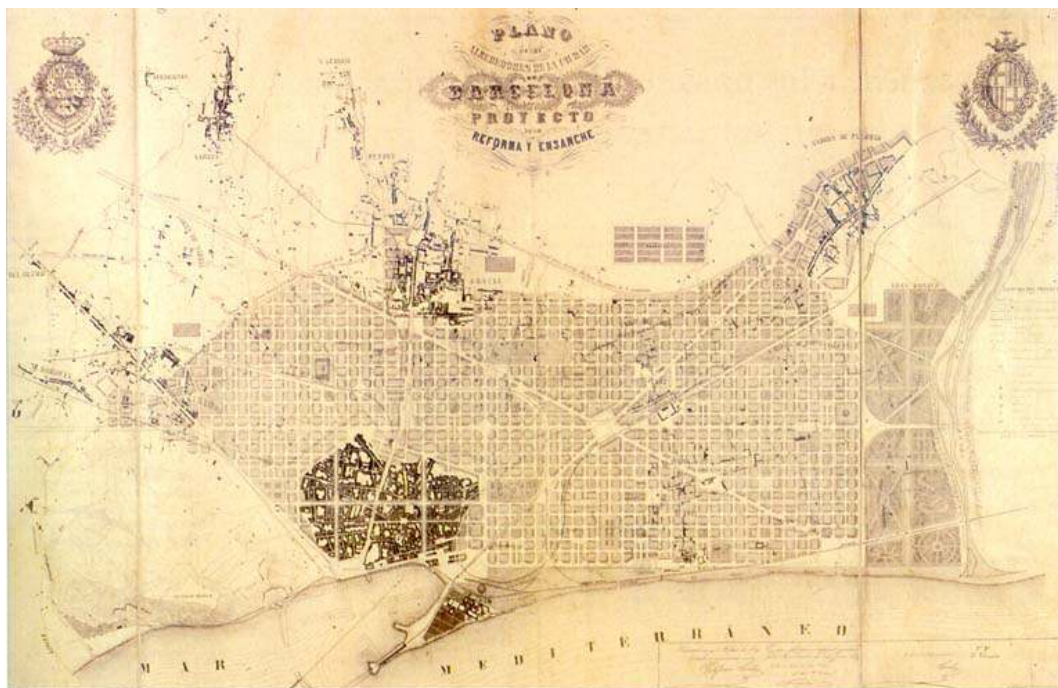


Fig. II / 3.1 / 05: El plan Cerdà

Fig. II / 3.1 / 05: The plan Cerdà

En 1957 se aprueba definitivamente el plan de "Ensanche", proyectado por Cerdà para Barcelona, siguiendo el modelo racionalista de la trama octogonal de anchas calles sin fin, que permitan el crecimiento de la ciudad por todo el llano barcelonés, desde el mar hasta la Sierra de Collserola. (II/ 3.1.2/ 1)

Es, como hemos visto, el mismo modelo de la ciudad americana pero que llega mas tarde y a una escala mas reducida, y con su singular diseño de manzana cuadrada con grandes chaflanes. El plan Cerdà fue aprobado por la administración central española contra las propuestas de la administración municipal barcelonesa que prefería un plan de tipo radial como el de París. (II/ 3.1.2/ 2)

Efectivamente, en el siglo XIX, París se convierte en el modelo de ciudad moderna con su sistema viario urbano de trama radial, apoyada en un gran eje urbano estructurador de la ciudad, heredado del urbanismo Barroco. Las calles importantes tienen "principio y fin" y sus límites se visualizan con los monumentos que identifican cada nudo radial en forma de plaza o glorieta –el paradigma será el Arco de Triunfo en la plaza de l'Etoile-. (II/ 3.1.2/ 3)

In 1957 the plan is approved finally of "Widen", projected by Cerdà for Barcelona, continuing the model rationalist of the plot **octogonal** of wide streets without end, that permit the growth of the city for all the from Barcelona plain, since the sea to the Saw of Collserola. (II/ 3.1.2/ 1)

It is, like we have seen, the same model of the American city but that arrives but late and to a scale but reduced, and with its singular design of square apple with large bevels. The plan Cerdà was approved by the Spanish central government against the proposals of the from Barcelona local government that preferred a plan of radial type as that of Paris. (II/ 3.1.2/ 2)

Really, in the 19th century, Paris becomes the model of modern city with its urban road system of radial plot, supported in a great urban axis **estructurador** of the city, inherited of the Baroque town planning. The important streets have "principle and end" and its limits of visualize with the monuments that identify each radial knot in the shape of plaza or bower –the paradigm will be the Arch of Triumph in the plaza of l'Etoile-. (II/ 3.1.2/ 3)



Fig. II / 3.1 / 06: París y Barcelona

Fig. II / 3.1 / 06: París and Barcelona

Cerdà, a diferencia de una ciudad radial, polarizada, como París, plantea para Barcelona una ciudad con una trama viaria regular de 130 x 130m., donde las calles de dirección NE-SE y las de dirección NO-SO son iguales. Los chaflanes de las manzanas con su singular amplitud, permiten que la tipología edificatoria con su frente de fachada principal, “gire” de tal forma que no haya fachadas principales y fachadas laterales sea cual sea la calle a que estas den. Todas las fachadas del tramo Cerdà son, pues, principales y cada esquina es talmente una plaza, casi monumental gracias a la alta calidad arquitectónica de los edificios que la conforman. (II/ 3.1.2/ 4)

Pero trama ortogonal, normal a la costa de Barcelona, se superponen dos grandes ejes diagonales cruzados. El de la Avenida Diagonal que va desde lo alto del curso del Llobregat hasta el mar, y el de la Avenida Meridiana, perpendicular al primero que va también desde la costa hasta lo alto del curso del río Besos. Ambos se cruzan con la Gran Vía, en la Plaza de la Glòries Catalanas, que tenía que constituir el centro urbano del llano de Barcelona, pero cuya realización nunca resultó exitosa.

La insistencia del propio Ayuntamiento en modelos de ciudad en planta radial y con límites definidos la encontramos ya en el llamado Plan Jouselyn, de 1.905, en el cual, si bien no prevaleció la radialidad de los modelos urbanos al gusto de la época, si que apareció el apreciado concepto de “ronda”, con la aportación al planeamiento barcelonés del primer trazado de la actual “ronda del medio”.

Cerdà, as opposed to a radial city, polarized, like Paris, presents for Barcelona a city with a road plot to regulate of 130 x 130m., where the streets of direction NE-ITSELF and those of direction NOT-AM are equals. The bevels of the apples with their singular amplitude, they permit that the typology edificatoria with their front of main facade, “rotate” of such form that there be not main facades and lateral facades be which be the street to that these they give. All the facades of the section Cerdà are, therefore, main and each corner is talmente a plaza, almost monumental thanks to the high architectural quality of the buildings that conform it. (II/ 3.1.2/ 4)

But normal, orthogonal plot to the coast of Barcelona, two are superimposed large crusaders diagonals axes. That of the Avenue Diagonal that goes since the high thing of the course of the Llobregat to the sea, and that of the Midday Avenue, perpendicular al first that goes also give of the coast to the high thing of the course of the river Kisses. Both they are crossed with the Great Way, in the Plaza of the Catalanian Glories, that had that to constitute the city of the plain of Barcelona, but whose execution never turned out to be successful.

The insistence give of the own City Hall in models of city in radial plant and with definite limits we find it already in the call Plan Jouselyn, of 1.905, in which, though not the radialidad of the urban model prevailed al flavor of the epoch, if that appeared the appreciated concept of “round”, with the contribution al from Barcelona planning of the first layout of the present one “round of the medium”.

El concepto de “rondas” sería en el futuro la clave del planeamiento metropolitano de Barcelona, dado se trata de un área con los crecimientos barrados, por el mar por un lado, y por la sierra de Collserola, por el otro.

The concept of “rounds” serious in the future the key of the metropolitan planning of Barcelona, given is a matter of an area with the growths smeared, by the sea on the one hand, and by the saw of Collserola, by the other.

Barcelona, no se agrega todos los municipios del llano que hoy configuran la ciudad –Gràcia, Sant Martí, Sant Andreu, Hostalfrancs, etc. hasta cuarenta años después – hasta 1897- y mientras tanto, cada municipio, gestionaba su propio planeamiento. De aquí los posteriores problemas para hacer casar con el Pla Cerdà, todas las fraccionarias tramas urbanas que ya se habían consolidado. (II/ 3.1.2/ 5)

Barcelona, itself is not added all the municipalities of the plain that today configure the city –Gracia, Sant Martí, Sant Andreu, Hostalfrancs, etc. to forty years later –until 1897- and in the meantime, each municipality, negotiated its own planning. From here the subsequent problems to cause to marry the Pla Cerdà, all the **fraccionarias** urban plots that already had been consolidated. (II/ 3.1.2/ 5)



Fig. II / 3.1 / 07: Hospitalet
Fig. II / 3.1 / 07: Hospitalet

Pero es que además, ya avanzado el siglo XX, el Pla Cerdá, también choca con las posteriores actuaciones parciales, autónomamente hechas en el llano - algunas por la propia ciudad de Barcelona- tanto de vivienda social como de asentamientos industriales o de equipamientos.

Ciertamente, a diferencia de los contemporáneos planes californianos que hemos visto, el Pla d'Eixample de Barcelona se quedó muy corto. Pero nunca hubo ningún otro que lo sucediera. (II/ 3.1.2/ 6)

Por supuesto, no solo el llano de Barcelona tuvo su ensanche decimonónico. Todas las ciudades y pueblos de su entorno metropolitano tuvieron el suyo, especialmente si su territorio constituía un llano. Se trata de tramas urbanas hipodámicas que en las poblaciones costeras se desarrollan con la calles principales en paralelo al frente marítimo y que en las poblaciones con una orografía accidentada, de adaptan a los ejes territoriales que configuran dicha orografía..

But is that besides, already advanced the 20th century, the Pla Cerdá, also collides with the subsequent autonomously done, partial actions in the plain -some by the own city of Barcelona- so much of social dwelling as of industrial settlements or of equipment.

Certainly, as opposed to the contemporary Californian plans that we have seen, the Pla d'Eixample of Barcelona remained very short. But never there was no another that it to happen. (II/ 3.1.2/ 6)

Of course, not alone the plain of Barcelona had its widen **decimonónico**. All the cities and towns of their metropolitan environment had his, especially if its territory constituted a plain. Is a matter of urban plots **hipodámicas** that in the coastal populations they develop with the main streets in parallel al maritime front and that in the populations with an **orografía** eventful, of they adapt to the territorial axes that configure happiness **orografía**.

3 - Las tipologías residenciales.

3 - The residential typologies.



Fig. II / 3.1 / 08 Calle de pueblo con "cases de cos"

Fig. II / 3.1 / 08 Street of town with "cases de cos"

La tipología tradicional residencial por excelencia de Cataluña, es la mediterránea casa entre medianeras. "Casa de cos" si las casas son unifamiliares y de bloques de pisos entre medianeras, si son plurifamiliares.

The residential traditional typology by excellence of Catalonia, is the mediterranean house among mediators. "Casa de cos" if the houses are one-family and of blocks of flats among mediators, if they are plurifamiliares.



Fig. II / 3.1 / 09: Casas de pisos en el Ensanche barcelonés

Fig. II / 3.1 / 09: Houses of flats in the Widen from Barcelona

Hasta el siglo XX, las edificaciones aisladas, fueron, pues, tipologías reservadas a las casas rurales, primero y a las “torres” señoriales, después.

To the 20th century, the remote buildings, they were, therefore, typologies reserved to the first, rural houses and to the “towers” stately, later.

Así, mientras en las ciudades amuralladas como Barcelona, al densificarse, la casa de pisos aparece muy pronto, en los pueblos costeros –como en todos los demás– pese a sus importantes crecimientos demográficos del siglo XVIII, su tipología edificatoria sigue siendo la de la “casa de cos”.

Thus, while in the cities walled as Barcelona, al **densificarse**, the house of flats appears very quick, in the coastal towns –like in all the others– despite its important population growth of the 18th century, its typology **edificatoria** continues being that of the “Casa de cos”.

Estos pueblos permanecieron, mas o menos, estabilizados hasta la segunda mitad del siglo XX, sin grandes operaciones urbanísticas de ensanche. Simplemente, se fueron transformando conforme los tiempos que iban viviendo siempre, eso sí, dentro de una manifiesta modernidad. El fuerte proceso urbanizador, de hecho, se había concentrado en la ciudad de Barcelona y en su entorno.

These towns remained, but or less, stabilized to the second half of the 20th century, without large urban development operations to widen. Simply, they were itself transforming in agreement the times that went living always, that yes, inside a declares modernity. The strong process **urbanizador**, in fact, had concentrated on the city of Barcelona and in its environment



Fig. II / 3.1 / 10: Bloques aislados

Fig. II / 3.1 / 10: Remote blocks

No es pues hasta muy modernamente, que aparecen las tipologías residenciales de edificación aislada, con las llamadas “urbanizaciones de ciudad-jardín”, para viviendas unifamiliares y los bloques aislados, para los conjuntos residenciales.

Is not therefore to very recently, that the residential typologies of remote building they appear, with the calls “urbanizations of city garden”, for houses and the remote blocks, for the residential assemblies.



Fig. II / 3.1 / 11: casas aisladas en “ciudad jardín”

Fig. II / 3.1 / 11: remote houses in “city garden”

Efectivamente, en los años sesenta, empieza, en la costa catalana que estamos tratando, un “boom” urbanístico que corresponde a tres fenómenos entrelazados. El de la explosión metropolitana de Barcelona, debida a los importantes movimientos migratorios españoles hacia Cataluña y en especial hacia su costa, el del turismo internacional de “tours operators” y el de la segunda residencia.

Estos tres fenómenos han incidido sobre la costa Barcelonesa de forma desigual, conformando lo que hoy llamamos “islas metropolitanas” costeras las cuales se ha ido especializando, en un orden lógico, por sus diferentes usos urbanos dominantes.

Así, la expansión residencial de Barcelona ha actuado manifiestamente a la isla urbana de Marllgrat a Mataró, por ejemplo. Siguiendo esta misma costa, el fenómeno de la segunda residencia, ha actuado fuertemente de Lllavaneres a Sant Pol y, el del turismo de “tour operator” de Calella a Malgrat, en clara analogía con las poblaciones de la Costa Brava Gironesa.

Really, in the sixties, begins, in the Catalan coast that we are treating, a “boom” urban development that corresponds to three phenomena intertwined. That of the metropolitan explosion of Barcelona, due to the important Spanish migratory movements toward Catalonia and especially toward its coast, that of the international tourism of “tours operators” and that of the second residence.

These three phenomena have impacted on the from Barcelona coast of uneven form, conforming what today we call “metropolitan islands” coastal which has gone specializing, in a logical order, by its different dominant urban uses.

Thus, the residential expansion of Barcelona has acted **manifiestamente** to the urban island of Marllgrat to Mataró, for example. Continuing this same coast, the phenomenon of the second residence, has acted hardly of Lllavaneres to Sant Pol and, that of the tourism of “tour operator” of Calella to Malgrat, in clearly analogy with the populations of the Brave Coast Gironesa.

Es con esta explosión urbanística de la segunda mitad del siglo XX cuando se implantan con fuerza las nuevas tipologías de edificación aislada.

Es el caso de las nuevas tipologías de las zonas hoteleras, las de los conjuntos de apartamentos y las de las urbanizaciones en ciudades jardín, que han ido rodeando y sustituyendo las viejas tipologías de las “casas de cos” de los núcleos antiguos, que se mantuvieron hasta los años sesenta y que hoy tiene su réplica en las actuaciones a gran escala de “casas alineadas”.

It is with this urban development explosion of the second half of the 20th century when they are established with force the new typologies of remote building.

It is the case of the new typologies of the hotel zones, those of the assemblies of apartments and those of the urbanizations in cities garden, that have gone surrounding and substituting the old typologies of the “cases de cos” of the old nuclei, that were maintained to the sixties and that today has its replica in the actions to great scale of “houses aligned”.



Fig. II / 3.1 / 12 “casas alineadas”
Fig. II / 3.1 / 12 “houses aligned”

4 - Los asentamientos industriales.

4 - The industrial settlements.

Las actividades industriales pequeñas, en las ciudades del ámbito que estamos tratando, se insertaron primero en ellas con las mismas tipologías de la ciudad tradicional. También lo hacen la industrias mas grandes, si bien a otra escala y en posiciones mas periféricas.

The small industrial activities, in the cities of the environment that we are treating, they were inserted first in them with the same typologies of the traditional city. Also the industries do it but large, though to another scale and in positions but peripheral.

La llamada "Revolución Industrial" ha dejado en el área metropolitana de Barcelona muchas "colonias" al estilo de las que se asentaron en la cuencas fluviales, formando poblados autóctonos. Es, por ejemplo el caso de la Colonia Güell en Santa Coloma de Cervelló.

The call "Industrial Revolution" has left in the metropolitan area of Barcelona many "colonies" al style of the ones that wrote down in the river basins, forming populated indigenous. Is, for example the case of the Cologne Güell in Holy Coloma of Cervelló.

Pero los mas grandes asentamientos industriales de finales del siglo XIX y comienzos del XX se dan en los llanos del delta del Besós, siguiendo por el litoral hacia levante.

But the but large industrial settlements of ends of the 19th century and beginnings of the XX are given in the plains of the delta of the Besós, continuing for the seaboard toward raising.



Fig. II / 3.1 / 13: Zona industrial del Besós

Fig. II / 3.1 / 13: Industrial Park of Besós

Así, la costa, históricamente se había entendido como el sitio mas adecuado para los asentamientos de áreas industriales, al poder aprovechar las ventajas del suelo llano de los deltas y su directa comunicación con el transporte marítimo, después complementada con el ferrocarril. Esto comportó los primeros desplazamientos de la agricultura y de la industria naval mas artesana propia de las pequeñas poblaciones costeras.

Thus, the coast, historically had been understood like the place but adequate for the settlements of industrial areas, al to be able to take advantage of the advantages of the flat floor of the deltas and its direct communication with the maritime transportation, later complemented with the railroad. This behaved the first displacements of the agriculture and of the naval industry but own artisan of the small coastal populations.

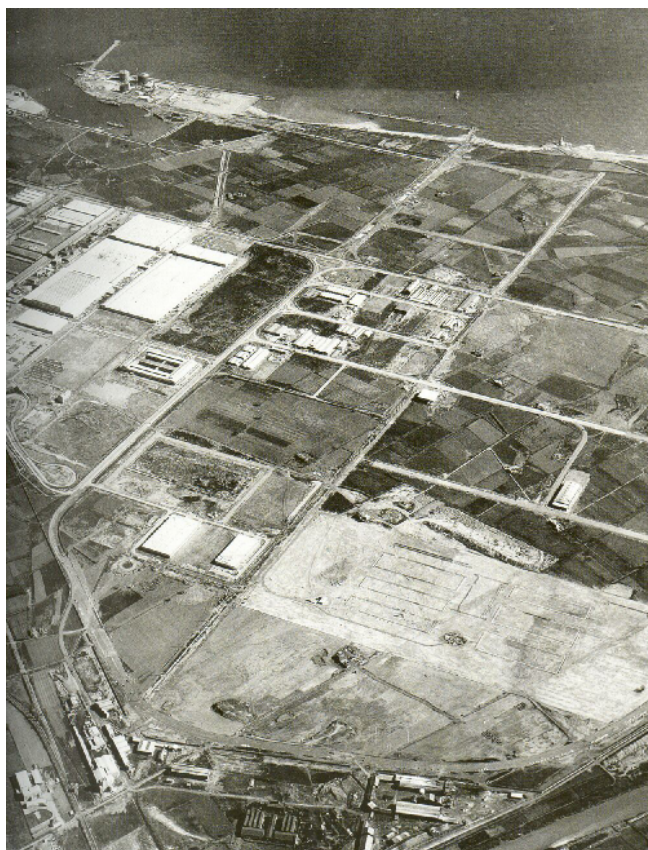


Fig. II / 3.1 / 14: Urbanización de la Zona Franca

Fig. II / 3.1 / 14: Urbanization of the Zona Franca

A partir de los años 50, se produce el desplazamiento de los mas importantes asentamientos industriales de Barcelona, hacia el delta del Llobregat, con la ejecución de la Zona Franca, y la implantación de SEAT, primero y de MERCABARNA después, con un continuo desarrollo industrial urbano, acompañado del desdoblamiento del puerto hacia esta zona.

La obsolescencia de las áreas industriales de levante, ha permitido, hoy que se hayan podido hacer transformaciones del litoral a gran escala, sustituyendo éstas por áreas terciarias de equipamientos y servicios, e incluso, residenciales cualificadas.

.

Es el caso de la operación olímpica del 92 y del Forum 2004, en Barcelona, y la del puerto de Badalona que se esta realizando, así como el Plan 22@ para Pueblo Nuevo.

.

From the years 50, the displacement is produced of the but important industrial settlements of Barcelona, toward the delta of the Llobregat, with the execution of the Zona Franca, and the establishment of SEAT, first and of MERCABARNA later, with a continuous urban industrial development, accompanied by the splitting of the port toward this zone.

The **obsolescencia** of the industrial areas to raise, has permitted, today that transformations of the seaboard to great scale may have been able to be done, substituting these by tertiary areas of equipment and services, and even, residential qualified

It is the case of the Olympic operation of the 92 and of the Forum 2004, in Barcelona, and that of the port of Badalona that itself this carrying out, as well as the Plan 22@ for Pueblo Nuevo

5 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.
5 - The tertiary urban typologies and of equipment.



Fig. II / 3.1 / 15: Calle comercial del casco antiguo de Barcelona
Fig. II / 3.1 / 15: Commercial street of the old helmet of Barcelona

Hasta hace muy poco, todo el sistema terciario y de equipamientos urbanos, se encontraba en los centros históricos o como mucho en sus ensanches, acaso a excepción de los grandes centros de enseñanza y los sanitarios, de los cuales ya desde el final del siglo XIX encontramos de muy importantes en la áreas periurbanas.

Until it does very little, all the tertiary system and of urban equipment, was found in the historic centers or as a lot in his widen, perhaps except for the large schools and the sanitary, of which already since the end of the 19th century we find of very important in the areas **periurbanas**



Fig. II / 3.1 / 16 Centro comercial en el puerto de Barcelona

Fig. II / 3.1 / 16 Shopping center in the port of Barcelona

No es hasta muy posteriormente, que los “centros comerciales” urbanísticamente autónomos, han proliferado fuera de las calles comerciales de la ciudad histórica, y se han utilizado como motor de grandes operaciones urbanísticas metropolitanas, entre ellas, las costeras.

It is not to very subsequently, that the “shopping centers” urban development autonomous, they have proliferated out of the commercial streets of the historic city, and they have been utilized like motor of large metropolitan urban development operations, among them, the coastal

3.2 EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y SERVICIOS

3.2 THE SYSTEM OF COMMUNICATIONS AND SERVICES

1 - La red viaria y los espacios públicos.

1 - The road network and the public spaces.

A diferencia de Los Angeles o San Francisco, en el ámbito hoy metropolitano barcelonés, no hay una red viaria preestablecida que lo abastezca. El Plan Cerdá, como se ha dicho, se limitaba al llano de Barcelona y cada ciudad y cada villa tuvo su propio plan de ensanche, solo conectados entre ellos por las históricas carreteras, primero y las autopistas, después.

As opposed to Los Angeles or San Francisco, in the environment today from Barcelona subway, there is not a preestablished road network that supply it. The Plan Cerdá, as has said itself, at flat of Barcelona was limited and each city and each village had its own plan to widen, alone connected among them by the historic highways, first and the freeways, later.

Así, en la costa metropolitana barcelonesa, igual que en la californiana, encontramos desde el siglo XVIII el "Camino Real". Es la carretera "N-II de Madrid a Francia por la Jonquera" la cual pasa, también, por la costa y no por la depresión prelitoral, complementando y apoyándose en la importante línea marítima costera. Esta "Carretera Nacional II" de la costa, ha sido sin duda el verdadero corredor viario transversal de Cataluña hasa bien entrado el siglo XX. (II/ 3.2/ 1)

Thus, in the from Barcelona metropolitan coast, the same as in the Californian, we find since the 18th century the "Camino Real". It is the highway "N-II from Madrid to France by the Jonquera" which passes, also, by the coast and not by the depression prelitoral, complementing and being supported in the important coastal maritime line. This "interstate II" of the coast, has been without doubt the true runner road cross street of Catalonia has a well entered the 20th century. (II/ 3.2/ 1)



Fig. II / 3.2 / 01: Inicio de la autovía de Castelldefels

Fig. II / 3.2 / 01: Start of the road of Castelldefels

El “boom” urbanístico costero de los años 60 del siglo XX, coincide con la universalización del automóvil particular -la era del automóvil- y es entonces cuando con la construcción de las primeras autopistas, el principal corredor viario transversal de Cataluña, deja de ser el de la costa, para pasar a ser el del interior, por la depresión prelitoral del Vallés,.

The “boom” urban development coastal of the years 60 of the 20th century, coincides with the univerzalitation of the private car - was it of the car- and is then when with the construction of the first freeways, the main runner road cross street of Catalonia, to stops being that of the coast, to pass to be that of the interior, by the depression **prelitoral** of the Vallés,.

Sin embargo, la vieja red de carreteras, modificada solo con algunas “variantes”, hechas individualmente para cada población, es la que todavía constituye único sistema distribuidor viario urbano metropolitano. (II/ 3.2.1/ 2)

Nevertheless, the old network of highways, modified alone with some “variant”, facts individually for each population, is the one that still constitutes metropolitan urban road distribution only system. (II/ 3.2.1/ 2)

No es hasta mas adelante que, con la completa realización de la **red de autopistas**, se tiene en cuenta la actual estructura metropolitana. De hecho, es esta nueva red de autopistas la única que todavía hoy la permite desarrollar. (II/ 3.2.1/ 3)

Is not to but ahead that, with the complete execution of the network of freeways, the present metropolitan structure keeps in mind itself. In fact, is this new network of freeways the unique one that still today permits it to develop. (II/ 3.2.1/ 3)

Posteriormente, muchas de la antiguas carreteras generales, han sido transformadas en autovías, similares a las “freeways” californianas. Pero no ha sido así en el paso de la Carretera N-II por el Maresme, cuyo viejo trazo sigue encorsetado entre a costa y las poblaciones que aun se llaman “de mar”.

Subsequently, many of the old main roads, they have been transformed into roads, similar to the “freeways” Californian. But it has not been thus in the step of the Highway N-II by the Maresme, whose old line continues confined among to coast and the populations that even are called “of sea”.



Fig. II / 3.2 / 02: La N-II al paso por Calella

Fig. II / 3.2 / 02: The N-II in step by Calella

CALLES Y PLAZAS STREETS AND SQUARES

A diferencia de lo que ocurre en la ciudad americana, las calles de todas las poblaciones mediterráneas, vienen sobretodo configuradas por edificaciones de sus márgenes. Prácticamente, solo escapan a esta regla, los paseos marítimos y de las “urbanizaciones” de ciudad –jardín y de otros modernos conjuntos residenciales.

Mucho hay escrito sobre las calles y plazas de la ciudad mediterránea, por el papel de auténticos centros cívicos que tienen y no es este el lugar donde insistir en ello.

Pero si que es de interés para este trabajo, aquellas calles y plazas que adquieren carácter de paseo marítimo o de balcón sobre el mar.

Los paseos marítimos y las plazas balcón marítimo, se originan con el aprecio de la costa como espacio cultural y de ocio, pos la ciudad burguesa del siglo XIX.

En la costa metropolitana barcelonesa, aparecen como una nueva costa urbana, situada por delante de las infraestructuras ferroviarias que cortaron la relación tierra-mar de las antiguas poblaciones costeras. Su forma urbana se ha ido manteniendo hasta hoy, con las lógicas variantes tipológicas, como única forma aceptable de entrega de la ciudad a su mar.

As opposed to what occurs in the American city, the streets of all the mediterranean populations, they come above all configured by buildings of their margins. Practically, alone they escape to this rule, the maritime walks and of the “urbanizations” of city –garden and of other modern residential assemblies.

A lot there is written on the streets and plazas of the mediterranean city, by authentic the role of community centers that have and is not this the place where to insist on it.

But if that is of interest for this work, those streets and plazas that acquire taking a walk maritime character or of balcony on the sea.

The maritime walks and the plazas maritime balcony, they are originated with the appreciation of the coast as cultural space and of leisure, pursuit the middle-class city of the 19th century.

In the from Barcelona metropolitan coast, they appear like a new urban coast, situated by in front of the railway infrastructures that cut the relation land-sea of the old coastal populations. Their urban form has gone maintaining until today, with the variant logic *tipológicas*, as unique forms acceptable of delivery from the city to its sea.

Sin embargo, los nuevos planteamientos sobre el valor medioambiental y paisajístico de la costa natural y sobre el valor patrimonial de algunos elementos costeros ya históricos hacen cuestionar la validez de los paseos marítimos tradicionales como única alternativa para el borde marítimo de las ciudades. Ya hemos tratado de ello al hablar de California, y

seguiremos insistiendo mas adelante.

In the from Barcelona metropolitan coast, they appear like a new urban coast, situated by in front of the railway infrastructures that cut the relation land-sea of the old coastal populations. Their urban form has gone maintaining until today, with the variant logic *tipológicas*, as unique forms acceptable of delivery from the city to its sea.

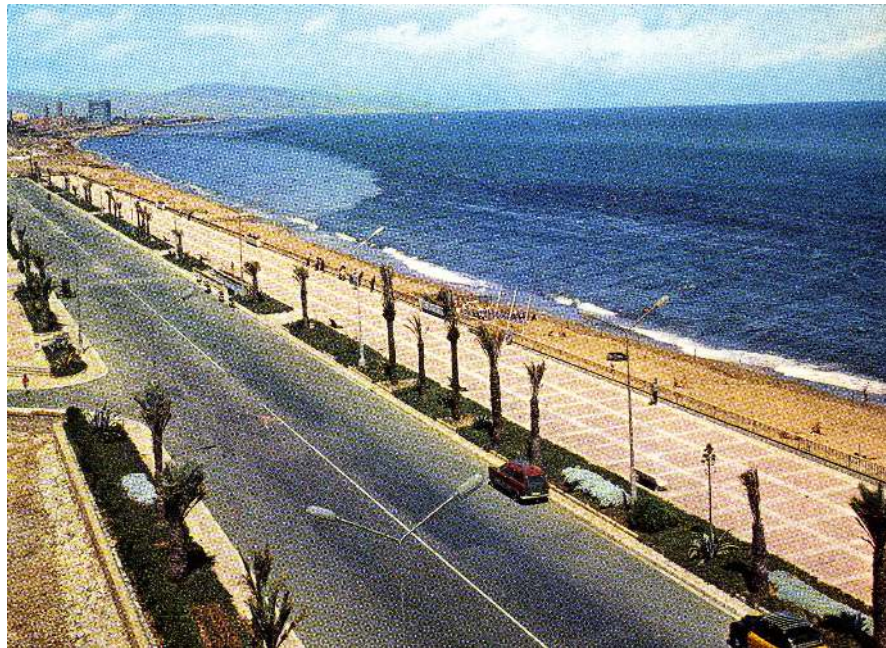


Fig. II / 3.2 / 03: El paseo marítimo de Barcelona en los años 70

Fig. II / 3.2 / 03: The maritime walk of Barcelona in the years 70

2 - El ferrocarril.

2- The railroad.

El primer ferrocarril de la Península Ibérica, fue el ferrocarril Barcelona-Mataró. Igual que en California, la red se extendió rápidamente por todo el territorio, con diferentes compañías ferroviarias y, aquí, con diferentes anchos de vía -según la compañía que actuase- hasta configurar la red que ha llegado a nuestros días.

The first railroad of the Iberian Peninsula, was the railroad Barcelona-Mataró. The same as in California, the network extended quickly for all the territory, with different railway companies and, here, with different wide of way - according to the company that acted- until configuring the network that has arrived at our days.



Fig. II / 3.2 / 03: Llegada del tren

Fig. II / 3.2 / 03: Arrival of the train

Ciertamente, la implantación oportuna del ferrocarril en nuestro ámbito territorial, en la segunda mitad del siglo XIX, en sustitución, para el transporte ligero, de la lenta navegación de cabotaje en la línea de costa y del transporte de tracción animal, en los corredores territoriales interiores, significó la posibilidad de modernización de todo el sistema económico del país.

Certainly, the opportune establishment of the railroad in our territorial environment, in the second half of the 19th century, in replacement, for the light transportation, of the slow navigation of coastal traffic in the line of coast and of the transportation of animal traction, in the interior territorial runners, signified the possibility of modernization of all the economic system of the country.

Pero también significó el primer efecto traumático sobre el paisaje tradicional del frente marítimo de buena parte del litoral.

But also it signified the first effect **traumático** on the traditional landscape of the maritime front of good part of the seaboard.



Fig. II / 3.2 / 04: El tren por la playa de Arenys

Fig. II / 3.2 / 04: The train by the beach of Arenys

Efectivamente, las condiciones técnicas que exige una traza ferroviaria en cuanto a pendientes y radios de giro no permite que esta traza se adapte bien a la complicada orografía costera sin modificarla.

Really, the technical conditions that requires a railway plan as for slopes and radios of turn does not permit that this plan adapt well to the complicated one **orografía** coastal without modifying it.

Así, aparecen los primeros túneles que atraviesan el Turó de Montgat y los contrafuertes montañosos de Arenys, Canet y Sant Pol, que permiten que la vía no corte el encuentro entre el acantilado y el mar.

Thus, the first tunnels appear that cross the Turó of Montgat and the **contrafuertes** mountainous of Arenys, Canet and Sant Pol, that permit that the way not cut the encounter between the cliff and the sea.



Fig. II / 3.2 / 05: Turó del Mongat

Fig. II / 3.2 / 05: Turó of the Mongat

La vía, tampoco corta las Rieras, las cuales se sobrepasan con puentes calculados con la excelente ingeniería inglesa de la época.

Pero, donde se produce el impacto más traumático, es al atravesar las playas y diseccionar la tradicional unidad funcional que constituyen las casas de los pueblos de la ribera –y sus astilleros- con su mar.

Pese a que, en un principio, los trenes eran lentos y las vías fáciles de cruzar, ya había empezado, de hecho, el principio de ruptura urbanística de los pueblos costeros, especialmente del Maresme, respecto a su mar.

El sistema de ferrocarriles, en el ámbito territorial que estamos tratando, conserva aún en buena parte, la estructura decimonónica, radial respecto al centro de la ciudad de Barcelona.

No existen aun en el momento de escribir este trabajo, trenes de alta velocidad, ni siquiera para la comunicaciones con el exterior metropolitano. Pero aun dando por hecho la inminente llegada del TGV a Barcelona, tampoco se ha planteado como en San Francisco o en Los Angeles, una red de alta velocidad metropolitana.

Los trenes de “cercanías”, solo cubren las comunicaciones metropolitanas de media distancia y la red de corta distancia –los “metros”- solo cubren la ciudad de Barcelona y su entorno.

The way, does neither cut them to Laugh, which they are surpassed with bridges calculated with the excellent English engineering of the epoch.

But, where the impact is produced more **traumático**, is al to cross the beaches and to dissect the traditional functional unit that constitute the houses of the towns of the bank –and its shipyards- with its sea.

Despite that, at first, the trains were slow and the easy ways to cross, already had begun, in fact, the principle of urban development break of the coastal towns, especially of the Maresme, with respect to its sea.

The system of railroads, in the territorial environment that we are treating, preserve still in good part, the structure **decimonónica**, radial respect al central of the city of Barcelona.

They do not exist even at the moment to write this work, high speed trains, not even for the communications with the metropolitan outside. But even giving for fact the imminent arrival of the TGV to Barcelona, has neither been presented like in San Francisco or in Los Angeles, a metropolitan high speed network.

The trains of “cercanías”, alone they cover the metropolitan communications of average distance and the network of short distance – the “metros”- alone cover the city of Barcelona and their environment.

3.3. EL SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

3.3. THE SYSTEM OF OPEN SPACES

En la lectura de la costa metropolitana barcelonesa, hemos visto que su sistema urbano, se componía de varias “islas metropolitanas” que contraponíamos al sistema de “espacios abiertos” en tanto que espacios protegidos de la urbanización, por constituir parajes naturales valiosos, o incluso valor agrícola tradicional. Es el caso de las cadenas montañosas, de los llanos de los deltas y riberas de los ríos y, por supuesto, de la propia costa, sea natural, sea urbana.

In the reading of the from Barcelona metropolitan coast, we have seen that his urban system, was composed of several “metropolitan islands” that we contrasted al system of “open spaces” while spaces protected of the urbanization, by constituting valuable natural spots, or even traditional agricultural value. He is the case of the mountainous chains, of the plains of the deltas and banks of the rivers and, of course, of the own coast, he be natural, he be urban

LA SIERRA LITORAL.

THE COASTAL SAW.

El elemento natural mas espacioso del área metropolitana de Barcelona es, pues, **la Sierra Litoral** que tiene en el centro y que está en buena parte medioambientalmente protegida con diferentes regímenes de Parque Natural hasta el macizo del Garraf, que acaba en el mar.

The natural but spacious element of the metropolitan area of Barcelona is, therefore, the Coastal Saw that has in the center and that is in good part environmentally protected with different states of Natural Park to the solid one of the Garraf, that finishes in the sea.

La gran amplitud de la Sierra Litoral y el Garraf, hacen que el verde metropolitano Barcelonés sea abundante y es su ladera marítima la que nos interesa para los objetivos de este trabajo. Ciertamente, en el ámbito metropolitano barcelonés, como en Los Angeles y a diferencia de San Francisco, es la costa la que constituye un bien escaso y limitado en relación con la extensión interior metropolitana.

The great amplitude of the Coastal Saw and the Garraf, they do that the green from Barcelona subway be abundant and is its maritime slope the one that interests us for the objectives of this work. Certainly, in the from Barcelona metropolitan environment, as in Los Angeles and as opposed to San Francisco, is the coast the one that constitutes a well scarce one and limited in relation to the metropolitan interior extension.



Fig. II / 3.3 / 01: Paisaje de la Sierra Litoral

Fig. II / 3.3 / 01: Landscape of the Coastal Saw

Son las estribaciones o contrafuertes de esta sierra litoral que se libran al mar, los que configuran los acantilados o "Penyasegats" que caracterizan lo que queda de costa natural metropolitana.

El macizo del Garraf, de naturaleza calcárea, genera a poniente del Llobregat, un paisaje de mar y playas de tonos claros y unos acantilados de aspecto natural erosionad.

They are the foothills or **contrafuertes** of this coastal saw that are freed al sea, the ones that configure the cliffs or "Penyasegats" that they characterize what remains of metropolitan natural coast.

The solid one of the Garraf, of calcareous nature, generates to west of the Llobregat, a landscape of sea and beaches of clear tones and some cliffs of natural aspect you erode.

La sierra de San Mateu y del Montnegre, a poniente del Besos, genera, en cambio unos acantilados discontinuos y duros con un paisaje característico propio de lo que se ha venido a llamar "Costa Brava". Poco queda de esta costa natural desde el Turó del Mongat a la Tordera, pues los tramos relevantes de acantilados que tenía, especialmente entre Arenys y San Pol, han sido gravemente mutilados por las infraestructuras costeras y por la urbanización. Pero todavía quedan en este tramo costero de San Pol algunos fragmentos de costa natural recuperables, si las futuras actuaciones a realizar en ellos cambiasen el actual criterio depredador de las infraestructura por otros de restauración del paisaje natural.

The saw of San Mateu and of the Montnegre, to west of the Kisses, generates, on the other hand some hard and broken cliffs with an own characteristic landscape of what has come to call "Brave Coast". Little remains of this natural coast since the Turó of the Mongat to the Tordera, therefore the prominent sections of cliffs that had, especially between Arenys and San Pol, seriously they have been mutilated for the coastal infrastructures and by the urbanization. But still they remain in this coastal section of San Pol some fragments of natural coast **recuperables**, if the future actions to carry out in them changed the present predatory criterion of the infrastructure by other of restoration of the natural landscape.



Fig. II / 3.3 / 02: Costa dañada de Sant Pol

Fig. II / 3.3 / 02: Coast damaged of Sant Pol

LA AGRICULTURA THE AGRICULTURE

El arranque económico que tiene la costa catalana durante el siglo XVIII, provoca el fuerte desarrollo de los pueblos costeros, no solo en el comercio y la industria naval y manufacturera sino también en la agricultura.

No todo el territorio es rico en agua como en los llanos deltaicos del Llobregat o del Besos, pero pronto se descubre que, si se sabe extraer el agua del subsuelo, las condiciones naturales de aquellos suelos costeros, y especialmente su microclima, los hacen óptimos por a una agricultura intensiva. Así, en el Maresme por ejemplo, a finales del siglo XIX y a la primera mitad del XX, coge gran importancia, la exportación -especialmente a Inglaterra- de productos hortícolas primerizos. Ciertamente, las "Mataró Potatoes" fueron famosas en toda Europa.

Hoy, pese al retroceso de la agricultura -en esta parte de la Cataluña no agrícola, claro- hay aun muchas áreas agrícolas de interés en la franja metropolitana costera. Es el caso del delta del Llobregat o del de la Tordera, o de espacios llanos abiertos como el de las "Cinc Senies" en Mataró.

Estas áreas, juegan un papel importante, no tanto por el peso económico que puedan tener como por su equilibrio territorial metropolitano, en tanto que constituyen espacios abiertos de discontinuidad urbana.

The economic starter that has the Catalanian coast during the 18th century, causes the strong development of the not alone, coastal towns in the commerce and the manufacturing and naval industry but also in the agriculture.

Not all the territory is rich in water as in the flat **deltaicos** of the Llobregat or of the Kisses, but soon is discovered that, if is known to extract the water of the subsoil, the natural conditions of those coastal floors, and especially their microclimate, they do them optimum by to an intensive farming. Thus, in the Maresme for example, to ends of the 19th century and to the first half of the XX, catches great importance, the export -especially to England- of products **hortícolas** **primerizos**. Certainly, the "Mataro Potatoes" they were famous in every Europe.

Today, despite al backward movement of the agriculture -in this part of the Catalonia not agricultural, clear- there are even many agricultural areas of interest in the coastal metropolitan stripe. Is the case of the delta of the Llobregat or of that of the Tordera, or of open flat spaces as that of the "Cinc Senies" in Mataro.

These areas, they play a not so much, important role by the economic weight that can have as by their metropolitan territorial equilibrium, while they constitute open spaces of urban interruption.

También quedan dentro del ámbito metropolitano, pequeñas explotaciones agrícolas ahora inseridas en la trama urbana de muchas poblaciones, muchas de ellas con una permanencia urbanísticamente de muy difícil justificación.

Also they remain inside the environment metropolitan, small agricultural exploitations now *inseridas* in the urban plot of many populations, many of them with a continuance urban development of very difficult justification.



Fig. II / 3.3 / 03: Agricultura del Maresme

Fig. II / 3.3 / 03: Agriculture of Maresme

LOS DELTAS DE LOS RIOS THE DELTAS OF THE RIOS

Existen tres deltas importantes en el entorno metropolitano de Barcelona. El delta del río Llobregat -segundo en importancia de Cataluña, después de el del Ebro- el del río Besos que, como tal, ya no constituye un espacio natural y el de la Tordera, en el extremo de poniente del área.

Hasta la construcción de la Zona Franca, en los años sesenta, todo el delta del Llobregat se mantenía agrícola en todo aquello que no eran marismas o pantanos. Sin embargo, en aquella época no era reconocido el valor medioambiental de las grandes zonas húmedas de este delta.

Three important deltas in the metropolitan environment of Barcelona exist. The delta of the river Llobregat -second in importance of Catalonia, after that of the Ebro- that of the river Kisses that, as such, no longer constitutes a natural space and that of the Tordera, in the extreme of west of the area.

To the construction of the Zona Franca, in the sixties, all the delta of the Llobregat was maintained agricultural in all that that were not marshes or swamps. Nevertheless, in that epoch was not recognized the environmental value of the large humid zones of this delta



Fig. II / 3.3 / 03: Delta de Llobregat
Fig. II / 3.3 / 03: Delta of Llobregat

las urbanizaciones industriales y las extensiones de los grandes "Camping" allí asentados fueron creciendo hasta la llegada de las actuales declaraciones de protección ecológica. Estas protecciones, sin embargo, chocaron con algunas actuaciones que por su interés metropolitano se han acabado realizando. Las sucesivas ampliaciones del aeropuerto de Barcelona y el desvío del cauce del Llobregat, para la ampliación del puerto.

Ciertamente, el área metropolitana de Barcelona, dispone de un solo aeropuerto comercial, el cual sirve todas las comunicaciones con el exterior, nacional e internacional y esta precisamente situado en pleno delta del Llobregat. Los otros aeropuertos que hay en el ámbito metropolitano, son de carácter deportivo o para usos concretos. Es el caso del de Sabadell, en la franja metropolitana interior.

Así, el Aeropuerto del Prat, aunque está situado en la franja costera, junto al mar y por tanto, de forma asimétrica respecto del conjunto metropolitano, su posición es una muy buena respecto al sistema de comunicaciones ya que el delta donde está situado constituye el extremo marítimo del importante eje del Llobregat y, a su vez, está junto al puerto. Su desplazamiento es, pues, hoy por hoy, imposible de plantear.

Si bien no podemos hablar de espacios naturales en el delta del Besos, si que quedan algunos en el delta de la Tordera, al extremo del levante metropolitano. Si bien tiene hoy completamente ocupado en el frente marítimo por campings, al ser el resto solo explotado agrícolamente, sería perfectamente recuperable.

The industrial urbanizations and the extensions of the large "Camping" there written down were growing to the arrival of the present statements of ecological protection. These protections, nevertheless, they collided with some actions that by their metropolitan interest they have been finished carrying out. The successive enlargements of the airport of Barcelona and the bypass of the river bed of the Llobregat, for the enlargement of the port.

Certainly, the metropolitan area of Barcelona, has a single commercial airport, which serves all the communications with the outside, national and international and this exactly situated in full delta of the Llobregat. The other airports that there is in the metropolitan environment, they are of sports character or for concrete uses. Is the case of that of Sabadell, in the interior metropolitan stripe.

Thus, the Airport of the Prat, although is situated in the together, coastal stripe al sea and therefore, of asymmetric form regarding the metropolitan assembly, its position is a very good respect al system of communications since the delta where is situated constitutes the maritime extreme of the important axis of the Llobregat and, at the same time, is together al port. Its displacement is, therefore, today for the present, impossible to present.

Though we cannot speak of natural spaces in the delta of the Kisses, if that remain some in the delta of the Tordera, al extreme of the raise subway. Though it has today completely busy in the maritime front by campings, al to be the alone remainder exploited **agrícolamente**, would be perfectly **recuperable**.



Fig. II / 3.3 / 04: *Delta de la Tordera*
Fig. II / 3.3 / 04: *Delta of the Tordera*

LA COSTA URBANA:
THE URBAN COAST:

A levante del Llobregat, tenemos el nuevo puerto de Barcelona con la Zona Franca y después de Montjuic, con el "Port Vell", encontramos el hoy artificial **frente marítimo barcelonés**.

To it raise of the Llobregat, we have the new port of Barcelona with the Zone Franco and after Montjuic, with the "Port Vell", we find the today artificial from Barcelona maritime front.

La demolición de la murallas de la ciudad decimonónica de Barcelona, dio paso a las "rondas" –los "boulevards" barceloneses- y la demolición de la Ciudadela, al parque del mismo nombre, donde se realizó la Exposición Internacional del año 1888. Una gran pasarela por encima del ferrocarril, **unía el recinto de la exposición con el mar**.

The demolition of the walls of the city **decimonónica** of Barcelona, led to the "rounds" –the "boulevards" people from Barcelona- and the demolition of the Fortress, al park of the same name, where the International Exposition of the year was carried out 1888. A great runway above the railroad, united the precinct of the exposition with the sea.

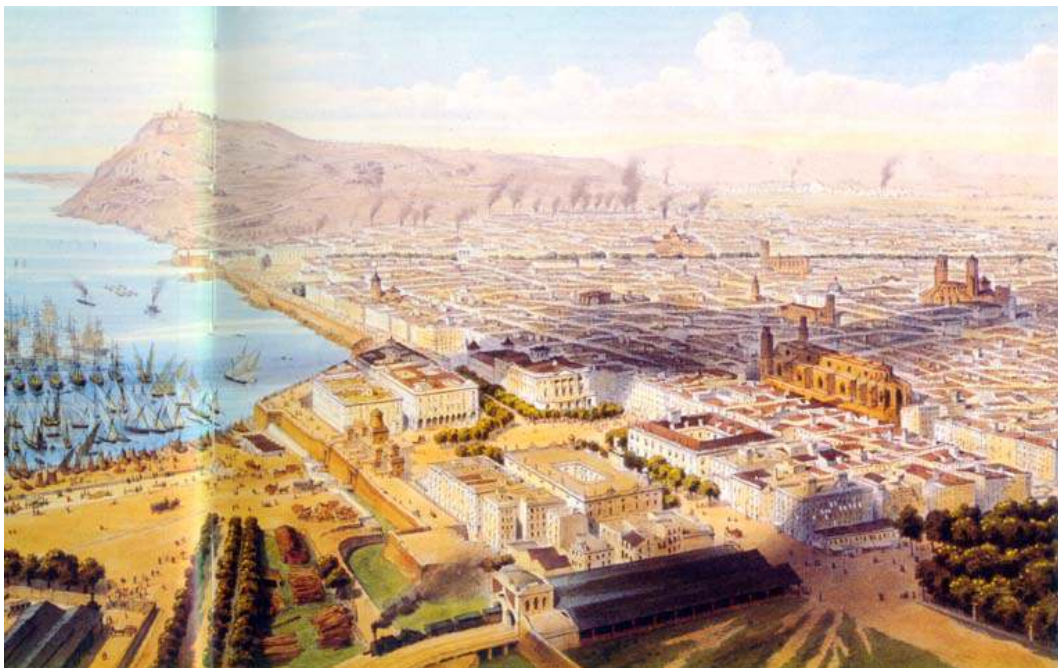


Fig. II / 3.3 / 05: Barcelona a principios del XIX

Fig. II / 3.3 / 05: Barcelona at the beginning of the 19th century

Esta importante actuación urbanística, potenció también, la creación del paseo de Isabel II que – en substitución de la Muralla del Mar- unía al ronda de poniente –la Avenida del Paralelo es un trozo- con el parque de la Ciudadela, **abriendo así toda la fachada marítima, al puerto.**

El único eje que unía el Ensanche con el puerto era la Rambla y por eso se abrió el nuevo eje urbano de la Vila Laietana, que partía "Ciutat Vella" cruzándola en sentido mar-montaña.

El viejo puerto de Barcelona se fue configurando hasta adquirir la imagen que llegó hasta la segunda mitad del siglo XX, pues los crecimientos portuarios consistían siempre en ampliaciones del viejo dique de levante, hasta que este rebasó el macizo de Montjuic y se acabó realizando, ya por poniente, el actual puerto de la Zona Franca, en el delta del Llobregat.

This important urban development action, promoted also, the creation of the walk of Isabel II that –in **substitución** of the Wall of the Sea- united al round of west –the Avenue of the Parallel is a piece- with the park of the Fortress, opening thus all the maritime facade, al port.

The only axis that united the Widen with the port was the Rambla and therefore the new urban axis of the despicable one was opened Laietana, that left "Ciutat Vella" crossing it in sense sea-mountain.

The old port of Barcelona went configuring until acquiring the image that arrived to the second half of the 20th century, therefore the harbor growths consisted always in enlargements of the old dike of raising, until this surpassed the solid one of Montjuic and was finished carrying out, already by west, the present port of the Zone Franco, in the delta of the Llobregat



Fig. II / 3.3 / 06: Puerto de Barcelona

Fig. II / 3.3 / 06: Port of Barcelona

Hoy, el gran puerto mediterráneo de Barcelona, tiene hoy su parte comercial a poniente de Montjuic, con todas las áreas logísticas junto a la Zona Franca.

Today, the great mediterranean port of Barcelona, has today its commercial part to west of Montjuic, with all the logistic areas next to the Zone Franco.

El "Port Vell", delante de la ciudad, que se ha convertido en un centro lúdico-comercial, contiene también actividades navales recreativas. En el centro, entre las partes viejas y las nuevas del puerto esta la estación marítima para el transporte de personas.

The "Port Vell", in front of the city, that has been converted and a central lúdico-commercial one, contains also recreational naval activities. In the center, among the old parts and the new of the port this the maritime station for the transportation of people.

Con la llamada "revolución industrial" del siglo XIX, al cambiar la escala de las industrias y sus necesidades de comunicación, las nuevas instalaciones industriales se fueron asentando en Poble Nou, ocupando toda la línea de costa, desde la Barceloneta hacia levante.

With the call "industrial revolution" of the 19th century, when change the scale of the industries and its needs of communication, the new industrial installations were itself writing down in Populating Nou, occupying all the line of coast, since the Barceloneta toward raising.

Así, nos encontramos, en los años sesenta y setenta, con la ciudad de Barcelona urbanísticamente de espaldas al mar y con todo su frente marítimo obsoleto y degradado. Es la época en que salen a la luz los primeros planes para la recuperación del frente costero barcelonés.

Thus, we find us, in the sixties and seventy, with the city of Barcelona urban development of backs al sea and with all its obsolete maritime front and degraded. It is the epoch in which we leave to the light the first plans for the recovery of the brake coastal from Barcelona.

Ciertamente, la únicas actuaciones urbanísticas que se habían hecho en la Barcelona de la primera mitad del siglo XX, habían sido sobre el puerto. Incluso la gran operación de la Exposición Internacional del año 1929 se había hecho sobre el eje monumental de acceso a la montaña de Montjuic –ahora parque- y del gran mirador sobre el puerto.

Certainly, the urban development only actions that had done themselves in the Barcelona of the first half of the 20th century, they had been on the port. Even the great operation of the International Exposition of the year 1929 had done on the monumental axis of access to the mountain of Montjuic – now park- and of the great window on the port.

No es pues, hasta los años 60, que en la fachada marítima urbana

barcelonesa, no portuaria, se hace la primera actuación urbanística

costera importante, con la construcción del primer tramo del **paseo marítimo**.

It is not therefore, to the years 60, that in the not harbor, from

La operación olímpica de 1992, se plantea como una operación, a gran escala, de recuperación de la fachada marítima para la ciudad, construyendo la Villa Olímpica en el degradado frente marítimo industrial de Pueblo Nuevo y la Anilla Olímpica en Montjuic, regenerando la parte que mas se había degradado del antiguo ámbito de la Exposición Universal del año 1929.

El éxito de las operaciones urbanísticas de la Olimpiada desencadenan, un proceso de abocamiento del ocio y la actividad terciaria hacia el mar, con la reconversión del puerto viejo en un nuevo gran centro comercial y lúdico.

En el levante costero de la ciudad de Barcelona , donde quedaba un importante tramo de fachada marítima vacía y degradada –la de la “Mar Bella” hasta el Besos- se decidió acabar la operación de recuperación del frente marítimo – iniciada con la operación olímpica de 1992- con las operaciones de "Diagonal-Mar" y del "Forum de las Culturas" 2004, en la parte de poniente del delta del Besos.

Barcelona urban maritime facade, the first important coastal urban development action is done, with the construction of the first section of the maritime walk.

The Olympic operation of 1992, is presented like an operation, to great scale, of recovery of the maritime facade for the city, building the Olympic Village in the degraded maritime front industrialist of New Town and Rings it Olympic in Montjuic, regenerating the part that but had been degraded of the old environment of the World's Fair of the year 1929.

The success of the urban development operations of the Olympic they unchain, a process of **abocamiento** of the leisure and the tertiary activity toward the sea, with the **reconversion** of the old port in a new great shopping center and **lúdico**.

In the it raise coastal of the city of Barcelona, where remained an important section of empty maritime facade and degraded –that of the “Beautiful Sea” to the Kisses- was decided to finish the operation of recovery of the maritime front – initiated with the Olympic operation of 1992- with the operations of "Diagonal-Sea" and of that of Forum of the Cultures" 2004, in the area of west of the delta of the Kisses.



Fig. II / 3.3 / 07: Áreas industriales degradadas

Fig. II / 3.3 / 07: Industrial areas degraded

La operación urbanística del "Forum 2004" es quizás la mas importante actuación de costa urbana realizada en el litoral metropolitano. Significa la penetración sobre el mar del extremo del gran eje urbano de la Avenida Diagonal por encima de instalaciones de servicios generales urbanos como la estación depuradora de aguas residuales. Para ello se ha construido una península artificial con un puerto en el lado poniente del propio delta del Besós.

A poniente del río Besós, el frente marítimo deltaico de Sant Adrià y su continuación en el de la ciudad de Badalona, fueron también fue importante frente industrial y de granes instalaciones de servicios urbanos, hasta mediados del siglo XX. Pese a que se mantienen muchas de estas grandes instalaciones -como la central térmica de electricidad del Besós- está también en proceso de recuperación, a base de actuaciones urbanísticas de escala, como las del frente marítimo de la ciudad de Badalona con su nuevo puerto.

The urban development operation of the "Forum 2004" is perhaps the but important action of urban coast carried out in the metropolitan seaboard. It signifies the penetration on the sea of the extreme of the great urban axis of the Avenue Diagonal above installations of urban general services as the purifying station of residual water. For it has been built an artificial peninsula with a port in the side west of the own delta of the Besós.

To west of the river Besós, the maritime front **deltaico** of Sant Adrià and its continuation in that of the city of Badalona, they were was also important industrial front and of great installations of urban services, to the middle of the 20th century. Despite that many of these large installations are maintained -as the power station of electricity of the Besós- is also in process of recovery, based on urban development actions of scale, like those of the maritime front of the city of Badalona with its new port.

A partir del "Turó de Montgat" encontramos la costa del Maresme donde, como hemos dicho antes, casi todas las actuales poblaciones costeras del Maresme, se habían consolidado, a partir del siglo XVI, con una actividad industrial naval y manufacturera derivada, que entraba en competencia con la de la propia ciudad de Barcelona.

Ya el Camino Real –o Camí Real- empezó a desdibujar aquella "Costa Brava" que tenían muchos tramos de la costa de levante –Turó de Montgat, contrafuertes de Arenys a Calella, etc.- al atravesar su trazado los acantilados transversalmente.

From the "Turó of Montgat" we find the coast of the Maresme where, like we have said before, almost all the present coastal populations of the Maresme, they had been consolidated, from the century XVI, with a naval industrial activity and manufacturer derived, that entered competence with that of the own city of Barcelona.

Already the Camino Real –or Camí Real- began to **desdibujar** that "Brave Coast" that had many sections of the coast to raise –Turó of Montgat, **contrafuertes** of Arenys to Calella, etc.- al to cross its layout the cliffs crosswise.



Fig. II / 3.3 / 08: Playa del Montgat

Fig. II / 3.3 / 08: Beach of Montgat

La línea del ferrocarril, de hecho, ya había sido construida en buena parte atravesando lo que hoy llamamos "línea marítimo-terrestre" sobre la arena de unas playas formadas a partir del siglo XVIII y que los temporales recuperaban para el mar de vez en cuando.

The line of the railroad, in fact, already had been built in good part crossing what today we call "line maritime-**terrestre**" on the sand of some beaches formed from the 18th century and that the temporary recovered for the sea occasionally.



Fig. II / 3.3 / 09: Efectos del temporal

Fig. II / 3.3 / 09: Effects of the temporary one

Esto se daba, sobretodo, con el efecto de la construcción de diques de los puertos y refugios marítimos, los cuales que cortan las corrientes de arena levante-poniente, cargando las playas de levante del dique, pero vaciando del todo las de poniente.

This it was given, above all, with the effect of the construction of dikes of the ports and maritime refuge, which that cut the raise-west sand currents, charging the beaches of raising of the dike, but emptying of the all those of west.

Con este avance hacia el mar de la línea del ferrocarril se tuvo que construir toda una plataforma artificial protegida por un dique de rompeolas lineal, a lo largo de toda la costa, con la consecuente pérdida de todas las grandes playas, especialmente des del puerto de Arenys -construido en los años 50- hacia poniente.

With this advance toward the sea of the line of the railroad all a had to be built artificial platform protected by a dike of breakwater *lineal*, along all the coast, with the consequent loss of all the large beaches, especially give of the port of Arenys -built in the years 50- toward west.

En otros puntos de este trabajo nos hemos referido al histórico sistema portuario del litoral barcelonés, con el rosario de puertos naturales, calas de refugio y playas, que fueron la base de toda la importante actividad naval catalana hasta los tiempos modernos.

In other points of this work we have referred al historic harbor system of the from Barcelona seaboard, with the rosary of natural ports, coves of refuge and beaches, that were the base of all the important Catalanian naval activity to the modern times.

Ciertamente, hoy, en la costa barcelonesa, como en las costas californianas, la actividad portuaria esta claramente segregada entre los puertos comerciales y los recreativos.

Certainly, today, in the from Barcelona coast, as in the Californian coasts, the harbor activity this clearly segregated between the commercial ports and the recreational.



Fig. II / 3.3 / 10: *Puerto de Arenys*

Fig. II / 3.3 / 10: *Port of Arenys*

Desde los años 60, han proliferado los puertos deportivos por toda la costa. Desde Arenys hasta Vilanova, prácticamente cada población tiene un puerto.

La desaparición de los antiguos arenales consolidados de la costa y de la mayor parte de sus grandes playas, también es en buena parte debida al fin de las grandes aportaciones de la arena que daban los torrentes y rieras, procedente de la erosión del suelo de las viñas de fuerte pendiente, después de su progresivo abandono.

Así, empieza la política de estabilizar el suelo y las arenas de lo que quedaba de costa –ahora delimitada por la línea del ferrocarril– a base de ostentosos espigones.

Since the years 60, the sports ports for all the have proliferated coast. From Arenys to Vilanova, practically each population has a port.

The disappearance of the old sands you consolidate you of the coast and of the majority of their large beaches, is also in good part owed al end of the large contributions of the sand that gave the torrents and to laugh, originating in the erosion of the floor of the vineyards of hardly pending, after their progressive abandonment.

Thus, it begins the politics to stabilize the floor and the sands of what remained of coast –now delimited by the line of the railroad– based on ostentatious spikes.



Fig. II / 3.3 / 11: Rompeolas de protección

Fig. II / 3.3 / 11: Breakwater of protection

Finalmente, en los años noventa, los espigones son desmontados en su parte visible y las playas son regeneradas a base de bombeo, hacia la línea de la costa, des de las barras de arena formadas mar adentro.

Finally, in the nineties, the spikes are dismantled in their visible part and the beaches are regenerated based on pump, toward the line of the coast, give of the bars of sand formed out at sea.



Fig. II / 3.3 / 12: Regeneración de playa de los 90

Fig. II / 3.3 / 12: Regeneration of beach of the 90

El ferrocarril y la carretera general, siguen en la posición litoral original, de forma que, haciendo un símil urbanístico con las antiguas calles que solo tienen casas a un lado, podríamos decir que son vías de comunicación de “mitja galta”.

The railroad and the main road, they continue in the original coastal position, so that, doing a similar urban development one with the old streets that alone have houses to a side, we would be able to say that are ways of communication of “mitja galta”.

El hecho es que cualquier eje de comunicaciones, por mucho que se proyecte como vial de "mitja galta", acaba desdoblado el área urbana a la que sirve, si hay tensiones urbanísticas, como es en el caso del litoral. Ciertamente, por muchas barreras lineales que la vía en cuestión tenga, un enlace de carreteras o una estación de tren, sirve tanto a un lado como al otro de la vía. Un ejemplo reciente lo tenemos en Mataró, con el enlace de la autopista con el eje de avenida Europa, que ha acabado haciendo desdoblar este eje, por encima de la autopista, con el Hospital, Mataró Park, etc. Y, sobre todo en la costa de la ciudad de Barcelona que, al ser servida por el Cinturón Litoral, se está urbanizando el puerto y la ribera, con mas carga urbana, si cabe, que en la parte interior.

La simple observación del litoral metropolitano, nos manifiesta la incompatibilidad que hay entre la conservación del litoral histórico y natural, con el refuerzo, o simple actualización de su infraestructura de comunicaciones metropolitanas como tal.

Efectivamente, el refuerzo de estas infraestructuras, básicas para el desarrollo metropolitano, junto al mar, genera inevitablemente una potente costa artificial urbana a su lado. Esto se ha podido comprobar en el caso de la ciudad de Barcelona, sin querer entrar aquí en valoraciones para este caso, ya que se trataba de un litoral completamente degradado.

The fact is that any axis of communications, however much be projected like road of "mitja galta", finishes splitting the urban area to which serves, if there are urban development tensions, as is in the case of the seaboard. Certainly, for many lineal barriers that the way in question have, a link of highways or a station of train, serves so much to a side as al another of the way. A recent example we have it in Mataró, with the link of freeway with the axis of avenue Europe, that has finished causing splitting this axis, above the freeway, with the Hospital, Mataró Park, etc. And, above all in the coast of the city of Barcelona that, al to be served by the Coastal Belt, the port is being urbanized and the bank, with but urban load, if fits, that in the interior part.

The simple observation of the metropolitan seaboard, the incompatibility declares us that there is between the conservation of the natural and historic seaboard, with the reinforcement, or simple updating of its infrastructure of metropolitan communications as such.

Really, the reinforcement of these infrastructures, basic for the together, metropolitan development al sea, generates inevitably a powerful urban artificial coast to its side. This it has been able to be verified in the case of the city of Barcelona, without wanted to enter here in appraisals for this case, since was a matter of a seaboard completely degraded.



Fig. II / 3.3 / 13: Actuación de infraestructuras de la costa en los años 60
Fig. II / 3.3 / 13: Action of infrastructures of the coast in the years 60

**TERCER PARTE:
LOS MODELOS COSTEROS METROPOLITANOS Y SU GESTIÓN**

**THIRD PART:
THE METROPOLITAN COASTAL MODELS AND ITS MANAGEMENT**

TERCER PARTE:
LOS MODELOS COSTEROS METROPOLITANOS Y SU GESTIÓN
THIRD PART:
THE METROPOLITAN COASTAL MODELS AND ITS MANAGEMENT

1. COMPARACIÓN DE LOS MODELOS METROPOLITANOS ESTUDIADOS

1. COMPARISON OF THE METROPOLITAN MODELS STUDIED

Después de haber pasado revista a los entornos metropolitanos de Los Angeles y San Francisco, primero y de Barcelona, después, hagamos ahora una comparación de los trazos mas importantes que defines estas metrópolis para ver a que modelos territoriales y urbanos obedecen y como han evolucionado estos modelos a lo largo del tiempo.

Así, cuanto al medio natural hemos visto que, salvando las grandes diferencias que hay entre una costa oceánica como es la del Pacífico, y una de mediterránea, si que es comparativo el clima y el paisaje californiano respecto al continente americano, con el catalán respecto al continente europeo. La elección de dos ámbitos californianos, en vez de uno, para el comparativo con Barcelona, se justifica precisamente por las diferencias de los entornos naturales en que se asientan San Francisco y Los Angeles.

After they to have passed magazine to the metropolitan environments of Los Angeles and San Francisco, first and of Barcelona, later, we do now a comparison of the lines but important that you define these metropolises to see that model territorial and urban they obey and as they have evolved these models through the years.

Thus, as much as al medium natural we have seen that, saving the large differences that there is among an oceanic coast as is that of the Pacific, and one of mediterranean, if that is comparative the climate and the landscape Californian respect al American continent, with the Catalanian respect al European continent. The election of two Californian environments, instead of one, for the comparative one with Barcelona, is justified exactly by the differences of the natural environments in which they write down San Francisco and Los Angeles.

El primero, pertenece a la California del norte, de abundante agua y vegetación y el ámbito metropolitano se conforma alrededor de la grandiosa bahía. El segundo pertenece a la seca y desértica California del sur y se conforma desde una cordillera interior, hacia la costa. Ambos comparten las cualidades naturales de las marismas y costas de poco calado para la formación de los puertos que constituirán su base de desarrollo urbano.

Con las lógicas diferencias geológicas y geográficas, también la costa barcelonesa tiene una buena aptitud natural portuaria, si bien a otra escala. La costa californiana es por lo general amplia y extensa. La costa barcelonesa, en cambio, es por lo general estrecha y fraccionada.

Cuanto a la evolución histórica, no hay comparación posible hasta bien entrado el siglo XIX pues, el XVIII es todavía el de la colonización de los territorios californianos.

Así, frente a los grandes cambios de la era industrial, encontramos todo el territorio del ámbito barcelonés con un sistema territorial y urbano todavía medieval, configurado con una fuerte carga patrimonial histórica. California, en cambio, se presenta a los nuevos tiempos como un inmenso territorio virgen.

The first one, belongs to the California north, of abundant water and vegetation and the metropolitan environment conforms around the magnificent bay. The second belongs to the drought and desert California southern and conforms since an interior mountain range, toward the coast. Both they share the natural qualities of the marshes and coasts of little penetrated for the formation of the ports that will constitute their base of urban development.

With the logic you differentiate geological and geographical, also the from Barcelona coast has a good harbor natural aptitude, though to another scale. The Californian coast is generally extensive and extensive. The from Barcelona coast, on the other hand, is generally I tighten and fractioned.

As much as to the historic evolution, there is not possible comparison to well entered the 19th century therefore, the XVIII is still that of the colonization of the Californian territories.

Thus, set against the large changes of it was an industrialist, we find all the territory of the from Barcelona environment with a still medieval urban and territorial system, configured with a strong historic hereditary load. California, on the other hand, he is presented to the new times as an immense virgin territory.

Esto permitió a nuestras dos ciudades californianas que el planeamiento racionalista del siglo XIX implantara en estos territorios una trama viaria ortogonal, sin fin en ambas direcciones, sobre la cual la ciudad pudiera crecer "tanto como quisiera" y "por donde quisiera", prescindiendo, eso sí, de la orografía del medio natural donde se asentaba. Sobre esta trama, pues, se formaron los "Downtown", los posteriores "Civic Center", los distintos barrios residenciales y todos los demás ingredientes urbanos, siguiendo el modelo prototípico de la ciudad americana.

También Barcelona, rompiendo las murallas de la ciudad medieval, que mantuvo como centro, emprendió su plan de ensanche con el Plan Cerdá, con la igualdad de rango que tienen las dos direcciones de la trama y sus característicos chaflanes, que han hecho de este "Ensanche" un auténtico referente del urbanismo decimonónico.

Pero, a diferencia del modelo americano, este plan de ensanche quedó limitado al llano de entre ríos de Barcelona y en su materialización, ni siquiera a eso, pues chocó con la hostilidad de las fuertes autonomías urbanísticas municipales, quedando reducido al fragmento del actual mosaico urbano metropolitano de los municipios entonces anexionados a la ciudad de Barcelona y aún solo en las áreas que no estaban consolidadas.

This permitted to ours two Californian cities that the planning rationalist of the 19th century established in these territories an orthogonal road plot, without end in both directions, on which the city could grow "so much as wanted" and "by where wanted", omitting, that if, of the **orografía** of the natural middle where wrote down. On this plot, therefore, they were formed the "Downtown", the subsequent "Civic Center", the different residential areas and all the other urban ingredients, continuing the model one **prototípico** of the American city.

Also Barcelona, breaking the walls of the medieval city, that maintained as center, undertook its plan of widening with the Plan Cerdá, with the equality of rank that have the two directions of the plot and its characteristic bevels, that have done of this "Widen" an authentic referring one of the town planning **decimonónico**.

But, as opposed to the American model, this plan to widen remained limited al flat from among rivers of Barcelona and in their **materialización**, not even around therefore collided with the hostility of the strong municipal urban development autonomies, remaining reduced al fragment of the present mosaic urban subway of the municipalities then **anexionados** to the city of Barcelona and still alone in the areas that were not consolidated.

Mientras en las metrópolis californianas, durante el siglo XX, su extensa trama viaria sigue constituyendo el soporte de la estructura metropolitana que se va desarrollando, en el ámbito barcelonés hace esta función la histórica trama de caminos y carreteras que se van adaptando a los nuevos medios de transporte.

Ciertamente, la implantación de la red de ferrocarriles, sigue una lógica parecida en todos los territorios aquí comparados, a causa de sus condicionantes cuanto a las pendientes y radios de curvatura de su trazado.

Pero, la masificación del automóvil privado, dio paso a la implantación de las autopistas como nuevos ejes estructuradores territoriales. Poco cambiaron su estructura nuestras metrópolis californianas pues la nueva traza viaria prácticamente se superpuso a la anterior trama urbana que ya cubría todo el territorio metropolitano.

En el ámbito barcelonés, sin embargo, al no existir una trama urbana metropolitana moderna, fue la red de autopistas la que inició la estructuración del área metropolitana, quedando esta configurada por dos corredores naturales. prelitoral y litoral, empezando el primero -el interior- a desarrollarse ya que es en el que mejor se insiere la red de comunicaciones catalana y europea y, además, a compensar el sobrepeso de centralidad que tiene la franja litoral con la ciudad de Barcelona.

While in the Californian metropolises, during the 20th century, its extensive road plot continues constituting the backup of the metropolitan structure that goes developing, in the from Barcelona environment does this function the historic plot of roads and highways that go adapting to the new media of transportation.

Certainly, the establishment of the network of railroads, continues a logic seemed in all the territories here compared, on account of its determining factors as much as to the pending and radios of curvature of its layout.

But, the overcrowding of the private car, led to the establishment of the freeways as new axes **estructuradores** territorial. Little they changed its structure our Californian metropolises therefore the new road plan practically was superimposed to the previous urban plot that already covered all the metropolitan territory.

In the from Barcelona environment, nevertheless, al not to exist a plot urban modern subway, was the network of freeways the one that initiated the **estructuración** of the metropolitan area, remaining this configured by two natural runners. **prelitoral** and coastal, beginning the first one -the interior- to be developed since is in which better itself **insiere** the network of European and Catalanian communications and, besides, to compensate the excess of centrality that has Coastal stripe with the city of Barcelona.

Ciertamente, este eje interior, no tiene aeropuertos, ni siquiera secundarios como tienen las metrópolis californianas –menos los deportivos, como el de Sabadell, claro- pero está lo bastante bien comunicada con el de Barcelona, a través del eje del Llobregat, como para tomar la importancia que requiere en el futuro metropolitano.

Así, con una simple visión comparativa entre los ámbitos metropolitanos californianos y barcelonés, podemos confirmar que, el de Barcelona, realmente es -o será- la que va desde el Vendrell hasta la Tordera, tal y como ya se había previsto en los, como veremos, poco atendidos planes territoriales iniciados desde los años 50.

Este ámbito metropolitano real de **Barcelona** contiene, pues, toda la Sierra Litoral en su centro que constituye **un modelo con un verde metropolitano amplio y variado en su eje central**. La costa, en cambio resulta en el ámbito barcelonés, como en Los Angeles, un bien escaso y limitado, diferenciándose del modelo metropolitano de **San Francisco** donde, por su constitución geográfica, **la costa es el elemento dominante**.

Certainly, this interior axis, does not have airports, not even secondary as they have the Californian metropolises –except the sports, like that of Sabadell, clear- but is well communicated the enough thing with that of Barcelona, through the axis of the Llobregat, as to take the importance that requires in the metropolitan future.

Thus, with a simple comparative vision among the Californian metropolitan environments and from Barcelona, we can confirm that, that of Barcelona, really is -or will be- the one that goes since the Vendrell to the Tordera, just as already it had been predicted in the, like we will see, little attended territorial plans initiated since the years 50.

This real metropolitan environment of **Barcelona** contains, therefore, all the Coastal Saw in its center that constitutes **a model with a green various and extensive subway in its central axis**. The coast, on the other hand results in the from Barcelona environment, as in Los Angeles, a well scarce one and limited, being differentiated of the metropolitan model of **San Francisco** where, by its geographical constitution, **the coast is the dominant element**.

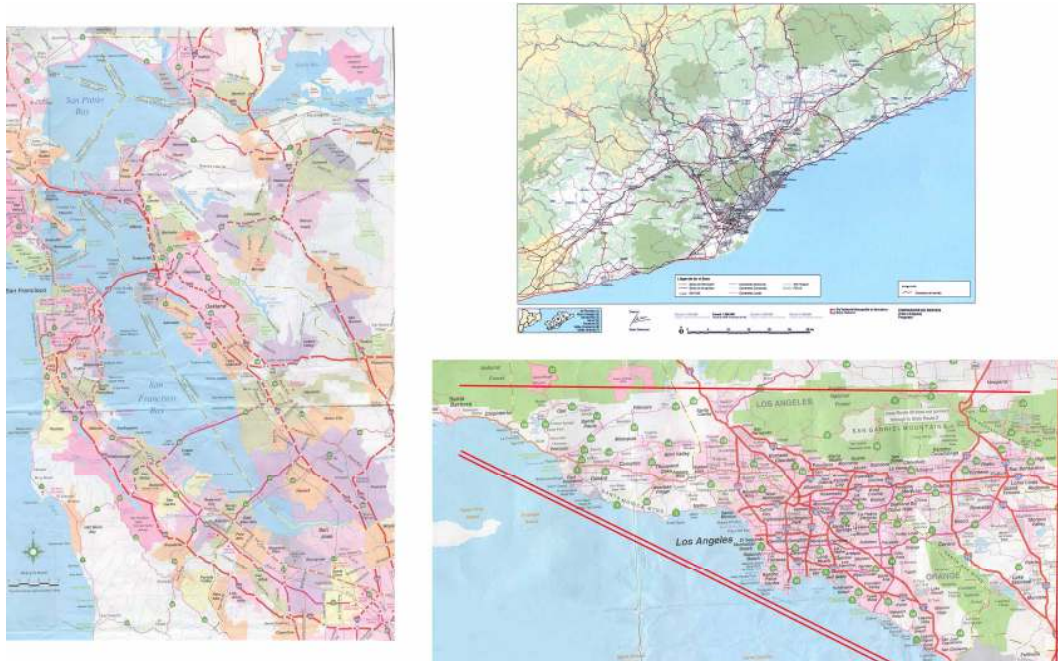


Fig. II / 1.1 / 01: Los tres ámbitos metropolitanos

Fig. II / 1.1 / 01: The three metropolitan environments

Hemos visto como las poblaciones del entorno barcelonés se formaban a base de agrupaciones alineadas de "cases de cos" que contenían la unidad familiar y, a la vez, productiva. Pronto las concentraciones urbanas de intramuros de la ciudades, generaron la casa de pisos pero, también alineadas entre paredes medianeras. Solo las "masías" eran casas aisladas.

La tipología residencial americana por excelencia, en cambio es la casa aislada configurando lo que en Barcelona se llamó "ciudad- jardín" cuando esta se hizo aquí urbana a finales del siglo XIX y, sobretudo al principio de la segunda mitad del siglo XX.

We have seen as the populations of the from Barcelona environment were formed based on groups aligned of "house of body" that contained the household and, at the same time, productive. Soon the urban concentrations of **intramuros** of the cities, they generated the house of flats but, also aligned among intervening walls. Alone the "farms" were remote houses.

The American residential typology by excellence, on the other hand is the remote house configuring praises that in Barcelona was called "city-garden" when this was done here urban to ends of the 19th century and, above all al principle of the second half of the 20th century.

Esta diferencia tipológica entre la ordenación urbana resultante de las edificaciones aisladas o agrupadas, de la ciudad americana respecto a la mediterránea, no solo se da en el uso residencial, sino también en los demás sean de usos industriales, o de usos terciarios.

Esto genera, quizás, la principal diferencia que a simple vista detectamos entre el ámbito barcelonés y los ámbitos metropolitanos californianos, puesto que el modelo mediterráneo de edificaciones y usos agrupados, constituye lo que hemos venido a llamar "**ciudad compacta**" mientras que el modelo americano de edificación aislada, genera, por contra, la hoy llamada "**ciudad difusa**".

This difference tipológica among the resultant urban ordering of the remote buildings or grouped, of the American city with respect to the mediterranean, not alone is given in the residential use, but also in the others they be of industrial uses, or of tertiary uses.

This generates, perhaps, the main difference that to simple view we detect between the from Barcelona environment and the Californian metropolitan environments, since the mediterranean model of buildings and uses grouped, constitutes what we have come to call "**compact city**" while the American model of remote building, generates, in contrast, the today called one "**diffuse city**".

2. - INSTRUMENTOS Y AGENTES EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO.

2. - INSTRUMENTS AND AGENTS IN THE MANAGEMENT OF THE TERRITORY.

Después de haber pasado revista a los hechos territoriales y urbanos de los ámbitos metropolitanos costeros de California y de Barcelona, hemos visto como su evolución a lo largo del tiempo constituía lo que hemos venido a llamar, en lenguaje organicista, su "metabolismo territorial y urbano" y que este metabolismo no era más que el resultado de las sucesivas actuaciones urbanísticas realizadas en los territorios estudiados.

Pero cualquier actuación urbanística, precisa de unos instrumentos que permita a los diferentes agentes de la gestión del suelo, el que puedan realizarla.

Son muchos los ingredientes de la gestión territorial y urbana que podríamos definir como "instrumentos" de la misma, pero, a nuestros efectos, consideraremos solo tres tipos de instrumentos:

- los instrumentos **jurídico-administrativos**,
- los instrumentos **técnico-científicos** y
- los instrumentos **económico-financieros**

Todos estos instrumentos se entrelazan entre sí dando origen, los dos primeros tipos, a las Leyes Planes y Proyectos que constituyen el entramado legislativo urbanístico de cada país, y el tercer tipo a los principales capítulos de la inversión pública y al sector inmobiliario.

After they to have passed magazine to the urban and territorial facts of the coastal metropolitan environments of California and of Barcelona, we have seen as its evolution through the years constituted what we have come to call, in language **organicista**, its "urban and territorial metabolism" and that this metabolism was not more than the result of the successive urban development actions carried out in the territories studied.

But any urban development action, I need of some instruments that permit the different agents of the management of the floor, the one that can carry out.

They are many ingredients of the urban and territorial management that would be able to define as "instruments" of the same one, but, to our effects, we will consider alone three types of instruments:

- the **legal-administrative** instruments,
- the **technical-scientific** instruments and
- the **economic-financial** instruments

All these instruments are intertwined among itself giving origin, the two first types, to the Laws Plans and Projects that constitute the **entramado** legislative urban development of each country, and the third type to the main chapters of the public investment and al real estate sector.

2. - LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN TERRITORIAL Y URBANA

2. - THE INSTRUMENTS OF URBAN AND TERRITORIAL MANAGEMENT

EL ENTRAMADO LEGISLATIVO CATALÁN LEYES PLANES Y PROYECTOS.

THE ENTRAMADO LEGISLATIVE CATALONIAN LAWS PLANS AND PROJECTS.

Los instrumentos con los cuales se realizan las actuaciones en el territorio catalán, donde se encuentra el ámbito metropolitano de Barcelona que hemos estudiado, vienen dados, dentro de su entramado legislativo, territorial y sectorial, por las leyes con los reglamentos que las desarrollan, los Planes, y los Proyectos.

The instruments with which the actions in the Catalan territory are carried out, where the metropolitan environment of Barcelona is found that have studied, they come given, inside their **entramado** legislative, territorial and **sectorial**, by the laws with the regulations that develop them, the Plans, and the Projects.

La LEGISLACIÓN URBANÍSTICA constituye, en principio, la base del referido entramado y, hasta el actual desarrollo del estado español de las autonomías, las **leyes y reglamentos del Suelo y Ordenación Urbana** han sido las dadas por el estado desde 1956. Actualmente Cataluña posee sus propias leyes y reglamentos en materia de régimen del suelo y ordenación urbana, las cuales constituyen la puesta al día y la adecuación de los principios de las viejas leyes estatales, a los actuales problemas del territorio catalán, nada distintos a los de cualquier estado o región con fuertes presiones demográficas y de crecimiento económico.

The URBAN DEVELOPMENT LEGISLATION constitutes, in principle, the base of the referred **entramado** and, to the present development of the Spanish state of the autonomies, the **laws and regulations of the Floor and Urban Ordering** they have been them given by the state since 1956. At present Catalonia possesses its own laws and regulations in matter of state of the floor and urban ordering, which constitute it put al day and the adaptation of the principles of the old state laws, to the present problems of the Catalan territory, different nothing to the of any state or region with hardly demographic pressures and of economic growth.

Pero sería un error creer que las leyes de ordenación son las únicas que determinan el hecho territorial y urbano de cada momento histórico.

But it would be an error to believe that the laws of ordering are the unique that determine the urban and territorial fact of each historic moment.

Existen las **Leyes y reglamentos de aspectos sectoriales** de los elementos que componen el hecho territorial y urbano, como son las infraestructuras, que por su peso en los capítulos presupuestarios de las inversiones públicas, tanto estatales como autonómicas, inciden directamente en la estructuración y el resultado real de cualquier hecho territorial y urbano.

Es el caso de las leyes y reglamentos de **Carreteras**, tanto estatales como autonómicas, las de **Transportes**, las de **Puertos y Costas**, y tantas otras.

El primer instrumento para la ordenación territorial y urbana que se deriva del entramado legislativo son los PLANES. pero a nuestros efectos es muy importante que distingamos entre los planes que tienen por objeto la ordenación integral de un territorio con todos sus componentes de los que solo contempla aspectos específicos del mismo. A los primeros los llamaremos **planes territoriales** y a los segundos **planes sectoriales**.

Así, la legislación urbanística, ha generado tres niveles de planes **territoriales** que afectan al ámbito metropolitano estudiado.

En el primer nivel tenemos los llamados **planes directores territoriales de ordenación** cuyo antecedente en la época moderna lo encontraríamos en el Plan Provincial de Barcelona de 1963 y en el Plan Director Metropolitano de Barcelona de 1968.

The Laws they exist and regulations of **sectorial** aspects of the elements that compose the urban and territorial fact, as are the infrastructures, that by their weight in the budgetary chapters of the public, so much state as autonomous investments, they impact directly in the **estructuración** and the real result of any urban and territorial fact.

Is the case of the laws and regulations of Highways, so much state as autonomous, those of Transportations, those of Ports and Coasts, and so many other

The first instrument for the urban and territorial ordering that drifts of the **entramado** legislative are the PLANS. but to our effects is very important that **distingamos** among the plans that consider object the integral ordering of a territory with all its components of the ones that alone contemplates specific aspects of the same one. To the first we will call them territorial plans and to the second **sectorial** plans.

Thus, the urban development legislation, has generated three levels of territorial plans that affect al metropolitan environment studied.

In the first level we have the **territorial directors** plans calls of **ordering** whose antecedent in the modern epoch we would find it in the Provincial Plan of Barcelona of 1963 and in the Plan Metropolitan Director of Barcelona of 1968.

Actualmente Cataluña dispone de un Plan Territorial General de todo el territorio autonómico, del cual se deben derivar los Planes Parciales Territoriales de los ámbitos regionales por él delimitados que, en el caso del ámbito metropolitano de Barcelona corresponde aproximadamente a la que define como Región I. Después de muchos años de estudios, trabajos y propuestas, en el momento de escribir estas líneas, El Plan Territorial de la región metropolitana de Barcelona, no ha visto todavía la luz pública.

En el segundo nivel de nuestro actual entramado legislativo, tenemos los **Planes de Ordenación Urbanística Municipal**, de los cuales nuestro principal antecedente es el "Plan Cerdá" o de Ensanche de Barcelona, de 1857. De hecho, a causa de la ausencia, o carácter meramente indicativo de los Planes Territoriales, Los planes municipales, o planes generales de ordenación, son los únicos que realmente han determinado y determinan los regímenes jurídicos urbanísticos del suelo, pese al poco peso que realmente han tenido frente a las implantaciones de las grandes infraestructuras territoriales, hasta hoy casi siempre determinadas por los **planes y proyectos sectoriales**, que enunciaremos a continuación.

El actual **Plan General Metropolitano de Barcelona**, de 1976, aunque lleve el nombre de metropolitano por comprender todos los municipios de la extinguida Corporación Metropolitana de Barcelona es, de hecho un plan de ordenación municipal con los mismos efectos que cualquier otro, pero de varios municipios a la vez.

At present Catalonia has a Plan Territorial General of all the autonomous territory, of which the Territorial Partial Plans of the regional environments by him should be derived delimited that, in the case of the metropolitan environment of Barcelona corresponds approximately to which defines as Region I. After many years of studies, works and proposed, at the moment to write these lines, The Territorial Plan of the metropolitan region of Barcelona, has not seen still the public light.

In the second level of our present one **entramado** legislative, we have the Plans of Municipal urban development Ordering, of which our main antecedent is the "Plan Cerdá" or to Widen of Barcelona, of 1857. In fact, on account of the absence, or character mere indicative of the Territorial Plans, The municipal plans, or general plans of ordering, are the unique that really have determined and they determine the urban development legal states of the floor, despite al little weight that really have had set against the establishments of the large territorial infrastructures, until today almost always specific by the plans and **sectorial** projects, that will enunciate subsequently.

The present Plan General Subway of Barcelona, of 1976, although carry the name of subway by understanding all the municipalities of it extinguished Metropolitan Corporation of Barcelona is, in fact a plan of municipal ordering with the same effects that any another, but of various municipalities at the same time.

Los Planes de Ordenación Municipal Urbanística, se desarrollan mediante el **planeamiento urbanístico derivado**, Es el caso de los Planes Parciales, para el Suelo Urbanizable, de los Planes de Mejora Urbana, para el suelo jurídicamente Urbano y de los planes Especiales, para aspectos específicos de la ordenación del territorio.

Pero, tal como ya se ha apuntado, tienen especial interés en el hecho territorial y urbano, los que hemos llamado planes **sectoriales**. Es el caso de los planes generales de **Carreteras** y autopistas, estatales y autonómicos, de los planes de **ferrocarriles**, de los planes de **puertos** o de **costas** y tantos otros. A todos ellos se superponen los que podemos llamar planes **de protección**, como es el caso de los planes de protección del patrimonio arquitectónico o de los planes de protección de las áreas de interés natural.

En la planificación de ordenación parcial y sectorial del ámbito metropolitano costero que estamos estudiando, han tenido gran importancia en resultado urbanístico actual, planes costeros barceloneses como el de **la Villa Olímpica** y los de **"Diagonal Mar"** y **"Forum 2004"**, con claros antecedentes, a efectos inmobiliarios en el llamado "Plan Ribera" de Barcelona de los años 60. por supuesto que también han incidido en el referido resultado urbanístico, los Planes de Puertos y Costas de otros ámbitos municipales de la costa metropolitana.

The Plans of urban development Municipal Ordering, they develop by means of the urban development planning derived from Is the case of the Partial Plans, for the Floor Urbanizable, of the Plans of Urban Improvement, for the legally Urban floor and of the Special plans, for specific aspects of the ordering of the territory.

But, just as already it has been aimed, they have special interest in the urban and territorial fact, the ones that have called **sectorial** plans. Is the case of the general plans of Highways and freeways, state and autonomous, of the plans of railroads, of the plans of ports or of coasts and so many other. To all they are superimposed the ones that can call plans of protection, as is the case of the plans of protection of the architectural patrimony or of the plans of protection of the areas of natural interest.

In the planning of **sectorial** and partial ordering of the coastal metropolitan environment that we are studying, they have had great importance in present urban development result, coastal plans people from Barcelona as that of the Olympic Village and the of "Diagonal Sea" and "Forum 2004", with clearly preceding, to real estate effects in the call "Plan Bank" of Barcelona of the years 60. of course that also they have impacted in the referred turned out urban development, the Plans Ports and Coasts of other municipal environments of the metropolitan coast.

Recientemente, ante la ausencia de un plan territorial con competencias efectivas sobre los planes de ordenación urbanística municipal en cuanto a la calificación de nuevos suelos urbanizables, ha sido aprobado el actual Plan Director Territorial de la costa de Cataluña. De hecho, pese a su nombre, no es un plan territorial propiamente dicho, pues omite aspectos tan importantes para el frente marítimo, como es el de la ubicación de las infraestructuras y se limita a impedir que lo que queda de espacios todavía no urbanizados en una franja de 500 metros de la costa, se mantengan sin urbanizar. Sin embargo este plan, al no abordar la naturaleza ni la gestión de estos suelos no urbanizables introduce, como veremos, nuevas disfuncionalidades entre las actuaciones a realizar en su ámbito, los agentes que las deben realizar y los instrumentos urbanísticos a emplear.

Las actuaciones a realizar en el territorio, contenidas en los planes, sean territoriales o integrales, sean sectoriales se materializan mediante los PROYECTOS.

A nuestros efectos existen dos tipos de proyectos para la ejecución de los planes, Los de naturaleza técnico-económica y los de naturaleza jurídico-hipotecaria.

Recently, before the absence of a territorial plan with effective competences on the plans of municipal urban development ordering as for the qualification of new floors urbanizables, has been approved the present Plan Territorial Director of the coast of Catalonia. In fact, despite their name, is not an exactly said territorial plan, therefore omits so important aspects for the maritime front, as is that of the location of the infrastructures and is limited to impede that what remains of spaces done not yet urbanize in a stripe of 500 meters of the coast, they be maintained without urbanizing. Nevertheless this plan, al not to undertake the nature neither the management of these floors not urbanizables introduces, like we will see, new **disfuncionalidades** among the actions to carry out in their environment, the agents that should carry out them and the urban development instruments to employ.

The actions to carry out in the territory, contents in lily plans, they be territorial or integral, they be **sectorial** materialize by means of the PROJECTS.

To our effects two types of projects for the execution of the plans exist, those of nature technical-economic and those of nature legal-mortgage.

Dentro del primer grupo tendríamos los proyectos de **urbanización**, para la ejecución de infraestructuras específicas, o los proyectos de **edificación**, para la ejecución material de las actuaciones inmobiliarias o de equipamientos públicos. En el segundo grupo tendríamos los **Proyectos de Reparcelación** y de **Expropiación** para la regulación hipotecaria de los suelos público y privado resultantes de la ejecución del planeamiento.

Inside the first group we would have the projects of urbanization, for the execution of specific infrastructures, or the projects of building, for the material execution of the actions real estate agencies or of public equipment. In the second group we would have the Projects of **Reparcelación** and of Expropriation for the mortgage regulation of the resultant private and public floors of the execution of the planning.

PROYECTOS VERSUS PLANES EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO. PROJECTS VERSUS PLANS IN THE MANAGEMENT OF THE TERRITORY.

Ciertamente, hay un largo historial de planes TERRITORIALES mas o menos metropolitanos de Barcelona, empezando por el de 1957. Pero, como se ha dicho, estos solo han tenido un carácter referencial ya que los planes y proyectos con que realmente se ha ido configurando el área metropolitana de Barcelona han sido planes y proyectos SECTORIALES. Planes y proyectos de carreteras, de ferrocarriles y un largo etcétera, todos ellos con total autonomía competencial por parte de sus agentes promotores, casi siempre de la administración central y sin un planeamiento territorial integral de base, que realmente los vinculase. Solo algunas grandes actuaciones de la ciudad de Barcelona y su entorno, como las operaciones olímpicas y las del Forum 2004 escaparon a esta regla.

En teoría, y según la propia legislación urbanística, los "Proyectos" son para desarrollar los "Planes". Pero la realidad no siempre es así.

Ciertamente la administración territorial –Ayuntamientos y Comisiones de Urbanismo- tienen como instrumentos para la ordenación su territorio, los "Planes". Pero el instrumento por excelencia de las administraciones sectoriales Carreteras, Transportes, Puertos y Costas, etc.- es el "Proyecto". Y es en el "Proyecto" donde se ve el precio de las actuaciones previstas a los "Planes" y el de sus alternativas, no previstas en los "Planes".

Certainly, there is a long record of TERRITORIAL plans but or less metropolitan of Barcelona, beginning for that of 1957. But, as it has said themselves, these alone they have had a character **referencial** since the plans and projects with which really has gone configuring the metropolitan area of Barcelona they have been plans and SECTORIAL projects. Plans and projects of highways, of railroads and a long one etc, all they with total autonomy **competencial** on the part of its development agents, almost always of the central government and without an integral territorial planning of base, that really linked them. Alone some large actions of the city of Barcelona and their environment, as the Olympic operations and those of the Forum 2004 escaped to this rule.

In theory, and according to the own urban development legislation, the "Projects" are to develop the "Plans". But the reality always is not thus.

Certainly the local government –City Hall and Commissions of Town planning- they have as instruments for the ordering their territory, the "Plans". But the instrument by excellence of the administrations **sectorial** Highways, Transportations, Ports and Coasts, etc.- is the "Project". And it is in the "Project" where is seen the price of the actions predicted to the "Plans" and that of its alternatives, done not predict in the "Plans".

Ocurre muy a menudo en nuestros ámbitos metropolitanos que la administración responsable de la ordenación del territorio, con su Plan como único instrumento, es un simple Ayuntamiento de pueblo, por supuesto de mucho menor rango que la administración central responsable de alguna actuación sectorial –generalmente de infraestructura metropolitana- la cual, con un “Proyecto” como instrumento, puede condicionar completamente la ordenación planeada. En estos casos, acaba imponiéndose el criterio de la administración sectorial de rango superior, casi siempre por razones económicas no siempre concordantes con la lógica de la ordenación de aquel territorio.

Queda clara la disfuncionalidad que hay entre el rango de los agentes que intervienen en la actuación en cuestión –administración local versus administración central- y el rango de los instrumentos a emplear para la actuación- Plan versus Proyecto. Solo la casualidad puede hacer que resultado sea el bueno.

Esta disfunción, hace que casi siempre tengamos que cuestionar la eficacia del ordenamiento y de las calificaciones urbanísticas, por el simple hecho que estas estén recogidas en los Planes Generales Municipales, si estos no pueden vincular realmente la posición de las infraestructuras. (III/ 2.2/ 1)

It occurs very often in our metropolitan environments that the responsible administration for the ordering of the territory, with its Plan as only instrument, is a simple City Hall of town, of course of a lot smaller rank than the responsible central government for some **sectorial** action –generally of metropolitan infrastructure- which, with a “Project” like instrument, can condition completely the ordering planned. In these cases, finishes being imposed the criterion of the **sectorial** administration of upper rank, almost always by not always concordant economic reasons with the logic of the ordering of that territory.

It remains clear the **disfuncionalidad** that there are among the rank of the agents that intervene in the action in question –local administration versus central government- and the rank of the instruments to employ for the action- Plan versus Project. Alone the coincidence can do that turned out to be the good one.

This dysfunction, does that almost always we have that to question the efficacy of the code and of the urban development qualifications, by the simple fact that these they be collected in the Municipal General Plans, if these they cannot link really the position of the infrastructures. (III/ 2.2/ 1)

Sea cual sea el modelo territorial en general y costero en particular, escogido para cada entorno en cuestión, hace falta una administración territorial, metropolitana en nuestro caso, con capacidad, rango y poder suficientes como para desarrollar, de verdad, un planeamiento territorial y urbano que integre los aspectos globales con los específicos, por encima de localismos territoriales y objetivos sectoriales. Solo así se podrá subordinar funcionalmente los "Proyectos" sectoriales de las infraestructuras metropolitanas, al "Plan" metropolitano y sus derivados municipales.

Be which be the territorial model in general and coastal particularly, chosen for each environment in question, causes lacks a local government, metropolitan in our case, with capacity, rank and to be able sufficient as to develop, truly, an urban and territorial planning that integrate the global aspects with the specific, above territorial provincialisms and sectorial objectives. Alone thus it will be able to subordinate functional the "Projects" sectorial of the metropolitan infrastructures, al "Plan" metropolitan and its derived policemen.

DIFERENCIAS HISTÓRICAS EN EL CASO CALIFORNIANO DIFFERENTIATE HISTORIC IN THE CALIFORNIAN CASE

El actual entramado legislativo californiano no es, de hecho, demasiado diferente al catalan, aunque, por supuesto, tenga distintos orígenes y diferente forma de aplicarlo en la realidad.

The present one **entramado** legislative Californian is not, in fact, too different al catalonian, although, of course, have different origins and different forms to apply it in the reality.

Si nos remontamos al origen de la formación de estas áreas metropolitanas, no parece que, urbanísticamente, fuesen sus primitivas "misiones" franciscanas – pese a tener estas asumidos los buenos criterios urbanísticos de la renacentista "Ley de Indias" española- las que asentarán les bases para el desarrollo urbano de las futuras metrópolis californianas. Como ya se ha dicho, las "Misiones" no eran fundaciones de ciudades propiamente dichas, sino, casi siempre, entidades económicamente autóctonas cerradas en si mismas y, como mucho, ligadas a la administración colonial española.

If we mend us al origin of the formation of these metropolitan areas, does not seem that, **urbanísticamente**, **fuesen** its primitive "missions" Franciscan – despite have these assumed the good urban development criteria of the Renaissance one "Law of Indies" Spanish- the ones that will write down them bases for the urban development of the future Californian metropolises. As already it has said, the "Missions" were not foundations of exactly said cities, but, almost always, economically indigenous companies closed in if same and, like a lot, connected with the Spanish colonial administration.

La formación de las ciudades californianas, hay que explicarla con las leyes americanas que, no olvidemos, no arrastran el lastre del "Antiguo Régimen" feudal europeo sino que –con sus pros y contras– son hijas de la Ilustración y posteriores a la Revolución Francesa.

Son leyes pensadas para racionalizar la colonización ya americana, urbanizando y realizando las infraestructuras que han de dar soporte a dicha colonización. Fijémonos que, en inglés, "urbanizar" y "desarrollar" se traducen con la misma palabra, "developer".

The formation of the Californian cities, one must explain it with the American laws that, we do not forget, do not they drag the ballast of the "Old State" feudal European but –with their pros and contras– are daughters of the Illustration and after the French Revolution.

They are laws designed to rationalize the already American colonization, urbanizing and building the infrastructures that have to support said colonization. Note that, in English, "urbanize" and "develop" are translated with the same word, "developer."

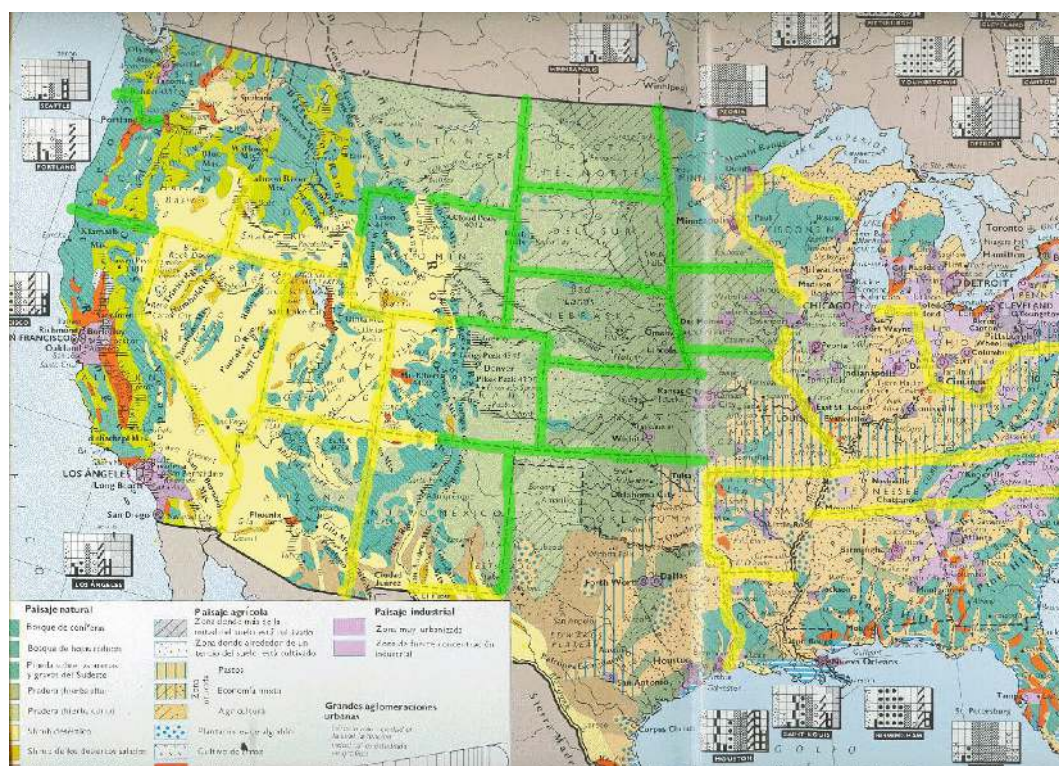


Fig. III / 2.3 / 01: Los Estados de la unión en el territorio americano

Fig. III / 2.3 / 01: The States of the union in the American territory

El territorio del oeste americano – confiscado a los indios en un 90 por ciento, en California- es público al principio de la colonización –como público era ya cuando pertenecía a les tribus indias- lo cual significa que las planificaciones territoriales decimonónicas, no tienen otras limitaciones que las administrativas y las económicas. Ni siquiera la orografía ha jugado un papel importante. Solo hay que fijarse en el propio mapa de los Estados de la Unión, para ver como su cuadrícula nada tiene que ver con la topografía de su territorio.

No existe aquí, el problema de una pequeña propiedad privada patrimonial, tan arraigada, como con la que se enfrenta Europa cuando quiere racionalizar sus territorios. De hecho, todos ellos proceden de “dominios” privados cuyos orígenes se pierden en el tiempo del feudalismo.

Pese a los primitivos planes urbanísticos colonizadores, que definieron la siempre respetada trama viaria, las leyes de desarrollo territorial americanas contienen a la vez planes y proyectos con la gestión instrumentada, pues, casi siempre comportan regímenes de concesión de terrenos de titularidad pública, tanto para las grandes empresas en la construcción de las grandes infraestructuras, como para los particulares como lotes de suelo para colonizar.

The territory of the American west – confiscated the Indians in 90 percent, in California- is public al principle of the colonization –as public was already when belonged to them **tribes indies**- which signifies that the territorial plannings **decimonónicas**, they do not have other limitations that the administrative and the economic. Not even the **orografía** has played an important role. Alone one must set in the own map of the States of the Union, to see as its grid nothing has to do with the topography of its territory.

Does not it exist here, the problem of a small hereditary private property, so established, as with the one that Europe is faced when wants to rationalize its territories. In fact, all they proceed of “controls” private whose origins are lost in the time of the feudalism.

Despite the primitive colonizing urban development plans, that defined the always respected road plot, the laws of American territorial development contain at the same time plans and projects with the management effected, therefore, almost always they behave so much, public ownership lands concession states for the large businesses in the construction of the large infrastructures, as for the individuals as lots of floor to colonize.



Fig. III / 2.3 / 02: Woodland Hills (Los Angeles) el 1924

Fig. III / 2.3 / 02: Woodland Hills (Los Angeles) the 1924

No existe, pues, en el fondo tanta contradicción de intereses entre la acción en suelo público y en suelo privado, ya que este, siempre ha derivado de aquel, de forma contraria a Europa, donde es el suelo público el que procede del privado, mediante los mecanismos expropiatorios de cada época.

Incluso, cuando las grandes fincas rústicas, ya en manos privadas, se parcelan para su urbanización – Hollywood es un buen ejemplo- esta no entra casi nunca en conflicto con el entramado viario, hoy metropolitano, ya planeado desde la administración central, pues, es para todos bastante claro, que las nuevas urbanizaciones necesitan incorporarse a la ciudad que está creciendo.

Does not it exist, therefore, in the fund so much contradiction of interests among the action in public floor and in private floor, since this, has always derived from that, of contrary form to Europe, where is the public floor the one that proceeds of the private one, by means of the mechanisms **expropiatorios** of each epoch.

Even, when the large rustic farms, already in private hands, itself **parcelan** for its urbanization – Hollywood is a good example- this does not enter almost never in conflict with the **entramado** road, today metropolitano, already planned since the central government, therefore, is for all enough space, that them new urbanizations need to be incorporated to the city that is growing.

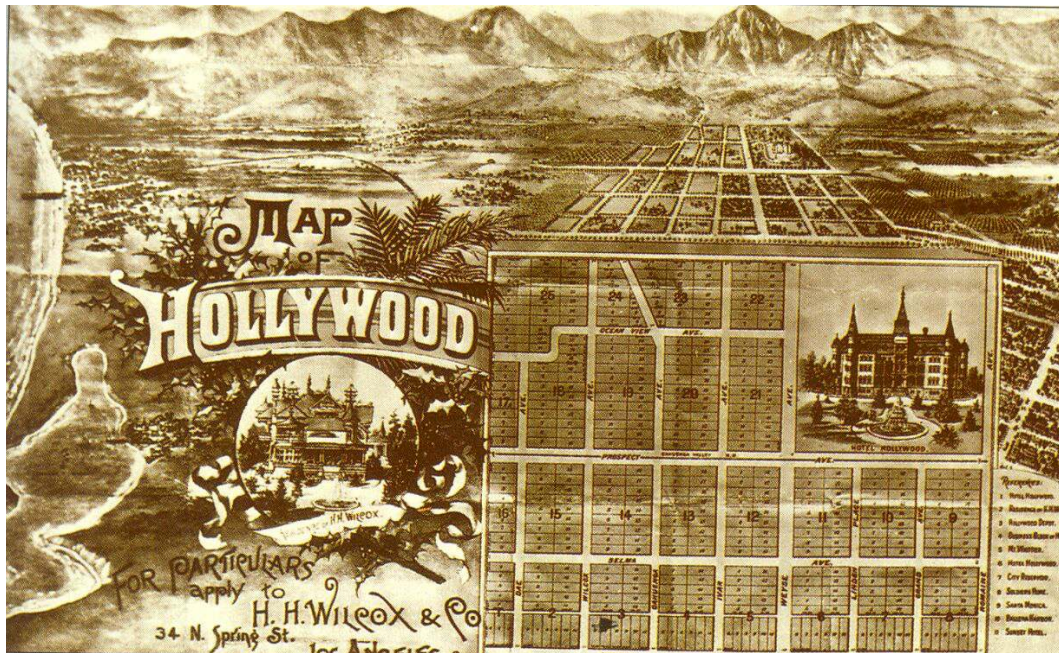


Fig. III / 2.3 / 03: La "urbanización" de Hollywood

Fig. III / 2.3 / 03: The "urbanization" of Hollywood

No hay pues el gran antagonismo público/ privado de nuestras ciudades en la formación de las ciudades californianas. La acción pública va dirigida a fomentar la acción privada y la acción privada necesita de una potente acción pública para poder salir adelante y esto, lo veíamos tanto en la gestión de les grandes infraestructuras para el abastecimiento del agua, primero, como en la de les redes viarias después y finalmente, como es lógico, en la del transporte público o la protección medioambiental.

There is not therefore the great public antagonism/ private of our cities in the formation of the Californian cities. The public action goes directed to promote the private action and the private action needs a powerful public action to be able to do well and this, we saw it so much in the management of them large infrastructures for the provision of the water, first, as in that of them road networks later and finally, as is logical, in that of the public transportation or the environmental protection.

3- LOS AGENTES DE LA GESTIÓN TERRITORIAL Y URBANA.

3- THE AGENTS OF THE URBAN AND TERRITORIAL MANAGEMENT.

- LOS AGENTES DE LA GESTIÓN DEL SUELO EN CATALUÑA

- THE AGENTS OF THE MANAGEMENT OF THE FLOOR IN CATALONIA

La primera y ya clásica división de los agentes para la gestión del suelo en cualquier territorio es la de **públicos y privados**, sean agentes **“por activa”**, como los promotores privados o agentes **“por pasiva”**, como la propia población de aquel territorio en cuestión. La **administración pública** es agente a la vez por pasiva, en tanto que es fiscalizador de las actuaciones a realizar sobre el territorio y su mantenimiento, como por activa, en tanto que es responsable de las actuaciones en infraestructuras, en equipamientos públicos, en vivienda social, y en otras actuaciones de interés público.

La administración pública, no es algo unitario. En nuestros ámbitos territoriales hemos de distinguir la **administración central**, que nuestros efectos es el Estado Español y la Generalitat de Cataluña, y la **administración local**, que la constituyen los Ayuntamientos, con los organismos territoriales de los Consejos Comarcales y las Diputaciones Provinciales.

Los agentes privados para la gestión del territorio son, los propietarios de suelo o de inmuebles, las personas o entidades financieras y las personas o empresas promotoras que pueden o no tener la condición de propietarios del suelo y/ o de financieros de la promoción.

The first and already classical division of the agents for the management of the floor in any territory is that of public and private, be agents “by assets”, as the private developers or agents “by passive”, as the own population of that territory in question. The public administration is an agent at the same time by passive, while he is **fiscalizador** of the actions to carry out on the territory and his maintenance, as by assets, while he is responsible for him actions in infrastructures, in public equipment, in social dwelling, and in other actions of public interest.

The public administration, is not somewhat unit. In our territorial environments we should distinguish the **central administration**, that our effects is the Spanish State and the Generalitat of Catalonia, and the **local administration**, that the City Hall they constitute it, with the territorial agencies of the Regional Counsels and the Provincial Delegations.

The private agents for the management of the territory are, the owners of floor or of real estate, the people or financial companies and the people or development businesses that or not to have the condition of owners of the floor and/ or of financiers of the promotion.

No siempre los agentes urbanísticos pertenecen de forma estricta a alguna de las figuras antes definidas. Así, cuando una actuación se hace de forma colegiada entre varias administraciones, el agente es un **Consortio**, y si es entre la administración pública y empresas privadas, decimos que tenemos una **empresa mixta**. Lo que hoy está mas regulado por la legislación como agente mixto para las actuaciones urbanísticas, son las **Entidades Urbanísticas Colaboradoras**, como es el caso de las Juntas de Compensación.

Pero, a nuestros efectos nos interesa mucho clasificar la administración pública no solo por su rango o ámbito físico competencial, sino también por su naturaleza competencial. En concreto, nos interesa su clasificación entre administración **“territorial”** o administración **“sectorial”**.

La administración territorial por excelencia, a nuestros efectos, la constituyen las Comisiones de Urbanismo de la Generalitat de Cataluña y los Ayuntamientos, que pueden o no tener departamentos con el Urbanismo delegado.

De las administraciones sectoriales, central o local, las que más nos afectan son las de Obres Públiques, Transportes, Costas, y otras como Cultura, Enseñanza, Turismo, por su incidencia en la gestión del territorio.

Not always the urban development agents belong of strict form to some of the before definite figures. Thus, when an action is done of collegial form among several administrations, the agent is a **Consortium**, and if is among the public administration and private enterprises, we say that we have a **mixed business**. What today he is but regular by the legislation as mixed agent for the urban development actions, are the **Collaborating urban development Companies**, like is the case of the Meetings of Compensation.

But, to our effects interests us a lot to classify the not alone public administration by its rank or physical environment **competencial**, but also by its nature **competencial**. In concrete, its classification among administration interests us **“territorial”** or administration **“sectorial”**.

The local government by excellence, to our effects, the Commissions of Town planning of the Generalitat of Catalonia they constitute it and the City Hall, that or not to have departments with the delegated Town planning.

Of the **sectorial**, central or local administrations, the ones that more affect they are us those of Do Public, Transportations, Coasts, and other as Culture, Teaching, Tourism, by their incident in the management of the territory.

No hay hoy aun, ninguna administración pública territorial que se ajuste al ámbito de la incipiente área metropolitana barcelonesa, y solo lo abastece en su totalidad la administración autonómica catalana. De las administraciones locales o supra-locales, ni siquiera la provincia de Barcelona tiene la totalidad de lo que aquí entendemos como área metropolitana pues los extremos del Vendrell y de Hostalric o Blanes la sobrepasan.

Ciertamente, el no-nato Plan general Territorial de Cataluña, delimita lo que llama **Región I**, para desarrollar el planeamiento territorial parcial de esta área, pero esta región, no existe, de hecho, por ahora, a efectos administrativos y, aunque se esta planteando, no queda nada claro cuales serán sus competencias reales.

Hoy, el frente marítimo metropolitano barcelonés está administrativamente dividido en las comarcas del Maresme, el Barcelonés, el Baix Llobregat, y el Garraf y, pese a que esta división comarcal no tenga una correspondencia pormenorizada exacta con todos los diferentes tramos costeros, naturales o urbanos que hemos expuesto, si que encaja bastante con los tres grandes ámbitos costeros metropolitanos de Barcelona.

There is not today, any territorial public administration that al be adjusted environment of the incipient from Barcelona metropolitan area, and alone supplies it in its totality the Catalanian autonomous administration. Of the local or supra-local administrations, not even the province of Barcelona has the totality of what here we understand as metropolitan area therefore the extremes of the Vendrell and of Hostalric or Blanes surpass it.

Certainly, the **not-nato** Territorial general Plan of Catalonia, delimits what calls Region I, to develop the partial territorial planning of this area, but this region, does not exist anything in fact, for now, to administrative effects and, although themselves this presenting, does not remain anything clear which will be its real competences.

Today, the front maritime from Barcelona subway is administratively divided into the regions of the Maresme, the from Barcelona one, the Baix Llobregat, and the Garraf and, despite that this regional division have not an exact correspondence detailed with all the different coastal, natural or urban sections that have exposed, if that inserts enough with the three large environments coastal subways of Barcelona.



Fig. III / 3.1 / 01: Comarcas metropolitanas

Fig. III / 3.1 / 01: Metropolitan regions

Las comarcas, no tienen hoy competencias urbanísticas reales e incluso, las que si las habían tenido, como el Barcelonés y el Baix Llobregat, cobijadas en el ámbito de la llamada Corporación Metropolitana de Barcelona, las perdieron con la aplicación del último régimen administrativo comarcal.

De hecho, hoy en Cataluña solo hay dos administraciones con competencias urbanísticas reales. La administración central de la Generalitat de Cataluña y la local de los ayuntamientos. Así, esta administración territorial coincide con el sistema de pueblos y ciudades históricos, todos ellos celosos por sus raíces e incluso de sus pertenencias a administraciones ancestrales hoy inexistentes como los históricos condados, vizcondados, baronías, ardiaconados y parroquias.

En este sentido, Barcelona, para superar el reto de los actuales problemas urbanísticos y territoriales que se plantean en su área metropolitana, tiene unos problemas añadidos respecto a California, a causa de su profunda historia localista.

Aquellos planeamientos californianos decimonónicos que instrumentaban crecimientos de ciudades a gran escala, en Barcelona se limitaron al hoy ya pequeño llano de Barcelona con sus poblaciones vecinas, mediante el ensanche Cerdà.

The regions, do not have today real urban development competences and even, the ones that if had had them, as the from Barcelona one and the Baix Llobregat, sheltered in the environment of the call Metropolitan Corporation of Barcelona, they lost them with the application of the last regional administrative state.

In fact, today in Catalonia alone there are two administrations with real urban development competences. The central government of the Generalitat of Catalonia and the localities of the City Hall. Thus, this local government coincides with the system of towns and historic cities, all they jealous by its roots and even of its belongings to today nonexistent ancient administrations as the historic counties, vizcondados, baronies, ardiaconados and parishes.

In this sense, Barcelona, to surpass the challenge of the present territorial and urban development problems that are presented in its metropolitan area, has some problems added with respect to California, on account of its deep history localista.

Those Californian plannings decimonónicos that effected growths from cities to great scale, in Barcelona they were limited al today already small plain of Barcelona with its neighboring populations, by means of the widen Cerdà.

No se hicieron planeamientos metropolitanos hasta los años 60 del siglo pasado, y ahora deben continuarse con urgencia, sabiendo transformar nuestro legado urbanístico histórico local, del laste, que todavía es, a un activo patrimonial.

Las soluciones a los actuales problemas en la gestión del territorio aquí estudiado, no tienen más salida que “por delante”, por activa, haciendo bien lo nuevo, rehaciendo bien lo viejo y deshaciendo los errores del pasado.

Las salidas “por pasiva” –no hacer tal cosa, prohibir tal otra- apoyadas en una supuesta voluntad popular –de un romanticismo mal entendido y a quizás manipulado- no existen como tales pues solo pueden llevar a la progresiva degradación del territorio, como ya se está viendo en muchos casos.

- LAS DIFERENCIAS CON CALIFORNIA. - THE DIFFERENCES WITH CALIFORNIA.

En principio, la estructura de la administración pública territorial americana, es similar a la de la Europa moderna. La “City”, es equivalente a nuestros municipios –pueblos y ciudades-. El Conty –el condado- es, a parte de en las áreas metropolitanas, de ámbito similar a nuestras comarcas pero, atención, con funciones y poderes muy diferentes. Territorialmente hablando, en las áreas metropolitanas, los condados se confunden con los ámbitos municipales, pero con diferentes competencias. El State, sería como nuestras comunidades autónomas pero con un verdadero régimen político-económico de estado, que se refuerza en el caso de California a causa de la su identidad histórica.

Itself not metropolitan plannings to the years were done 60 of last century, and now they should be continued with urgency, knowing to transform our local historic urban development bequest, of the laste, that still is, to a hereditary assets.

The solutions to the present problems in the management of the territory here studied, they do not have more exit than “in front”, by assets, doing well the new thing, redoing well the old thing and undoing the errors of the past.

The exits “by passive” –not to do such thing, to prohibit such another-supported in a supposed popular will –of a romanticism badly understood and to perhaps manipulated- do not they exist like such therefore alone they can carry to the progressive degradation of the territory, as already is being seen in many cases.

In principle, the structure of the American territorial public administration, is similar to that of the Europe modern. The “City”, is equivalent to our municipalities –towns and cities-. The Conty –the county- is, to part of in the metropolitan areas, of similar environment to our regions but, attention, with functions and very different powers. Territorial speaking, in them metropolitan areas, the counties are confused with the municipal environments, but with different competences. The State, serious like our autonomous regions but with a true political-economic state of state, that is reinforced in the case from California on account of the its historic identity.

La Unión de Estados Federales – USA.- como en el caso europeo de Alemania constituye la NATION, equivalente de cara al exterior, como todos sabemos a nuestros Estados-Nación, cada uno con su diferente estructura competencial interior.

Pero la realidad es que la administración territorial USA. no siempre funciona como la nuestra, pues, como se ha visto, tiene unos antecedentes históricos muy diferentes.

Efectivamente, puede que las “Citys” sean como nuestros municipios pero los Contys no son ni mucho menos como nuestras flamantes Comarcas. Son administraciones originarias de la formación de la Unión, y tienen competencias jurídicas y administrativas importantes.

También los Estados han tenido históricamente mas competencias en el desarrollo del territorio y, de hecho, las han ejercido. Seguramente es por esto que las tramas urbanas hoy metropolitanas están de hecho ordenados por ámbitos territoriales que superan tanto los municipales como los condales.

Por otra parte, incluso siendo California el Estado más grande y rico de la Unión, sigue allí sin concebirse que la política de inversión pública en infraestructuras, para el desarrollo del Estado de California, pueda nunca ir por detrás de la de la inversión privada y de la del empuje empresarial, en pro de supuestos intereses superiores de la Nación americana como desgraciadamente, entiendo, esta pasando demasiadas veces en Cataluña respecto a España, o otras regiones europeas respecto a sus Estados centrales.

The Union of Federal States – USES.- as in the European case of Germany constitutes the NATION, equivalent looking al exterior, like all we know to our States-Nation, each one with his different structure competencial interior.

But the reality is that the local government USES. does not always function like ours, therefore, as has been seen, has some very different historic antecedents.

Really, that the “Citys” they be like our municipalities but the Contys are not neither much less as our flaming Regions. They are native administrations of the formation of the Union, and they have important administrative and legal competences.

Also the States have had historically but competences in the development of the territory and, in fact, they have exercised them. Surely it is for this that the urban plots today subways are in fact orderly by territorial environments that surpass so much the policemen as the **condales**.

On the other hand, even being California the rich and largest State of the Union, continues there without being conceived that the politics of public investment in infrastructures, for the development of the State of California, never can go from behind of that of the private investment and of that of the business push, on behalf of supposed upper interests of the American Nation as **desgraciadamente**, I understand, this passing too many times in to Spain, or other European regions with respect to his central States.

Al ser California un Estado, aparte de tener su sistema legislativo propio, también tiene su propio sistema económico, independiente del de la Unión, naturalmente sin perjuicio de las compensaciones económicas que pueda haber con los otros Estados de la Unión en pro de su desarrollo nacional interior y exterior.

California, ciertamente, no es una Nación, pero es un Estado, y eso no siempre lo entienden los europeos. Cataluña, por lo contrario, puede que sí sea una nación, pero no es un Estado sino una simple "Comunidad Autónoma" de un Estado. Es por eso que nunca serán económicamente comparativas.

Al to be California a State, aside from having its own legislative system, has also its own independent, economic system of that of the Union, naturally without prejudice of the financial compensations that can have with the other States of the Union on behalf of its interior national development and exterior.

California, certainly, is not a Nation, but is a State, and that not always the Europeans they understand it. Catalonia, by the contrary thing, that if be a nation, but is not a State but a simple one "autonomous region" of a State. That is why never they will be economically comparative.

EL JUEGO DEL SECTOR INMOBILIARIO EN BARCELONA.
THE PLAY OF THE REAL ESTATE SECTOR IN BARCELONA.

Cuando hablamos del sector inmobiliario en Cataluña, todos estamos pensando en las empresas constructoras – inmobiliarias privadas, cuando la realidad, no es siempre así.

When we speak of the real estate sector in Catalonia, all we are thinking about them businesses construction companies – private real estate agencies, when the reality, is not always thus.

Hay que recordar que, el concepto de promoción inmobiliaria abarca también las obras de urbanización – con las correspondientes reparcelaciones previas- la vivienda social y les edificaciones para equipamientos públicos.

One must recall that, the real estate agency promotion concept covers also the works of urbanization –with the corresponding **reparcelaciones** prior- the social dwelling and them buildings for public equipment.

En este sentido, el campo del juego público/ privado, no tiene una frontera clara y, en cualquier caso, tiene que ser siempre la acción pública la que tiene que ir por delante, sea como promotora directa, sea mediante empresas mixtas.

In this sense, the field of the public play/ private, does not have a clear border and, in any case, has to be always the public action the one that has to go in front, be as direct developer, be by means of mixed businesses.

Seguramente, los mejores ejemplos de este papel de la acción pública nos lo dan hoy el Instituto Catalán del Sol, las promotoras urbanísticas municipales –como PUMSA o los patronatos de Viviendas- y, sin ir mas lejos, las mismas Juntas de Compensación o similares que, pese a ser básicamente privadas, necesitan de la acción de la administración pública para actuar.

Surely, the better examples of this role of the public action give it us today the Institute Catalanian of the Sun, the municipal urban development developers –as PUMSA or the patronage of Dwellings- and, without going but far away, the same Meetings of Compensation or similar that, despite be basically private, they need the action of the public administration to act.

En teoría, hasta que el suelo urbanizado no se pone en mercado, no entra en juego de lleno el sector inmobiliario privado.

In theory, until the floor urbanized is not put in market, does not come into play of full the private real estate sector.

Esto no quiere decir, que no haya grandes operaciones urbanísticas privadas que incidan en la estructura territorial y urbana y que no siempre tienen que coincidir con intereses de grandes operadores. Puede ser también por los intereses de instituciones oficiales o para-oficiales o, simplemente de entidades colectivas populares. Es el caso de la operación urbanística de re-calificación de la zona del campo del R.C.D. Espanyol, en el barrio de Sarrià de Barcelona.

This does not mean, that there be not large private urban development operations that impact in the urban and territorial structure and that always they have not to coincide with interests of large users. Can be also by the interests of official institutions or for-officials or, simply of popular collective companies. Is the case of the urban development operation of re-qualification of the zone of the field of the R. C. D. Espanyol, in the neighborhood of Sarrià of Barcelona.

Pese a todo, el sector inmobiliario privado hoy tiene gran importancia en Cataluña, mas que por las funciones del servicio que le son propias, por el hecho de ser la adquisición de bienes inmuebles una inversión a lo largo término no sujeta a las veleidades de la bolsa o de las políticas bancarias.

Despite all, the private real estate sector today has great importance in Catalonia, but that by the functions of the service that are own, by virtue of being the real estate goods acquisition an investment all along term does not hold to the **veleidades** of the market or of them political banking.

Esto, ciertamente distorsiona al sector inmobiliario como tal pero su función promotora sigue siendo tanto o más necesaria que nunca.

This, certainly it distorts the real estate sector as such but its development function continues being so much or more necessary than never.

Su eterno problema es la especulación del suelo y ahora, de rebote, incluso la de los propios inmuebles.

Its eternal problem is the speculation of the floor and now, of repercussion, even that of the own real estate.

Pero es la administración pública la única que puede paliar el problema con su acción. No solo aplicando cómodamente simples medidas fiscales recaudatorias sino yendo por delante en el problema.

But it is the public administration the unique one that can alleviate the problem with its action. Not alone applying conveniently simple fiscal measures **recaudatorias** but going in front in the problem.

Si se especula con el suelo, es por que no hay suficiente suelo debidamente urbanizado y con las infraestructuras de acceso necesarias. Y es la administración pública quien ha de urbanizar y dotar de comunicaciones, el suelo necesario y adecuado. No es sino entonces cuando les medidas fiscales anti-especulativas serán eficaces.

If it speculates with the floor, is because there is not sufficient floor properly urbanized and with the infrastructures of necessary access. And it is the public administration who should urbanize and to endow of communications, the adequate and necessary floor. Is not but then when them anti-speculative fiscal measures will be efficient.

EL SECTOR INMOBILIARIO EN CALIFORNIA. THE REAL ESTATE SECTOR IN CALIFORNIA.

El sector inmobiliario californiano –el Real Estate- es, sin duda, un sector económico de los más importantes del país, y con un funcionamiento no demasiado diferente del catalán, salvando las diferencias de escala.

The Californian real estate sector – the Real Estate- is, without doubt, an economic sector of the most important of the country, and with a not too different operation of the Catalanian, saving the differences of scale.

Ciertamente, la relación del sector inmobiliario con la administración pública territorial americana, a es tan conflictiva como en Europa, pese a que por razones culturales, tienda siempre mas, en EE.UU., a su aproximación y complementarización, seguramente también gracias a una más eficaz cultura del asociacionismo.

Certainly, the relation of the real estate sector with the American territorial public administration, to is as troubled as in Europe, despite that by cultural reasons, store always but, in United States, to its approximation and complementarización, surely also thanks to one more efficient culture of the asociacionismo.

Pese a les enormes extensiones metropolitanas de les ciudades californianas, los bienes inmuebles son aun mucho más caros que en nuestro país. El suelo urbano, es ya des de hace tiempo un bien tan escaso en América como en Europa, y la construcción, un sector de muy difícil industrialización en áreas urbanas consolidadas. El terreno y los bienes inmuebles, son cada día un valor más apreciado para los Californianos.

Despite them enormous metropolitan extensions of them Californian cities, the goods real estate are even a lot more expensive than in our country. The urban floor, is already give of time ago a well so scarce one in America as in Europe, and the construction, a sector of very difficult industrialization in urban areas consolidated. The land and the goods real estate, they are each day a more appreciated value for the Californians.

Igual que aquí, el mercado del suelo y la edificación a pequeña escala se mueve por agencias inmobiliarias similares a las de nuestros API. mientras las grandes operaciones urbanísticas, que precisen de mecanismos reparcelatorios o recalificaciones del suelo, se gestionan desde las grandes empresas, fuertemente interrelacionadas con la administración pública territorial.

Desgraciadamente, no podemos decir lo mismo en cuanto a la capacidad expropiatoria de la administración pública española. La política medioambiental de recuperación de espacios naturales con su paso a dominio público, no se queda en California en el papel, sino que tiene instrumentos jurídicos y financieros suficientes para gestionar sus planes, sean los terrenos afectados públicos –como en el caso de las extensas áreas militares de San Francisco- sean privados, como en el caso de las costas no urbanísticamente consolidadas en su día.

Creo, que los instrumentos para la gestión territorial de las costas metropolitanas de California, es coherente con su planteamiento, sea este acertado o no. Si la calificación urbanística de un terreno, es buena para la explotación privada, será de titularidad privada. Si esta solo puede satisfacer el interés público, debe de ser de titularidad pública.

The same as here, the market of the floor and the building to small scale moves for agencies similar real estate agencies to those of our API. while the large urban development operations, that need of mechanisms **reparcelatorios** or **recalificaciones** of the floor, they are negotiated since the large businesses, hardly interrelated to the territorial public administration.

Unfortunately, we cannot say the same thing as for the capacity **expropiatoria** of the Spanish public administration. The environmental politics of recovery of natural spaces with its step to public domain, itself does not remain in California in the role of but has legal instruments and sufficient financiers to negotiate its plans, be the lands affected public – as in the case of the extensive military areas of San Francisco- be private, like in the case of them coasts not **urbanísticamente** consolidated in its day.

I believe, that the instruments for the territorial management of the metropolitan coasts of California, is coherent with its approach, be this wise one or not. If the urban development qualification of a land, is good for the private exploitation, will be of private ownership. If this alone one can satisfy the public interest, should be of public ownership.

Cada vez está mas claro que, hay que descartar la idea -demasiado corriente en nuestras económicamente tan raquíticas administraciones locales- de que se puede seguir manteniendo con titularidad privada, terrenos sin aprovechamientos urbanísticos, reales en el mercado inmobiliario. Este es el caso de los aquí llamados terrenos “no urbanizables”, señalados dentro de una área metropolitana.

Ciertamente, la época de la colonización gratuita del “Far West” ya hace tiempo que se ha acabado en California. Pero también se ha acabado la época en la que el medioambiente, pese a la presencia del hombre, se mantenía sin la acción del dinero público en el territorio.

Each time is but clearly that, one must rule out the idea -too much current in ours economically so stunted local administrations- that can continue maintaining with earthly, private ownership without **aprovechamientos** urban development, real in the real estate market. This it is the case of the here called earthly “not **urbanizables**”, indicated inside a metropolitan area.

Certainly, the epoch of the free colonization of the “Far West” already time ago that has been finished in California. But also the epoch has been finished in which the environment, despite the presence of the man, was maintained without the action of the public money in the territory.

3 . LA FUNCIONALIDAD EN LOS MODELOS TERRITORIALES Y SU GESTIÓN

3. THE FUNCTIONALITY IN THE TERRITORIAL MODELS AND ITS MANAGEMENT

Ya en mi tesis doctoral de hace mas de doce años, creo que pude demostrar que la ciudad y el territorio que encontramos en un determinado momento histórico, no es mas que una secuencia de su proceso “metabólico” y que, en este metabolismo solo intervenían les **actuaciones** hechas –o no hechas- sobre este territorio, los **instrumentos** –leyes, planes y proyectos- con los que se habían ejecutado y los **agentes** que intervenían en estas actuaciones –o omisiones- sobre el territorio.

También decía que, si la relación entre estas actuaciones, sus instrumentos y sus agentes, era **funcional**, el “metabolismo” territorial y urbano era **sano**, y así se manifestaba a nuestros ojos.

Cuando esta relación entre las actuaciones, sus instrumentos y sus agentes, era **disfuncional**, el “metabolismo” territorial y urbano, devenía “**canceroso**” y eso también se manifestaba, incluso estéticamente.

Ciertamente, esta teoría genéricamente enunciada, puede parecer una obviedad. Pero vamos aquí a ver algunos aspectos de la ordenación del territorio en que se puede demostrar que su aspecto saludable –urbanísticamente hablando, claro- o sus patologías territoriales y urbanas, no son mas que el resultado de las funciones o disfunciones antes descritas.

Already in my doctoral thesis of does but of twelve years, I believe that I could show that the city and the territory that find in a determined historic moment, is not but that a sequence of their process “**metabólico**” and that, in this alone metabolism they intervened them done actions –or not done- on this territory, the instruments –laws, plans and projects- with the ones that had been executed and the agents that intervened in these actions –or omissions- on the territory.

Also it said that, if the relation among these actions, its instruments and its agents, was functional, the “metabolism” territorial and urban was healthy, and thus was declared to our eyes.

When this relation among the actions, its instruments and its agents, was dysfunctional, the “metabolism” territorial and urban, occurred “cancerous” and that also was declared, even esthetically.

Certainly, this theory generic enunciated, an obviedad can seem. But we go here to see some aspects of the ordering of the territory in which can be shown that their healthy aspect –**urbanísticamente** speaking, clear- or their urban and territorial pathologies, they are not but that the result of the functions or dysfunctions before described.

En nuestro caso hemos analizado la evolución del contexto territorial de lo que ya podemos llamar **ámbito metropolitano de Barcelona**, en un amplio sentido, comparándolo con el de dos contextos metropolitanos con una historia paralela pero, como hemos visto, con distinto medio natural y muy distinto contexto político y cultural como son **el de San Francisco y el de Los Angeles** en la costa de California.

Para ello, hemos entendido el hecho territorial y urbano de cualquier contexto metropolitano como un sistema compuesto por tres subsistemas. El que hemos llamado **"Sistema Urbano"**, el que hemos llamado **"Sistema de Espacios Abiertos"** y el que hemos llamado **"Sistema de Comunicaciones"**

Así, primeramente y previo un somero **análisis del medio natural y la evolución histórica** que ha dado origen a la **estructura territorial y urbana** de cada una de las metrópolis estudiadas, hemos procedido al **análisis de las actuaciones realizadas** que han configurado los elementos, a nuestros efectos más significativos, de los tres subsistemas antes enunciados.

Estas actuaciones obedecían a determinados **modelos de ciudad** que cambiaban con el tiempo dando origen, para cada ámbito metropolitano a un particular **modelo complejo**, con importantes contradicciones internas, que confería su identidad. Así se ha podido constatar en el resumen comparativo de los tres ámbitos metropolitanos.

A continuación hemos procedido a un somero **análisis de los agentes**

In our case we have analyzed the evolution of the territorial context of what already can call metropolitan environment of Barcelona, in an extensive sense, comparing it with that of two metropolitan contexts with a parallel history but, like we have seen, with different middle natural and very different cultural and political context as they are that of San Francisco and that of Los Angeles in the coast of California.

For it, we have understood the urban and territorial fact of any metropolitan context as a composed system for three **subsistemas**. The one that have called "Urban System", the one that have called "System of Open Spaces" and the one that have called "System of Communications"

Thus, primarily and subject to a **somero** analysis of the natural middle and the historic evolution that has caused the urban and territorial structure of each one of the metropolises studied, we have proceeded al analysis of the actions carried out that they have configured the elements, to our more significant effects, of the three **subsistemas** before statements.

These actions obeyed to you determined model of city that changed with the time giving origin, for each metropolitan environment to a complex model individual, with important internal contradictions, that its identity conferred. Thus it has been able to be verified in the comparative summary of the three metropolitan environments.

que han gestionado o intervenido en estas actuaciones así como al de la

naturaleza de los instrumentos
empleados para ello.

Subsequently we have proceeded to
a **somero** analysis of the agents that

Para la buena "salud" de los
procesos metabólicos territoriales y
urbanos del desarrollo de estos
modelos metropolitanos complejos,
solo cabe la prevención, y es por
ello que la entrada en procesos
degenerativos -"cancerosos"- solo
se puede evitar actuando con
antelación sobre las causas que los
originan o los pueden originar, o
corrigiendo dichas causas si el
proceso de generativo ya está
iniciado. En este sentido, lo primero
que debe conocerse, es cuales son
dichas causas.

Habrà, pues, que encontrar las
funciones y disfunciones que se
dan en el modelo territorial y urbano
de cada metrópolis y, sobre todo,
entre los agentes y sus instrumentos
de las actuaciones que lo
desarrollan, para encontrar las
causas de sus buenos o malos
resultados de dicho modelo cara al
futuro.

Para ello, pasaremos ahora revista a
los aspectos del modelo territorial y
urbano que consideramos más
relevantes cara al futuro de las
costas metropolitanas,
referenciando, en lo posible, la costa
barcelonesa respecto a las
californianas.

have negotiated or intervened in
these actions as well as al of the
nature of the employed instruments
for it.

For the good one "health" of the
processes **metabólicos** territorial and
urban of the development of these
alone, complex metropolitan models
fits the prevention, and is because of
it that the entrance in degenerative
processes - "cancerous"- alone can
be avoided acting with advance on
the causes that originate them or
they can originate them, or
correcting happinesses causes if the
process of **generativo** already is
initiated. In this sense, the first thing
that should be known, is which are
happinesses causes.

There it will be, therefore, that to find
the functions and dysfunctions that
are given in the urban and territorial
model of each metropolises and,
above all, between the agents and
its instruments of the actions that
develop it, to find the causes of their
good or bad results of said model
expensive al future.

For it, we will pass now magazine to
the aspects of the urban and
territorial model that consider more
prominent face al future of the
metropolitan coasts, **referenciando**,
in the possible thing, the from
Barcelona coast with respect to the
Californians.

4- DISFUNCIONES EN LOS SISTEMAS COSTEROS

4- DYSFUNCTIONS IN THE COASTAL SYSTEMS

4.1. DISFUNCIONES EN EL SISTEMA COSTERO URBANO

4.1. DYSFUNCTIONS IN THE URBAN COASTAL SYSTEM

1 - MODELO COSTERO METROPOLITANO

1 - MODEL COASTAL METROPOLITAN

Hemos dicho que el ámbito metropolitano de Barcelona constituía un sistema de "ciudades compactas" mientras que el modelo americano de nuestras metrópolis californianas tendía a un modelo de "ciudad difusa"

Ourselves have said that the metropolitan environment of Barcelona constituted a system of "compact cities" while the American model of our Californian metropolises tended a model of "diffuse city"

A un europeo mediterráneo, le sorprende ver una California urbanizada en base a unas **grandes superficies viarias** –hoy destinadas al automóvil privado, pero originalmente pensadas para trenes y tranvías- que, a parte de costosas, consumen mucho territorio para un aparentemente **escaso rendimiento urbano**.

To a mediterranean European, surprises to see a California urbanized in base to some large road surfaces –today destined al private car, but originally thought for trains and trolleys- that, to part of costly, they consume a lot of territory for an apparently scarce urban performance.

Ciertamente, es posible que los nuevos planes urbanísticos californianos tengan que restringir mas la ocupación de suelo. Mas intensidad urbana en menos superficie viaria. Pero, ¿sigue siendo realmente válida la aplicación que en Barcelona se está dando del este criterio urbanístico de la llamada "ciudad compacta" para su futuro metropolitano, como se viene predicando insistentemente?.

Certainly, it is possible that the new Californian urban development plans have that to restrict but the occupation of floor. But urban intensity in less road surface. But, ¿it continues being really valid the application that in Barcelona is being given of the east urban development criterion of the call "compact city" for its metropolitan future, as comes itself preaching insisently?

La buena salud de las modernas metrópolis costeras californianas estudiadas, de modelo contrario, nos hace cuestionar si realmente Cataluña en general y Barcelona en particular, está haciendo buen uso de los criterios a favor del modelo de "ciudad compacta", en contra de la llamada "ciudad dispersa" que explícitamente se han promulgado en nuestra última legislación urbanística y si no se estará haciendo un uso perverso de estos criterios en su aplicación en los nuevos instrumentos de planeamiento urbano, de todos los niveles metropolitanos, que se van redactando y, sobretodo, en la gestión –o la no gestión- de los mismos por parte tanto de los agentes públicos como privados.

Demasiado a menudo algunos juegos semánticos que, en base a la "sostenibilidad" de los territorios metropolitanos costeros, se están haciendo hoy en Barcelona, solo son para justificar la ausencia de inversión en infraestructuras y las actuaciones de los agentes responsables de ello. No debemos olvidar que, como se ha visto, Barcelona y Cataluña tienen respecto a California un claro déficit en su sistema de comunicaciones, en general y de su sistema viario en particular.

También se utiliza demasiado este criterio para explicar muchas de las exageradas **desigualdades de densidad** y intensidad urbana entre ámbitos metropolitanos aparentemente similares, en pro de la creación de presuntas nuevas centralidades urbanas, con identidades casi siempre solo justificadas políticamente.

The good health of the modern Californian coastal metropolises studied, of contrary model, causes questions us if really Catalonia in general and Barcelona particularly, is doing good use of the criteria in **favor** of the model of "compact city", against the call "dispersed city" that explicitly they have been promulgated in our last urban development legislation and if itself not an evil use of these criteria will be being done in its in the new instruments of urban planning, of all the metropolitan levels, that go editing and, above all, in the management –or the not management- of the same by so much part of the public as private agents.

Too much often some play **semánticos** that, in base to the "sustainability" of the coastal metropolitan territories, they are being done today in Barcelona, alone they are to justify the absence of investment in infrastructures and the actions of the responsible agents for it. We should not forget that, as has been seen, Barcelona and Catalonia have with respect to California a clear deficit in their system of communications, in general and of their road system particularly.

Also too much this criterion is utilized to explain many of the exaggerated inequalities of density and urban intensity among apparently similar metropolitan environments, on behalf of the creation of presumed new urban centralities, with almost always alone identities justified politically.

Ciertamente, quizás en Barcelona no tendría sentido hacer calles de 25 o 35 metros para casitas de planta baja y un piso, como en California. Pero no vale justificar el déficit patológico y la deficiente estructuración- de sus redes metropolitanas de infraestructuras -especialmente viarias- con razones de supuestas identidades culturales y dudosas razones medioambientales, pues podría ser, simplemente, el resultado de un modelo y una gestión del conjunto del territorio metropolitano, económica, política y socialmente, mal entendida.

Cualquier modelo metropolitano hoy válido tiene una estructura compleja y en él coexisten modelos compactos y difusos que deben compatibilizarse. El modelo compacto de los centros históricos mediterráneos, sus ensanches o los Downtowns americanos debe seguir coexistiendo con las "ciudades jardín" y los espacios abiertos, naturales o urbanos, y esto requiere trasvases de aprovechamiento urbanístico que superan el ámbito municipal.

Esto requiere una estructuración metropolitana con unos agentes y unos instrumentos de gestión adecuados cuya ausencia se acusa hoy especialmente en la costa metropolitana de Barcelona donde el modelo que se predica poco o nada tiene que ver con los resultados reales que su gestión está produciendo.

Así, detrás de esta mas que probable perversión del modelo metropolitano y su gestión, encontramos la clara disfuncionalidad existente entre la globalidad del modelo metropolitano donde actuar y la sectorialidad de los agentes e instrumento que realmente actúan en el ámbito territorial de dicho modelo.

Certainly, perhaps in Barcelona no sense would make to do streets of 25 or 35 meters for little houses of low plant and a flat, as in California. But does not it be worth to justify the pathological deficit and the deficient one **estructuración**- of its metropolitan networks of infrastructures -especially road- with reasons of supposed identities cultural and doubtful environmental reasons, therefore could be, simply, the result of a model and a management of the assembly of the political, economic, metropolitan territory and socially, badly understood. Any today valid metropolitan model has a complex structure and in it diffuse and compact models coexist that should be harmonized. The compact model of the mediterranean historic centers, their widen or the Downtowns American should continue coexisting with the "cities garden" and the open, natural or urban spaces, and this requires transfers of **aprovechamiento** urban development that surpass the municipal environment.

This requires an **estructuración** metropolitan with some agents and some instruments of adequate management whose absence is accused today especially in the metropolitan coast of Barcelona where the model that little is preached or nothing has to do with the real results that its management is producing.

Thus, behind this but that probable perversión of the metropolitan model and its management, we find the clear one **disfuncionalidad** existing among the **globalidad** of the metropolitan model where to act and the **sectorialidad** of the agents and instrument that really act in the territorial environment of said model.

En este sentido, los nuevos planes territoriales metropolitanos, al no haberse ni siquiera planteado esta disfuncionalidad entre el modelo y los agentes que deben actuar en su ámbito para gestionarlo, hacen que sean casi siempre los propios instrumentos de planeamiento territorial y urbano los que llevan implícitas las futuras disfunciones.

Así, el “Plan Territorial Metropolitano de Barcelona”, en el que se viene trabajando desde hace muchos años pero que en el momento de escribir este texto, todavía no ha visto la luz pública, en su versión de 1998 –desconozco las posteriores- en el punto 3.8 de la parte D, Condicionantes Previos, cuando habla de la costa metropolitana, dice: “... *se trata de un bien escaso, único y limitado, que no se puede desaprovechar ni despreciar. En la costa, el objetivo es eliminar los usos no directamente relacionados con el mar y reservarla tan solo para a usos ligados necesariamente a ella con las mínimas afectaciones posibles.*”

El modelo territorial elegido, es pues lo bastante claro. Pero, seguidamente, encontramos en la parte gráfica, una sección de propuesta de paseo marítimo con un gran vial rodado por encima de un ferrocarril subterráneo –que el texto nos advierte que puede tener excepciones, cuando el paisaje lo aconseje, como en San Pol o en Sitges- y unos trazados, en los planos, de red viaria comarcal y del ferrocarril, en el Maresme, junto al mar.

In this sense, the new metropolitan territorial plans, al not to be had not even presented this **disfuncionalidad** between the model and the agents that should act in their environment to negotiate it, they do that be almost always the own instruments of urban and territorial planning the ones that carry implicit the future dysfunctions.

Thus, the “Territorial Plan Subway of Barcelona”, in which comes itself working since many years ago but that at the moment of writing this text, yet has not seen the public light, in its version of 1998 –I do not know the subsequent- in the point 3.8 of it splits D, Prior determining Factors, when speaks of the metropolitan coast, says: “... is a matter of a well scarce, unique one and limited, that itself not I was able wasted neither to despise. In the coast, the objective is to eliminate the uses done not directly relate to the sea and reserve-the so alone for to joined uses necessarily to her with them most minimum affectations possible.”

The chosen territorial model, is therefore clear the enough thing. But, they follow, we find in it splits graphic, a section of taking a walk maritime proposal with a great road rolled above a subterranean railroad –that the text notifies us that can have exceptions, when the landscape advise it, as in San Pol or in Sitges- and some layout, in the plans, of regional road network and of the railroad, in the Maresme, together al sea.

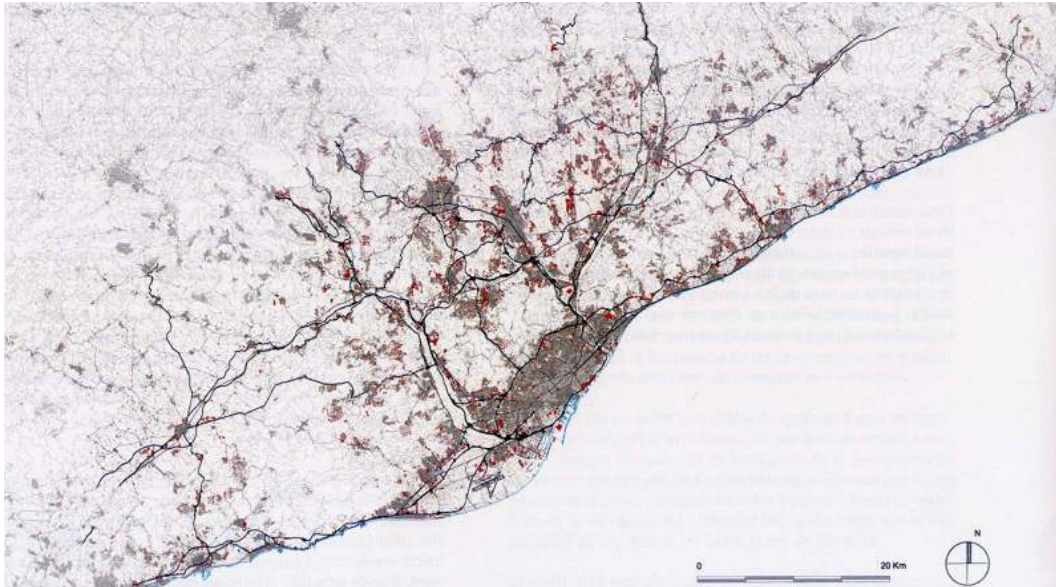


Fig. III / 4.1 / 01: PTM. Red Ferroviaria
Fig. III / 4.1 / 01: PTM. Railway network

El propio documento ya es, pues, contradictorio entre sus intenciones globales y sus propuestas sectoriales concretas, si es que el modelo de costa que realmente se quiere obtener es el que se predica en la memoria.

The own document already is, therefore, contradictory between its global intentions and its concrete **sectorial** proposals, if is that the model of coast that really wants to be obtained is the one that is preached in the memory.

Y es que prácticamente todas las actuaciones realmente realizadas por los agentes urbanísticos, hasta hoy en la costa barcelonesa ponen en evidencia esta contradicción con el modelo enunciado. Así, no encontramos por ninguna parte "el uso directamente relacionado con el mar" de un centro comercial como el "Maremagnum", donde estaba el "Port Vell", o de un hotel y un edificio de oficinas junto al mar, como en el caso de los rascacielos de la Villa Olímpica.

And the fact is that practically all the actions really carried out by the urban development agents, until today in the from Barcelona coast they put in evidence this contradiction with the model statement. Thus, we do not find for none splits "the use directly related to the sea" of a shopping center as the "Maremagnum", where was the "Port Vell", or of a hotel and a building of together offices al sea, like in the case of the skyscraper of the Olympic Village.



Fig. III / 4.1 / 02: Rascacielos en la costa

Fig. III / 4.1 / 02: Skyscraper in the coast

Ciertamente, estas actuaciones costeras son quizás anteriores a la redacción de nonato Plan Territorial Metropolitano, pero tampoco encontraremos esta directa relación con el mar en el grueso de la actuación urbanística para un certamen como el Forum 2004, cuya gran infraestructura se ha construido no “junto al mar” sino “sobre el mar, creando una península artificial en el delta del Besos, con su puerto correspondiente.

Certainly, these coastal actions are perhaps previous to the editing of **nonato** Metropolitan Territorial Plan, but we will neither find this direct relation with the sea in the thickness of the urban development action for a contest as the Forum 2004, whose great infrastructure has been built not “together al sea” but “on the sea, creating an artificial peninsula in the delta of the Kisses, with its corresponding port.



Fig. III / 4.1 / 03: PTM Secciones paseo marítimo

Fig. III / 4.1 / 03: PTM Sections maritime walk

Todo ello, ya nos anuncia lo que nos puede venir cuando, a continuación se quiera “abrir el Maresme al mar”.

Entiendo que, como se hace ahora California, la costa, tal y como dicen las intenciones –solo las intenciones- del Plan Metropolitano de Barcelona, en cuanto a bien escaso, se ha de reservar para la funciones, naturales y urbanas, que le son propias. Puertos, playas, ocio y paisajes marítimos.

All it, already announces us what can come us when, subsequently be wanted “to open the Maresme al sea”.

I understand that, like California is done now, the coast, just as the intentions say –alone the intentions- of the Metropolitan Plan of Barcelona, as for well scarce, should be reserved for the functions, natural and urban, that they are him own. Ports, beaches, leisure and maritime landscapes.

El que hoy sea atractivo, comercial o políticamente rentable, cargar sobre la ribera centros comerciales, edificios residenciales singulares o grandes equipamientos públicos, no justifica, a mi entender el destruir –o no reconstruir- los ambientes costeros, naturales o históricos, que tanto valor dieron en su día a este litoral.

The one that today be attraction, commercial or politically profitable, to charge on the bank shopping centers, residential singular or large buildings public equipment, does not justify, to my to understand the to destroy –or not to reconstruct- the coastal, natural or historic environments, that so much value gave in its day to this seaboard.

2 - LA RELACIÓN TIERRA - MAR.

2 - THE RELATION LAND - SEA.

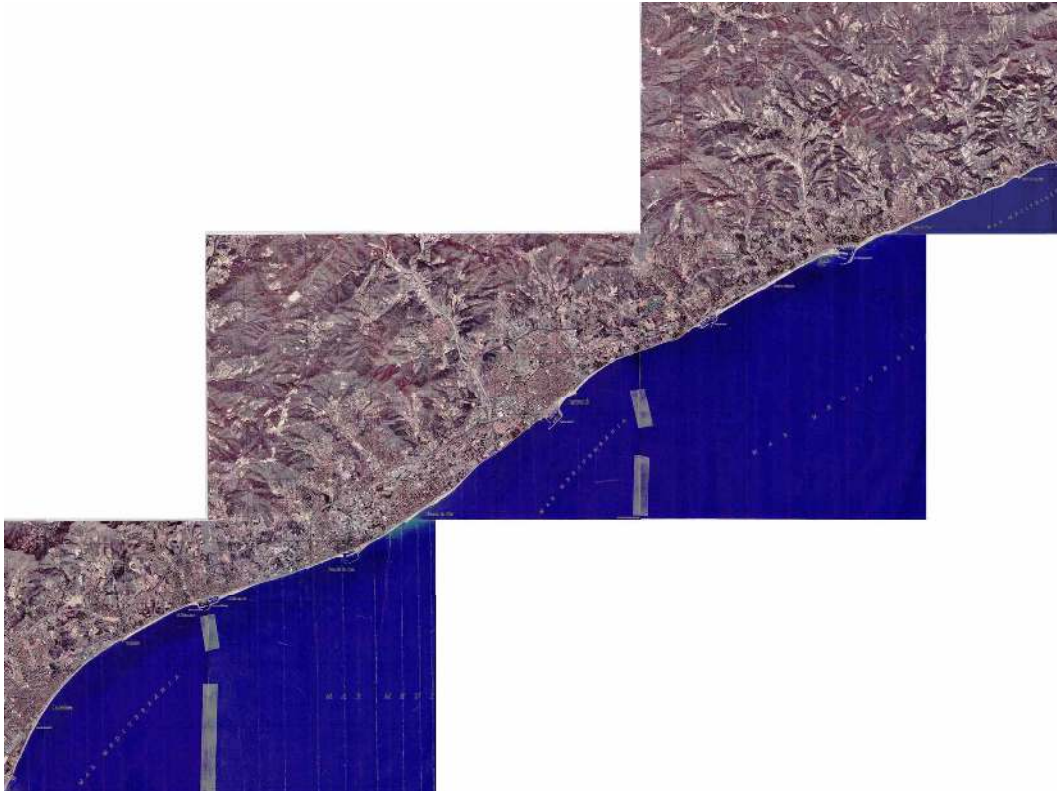


Fig. III / 4.1 / 04: El Maresme con los pueblos de Montaña y de Mar

Fig. III / 4.1 / 04: The Maresme with the towns of Mountain and of Sea

La costa metropolitana de levante de Barcelona llega a los años noventa en una situación paradójica en cuanto a la relación del territorio costero con su mar.

The metropolitan coast to raise of Barcelona arrives at the nineties in a situation **paradoxal** as for the relation of the coastal territory with its sea.

Por un lado, todo aquello que motiva el crecimiento y la actividad de la franja litoral metropolitana barcelonesa viene dado por el hecho de la relación con el mar, tanto por lo que se refiere a las poblaciones propiamente dichas como por su medio natural.

On the one hand, all that that motivates the growth and the activity of the stripe coastal from Barcelona subway comes given by the circumstance of the relation with the sea, so much for which refers to the exactly said populations as by its natural middle.

Por el otro, esta relación tierra-mar esta brutalmente cortada por el ferrocarril, la carretera N-II y los desafortunados accesos a las propias instalaciones portuarias de ocio. Esto, cuando no son las propias edificaciones turísticas las que provocan el corte.

By the other, this relation land-sea this brutally cut one by the railroad, the highway N-II and the unfortunate accesses to the own harbor installations of leisure. This, when they are not them own tourist buildings the ones that cause the cut.

No es hasta los años noventa que empiezan las actuaciones públicas importantes en esta franja costera metropolitana, con la construcción de la prolongación de la autopista A-19, desplazando hacia el interior los accesos a las poblaciones de mar, el plan de cubrimiento de sus peligrosas Rieras, la regeneración de las playas, la política de paseos marítimos y la de depuración de aguas.

Is not to the nineties that begin the important public actions in this metropolitan coastal stripe, with the construction of the extension of the freeway TO-19, displacing toward the interior the accesses to the populations of sea, the plan of covering of their dangerous to Laugh at the regeneration of the beaches, the taking a walk maritime politics and that of **depuración** of water.

Pero, a diferencia de algunas actuaciones en el frente marítimo de la ciudad de Barcelona -como la de la Villa Olímpica o la del Forum 2004, en el resto de la costa metropolitana todas las actuaciones públicas se hacen descoordinadas y cada una con la propia lógica sectorial del agente de la actuación y de forma autóctona y ajena a la lógica global de este territorio costero.

But, as opposed to some actions in the maritime front of the city of Barcelona -as that of the Olympic Village or that of the Forum 2004, in the remainder of the metropolitan coast all the public actions are done **descoordinadas** and each one with the own **sectorial** logic of the agent of the action and of alien and indigenous form to the global logic of this coastal territory.

El caso mas claro es el de como lo que tenía que ser una autovía metropolitana costera para sustituir la carretera de la ribera, se convierte, al realizarla, en una autopista de peaje, con lo que la vieja carretera N-II permanece junto al mar y siempre saturada como principal distribuidor inter-urbano de las poblaciones costeras.

The case but clearly is that of as what had to be a coastal metropolitan road to substitute the highway of the bank, is converted, al to carry out, in a freeway of toll, with what the old highway N-II remains together al sea and always saturated like main distribution inter-urban of the coastal populations.

Al mantener el eje tren-carretera junto al mar, las áreas urbanas acaban desdoblándose sobre el mar por este eje formándose una nueva costa artificial, con la consecuente pérdida de lo que aun queda de costa natural o histórica y por supuesto de la relación del territorio interior con su mar, que caracterizaba estas comarcas.

Al to maintain the axis together train-highway al sea, the urban areas they finish being split on the sea by this axis being formed a new artificial coast, with the consequent loss of what even remains of natural or historic coast and of course

of the relation of the interior territory with its sea, that characterized these regions.



Fig. III / 4.1 / 05: Arenys de Munt y de Mar

Fig. III / 4.1 / 05: Arenys de Munt and de Mar

La histórica y funcional relación de las poblaciones costeras y sus territorios, con su mar solo puede recuperarse desplazando hacia el interior todas las infraestructuras de comunicación comarcal -carreteras o autovías, ferrocarril, etc.- que deben abastecer los crecimientos metropolitanos o simplemente corregir las disfuncionalidades existentes en los actuales accesos urbanos.

The historic and functional relation of the coastal populations and their territories, with their alone sea can be recovered displacing toward the interior all the infrastructures of regional communication -highways or roads, railroad, etc.- that should supply the metropolitan growths or simply to correct the **disfuncionalidades** existing in the present urban accesses.

El área de la Bahía de San Francisco, tiene en muchas partes problemas en la relación tierra-mar similares a los expuestos de Barcelona, si bien la amplitud de su franja costera y su modelo de ciudad difusa facilitan en gran manera el encuentro de soluciones en forma de costa natural, sin tener que acudir a duras

soluciones de costa artificial urbana. El esfuerzo que esta realizando el Estado de California y sus ciudades, para la recuperación de la relación tierra- mar en sus territorios costeros, es bien notorio. Nadie sabría hoy imaginar, el inigualable paisaje de la Bahía de San Francisco, sin su vista nocturna con las luces de la ciudad configurándola.

The area of the Bay of San Francisco, has in many parts problems in the relation similar land-sea to them exposed of Barcelona, though the amplitude of its coastal stripe and its model of diffuse city facilitate in great way the encounter of solutions in the shape of natural coast, without having that to respond to hard solutions of urban artificial coast. The effort that this carrying out the State of California and its cities, for the recovery of the relation land- sea in its coastal territories, is well notorious. Nobody would know today to imagine, the **inequable** landscape of the Bay of San Francisco, without his nocturnal view with the lights of the city configuring it.

3- PATRIMONIO NATURAL E HISTÓRICO COSTERO

3- PATRIMONY NATURAL AND HISTORIC COASTAL

La ciudad de Barcelona, en los años noventa, entró en el sistema mundial de ciudades, con una oferta de cultura arquitectónica y urbanística moderna, a la escala que corresponde la actual globalización de nuestra sociedad.

The city of Barcelona, in the nineties, entered the world system of cities, with an offering of modern urban development and architectural culture, to the scale that the present globalization of our company corresponds.

Pero, hay que decir también que la moneda de la actual globalización tiene otra cara, que es la de las particularidades locales, tan de actualidad como la primera.

But, one must say also that the currency of the present globalization has another face, that is that of the local particularities, as up-to-date as the first one.

En este sentido quiero decir que, estoy bien convencido de que, no es cierto que el patrimonio histórico-cultural que aun tenemos en Cataluña en general y en Barcelona en particular, se reduzca a los grandes conjuntos urbanos monumentales y a los grandes espacios naturales de valor paisajístico o ecológico declarado. También hay una pequeña escala de patrimonio territorial y urbano secundario o, según se mire, vulgar, que hoy no solo hace falta conservar sino mantener vivo. (III/ 4.1.3/ 1)

In this sense I mean that, I am well convinced that, is not certain that the historic-cultural patrimony that even have in Catalonia in general and in Barcelona particularly, be reduced to the large monumental urban assemblies and to the large natural spaces of value paisajístico or ecological declared. Also there is a small scale of secondary urban and territorial patrimony or, according to itself look at, vulgar, that today not alone does lack to conserve but to maintain alive. (III/ 4.1.3/ 1)

Por todas partes, el legado histórico de intervenciones del hombre en la costa siempre ha sido en el sentido de servirse de ella para fines urbanos. Primero con los puertos y después con actuaciones urbanísticas cara o “sobre” el mar. Solo posteriormente aparecen las actuaciones de protección de la costa como espacio natural.

All over, the intervention historic bequest of the man in the coast has always been in the sense to be served of her for urban end. First with the ports and later with expensive urban development actions or “on” the sea. Alone subsequently the actions of protection of the coast appear like natural space.

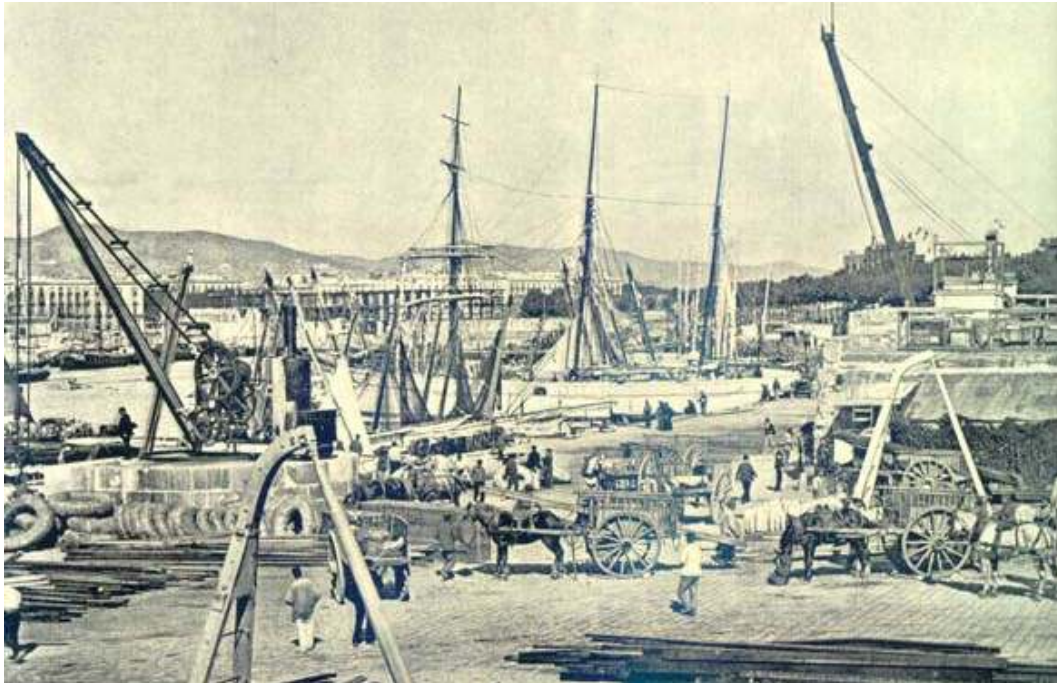


Fig. III / 4.1 / 06: El puerto de Barcelona a principios del XX

Fig. III / 4.1 / 06: The port from Barcelona at the beginning of the 20th century

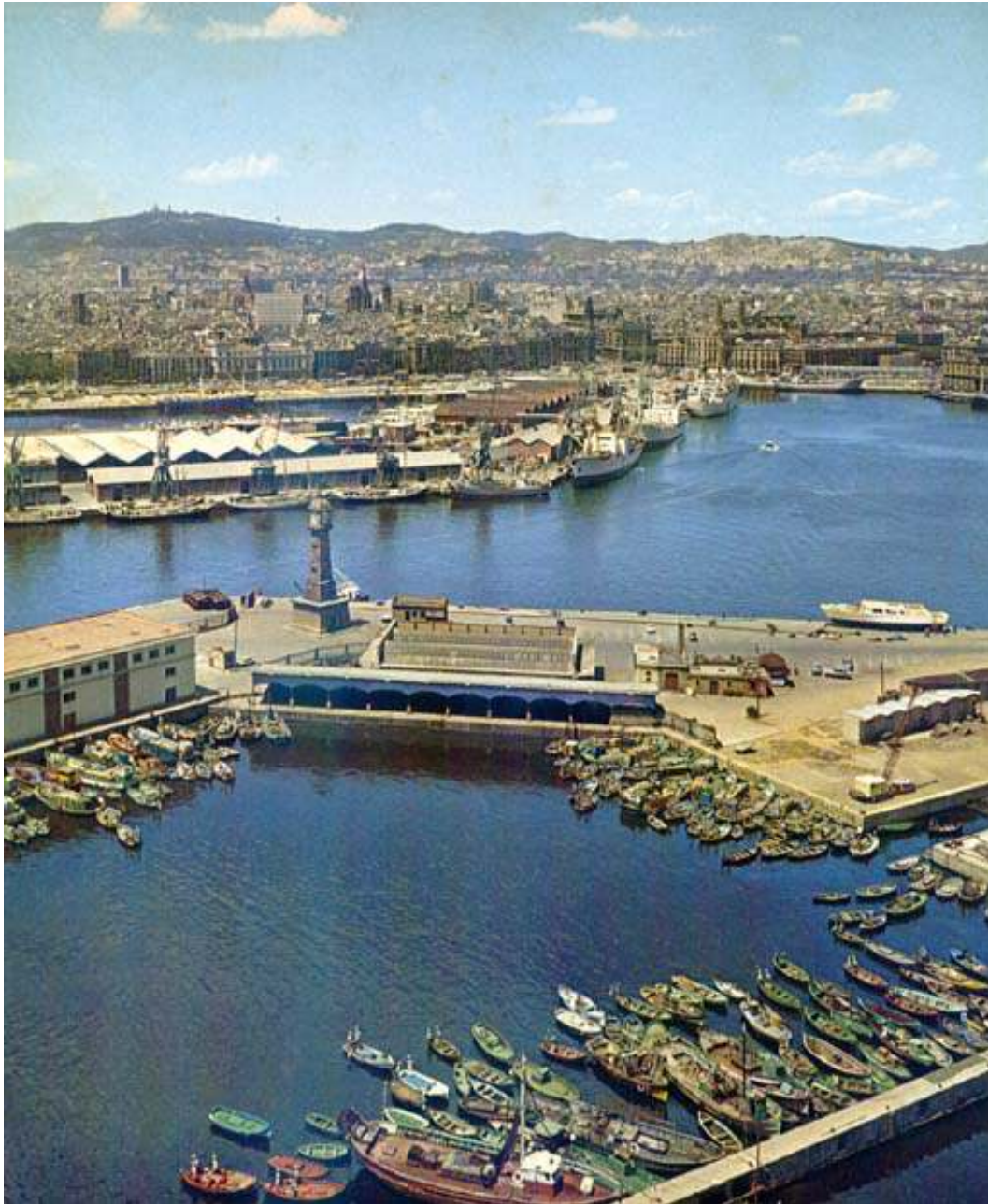


Fig. III / 4.1 / 07: Puerto Viejo de Barcelona

Fig. III / 4.1 / 07: Old Port of Barcelona

No se ha introducido aun el concepto de “Patrimonio Histórico Costero” con valores como los de los “puertos viejos” o los de ámbitos urbanos o peri-urbanos históricamente ligados al mar y que, en este sentido, nuestro legado histórico es mucho mas antiguo y variado que el de California y debe saber mantenerse. (III/ 4.1.3/ 2)

Itself not the concept has been introduced even of “Coastal Historic Patrimony” with values cone the of the “old ports” or those of environments urban or **peri**-urban historically joined al sea and that, in this sense, our historic bequest is a lot but old and various that that of California and should know to be maintained. (III/ 4.1.3/ 2)

Así, las actuaciones coordinadas a realizar en la costa metropolitana barcelonesa, entiendo, no pueden seguir siendo solo en el sentido de continuar construyendo mar adentro una plataforma costera artificial de alta densidad urbana, como se ha hecho en todo el frente marítimo de la ciudad de Barcelona.

Thus, the actions coordinated to carry out in the from Barcelona metropolitan coast, I understand, they cannot continue being alone in the sense of continuing building out at sea an artificial coastal platform of high urban density, as has done itself in all the maritime front of the city of Barcelona.

Un nuevo criterio de modernidad para aplicar en esta costa, consistiría en la suma de pequeñas actuaciones coordinadas que consiguieran que los pueblos recuperasen como frente sus playas, que los acantilados vuelvan a librarse al mar y que los espacios abiertos de los llanos agrícolas o deltaicos lleguen hasta el agua, dándose las necesarias discontinuidades urbanas, también en el frente costero.

A new criterion of modernity to apply in this coast, would consist of the sum of small actions coordinated that to obtain that the towns recovered as front its beaches, that the cliffs be freed again al sea and that the open spaces of the agricultural plains or **deltaicos** arrive to the water, being given the necessary urban interruptions, also in the coastal front.

La apuesta de las dos metrópolis californianas que hemos expuesto, en cuanto a su modelo, es clara. La costa debe ser para aquello que sea propiamente costero. Tanto si esto es medio natural –pantanos, playas, acantilados- como si es urbano –puertos, balnearios y ocio-.

The bet of the two Californian metropolises that have exposed, as for its model, is clear. The coast should be for that that be exactly coastal. So much if this is natural middle –swamps, beaches, cliffs- as if is urban –ports, spas and leisure-.

En la costa metropolitana barcelonesa, la contradicción es patente. Mientras se habla del litoral como de un bien escaso a proteger, se sigue consolidando como soporte barato de las infraestructuras básicas para el desarrollo metropolitano y las consecuencias de esta contradicción están a la vista, sobretudo en el Maresme con sus disfuncionalidades en el frente marítimo.

In the from Barcelona metropolitan coast, the contradiction is patent. While it is spoken of the seaboard as of a well scarce one to protect, continues consolidating like cheap backup of the basic infrastructures for the metropolitan development and the consequences of this contradiction are in sight, above all in the Maresme with their **disfuncionalidades** in the maritime front.



Fig. III / 4.1 / 08: Barcos en el puerto

Fig. III / 4.1 / 08: Ships in the port

Como ya se ha dicho, el propio “Plan Territorial Metropolitano de Barcelona”, todavía no aprobado, nos dice acertadamente que su objetivo es eliminar de al costa los usos no directamente relacionados con el mar y reservar-la tan solo para a usos ligados necesariamente a ella con les mínimas afectaciones posibles.”

As already it has said, the own one “Territorial Plan Subway of Barcelona”, still done not approve, tells us wise that its objective is to eliminate of al coast the uses done not directly relate to the sea and reserve-the so alone for to joined uses necessarily to her with them most minimum affectations possible.”

Ciertamente, la construcción de puertos y la regeneración de playas son actuaciones para usos costeros. Pero no encuentro que el uso de un centro comercial como el Maremagnum, o los de un hotel y oficinas, como el de los rascacielos de la Villa Olímpica san “usos directamente relacionados con el mar”. Tampoco creo que las grandes infraestructuras de comunicaciones metropolitanas lo sean.

Certainly, the construction of ports and the regeneration of beaches are actions for coastal uses. But I do not find that the use of a shopping center as the Maremagnum, or the of a hotel and offices, like that of the skyscraper of the Olympic Village San “uses directly related to the sea”. Do neither I believe that the large infrastructures of metropolitan communications be it.

Quizás podríamos estar todos de acuerdo en que se use el mar y su costa en actuaciones que precisen una proyección internacional de Barcelona, como es el

caso del Fórum 2004. Pero no tanto en que se dañe ni el patrimonio natural costero que aun persiste ni el histórico como, a mi parecer, se hizo con el “Puerto Viejo” de Barcelona.

Perhaps we would be able to be all in agreement that the sea be used and its coast in actions that need an international projection of Barcelona, as is the case of the Forum 2004. But not so much in which be damaged neither the coastal natural patrimony that even persists neither the historic one as, in my opinion, was done with the “Old Port” of Barcelona.

Frente a las alternativas de actuación en las costas metropolitanas de urbanizar la costa – con la excusa de “abrir la ciudad al mar” – o en cambio, recuperar su primitivo medio natural, la apuesta de California es hoy clara. Hay que recuperar en lo posible lo que queda de costa natural.

Set against the alternatives of action in the metropolitan coasts to urbanize the coast – with the excuse of “to open you take care of it al sea” – or on the other hand, to recover its primitive natural middle, the bet of California is today clear. One must recover in the possible thing what remains of natural coast.

Es paradójico que mucho después que Los Angeles decidiera desmontar todo su gran parque de atracciones de Venice que estaba sobre el mar, Barcelona decide realizar sobre el mar, donde todavía quedaba la playa del Somorostro, la importante operación urbanística del Forum 2004, con vistas a los nuevos diques del correspondiente puerto.

It is paradoxical that a lot after Los Angeles to decide to dismantle all its great amusement park of Venice that was on the sea, Barcelona decides to carry out on the sea, where still remained the beach of the Somorostro, the important urban development operation of the Forum 2004, with a view to the new dikes of the corresponding port.

Ciertamente, los errores que California tuvo con la urbanización de su costa y que tan caro le esta resultando ahora corregir no han servido como experiencia para las incipientes áreas metropolitanas que, como Barcelona, se obstinan en vender como modernos criterios de ordenación del territorio obsoletos para países mas avanzados como California.

Certainly, the errors that California had with the urbanization of their coast and that so expensive him this resulting now to correct they have not served as experience for the incipient metropolitan areas that, like Barcelona, they persist in selling as modern criteria of ordering of the obsolete territory for countries but advanced as California.



Fig. III / 4.1 / 09: Venice, en 1925

Fig. III / 4.1 / 09: Venice, in 1925



Fig. III / 4.1 / 10: Venice, hoy

Fig. III / 4.1 / 10: Venice, today

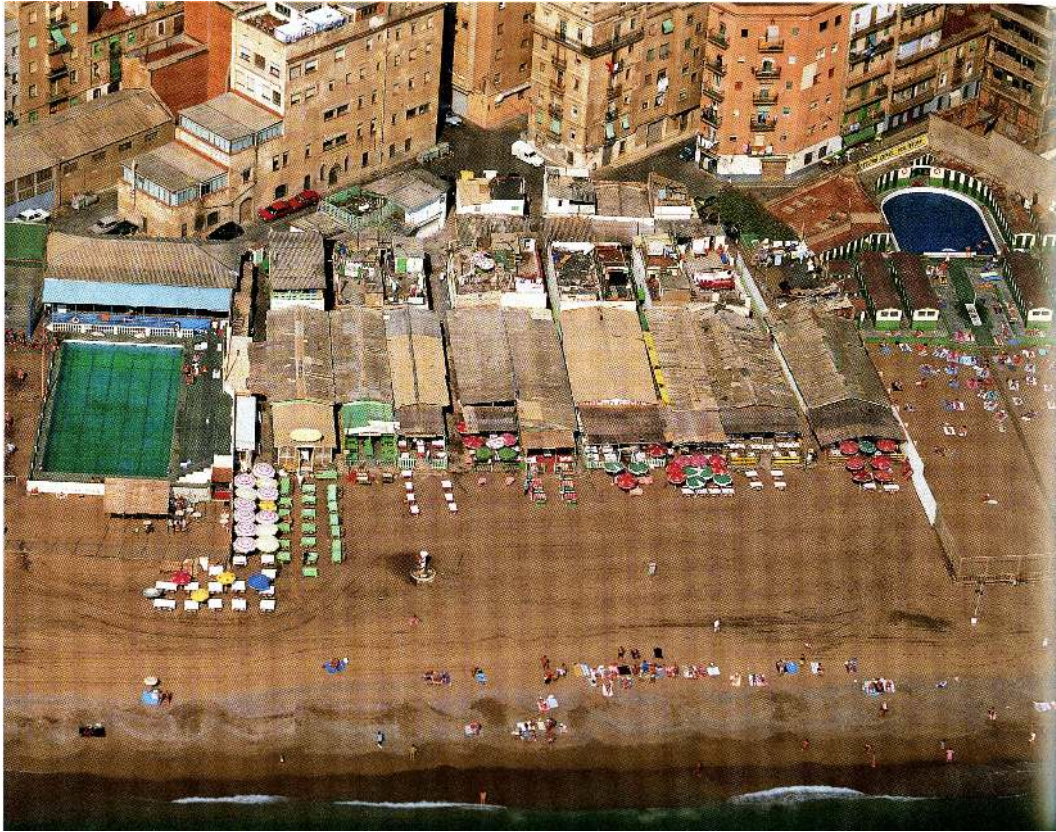


Fig. III / 4.1 / 11: Playa de la Barceloneta hasta los años 80

Fig. III / 4.1 / 11: Beach of the Barceloneta to the years 80



Fig. III / 4.1 / 12: Playa de la Barceloneta hoy

Fig. III / 4.1 / 12: Beach of Barceloneta today

Un buen modelo de recuperación de costa urbana en Barcelona, lo tenemos en la recuperación de la playa de la Barceloneta, para la fachada marítima no portuaria del centro histórico de la ciudad.

A good urban coast recovery model in Barcelona, we have it in the recovery of the beach of the Barceloneta, for the not harbor maritime facade of the historic center of the city.

Después de desmontar todo el enjambre de "merenderos" que separaba este histórico barrio de su playa, se consiguió, peatonalizando el nuevo paseo marítimo, que sus características calles se entregasen al mar, a través de la playa, tal y como había sido en sus orígenes.

After dismantling all the swarm of "merenderos" that separated this historic neighborhood of its beach, was obtained, peatonalizando the new maritime walk, that its characteristics silence you were delivered al sea, through the beach, just as had been in its origins.

4.3. - DISFUNCIONES EN EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

4.3. - DYSFUNCTIONS IN THE SYSTEM OF COMMUNICATIONS

LOS SISTEMAS PÚBLICOS Y PRIVADOS DE COMUNICACIONES

THE PRIVATE AND PUBLIC SYSTEMS OF COMMUNICATIONS

Reiteradamente hemos dicho que entendíamos el hecho territorial y urbano como un sistema compuesto por el subsistema urbano, el de espacios abiertos y el de comunicaciones, que relaciona y da sentido a los primeros.

Repeatedly we have said that we understood the urban and territorial fact as a composed system by the **subsistema** urban, that of open spaces and that of communications, that relates and gives sense to the first.

Ciertamente, la ciudad se basa en la relación entre personas, instituciones, actividades, etc. y estas relaciones se realizan mediante los sistemas de comunicación. Hoy, a nuestros efectos, estos sistemas los podemos dividir en dos grandes grupos. las telecomunicaciones y las comunicaciones basadas en la movilidad física.

Certainly, the city is based on the relation among people, institutions, activities, etc. and these relations are carried out by means of the systems of communication. Today, to our effects, these systems we can divide them into two large groups. the telecommunications and the communications based on the physical mobility.

Hemos visto como a lo largo de la historia, los medios de comunicación marítimos daban paso a los terrestres y éstos a los aeronáuticos, pero que todos ellos permanecían, adecuando sus formas y funciones a los nuevos tiempos.

We have seen as along the history, the maritime mass media led to the terrestrial and these to the aeronautic, but that all they remained, adapting their forms and functions to the new times.

El transporte puede ser, de mercancías o de personas y, a su vez, individual o colectivo y, en cualquier caso, la idoneidad de cada medio de transporte para cada uno de estos tipos de usuario, ha variado y varia con el tiempo.

The transportation can be, of merchandise or of people and, at the same time, individual or collective and, in any case, the suitability of each middle of transportation for each one of these types of user, has changed and various with the time.

Así, hoy, se nos presenta el sistema marítimo de comunicaciones como óptimo para el transporte de grandes mercancías, la aviación, como óptimo para transporte colectivo de personas a larga distancia, el ferrocarril, como lo mismo para medias y cortas distancias y el automóvil el óptimo para el transporte individual o de mercancías personalizadas.

La dicotomía público-privado, está siempre presente en, todos los sistemas de comunicación y teniendo en cuenta el decisivo papel estructurador del territorio que juegan estos sistemas de comunicaciones, es muy frecuente que muchas de las anomalías que se producen en un territorio tengan su origen en alguna disfuncionalidad entre los aspectos público y privado en la gestión de dichas comunicaciones.

Efectivamente, casi siempre se tiende a identificar los sistemas de transportes y comunicaciones colectivos con transportes "públicos" – los ferrocarriles, por ejemplo - y los transportes y comunicaciones individuales con transportes "privados" -el automóvil, por ejemplo-.

La realidad territorial, sin embargo, nos demuestra que, a efectos de gestión de suelo, no tiene sentido hablar de transportes y comunicaciones realmente privadas, pues en cualquier caso la infraestructura de soporte y su ubicación procede siempre, necesariamente, de una actuación de gestión pública de suelo, aunque luego se establezcan regímenes de concesión al sector privado.

Thus, today, it is presented us the maritime system of communications as optimum for the transportation of large merchandise, the aviation, like optimum for collective transportation of people to long distance, the railroad, as the same thing for averages and short distances and the car the optimum one for the individual transportation or of merchandise personalized.

The public-private dichotomy, is always present in, all the systems of communication and keeping in mind the decisive role **estructurador** of the territory that play these systems of communications, is very frequent that many of the anomalies that are produced in a territory they have their origin in some **disfuncionalidad** between the private and public aspects in the management of said communications.

Really, almost always it tends itself to identify the systems of transportations and collective communications with transportations "public" – the railroads, for example - and the transportations and individual communications with transportations "private" -the car, for example-.

The territorial reality, nevertheless, shows us that, with the object of management of floor, no sense makes to speak of transportations and really private communications, therefore in any case the infrastructure of backup and its location proceeds always, necessarily, of an action of public management of floor, although then states of concession be established al private sector.

La existencia de disfunciones entre los intereses de los agentes privado titulares o concesionarios de algún servicio metropolitano y los de los agentes públicos que debe gestionar la ubicación de la infraestructura de dicho servicio, han sido tradicionalmente manifiestas en el territorio metropolitano barcelonés, por ejemplo, en cuanto a la implantación de sistema de peajes para financiar túneles y autopistas.

Es el caso de la mayor parte de la ribera metropolitana barcelonesa, en que la vieja y colapsada Carretera General, discurre junto al mar, mientras que la moderna autopista discurre por la parte alta de los tejidos urbanos no consiguiendo el giro de la accesibilidad rodada de dichos tejidos a causa del hecho que la autopista tiene un régimen de peaje de concesión privada, sin existir una alternativa vial pública que complemente dicha autopista.

Así, vemos como la mayor parte de disfunciones entre el sistema urbano y su sistema de comunicaciones, se dan casi siempre por una errónea – cuando no tendenciosa- simplificación de los modelos metropolitanos.

Ciertamente la llamada ciudad “difusa” -de origen ruralizante- necesariamente se basa en un sistema de comunicaciones para transporte privado individual. La llamada ciudad “compacta”, en cambio -sea por su origen histórico europeo sea por compactación de los modernos “downtowns” americanos- se basa necesariamente en el transporte colectivo.

Pero, en cualquier metrópolis moderna, los dos modelos coexisten

The existence of dysfunctions among the interests of the regular private agents or dealers of some metropolitan service and the of the public agents that should negotiate the location of the infrastructure of said service, they have been traditionally you declare in the from Barcelona metropolitan territory, for example, as for the tolls system establishment to finance tunnels and freeways.

It is the case of the majority of the from Barcelona metropolitan bank, in which the old woman and paralysed main road, reflects together al sea, while the modern freeway reflects for the high part of the urban weavings not obtaining the turn of the accessibility rolled of you said weavings on account of the fact that the freeway has a private concession toll state, without existing a public road alternative complementing said freeway.

Thus, we see as the majority of dysfunctions between the urban system and their system of communications, they are given almost always by an erroneous one –when not tendentious- simplification of the metropolitan models.

Certainly the call city “diffuse” -of origin **ruralizante**- necessarily is based on a system of communications for individual private transportation. The call city “compact”, on the other hand -be for its European historic origin be for compaction of the modern “downtowns” American- is based necessarily in the collective transportation.

y se complementan, y en consecuencia su estructura urbana

no puede concebirse en base a uno de los sistemas de transporte solamente, sino en base a ambos.

But, in any modern metropolises, the two models coexist and they are

El transporte colectivo tiene a su favor su economía y quizás su sociabilidad. Pero tiene gravísimas limitaciones: a la libre movilidad, sin la cual la ciudad no tendría sentido.

El pretender resolver con sistemas de transporte colectivo comunicaciones propias del transporte individual, y viceversa. Crea disfunciones en el territorio que acaban manifestándose a su degradación.

Para ambos sistemas, como ya se ha dicho, la infraestructura es siempre de gestión pública y, en este sentido, vemos como nuestras dos metrópolis californianas, están reaccionando ante los problemas generados por su la excesiva apuesta que en su día hicieron por el transporte individual privado, el automóvil, mediante la construcción de ferrocarriles metropolitanos de alta velocidad.

También en Barcelona deberá jugar un papel importante este sistema de transporte público colectivo. Pero sería un error pensar como en algunos medios se predica que esta apuesta por la promoción de dicho transporte colectivo puede eximir a las administraciones territoriales de la creación de infraestructuras para el transporte individual.

complemented, and consequently its urban structure cannot be conceived in base to one of the systems of transportation only, but in base to both.

The collective transportation has to its **favor** its economy and perhaps its sociability. But has very serious limitations: to the free mobility, without which the city would make no sense.

The to intend to resolve with systems of collective transportation own communications of the individual transportation, and vice versa. It creates dysfunctions in the territory that finish being declared to its degradation.

For both systems, as already has said themselves, the infrastructure is always of public management and, in this sense, we see as ours two Californian metropolises, they are reacting before the problems generated by their the excessive bet that in their day they did for the private individual transportation, the car, by means of the construction of high speed metropolitan railroads.

Also in Barcelona should play an important role this system of collective public transportation. But serious an error to think as in some media is preached that this bets on the promotion of said collective transportation can exempt to the local governments of the creation of infrastructures for the individual transportation.

Así, en el nuevo ámbito metropolitano de Barcelona, es manifiesta la falta de transporte metropolitano público realmente estructurador de su territorio y, a su vez, competitivo con el privado en cuanto a velocidad y funcionalidad. Pero por otro lado, es a la vez manifiesta, la falta de previsión de movilidad y aparcamiento en los centros urbanos desde el propio momento de su gestación.

Las necesidades de movilidad en un territorio dependen sobre todo de su número de habitantes, con independencia del territorio que estos ocupen. No es, pues, cierto que la ciudad compacta genere menos necesidades de movilidad que la ciudad difusa. Simplemente son de otro tipo.

Ciertamente la densidad de población permite mas movilidad con transporte colectivo que no una población dispersa. Pero, a nuestros efectos, la urbanización de la costa se basa en un uso residencial de calidad y por lo tanto con fuertes componentes de dispersión. El transporte colectivo, tendrá pues, siempre unas limitaciones que solo se podrán superar con una buena relación funcional con el transporte individual.

La costa metropolitana de Barcelona es ciertamente una franja estrecha de territorio y, en consecuencia, tiene unas fuertes limitaciones en su capacidad urbana.

Thus, in the new metropolitan environment of Barcelona, is declares the lack of public metropolitan transportation really **estructurador** of its territory and, at the same time, competitive with the private one as for velocity and functionality. But on the other hand, is at the same time declares, the mobility forecast lack and parking in the cities since the own moment of its gestation.

The needs of mobility in a territory depend above all of their number of inhabitants, with independence of the territory that these they occupy. It is not, therefore, certain that the compact city generate less needs of mobility that the diffuse city. Simply they are of another type.

Certainly the density of population permits but mobility with collective transportation that not a dispersed population. But, to our effects, the urbanization of the coast is based on a residential use of quality and therefore with hardly components of dispersion. The collective transportation, will have therefore, always some limitations that alone will be able to surpass with a good functional relation with the individual transportation.

The metropolitan coast of Barcelona is certainly a narrow stripe of territory and, consequently, has some strong limitations in its urban capacity.

Ciertamente es necesario, limitar el consumo de territorio en la franja costera pero sobre todo se ha de limitar el número de habitantes, que es lo que realmente genera el problema de la movilidad en general, aunque la densidad de población, rentabilice el transporte colectivo.

Para la estructuración de un territorio se empieza siempre por las infraestructuras para el sistema de transporte privado. Así hemos visto como son las carreteras y las autopistas las primeras en estructurar un área metropolitana.

Es a continuación, cuando se consolidan las densidades de población, cuando la movilidad debe resolverse con transporte colectivo pasando éste por los lugares donde pueda recoger mas población. Es decir, como se ha hecho en el frente costero de la ciudad histórica de Barcelona, y lo contrario de como permanece en la restante costa metropolitana de levante.

Certainly it is necessary, to limit the consumption of territory in the coastal stripe but above all the number of inhabitants should be limited, that is what really generates the problem of the mobility in general, although the density of population, profit the collective transportation.

For the **estructuración** of a territory begins itself always by the infrastructures for the system of private transportation. Thus we have seen as are the highways and the freeways the first in structuring a metropolitan area.

It is subsequently, when the densities of population are consolidated, when the mobility should be resolved with collective transportation passing this by the places where can collect but population. That is to say, as has done himself in the coastal front of the historic city of Barcelona, and him opponent of as remains in the remaining metropolitan coast he to raise.

LA UBICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS. THE LOCATION OF THE INFRASTRUCTURES.

En cualquier parte, es **la posición de las infraestructuras de comunicación** metropolitanas, respecto al medio natural y urbano, la que de hecho condiciona el modelo territorial y urbano en cada fragmento del ámbito metropolitano. Ninguna de las grandes actuaciones urbanísticas del frente marítimo de la ciudad de Barcelona, por ejemplo, hubiera sido posible sin el Cinturón Litoral.

In any part, is the position of the infrastructures of metropolitan communication, respect al medium natural and urban, the one that in fact conditions the urban and territorial model in each fragment of the metropolitan environment. None of the large urban development actions of the maritime front of the city of Barcelona, for example, to have been possible without the Coastal Belt.

Pero el hecho es que **cualquier eje de comunicaciones**, por mucho que se proyecte como vial de “mitja galta, **acaba desdoblado el área urbana** a la que sirve, si hay tensiones urbanísticas, como es en el caso del litoral.

But the fact is that any axis of communications, however much be projected like road of “mitja galta, finishes splitting the urban area to which serves, if there are urban development tensions, as is in the case of the seaboard.

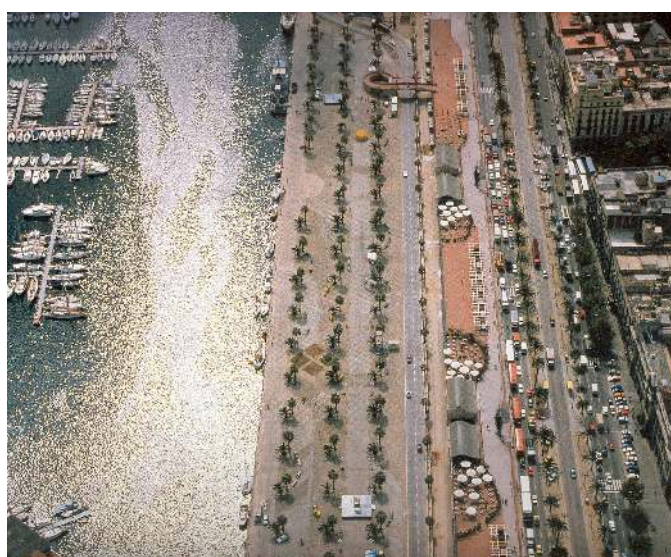


Fig. III / 4.3 / 01: Cinturón Litoral de Barcelona.

Fig. III / 4.3 / 01: Coastal Belt of Barcelona.

Ciertamente, por muchas barreras lineales que la vía en cuestión tenga, un enlace de carreteras o una estación de tren, tanto sirve aun lado como a otro de la vía. Un ejemplo reciente lo tenemos en Mataró, con el enlace de la autopista con el eje de avenida Europa, que acaba desdoblando este eje, por encima de la autopista, con el Hospital, Mataró Park, etc. Y, sobre todo en la costa de la ciudad de Barcelona que, al ser servida por el Cinturón Litoral, se está urbanizando el puerto y la ribera, con mas carga urbana, si cabe, que en la parte interior.

Certainly, for many lineal barriers that the way in question have, a link of highways or a station of train, so much serves even side as to another of the way. A recent example we have it in Mataró, with the link of the freeway with the axis of avenue Europe, that finishes splitting this axis, above the freeway, with the Hospital, Mataró Park, etc. And, above all in the coast of the city of Barcelona that, al to be served by the Coastal Belt, the port is being urbanized and the bank, with but urban load, if fits, that in the interior part.



Fig. III / 4.3 / 02: Villa Olímpica
 Fig. III / 4.3 / 02: Olympic Village

Efectivamente, **el refuerzo** de estas infraestructuras básicas para el desarrollo metropolitano, a ras de mar, genera inevitablemente una potente **costa artificial urbana a su lado**, como en el caso de Barcelona y sin querer entrar en valoraciones, en este caso, ya que se trataba de un litoral completamente degradado.

Really, the reinforcement of these basic infrastructures for the metropolitan development, to side of sea, generates inevitably a powerful urban artificial coast to its side, as in the case of Barcelona and without wanted to enter appraisals, in this case, since was a matter of a seaboard completely degraded.



Fig. III / 4.3 / 03: El corte de la vía de Calella

Fig. III / 4.3 / 03: The cut of the way of Calella

El ferrocarril y la carretera general siguen, a el Maresme, en la **posición litoral original**, de forma que, haciendo un símil urbanístico con las antiguas calles que solo tienen casas a un lado, podríamos decir que son vías de comunicación de “mitja galta”.

The railroad and the main road continue, to the Maresme, in the original coastal position, so that, doing a similar urban development one with the old streets that alone have houses to a side, we would be able to say that are ways of communication of “mitja galta”.

Así pues, si en la costa del Maresme, se mantiene el ferrocarril y la carretera en su posición actual, a ras de mar, el modelo territorial costero será el de la formación de una nueva costa artificial como la de la ciudad de Barcelona y los pueblos que fueron marineros pasaran a ser casi interiores. Si se quieren recuperar los pueblos del litoral como marineros, y mantener lo poco que queda de costa natural, hará falta trasladar la carretera y la vía hacia el interior, entre los pueblos “de abajo” y “de arriba”, resultando así potenciados y recalificados estos últimos.

Thus therefore, if in the coast of the Maresme, the railroad is maintained and the highway in their present position, to side of sea, the coastal territorial model will be that of the formation of a new artificial coast as that of the city of Barcelona and the towns that were sailors passed to be almost interior. If they want to recover the towns of the seaboard as the sailors, and to maintain the little thing that remains of natural coast, will do lack to transfer the highway and the way toward the interior, among the towns “of down” and “upper”, resulting thus promoted and **recalificados** these last.



Fig. III / 4.3 / 04: Túnel de San Pol
Fig. III / 4.3 / 04: Tunnel of San Pol

La simple observación de la historia del litoral metropolitano, nos manifiesta la incompatibilidad que hay entre la conservación del litoral histórico y natural, con el refuerzo, o simple actualización de su infraestructura de comunicaciones metropolitanas como tal.

The simple observation of the history of the metropolitan seaboard, the incompatibility declares us that there is between the conservation of the natural and historic seaboard, with the reinforcement, or simple updating of its infrastructure of metropolitan communications as such

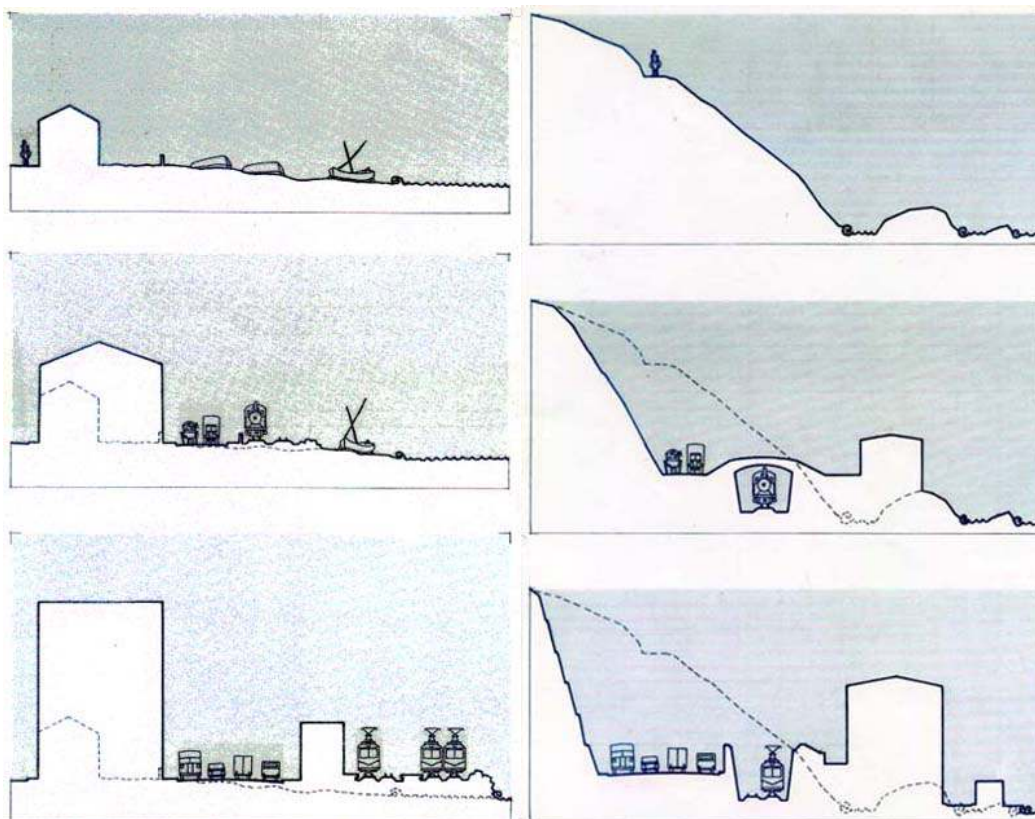


Fig. III / 4.3 / 05: Evolución del perfil de la costa: Playa de Arenys

Fig. III / 4.3 / 05: Evolution of the profile of the coast: Beach of Arenys

Fig. III / 4.3 / 06: Evolución de perfil de la costa y de las edificaciones.

Fig. III / 4.3 / 06: Evolution of profile from the coast and of the buildings.

En California, como ya se ha dicho, la red de autopistas de las metrópolis estudiadas se superpone en buena parte a la trama viaria original, en todos los principales ejes del tejido urbano con una inserción en el, por lo general bastante traumática.

In California, as already has said, the network of freeways of the metropolises studied is superimposed in good part to the original road plot, in all the main axes of the urban weaving with an insertion in the, generally enough traumática

Como también ocurre en Barcelona, esto no es mas que la manifestación de las disfuncionalidades existentes entre las actuaciones a escala urbana –municipal o local- y los instrumentos utilizados –proyectos de grandes infraestructuras- a escala territorial, promovido por la administración central sin coordinación con los instrumentos de ordenación de dicha pequeña escala urbana.

As also it occurs in Barcelona, this is not but that the demonstration of the disfuncionalidades existing among the actions to urban scale – municipal or local- and the instruments utilized –projects of large infrastructures- to territorial scale, promoted by the central government without coordination with the small happiness ordering instruments urban scale

En cuanto a los problemas derivados de la posición de las grandes infraestructuras en la costa californiana deben distinguirse, por un lado, las diferencias entre el caso del ferrocarril del de las autopistas, y por otro las diferentes costas metropolitanas que estamos estudiando.

No es, como ya se ha visto, el caso de la costa de Los Angeles o de la costa del pacífico de San Francisco, que el de la bahía de esta última ciudad.

La costa del Pacífico del entorno metropolitano de San Francisco, simplemente carece de grandes infraestructuras. No así en de Los Angeles, si bien en este caso, la gran escala de los accidentes topográficos disminuye el impacto de dichas infraestructuras en ellos.

El caso de la Bahía de San Francisco es bien distinto. Las grandes infraestructuras no solo la rodean sino que la cruzan constantemente. Y es que no se puede explicar la evolución urbanística de San Francisco sin estas infraestructuras. No olvidemos que el mas reconocido símbolo de California es el "Golden Gate Britge".

Pero, desafortunadamente, no todas las infraestructuras de la Bahía de San Francisco son como el "Golden Gate Britge". Ferrocarril y autopistas se superponen para segregar con sus trazas las pequeñas ciudades de la bahía, como Berkeley, de sus "marinas" y parques costeros.

Regarding the problems derived from the position of the large infrastructures on the Californian coast, it is necessary to distinguish, on the one hand, the differences between the case of the railroad and the highways, and on the other the different metropolitan coasts that we are studying.

It is not, as already has been seen, the case of the coast of Los Angeles or of the coast of the Pacific of San Francisco, that that of the bay of this last city.

The coast of the Pacific of the metropolitan environment of San Francisco, simply lacks large infrastructures. Not thus in of Los Angeles, though in this case, the great scale of the topographical accidents diminishes the impact of said infrastructures in them.

The case of the Bay of San Francisco is well different. The large not alone infrastructures surround it but they cross it constantly. And the fact is that itself not the urban development evolution of San can be explained Francisco without these infrastructures. We do not forget that the but recognized symbol of California is the "Golden Gate Bridge".

But, unfortunately, not all the infrastructures of the Bay of San Francisco are like the "Golden Gate Britge". Railroad and freeways they are superimposed to segregate with their plans the small cities of the bay, like Berkeley, of their "marine" and coastal parks

Seria el mismo caso que el de las comarcas costeras barcelonesas pero que al ser aquí la costa de una escala territorial tan distinta, y del hecho que el ferrocarril es a veces anterior a las propias ciudades, no cabe el plantearse el traslado de estas infraestructuras hacia el interior.

Si en cambio debe plantearse la reducción del impacto de estas infraestructuras en muchos puntos de la bahía y de corredores naturales o urbanos no motorizados entre estas pequeñas ciudades y su costa.

Serious the same case that that of the from Barcelona coastal regions but that al to be here the coast of a so different territorial scale, and of the fact that the railroad is at times previous to the own cities, does not fit the **plantearse** the transfer of these infrastructures toward the interior.

If on the other hand should be presented the reduction of the impact of these infrastructures in many points of the bay and of natural or urban runners done not motorize between these small cities and its coast

EPILOGO

EPILOGO

|

|

EPILOGO

EPILOGO

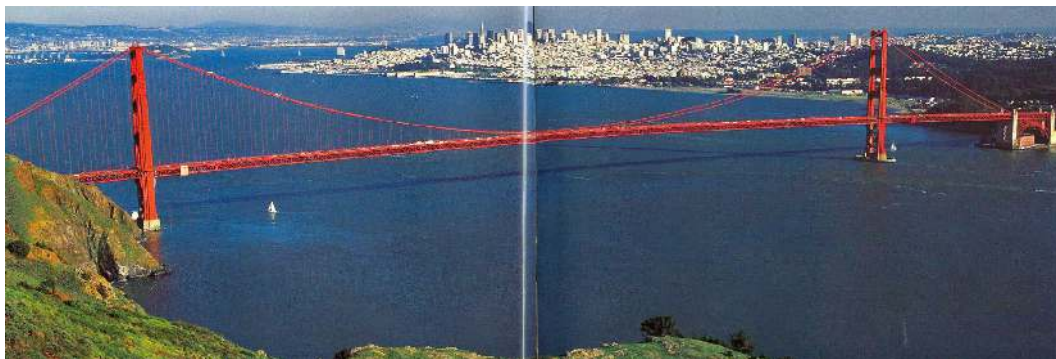


Fig. IV / 01: Bahía de San Francisco

Fig. IV / 01: Bay of San Francisco

La ciudad de San Francisco creció en su día, como ahora lo está haciendo la de Barcelona, sobre el mar. Pero con la formación e imparable crecimiento de su entorno metropolitano debe ahora urgentemente cambiar su modelo territorial metropolitano. Barcelona, con considerable retraso, está ahora consolidando aquel mismo anacrónico modelo con actuaciones seguramente irreversibles. ¿Debe ahora esperar cuarenta años para cambiar su viejo modelo y corregir - con grandes costes para las futuras generaciones- las disfuncionalidades que previsiblemente ocasionará?

Quizás San Francisco, por la extraordinaria proporción de costa que tiene su territorio pudo permitirse aquel modelo. Pero Barcelona, no. Tampoco Los Angeles, aunque en ésta metrópolis la corrección del modelo fuera mas fácil por tener los principales centros en el interior.

The city of San Francisco grew in its day, as now is doing it that of Barcelona, on the sea. But with the formation and unstoppable growth of its metropolitan environment now urgently should change its metropolitan territorial model. Barcelona, with considerable delay, now is consolidating that same anachronistic model one with surely irreversible actions. Now it should expect forty years to change its old model and to correct -with large prices for the future generations- the **disfuncionalidades** that foreseeably will cause?

Perhaps San Francisco, by the extraordinary proportion of coast that has its territory could be permitted that model. But Barcelona, not. Neither Los Angeles, although in this metropolises the correction of the model was but easy by having the main centers in the interior.

Ciertamente, podríamos decir que el nuevo modelo territorial de Los Angeles, por su similar geografía, resultaría mas adecuado para Barcelona que el viejo modelo de San Francisco, con unos condicionantes geográficos tan distintos. Pero no olvidemos que cada ciudad y territorio debe tener su propio modelo. Esto, claro, sin perjuicio de que para su elección sirvan las experiencias de otras ciudades y territorios de referencia, mas avanzadas, como es el caso de las metrópolis costeras californianas.

Si se quiere un modelo metropolitano con ejes urbanos funcionales y con las costa naturales que aun quedan, preservadas, es preciso que los crecimientos del área metropolitana de Barcelona se realicen por el corredor interior desplazando la centralidad metropolitana hacia él.

La línea de ferrocarril, primero y la consolidación de la carretera general, después, ha significado un corte contundente de los pueblos respecto a su costa. Tanto es así, que los pueblos costeros, limitan ahora con la carretera y el ferrocarril, y una franja costera que es casi autónoma respecto las poblaciones a las que pertenecía.

Solo grandes operaciones urbanísticas como la de la Villa Olímpica, el Fórum o el nuevo "puerto viejo" de Barcelona, consiguen saltar la barrera.

Certainly, we would be able to say that the new territorial model of Los Angeles, by its similar geography, would result but adequate for Barcelona that the old model of San Francisco, with some so different geographical determining factors. But we do not forget that each city and territory should have its own model. This, clear, without damage that for its election they serve the experiences of other cities and territories of reference, but advanced, as is the case of the Californian coastal metropolises.

If a metropolitan model with functional urban axes and with the natural coast is wanted that even remain, preserved, is precise that the growths of the metropolitan area of Barcelona be carried out for the interior runner displacing the metropolitan centrality toward him.

The line of railroad, first and the consolidation of the main road, later, meaning a forceful cut from the towns with respect to its coast. So much it is thus, that the coastal towns, they limit now with the highway and the railroad, and a coastal stripe that is almost autonomous respect the populations to the ones that belonged.

Alone large urban development operations as that of the Olympic Village, the Forum or the new one "old port" of Barcelona, they manage to jump the barrier.

Pero, el hecho es que estas operaciones costeras, en tanto que operaciones urbanísticas expresivamente modernas, han destruido el patrimonio histórico costero que tenían. Es el caso del puerto Viejo de Barcelona, hoy substituido por un centre comercial con es el "Maremagnum".

Es pues preciso un cambio de modelo territorial en el sentido apuntado en este trabajo, pero de nada servirá si no se cambia también su modelo de gestión.

Los transvases de elementos urbanos y sistemas de comunicaciones entre ejes y áreas urbanas dentro de un área metropolitana, para obtener un determinado modelo deseado, comporta tener, no solo un **planeamiento integrado** que refleje bien este modelo, a corto y a largo plazo, sino también unos **instrumentos de gestión** adecuados y unos **agentes funcionalmente capaces** de ejecutar realmente este planeamiento.

En el caso del ámbito metropolitano de Barcelona, de nada servirían **un buen planeamiento con su gestión** bien instrumentada, si **los agentes que la han de ejecutar** –y estoy pensando con la administración pública central y local- desvían sus energías hacia la capitalización política del romanticismo y el sentimiento de "señorío" de les villas y ciudades con la que se identifica la población afectada, para no modificar nunca la estructura administrativa territorial con sus delimitaciones, algunas de las cuales solo tenían sentido en la época feudal en la que se conformaron.

But, the fact is that these coastal operations, while expressively modern urban development operations, they have destroyed the coastal historic patrimony that had. It is the case of the Old port of Barcelona, today substituted by a center commercial with is the "Maremagnum".

It is therefore I need a change of territorial model in the sense aimed in this work, but you're welcome will serve if itself does not change also its model of management.

The **transvases** of urban elements and systems of communications between axes and urban areas inside a metropolitan area, to obtain a determined model desired, behaves to have, not alone a planning integrated that reflect well this model, to short and long-term, but also some instruments of adequate management and some functional capable agents of execute really this planning.

In the case of the metropolitan environment of Barcelona, you're welcome they would serve a good planning with its management well effected, if the agents that should execute it –and I am thinking with the central public administration and local- they deviate its energies toward the political capitalization of the romanticism and the feeling of "**señorío**" of them villages and cities with the one that the population affected is identified, for modify not never the administrative territorial with their delimitations, some of which alone they made sense in the feudal epoch in which they conformed.

Creo que, si las cosas no se quieren hacer “tarde y mal”, hará falta que se empiece a crear una cultura metropolitana en las poblaciones que la conforman y con la conciencia que es de la calidad urbanística que ésta emergente área metropolitana consiga, de lo que dependerá su importancia en el también emergente “sistema de ciudades” del planeta.

Tal como se ha dicho, las causas de las diferentes patologías que sufre tanto el frente marítimo metropolitano barcelonés como los californianos, siempre las encontraremos en las disfuncionalidades aun existentes entre la naturaleza de las actuaciones urbanísticas de infraestructura hechas y por hacer, los instrumentos técnicos y jurídicos –planes, proyectos y leyes- que se utilizan en cada caso y los agentes públicos y privados responsables de ejecutar estas actuaciones.

Solo con un planeamiento de ordenación integral para cada ámbito de actuación costero –que comprenda carretera, ferrocarril, medio ambiente, urbanización, etc.- y una única autoridad administrativa coordinadora y vinculante para todo el resto de administraciones, se conseguirá sacar cualquier costa metropolitana de su situación traumática y de la incerteza sobre la calidad territorial y urbana que pueda tener, cara a su futuro.

I believe that, if the things do not want to be done “late and badly”, will do lack that is harmed to create a metropolitan culture in them populations that conform it and with the conscience that is of the urban development quality that this emerging metropolitan area obtain, of what its importance in the also emerging one will depend “system of cities” of the planet.

Just as it has said themselves, the causes of the different pathologies that suffers so much the front maritime from Barcelona subway as the Californians, always we will find them in the **disfuncionalidades** even existing between the nature of the urban development actions of done infrastructure and by doing, the legal and technical instruments –plans, projects and laws- that are utilized in each case and the responsible for executing private and public agents these actions.

Alone with a planning of integral ordering for each environment of coastal action –that understand highway, railroad, environment, urbanization, etc.- and a coordinating administrative only authority and binding for all the remainder of administrations, any metropolitan coast of its situation will manage to remove **traumática** and of the **incerteza** on the urban and territorial quality that can have, expensive to its future.

Hace falta pues, en primer lugar, que **el planeamiento metropolitano no sea solo indicativo**. Es preciso que el modelo elegido sea claro y coherente y que el Plan diseñe las infraestructuras sobre en territorio en concreto, también a escala urbana, que califique jurídicamente el suelo como lo hacen nuestros Planes de Ordenación Urbanística Municipal y que instrumenten incluso económicamente la gestión de estas infraestructuras.

En segundo lugar, es preciso una **administración pública gestora** del planeamiento metropolitano, adecuada y con competencias reales.

Ciertamente, la administración pública no es algo unitario. En los ámbitos metropolitanos que hemos tratado intervienen como agentes el Estado y la Generalitat en el caso de Cataluña, como administración central y los Ayuntamientos con sus asociaciones en Comunidades administrativas – Comarcas y Diputaciones en el caso catalán- como administración local

El plan general Territorial de Cataluña delimita la que llama Región I para desarrollar el planeamiento territorial parcial de esta área. Pero esta Región no existe por ahora a efectos reales de gestión y ni siquiera a efectos administrativos.

It does lack therefore, in the first place, that **the metropolitan planning be not alone indicative**. It is precise that the chosen model be clear and coherent and that the Plan design the infrastructures on in territory in concrete, also to urban scale, that qualify legally the floor as our Plans of Municipal urban development Ordering do it and that effect even economically the management of these infrastructures.

In second place, is I need an **administration public agent** of the adequate, metropolitan planning and with real competences.

Certainly, the public administration is not somewhat unit. In the metropolitan environments that we have tried they intervene as the agents the State and the Generalitat in the case of Catalonia, like central government and the City Hall with their associations in administrative Communities – Regions and Delegations in the Catalan case- as local administration

The Territorial general plan of Catalonia delimits the one that calls Region I to develop the partial territorial planning of this area. But this Region does not exist for now to real effects of management and not even to administrative effects.

Solo hay pues, dos administraciones con competencias reales en la ordenación de los territorios metropolitanos tratados. La central de la Generalitat de Catalunya – o del Estado de California- demasiado ocupada en nuestro caso en cuestiones generales del país o en la fiscalización de sus Ayuntamientos y, la administración local de estos Ayuntamientos todos ellos, también en nuestro caso, demasiado celosos de sus competencias y de su hoy limitado ámbito municipal, así como de la defensa de sus propias raíces y de sus a veces dudosas identidades respecto al pueblo vecino.

Por otro lado, son las administraciones sectoriales de la administración central, como las de Carreteras, Puertos y Costas, Transportes, etc. las que realmente ejecutan las infraestructuras que acaban determinando el hecho territorial metropolitano con sus “Proyectos” como único instrumento técnico, económico y jurídico, desvinculados y casi nunca en relación con los Planes de Ordenación de las administraciones territoriales, como ya se ha dicho.

Es pues en definitiva, esta disfuncionalidad la que hace que en los temas mas importantes para la definición del modelo territorial y urbano, sean los “Proyectos” de las administraciones sectoriales de rango superior como Carreteras, Transportes, Puertos y Costas, etc. Los que determinen los “Planes de Ordenación” territoriales promovidos por administraciones locales, siempre de rango inferior.

Alone there is therefore, two administrations with real competences in the ordering of the territories metropolitan treaties. The head office of the Generalitat of Catalonia – or of the State of California- too busy in our case in general questions of the country or in the overseeing of its City Hall and, the local administration of these City Hall all they, also in our case, too jealous of its competences and of its today limited municipal environment, as well as of the defense of its own roots and of its at times doubtful respect al neighboring town.

On the other hand, are the **sectorial** administrations of the central government, like those of Highways, Ports and Coasts, Transportations, etc. the ones that really execute the infrastructures that finished determining the metropolitan territorial fact with its “Projects” as legal, economic, and technical only instrument, dissociated and almost never in relation to the Plans of Ordering of the local governments, as already has said itself.

It is therefore in final, this **disfuncionalidad** the one that does that in the themes but important for the definition of the urban and territorial model, they be the “Projects” of the **sectorial** administrations of upper rank as Highways, Transportations, Ports and Coasts, etc. The ones that determine the “Plans of Ordering” territorial promoted by local administrations, always of lower rank.

Es preciso, pues, como ya se ha dicho, que se cree una administración, con rango suficiente para tirar adelante la gestión territorial metropolitana de tal forma que los planeamientos de ordenación municipal y los proyectos de infraestructuras de las administraciones sectoriales, se deriven del planeamiento metropolitano de forma vinculante.

La creación de esta administración territorial, evidentemente corresponde al Estado, o a la Generalitat en el caso de Cataluña. Pero no puede dejar de un lado ni los municipios ni las administraciones sectoriales implicadas del Estado, a veces con intereses propios contrapuestos.

Comparativamente, al estudiar **las metrópolis costeras californianas**, hemos visto como el **modelo general territorial** de éstas, es claramente, el de la ciudad americana.

Efectivamente, parten de un urbanismo racionalista colonizador el siglo XIX, sin el lastre de los condicionantes que, para la racionalización de la ciudad medieval y barroca, tuvieron las ciudades europeas.

It is to be exact, therefore, as already has said themselves, that an administration is believed, with sufficient rank to throw ahead the management territorial subway of such form that the plannings of municipal ordering and the projects of infrastructures of the **sectorial** administrations, they be derive from the metropolitan planning of binding form.

The creation of this local government, evidently al State corresponds, or to the Generalitat in the case of Catalonia. But it cannot leave of a side neither the municipalities neither the sectorial administrations implied of the State, at times with own interests contrasted

Comparatively, al to study the Californian coastal metropolises, we have seen as the territorial general model of these, is clearly, that of the American city.

Really, they leave from a town planning colonizing rationalist the 19th century, without the ballast of the determining factors that, pear the rationalization of the baroque and medieval city, they had the European cities.

Así, con un planeamiento de expansión urbana por el territorio, que estas metrópolis llevaron hasta sus últimas consecuencias, hoy se encuentran con los mismos problemas medioambientales y de conservación del patrimonio arquitectónico y urbano que nosotros. Pero es bien seguro, que también se encuentran técnica, económica y culturalmente bien preparados para afrontarlos.

Efectivamente, los californianos son hoy lo bastante conscientes de los problemas que para el sostenimiento del medioambiente, natural Y urbano, ha creado su modelo de crecimiento. No tienen demasiada historia arquitectónica, pero el poco patrimonio que tienen hoy, no solo no lo destruyen sino que lo mantienen, lo reconstruyen y quizás incluso lo sobre valoran. Lo mismo cabe decir respecto a los espacios naturales que permanecen dentro de los entornos metropolitanos.

Pero si digo que están bien preparados para resolver los actuales problemas de una gran metrópoli servida hoy por el automóvil, es porque, a diferencia de la metrópolis barcelonesa, tiene ya toda la infraestructura viaria efectivamente construida y probada.

A su vez, estamos viendo como sus actuales planes para corregir los problemas urbanísticos generados por su propio modelo - de transporte público, de recuperación medioambiental, etc. – sean estos acertados o no, se instrumentan económicamente y realmente se ejecutan. No se quedan en el papel.

Thus, with a planning of urban expansion by the territory, that these metropolises carried to their last consequences, today they are found with the same environmental problems and of conservation of the urban and architectural patrimony that we. But it is well sure, that also they are found technique, economic and culturally well prepared to confront them.

Really, the Californians are today the quite conscious thing of the problems that for the **sostenimiento** of the environment, natural and urban, has created its model of growth. They do not have too much architectural history, but the little patrimony that have today, not alone do not they destroy it but they maintain it, they reconstruct it and perhaps even it on they value. The same thing fits to say with respect to the natural spaces that they remain inside the metropolitan environments.

But if I say that they are well prepared to resolve the present problems of a great metropolis served today by the car, is because, as opposed to the from Barcelona metropolises, has already all the road infrastructure really built and tested.

At the same time, we are seeing as its present plans to correct the urban development problems generated by its own model - of public transportation, of environmental recovery, etc. – They be these wise or not, they are effected economically and really they are executed. Themselves do not they remain on paper.

Es bien seguro que en esta eficacia en la gestión, tiene mucho que ver su sentido más pragmático de la dicotomía público – privado, claramente menos “trascendente” que el mediterráneo. Seguramente no es casual, el buen papel que interdisciplinariamente juegan los bien estructurados departamentos de investigación – universitarios o institucionales- y sobre todo las asociaciones con finalidades urbanísticas.

It is well sure that in this efficacy in the management, has a lot that to see its sense more pragmatist of the public dichotomy – private, clearly less “significant” that the mediterranean. Surely it is not coincidental, the good role that **interdisciplinariamente** play the well structured departments of investigation – university or institutional- and above all the associations with urban development purposes.

En Cataluña hemos oído muchas veces que se dice que somos “la California de Europa”, pero eso es cierto?

In Catalonia we have heard many times that tells itself that we are “the California of Europe”, but that is certain?

Urbanísticamente hablando, hemos de decir que, “de entrada, no”. Las diferencias en su historia y en los resultados de su gestión territorial, son demasiado notables.

Urban development speaking, to should to say that, “of entrance, not”. The differences in their history and in the results of their territorial management, they are too notable.

Pero Cataluña, comparte hoy con California muchos valores. Su posición costera respecto a un importante continente, la bondad de sus climas, el cobijo que saben dar a la gente emprendedora y su afinidad a la cultura innovadora y progresista, hacen que se pueda pensar que Cataluña pueda acabar siendo “la California de Europa”, sobreentendiendo que Cataluña es europea y California americana, y que Europa y América no son lo mismo.

But Catalonia, shares today with California many values. Their coastal position with respect to an important continent, the kindness of their climates, the protection that know to give to the enterprising people and their affinity to the progressive and innovative culture, they do that can think that Catalonia can finish being “the California of Europe”, **sobreentendiendo** that Catalonia is European and California American, and that Europe and America are not the same thing.

Berkeley/ Inglewood/ Arenys de Mar, 2001- 2004
Berkeley/ Inglewood/ Arenys de Mar, 2001- 2004

Miquel Fané i Torrent
Doctor Arquitecto
Doctor Architect

FUENTES

SOURCES

DESTINATARIOS E INSTITUCIONES DE SOPORTE:

- Institut d'Estudis Catalans: Societat Catalana d'Ordenació del Territori
- Universitat Politècnica de Catalunya: Departament d'Urbanisme
- University Of California: Institute Of Urban And Regional Development
- Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

RECIPIENTS AND INSTITUTIONS OF BACKUP:

- Institut d'Estudis Catalans: Societat Catalonian d'Ordenació of the Territori
- Universitat Technical of Catalonia: Departament d'Urbanisme
- University Of California: Institute Of Urban And Regional Development
- Despatx d'Architecture i Urbanisme S.L.

DIRECCIÓN I COLABORACIONES:

- Miquel Fané i Torrent, Doctor Arquitecto
- Personal de D.A.U. S.L.
- Traducción al Inglés: Josep Mª Fradera

DIRECTION I CONTRIBUTIONS:

- Miquel Fané i Torrent, Doctor Architect
- Personal of D. TO. OR. S.L.
- Translation al English: Josep Mª Fradera

ORGANISMOS E INSTITUCIONES CONSULTADAS:**AGENCIES AND INSTITUTIONS CONSULTED:****CATALUNYA/ BARCELONA****CATALONIA/ BARCELONA****DESPATX D'ARQUITECTURA I URBANISME S.L.**

C/ Antoni Torrent, 30, 08350 Arenys de Mar (Barcelona)
 Tel. (34) 93 792 17 99 Fax (34) 93 792 40 54
 e-mail fane@coac.net
 web <http://www.dauonline.com>

DESPATX D'ARCHITECTURE I URBANISME S.L.

C/ Antoni Torrent, 30, 08350 Arenys de Mar (Barcelona)
 Tel. (34) 93 792 17 99 Fax (34) 93 792 40 54
 e-mail fane@coac.net
 web <http://www.dauonline.com>

- UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA:

- DEPARTAMENT D'URBANISME
- Joaquim Sabaté Bal,
- Coordinador de programa de Doctorat
- nuria.rigau@upc.es

Miquel Domingo Dr. Architect

- UNIVERSITAT POLITÈCNICA OF CATALONIA:

- DEPARTAMENT D'URBANISME
Joaquim Sabaté Bal,
Coordinator of program of Doctorat
nuria.rigau@upc.es
Miquel Sunday Dr. Architect

- UNIVERSITAT DE BARCELONA.

- FACULTAT DE CIENCIES ECONÒMIQUES
Ros Hombravella

- UNIVERSITAT OF BARCELONA.

- FACULTAT OF CIENCIES ECONÒMIQUES
Ros Hombravella

- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

- SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

- SOCIETAT CATALONIAN D'ORDENACIÓ OF THE TERRITORI

- AGRUPACIÓ DE PROMOTORS D'EDIFICIS DE (BARCELONA)

- AGRUPACIÓ OF PROMOTORS D'EDIFICIS OF (BARCELONA)

- CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA

- CAMBRA OF COMERÇ OF BARCELONA

- CAMBRA DE LA PROPIETAT DE BARCELONA

- CAMBRA OF THE PROPIETAT OF BARCELONA

DEPARTAMENT DE PORTS I COSTES DE LA GENERALITAT

DEPARTAMENT OF PORTS AND COST OF THE GENERALITAT

DEMARCACION DE CATALUÑA DE PUERTOS I COSTAS

DEMARCACION OF CATALONIA OF PORTS AND COASTS

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES DE LA GENERALITAT

DIRECCIÓ GENERAL OF CARRETERES OF THE GENERALITAT

DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

DEMARCACION OF HIGHWAYS OF THE STATE IN CATALONIA

DIRECCIO GENERAL D'URBANISME DE LA GENERALITAT

DIRECCIO GENERAL D'URBANISME OF THE GENERALITAT

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

CORPORACIÓ METROPOLITAN OF BARCELONA

D.O.P O.T.

D.O.P.O.T.

Redacció del Pla Territorial Parcial de la Regió 1

Redacció of the Pla Territorial Partial of it Governed 1

COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA

Delegació del Maresme
Francesc Albardaner
 Plaça Nova, -- BARCELONA

COL·LEGI D'ARQUITECTES OF CATALONIA

Delegació of the Maresme
Francesc Albardaner
 Plaça Nova, -- BARCELONA

CALIFORNIA/ SAN FRANCISCO**CALIFORNIA/ SAN FRANCISCO****- UNIVERSITY OF CALIFORNIA:**

- COLLEGE OF ENVIRONMENTAL DESIGN

-INSTITUTE OF URBAN AND REGIONAL DEVELOPMENT

Chris Amado Publication Manager
 UC 316 Wurster Hall Berkeley, CA 94720-1870
 Tel. (510) 642-6082
clamado@berkeley.edu

REGIONAL OFFICE

555, California St. SF

CONSULATE GENERAL OF SPAIN

1405. Sutter SF 415 922 29 95

AMERICAN INSTITUTE OF ARCHITECTURE

---, Suites St. SF

CALIFORNIA / LOS ANGELES**UCLA University of California Los Angeles****SCHOOL OF PUBLIC POLICY AND SOCIAL RESEARCH**

Stan Paul, Director of Communications
 3250 Public Policy Building Box 951656
 Los Angeles, CA 90095-1656
 Tel 310 206-8966
paul@sppsra.ucla.edu

BIBLIOGRAFÍA

SOBRE URBANISMO EN GENERAL Y VARIOS:

- *La Gestió en l'Evolució Urbanística: El Cas d'Arenys de Mar*/ Miquel Fané i Torrent/ DAU/1993.
- *Barcelona i la seva Costa Metropolitana*/ Miquel Fané i Torrent/ DAU/ 2001.
- *California i les seves Costes Metropolitanes*/ Miquel Fané i Torrent/ DAU/ 2003.
- *Sobre la Petita Promoció Urbanística i Edificatòria i els seus Agents*/ Miquel Fané i Torrent/ DAU/ 1999.
- *El Model Territorial i Urbà d'Arenys de Mar, cara a la Revisió del seu Planejament*/ Miquel Fané i Torrent/ DAU/ 2001.
- *Diseño de la Ciudad, 4 y 5, el arte y la ciudad contemporánea*/ Leonardo Benévolo/ Ediciones G. Gili, S.A. México, D.F.,1979.
- *Las experiencias del Zoning*/ Franco Mancuso/ Ediciones G. Gili, S.A. Barcelona, 1980.
- *POS et paysages: aspects juridiques*: Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme. Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports/ Editions Villes et Territoires/ 1995.
- *Navegación. Exposición Universal de Sevilla 1992, pabellón temático. Expo92 Sevilla Album del Marqués de la Victoria. Madrid. Museo Naval*
Jansonius, America septentrionalis, 1653. Madrid, Servicio Geográfico del Ejército.
- *Nueva Geographica. El Hombre y la Tierra. Volumen V. América II* Plaza & Janes, S.A. Editores/ 1982.

GUIAS:

- *California*/ Guías Océano/ 1999
- *San Francisco i norte de Califòrnia*/ Guías visuales Peugeot/ Aguilar/ 2000
- *San Francisco*/ Bonechi/ 1998.
- *San Francisco, City Pack*/ EL Pais, Aguilar
- *Los Angeles and Orange County*. Bonechi/ 2003

LIBROS Y ARTÍCULOS SOBRE CALIFORNIA:

- *The California Missions. A complete pictorial history and visitor's guide*/ Sunset Books Inc./ 1979.
- *Painted Ladies: San Francisco's Resplendent Victorians*/ E. P. Dutton/ 1978.
- *San Francisco Earthquake & Fire: 75th Anniversary*/ Ron Ross/ 1981

- *Above Los Angeles*/ Robert Cameron's, with text by Jack Smith/ Cameron & Company, San Francisco, Califórnia
- *The Califórnia Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations*/. Gary Crabbe, text Karen Misuracca/. Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, 2001
- *Investing in Real Estate*/ Andrew McLean & Gary W. Eldred. Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, 2003
- *El mundo en la mano. De Washington a San Francisco*/ (Libro de viajes del S. XIX . con páginas de referencia editorial perdidas). Archivo-Biblioteca de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

(Consulta a la Central Library of San Francisco):

- *Report on a Plan for San Francisco* / by Daniel h. Burnham/ 1905
- *San Francisco City Center: Architecture Planing and Politics* / 1979
- *Making City Planing North*/ Allian B. Jacobs
- *Special Districts*/ Faculty of the Departement of Urban and Regional Planing of San Jose State University/ Sharon A.Rogers/ 1979
- *Imperial San Francisco: Politics and Planing in a Américan City 1897- 1906*/ Judd Kahna/ 1979.
- *Instant Cityes*/ Gunther Berth/ 1975.

(Consulta a Santa Cruz Library)

- *City of Santa Cruz: Beach and South of Laurel Comprehensive Area Plan*/ Draft prepared for the Departament of Planing and Comunity Developement./ The Phipps Group/ December 1997.

(Consulta a Los Angeles Public Library)

- *"The City. Los Angeles and Urban Theory of the End of the Twentieth Century"* / by Allen J. Scott & Edward W. Sope / University of California Press.
- *"Urban Design Downtowns. Poetics and Politics of Form"*/ by Anastasia Loukaitou-Sideris and Tribid Banerja./ University of California Press.
- *"Downtown Strategic Plan Los Angeles"*/ Downtown Strategic Plan Advisory Committae.
- *"Magnetic Los Angeles. Planing the twentieth Century Metropolis"*/ Greg Hise/ The Johns Hopkins University Press. Baltimore and London.

(Consulta a University Research Library, U.C.L.A.)

- *Special Col.lections*.

(consulta a la I.U.R.D. de Berkeley)

- *Bay Area Transportation Decisión Making in the Wake of ISTE: PLANNING Styles in Conflict at the Metropolitan Transportation Comisión/*. Judith E. Innes. March 2001.

LIBROS SOBRE BARCELONA Y SU ÁREA METROPOLITANA

- *La construcció del Territori Metropolita. Morfogénesis de la regió urbana de Barcelona/* .Antonio Font, Carles Llop i Joseph M. Vilanova/ Àrea metropolitana de Barcelona, Mancomunitat de Municipis 1999
- *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat/* Manuel de Torres i Capell/ Àrea metropolitana de Barcelona, Mancomunitat de Municipis 1999
- *Barcelona 1979 – 2004, del desenvolupament a la ciutat de qualitat/* Ajuntament de Barcelona, 1999
- *1999 Urbanismo en Barcelona/* Ajuntament de Barcelona, 1999
- *Barcelona. La segona renovació /* Ajuntament de Barcelona, 1999
- *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica. Barcelona.* Manuel Guardia, Francisco J. Monclús, José Luis Oyón. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Salvat.
- *Barcelona. Memoria des del cel.* Tavis. Text Manel Guàrdia. Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, Lunweg editores, 2002
- *Hiper Catalunya. Territoris de recerca. laac metapolis/* Generalitat de Catalunya 2003.
- *Les formes urbanes del litoral català.* Joan Busquets, Miquel Domingo, Xavier Eizaguirre i Antonio Moro. Diputació de Barcelona, 2003
- *Patrimoni i projecte territorial. Colònies, Sèquia de Manresa i Delta del Llobregat.* Joaquim Sabaté. Diputació de Barcelona, 2004
- *El Maresme: les claus de la seva contínua transformació.* Pere Lleopard, Pere Macías remei Ardèvol. Banca Catalana Servei d'Estudis 1981
- *El Maresme: Una visió immobiliària.* Pere Lleopard, Angels Garcia, Caixa Laietana 1996
- *Catalunya dins l'Espanya moderna. Volumes I: Introducció. El medi natural. II. El medi històric. III. Les transformacions agràries del segle XVIII català. IV.: La formació del capital comercial./* Pierre Vilar/ Edicions 62, Barcelona 1987.
- *Barcelona fa cent anys/* Editorial Rourich/ 1989
- *Toda Barcelona./* F.I.S.A. 1970
- *Cerdà Urbs i territori. Una visió de futur.* Electa 1994
- *Teoria General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y ensanche de Barcelona./* Idelfonso Cerdá/ Instituto de estudios fiscales, 1971

- *Geografía de Catalunya. Voilumen I, II, III y IV/* Editorial Adedos, 1981

PLANES Y PROYECTOS

- *Plan del Área Metropolitana de Barcelona. Una estrategia de ordenación territorial 1974-1990/* Comisión Gestora del Área Metropolitana de Barcelona, Ministerio de la Vivienda, 1974.
- *Pla de Costes. Proposta d'Ordenació de la Zona Costanera Metropolitana de Barcelona/* Corporació Metropolitana de Barcelona, 1987
- *Pla territorial general de Catalunya/* Generalitat de Catalunya, D.P.T.O.P. Direcció General de Planificació i Acció Territorial, 1995.
- *Pla Territorial Metropolita de Barcelona.* Generalitat de Catalunya, 1998
- *Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner.* Generalitat de Catalunya, 2004

FOTOGRAFÍA Y CARTOGRAFÍA

- *Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.*
- *Institut Cartogràfic de Catalunya.*
 - *Ortofotomapa de Catalunya 1:25 000. any 2001*
 - *Cartografia y ortofotografia varia.*
- *EDISAT/ M-SAT 96*
 - *DEPEHEM Difusión.- Imágenes obtenidas por el satélite Landsat 5 Tm desde 705 km.*
- *Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu Fotogràfic.*
- *Arxiu Fotogràfic Lluís Montmany. Arenys de Mar*
- *USA Road Guide, Califòrnia, Far West, 1: 1 200 000, Hallwag*
- *Califòrnia/ Rockwell Enterprises Incorporated*
- (caricaturas) *Unique Media Maps 2003- 2004*
 - *San Francisco and the Bay Area*
 - *Los Angeles*
 - *San Diego*
 - *California*
- *Atlas Bachillerato Universal y de España/ Aguilar*
- *Mapa-guia del BART*
- *Paisajes Españoles. Archivo fotográfico*
- *TAF. Archivo fotográfico*

NOTAS DE TEXTO

NOTE OF TEXT

INTRODUCCIÓN

(0.2.1) Como se verá mas adelante, en mi infancia no había rascacielos en California pero para mi daba lo mismo.

INTRODUCTION

(0.2.1) As will be seen but ahead, in my infancy there was not skyscraper in California but for my gave the same thing.

PRIMERA PARTE:

CALIFORNIA Y SUS COSTAS METROPOLITANAS.

1. - EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE CALIFORNIA.

1.1. - El arco mediterráneo y la costa californiana.

1.2. - El medio natural de la costa de Califórnia.

(I/1.2.1) De hecho el brazo oceánico que conforma la bahía, no es mas que una barra de unión con North Island, donde están las importantes instalaciones militares, con el aeropuerto. Entre el prominente brazo oceánico de Cabrillo, que cierra la bahía y la también montañosa península de La Jolla, hay la hoy lúdica marina de Mision Bay donde, lógicamente, algún día hubieron pantanos.

FIRST PART:

CALIFORNIA AND ITS METROPOLITAN COASTS.

1. - THE GEOGRAPHICAL AND HISTORIC CONTEXT OF CALIFORNIA.

1.1. - The mediterranean arch and the Californian coast.

1.2. - The natural middle of the coast of Califórnia.

(I/1.2.1) in fact the oceanic arm that conforms the bay, is not but that a bar of union with North Island, where are the important military installations, with the airport. Among the prominent oceanic arm of Cabrillo, that closes the bay and the also mountainous peninsula of The Jolla, there is the today lúdica marine of Mision Bay where, logically, some day there were swamps.

1.3. - La evolución histórica del territorio californiano.

(I/ 1.3/1) Al océano Pacífico, lo llamaban el “Lago de España”, por tener a un lado las colonias americanas y al otro las colonias asiáticas.

1.3. - The historic evolution of the Californian territory.

(I/ 1.3/1) Al Peaceful ocean, they called it the “Lake of Spain”, by having to a side the American colonies and al another the Asian colonies.

2. - LA ESTRUCTURA DE LAS METRÓPOLIS COSTERAS DE CALIFORNIA.

2.1. - Las metrópolis costeras californianas.

2.2. - San Francisco y su costa metropolitana.

(I/ 2.2/ 1) San Francisco fue la sede de la constitución de la Organización de las Naciones Unidas, en el año 1945

2. - THE STRUCTURE OF THE COASTAL METROPOLISES OF CALIFORNIA.

2.1. - The Californian coastal metropolises.

2.2. - San Francisco and its metropolitan coast.

(I/ 2.2/ 1) San Francisco was the headquarters of the constitution of the Organization of the United Nations, in the year 1945

2.3. - La costa metropolitana de Los Angeles.

(I/ 2.3/1) Venice, es un intento –para mi no muy acertado- de principios del siglo XX, de reproducir Venecia en el que eran unos pantanos. De hecho, no es mas que una variante romántica de urbanización de los abundantes pantanos que conformaban este litoral que normalmente se transformaban en puertos –primitivamente, “Embarcaderos” – y “Marinas”, como en el caso de la Marina del Rey que hay detrás.

2.3. - The metropolitan coast of Los Angeles.

(I/ 2.3/1) Venice, is an intent –for my not very wise one- of principles of the 20th century, to reproduce Venice in which were some swamps. In fact, is not but that a variant romantic of urbanization of the abundant swamps that conformed this seaboard that normally they were transformed into ports –primitively, “Embarcaderos” – and “Marine”, as in the case of the Navy of the King that there is behind.

3. - LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA CALIFORNIANA.

3.1.- El Sistema Urbano de las Metrópolis Californianas

1 - Los “Downtowns”.

(I / 3.1 /1) - Diseño de la Ciudad, 5, el arte y la ciudad contemporánea/ Leonardo Benévolo.

(I/ 3.1/ 2) De hecho, nuestros Ensanches, son casi siempre tardíos y basados en el modelo americano.

(I/ 3.1/ 3) - Las experiencias del Zoning/ Franco Mancuso/ Cap. 4 El caso de Nueva York.

2 - Los "Civic Center"

3 - Las tipologías residenciales americanas.

4 - Los asentamientos industriales.

5 - Las antiguas áreas militares.

6 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.

3. - THE URBAN COMPONENTS AND PERIURBANOS OF THE Californian COAST.

3.1.- The Urban System of the Californian Metropolises

1 - The “Downtowns”.

(I / 3.1 /1) - Design of the City, 5, the art and the contemporary city/ Leonardo Benévolo.

(I/ 3.1/ 2) in fact, ours Widen, they are almost always late and based on the American model.

(I/ 3.1/ 3) - The experiences of the Zoning/ Franco Mancuso/ Cap. 4 The case of new York.

2 - The "Civic Center"

3 - The American residential typologies.

4 - The industrial settlements.

5 - The old military areas.

6 - The tertiary urban typologies and of equipment.

3.2. - El sistema de comunicaciones y servicios

1 - El sistema naval de comunicaciones.

2 - La red viaria y los espacios públicos.

3 - Las autopistas

4 - El ferrocarril

5 - Los aeropuertos

6 - Las infraestructuras de Servicios Urbanos. El agua en California.

3.2. - The system of communications and services

1 - The naval system of communications.

- 2 - The road network and the public spaces.
- 3 - The freeways
- 4 - The railroad
- 5 - The airports
- 6 - The infrastructures of Urban Services. The water in California.

3.3.- El sistema de espacios abiertos

- 1 - Las explotaciones agrícolas.
- 2 - El sistemas de espacios naturales.

3.3.- The system of open spaces

- 1 - The agricultural exploitations.
- 2 - The systems of natural spaces.

SEGUNDA PARTE:

SECOND PART:

BARCELONA Y SU COSTA METROPOLITANA.

BARCELONA AND ITS METROPOLITAN COAST.

1.- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

1.1.- El medio natural de la costa metropolitana barcelonesa.

1.2.- La evolución histórica del territorio metropolitano.

1.- THE GEOGRAPHICAL AND HISTORIC CONTEXT OF THE from Barcelona METROPOLITAN ENVIRONMENT.

1.1.- The natural middle of the from barcelona metropolitan coast.

1.2.- The historic evolution of the metropolitan territory.

2.- LA ESTRUCTURA DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

2.- THE STRUCTURE OF THE FROM BARCELONA METROPOLITAN ENVIRONMENT.

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA BARCELONESA.

3.1.- El Sistema Urbano de la Metròpolis Barcelonesa

1 - Los Centros históricos.

(III/ 3.1.1/ 1) En algunas poblaciones, este fenómeno urbanístico, no se ha dado, hasta la actualidad, y no siempre de una manera tan clara como en el caso de Arenys.

2 - Los Ensanches.

(III/ 3.1.2/ 1) El gobierno del Estado Español, en su primer acto de “despotismo ilustrado”· que no va contra la ciudad de Barcelona, sino realmente a favor de ella, revoca el acuerdo municipal y en su lugar aprueba el Plan de Ensanche de Idelfons Cerdà.

(III/ 3.1.2/ 2) Ciertamente todas las ciudades europeas, hacia la segunda mitad del siglo XIX, se plantean seriamente sus planes de ensanche y escogen, casi siempre como modelo, el parisino, creo que, sobre todo, a causa del prestigio de esta ciudad y de la ilustración de la cultura francesa de entonces.

(III/ 3.1.2/ 3) Barcelona, en un principio no es una excepción y su Ayuntamiento aprueba el Plan Rovira Tries, en tanto que primer premio de un concurso donde también se premió el Plano del Maestro de Obras Joseph Fontseré que –siendo diseñador de jardines- entiende el ensanche de Barcelona como un gran jardín Barroco, donde los matorrales y las plantas son los bloques de vivienda que, a veces,

pueden llegar a ordenarse con la única lógica de formar el escudo de Barcelona y el de Cataluña –suponemos que vistos desde el aire, en globo, pues en aquella época aún no existía la aviación-.

(III/ 3.1.2/ 4) No entraré ahora, a hacer una exposición de todo lo que significa Cerdà y su plan de Ensanche de Barcelona, sobre el cual hay abundantes y cualificados estudios. Pero sí que he de decir que pienso que es una de las aportaciones al urbanismo racionalista más importantes que conozco, resultado de su exhaustivo estudio de los problemas sociales de ciudad moderna de sus tiempos que tituló como “Teoría General de la Urbanización”.

Pese a que sus propuestas tipológicas par la edificación de las manzanas y de sus ajardinamientos, fueron pronto abandonadas por los gestores de su planeamiento, el hecho es que acertó de lleno en el verdadero soporte de esta nueva ciudad: su paradigmática trama viaria.

(III/ 3.1.2/ 5) En el excelente libro “Barcelona, memorias desde el aire”, -con texto de Manuel Guardia- vemos en fotografías aéreas tomadas desde 1988, como el Plan Cerdà de 1857 no se desarrolla realmente hasta los años 50 del siglo XX, topando con las áreas de las poblaciones del Llano de Barcelona, consolidadas con sus propios planes, pues como sabemos, no fueron todas agregadas a la ciudad de Barcelona hasta muchos años después.

(III/ 3.1.2/6) En texto de Manuel Guardia de su libro “Barcelona, memorias desde el aire”, cuando llega el siglo XXI, se reconoce que Barcelona es ya algo más que su término municipal e incluso que lo que hasta hacía poco se llamaba “Área Metropolitana” que no era más que la conurbación barcelonesa.

3 - Las tipologías urbanas residenciales.

4 - Los asentamientos industriales.

5 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.

3.- THE URBAN COMPONENTS AND PERIURBANOS OF THE from Barcelona COAST.

3.1.- The Urban System of the from barcelona Metropolises

1 - The historic Centers.

(II/ 3.1.1/ 1) In some populations, this urban development phenomenon, itself has not been given, to the present time, and not always in a way as clear as in the case of Arenys.

2 - Widen Them.

(II/ 3.1.2/ 1) The government of the Spanish State, in its first act of “despotism illustrated”· that does not go against the city of Barcelona, but really in favor of her, revokes the municipal agreement and in its place approves the Plan to Widen of Idelfons Cerdà.

(II/ 3.1.2/ 2) Certainly all the European cities, toward the second half of the 19th century, its plans are presented seriously to widen and they choose, almost always as model, the Parisian one, I believe that, above all, on account of the prestige of this city and of the illustration of the French culture of then.

(II/ 3.1.2/ 3) Barcelona, at first is not an exception and their City Hall approves the Plan Rovira Tries, while first prize of a contest where also was rewarded the Plan of the Teacher of Works Joseph Fontseré that –being designer of gardens- understands the

he widen of Barcelona as a great Baroque garden, where the thickets and the plants are the blocks of dwelling that, at times, they can arrive Being ordered with the only logic of forming the shield of Barcelona and that of Catalonia –we suppose that seen since the air, in globe, therefore in that epoch not yet the aviation existed-.

(II/ 3.1.2/ 4) I will Not enter now, to do an exposition of everything that signifies Cerdà and its plan to Widen of Barcelona, on which there are abundant and qualified studies. But if that to should to say that I think that is one of the contributions al town planning rationalist but important that I know, result of his exhaustive study of the social problems of modern city of his times that regular as “General Theory of the Urbanization”.

Despite that its proposed tipológicas even the building of the apples and of its ajardinamientos, they were quick abandoned by the agents of its planning, the fact is that succeeded of full in the true backup of this new city: its paradigmatic road plot.

(II/ 3.1.2/ 5) In the excellent book “Barcelona, memories since the air”, -with text of Manuel Guard- we see in air photographs taken since 1988, like the Plan Cerdà of 1857 does not develop really to the years 50 of the 20th century, coming upon the areas of the populations of the plain of Barcelona, consolidated with their own plans, therefore as we know, were not all aggregates to the city of Barcelona Years later.

(II/ 3.1.2/6) In text of Manuel Guard of its book “Barcelona, memories since the air”, when the 21st century arrives, is recognized that Barcelona is already something but that its I finish policeman and even that what until toward little was called “Metropolitan Area” that was not but that the from barcelona conurbation.

3 - The residential urban typologies.

4 - The industrial settlements.

5 - The tertiary urban typologies and of equipment.

3.2.- El sistema de comunicaciones y servicios

1 - La red viaria y los espacios públicos.

(II/ 3.2/ 1) Es en al época de la Ilustración, bajo la monarquía Borbónica de Calos III, cuando se realiza la red radial de Carreteras Nacionales con centro en Madrid.

(II/ 3.2.1/ 2) La primera autopista catalana –de peaje, claro- fue la de Barcelona–Mataró, al igual que lo havia sido el ferrocarril un siglo antes, pero la autopista de peaje no evitaba que, para el acceso a toda esta nueva gran conurbación costera, que ahora se havia de abastecer con el automóvil, se tuviera que utilizar la misma carretera N-II –de la época de Carlos III- ensanchándola, traumáticamente, sin túneles en los cerros y desplazándose –a lo largo de los recorridos por el frente de los núcleos de las poblaciones- hacia el mar, desplazando a la vez, si convenía, también la línea del ferrocarril.

(II/ 3.2.1/ 3) No obstante, esta red no se completa y al ser casi toda ella de peaje, resulta perturbado el buen crecimiento metropolitano. Falta, quizás llamado Cuarto Cinturón metropolitano con sus derivaciones por todo el eje metropolitano interior. Tampoco están conectadas todas las autopistas entre ellas por sus extremos.

2 - El ferrocarril.

3.2.- The system of communications and services

1 - The road network and the public spaces.

(II/ 3.2/ 1) Is in al epoch of the Illustration, under the Bourbon monarchy of Calos III, when the radial network of interstates with center in Madrid is carried out.

(II/ 3.2.1/ 2) The first Catalan freeway –of toll, clear- was that of Barcelona–Mataró, al the same as it havia been the railroad a century before, but the freeway of toll did not avoid that, for the access to all this new great coastal conurbation, that now itself havia to supply with the car, had that to utilize the same highway N-II –of the epoch of Carlos III- widening it, traumáticamente, withoutThe hills and being displaced –along them traveled through by the front of the nuclei of the populations- toward the sea, displacing at the same time, if agreed, also the line of the railroad.

(II/ 3.2.1/ 3) nevertheless, this network not itself complete and al to be almost all she of toll, results disturbed the good metropolitan growth. It lacks, perhaps called Fourth metropolitan Belt with its derivations for all the interior metropolitan axis. They are neither connected all the freeways among them by their extremes.

2 - The railroad.

3.3.- El sistema de espacios abiertos

1 – La Sierra Litoral

2 - La agricultura.

3 – los deltas de los ríos

4 - La costa urbana

(III/ 3.3.4/ 1) Calle de “mitja galta” (de media cara) es una antigua expresión catalana para denominar, casi siempre peyorativamente, las calles con edificaciones a uno solo de sus lados.

3.3.- The system of open spaces

1 – The Coastal Saw

2 - The agriculture.

3 – the deltas of the rivers

4 - The urban coast

(II/ 3.3.4/ 1) Street of “mitja galta” (of expensive average) is an old Catalan expression to call, almost always pejoratively, the streets with buildings to one alone of its sides.

TERCERA PARTE:

THIRD PART:

LOS MODELOS COSTEROS METROPOLITANOS Y SU GESTIÓN

THE METROPOLITAN COASTAL MODELS AND ITS MANAGEMENT

1. - COMPARACIÓN DE LOS MODELOS METROPOLITANOS ESTUDIADOS.

1. - COMPARISON OF THE METROPOLITAN MODELS STUDIED.

2. - INSTRUMENTOS Y AGENTES EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO.

2.1 - Instrumentos y agentes para las actuaciones urbanísticas.

2.2 - Los instrumentos de la gestión territorial y urbana

1. - El entramado legislativo catalán

2. - Proyectos versus Planes en la gestión del Territorio

(III/ 2.2/ 1) Personalmente, puedo poner, con conocimiento de causa, el ejemplo del cambio de trazado de la llamada “Variante Llinars-Cardedeu” en el Vallés Oriental, que contra el planeamiento general municipal, que se había adaptado al “Proyecto de Red Arterial Metropolitana” en su día, fue trasladada “detrás” de la barrera de la autopista

A-7, en la falda del Montnegre, simplemente porque según el Proyecto, resultaba mas barata.

Al realizar dicha variante con este nuevo trazado, por detrás de la autopista, nadie tuvo en cuenta, los efectos negativos que tendría sobre la ordenación territorial de aquel fragmento de isla metropolitana que, como pasa en el Maresme, también tiene pueblos "de arriba" y "de abajo", respecto del eje del Mogent. Los pueblos "de abajo" como Llinars no tienen los accesos donde los tienen que tener, y los "de arriba", como Canoves y Sant Antoni de Vilamajor, simplemente no tienen.

También podríamos hablar del casi grotesco juego de intentos de cambiar el trazado de la nueva autovía N-II, entre Igualada y Cervera, hacia el valle del Sió también por razones económicas del Proyecto. Se han tenido que perder diez años, con todo lo que esto significa para aquellas comarcas, porque finalmente, fuesen los Tribunales los que la volvieran a su sitio de origen, por les acciones de una plataforma ecologista que, en este caso, defendía a la vez un interés, para mi obvio, de ordenación territorial, puede que sin ni siquiera saberlo.

3. - Diferencias históricas en el caso californiano.

2.2 - The instruments of the management territorial and urban

1. - The entramado legislative Catalanian
2. - Projects versus Plans in the management of the Territory

(III/ 2.2/ 1) Personally, I can put, with knowledge of cause, the example of the change of layout of the call "Variant Llinars-Cardedeu" in the Vallés Oriental, that against the municipal general planning, that had adapted al "Project of Metropolitan Arterial Network" in its day, was transferred "behind" of the barrier of the freeway TO-7, in the skirt of the Montnegre, simply because according to the Project, resulted but inexpensively.

Al to carry out variant happiness with this new layout, behind the freeway, nobody kept in mind, the negative effects that would have on the territorial ordering of that fragment of metropolitan island that, like he passes in the Maresme, also he has towns "upper" and "of down", regarding the axis of the Mogent. The towns "of down" as Llinars do not have the accesses where they have to have them, and the "upper", like Canoves and Sant Antoni of Vilamajor, simply do not they have.

Also we would be able to speak of the almost grotesque play of intents to change the layout of the new road N-II, between Even and Cervera, toward the valley of the Was also by economic reasons of the Project. They have had that to lose ten years, with everything that this signifies for those regions, because finally, fuesen the Courts the ones that it to return to its place of origin, by them actions of a platform ecologist that, in this case, defended at the same time an interest, for my obvious one, of territorial ordering, that without not even know it.

3. - Historic Differences in the Californian case.

2.3 - Los agentes de la gestión territorial y urbana.

1. - Los agentes de la gestión del suelo en Cataluña.
2. - Las diferencias con California.
3. - El juego del sector inmobiliario.

2.3 - The agents of the urban and territorial management.

1. - The agents of the management of the floor in Catalonia.
2. - The differences with California.

3. - The play of the real estate sector.

3. - LA FUNCIONALIDAD EN LOS MODELOS TERRITORIALES Y SU GESTIÓN.

3. -THE FUNCTIONALITY IN THE TERRITORIAL MODELS AND ITS MANAGEMENT.

4. - DISFUNCIONES EN LOS SISTEMAS COSTEROS.

4.1 - Disfunciones en el sistema costero urbano.

(III/ 4.1.3/ 1) Casi todos los “Planes Especiales de Protección del Patrimonio” de las diferentes poblaciones metropolitanas contemplan ya, también el patrimonio que significan sus trazos urbanísticos históricos. Menos uno. El de la relación de los pueblos costeros con su mar –playas, calas y puertos- que les dio origen.

(III/ 4.1.3/ 2) Hoy, en toda el área metropolitana barcelonesa hay una conciencia – ciertamente desigual- en cuanto a mantenimiento de su patrimonio histórico. Pero, casi siempre, solo el referente a los edificios arquitectónicamente singulares y a paisajes naturales o agrícolas concretos.

4.- DYSFUNCTIONS IN THE COASTAL SYSTEMS.

4.1 - Dysfunctions in the urban coastal system.

(III/ 4.1.3/ 1) Almost all the “Special Plans of Protection of the Patrimony” of the different metropolitan populations contemplate already, also the patrimony that signify their historic urban development lines. Less one. That of the relation of the coastal towns with its sea –beaches, coves and ports- that origin gave them.

(III/ 4.1.3/ 2) Today, in all the from barcelona metropolitan area there is a conscience – certainly uneven- as for maintenance of its historic patrimony. But, almost always, alone the referring one to the architecturally singular buildings and to landscapes natural or agricultural concrete.

4.2 - Disfunciones en el sistema costero de espacios abiertos.

4.2 - Dysfunctions in the coastal system of open spaces.

4.3. - Disfunciones en el sistema costero de comunicaciones.

4.3. - Dysfunctions in the coastal system of communications

EPILOGO

EPILOGUE

PROCEDENCIA DE LA PARTE GRAFICA
--

ORIGIN OF IT SPLITS GRAFICA

0 - INTRODUCCIÓN**0 - INTRODUCTION****1 - Buscando un referente***Fig. 01 Los Angeles, Marina del Rey**Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's**Fig. 02: Barcelona, Villa Olímpica.**Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.***1 - Seeking a referring one***Fig. 01 Los Angeles, Marina del Rey**Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's**Fig. 02: Barcelona, Villa Olímpica.**Origin: Barcelona. Memoria des del cel.***2 - ¿Porqué California?***Fig.0/3: Bolsa Chica State Beach I.**Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.***2 - ¿Reason California?***Fig.0/3: Bolsa Chica State Beach I.**Origin: Arxiu Fotogràfic of Despatx d'Architecture i Urbanisme S.L.***PRIMERA PARTE:****FIRST PART:****CALIFORNIA Y SUS COSTAS METROPOLITANAS.****CALIFORNIA AND ITS METROPOLITAN COASTS.****1- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DE CALIFORNIA.****1.1. - El arco mediterráneo y la costa californiana.***Fig. 1 / 1.1/ 01 – El arco mediterráneo.**Procedencia: Archivo de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.**Fig. 1 / 1.1/0 2 : San Francisco y Los Angeles dentro de California.**Procedencia: California/ Guías Océano***1.2.- El medio natural de la costa de Califórnia.***Fig. 1 /1.2/ 01: Mapa físico de Califórnia**Procedencia: Atlas Bachillerato Universal y de España**Fig. 1 / 1.2 / 02: La falla de San Andrés**Procedencia: San Francisco y norte de Califórnia**Fig. 1 / 1.2 / 03: Costa norte de Califórnia**Procedencia: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations**Fig. 1 / 1.2 / 04: Costa Metropolitana de San Francisco**Procedencia: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations**Fig. 1 / 1.2 / 05: Costa del Pacífico de San Francisco**Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.**Fig. 1 / 1.2 / 06: Península de Monterrey**Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.*

Fig. I / 1.2 / 07: Mapa costa sur de San Francisco.

Procedencia: USA Road Guide, Califórnia, Far West,

Fig. I / 1.2 / 08: Mapa costa norte de Los Angeles

Procedencia: USA Road Guide, Califórnia, Far West,

Fig. I / 1.2 / 09: Costa del pie de Santa Mónica Mountains

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 1.2 / 10: "Marina" de Seal Beach

Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2 / 11: Península de Palos Verdes

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 1.2 / 12: Bolsa Chica.

Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2 / 13 : Costa norte de San Diego.

Procedencia: The Califórnia Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig.- I / 1.2 / 14: La supuesta isla de California de los conquistadores españoles

Procedencia: - Navegación. Exposición Universal de Sevilla 1992, pabellón temático.

Jansonius, America septentrionalis, 1653. Madrid, Servicio Geográfico del Ejército.

1- THE GEOGRAPHICAL AND HISTORIC CONTEXT OF CALIFORNIA.

1.1. - The mediterranean arch and the Californian coast.

Fig. I / 1.1/ 01 – The mediterranean arch.

Origin: File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.1/0 2: San Francisco and Los Angeles inside California.

Origin: California/ you Guide Ocean

1.2.- The natural middle of the coast of California.

Fig. I / 1.2/ 01: physical Map of California

Origin: Atlas Universal Degree and of Spain

Fig. I / 1.2 / 02: The failure of San Andrés

Origin: San Francisco and north of California

Fig. I / 1.2 / 03: north Coast of California

Origin: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig. I / 1.2 / 04: Metropolitan Coast of San Francisco

Origin: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig. I / 1.2 / 05: Coast of the Pacific of San Francisco

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2 / 06: Peninsula of Monterrey

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2 / 07: Map south coast of San Francisco.

Origin: USES Road Guide, California, Far West,

Fig. I / 1.2 / 08: Map north coast of Los Angeles

Origin: USES Road Guide, California, Far West,

Fig. I / 1.2 / 09: Coast of the foot of Holy Monica Mountains

Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 1.2 / 10: "Marine" of Seal Beach

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2 / 11: Peninsula of Green Sticks

Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 1.2 / 12: Small Market.

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.2/ 13: north Coast of San Diego.

Origin: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig.- I / 1.2 / 14: The supposed island of California of the conquerors Spanish

Origin: - Navigation. World's Fair of Seville 1992, thematic building. Jansonius, America septentrionalis, 1653. Madrid, Geographical Service of the Army.

1.3.- La evolución histórica del territorio californiano.

Fig. I / 1.3 / 01: Familia de indios de California.

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig. I / 1.3 / 02 "El camino real "

Procedencia: The California Missions. A complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 03: La colonización de California

Procedencia: The California Missions. A complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 04: La "Misión" de "Santa Inés"

Procedencia: The California Missions. A complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 05: Planta de la "Misión" de "Santa Inés"

Procedencia: The California Missions. A complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 06: California Mexicana

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 07: "Fuerter" y "Ranchos."

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 08 Publicidad para emigrar a California

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 09: Mineros "Fourthniners"

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 10: Poblado de California

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig. I / 1.3 / 11: La construcción del ferrocarril

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 12: El "Octopus"

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 13: San Francisco a principios del siglo XX

Procedencia: San Francisco y norte de California

Fig. I / 1.3 / 14: San Francisco en el siglo XIX

Procedencia: San Francisco y norte de California

Fig.: I / 1.3 / 15: Los populares "Tranvías de San Francisco", hoy

Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig.: I / 1.3 / 16: Un coche "californiano"

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. I / 1.3 / 17: "Misión Dolores" ("Misión de San Francisco de Asís" situada al "Arroyo de Nuestra Señora de los Dolores")

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig. I / 1.3 / 18: "Misión Dolores", hoy.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.3 / 22 : El "Camino Real", en el medio del "Downtown" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 1.3 / 23 : El retablo de "Misión Dolores", aún hoy

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

1.3.- The historic evolution of the Californian territory.

Fig. I / 1.3 / 01: Family of Indians of California.

Origin: The world in the hand. From Washington to San Francisco

Fig. I / 1.3 / 02 "El camino real "

Origin: The California Missions. To it complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 03: The colonization of California

Origin: The California Missions. To it complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 04: The "Mission" of "Holy Inés"

Origin: The California Missions. To it complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 05: Plant of the "Mission" of "Holy Inés"

Origin: The California Missions. To it complete pictorial history and visitor's guide

Fig. I / 1.3 / 06: California Mexican

Origin: California/ you Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 07: "Strong" and "Ranchos."
 Origin: California/ you Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 08 Publicity to emigrate to California
 Origin: California/ Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 09: Mining "Fourthyniners"
 Origin: California/ Guide Ocean Fig.
 I / 1.3 / 10: Populated of California
 Origin: The world in the hand. From Washington to San Francisco
 Fig. I / 1.3 / 11: The construction of the railroad
 Origin: California/ you Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 12: The "Octopus"
 Origin: California/ Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 13: San Francisco at the beginning of the 20th century
 Origin: San Francisco and north of California
 Fig. I / 1.3 / 14: San Francisco in the 19th century
 Origin: San Francisco and north of California
 Fig. : I / 1.3 / 15: The popular "Trolleys of San Francisco", today
 Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.
 Fig. : I / 1.3 / 16: A car "Californian"
 Origin: California/ you Guide Ocean
 Fig. I / 1.3 / 17: "Mission Pains" ("Mission of San Francisco of Grasp" situated al
 "Stream of Our Lady of the Pains")
 Origin: The world in the hand. From Washington to San Francisco
 Fig. I / 1.3 / 18: "Mission Pains", today.
 Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.
 Fig. I / 1.3 / 22: The "Camino Real", in the middle of the "Downtown" of Los Angeles
 Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.
 Fig. I / 1.3 / 23: The altarpiece of "Mission Pains", still today
 Origin: San Francisco/ Bonechi

2.- LA ESTRUCTURA DE LAS METRÓPOLIS COSTERAS DE CALIFORNIA.

2.- THE STRUCTURE OF THE COASTAL METROPOLISES OF CALIFORNIA.

2.1.- Las metrópolis costeras californianas.

Fig. I / 2.1 / 01: Fragmento de la costa metropolitana de Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 2.1 / 02: Caricatura de la costa de California

Procedencia: Unique Media Maps 2003- 2004

2.1.- The Californian coastal metropolises.

Fig. I / 2.1 / 01: Fragment of the metropolitan coast of Los Angeles

Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 2.1 / 02: Caricature of the coast of California

Origin: Unique Media Maps 2003- 2004

2.2- San Francisco y su costa metropolitana.

Fig. I / 2.2 / 01: San Francisco.

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

Fig. I / 2.2 / 02: Área metropolitana de San Francisco.

Procedencia: - Califórnia/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. I / 2.2 / 03: La "Golden Gate" de San Francisco

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

Fig. I / 2.2 / 04: Los "Cable Cars" como espectáculo

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

Fig. I / 2.2 / 05: El paseo de las Naciones Unidas, en el "Civic Center"

Procedencia: Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 2.2 / 06: El "Chinatown" de San Francisco.

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

Fig. 1 / 2.2 / 07: Ocio en la costa del Pacífico de San Francisco.

Procedencia: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig. 1 / 2.2 / 08: Las calles de San Francisco

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

2.2- San Francisco and its metropolitan coast.

Fig. 1 / 2.2 / 01: San Francisco.

Origin: San Francisco/ Bonechi Fig.

1 / 2.2 / 02: metropolitan Area of San Francisco.

Origin: - California/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. 1 / 2.2 / 03: The "Golden Gate" of San Francisco

Origin: San Francisco/ Bonechi

Fig. 1 / 2.2 / 04: The "Cable Cars" as spectacle

Origin: San Francisco/ Bonechi

Fig. 1 / 2.2 / 05: The walk of the United Nations, in the "Civic Center"

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 2.2 / 06: The "Chinatown" of San Francisco.

Origin: San Francisco/ Bonechi

Fig. 1 / 2.2 / 07: Leisure in the coast of the Pacific of San Francisco.

Origin: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig. 1 / 2.2 / 08: The streets of San Francisco

Origin: San Francisco/ Bonechi

2.3.- La costa metropolitana de Los Angeles.

Fig. 1 / 2.3 / 01: El triangulo metropolitano de Los Angeles.

Procedencia: - California/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. 1 / 2.3 / 02: Los ejes metropolitanos de Los Angeles.

Procedencia: - California/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. 1 / 2.3 / 03: Palme

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 03: Topanga

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 2.3 / 05: Playa del Rey, con los pantanos, en 1925

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 06: Playa del Rey, hoy. El aeropuerto LAX, al fondo

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 07: Long Beach Harbor

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 08: Long Beach, en 1938

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 09: Santa Bárbara

Procedencia: Postal Archivo Fotográfico de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 2.3 / 10: Caricatura de Los Angeles

Procedencia: Unique Media Maps 2003- 2004

2.3.- The metropolitan coast of Los Angeles.

Fig. 1 / 2.3 / 01: The triangular metropolitan one of Los Angeles.

Origin: - California/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. 1 / 2.3 / 02: The metropolitan axes of Los Angeles.

Origin: - California/ Rockwell Enterprises Incorporated

Fig. 1 / 2.3 / 03: Palme

Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 2.3 / 03: Topanga

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 2.3 / 05: Beach of the King, with the swamps, in 1925
 Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's Fig.
 I / 2.3 / 06: Beach of the King, today. The airport LAX, al fund
 Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's Fig.
 I / 2.3 / 07: Long Beach Harbor
 Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's
 Fig. I / 2.3 / 08: Long Beach, in 1938
 Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's
 Fig. I / 2.3 / 09: Barbaric Saint
 Origin: Postal Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.
 Fig. I / 2.3 / 10: Caricature of Los Angeles
 Origin: Unique Average Maps 2003- 2004

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA CALIFORNIANA.

3.- THE URBAN COMPONENTS AND PERIURBANOS OF THE CALIFORNIAN COAST.

3.1.- El Sistema Urbano de las Metrópolis Californianas

3.1.- The Urban System of the Californian Metropolises

1 -Los "Downtowns".

Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza de Hierbabuena

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 02: Esquema del "Downtown" de San Francisco

Procedencia: San Francisco, City Pack

Fig. I / 3.1 / 03: Contraste con el Plano para el "Ring" de Viena

Procedencia: Diseño de la Ciudad, 5, el arte y la ciudad contemporánea/ Leonardo Benévolo/ Fig. 123.

Fig. I / 3.1 / 04: El "Downtown" de San Francisco a principios del siglo XX

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig. I / 3.1 / 05: Las tipologías del "Downtown" de San Francisco en el siglo XX

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig I / 3.1 / 06: El Ayuntamiento de San Francisco antes y después del terremoto de 1906.

Procedencia: San Francisco Earthquake & Fire: 75th Anniversary

Fig. I / 3.1 / 07: El "Downtown" de Los Angeles al final de los años 60

Procedencia: Nueva Geographica. El Hombre y la Tierra. Volumen V. América I

Fig. I / 3.1 / 08: El "Downtown" de Los Angeles en los años 90

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig.I/ 3.1/09: Criterios de retranqueo en el "Downtown" de New York en la primera mitad del S.XX

Procedencia: - Las experiencias del Zoning/ Franco Mancuso. Pag. 258.

Fig. I / 3.1 / 10: Rascacielos de Los Angeles I

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 11: Rascacielos de Los Angeles II

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 12: Viales del nuevo "Downtown" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 13: Vial a nivel subterráneo del "Downtown" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 14: El "Downtown" de Century en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 3.1 / 15: Rascacielos en el Downtown de Los Angeles.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

1 -The "Downtowns".

Fig. I / 3.1 / 01: San Francisco, Plaza de Hierbabuena.

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 02: Plan of the "Downtown" of San Francisco

Origin: San Francisco, City Pack

Fig. I / 3.1 / 03: Contrast with the Plan for the "Ring" of Vienna

Origin: Design of the City, 5, the art and the contemporary city/ Leonardo Benevolent/ Fig. 123.

Fig. I / 3.1 / 04: The "Downtown" of San Francisco at the beginning of the 20th century

Origin: The world in the hand. From Washington to San Francisco

Fig. I / 3.1 / 05: The typologies of the "Downtown" of San Francisco in the 20th century

Origin: The world in the hand. From Washington to San Francisco

Fig. I / 3.1 / 06: The City Hall of San Francisco before and after the earthquake of 1906.

Origin: San Francisco Earthquake & Fire: 75th Anniversary

Fig. I / 3.1 / 07: The "Downtown" of Los Angeles at the final of the years 60

Origin: New Geographica. The Man and the Land. Volume V. America I

Fig. I / 3.1 / 08: The "Downtown" of Los Angeles in the years 90

Origin: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. I / 3.1/09: Criterios of **retranqueo** in the "Downtown" of New York in the first half of the S.XX

Origin: - The experiences of the Zoning/ Franco Mancuso. Pag. 258.

Fig. I / 3.1/ 10: Skyscraper of Los Angeles I

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 11: Skyscraper of Los Angeles II

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 12: Roads of the new one "Downtown" of Los Angeles

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 13: Road to subterranean level of the "Downtown" of Los Angeles

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 14: The "Downtown" of Century in Los Angeles

Origin: Above Los Angeles/Robert Cameron's

Fig. I / 3.1 / 15: Skyscraper in the Downtown of Los Angeles.

Origin: Photographic File of Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

2 - Los "Civic Center"

Fig. I / 3.1 / 16.- La fundación española de la ciudad de Candelaria

Procedencia: Diseño de la Ciudad, 4, el arte y la ciudad contemporánea/ Leonardo Benévolo/ Fig. 136.

Fig. I / 3.1 / 17: Axonometría del "Civic Center" de San Francisco

Procedencia: San Francisco i norte de Califòrnia

Fig. I / 3.1 / 18: El Ayuntamiento de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 19: Edificios del "Civic Center" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 20: "Public Library" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 21: El flamante auditorio Disney en el "Civic Center" de Los Angeles

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

3 - Las tipologías residenciales americanas.

Fig. I / 3.1 / 22: Casas unifamiliares en San Francisco

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.1 / 23: Palma Spring en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.1 / 24: Cases "Victorianas" de San Francisco

Procedencia: Painted Ladies: San Francisco's Resplendet Victorians

Fig. 1 / 3.1 / 25: Beverly Hills

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.1 / 26: Malibú

Procedencia: Postal Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 27: . Las casas de Malibú desde la carretera

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

4 - Los asentamientos industriales.

Fig. 1 / 3.1 / 28: Asentamientos industriales en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.1 / 29: Pozos de petróleo de al primera época

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 30: Pozos de petróleo en áreas urbanas

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 31: Plataformas petroleras delante de la playa

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 32: Falsas islas delante de Long Beach

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 33: "Un hombre, un coche"

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 34: Cartel del 1910

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 35: Pioneros del cinema

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 36: Decorado de "Intolerance", 1916, de 70x 1.600m

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 37: Cartel con Rodolfo Valentino.

Procedencia: California/ Guías Océano

Fig. 1 / 3.1 / 38: Parque de atracciones de Santa Cruz

Procedencia: Postal Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 39: Disney en Disneyland

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 40: Disneyland antes de su ampliación

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

5 - Las antiguas áreas militares.

Fig. 1 / 3.1 / 41: Alcatraz

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

Fig. 1 / 3.1 / 42: Parque del Golden Gate

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

6 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.

Fig. 1 / 3.1 / 43: Catedral Católica.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 44: Iglesia Ortodoxa.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 45: Cementerio de Hollywood.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 46: LAX con el área de nuevos hoteles y la de "Car Rentals"

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.1 / 47: Motel.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 48: Antiguo Tower Theatre.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 49: Antiguo Roxie Theatre.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.1 / 50: Degradación comercial del antiguo "Rialto"

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

3.2.- El sistema de comunicaciones y servicios

1 - El sistema naval de comunicaciones.

Fig. 1 / 3.2 / 01: Long Beach Harbor

Procedencia: Above Los Angeles

Fig. 1 / 3.2 / 02: Puerto de San Pedro

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 03: Un muelle de puerto de San Francisco.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 04: Puerto de Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles

2 - La red viaria y los espacios públicos.

Fig. 1 / 3.2 / 05: Campos petroleros de encima de Wilshire Boulevard, en 1922, en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.2 / 06: Wilshire Boulevard, a Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.2 / 07: Rótulo de Hollywood

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 08: Calle enfilada de vistas al rótulo de Hollywood.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 09: Century Boulevard

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 10: Hollywood Boulevard

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 11: Espacios libres y "Pavilion" a Balboa, Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.2 / 12: Baile improvisado en el Golden Gate Park de San Francisco

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

3 - Las autopistas

Fig. 1 / 3.2 / 13: Freeways a Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

Fig. 1 / 3.2 / 14: ...mas autopistas

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

4 - El ferrocarril

Fig. 1 / 3.2 / 15: El ferrocarril

Procedencia: El mundo en la mano. De Washington a San Francisco

Fig. 1 / 3.2 / 16: El ferrocarril en una alegoría de California de Disneyland

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. 1 / 3.2 / 17: El BART de San Francisco

Procedencia: Mapa-guia del BART

Fig. 1 / 3.2 / 18: Estación de tren de Santa Bárbara

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

5 - Los aeropuertos

Fig. I / 3.2 / 19: Aeropuerto local de Santa Mónica en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

6 - Las infraestructuras de Servicios Urbanos. El agua en California.

Fig. I / 3.2 / 20: Embalse de "Hollywood Reservoir"

Procedencia: Above Los Angeles/ Robert Cameron's

3.3.- El sistema de espacios abiertos

1 - Las explotaciones agrícolas.

Fig. I / 3.3 / 21: Fragmento de "una parcela" de huerta en Monterrey

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

2 - El sistemas de espacios naturales.

Fig. I / 3.3 / 22: Pantanos en Point Reyes

Procedencia: The California Coast, the Most Spectacular Sights & Destinations

Fig. I / 3.3 / 23: Pequeña "National Beach" cerca de Santa Cruz.

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.3 / 24: Point Dume, State Park

Procedencia: Above Los Angeles

Fig. I / 3.3 / 25: Camino del "National Park" de Monterrey donde había un ferrocarril costero

Procedencia: Arxiu Fotogràfic de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. I / 3.3 / 26: Parque de "San Andreas Canyon" en Los Angeles

Procedencia: Above Los Angeles

SEGUNDA PARTE:

BARCELONA Y SU COSTA METROPOLITANA.

1.- EL CONTEXTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

1.1.- El medio natural de la costa metropolitana barcelonesa.

Fig. II / 1.1/ 01: Mapa físico de Cataluña

Procedencia: - Institut Cartogràfic de Catalunya.

Fig. II / 1.1/ 02: Mapa físico del ámbito metropolitano de Barcelona

Procedencia: - Institut Cartogràfic de Catalunya.

Fig. II / 1.1/ 03: PTM: Ámbitos de espacios abiertos

Procedencia: Pla Territorial Metropolita de Barcelona

Fig. II / 1.1/ 04: Maresme Bajo

Procedencia: - EDISAT/ M-SAT 96

Fig. II / 1.1/ 05: Delta del Llobregat y Garraf

Procedencia: - EDISAT/ M-SAT 96

1.2.- La evolución histórica del territorio metropolitano.

Fig. II / 1.2/ 01: Ampúries

Procedencia: Geografía de Catalunya.

Fig. II / 1.2/ 02: Tossa

Procedencia: Geografía de Catalunya.

Fig. II / 1.2/ 03: Construcción de un barco

Procedencia: Navegación. Exposición Universal de Sevilla 1992, pabellón temático.

Fragata en el astillero. Album del Marqués de la Victoria. Madrid. Museo Naval.

Fig. II / 1.2/ 04: "Torre de defensa" dicha d'en Llobet, en Arenys de Mar

Procedencia: Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu Fotogràfic

Fig. II / 1.2/ 05: Playa en los años 70

Procedencia: - Arxiu Fotogràfic Lluís Montmany. Arenys de Mar

Fig. II / 1.2/ 06: La operación olímpica

Procedencia: Barcelona 1979 – 2004, del desenvolupament a la ciutat de qualitat

Fig. II / 1.2/ 07: *Primer proyecto del Fórum 2004*

Procedencia: Barcelona 1979 – 2004, del desenvolupament a la ciutat de qualitat

2.- LA ESTRUCTURA DEL ÁMBITO METROPOLITANO BARCELONÉS.

Fig. II / 2.1 / 01: *Mapa PTM Corredores metropolitanos*

Procedencia: Procedencia: Pla Territorial Metropolita de Barcelona

Fig. II / 2.1 / 02: *Islas metropolitans*

Procedencia: Procedencia: Pla Territorial Metropolita de Barcelona

Fig. II / 2.1 / 03: *La Tordera desde el Castillo de Palafolls*

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

3.- LOS COMPONENTES URBANOS Y PERIURBANOS DE LA COSTA BARCELONESA.

3.1.- El Sistema Urbano de la Metr polis Barcelonesa

1 - Los Centros históricos.

Fig. II / 3.1 / 01: *Centro histórico en la ciudad de Barcelona*

Procedencia: Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica. Barcelona

Fig. II / 3.1 / 02: Grabado de Arenys s. XVIII

Procedencia: Arxiu Hist ric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu fotogràfic

Fig. II / 3.1 / 03: Foto a rea de los Arenys

Procedencia: Paisajes Españoles. Archivo fotográfico

Fig. II / 3.1 / 04: Evolución de Arenys de Mar

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

2 - Los Ensanches.

Fig. II / 3.1 / 05: *El plan Cerd *

Procedencia: Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ib rica. Barcelona

Fig. II / 3.1 / 06: *París y Barcelona*

Procedencia: Cerd  Urbs i territori. Una visión de futur

Fig. II / 3.1 / 07: *L'Hospitalet*

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

3 - Las tipologías urbanas residenciales.

Fig. II / 3.1 / 08 *Calle de pueblo con "casas de cos"*

Procedencia: Arxiu Hist ric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu fotogràfic

Fig. II / 3.1 / 09: *Casas de pisos en el Ensanche barcelonés*

Procedencia: 1999 Urbanismo en Barcelona

Fig. II / 3.1 / 10: *Bloques aislados*

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. II / 3.1 / 11: *casas aisladas en "ciudad jardín"*

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. II / 3.1 / 12 *"casas alineadas"*

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

4 - Los asentamientos industriales.

Fig. II / 3.1 / 13: *Zona industrial del Besós*

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. II / 3.1 / 14: *Urbanización de la Zona Franca*

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

5 - Las tipologías urbanas terciarias y de equipamientos.

Fig. II / 3.1 / 15 *Calle comercial del casco antiguo de Barcelona*

Procedencia: 1999 Urbanismo en Barcelona
Fig. II / 3.1 / 16 Centro comercial en el puerto de Barcelona
 Procedencia: "Maremagnum" Barcelona. Internet

3.2.- El sistema de comunicaciones y servicios

1 - La red viaria y los espacios públicos.

Fig. II / 3.2 / 01: Inicio de la autovía de Castelldefels

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. II / 3.2 / 02: La N-II al paso por Calella

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. II / 3.2 / 03: El paseo marítimo de Barcelona en los años 70

Procedencia: Toda Barcelona

2 - El ferrocarril.

Fig. II / 3.2 / 03: Llegada del tren

Procedencia: (Postal) Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. II / 3.2 / 04: El tren por la playa de Arenys

Procedencia: Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu Fotogràfic

Fig. II / 3.2 / 05: Turó del Mongat

Procedencia: Barcelona fa cent anys

3.3.- El sistema de espacios abiertos

1 La Sierra Litoral

Fig. II / 3.3 / 01: Paisaje de la Sierra Litoral

Procedencia: Geografía de Catalunya. Voilumen IV

Fig. II / 3.3 / 01: Costa dañada de Sant Pol

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

2 - La agricultura.

Fig. II / 3.3 / 03: Agricultura del Maresme

Procedencia: Geografía de Catalunya. Voilumen IV

3-Los Deltas de los Rios

Fig. II / 3.3 / 03: Delta de Llobregat

Procedencia: Barcelona 1979 – 2004, del desenvolupament a la ciutat de qualitat

Fig. II / 3.3 / 04: Delta de la Tordera

Procedencia: - Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

4- La costa urbana

Fig. II / 3.3 / 05: Barcelona a principios del XIX

Procedencia: Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica. Barcelona. Alfred Guesdon (1854-1856)

Fig. II / 3.3 / 06: Puerto de Barcelona

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. II / 3.3 / 07: Áreas industriales degradadas

Procedencia: Barcelona fa cent anys

Fig. II / 3.3 / 08: Playa del Montgat

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. II / 3.3 / 09: Efectos del temporal

Procedencia: Arxiu Històric Fidel Fita d'Arenys de Mar. Arxiu Fotogràfic

Fig. II / 3.3 / 10: Puerto de Arenys

Procedencia: (Postal) Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. II / 3.3 / 11: Escullera de protección

Procedencia:

Fig. II / 3.3 / 12: *Regeneración de playa de los 90*

Procedencia: - Institut Cartogràfic de Catalunya. Ortofotomapa de Catalunya 1:25 000. any 2001

Fig. II / 3.3 / 13: *Actuación de infraestructuras e la costa en los años 60*

Procedencia: - TAF. Archivo fotográfico

TERCERA PARTE:

LOS MODELOS COSTEROS METROPOLITANOS Y SU GESTIÓN

1.- COMPARACIÓN DE LOS MODELOS METROPOLITANOS ESTUDIADOS

Fig. II / 1.1 / 01: *Los tres ámbitos metropolitanos*

Procedencia: Pla Territorial Metropolitana de Barcelona/ Califórnia/ Rockwell Enterprises Incorporated

2. - INSTRUMENTOS Y AGENTES EN LA GESTIÓN DEL TERRITORIO

2.1. - Instrumentos y agentes para las actuaciones urbanísticas

2.2. - los instrumentos de la gestión territorial y urbana.

- El entramado legislativo catalán..

- **Proyectos versus Planes en la gestión del Territorio**

- **Diferencias históricas en el caso californiano.**

Fig. III / 2.3 / 01: *Los Estados de la unión en el territorio americano*

Procedencia: Nueva Geographica..

Fig. III / 2.3 / 02: Woodland Hills (Los Angeles) el 1924

Procedencia: Above Los Angeles

Fig. III / 2.3 / 03: La "urbanización" de Hollywood

Procedencia: California/ Guías Océano

2.3. Los agentes de la gestión territorial y urbana.

- **Los agentes de la gestión del suelo en Cataluña.**

Fig. III / 3.1 / 01: *Comarques metropolitanas*

Procedencia: - Institut Cartogràfic de Catalunya

- **Las diferencias con California.**

- **El juego del sector inmobiliario.**

3.- LA FUNCIONALIDAD EN LOS MODELOS TERRITORIALES Y SU GESTIÓN

4. - DISFUNCIONES EN LOS SISTEMAS COSTEROS

4.1. Disfunciones en el sistema costero urbano

1 - Modelo costero metropolitano

Fig. III / 4.1 / 01: *PTM. Red Ferroviaria*

Procedencia: Pla Territorial Metropolitana de Barcelona

Fig. III / 4.1 / 02: *Rascacielos en la costa*

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. III / 4.1 / 03: *PTM Secciones paseo marítimo*

Procedencia: Pla Territorial Metropolitana de Barcelona

2 - La relación tierra - mar.

Fig. III / 4.1 / 04: El Maresme con los pueblos de Montaña y de Mar

- Institut Cartogràfic de Catalunya. Ortofotomapa de Catalunya 1:25 000. any 2001

Fig. III / 4.1 / 05: Arenys de Munt y de Mar

- Institut Cartogràfic de Catalunya. Ortofotomapa de Catalunya 1:25 000. any 2001

3- Patrimonio natural e histórico costero

Fig. III / 4.1 / 06: El puerto de Barcelona a principios del XX

Procedencia: Barcelona fa cent anys

Fig. III / 4.1 / 07: Puerto Viejo de Barcelona

Procedencia: Toda Barcelona

Fig. III / 4.1 / 08: Barcos en el puerto

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. III / 4.1 / 09: Venice, en 1925

Procedencia: Above Los Angeles

Fig. III / 4.1 / 10: Venice, hoy

Procedencia: Above Los Angeles

Fig. III / 4.1 / 11: Playa de la Barceloneta hasta los años 80

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. III / 4.1 / 12: Playa de la Barceloneta hoy

Procedencia: 1999 Urbanismo en Barcelona

4.2. - Disfunciones en el sistema costero de espacios abiertos

4.3. - Disfunciones en el sistema de comunicaciones

1 Los sistemas públicos y privados de comunicaciones

2 La ubicación de las infraestructuras.

Fig. III / 4.3 / 01: Cinturón Litoral de Barcelona.

Procedencia: Barcelona. Memoria des del cel.

Fig. III / 4.3 / 02: Villa Olímpica

Procedencia: Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica. Barcelona

Fig. III / 4.3 / 03: El corte de la vía de Calella

Procedencia: Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. III / 4.3 / 04: Túnel de San Pol

Procedencia: Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. III / 4.3 / 05: Evolución del perfil de la costa. Playa de Arenys

Procedencia: Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

Fig. III / 4.3 / 06: Evolución de perfil de la costa: y de las edificaciones

Procedencia: Arxius de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme S.L.

.

EPÍLOGO.

Fig. IV / 01: Bahía de San Francisco

Procedencia: San Francisco/ Bonechi

