

ANÁLISIS DE PLANES TERRITORIALES METROPOLITANOS EN EUROPA. LOS CASOS DE LONDRES, COPENHAGEN, PARÍS Y BARCELONA.

DANIEL GALLAND* & PABLO ELINBAUM**

*Profesor asociado, Department of Development and Planning, Aalborg University, Skibbrogade 3, DK 9000, Aalborg, Dinamarca. Tel. +(45) 9940 8282. E-mail: dgalland@plan.aau.dk

** Investigador Asociado, Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Buenos Aires, Argentina.

Resumen

En este artículo se propone un marco cualitativo con el objetivo de analizar y comparar planes territoriales metropolitanos en el contexto de las diversas tradiciones y prácticas de planificación territorial. El trabajo intenta desarrollar un entendimiento sobre los procesos de contexto institucional, de contenido instrumental y de planificación asociados con los planes territoriales metropolitanos de Londres, Copenhague, París y Barcelona, respectivamente. El artículo destaca que los planes territoriales metropolitanos contemporáneos tienden a combinar características asociadas a planes basados en proyectos y estrategias, contrastando con el típico enfoque de uso de suelo de los planes municipales y el enfoque estratégico de la búsqueda de expansión urbana de los planes regionales en Europa. De esta manera, se argumenta que la escala metropolitana es tratada menos explícitamente como una escala de planificación en sí. En cambio, tal escala tiende a emerger como una oculta entre las escalas municipales y regionales, así como entre el conocimiento local y regional de la planificación. Por último, el análisis sugiere que, si bien los planes metropolitanos convergen en términos de sus temas generales, no pueden ser, en última instancia "tipificados" en vista de variaciones *ad hoc* relacionadas con sus contextos institucionales, contenidos instrumentales y procesos de planificación.

Palabras claves: Escala, planificación metropolitana, sistemas de planificación territorial.

1. Introducción

En la obra *The World's Metropolitan Areas*, Davis (1959) hizo un primer intento de clasificar una serie de índices con el objetivo de definir las metrópolis. Algunos años más tarde, Blumenfeld (1967) incorporó la dimensión temporal y, junto a los parámetros cuantitativos de población y tamaño, estableció el concepto de desplazamientos, el cual llegaría a convertirse en el factor más claro y cuantificable asociado con las metrópolis. Sin embargo, como algunos autores sugieren, para el modelo metropolitano Europeo es más conveniente hacer referencia al concepto de "ciudad-región", como expresión de una realidad articulada por una serie de zonas urbanas, que están funcionalmente relacionadas pero espacialmente separadas (Esteban, 1991; Font, 2004). El término "ciudad-región" como tal, evolucionó durante los años 1960 a través de un grupo de planificadores italianos que hicieron un esfuerzo pionero para sistematizar las dinámicas territoriales específicas que se relacionaban y tomaban en consideración aspectos de planificación (De Carlo, 1962). Aunque no hay un solo paradigma para explicar el concepto de ciudad-región, podría ser considerado en general como un "dispositivo de organización" capaz de poner de relieve las dinámicas territoriales asociados a las aglomeraciones (Neuman & Hall, 2009; Healey, 2009). Por lo tanto, desde la perspectiva del proceso de metropolización (e.g. Ascher, 1995; Indovina, 2007; Nello & Muñoz, 2004), la aglomeración como tal dejará de ser un factor relevante para el desarrollo económico. Tecnologías de telecomunicaciones y movibilidades extendidas permiten alcanzar los mismos objetivos con la dispersión de las empresas dentro de ciertos territorios dados, que en cierta medida reducen los efectos negativos derivados de la congestión (Indovina, 2007). Sin embargo, la dispersión como una política empresarial no es necesariamente ventajosa para la sociedad. El desarrollo disperso termina exagerando los efectos negativos asociados con baja densidad, así como los gastos derivados de la movilidad individual, entre otros factores. Más recientemente, la oposición entre el uso del suelo y la

gestión del suelo, aparentemente sigue creciendo hacia un enfoque más discreto en todos los países desarrollados.

Enfrentando las cuestiones antes mencionadas, algunas de las principales ciudades europeas como Londres, París, Copenhague y Barcelona se han convertido en importantes polos de innovación a la hora de asumir los retos socio-espaciales del siglo XXI. Adicionalmente, estas áreas metropolitanas han tenido éxito en el establecimiento de las condiciones para localizarse a sí mismas en la red de ciudades que lideran la economía global, y junto a las notorias mejoras ambientales y de estrategias de cohesión social para hacer frente a los aspectos del declive demográfico y otros desafíos relevantes. En este contexto, el presente trabajo intenta proporcionar evidencia con respecto a las contribuciones "instrumentales" de experiencias de planificación metropolitana recientes en Europa. Más específicamente, el trabajo pretende identificar y conceptualizar las variables relevantes a considerar en futuras agendas de ordenación del territorio a nivel metropolitano (por lo tanto la metodología propuesta está destinada a ser parte de los resultados). De este modo, se lleva a cabo un análisis comparativo de cuatro planes metropolitanos Europeos siguiendo los siguientes criterios de selectividad como punto de partida: i. Cobertura de la gama de tradiciones de ordenación del territorio "ideales" presentadas por el EU *Compendium of Spatial Planning Systems and Policies* (CEC, 1997), denominadas **planificación del uso de suelo, comprensivo-integrado, económico-regional y urbanismo**; ii. la diversidad geográfica y cultural dentro de Europa occidental, por lo que la selección y el análisis incluye planes metropolitanos de Escandinavia, y del noroeste, centro y sur de Europa; iii. planes metropolitanos contemporáneos preparados durante períodos de tiempo recientes y simultáneos. Los cuatro planes metropolitanos a ser analizados se presentan en la Tabla 1.

Como señalan Nadin y Stead (2008), el término "tradición" se utiliza para enfatizar la manera por la cual las formas de planificación están profundamente arraigadas en las condiciones históricas complejas de cada lugar. La tradición de planificación del uso del suelo se corresponde bien con el marco legislativo-administrativo Británico mientras tanto su propósito y alcance están algo restringidos para regular o modificar el uso del suelo. El enfoque **comprensivo-integrado** está vinculado al marco legislativo Escandinavo, lo que implica que los sistemas de planificación están destinados a proporcionar la integración horizontal y vertical de las políticas en los distintos sectores y jurisdicciones. Las dos tradiciones de planificación restantes no se relacionan estrechamente con los marcos legales. El enfoque económico-regional tiene un carácter "de arriba hacia abajo" que es en sí mismo derivado del marco legal napoleónico. Por otra parte, la tradición del urbanismo se suscribió de manera similar a la tradición napoleónica, pero sólo para el sur de Europa.¹

En relación a los métodos, el trabajo intenta combinar el análisis de fuentes primarias (documentación de los planes) y fuentes secundarias (informes técnicos, alcance externo y artículos científicos que conforman el marco teórico).² El análisis de los casos se basa principalmente en tres grupos de variables (véase la sección siguiente). Dos tipos de análisis se llevan a cabo: El primero se basa en estudios de casos individuales para identificar el contexto institucional, el contenido instrumental y el proceso de planificación asociados a cada plan metropolitano, mientras que el segundo se basa en una comparación cruzada de los casos. Como se señaló anteriormente, el fenómeno de las relaciones espaciales y dependencia espacial son progresivamente complejas. Sobre la base de las circunstancias reales asociados a cada territorio, los instrumentos de planificación

¹ Es importante señalar que existen considerables limitaciones en el uso de estas clasificaciones ideales (ver Nadin y Stead, 2008).

² Entre las fuentes secundarias relevantes, destacamos la utilidad de una serie de entrevistas realizadas por Leboireiro (2009) con una serie de planificadores responsables de la preparación de los planes metropolitanos de Londres, París y Barcelona. Por otra parte, el caso de Copenhague se basa en recientes entrevistas semiestructuradas y análisis realizados por D. Galland entre 2012 y 2015.

metropolitanas pueden por lo tanto tener una medida diversa y alcance como lo demuestran los siguientes cuatro casos.

TABLA 1. Planes Metropolitanos analizados en el artículo.

<i>Área Metropolitana</i>	<i>Plan Metropolitano</i>	<i>Fecha de adopción</i>	<i>Tradición de planificación territorial (CEC, 1997)</i>
Londres	<i>Spatial Development Strategy for Greater London (LP)</i>	2011	Uso de suelo
Copenhagen	<i>Fingerplan 2007/ 2013: Landsplandirectiv for Hovedstadsområdet Planlægning (FP)</i>	2007/2013	Comprensivo-integrado
París	<i>Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030 (SDRIF)</i>	2008	Económico-regional
Barcelona	<i>Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB)</i>	2010	Urbanismo

2. Marco cualitativo para analizar los planes metropolitanos

¿Cómo pueden ser analizados y comparados planes territoriales metropolitanos? ¿Por qué es relevante evaluar el alcance y la extensión de este tipo de planes? Debido a la complejidad derivada de cualquier intento de estandarizar la planificación metropolitana en consideración de su carácter aleatorio como una escala espacial, sólo hay convención limitada en cuanto a lo que se refiere a la constitución de los planes metropolitanos o cómo hacer para analizarlos. Por ejemplo, el Compendio de Sistemas y Políticas de Planificación del Territorio de la UE (CEC, 1997) cubre una gama de instrumentos a nivel estratégico en la escala regional en diversos Estados miembros de la UE, pero no considera de forma explícita planes metropolitanos bajo esa categorización. Mientras que, en esencia, los planes metropolitanos contemporáneos sostienen un enfoque espacial estratégico para abordar el desarrollo espacial de las ciudades-regiones, la evaluación y el rendimiento de estos asuntos en el pasado ha sido más frecuentemente abordado en niveles más altos, es decir, en el regional y nacional (Faludi, 2000).

A partir de Faludi & Van der Valk (1994), así como otros autores que han abordado el alcance, extensión y contenido de los planes espaciales (tanto de enfoque estratégicos como proyectuales) entre otras características clave, esta sección presenta una serie de variables de análisis que tienen como objetivo para evaluar el carácter de planes metropolitanos contemporáneos en Europa. En su estudio canónico con respecto a la doctrina de la planificación holandesa, Faludi & Van der Valk hacen hincapié en dos tipos diferentes de intervención de planificación, principalmente tecnocrático y sociocrática (p. 11), que se asocian con planes de carácter estratégicos y proyectuales, respectivamente. Esta distinción se basa en una serie de variables calificadas por parámetros particulares en términos de los planes de carácter proyectuales o los planes de carácter estratégicos (ver tabla abajo). Sobre la base de esta distinción, proponemos tres grupos analíticos generales (contexto institucional, de contenido instrumental y proceso de planificación) con el objetivo de desarrollar una comprensión inicial sobre el carácter y el alcance de los planes territoriales metropolitanos.

El contexto institucional de los planes metropolitanos se caracteriza esencialmente por el marco legal de un determinado país y sus instituciones participantes involucrados en el desarrollo del plan y su implementación. Si bien, en principio, la dimensión legislativa de los sistemas de planificación se asocia normalmente con las tradiciones de planificación territorial (Newman y Thornley, 1996; CEC, 1997), aquí optamos por calificar esta distinción particular, en términos de "conformar" o *conform* y

"desempeño" o *performing* de los sistemas de planificación, según las denominaciones de Janin Rivolin (2008). En este sentido, las visiones espaciales metropolitanas esencialmente reproducirían los modelos de sistemas de planificación a través de los cuales se desarrollaron, en: "... uno más tradicional y generalizado, que aspira a conformar los proyectos individuales a una estrategia colectiva; y uno diferente y menos institucionalizado, promocionando los proyectos capaces de desempeñar una estrategia colectiva "(Janin Ravolin, 2008, p. 167). Adicionalmente, las instituciones participantes (originalmente marcaron la planificación sujeta por Faludi & van der Valk, 1994) podría estar compuestas de una institución monolítica (individual) o una coalición de actores involucrados en el proceso de desarrollo del plan (Faludi & van der Valk, 1994 ; Roodbol-Mekkes et al, 2012;. Van Duinen, 2013).

El contenido instrumental de los planes metropolitanos puede ser general o selectivo, siendo el primero comprensivo e integral por naturaleza (es decir, que abarca la combinación de una amplia gama de temas sectoriales en términos espaciales) y el segundo sujeto a un número limitado de temas sectoriales con menos conciencia espacial y por tanto haciendo caso omiso de las políticas espacialmente relevantes (Hildebrand, 2006). Por otra parte, la llamada forma o efecto de los planes metropolitanos pueden ser legalmente vinculante o indicativo (normativo), pero también podrían cumplir con ambos fines. Por último, la visión espacial perseguida puede ser monocéntrica (por ejemplo, siguiendo el modelo tradicional de los patrones concéntricos de uso de suelo que rodean el núcleo metropolitano centralizado) o un patrón de desarrollo policéntrico (por ejemplo Neuman, 1996; Meijers et al, 2003; Green, 2007).

En cuanto a los procesos de planificación, el escenario se relaciona con lo que Faludi (2000) llama "tiempo de elementos", en que los planes pueden ser entregados de forma incremental (es decir, a través de las fases de acuerdo con las exigencias de la producción del resultado final) u opcionalmente, por lo tanto dejando diversos caminos de implementación y opciones abiertas (p. 303). Por otra parte, el proceso de planificación es altamente dependiente de los roles que los planificadores adoptan, que para efectos de simplificación hemos limitado a categorías más amplias, principalmente las tecnocráticas y participativas como originalmente interpretado por Faludi & Van der Valk (1994). En términos de liderazgo, los planes pueden ser encabezados ya sea por entidades públicas o privadas, una discusión intrínsecamente relacionada con los estilos planteados por Brindley et al. (1996), incluyendo el *plan-led* y *market-driven*. Al mismo tiempo, el liderazgo puede ser asumido por la colaboración público-privado, que podría llegar a generar planes de carácter híbrido (Galland y Hansen, 2012). Por último, los procesos de planificación pueden ser evaluados en términos de rendimiento del plan como continuos o eventuales, dependiendo en función de que los planes son evaluados (o no) de forma permanente en base a sus componentes reales y elementos identificatorios (Faludi, 2000, p. 310).

En línea con los grupos de análisis descritos arriba, el carácter de planes territoriales metropolitanos puede ser comprendido similarmente en términos de los roles de "dirección" y "estrategia" que la planificación del territorio ha adoptado a diferentes niveles en diversos países europeos en los últimos décadas (Galland, 2012a). El rol de "dirección" está intrínsecamente vinculado con la regulación del desarrollo espacial a través de los sistemas espaciales de planificación y las políticas dirigidas a la asignación de uso de la tierra, su distribución geográfica, la gestión del crecimiento y la mejora de la calidad de los asentamientos (Healey et al., 1997). Por otro lado, el rol "estratégico" se relaciona con la lógica de la innovación territorial que trascienden la planificación tradicional del uso del suelo y las herramientas de coordinación y mecanismos espaciales. El papel estratégico de los planes espaciales está por tanto fundada en visiones que tienden a enfatizar cualidades de los lugares, a menudo promovidos por las relaciones espaciales de los territorios (Albrechts, 2004; Meijmans, 2010).

TABLA 2. Variables utilizadas para analizar los planes metropolitanos.

<i>Cluster de análisis</i>	<i>Variable</i>	<i>Parámetro</i>
Contexto Institucional	Marco legislativo	Conforma vs. Desempeño
	Instituciones involucradas	Monolítico vs. Coalición
Instrumental content	Ámbito temático	General vs. Selectivo
	Forma/efecto	Vinculante vs. Indicativo (o ambos)
	Visión espacial	Monocéntrico vs. Policéntrico
Planning process	Escenario	Incremental (fases) vs. Opcional
	Rol del planificador	Tecnocrático vs. Participativo
	Liderazgo	Público vs. Privado vs. PPP
	Evaluación	Continuo vs. Eventual

3. Los planes metropolitanos en Europa: Casos de estudio

El plan de Londres

A principios de la década de 2000, el gobierno del Neo-laborismo creó la *Greater London Authority*, con el objetivo de establecer un marco supralocal más eficiente para la elaboración de la Estrategia de Desarrollo Territorial para el Gran Londres (Greater London Authority, 2011). En lugar de dar prioridad a la competitividad, el Plan de Londres vuelve a dirigir el crecimiento en coherencia con el mejoramiento del medio ambiente a través de estrategias tales como la rehabilitación de áreas vacías en el centro de la ciudad y la mejora de los estándares de los servicios e instalaciones dentro de barrios periféricos. En cuanto al contenido, el Plan de Londres se ocupa de cuestiones sectoriales convencionales, tales como el transporte público, las materias medio-ambientales, el crecimiento residencial y de actividades comerciales. Un aspecto innovador es la coordinación de las redes de las distintas empresas de servicios públicos comúnmente en concesión, como la electricidad, agua y gas, suministro de aguas residuales y telecomunicaciones. Esta guía ambiental para las políticas locales permite mejorar la producción de energía y el auto-manejo de residuos.

A pesar de que el Plan de Londres es claramente una herramienta estratégica, proporciona determinaciones cuantitativas e incluso cualitativos. En otras palabras, ofrece un marco de desarrollo espacial flexible, con algunas regulaciones vinculantes,³ coherente con el enfoque discrecional que distingue a la planificación de la tradición inglesa.⁴ En este contexto, los municipios deben elaborar sus propios planes de desarrollo de acuerdo con la estrategia metropolitana. Por un lado, el plan metropolitano establece parámetros cuantitativos para la expansión residencial, lo que indica la oferta mínima de vivienda y la articulación de las redes de transporte. Por otra parte, establece estándares cualitativos incluyendo directrices de diseño para la arquitectura y los espacios públicos, y reglas precisas en cuanto a la morfología tejido urbano. En particular, el plan propone una matriz de densidades y zonas residenciales a promoverse en función del nivel de accesibilidad y conectividad con el transporte público. El plan también establece metas de creación de nuevos puestos de trabajo como motor para el equilibrio regional, indicando áreas estratégicas para inducir el crecimiento.

A pesar de su enfoque esquemático, el Plan de Londres implementa un diagrama clave específico que expresa el modelo espacial mediante dos elementos estructurales: enclaves estratégicos y propuestas generales para el transporte público (Figura 1). En este caso, es evidente la tensión centripeta del

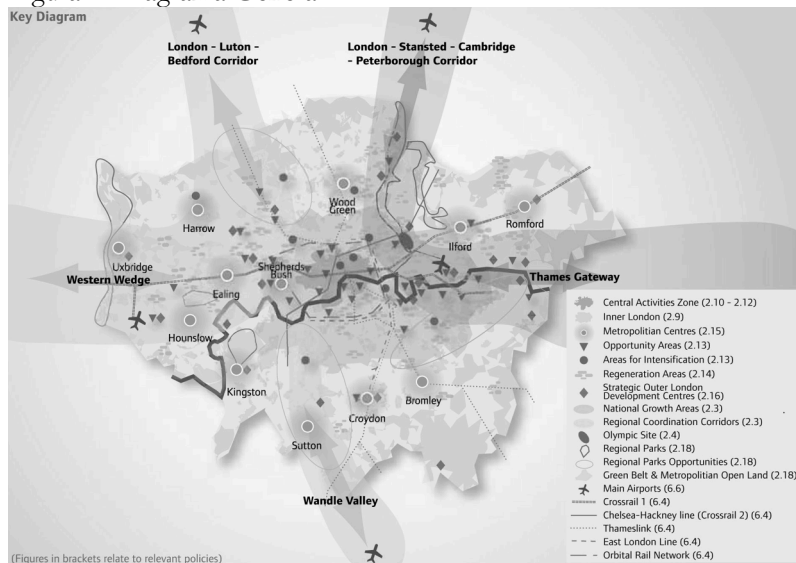
³ Kevin Reid, planificador senior, Greater London Authority, entrevista por Leboeiro, 2009, *op. cit.*

⁴ A diferencia de los sistemas de planificación en el sur de Europa, donde los planes son ley, el sistema de planificación Inglés está compuesto por planes que deben respetar las directrices salvo que los desarrolladores tengan motivos suficientes para sugerir propuestas alternativas (CEC, 1999; García-Bellido, 2001).

modelo dada la ubicación de las zonas de actividades centrales (CAZ), que funcionan como plataformas para discutir los principales planes y proyectos especiales, tales como los sitios Olímpicos o la remodelación de la Thames Gateway. Aparte de una visión unitaria expresada por el diagrama clave, el Plan de Londres no tiene mecanismos de aplicación concretas. Sin embargo, es supervisado por "organizaciones complementarias" a la Administración del Gran Londres, que supervisa la asignación y el gasto presupuestario, especialmente en lo que se refiere a las cuestiones de transporte y la urbanización. Además, el Plan de Londres busca involucrar a grupos y personas relevantes en los procesos de desarrollo de estrategias, avanzando prioridades y en la toma de decisiones del plan, garantizando así la rendición de cuentas y la eficacia en su desempeño. En particular, el Plan tiene como objetivo involucrar a diversos grupos voluntarios y comunitarios (públicas y privadas) para aumentar la autonomía financiera de Londres, lo que simplifica los mecanismos de distribución de los fondos del Gobierno Central. El Plan también busca innovar técnicas de financiamiento, como el impuesto sobre las áreas para la intensificación, permitiendo que los ingresos fiscales futuros se inviertan en infraestructura local y la renovación urbana.

En cuanto al proceso de elaboración del plan, el llamado "concurso público" se lleva a cabo por una organización estatal, pero independiente del gobierno nacional. Su función es sintetizar las reclamaciones individuales y, sobre todo, garantizar la coherencia de la estrategia territorial metropolitana con otros planes locales y regionales. En cuanto a la aprobación del plan, la decisión final es tomada por el gobierno nacional, a pesar del carácter abierto y horizontal del procedimiento de elaboración. Además de la influencia del Estado, el desarrollo urbano en Londres es impulsado principalmente por el sector privado, siempre y cuando los criterios de desarrollo no contradigan las estrategias espaciales metropolitanas. Sin embargo, la base de datos de desarrollo de Londres implementa el monitoreo continuo de la aplicación de la planificación, permisos y reformas, y publica un informe anual para comunicar las nuevas tendencias, expresada a través de indicadores multisectoriales, y discute las acciones futuras en colaboración con los consejos locales.

Figura 1. Diagrama General



Fuente: Greater London Authority, 2011

El plan de Copenhague

El original "*Finger Plan* para el Gran Copenhague" [*Fingerplan* para Storkøbenhavn], publicado en 1947, fue fundacionalmente influenciado por las ideas de planificación internacionales y visiones que abogaban por un enfoque regionalista y descentralista de la ciudad, en respuesta a la ampliación de las cuestiones urbanas en el momento. En este sentido, los actores clave detrás del *Finger Plan* se

inspiraron en la perspectiva regionalista defendida por Lewis Mumford (1938). Planificadores daneses también estaban familiarizados con el Gran Plan de Londres de Abercrombie y de este modo también estuvieron influenciados por el paradigma de ciudad jardín en la medida que adaptaron las nociones de nuevas ciudades y zonas verdes, que no sólo intentaron reformar la relación entre la ciudad y la región, sino también que entre ciudad y naturaleza (Howard, 1898/1946). Como tal, el *Finger Plan* original es un ejemplo clásico de la planificación integral racional y positivista, que refleja el optimismo de la era posterior a la guerra, sobre la base de las grandes expectativas y predicciones en términos de crecimiento económico y poblacional. Representa un intento de moldear la forma espacial de la región metropolitana, y a la vez preservar espacios públicos limitando el crecimiento urbano a través de la coordinación de la urbanización con el transporte público. Por último, se apega a una lógica espacial "regionalista", basada en la dispersión concentrada de la población y de las funciones de la ciudad, a regiones extendidas por más de cinco dedos articulados que forman una radial de trenes suburbanos procedentes de la zona urbana del núcleo (*the palm*) (Figura 2).

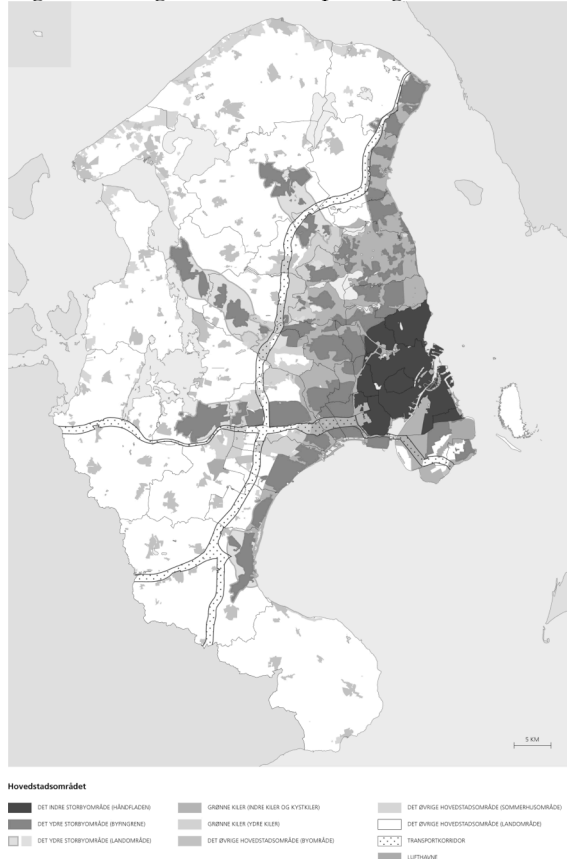
El *Finger Plan* no se adoptó legalmente en cualquier momento durante el siglo XX. Sin embargo, su justificación y principios espaciales jugaron un papel esencial en el desarrollo espacial de Gran Copenhague desde el inicio. Dicho plan se basa en dos principios espaciales fundamentales; primero, el "principio de proximidad", basada en la lógica espacial de la localización de las actividades (tales como las diversas instituciones públicas, centros comerciales y grandes complejos de viviendas sociales) en las proximidades de las estaciones de tren. La idea detrás de este principio se basa en la reducción de tiempo de traslado hacia el centro de la ciudad, a un máximo de 30 minutos (es decir, desde los asentamientos urbanos ubicados en las puntas de los dedos). En segundo lugar, el "principio de cuñas verdes" (*principle of green wedges*) se pensó para proteger y preservar las áreas verdes y espacios abiertos situados entre las extensiones radiales (dedos). En sus últimas versiones, el *Finger Plan* no sólo utiliza este principio para adelantarse a estas cuñas de desarrollo, sino también para fomentar una estructura más verde metropolitana orientada a mejorar la calidad urbana en barrios específicos (Ministerio de Medio Ambiente, 2013A, 2013b).

En medio de una serie de cambios políticos, así como la implementación de las reformas para gobiernos locales que provocaron reconfiguraciones político-administrativas y territoriales en toda Dinamarca (Galland, 2012b; Galland y Enemark, 2013), las instituciones encargadas de gobernar la Gran Copenhague han sido sometidos a los cambios estructurales en términos de funciones de planificación y poderes (Galland y Ferdinandsen, 2015). Uno de los principales cambios se relaciona con la abolición del Consejo Metropolitano del Gran Copenhague y el traslado de sus funciones y competencias de la Consejería de Medio Ambiente. Como tal, este cambio permitió al Ministerio generar una directiva sin precedentes, *Fingerplan* 2007, destinado a establecer un marco de desarrollo espacial para Gran Copenhague basado en la aplicación y el "fortalecimiento" de los principios espaciales mencionados (Ministerio de Medio Ambiente 2007, 2013A).

La directiva *Fingerplan* es estratégica y operativa a la vez. A diferencia de sus predecesores, su carácter vinculante implica orientar el desarrollo urbano a través de fases (Por ejemplo, el equilibrio entre el terreno disponible, oferta de construcción y la demanda esperada en el mediano y largo plazo) por lo que sólo las áreas específicas se pueden desarrollar en plazos de 12 años (Por ejemplo, el municipal plan) y, en varios casos, a condición de que los acuerdos políticos sean alcanzados con respecto al emplazamiento de las instalaciones ad hoc de infraestructura (por ejemplo, una estación de tren). El carácter vinculante del plan limita las ambiciones de desarrollo municipal aunque también les permite priorizar los objetivos de desarrollo. El desarrollo urbano se lleva a cabo principalmente como reurbanización, con sólo el 20% del territorio en forma de desarrollo de tipo *greenfield*. Al implementar el principio de proximidad a la estación, se prioriza la reurbanización dentro de antiguas zonas industriales a lo largo de un tren ligero orbital proyectado con interconexiones a las cinco estaciones de trenes suburbanos radiales. En tales casos, los planes municipales para la reurbanización de zonas industriales abandonadas a lo largo del anillo 3 también debieron incluir un plan coordinado para

estructuras verdes través de las fronteras municipales (Ministerio de Medio Ambiente, 2013A). Con todo, la principal preocupación de la directiva era la renovación urbana por "fases" junto con la protección reforzada de cuñas verdes, la cual viene a reforzar la estructura policéntrica, así como la lógica “descentralizada concentrada” del Finger Plan original.

Figura 2. Finger Plan de Copenhagen



Fuente: Ministerio del Medio Ambiente, 2013

El Plan de París

En el año 2008, el gobierno francés creó el Ministerio de Desarrollo de la Región Capital para restringir el ámbito de aplicación del nuevo *Schéma Directeur Île-de-France*, y redactó una contrapropuesta llamada *Le Grand Paris*, introducida por el ex presidente Sarkozy. Hoy el estado y la administración regional abogan por competencias en el mismo territorio. Sin embargo, ambas visiones coinciden en los mismos temas y estrategias generales (vivienda, empleo, transporte, calidad de vida, etc.), permitiendo así la aprobación del plan. El SD de *Île-de-France* considera los enfoques económicos y sociales como un proceso global para conseguir tres objetivos generales: Invertir en el transporte público sostenible, reducir la segregación social y mantener el posicionamiento internacional en términos de crecimiento económico. El desarrollo de estos objetivos generales requiere la acción conjunta de los cuatro organismos. Se fundaron dos comités para el liderazgo político y la toma de decisiones, y dos comités técnicos, para la coordinación de los servicios sectoriales a nivel nacional y regional, así como el urbanismo —*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Région Île-de-France* (IAURIF) en 1960.

En cuanto al contenido de la SD de la *Île-de-France*, el plan incluye temas de planificación estándar, tales como medio ambiente, transporte, vivienda y crecimiento industrial. Estos temas se expresan a través del concepto de ciudad compacta y densa como un modelo para transformar la *Île-de-France* en

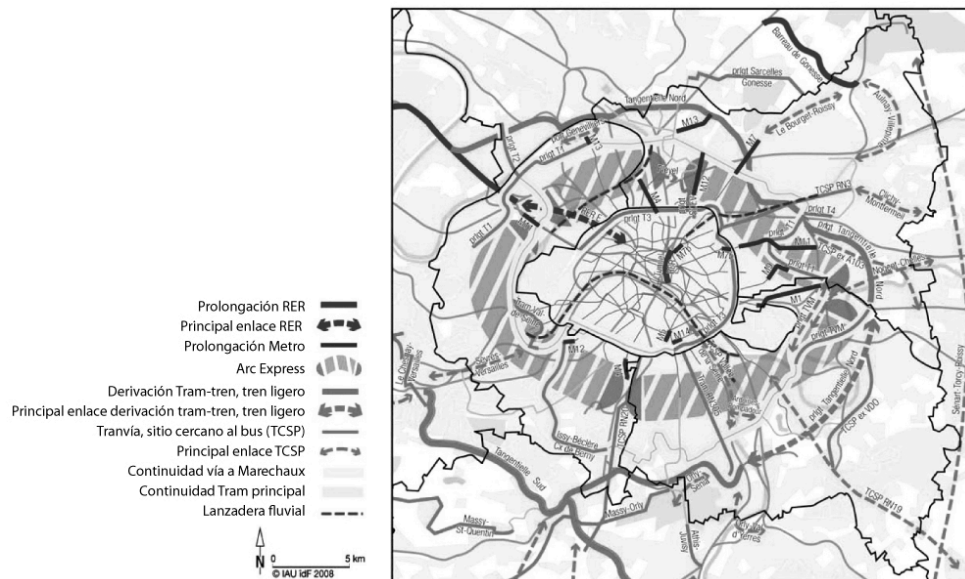
la primera 'eco-región' de Europa. Otro de los retos expuestos es el desarrollo de una metrópolis cosmopolita dinámica como la columna vertebral de la Europa Central y como el motor de la economía nacional. Para alcanzar estos retos, la SD implementa un instrumento amplio y vinculante para la coordinación de los municipios. Es un complemento a los planes locales existentes y asume el carácter de un plan general para los municipios que carecen de la planificación urbana. Estas políticas se centran en cuestiones ambientales y están en línea con los principios de la *European Spatial Development Perspective* (ESDP). Por ejemplo, el plan tiene como objetivo influir en el equilibrio intermunicipal mediante la fijación de una densidad máxima de 50 viviendas/hectárea.

SD de *Île-de-France* propone un modelo territorial para abordar la coordinación pluri-municipal que mantiene el modelo radial de los tres planes anteriores, reforzando la centralidad de la ciudad capital. El modelo del plan identifica las áreas de oportunidad y la prioridad de las intervenciones, los llamados "territorios estratégicos para el desarrollo regional". Cada una de estas áreas prevé la implementación de iniciativas estratégicas, como el Arco Express, una red de bypass ferroviario que articula los servicios de alta calidad del centro de París, con las zonas periféricas capaces de albergar desarrollos urbanos importantes (Figura 3).

En cuanto al calendario de la ejecución, la SD de *Île-de-France* ofrece directrices para el desarrollo incremental de que, más que una política, conforman una estrategia para explicar las prioridades del plan. Con este fin, el plan identifica las áreas para 'intervenciones estratégicas y prioritarias', áreas para concentrar los recursos y áreas para garantizar un proyecto de territorio metropolitano integral. La administración pública es la principal responsable de la ejecución del proyecto del territorio metropolitano. El gobierno regional tiene una amplia gama de instrumentos vinculantes, como la regulación de los precios de la vivienda mediante la compra y venta de tierras, y una ley promulgada en 1999 que requiere la creación de asociaciones intermunicipales en la realización de determinados proyectos de desarrollo importantes. Estas asociaciones locales pueden desarrollar su propia planificación, siempre y cuando logren el suficientemente 'peso urbano' para lograr los objetivos comunes de acuerdo a las determinaciones regionales.

Aunque la SD de *Île-de-France* debe ser revisada cada diez años, también cuenta con diferentes procedimientos de evaluación y seguimiento para el análisis de la evolución de la planificación local, reportando las tendencias de la urbanización a nivel metropolitano, y la especificando los intereses de los municipios dentro de un contexto político altamente fragmentado. A mediados de 2006, antes de la elaboración del plan, el gobierno llevó a cabo una encuesta sobre escenarios alternativos para el desarrollo regional y diversos talleres generales o temáticos participativos (i.e. mesas), guiados por especialistas a cargo de la sesión informativa. A principios de 2007, con los resultados revelados por la encuesta inicial, funcionarios públicos del Ministerio de Medio Ambiente y otros organismos nacionales reflejaron sus opiniones sobre el plan. Posteriormente, el gobierno publicó el progreso del plan en el sitio web oficial y respondió a las solicitudes de modificación. Después de varias consultas, el Consejo Regional aprobó el plan por unanimidad en junio de 2008.

Figura 3. Esquema de la red de transporte público e intermodal.



Fuente: LAURIF, 2008

El plan de Barcelona

Poco después de la restauración de la democracia en España, el nuevo gobierno autónomo Catalán (*Generalitat de Catalunya*) implementó una ley para permitir múltiples niveles de planificación. Con la victoria de la coalición socialista veinte años después, surgió una convicción para renovar la planificación regional. En el 2004, la creación del Programa de Planificación Territorial marcó un giro político y técnico, que culminó con la adopción del Plan Metropolitano de Barcelona (MP de Barcelona) en 2010. El área metropolitana de Barcelona está manejada por tres organizaciones sectoriales diferentes (i.e. Asociación de Municipios de Barcelona, Transports de Barcelona, SA, Ferrocarril Metropolità, SA y la Empresa Metropolitana de Sanejament, SA). A pesar de la complejidad administrativa, el traslape existente entre estas organizaciones contribuye a proporcionar estabilidad y capacidad política para el área metropolitana.

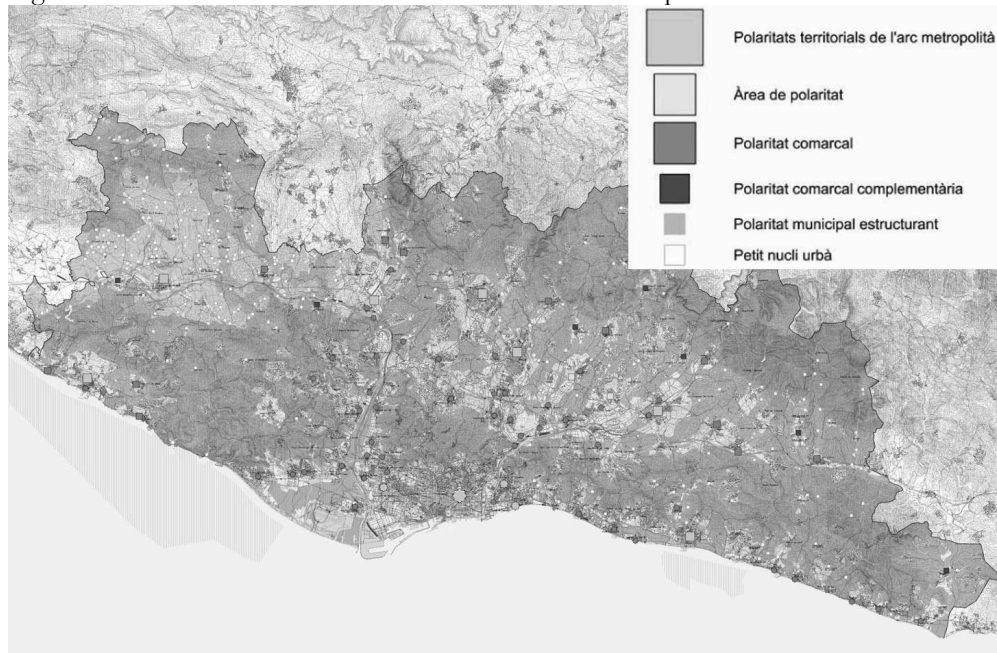
A diferencia del enfoque estratégico aplicado en los casos anteriores, los redactores del MP de Barcelona se centraron en dar prioridad a la forma física del territorio para orientar las acciones y políticas futuras. Por lo tanto, el plan metropolitano se considera un "ejercicio de realismo" destinado a reducir su alcance operativo, bajando altas expectativas que podrían conducir al fracaso (Esteban, 2012). El discurso de base proyectual del MP de Barcelona está limitada a tres sistemas territoriales básicos (espacios abiertos, asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad) para evitar el enfoque omni-comprensivo de los planes locales de carácter general. Cada tema tiene estrategias específicas que se enmarcan dentro de un "modelo territorial posible". Basándose en el estudio de los tres sistemas básicos y tras considerar cuatro alternativas para la administración global de la región (i.e. central, ortogonal, digital y nodal), los redactores de la MP de Barcelona optaron por un modelo nodal que se basa en la naturaleza polinuclear y policéntrica de la región metropolitana (Carreras, 2012). El modelo nodal permite el desarrollo de ciudades densas y compactas, conectados de manera eficiente, pero con la separación necesaria para permitir la preservación de espacios abiertos y corredores naturales. Además, el modelo nodal identifica núcleos urbanos con suficiente capacidad (i.e. suficientes instalaciones, servicios, e infraestructuras productivas, etc.) para concentrar nuevo crecimiento, como lo demuestra, por ejemplo, en la gestión propuesta para el área urbana de la Riera de Caldes.

En cuanto a su aplicación, el MP de Barcelona no hace hincapié en las etapas de la inversión, sino que sigue una lógica espacial del desarrollo. El plan tiene como objetivo permitir una planificación

racional y operativa, evaluando los recursos disponibles en cada ejercicio presupuestario. Para tal efecto, los funcionarios del Programa de Planificación Territorial tienen la intención de monitorear las dinámicas territoriales para ajustar o redefinir el modelo territorial en el mediano y largo plazo (Baulies, 2010). Además, el MP de Barcelona también se basa en su contenido conciso para acelerar el proceso de aprobación. Para ello, el gobierno constituyó una Comisión Metropolitana para garantizar que la participación sea igualmente representativa entre la Generalitat y los gobiernos locales durante las fases de redacción del plan. En este contexto, la Comisión aplicó el Informe Técnico para ampliar la participación a diversas coaliciones locales, tratando así de aumentar la eficiencia durante las fases de diseño, participación y aprobación. Además, la Comisión puso en marcha un doble etapa de diseño preliminar y anteproyecto previo de la aprobación inicial del plan, para reiterar la consulta sobre el contenido del plan a cada departamento del Gobierno y de todos los municipios.

En vista de la "ligereza administrativa" en el nivel intermedio, el gobierno reforzó y amplió el alcance estratégico del plan mediante la participación de diversos organismos públicos y privados. Entre la amplia gama de actores cabe destacar el papel de la llamada "empresa estatal", una entidad jurídica creada por un gobierno para llevar a cabo actividades comerciales en su nombre. Un caso paradigmático es el Instituto Catalán del Suelo (INCASOL) que tiene competencias para la compra de terrenos y el desarrollo de zonas residenciales a través de una amplia gama de instrumentos de planificación como planes directores generales y seccionales.

Figura 4. Sistema urbano. Estructura nodal del área metropolitana.



Fuente: *Generalitat de Catalunya*, 2010.

4. Análisis de los planes metropolitanos

El análisis individual de los cuatro planes metropolitanos ratifica la importancia de la flexibilidad instrumental para adaptarse a situaciones específicas. Al mismo tiempo, los análisis permiten definir la especificidad de su alcance y contenido. A continuación, se plantea una síntesis de las principales variables instrumentales asociados con cada uno de los cuatro planes. Cabe señalar que esta síntesis no agota la gama de estos planes metropolitanos; más bien, se atribuye a episodios y tradiciones de planificación específicos. El resultado de los análisis adelanta una clasificación relativa del alcance de los planes en términos de las variables dependientes como se muestra en la Tabla 3.

En base a los análisis individuales, los siguientes puntos proporcionan una síntesis de patrones comunes que se derivan de la comparación cruzada de los cuatro planes metropolitanos, mientras que también sugieren una serie de consideraciones normativas.

- A pesar de la ausencia de una estrategia de planificación nacional (excepto en el caso de Copenhague), la conformación de áreas metropolitanas como ciudades emergentes parece responder a intereses políticos o estrategias espaciales opuestas (e.g. Brenner, 2004). Por un lado, el contexto institucional de los planes metropolitanos sigue una implementación de tipo *top-down (conforming)*, de acuerdo a los objetivos nacionales o centrales de los gobiernos centrales dirigidos al desarrollo espacial de sus capitales. Por otro lado, tal contexto responde de manera similar a una implementación *bottom-up (performing)* como resultado del sistema local existente en cada una de estas regiones. Frente a la fragmentación territorial municipal y sectorial, y entre la coordinación y la cooperación, los planes metropolitanos son plataformas operacionales para las iniciativas públicas y privadas, y comprenden igualmente una agenda común para el desarrollo supralocal.
- La agenda común para las organizaciones de planificación metropolitana exige mayor asociación o entidades *ad hoc* capaces de implementar mecanismos eficientes y flexibles, como directrices, estrategias y, sobre todo, acuerdos intermunicipales, herramientas que a menudo son más influyente que la legislación. Por lo tanto, en la constitución de plataformas metropolitanas, los procesos de planificación deben ser considerados como discretos más que rígidos.
- A pesar de las diferentes orientaciones instrumentales, los planes metropolitanos generalmente agrupan sus contenidos en grupos de acuerdo a cuatro grandes temáticas espaciales: Asentamientos, infraestructura, actividades y espacios abiertos. Sin embargo, los temas abordan enfoques muy diferentes, en la medida que las particulares territoriales de cada lugar tienden a "imponer" un tema o temas específicos. En este sentido, tanto el carácter integral de la planificación local/municipal, así como el carácter fragmentado de la planificación sectorial se ven obstaculizados, haciendo hincapié tanto en los temas tratados y excluidos asociados con el plan.
- Los planes metropolitanos 'calibran' sus decisiones en base a competencias administrativas y subsidiarias complejas. En este sentido, los objetivos políticos pueden tener un carácter operativo, vinculante para las municipalidades, o pueden tener un enfoque más estratégico y holístico, proporcionando un marco para las políticas sectoriales a nivel regional. La oportunidad de los planes metropolitanos es que pueden aprovechar los instrumentos operativos de otros planes (urbanos y sectoriales) para colocarlos en un proyecto global que puede mejorar la eficiencia del desarrollo regional.
- Este proyecto metropolitano (o "proyecto de Estado" en términos de Brenner) generalmente se formaliza a través de la adopción de modelos territoriales en que las dinámicas espaciales y territoriales se sintetizan (cf. Brenner, 2004). En la práctica, se utilizan modelos espaciales para inducir una estructura espacial intencional, lo que confirma la orientación política y técnica de los planes metropolitanos mediante dos esquemas básicos: i. un esquema monocéntrico y centrípeto (vertical), y un esquema policéntrico y nodular (horizontal).
- A pesar de la compleja estructura de gobierno, así como los actores públicos y privados, los planes metropolitanos permiten reducir la brecha entre el modelo espacial, las estrategias espaciales y el ajuste de fases a través de estrategias de desarrollo del territorio metropolitano. Más que la representación de los resultados finales, los planes metropolitanos anticipan una línea de razonamiento ilustrada por la priorización de objetivos y la consideración de escenarios incrementales u opcionales que toman la oportunidad de aprovechar las situaciones particulares de cada territorio.

Además, la naturaleza estructural del plan permite que los objetivos metropolitanos tengan un efecto más prolongado.

- La flexibilidad instrumental de los planes metropolitanos permite incorporar mecanismos innovadores para reducir su carácter tecnocrático y aumentar la representatividad del plan. Las mesas consultivas y deliberativas, la implementación de un doble anteproyecto, la formación de comités para acelerar la tramitación de los planes y el uso de proyectos espaciales como medio de negociación y comunicación.

- Después de la adopción de los planes metropolitanos, su implementación admite al menos tres direcciones, que son o polarizadas o complementarias. La implementación puede ser conducida en privado de acuerdo a la lógica del mercado, o, conducida públicamente a través de la inversión en vivienda, servicios e infraestructura y la regulación de las actividades. Entre los dos enfoques, se forman entidades conjuntas, como fideicomisos o asociaciones público-privadas para la gestión de los objetivos específicos dentro de los plazos determinados.

- Por último, los planes metropolitanos anticipan instancias de monitoreo mediante la creación de observatorios y la preparación de informes anuales (esto se ve especialmente en los casos de Londres y París). En resumen, la innovación de los últimos planes metropolitanos radica en su temática y normativa "selectiva", en que tanto los resultados (estratégicos y objetivos) y los procesos (definición y ejecución de programas y mecanismos de vigilancia) son relevantes.

Tabla 3. Análisis de planes metropolitanos basados en variables de Tabla 2.

<i>Analytical Cluster</i>	<i>Variable</i>	<i>Parameter</i>	London	Copenhagn	Paris	Barcelona
Institutional context	Legal framework	conforming	X	X	X	X+
		performing	X+			X
	Participating institutions	monolithic coalition	X	X	X	X
Instrumental content	Thematic scope	general			X+	
		selective	X	X		X
	Form/effect	binding		X	X	X+
		indicative	X	X	X	X
	Spatial vision	monocentric	X		X	
Planning process	Scenario	polycentric		X		X
		incremental (phasing)		X	X	X
		optional	X			
	Planners' roles	technocratic	X	X+	X+	X+
		participative	X+	X	X	X
	Leadership (Implementation)	public		X	X	X+
		private	X+			
	Evaluation	PPPs	X	X		X
		continuous			X	
			eventual	X	X	

5. Conclusión

En este trabajo se ha desarrollado una comprensión analítica de experiencias de planificación metropolitanas contemporáneas en Europa. A través de un estudio comparativo de cuatro casos europeos, tres grupos compuestos por variables y parámetros clave han sido utilizados como medio para identificar los aspectos sustantivos y procedimentales de las prácticas de planificación metropolitana actuales, y que pueden ser utilizados para analizar el alcance y la magnitud de las futuras agendas de planificación metropolitana. En términos generales, el análisis sugiere que, si bien los planes metropolitanos parecen converger en relación con sus temas generales, hay que reconocer que tales planes no pueden ser, en última instancia 'tipificados' en vista de las variaciones especiales *ad hoc* que se ocupan de sus contextos institucionales, contenidos instrumentales y los procesos de planificación. A pesar de que los planes metropolitanos resisten tipificación, el análisis de los casos comparados arroja luz sobre el más amplio sentido de alcance, magnitud y rendimiento de este tipo de planes. Por otra parte, el carácter flexible de estos planes produce una serie de vacíos normativos, ambigüedades y discreciones en lo que respecta al principio de subsidiariedad, lo que puede afectar negativamente su funcionamiento. Al mismo tiempo, su flexibilidad permite exceder el alcance de los planes estandarizados, con frecuencia moduladas en estructuras administrativas bastante anticuadas con respecto a la incidencia de los fenómenos urbanos y metropolitanos reales.

Si bien el punto de partida del análisis se limitó a los parámetros característicos derivados de la dicotomía original entre los planes basados en proyectos (*project-based*) y aquellos basados en estrategias (*strategy-based*) de Faludi y Van der Valk (1994), los planes metropolitanos contemporáneos más bien parecen ser una expresión de la hibridación. En otras palabras, estos planes tienden a combinar características del proyectos anteriores, contrastando así con el carácter de los planes municipales actuales (más bien basados en uso de suelo) o planes regionales (puramente estratégicos o orientado al crecimiento). En este sentido, el nivel metropolitano no es tratado explícitamente como una escala de planificación per se; más bien, la metropolitana tiende a emerger como una escala 'oculta' entre el local (o municipal) y las escalas regionales y también entre el conocimiento local y regional en la planificación. Esta característica refuerza el enfoque híbrido expuesto por la planificación metropolitana.

Una característica importante de los planes metropolitanos es el hecho que está abordando aproximaciones de manera complementaria, estratégica y operativa. Cuando los intereses comunes no son evidentes, los modelos metropolitanos no son sólo una guía para las iniciativas operativas, sino también una invitación –y a veces una obligación– para la introducción de los actores locales en un nuevo régimen territorial. En conclusión, la planificación metropolitana es una práctica que debe prevalecer frente a la dinámica de urbanización imperativas que puedan poner en riesgo el territorio contenido por las áreas metropolitanas, lo que afecta directamente a la calidad de la vida, los sistemas naturales y el desarrollo productivo. La investigación futura podría centrarse en el rendimiento real de los planes metropolitanos recientemente aprobados y explorar si los instrumentos implementados efectivamente influyen en la gestión del territorio fragmentado a través de los municipios y las iniciativas sectoriales, o si los mecanismos informales son más bien creados como parte del sistema. La reflexión de la casuística Europea es una referencia para la innovación instrumental en la ordenación del territorio metropolitano, pero sobre todo, un argumento para la creación de futuros instrumentos para la dirección de planificación metropolitana hacia la consolidación de regiones urbanas sólidas.

Bibliografía

- Aquarone, A. (1961) Grandi Città e Aree Metropolitane in Italia. Problemi Amministrativi e Prospettive di Riforma (Bologna: Zanichelli).
- Ascher, F. (1995) Métapolis ou l'avenir des villes (Paris: Editions Odile Jacob).
- Baulies, X. (2010) Entrevista a Juli Esteban: el com-s'ha-fet dels plans territorials de Catalunya, Butlletí d'Innovació i Recerca, 2, p. 15.

- Berry, B. (1976) *Urbanization and Counterurbanization* (Los Angeles: Sage Publications).
- Blumenfeld, H. (1967) *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics and Planning* Spreiregen, P.D. (Ed.) (Cambridge: MIT Press).
- Brenner, N. (2004) Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960–2000, *Review of International Political Economy*, 11(3), pp. 447–488.
- Brenner, N. (2006) *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood* (Oxford: Oxford University Press).
- CEC (Commission of the European Communities) (1997) *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies* (Luxembourg: European Commission: Office for Official Publications of the European Communities).
- CEC (Commission of the European Communities) (1999) *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies – United Kingdom* (Luxembourg: European Commission: Office for Official Publications of the European Communities).
- De Carlo, G. (1962) Relazioni del seminario “La Nuova Dimensione della Città - la Città Regione”, Stresa, 19-21 Jan. 1962 (Milan: Istituto Lombardo per gli Studi Economici e Sociali).
- Carreras, J. (2012): “El Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Propostes per territoris,” *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, no. 55, pp. 32–47.
- Davies, H. (1994) Towards a European planning system? *Planning Practice & Research*, 9(1), pp. 63–69.
- Davis, K. (1959) *The World’s Metropolitan Areas* (Berkeley: University of California Press).
- Drevon, J.F. (2009) *Le Grand Pari(s): Consultation Internationale sur l’avenir de la Métropole Parisienne*, (Paris: amc Le Moniteur Architecture).
- Esteban, J. (1991) *El Fet metropolità: Interpretacions Geogràfiques* (Barcelona: Institut d’Estudis Metropolitans de Barcelona).
- Esteban, J. (2012) *El Pla Territorial Metropolità de Barcelona en el planejament territorial de Catalunya*, *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, 55, pp. 20–31.
- Faludi, A. & van der Valk, A. (1994) *Rule and Order: Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century* (Dordrecht: Kluwer Academic Publishers).
- Faludi, A. (2000) The performance of spatial planning, *Planning Practice & Research*, 15(4), 299–318.
- Font, A. (2004) *l’explosió de la ciutat : morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l’Europa Meridional* (COAC: Barcelona).
- Galana, L.; Vinuesa, J. & Agudo, J. (2010) *Teoría y Practica para una Ordenación Racional del Territorio*, (Madrid: Síntesis).
- Galland, D. (2012a) Understanding the reorientations and roles of spatial planning: the case of national planning policy in Denmark. *European Planning Studies*, 20(8), pp. 1359–1392.
- Galland, D. (2012b) Is regional planning dead or just coping? The transformation of a state socio-spatial project into growth-oriented strategies. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 30(3), pp. 536–552.
- Galland, D. & Enemark, S. (2013) Impact of structural reforms on planning systems and policies: Loss of spatial consciousness? *European Journal of Spatial Development*, 52, pp. 1–23.
- Galland, D. & Ferdinandsen, I. (2015) *Metropolitan planning roles and ideology reorientations: The evolution of planning policy and governance styles in Greater Copenhagen*, *Planning Perspectives* (under review).

- Galland, D. & Hansen, C. (2012) The roles of planning in waterfront redevelopment: From plan-led and market-driven styles to hybrid planning? *Planning Practice & Research*, 27(2), pp. 203-225.
- García-Bellido, J. (2001) Urbanismos europeos comparados, *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 127, pp. 83–86.
- Geddes, P. (1949) *Cities in Evolution* (London: Williams & Norgate).
- Generalitat de Catalunya (2010) *Pla Territorial Metropolità de Barcelona* (Barcelona: Departament de Territori y Sostenibilitat).
- Greater London Authority (2011) *The London Plan – Spatial Development Strategy for Greater London* (London: Greater London Authority).
- Green, N. (2007) Functional polycentricity: a formal definition in terms of social network analysis, *Urban Studies*, 44, 2077-2103.
- Hall, P. (1996) *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (Oxford: Blackwell Publishers).
- Hall, P. & Pain, K. (2006) *The Polycentric Metropolis Learning from Mega-city Regions in Europe*, (London: Earthscan).
- Healey, P. (2009) City regions and place development, *Regional Studies*, 43(6), pp. 831-843.
- Hildebrand, A. (2006) La política de ordenación del territorio de las comunidades autónomas: balance crítico y propuestas para la mejora de su eficacia, *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, 230, pp. 79–139.
- Howard, E. (1898/1946) *Garden Cities of Tomorrow: A Peaceful Path to Reform* (London: Faber and Faber).
- IAURIF: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France (2008) *Schéma Directeur de la Région Île-de-France* (Paris: IAURIF).
- Indovina, F. (2007) La metropolización del territorio, in A. Font (Ed.) *L'explosió de la Ciutat: Morfologies, Mirades i Mocions sobre les Transformacions Territorials Recents en les Regions Urbanes de l'Europa Meridional* (Barcelona: COAC).
- Janin Rivolin, U. (2008) Conforming and Performing Planning Systems in Europe: An Unbearable Cohabitation, *Planning Practice & Research*, 23:2, 167-186.
- Leboreiro, A. (2009) Entrevistas: Planes regionales en Europa, *Urban*, 14, pp. 104–114.
- Ministry of the Environment (2007) *Fingerplan 2007. Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet Planlægning* [Finger Plan 2007. National Planning Directive for the Capital Region] Copenhagen: Ministry of the Environment.
- Ministry of the Environment (2013a) *Fingerplan 2013. Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet Planlægning* [Finger Plan 2013. National Planning Directive for the Capital Region] Copenhagen: Ministry of the Environment.
- Ministry of the Environment (2013b) *Fingerplan 2013. Hovedbudskaber* [Finger Plan 2013. Key Messages] Copenhagen: Ministry of the Environment.
- Meijers, E., Romein, A. & E. Hoppenbrouwer (2003) *Planning Polycentric Urban Regions: Value, Feasibility and Design* (Delft: Delft University Press).
- Meijsmans, N. (Ed.) (2010) *Designing for a region* (Amsterdam: SUN Academia).
- Mumford, L. (1938) *The Culture of Cities* (New York: Harcourt Brace Jovanovich).
- Nadin, V. & Stead, D. (2008) European spatial planning systems, social models and learning,” *disP - The Planning Review*, 44(172), pp. 35–47.

Nel-lo, O., & Muñoz, F. (2004) El proceso de urbanización, in: J. Romero (Ed.) Geografía Humana (Barcelona: Ariel).

Neuman, M. (1996) Images as institution builders: Metropolitan planning in Madrid. *European Planning Studies*, 4, pp. 293-312.

Neuman, M. & Hull, A. (2009) The futures of the city region, *Regional Studies*, 43(6), pp. 777-787.

Newman, P. & Thornley, A. (1996) Urban Planning in Europe. International Competition, National Systems and Planning Projects (London: Routledge).

Roodbol-Mekkes, P.H., van der Valk, A.J.J. & Korthals Altes, W.K. (2012) The Netherlands spatial planning doctrine in disarray in the 21st century. *Environment and Planning A*, 44, pp. 377-395.

Soja, E. (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions* (Malden: Blackwell Publishers).

Soja, E. (2010) *Seeking spatial justice*. (Minneapolis: University of Minnesota Press).

van Duinen, L. (2013) Mainport and corridor: exploring the mobilizing capacities of Dutch spatial concepts. *Planning Theory & Practice*, 14, pp. 211-232.

Fuentes basadas en la web

The London Plan: <http://www.london.gov.uk/thelondonplan/>

Île de France: <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>

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

Copenhagen: <http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/planlaegning-i-byer/hovedstadsomraadet/fingerplan-2013/>