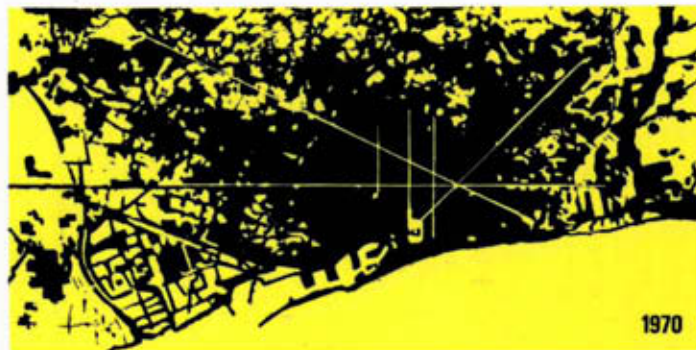
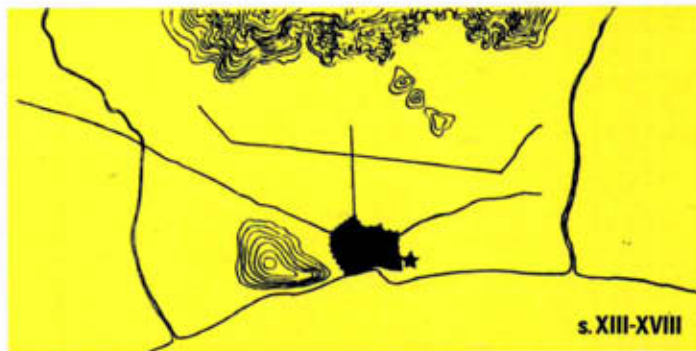
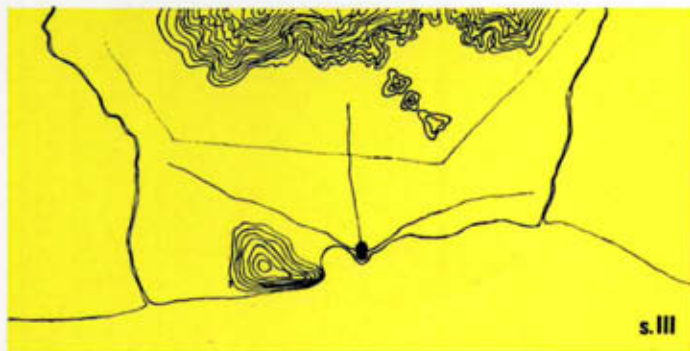


GESTION O CAOS:

el área metropolitana de barcelona

ARIEL



GESTIÓN O CAOS

El Área Metropolitana de Barcelona

La presente obra aborda, bajo una amplia perspectiva, los problemas urbanísticos de un territorio industrializado. Detecta los grandes defectos provocados por la falta de un ordenamiento global y por la insuficiente aplicación de las normas en vigor. Señala las grandes líneas por las que podrían discurrir las soluciones, y hace hincapié en la necesidad de la institucionalización de un órgano con capacidad de gestión y decisión sobre toda el Área Metropolitana de Barcelona.

Desde tiempo, el Círculo de Economía ha contado entre sus principales objetivos el de promover los debates que, en un momento determinado, sitúan en primer plano un aspecto de nuestra realidad socio-económica. Nacido en los albores de la liberalización económica, como expresión y necesidad de quienes concibieron como una gran esperanza el Plan de Estabilización y la consiguiente apertura comercial, el Círculo ha pugnado, en estos quince años de existencia, para que aquellas primeras medidas tuvieran la lógica continuidad que los tiempos actuales exigen.

Para acometer esta tarea y responder así al anhelo de sus socios, el Círculo ha ido creando varios canales de sensibilización, alentando el libre intercambio de opiniones entre profesionales, empresarios, profesores de Universidad y hombres de la Administración. Conferencias, jornadas de estudio, intervenciones periódicas en la prensa barcelonesa y, más recientemente, la publicación de «libros-informe» como el que Ediciones Ariel pone ahora a disposición del público, forman el hilo por el que ya resulta hoy posible seguir la opinión de los sectores representados en el Círculo.

En 1970 apareció el primer libro: **Hacia una nueva política económica**. Ahora, con **Gestión o caos: el Área Metropolitana de Barcelona**, el Círculo de Economía interviene en una temática de trascendental importancia para el futuro económico y social de toda Cataluña, y formula, como es costumbre en el Círculo, los elementos de crítica necesarios y las medidas que considera indispensables para que, ante la alternativa planteada —¿gestión o caos?—, se imponga decisivamente la gestión.

GESTIÓN O CAOS:

el área metropolitana de Barcelona

Círculo de Economía

GESTIÓN O CAOS:
el área metropolitana de Barcelona

EDICIONES ARIEL, S. A.
Esplugues de Llobregat
Barcelona

© 1973: Círculo de Economía, Barcelona
Impreso en España
Depósito legal: B. 24.416 - 1973
ISBN: 84 344 7405 0

1973 - Ariel, S. A.
Avda. J. Antonio, 134-138
Esplugues de Llobregat
(Barcelona)



Poligono de la Zona Franca.

El único intento de ordenación y equipamiento industrial en el Area Metropolitana, pero insuficiente a todas luces para competir con los grandes complejos portuarios de la cuenca mediterránea.

Al fondo, la anárquica imagen parcial de la concentración L'Hospitalet-Barcelona.

Foto TAF, exclusiva para Círculo de Economía.

INTRODUCCIÓN

Uno de los fenómenos característicos de las modernas sociedades es la tendencia a la concentración de la población en grandes núcleos urbanos, con la consecuencia de una compleja problemática económico-social. Este proceso, conocido con el nombre de «urbanización», surge con la revolución industrial europea. Muchas ciudades del Continente experimentan un crecimiento desbordante a impulsos del maquinismo y de una nueva dinámica empresarial, lo que conduce a una colisión de derechos con los municipios limítrofes. Las primeras etapas de estas fricciones se cierran con balance favorable a la gran ciudad a través de la aneación de los pueblos vecinos; pero a medida que avanza el siglo XX esta solución se hace cada vez más difícil, ya que también crecen los pequeños municipios y se resisten a dejarse absorber. El resultado es la «conurbación», es decir, meras agregaciones **de facto** de amplias zonas urbanas, generalmente sin responder a un mínimo criterio común de ordenación, dado que cada municipio impone, cuando las tiene, sus propias normas urbanas o se limita a observar impotente el avance del caos urbano.

Nuestro país no constituye en este aspecto una excepción. Actualmente vivimos ejemplos de este movimiento de urbanización y crecimiento urbano, cuya trayectoria histórica exige una seria meditación y consecuentes decisiones para tratar de dominar y

canalizar un proceso que, por el momento, escapa totalmente a cualquier clase de criterio ordenador. El III Plan ha dedicado especial atención a esta problemática.

Un lugar preferente en la temática de máximo interés nacional para el Círculo de Economía lo ocupa la aglomeración barcelonesa, a la que, siguiendo la terminología en uso para estas realidades urbanas, se denomina Área Metropolitana de Barcelona, aun cuando no haya recibido el espaldarazo del reconocimiento jurídico-administrativo.

Se trata de una franja costera de 30 a 40 km de profundidad, comprendida entre los límites provinciales de Gerona y Tarragona, con centro en la ciudad de Barcelona, y con una superficie aproximada de 330.000 ha.

Las razones de nuestro interés por los problemas del AMB son evidentes:

- 1) El AMB constituye el medio geográfico y económico inmediato, en cuyo seno los problemas del presente y los esfuerzos para construir el futuro configuran el vivir cotidiano.
- 2) La actividad económica y cultural del AMB rebasa sus propios límites territoriales e incide con gran peso específico en la vida y en la economía nacional. Algunas cifras ayudarán a concretar esta realidad: con una población de 3.600.000 habitantes se convier-

te en la primera concentración humana del país —10,70 % de la población española—, absorbiendo el 25 % del incremento demográfico nacional, a razón de 100.000 habitantes más cada año.

Del AMB surge el 16 % del Producto Nacional Bruto y el 15,50 % de los ingresos presupuestarios del Estado. Consume el 20 % del petróleo, el 25 % de fuel-oil y el 20 % de la energía eléctrica utilizados en el país. Es también la primera consumidora de gas ciudad y única de gas natural. Máxima productora de artículos textiles, su participación en la producción metalúrgica transformadora nacional es del 15 %. Produce la mitad de los automóviles de turismo y en su territorio radica la tercera parte de las empresas de la industria auxiliar del automóvil. Posee la cuarta parte de los ordenadores del país y concentra el mayor volumen de depósitos de las Cajas de Ahorro.

En el núcleo central del Área se registran los mayores índices de tránsito por carretera en España, su puerto es el primero en tonelaje de buques entrados y en el valor de las mercancías. Primer foco editorial español, y con intensa vida artística y cultural que pone el contrapunto a su dinamismo económico.

3) La potenciación del AMB, en su carácter de gran polo natural de desarrollo, constituye a nuestro juicio un condicionante básico ante una futura integración de España en la Comunidad Económica Europea.

4) Tras de estas cifras, en principio satisfactorias, se esconden graves deficiencias que frenan el dinamismo del Área y obstaculizan el máximo aprovechamiento de sus recursos humanos y naturales, así como la marcha hacia formas de habitabilidad más dignas.

El enorme incremento demográfico, que se analizará después, presidido por la más absoluta falta de control global, ha desembocado en una anárquica imagen del Área, semejante a la de una superficie salpicada por numerosas manchas de aceite (los núcleos urbanos) que crecen y se aproximan incesantemente y arrasan a su paso las reservas verdes interurbanas, después de haberlas borrado de su propio interior. Así, de las 11.480 hectáreas de espacio público previstas en el Plan Comarcal de 1953, se han perdido más de 1.100 por especulación, en tanto que el sector público sólo ha adquirido y equipado menos del 4 % del total. En la Comarca del Maresme, gran reserva turística y residencial del Área, se han contabilizado en los últimos años más de doscientas urbanizaciones ilegales y la amenaza de edificación incontrolada persiste sobre gran parte del Área.

La congestión urbana alcanza particular intensidad en Barcelona y ciudades vecinas, en las que gran parte de sus nuevos moradores se asientan en condiciones sociales inaceptables. En Barcelona hay 5.000 hectáreas de techo edificado, lo que la convier-

te en una ciudad de las más congestionadas del mundo. Lo más importante, sin embargo, es que una estricta aplicación de las vigentes ordenanzas permitiría llegar a cifras muy superiores de techo edificado. El déficit urbanístico acumulado en Barcelona-ciudad sobrepasa los 40.000 millones, y los 20.000 millones en el resto de la Comarca de 1953, que es sólo una parte del Área, mientras que el déficit de viviendas en esa Comarca supera el número de 100.000, sin contar las «necesidades por incomodidad».

La dimensión estética de nuestro urbanismo se ha olvidado. Los valores estéticos parecen haber sido borrados por el desenfreno especulativo, la apatía popular, el culto a una eficacia mal entendida e incluso el desinterés de las autoridades municipales y estatales. Falta audacia creadora, sentido del equilibrio y exigencias de armonía, cuya ausencia pretende inútilmente justificarse con las dificultades financieras. Se ha olvidado el carácter mediterráneo del Área, que hoy ahogamos en un gris depresivo de nuestras «modernas aglomeraciones urbanas».

Con razón se le escapan a Julián Marías, en su **Consideración de Cataluña**, estas palabras que podríamos suscribir íntegramente: «Barcelona no se parece a ninguna otra ciudad de Cataluña; a quien menos se parece es a las ciudades próximas [...] las que constituyen su periferia industrial [...] afectadas por no se qué mezquindad arquitectónica y urbanística. La impresión radical que producen las ciudades cercanas [...] se resumiría

en una palabra: abandono. En ninguna parte de España he visto formas urbanas más resignadas, más renunciadoras, más desalentadas. La hermosura habitual de Cataluña falla en esta comarca. Sería urgente atajar ese decaimiento sin formas, invertir antes de que sea tarde este proceso de rebajamiento estético. A la larga la fealdad urbana causa deterioros irreparables en las almas y en las formas sociales».

Podemos imaginar cuál sería el resultado de la prueba crítica propuesta por Galbraith aplicada a nuestra Área, consistente en preguntar al final de su mandato a las autoridades, si han dejado a sus ciudades más bellas de cómo las encontraron...

El déficit de infraestructura viaria no ha desaparecido a pesar de las mejoras realizadas. Con un 10,70 % de la población española y el 14,53 % del parque nacional de vehículos, tiene el Área tan sólo el 1,08 de las carreteras del país. De ahí que el índice de vehículos por kilómetro de carretera sea de 424 para el AMB y 32 para España. Las congestiones de tránsito en la Comarca barcelonesa originan pérdidas que han sido estimadas en 3.000 millones de ptas. anuales. Grandes núcleos del Área están faltos entre sí de comunicación rápida y apta para el transporte pesado, con lo que se dificulta la conexión económica entre las comarcas componentes del Área. Tal es el caso de Granollers-Sabadell, Martorell-Terrassa, Granollers-Mataró, Vilafranca-Vilanova, etc.

Grandes embotellamientos se producen todavía diariamente en varios accesos ciudadanos y carreteras nacionales: autovía del aeropuerto, autopista de Molins de Rei, N-II, N-152, Avda. Meridiana, etc.

Todas estas vías, más las proyectadas dentro de la cuadrícula de la Red Arterial de Barcelona, resultarán insuficientes en pocos años, según cálculos recientes, lo que pone de relieve la falta de previsión a largo plazo de muchas actuaciones en territorio metropolitano, y cuya resolución cada vez resultará más difícil, dado el constante incremento del valor de las expropiaciones.

En orden a las comunicaciones aéreas y marítimas, se estima en 13 años el plazo para alcanzar la saturación del aeropuerto y puerto de Barcelona, a la vez que, respecto al último, se advierte la falta de actuaciones ambiciosas tendentes a convertirlo en centro de una gran zona industrial y de una red de comunicaciones competitivas con otras programadas en Francia e Italia, que responden al alza del papel del Mediterráneo como centro de gravedad marítimo de la economía europea. Las faltas de previsión en este terreno son imposibles de subsanar, y la responsabilidad que adquirimos de cara a las inmediatas generaciones es enorme.

No es más halagüeño el panorama financiero, en el que se aprecian tremendos desequilibrios entre municipios, cuyo análisis se dificulta por la falta de planeamiento global que permita comparar las diferentes necesida-

des. Los índices presupuestarios «per cápita» pasan desde 3.000 ptas. en Barcelona, por las 1.000/2.000 de Sabadell, Terrassa y L'Hospitalet, etc., hasta cifras inferiores a 500 en la mayor parte de los municipios del Área, que utilizan escasamente las posibilidades legales en materia presupuestaria en orden, por ejemplo, a dotar de servicios de agua, alcantarillado, pavimentación, etc., a las tramas urbanas.

Esta situación del AMB en tantos aspectos deficitaria, y de la que las cifras anteriores son una muestra, se encuadra en un marco jurídico-administrativo que se ha mostrado hasta el presente ineficaz e inadecuado para canalizar y ordenar su desarrollo.

Las tres notas características de este marco son concluyentes:

a) Multiplicación de competencias estatales, locales y de otros organismos y falta de coordinación entre ellos. Más de 200 organismos tienen jurisdicción en el AMB, muchos de los cuales, en especial los municipales, constituyen compartimientos estancos en los cuales se resguardan viejos intereses adquiridos que, en último término, acaban por sacrificar los intereses colectivos.

b) Una óptica parcial de los problemas del AMB. Las diversas entidades administrativas intentan resolver sus propios problemas, o cumplir objetivos particularistas con desconocimiento total de las conveniencias conjuntas y del peligro de agravar una situación altamente insatisfactoria.

c) La falta de perspectiva de futuro, de planificación a largo plazo, de eficaz programación global. Falta una autoridad con facultades y medios suficientes que haga posible el crecimiento armónico y la ordenación más racional del Área integralmente considerada.

Por esta razón, el Ministro de la Vivienda ha dicho recientemente que «es ineludible un enfoque ambicioso e imaginativo. Podemos hacer una “geografía voluntaria”, mediante la configuración inteligente del territorio habitable y cuyo verdadero papel es ordenarlo

al mejor servicio del hombre, evitando el despilfarro, la degradación o la destrucción de recursos naturales [...] En el acierto de la planificación territorial nos jugamos nuestro futuro».

Al examen de estos problemas y de sus posibles soluciones, el Círculo de Economía ha empezado a dedicar parte importante de sus esfuerzos. Una primera etapa en ese difícil camino queda reflejada en los capítulos siguientes.



Una muestra de los pocos espacios verdes que aún quedan en Barcelona.

Foto: Pilar Villarrazo.

INDICE

1. De la Barcelona amurallada al ensanche Cerdà	19
1.1. Proceso de formación de la ciudad	19
1.2. El primer intento de actuación pública: el Plan Cerdà	22
1.3. Crecimiento de la ciudad y degradación del ensanche	28
2. La Comarca, nuevo espacio urbano	35
2.1. El proceso de absorción	35
2.2. Un Plan a escala comarcal	39
3. El Área Metropolitana de Barcelona: el Plan Director	51
3.1. La aparición de las Áreas Metropolitanas	51
3.2. Formación del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)	53
3.3. La delimitación del Área y la aprobación del Plan Director	61
3.4. Los macroobjetivos del Plan	65
4. Problemas pendientes	73
4.1. Crecimiento equilibrado y política regional	74
4.2. Planeamiento y localización industrial	85
4.3. Comunicaciones	94
4.4. La gestión del Área Metropolitana de Barcelona	101
5. Los doce puntos del Circulo de Economía	109
Bibliografía	113

1. DE LA BARCELONA AMURALLADA AL ENSANCHE CERDÀ

1.1. Proceso de formación de la ciudad

A mediados de siglo, hasta 1860, vivir en Barcelona significaba habitar la reducida superficie de lo que hoy se conoce con el nombre de Casco Antiguo de la ciudad. Murallas heredadas del pasado romano y feudal encorsetaban todavía el viejo núcleo urbano, diferenciándolo drásticamente de los pequeños municipios colindantes: Hostafrancs, Sarrià, Gràcia, Sant Andreu del Palomar, etc., separados entre sí por un extenso «no man's land».

El crecimiento propio y las primeras inmigraciones fueron transformando el reducto amurallado en una zona densamente poblada, teniendo en cuenta la poca altura de la edificación.

La saturación demográfica que muestran las cifras expuestas en el cuadro 1, revela la existencia de fuerzas pujantes que entraban en contradicción con la anacrónica legislación urbano-militar por la que la ciudad seguía siendo, ante todo, una plaza fuerte. Desarrollo económico e infraestructura urbana aparecieron por primera vez, desde la creación de la ciudad romana, como realidades antagónicas, obligando a transformaciones que se iniciarían al amparo del pronunciamiento de O'Donnell y del consiguiente bienio liberal.

A lo largo del siglo XVIII, fueron afianzándose en Cataluña los prerequisites de la revolución industrial: explosión demográfica, transformaciones agrarias (extensión de

Cuadro 1
POBLACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

Año	Habitantes	Densidad hab./ha
1718	34.005	148
1857	183.000	800

Fuente: *Génesis y problemática del Área Metropolitana*, Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, 1973.

«conreus» e intensificación de cultivos) y formación de capital comercial. Barcelona pasó pronto a ocupar el epicentro del despegue económico catalán, coadyuvando a ello diversos factores histórico-institucionales y el medio natural.

El historiador Pierre Vilar ha descrito, en su libro **Catalunya dins l'Espanya moderna**, tomo I, mejor que nadie quizá, las características que hicieron del emplazamiento de Barcelona un lugar privilegiado y decisivo.

A una distància de menys de vint quilòmetres, pels congosts de Montcada a l'est, de Martorell a l'oest, la muntanya dona pas successivament al Besòs, nascut sota el nom de Congost prop de la Plana de Vic, i al Llobregat, que ve dels massissos del Cadí i del Pedraforca. Els cursos inferiors dels dos rius delimiten, a catorze quilòmetres l'un de l'altre, davant l'amfiteatre muntanyós del Tibidabo, un espai que ja envaeix, i somia d'ocupar un dia, un dels més potents organismes urbans del Mediterrani (p. 292).

Y, observando que los emplazamientos litorales se efectúan en función de los pasos existentes en la sierra costera que condicionan las relaciones con el interior, Vilar constata que:

Per al destí de Barcelona, la constitució, darre-ra la ciutat, de la serralada litoral [...] ha estat, doncs, decisiva (p. 301).

Esta situación privilegiada facilitó el que Barcelona asumiera un papel de primer orden en el comercio interior y exterior. El pequeño cabotaje se efectuaba por la ancha apertura

del Mediterráneo y las comunicaciones con el interior discurrían por los estrechos de Montcada y Martorell por el Besòs y el Llobregat, enlazando no solamente con todo el Vallès sino, como recalca Vilar, con toda la «serrallada» prelitoral.

La construcción de la línea de ferrocarril hasta Mataró en 1848 —la primera de España— y la superación del obstáculo de Garraf —túnel de 1882— posibilitaron, mediante una infraestructura de transportes adecuada a las necesidades de la época, que Barcelona iniciara decisivamente la función absorbente que ya no decrecería hasta que los límites naturales, la montaña y el mar, obligasen a una inversión del proceso.

Las principales consecuencias —en lo que se refiere al contexto urbano— de estos primeros brotes de industrialización tuvieron lugar en lo demográfico. El crecimiento cuantitativo y la formación de los primeros núcleos proletarios obligaron a los sectores más dinámicos de la sociedad barcelonesa a plantearse, como necesidad, el derribo de las murallas y el ensanche de la ciudad, trasladando a lo urbano los cambios que se estaban verificando en lo económico y en lo social.

A mediados de siglo, la formación de Barcelona como centro urbano es indiscutible. El «factor dimensión» pasa a formar parte, definitivamente, del proceso de crecimiento industrial, a través de las «indivisibilidades» inherentes al progreso tecnológico.

Las economías de aglomeración aparecen como factor decisivo del crecimiento, lo que significa para la capital pasar a ocupar una posición impulsadora de todo el crecimiento industrial catalán. Vilar lleva el razonamiento al extremo de convertir el «mercado de fuerza» barcelonés en potenciador de la ubicación industrial que tiene lugar a lo largo de los ejes fluviales del Besòs y del Llobregat:

[...] no és pas la disponibilitat d'energia a la muntanya pirinenca que ha suggerit a la regió catalana les seves iniciatives dels anys 1910-1925. Al contrari, és l'existència del «mercat de força» barceloní que fa creure —potser amb excés— en el futur de les forces piri-

nenques [...] [ja que] el desenvolupament econòmic capitalista no es fonamenta pas sobre l'inventari racional dels recursos, sinó en l'esperança despertada pels mercats existents (p. 368).

Hacia 1839, se producen las primeras iniciativas municipales tendentes a derribar las murallas, secundadas por prohombres catalanes como Jaume Balmes y Manuel Duran i Bas.

Pero las gestiones no tendrán éxito hasta 1854, en pleno bienio liberal, cuando una Real Orden dispone por fin la libertad de derribar «las murallas que miran a tierra», orden completada por la de 1858, que autoriza el ensanche ilimitado de la ciudad.

1.2. El primer intento de actuación pública: el Plan Cerdà

La aprobación del proyecto del ingeniero Cerdà sufrió diversas vicisitudes, reflejo de otras tantas concepciones del planeamiento urbano. El Ayuntamiento barcelonés convocó un concurso del que salió vencedor el arquitecto Antoni Rovira i Trias. Pero lo cierto es que la imposición del proyecto Cerdà por parte de la Administración Central resultó beneficiosa, por el carácter mucho más progresivo de los planteamientos del ingeniero, cuyo entronque con las necesidades de la época y visión de futuro han merecido posteriormente los elogios de todos los urbanistas.

Otra cosa es que la dinámica posterior del desarrollo urbano, en manos de poderosas fuerzas especulativas, haya degradado pro-

gresivamente el primitivo proyecto hasta transformar el ensanche en la colmena actual...

El propósito de Cerdà era muy otro. El estudio comparativo de los dos planes (Cerdà y Rovira) —al que puede añadirse el proyecto de Garriga i Roca— revela ya, en una primera lectura, la mayor perspectiva del ingeniero, en lo que se refiere a la dimensión prevista para el trazado de la ciudad, anchura de las vías y, sobre todo, atención a las necesidades colectivas de la población en cuanto a espacios libres, densidad de edificación y equipamientos colectivos. Diferencias que pueden observarse en la yuxtaposición de los tres planes y de sus características.

TRES CONCEPCIONES DEL URBANISMO: PLANES COMPARATIVOS CERDÀ, ROVIRA Y GARRIGA

Planos comparativos de los tres proyectos: el de Cerdà y los presentados por Rovira y Garriga al concurso promovido por el Ayun-

tamiento de Barcelona para el ensanche del Casco Antiguo de la ciudad (gráficos 1, 2 y 3, y cuadro 2).

Gráfico 1
PLAN CERDA

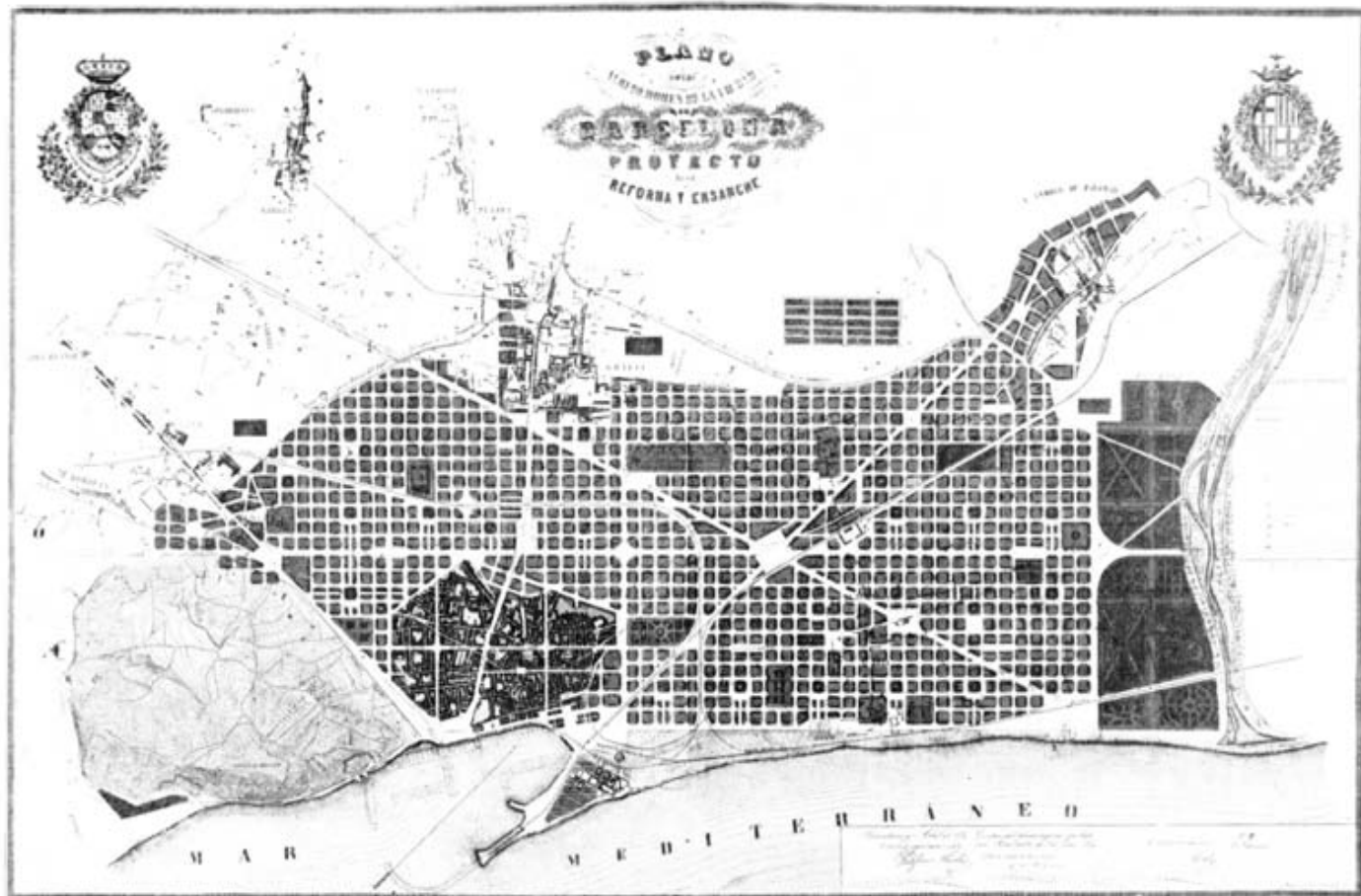


Gráfico 2
PLAN ROVIRA

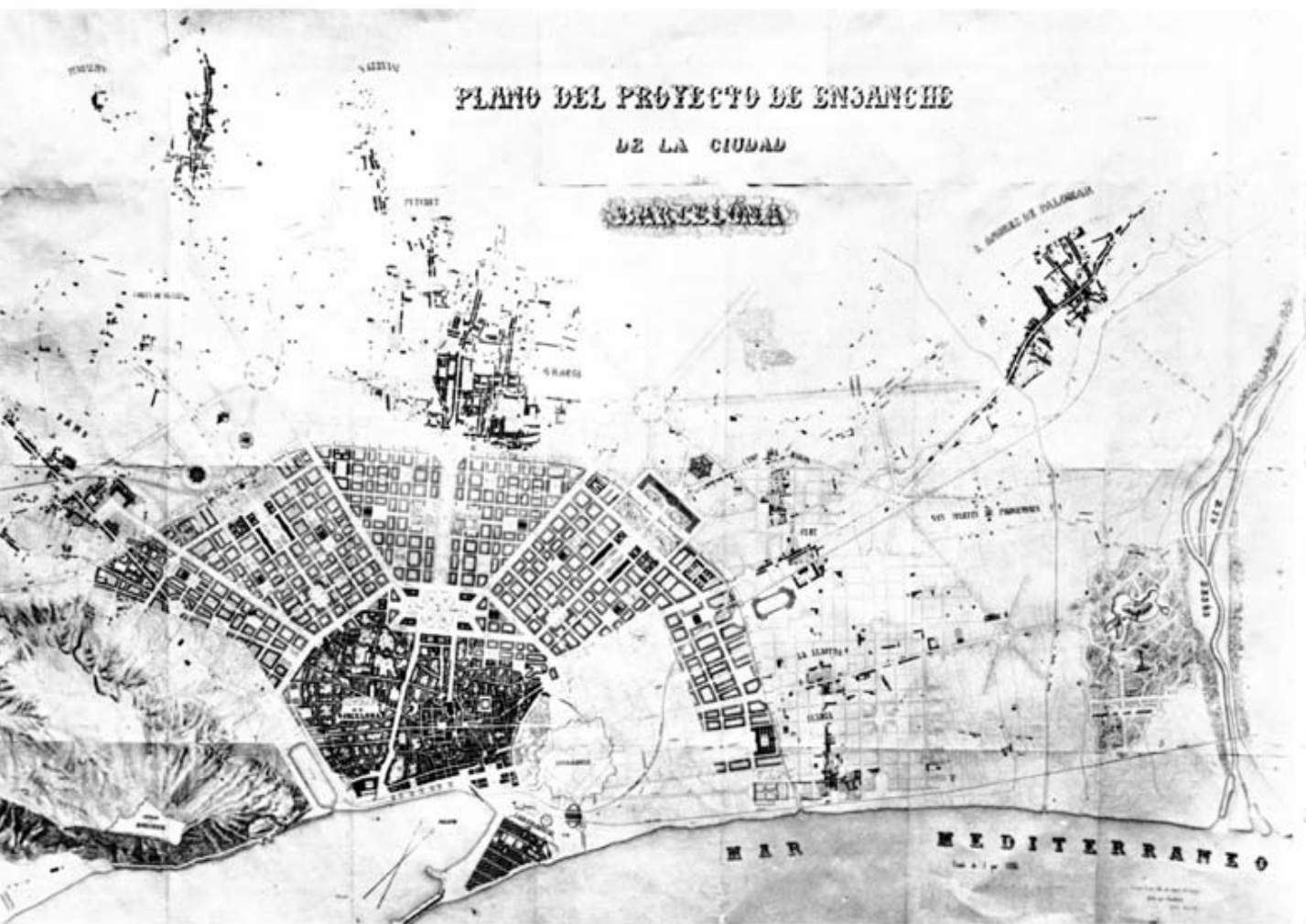
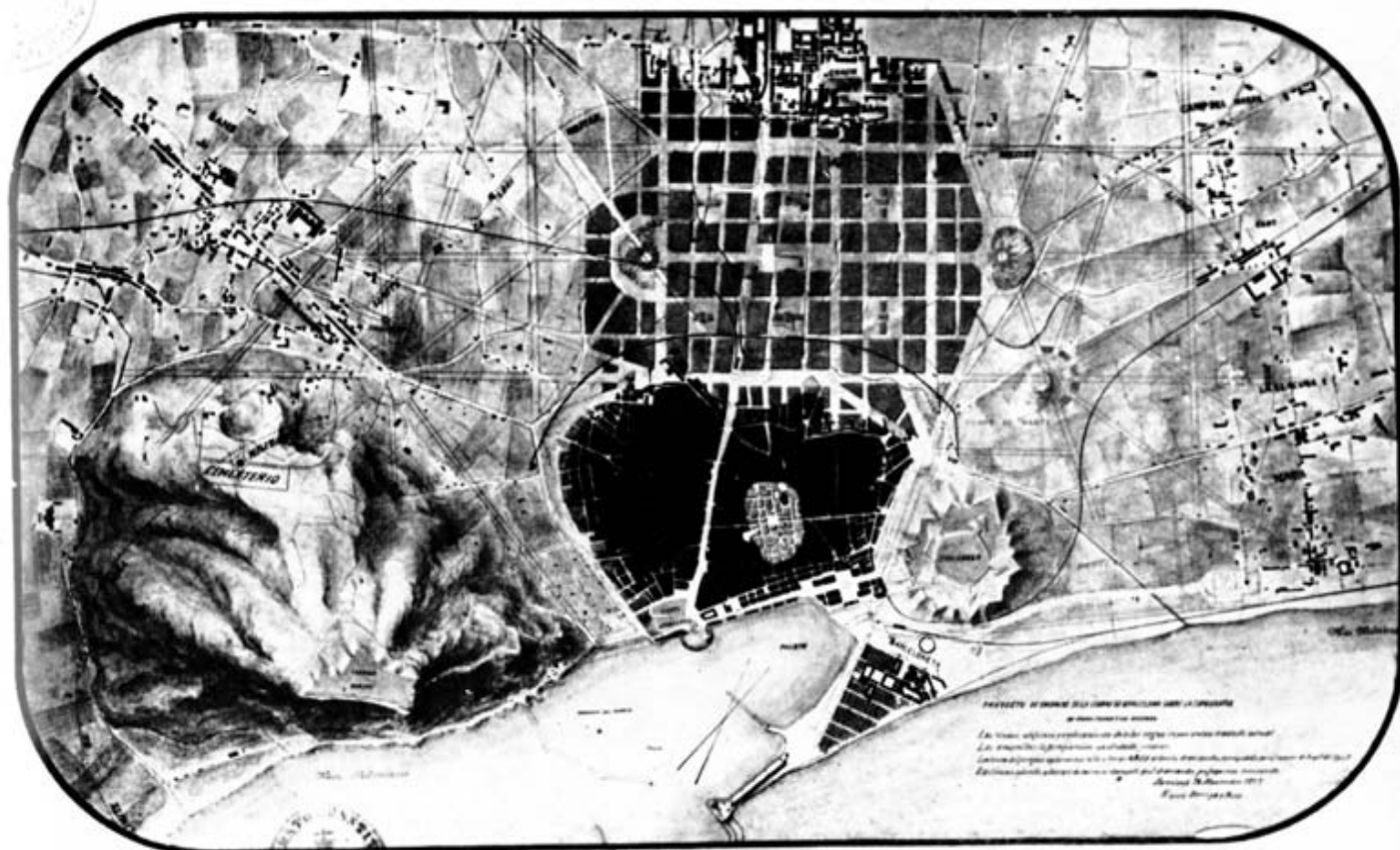


Gráfico 3
PLAN GARRIGA

Plano para el ensanche de la Ciudad de Barcelona.



Reproducido en unión de G. Sabat de 1958

Narciso Bonaventura
S. C.

Fuente: «Los planes de Barcelona», 2-C. Construcción de la ciudad, n.º 1, 1972, pp. 22-23.

Cuadro 2

CUADRO COMPARATIVO DE LOS PLANES DE BARCELONA

	<i>Garriga i Roca</i>	<i>Cerdà</i>	<i>Rovira i Trias</i>
Dimensión máxima trazado ciudad	2.000 m	7.500 m	5.000 m
Longitud máxima de calle recta	1.200 m	7.500 m	2.180 m
Distancia entre cruces	200-140 m	113,3 m	100 m
Vías rápidas	Cada 600 m	Todas	Cada 1.200 m
Anchura calles	10 m	20,30 y 60 m	10 m
Anchura calles rápidas	20 m	20,30 y 60 m	12 m
Tipología manzana	Edificada totalmente sin patio central	Edificada sólo a 2 lados	Edificada a los 4 lados con patio central
Pasos peatonales	Algunos	Entre manzanas	Ninguno
Altura máxima	?	16 m	19 m
Capacidad	105.000 hab.	800.000 hab.	280.000 hab.

Fuente: «Los planes de Barcelona», 2-C. *Construcción de la ciudad*, n.º 1, 1972, p. 29.

El proyecto Rovira hubiera significado —en caso de llevarse a la práctica— una tremenda hipoteca para el posterior desarrollo urbano. En efecto, falto de una visión amplia, volvía a encorsetar la ciudad con un cinturón concebido en función del viejo centro —la Plaza de Cataluña— y no en términos de una futura y continua expansión.

El lema de Rovira i Trias, «El trazado de una ciudad es más obra del tiempo que de un arquitecto», se contraponía a la concepción

activa que Cerdà, convencido de las exigencias de la nueva civilización, «cuyo carácter distintivo es el movimiento y la comunicatividad», tenía del urbanismo.

La admiración que el Plan Cerdà ha suscitado en reconocidos arquitectos y urbanistas de todo el mundo proviene de la modernidad con que el ingeniero supo plantear las grandes líneas de su proyecto, pensadas no sólo en función de la necesidad apremiante de desbordar el Casco Antiguo, sino en térmi-

nos de las exigencias que iba a plantear el desarrollo futuro de la ciudad, estimulado por la revolución industrial.

El asentamiento territorial y la morfología urbana que presiden el Plan reflejan la voluntad explícita de Cerdà de dotar al ensanche de unas vías de circulación abiertas al tráfico con la comarca. La malla ortogonal en ángulo recto del ensanche facilita la comunicación intraurbana, siguiendo unas líneas paralelas y otras perpendiculares a la montaña y al mar, a la vez que posibilitan el entronque de la red urbana con las aperturas costeras que comunican con las demás provincias marítimas catalanas. Dos importantes vías que forman sendos ángulos de 45 grados con la malla ortogonal, la Meridiana y la carretera de Sants, desembocan en los valles del Besòs y del Llobregat, por los estrechos de Montcada y Martorell, asumiendo la comunicación de la Cataluña interior a través de las vías naturales de acceso, mientras la Diagonal sirve de eje de intercomunicación con los municipios próximos al ensanche. Por otra parte, el Plan era de hecho un primer Plan Comarcal, puesto que abarcaba, además del ensanche —considerado entonces como Barcelona-ciudad—, los municipios de Sants, Sarrià, Les Corts, Sant Gervasi, Gràcia, Sant Andreu del Palomar, Sant Martí Provençals y Sant Adrià de Besòs.

Estas líneas generales de planteamiento vienen complementadas por unas propuestas excepcionales en cuanto a la longitud y anchura de las vías urbanas, aptas todas para el tráfico rápido.

La tipología de la manzana revela, aunque Cerdà no explicitara su concepción concreta de la vivienda, una extrema preocupación por los peligros de la masificación urbana. El racionalismo de la malla ortogonal, que facilitó posteriormente la masificación especulativa de la ocupación residencial, representaba, al contrario, para Cerdà, la culminación de una organización celular humana a partir de manzanas cuya tipificación (edificadas sólo a dos lados, a 16 metros de altura y con el resto ocupado por jardines) aseguraba un alto nivel cualitativo residencial.

Las demás características del Plan Cerdà abundan en un mismo sentido de modernidad que no atenúan las incógnitas y utopías que, lógicamente, también tiene.

Pero lo importante no es tanto entrar en la descripción detallada del Plan, como ofrecer una visión de conjunto, situada históricamente, del primer intento de comprensión global de la problemática urbana de Barcelona y descubrir las fuerzas que motivaron luego su progresiva degradación.

1.3. Crecimiento de la ciudad y degradación del ensanche

Rotas las trabas que impedían el desarrollo urbano más allá de las murallas, Barcelona inicia una etapa absorbente que se prolongará hasta mediados de la década de los cincuenta, alcanzando un marcado auge en las dos primeras décadas del siglo.

La polarización del crecimiento demográfico prueba como, durante estos años (1857-1930), el proceso afecta de manera definitiva a los viejos municipios del llano que crecen al encuentro de la capital. Empiezan a acentuarse las funciones comerciales, culturales, financieras y políticas de la metrópoli, centro decisivo de toda su área de influencia. En 1930, la población del municipio rebasa el millón de habitantes (cuadro 3).

El «laissez-faire» que preside gran parte del proceso se traduce en la incapacidad de la administración municipal para asegurar el cumplimiento del Plan Cerdà, ordenando el crecimiento. La fuerte dinámica demográfica sirve de pretexto a determinados intereses que, amparados en las necesidades de vivienda, imponen al Plan sucesivas modificaciones.

La densificación de la manzana, edificada a cuatro lados, a costa de la desaparición de los espacios libres previstos en su interior, es el ejemplo más destacado de como una de las ideas bases de Cerdà fue barrida y sustituida por el criterio de la máxima edificación.

Cuadro 3
OCUPACIÓN DEL ENSANCHE

Año	Población municipal	Aumento población	Densidad en hab./ha
1857	234.787	—	24
1900	533.000	298.261	54
1930	1.055.565	522.565	108

Fuente: *Génesis y problemática del Área Metropolitana*, Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, 1973.



La regresión urbanística barcelonesa.

Al sur de la Diagonal, el ensanche Cerdà. Entre la Diagonal y el Tibidabo, junto a la antigua ex-villa de Gràcia, la inconexa trama de callejas de las últimas décadas.

Foto TAF.

La deformación del primitivo proyecto, esquematizada en los tres módulos de manzanas reproducidos en el gráfico 4 de las páginas siguientes, afectó la altura de la edificación, aumentada en fases sucesivas hasta el extremo de sobreponer a todas las manzanas los áticos y sobreáticos que las caracterizan en la actualidad.

Las degradaciones afectaron también a la distribución de funciones y al trazado urbano. El entorno del Paseo de Gracia se convirtió pronto en un poderoso monopolio del equipamiento comercial y cultural, a costa de la sustitución del mismo, en el resto del ensanche, por viviendas. Y los parques proyectados en la periferia fueron sacrificados en aras a la ubicación de grandes equipamientos como la Sagrada Familia, el Matadero, el Hospital Clínico, la Cárcel Modelo.

Con ello desaparecía la homogeneidad prevista por Cerdà y apuntaban los primeros desequilibrios que aumentarían al ritmo en que lo hiciera la metrópoli en su extensión.

El lema de Rovira se imponía al fin. El trazado de la ciudad era más obra del tiempo —o mejor dicho, de los intereses privados— que del técnico y la planificación.

El desarrollo urbano posterior a Cerdà se caracteriza por la política del hecho consumado. Los distintos planes aprobados hasta 1936 aparecen como otras tantas legalizaciones de la densificación del ensanche, intentando el engarce con los municipios colindantes, con Horta y Sarrià en particular. La existencia de desequilibrios es aceptada

como una ley supuestamente inherente al desarrollo urbano.

No es de extrañar que el balance de los primeros cuarenta años del siglo XX, en cuanto a la planificación urbana, resulte significativamente pobre en comparación con el que arroja la experiencia de Cerdà. Los planes Baixeras, Romeu i Porcel, Darder, Vilaseca y Jaussely tienen solamente en su haber la Vía Layetana, la Avenida de la Catedral, el embrión (teórico) del primer cinturón de ronda y, como consecuencia de determinadas actuaciones puntuales, el Parque de la Ciudadela y el de Montjuïc, lugares de celebración de dos exposiciones universales.

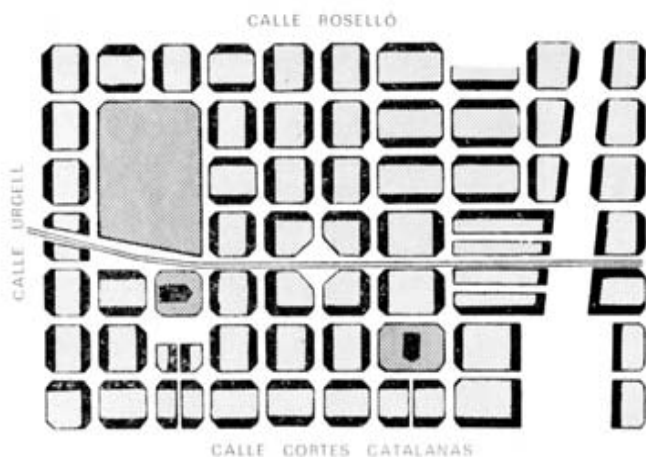
Y en lo que era su cometido fundamental, «el enlace del ensanche con el resto de los pueblos agregados entre sí», estos planes fracasaron, incapaces de promover ninguna de las obras de infraestructura necesarias a un engarce que significara una continuación de la trama urbana de Cerdà.

Un plan elaborado en 1932 por el GATPAC junto con Le Corbusier y que, de alguna manera, enlaza con las concepciones de Cerdà, no llegó a realizarse, por circunstancias históricas diversas.

El resultado de estos cincuenta años de «planificación del hecho consumado» fue el segundo amurallamiento de Barcelona, rodeada, como dijo Le Corbusier en 1932, de «una trama anárquica que puede compararse con las fortificaciones militares que, en el siglo XIX, impedían el crecimiento de la ciudad».

Gráfico 4

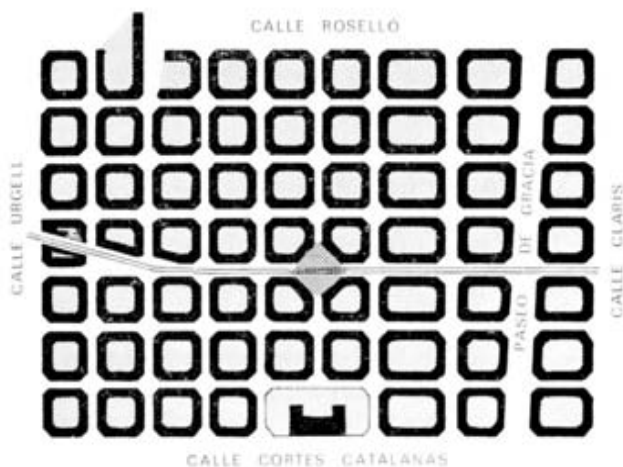
DEGRADACIÓN DE LAS MANZANAS-CERDA



En el proyecto Cerdà que preveía la edificación parcial del perímetro de las manzanas:

	%
Espacio edificable	18
Espacio vial	47
Espacio libre público	7
Jardines privados	28
	100

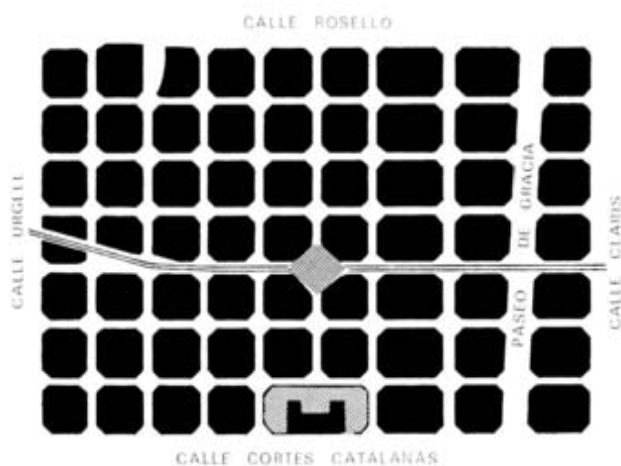
Porción del ensanche de Barcelona, según el proyecto Cerdà. No se admitía la edificación total del perímetro de las manzanas. La parte rayada indica jardín privado; la cuadrículada, jardín público, y la negra, edificación.



En el mismo trazado del ensanche, al edificar todo el perímetro de las manzanas:

	%
Espacio edificado	34
Espacio vial	47
Espacio libre público	2
Jardines interiores privados	17
	100

Porción del ensanche de Barcelona, al permitirse la edificación de todo el perímetro de las manzanas. La parte rayada indica jardín privado; la cuadrículada jardín público, y la negra, edificación.



Después de permitirse la edificación de todos los patios interiores:

	%
Espacio de habitación	34
Espacio comercial (almacenes interiores)	17
Espacio vial	47
Espacio libre público	2
Jardines privados obligatorios	0
	100

La misma porción del ensanche, de las figuras anteriores. La parte negra, edificada, ha invadido todo el espacio no vial. La parte cuadrículada indica todo el jardín que se ha salvado.

Fuente: «Barcelona 1953-1971: Introducción a una visión del desarrollo urbanístico», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, n.º 87, enero-febrero 1972, p. 68.

2. LA COMARCA, NUEVO ESPACIO URBANO

2.1. El proceso de absorción

Acelerando el paso emprendido a finales de siglo, Barcelona como metrópoli va consolidándose después de la guerra europea, a través de un constante poder de absorción que se mantiene hasta mediados de los años cincuenta, generando un crecimiento demográfico más rápido en la capital que en el

resto de las comarcas catalanas. Puede observarse en el cuadro 4 cómo, durante estos primeros cincuenta años del siglo (1900-1950), la proporción «población Barcelona/población-resto-comarcas» crece continuamente, reflejando la dinámica del proceso absorbente:

Cuadro 4

POBLACIÓN BARCELONESA SOBRE POBLACIÓN
RESTO COMARCAS DEL AMB

Año	
1925	1,18
1930	1,26
1933	1,18
1941	1,28
→ 1950	1,34 ←
1960	1,17
1965	0,96
1970	0,80

Fuente: Elaboración propia a partir de datos demográficos de *Génesis y problemática del Área Metropolitana* del Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, 1973.

Ante este constante aumento de población, la capacidad de asimilación del ensanche y de las zonas colindantes se mostró pronto insuficiente a pesar de todas las deformaciones densificadoras, obligando a un asentamiento urbano que desbordaba por primera vez la ciudad tradicional, extendiéndose hacia los municipios del extrarradio.

La total inoperancia de los planes finiseculares dejó abierta la puerta a una ocupación del suelo dominada por la escasez y estimulada por el consiguiente aumento de las rentas de posición de los solares integrantes de la trama urbana. Y el resultado de este desarrollo en «mancha de aceite» fue la configuración clasista de la morfología urbana y la proliferación de suburbios fomentados por el capital privado especulativo.

La característica dominante fue la progresiva integración de los municipios próximos a Barcelona a la problemática urbana monopolizada hasta entonces por la capital.

En estos cincuenta años (1900-1950), Badalona triplicó su población, Cornellà la multiplicó por cinco, Santa Coloma por diez, L'Hospitalet por quince y Sant Adrià por veinticinco, mientras la de Barcelona no llegó a triplicar, sin embargo, en valores absolutos mucho más relevantes, puesto que de los 533.000 habitantes de 1900 pasó a 1.280.179 ciudadanos en 1950.

La preocupación de Jaussely, «enlazar la zona del ensanche y de los pueblos agrega-

dos entre sí con el resto de términos municipales [...]» quedó ampliamente rebasada por la dinámica del crecimiento. Los antiguos municipios colindantes fueron sucesivamente anexionados (el último, Sarrià, en 1921), enlazados anárquicamente a la trama de Cerdà por unos cuellos de botella que operarían a modo de una primera barrera de segregación y de colapso. Más allá del marco municipal apareció, tras el Besòs y el Llobregat, un cinturón dormitorio deforme, confirmando al hecho urbano una nueva dimensión.

El problema derivado del crecimiento industrial y de las consiguientes necesidades de terrenos para el sector secundario hizo su aparición superponiéndose a las tradicionales necesidades de vivienda. La ubicación de nuevas factorías y los primeros desplazamientos de algunas actividades fuera de la ciudad provocaron, como consecuencia de la falta de planeamiento, un rápido encarecimiento de los terrenos de uso industrial y la yuxtaposición de viviendas y factorías, con el lógico deterioro de la calidad del hábitat.

En estas circunstancias, urbanizar a escala de la metrópoli ya no resultaba posible; institucionalizar de alguna manera la existencia de un área de dimensiones supramunicipales apareció, a efectos de cualquier intento de planificación, como un prerequisite indispensable.



**Asfixia urbana en múltiples zonas
del AMB.**

Foto Pilar Villarrazo.

2.2. Un Plan a escala comarcal

El proceso de reconocimiento legal de la Comarca sufrió constantes retrasos que acrecentaron otras tantas dificultades para la actuación urbanística. La formación de la primera Mancomunidad voluntaria, para el desarrollo de la competencia urbanística, en 1933 con ocasión del Congreso Municipalista, señaló un hito importante en el camino de la aprehensión del factor urbano a escala comarcal.

Se promovió entonces la creación de un primer núcleo integrado por Barcelona y los principales municipios situados en el interior de una corona de 5 km trazada en torno a los límites del municipio barcelonés, como reconocimiento del nuevo perímetro urbano.

Pero diversas circunstancias relegaron el proyecto de planificación supramunicipal al cuarto de las reliquias hasta que, en 1945,

Cuadro 5
MUNICIPIOS QUE INTEGRAN LA «COMARCA DE BARCELONA DE 1953»

Badalona	El Prat de Llobregat
Barcelona	Ripollet
Castelldefels	Sant Adrià de Besòs
Cerdanyola	Sant Boi de Llobregat
Cornellà	Sant Climent de Llobregat
Esplugues de Llobregat	Sant Cugat del Vallès
Gavà	Sant Feliu de Llobregat
L'Hospitalet	Sant Joan Despí
Les Botigues (Sitges)	Sant Just Desvern
Molins de Rei	Sant Vicenç dels Horts
Montcada i Reixac	Santa Coloma de Cervelló
Montgat	Santa Coloma de Gramenet
Pallejà	Tiana
Papiol	Viladecans

la Jefatura Nacional de Urbanismo encargara a la Comisión Superior de Ordenación Provincial de Barcelona la redacción de un Plan Provincial. En diciembre de 1947, se facultaba al Ayuntamiento de Barcelona para que llevara a cabo la delimitación «provisional» de una «Comarca», algo más amplia que el núcleo promovido en 1933. Finalmente, un siglo casi después de la aprobación del Plan Cerdà, la «Ordenación Urbana de Barcelona y su Zona de Influencia», aprobada con rango de ley en 1953, culminaba el proceso con la creación de la «Comarca del 53», entendida como una zona de actuación urbanística integrada por los municipios, incluidos en un semicírculo de unos 15 km, que aparecen en el cuadro 5.

El Plan de Ordenación Urbana de Barcelona y su zona de influencia nace en los albores de las medidas de liberalización económica, coincidiendo con los inicios del trasvase demográfico que caracteriza la década siguiente. La precipitación de esta circunstancia, que de algún modo apuntaba ya en las tensiones que motivaron su aprobación, significará un handicap, que el Plan, nacido a contrapelo, no podrá superar.

La dinámica de los asentamientos urbanos creará un conjunto de problemas que serán «resueltos», una vez más, transigiendo en los supuestos básicos del Plan y abriendo la espita de las modificaciones especulativas amparadas por las propias deficiencias del Plan y, en particular, por su excesiva generalidad.

El Plan —todavía vigente, puesto que la revisión no ha sido aún aprobada— concibe el crecimiento urbano bajo la forma de una serie de «núcleos autosuficientes» en un marco limitado en su expansión demográfica: 4.000.000 de habitantes para la Comarca y de ellos 2.400.000 para la población de Barcelona, en el año horizonte.

Los mecanismos de planificación pretenden actuar fundamentalmente a través de la «zonificación del suelo», cuyos usos —residenciales, industriales y comerciales— quedan delimitados para el conjunto del área de actuación. Y en cuanto a la gestión, la «Comisión de Urbanismo» creada *ad hoc* y concebida como una gerencia fiscalizada por el Estado, la Provincia y los Municipios, aparece como la institución encargada del cumplimiento del proyecto, en sucesivas etapas decenales.

El balance actual del Plan-53 arroja algunas realizaciones infraestructurales de importancia: la apertura de la Diagonal hasta el nudo de comunicación de Plaza de las Glorias (una vieja idea de Cerdà), la consolidación de la Meridiana como autovía urbana prolongada por la autopista Barcelona-Granollers, el enlace de la Gran Vía con la autovía de Castelldefels y la autopista de Mataró, la realización de una parte importante del primer cinturón de ronda y, finalmente, los primeros pasos de la consolidación de la Zona Franca, además de las obras llevadas a cabo por el Ministerio de Obras Públicas en cuanto a abastecimientos de agua, encauzamiento de



La suburbanización de muchos barrios.

Foto Pilar Villarrazo.

ríos, autopistas, metros y enlaces ferroviarios.

Pero lo característico no radica tanto en las actuaciones concretas —que revelan por otra parte un sustancial retraso de las inversiones públicas previstas, sobre todo en la adquisición de suelo para parques urbanos, comarcales, forestales, zonas deportivas y demás equipamientos colectivos—, sino en la evolución seguida por las macromagnitudes del Plan, en particular la delimitación de los usos del suelo.

Los planes parciales, localizados en su mayoría en los municipios más próximos o importantes (L'Hospitalet, Esplugues de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, etc.) ha significado para el Plan Comarcal lo que la modificación de ordenanzas representó para el proyecto Cerdà: el principal instrumento de desvirtuación progresiva del proyecto originario. También las ordenanzas coadyuvaron a la degradación.

El mecanismo ha operado a dos niveles: ais-

lando las actuaciones, con negación de la idea básica de planificación a escala comarcal, y modificando la normativa contenida en el Plan, operación facilitada por la atomización de la intervención pública.

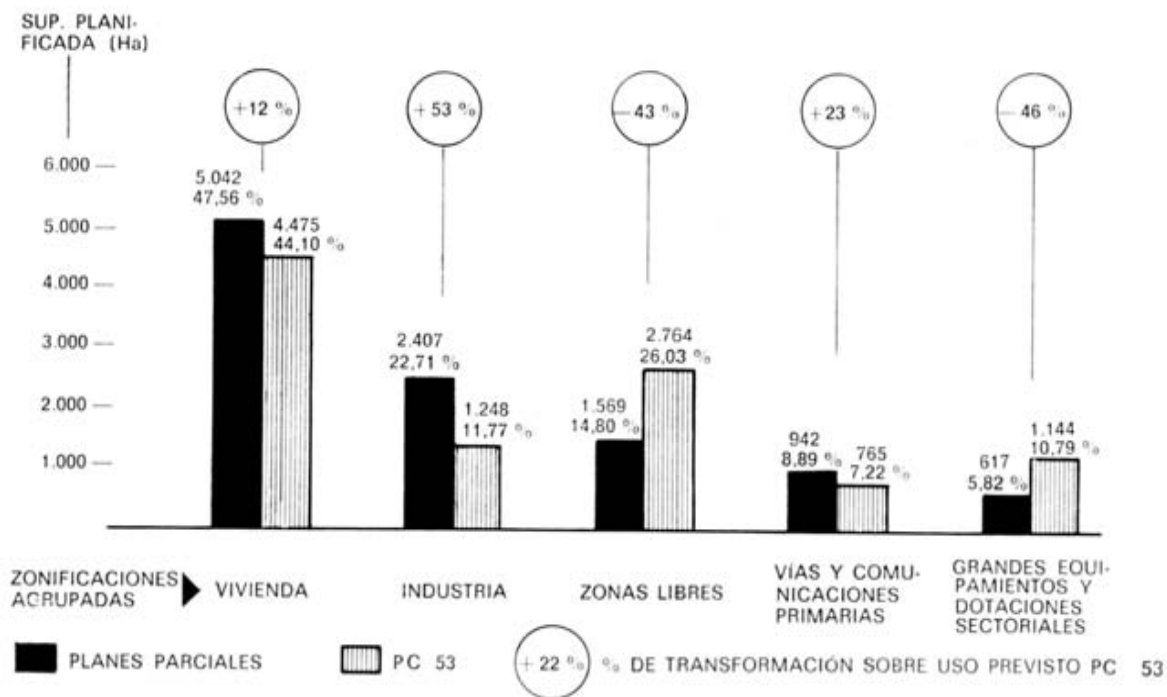
La densificación de las zonas afectadas, a costa de una drástica reducción de los espacios libres y de los equipamientos sectoriales, es el resultado del progresivo predominio de la actuación parcial.

El máximo de cuatro millones de habitantes, provisto para la Comarca, quedó casi duplicado, alcanzando en la actualidad una capacidad **potencial** de 7.705.000 habitantes, cifra superior a la proyectada para el conjunto del Área Metropolitana para el año 2010. La aprobación de la Ley del Suelo, en 1956, no fue suficiente. Una interpretación laxa e interesada dio lugar a una continua modificación de planes generales por zonificaciones parciales. El gráfico siguiente resulta revelador acerca de las sucesivas modificaciones que el planeamiento comarcal ha sufrido:

Gráfico 5

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE 1953 POR LA APROBACIÓN DE PLANES PARCIALES

Decenio 1960-1970. Comparación entre los usos del suelo aprobados por los planes parciales y los previstos en el Plan General 53



Fuente: J. M. Montero Madariaga: «El planeamiento parcial de la comarca de Barcelona», *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, n.º 87, enero-febrero 1972, p. 14.

Cualquier política urbana se halla condicionada ante todo por la capacidad financiera de los organismos encargados de su aplicación, en lo que se refiere a las expropiaciones y a las realizaciones infraestructurales. En ese sentido, las posibilidades del municipio barcelonés han distado siempre de poder satisfacer las exigencias planteadas por el Plan Comarcal, debido a la continua disminución de la Hacienda Municipal, un problema de magnitud nacional cuya dimensión aparece en el cuadro 6.

La escasez de recursos, concretada en la debilidad financiera de la Comisión de Urbanismo, no permitió, junto a la falta de auto-

nomía político-administrativa del sector público local, que los planeamientos urbanos superaran el plano de lo teórico y se enfrentaran a la excepcional dinámica demográfica.

De 1954 a 1967, la Comisión de Urbanismo recibió del Estado únicamente una subvención anual de 25 millones. En 1968, ésta se amplió hasta 50 millones por año, y sólo en 1972 subió a 175 millones, que no modificaron sustancialmente los límites financieros de la planificación comarcal. Más cuando la Comisión Comarcal no ha gozado hasta fecha reciente de créditos del Banco de Crédito Local.

Cuadro 6

DISMINUCIÓN RELATIVA DE LOS PRESUPUESTOS MUNICIPALES

	<i>Porcentaje con relación a la Renta Nacional</i>						
	1930	1940	1950	1955	1960	1965	1970
Presupuestos del Estado	14,6	15,6	12,4	11,2	13,4	12,2	16,2
Presupuestos municipales	3,6	3,5	2,4	2,3	2,3	1,8	2,3
	<i>Porcentaje con relación a Presupuestos del Estado</i>						
Presupuestos municipales	24,6	22,2	19,1	20,2	17,0	14,7	14,4

En cuanto a las previsiones del III Plan de Desarrollo —subvención de 800 millones en el cuatrienio 1972-1975—, sus efectos no resultan todavía visibles.

Por otra parte, la actuación urbanística siguió monopolizada por el centro urbano y las zonas residenciales de alta renta, lo que acen-

tuó el déficit urbano, extendiendo su problemática a un ámbito superior, el de la amplia Área Metropolitana en formación. En el cuadro 7, puede apreciarse la desproporción manifiesta entre la inversión de la Administración Local en Barcelona-ciudad y en el resto de la Comarca.

Cuadro 7

PORCENTAJE DE INVERSIONES EN LA COMARCA (AÑO 1968)

Ayuntamiento de Barcelona	6,7 %	
Resto Ayuntamientos Comarca	1,0	
Diputación Provincial	0,6	
Comisión de Urbanismo	0,4	
Organismos Autónomos Municipales	0,3	
Total Administración Local		9,0 %
Ministerios Centrales	5,6	
Organismos Autónomos Estatales	3,4	
Total Administración Central		8,0 %
TOTAL SECTOR PÚBLICO		<u>17,0 %</u>
Industria	27,6	
Resto sector privado	55,3	
TOTAL SECTOR PRIVADO		<u>83,0 %</u>



Barcelona-St. Adrià-Badalona

Junto al río, los terrenos destinados al Gran Parque del Besòs, invadidos por centenares de viviendas.

Foto TAF, exclusiva para Círculo de Economía.

Constatando, además, que muy pocos Ayuntamientos disponen de Presupuesto Especial de Urbanismo, incluso entre los que deben tenerlo por ley (los de más de 50.000 habitantes), y sólo recurren a los de carácter extraordinario para actuaciones muy concretas y muy de tarde en tarde, resulta más fácil explicarse cómo crecen, en la Comarca, las llamadas «urbanizaciones», sin alcantariado, pavimentación ni alumbrado. En 1968, tan sólo Barcelona, Badalona y L'Hospitalet disponían de Presupuesto Especial de Urbanismo.

Entrar en el detalle del Plan resultaría, en el marco de este trabajo, excesivamente engorroso. Ahí está, sin embargo, como prueba irrefutable de sus limitaciones, la realidad urbanística legada por sus casi 20 años de

vigencia y el adelanto de su revisión —prevista en un plazo de 15 años e iniciada en 1964— como consecuencia de su rápida obsolescencia.

Este nuevo marco condiciona la siguiente etapa, iniciada como consecuencia de la incapacidad del Plan Comarcal para asumir la progresiva interpenetración de la ordenación urbano de Barcelona y su zona de influencia, de alcance regional. La aprobación en julio de 1968 por parte del Ministerio de la Vivienda del «Plan Director del Área Metropolitana», abrió un nuevo capítulo del planeamiento urbano de Barcelona y su Zona de Influencia, que merece ser tratado con entidad propia, puesto que toda actuación se efectúa actualmente —y se efectuará— hasta que no se revise el planeamiento.

3. EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA: EL PLAN DIRECTOR

3.1. La aparición de las Áreas Metropolitanas

La evolución demográfica española no escapa al fenómeno de hiperconcentración urbana que caracteriza a los países industrializados de Occidente. Es más, la tendencia aparece acentuada como consecuencia, probablemente, del carácter tardío y desigual del desarrollo español. El cuadro 8 muestra cómo, en los últimos 30 años, la concentración urbana en ciudades de más de 100.000 habitantes ha sido mayor en España que en otros países.

La aparición de estos potentes centros de atracción industrial y terciaria ha dado origen, en todas las naciones industriales de Occidente, a la asunción del problema urbano como un factor esencial a todo proyecto de planificación y a toda política social. Un nuevo concepto —el Área Metropolitana— ha hecho su aparición como nuevo espacio de relación urbana y de planeamiento. En el último congreso de urbanismo celebrado en Toronto, las Áreas Metropolitanas (AM) ocu-

Cuadro 8

TANTO POR CIENTO DE POBLACIÓN QUE VIVE EN CIUDADES DE MÁS DE 100.000 HABITANTES EN VARIOS PAÍSES (1940-1965)

Años	Países					
	España	URSS	Suecia	Italia	México	Portugal
1940	19,1	14,9	19,4	18,3	10,2	12,6
1950	23,9	—	21,7	20,3	15,1	12,7
1960	27,7	23,5	19,1	24,3	18,8	12,6
1965	32,9	27,6	19,0	26,4	22,0	12,3

Fuente: A. de Miguel y Juan Salcedo: *Dinámica del desarrollo industrial en las regiones españolas*, Editorial Tecnos, 1972.

paron un destacado lugar, procediéndose a una sistematización de sus características y a una primera clasificación de las 100 Áreas más importantes del mundo en términos de población.

La existencia de una unidad central —ciudad metrópoli— rodeada de otros núcleos de cierta importancia interrelacionados entre sí y con la metrópoli, a través de una determinada dependencia económica y social, aparece como el principal elemento caracterizador, junto a la presencia de un mínimo de población —cuya determinación varía según los criterios utilizados— referido fundamentalmente a empleos no agrarios.

Barcelona y Madrid figuran en este «ranking» de las 100 primeras AM elaborado en Toronto. A escala nacional, la monografía **Desarrollo regional**, publicada como anexo al III Plan de Desarrollo, delimita seis grandes AM a partir de unos mínimos estadísticos socio-económicos. Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Zaragoza aparecen, en este orden de importancia, como las Áreas Metropolitanas reconocidas como tales por la Administración, e integradas, recientemente, en el instrumental del planeamiento económico.

3.2. Formación del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

La formación del AMB, cuya principal manifestación es la extensión de los asentamientos demográficos más allá del perímetro de la ciudad e incluso —en una segunda fase— de la Comarca del 53, halla su explicación en un modelo dialéctico de desarrollo urbano, en que la metrópoli sigue aumentando su poder de atracción a la vez que disminuye su capacidad de absorción.

Las series referidas a la polarización industrial y terciaria, y el crecimiento demográfico, revelan un proceso inducido en tres etapas: expulsión del hábitat residencial de baja renta y creación del primer cinturón suburbial; desplazamiento de actividades industriales primero en forma seleccionada y finalmente de manera indiscriminada, iniciándose la concentración de los servicios en la metrópoli, a la vez que aumenta proporcionalmente el hábitat de renta alta.

Uno de los métodos utilizados para cuantificar la formación del Área Metropolitana como conglomerado demográfico consiste en determinar, en distintos períodos, el radio de la corona en la que se concentra el 80 % del total de la población comprendida en un círculo de 50 km en torno a Barcelona. Se obtienen así los ciclos expansivos que nos muestra el gráfico 6 de las páginas siguientes.

A partir de 1900, se observa una especial capacidad de absorción del crecimiento de-

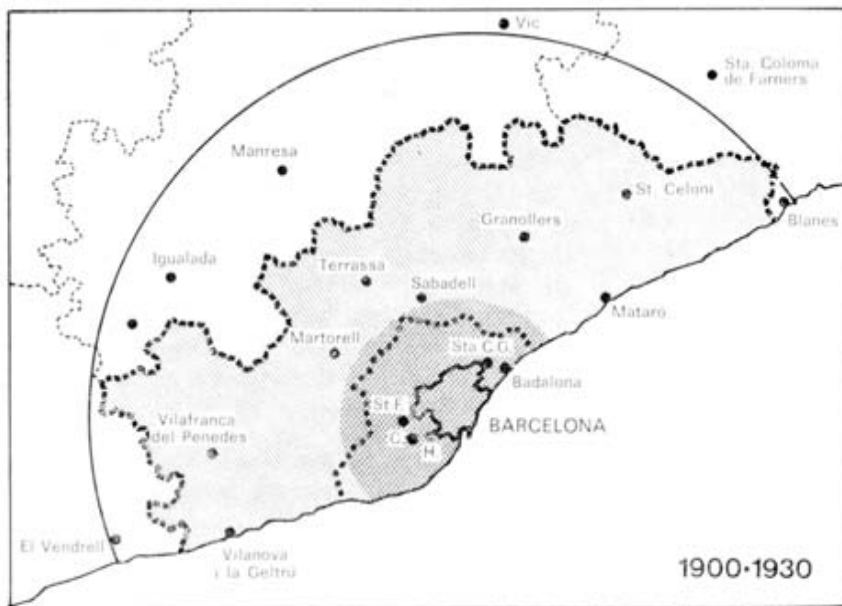
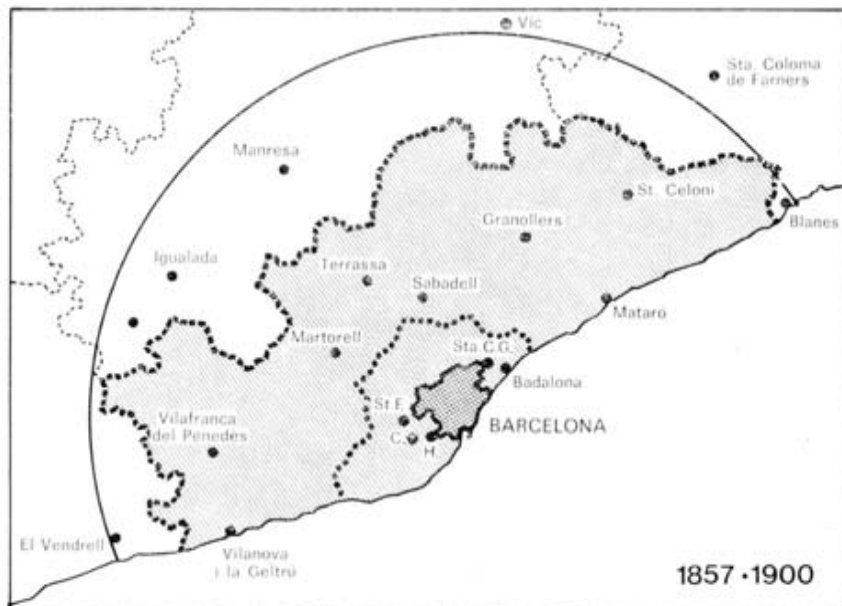
mográfico en la primera corona (5 km) equivalente **grosso modo** a la delimitación del resto de la Comarca de 1953 en Barcelona, que absorbe el 28,3 % del crecimiento general. En la década siguiente 1960-1970, se produce un estancamiento de Barcelona-ciudad, cuya expansión demográfica se sitúa en un 1,5 % anual, mientras el crecimiento de la corona de los 5 km rebasa en términos absolutos el de la capital: 500.114 habitantes contra 187.229 para Barcelona. Se verifica por otra parte el despegue de la tercera corona (40 km), quedando así configurado el espacio al que corresponde en líneas generales la delimitación del Área Metropolitana de Barcelona.

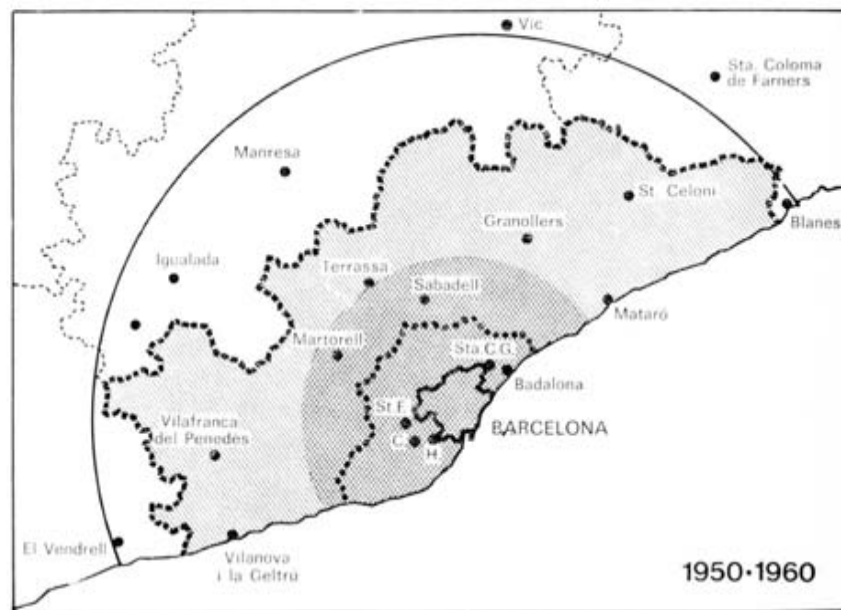
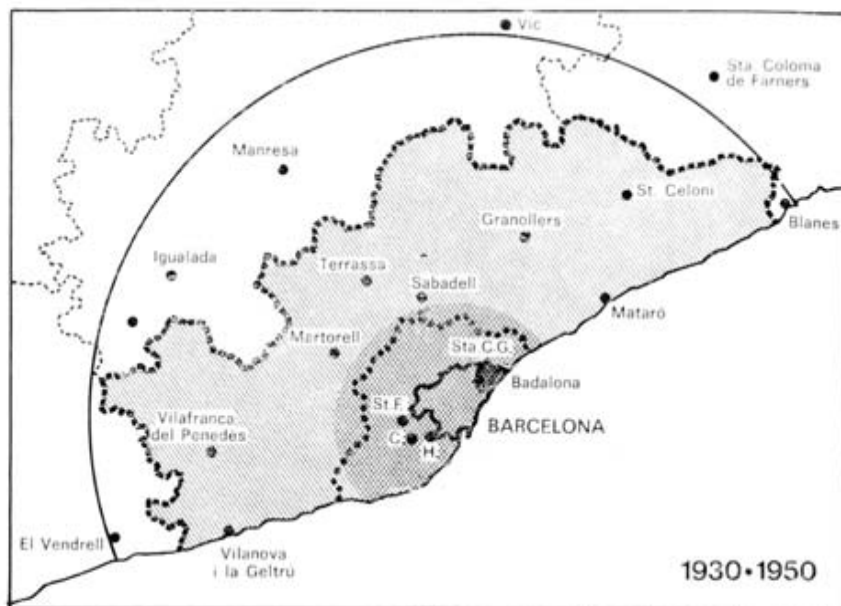
Barcelona-ciudad, saturada demográficamente a mediados de los años sesenta, acentúa pues su papel dirigente de manera inversamente proporcional a su dinámica demográfica. Las actividades financieras, político-administrativas, comerciales y de servicios, y en general las de alta productividad, se concentran en la metrópoli. Ésta adquiere con ello una alta capacidad de control efectivo sobre la localización y expansión de los diversos tipos de asentamiento en toda el Área Metropolitana. La distribución de los asentamientos se verifica fundamentalmente a partir de la accesibilidad metrópoli-Área Metropolitana.


El incremento de la población que tiene lugar en el Área, en la última década, equivale al

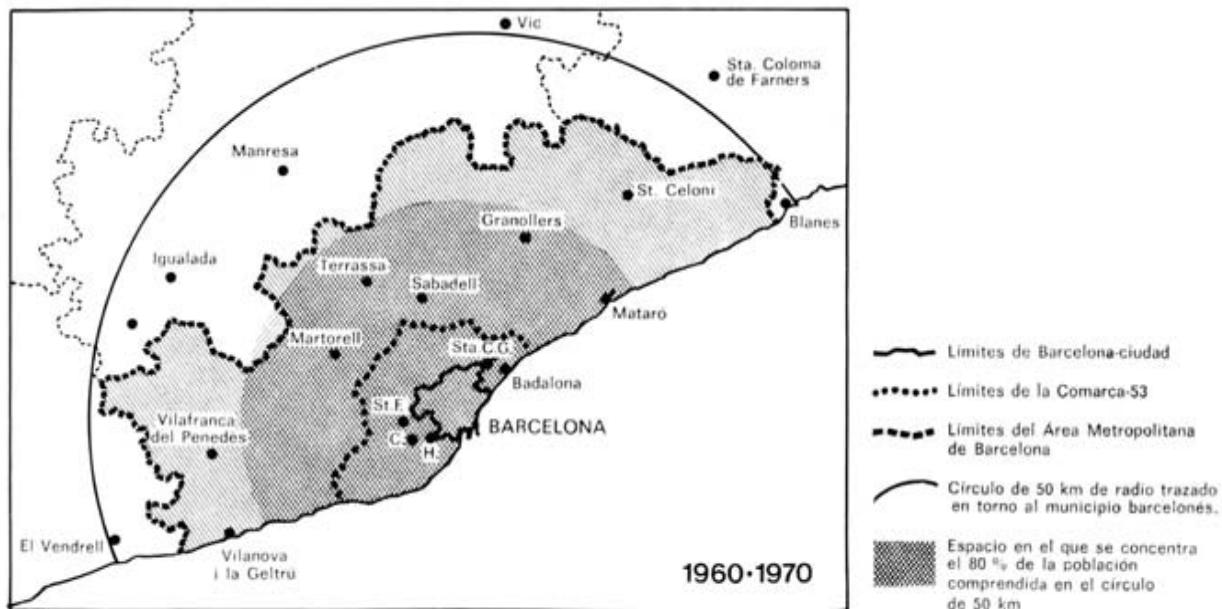
Gráfico 6

ESPACIO EN EL QUE SE CONCENTRA EL 80 % DE LA POBLACIÓN COMPRENDIDA EN UN CÍRCULO DE 50 KM TRAZADO EN TORNO A BARCELONA





-  Límites de Barcelona-ciudad
-  Límites de la Comarca-53
-  Límites del Área Metropolitana de Barcelona
-  Círculo de 50 km de radio trazado en torno al municipio barcelonés.
-  Espacio en el que se concentra el 80 % de la población comprendida en el círculo de 50 km



asentamiento anual de una ciudad de 100.000 habitantes. El cuadro 9 resulta una prueba elocuente de la extensión, a escala de toda el Área Metropolitana, de la problemática urbanística resultante de todo fuerte crecimiento demográfico. El hecho de que en la

última década la población de toda la Comarca haya doblado sobradamente su efectivo (aumento de un 116,40 %) explica, por otra parte, que el colapso urbanístico afecte, en lo esencial, al cinturón comarcal, fenómeno que puede observarse en el cuadro 9:

Cuadro 9

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DE BARCELONA, DE LA COMARCA DE 1953
Y DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA (1950-1970)

	Censo 60	Censo 70	Crecimiento	
			50-60	60-70
Capital	1.557.863	1.741.979	21,69 %	11,81 %
Comarca excluida Capital	449.075	971.818	69,38	116,40
Área Metropolitana	2.563.192	3.579.316	31,09	39,64

Fuente: *Génesis y problemática del Área Metropolitana*, Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, 1973.

Esta dinámica demográfica, faltada de cualquier ordenamiento, arroja en 1970 un balance urbano y social deprimente, en particular en lo que se refiere a Barcelona y su Comarca. Faltan más de 70.000 viviendas en la capital y casi 32.000 en la Comarca, sin contabilizar por supuesto el importante déficit cualitativo; la motorización se ha triplicado en 10 años sin que las vías de comunicación multiplicasen por otro tanto su capacidad de tráfico, y como dato quizá más relevante, el espacio que le toca ocupar a cada ciudadano

ha pasado de 90 m² por habitante en 1940 a 55 m² en 1970 en Barcelona-ciudad y de 350 a 175 m² en la Comarca.

Y a excepción de Barcelona, donde los principales parámetros se han estabilizado (aunque no todos, como por ejemplo el tráfico rodado urbano y las oficinas), los déficits siguen todavía acumulándose en 1970. Valgan, a modo de ejemplo, las cifras relativas al déficit de viviendas del cuadro 10:

Cuadro 10
DÉFICIT DE VIVIENDAS

<i>Componentes del déficit en 1970</i>	<i>Localización</i>			<i>Total</i>
	<i>Barcelona</i>	<i>Resto Comarca</i>	<i>Resto Area</i>	
Barracas	3.051	591	337	3.979
Viviendas en edificios ruinosos (excl. barracas)	36.252	9.305	5.598	51.155
Viviendas insalubres (excl. barracas y ruinosos)	4.550	645	2.876	8.071
Núcleos secundarios (realquilados)	26.990	21.297	8.861	57.148
Viviendas en situación insatisfactoria subjetiva	14.747	497	456	15.700
TOTAL	85.590	32.335	18.128	136.053

Fuente: *Diagnóstico del estado —1970— del Sistema Metropolitano barcelonés*, tomo 1: «Situación del parque de vivienda en 1970», Comisión Gestora del Area Metropolitana de Barcelona, 1972.



Santa Coloma de Gramanet

1950 — 15.281 habitantes

1970 — 106.711 habitantes

un ejemplo de crecimiento sin plan
de ordenación.

Foto TAF, exclusiva para Círculo de Eco-
nomía.

3.3. La delimitación del Área y la aprobación del Plan Director

La decisión de revisar el Plan Comarcal, adoptada en 1964, significó el primer peldaño de un largo proceso de estudio —todavía en curso—, cuya manifestación principal ha sido hasta el momento la aprobación del Plan Director del Área Metropolitana.

En el momento de iniciarse el estudio, la planificación urbana actuaba en la provincia de Barcelona —al menos en lo teórico— en tres planos distintos: el Plan Comarcal de 1953, el Plan Provincial aprobado en 1963 y varios planes subprovinciales (Plan Maresme) o subcomarcales (Planes Municipales). El equipo técnico nombrado por la Comisión Comarcal de Urbanismo encargado de la revisión del Plan de 1953 delimitó, de acuerdo con las nuevas necesidades aparecidas, un ámbito de estudio integrado por las comarcas naturales del Maresme, el Vallès Occidental, Central y Oriental, el Baix Llobregat, el Penedès y Garraf, además de los municipios integrantes de la Comarca de 1953. El conjunto de una extensión de 329.733 ha pobladas, además de los 27 municipios de la Comarca de 1953, con los 135 municipios del cuadro 11

de páginas siguientes, recibió el nombre de Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

La nueva delimitación planteaba problemas de atribuciones de ordenación en la medida en que abarcaba las zonas que pertenecían a diversos organismos planificadores. Al problema se le dio una «solución» en la unificación de la actuación de la Comisión Comarcal y de la Provincial que aprobaron, juntas, el Plan Director del Área, a la vez que tomaban el compromiso de revisar, de acuerdo con éste, el Plan Comarcal y delimitaban un Área de Actuación Inmediata como zona de actuación en los 15 primeros años.

El Ministerio de la Vivienda aprobó el Plan, apuntando unas observaciones que dibujaban la actitud que la Administración Central vendría manteniendo al respecto:

La denominación del Plan Director del Área Metropolitana **no corresponde a ninguno de los tipos de planeamiento establecidos por la Ley sobre el Régimen del Suelo**. No obstante puede considerarse que el Plan que se aprueba constituye la ordenación, a nivel de Plan Provincial, de un sector de la Provincia.

Cuadro 11

MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL AREA METROPOLITANA DE BARCELONA
(EXCLUIDA LA COMARCA DE 1953)

Abrera	Dosrius
Aiguafreda	Esparreguera
Alella	Fogars de Montclús
L'Atmella del Vallès	Fogars de Tordera
Arenys de Mar	Font-rubi
Arenys de Munt	Les Franqueses del Vallès
Argentona	Gallifa
Avinyonet del Penedès	La Garriga
Barberà del Vallès	Gelida
Begues	La Granada
Bigues	Granera
Les Cabanyes	Granollers
Cabrera de Mataró	Gualba
Cabrils	La Llagosta
Caldes de Montbui	Lliçà de Munt
Caldetes o Caldes d'Estrac	Lliçà de Vall
Calella	Llinars del Vallès
Campins	Malgrat
Canet de Mar	Martorell
Canovelles	Martorelles
Cànoves	El Masnou
Canyelles	Matadepera
Cardedeu	Mataró
Castellar del Vallès	Mediona
Castellbisbal	Mollet del Vallès
Castellcir	Montmany de Puiggraciós
Castellet i Gornal	Montmeló
Castellterçol	Montornès del Vallès
Castellví de la Marca	Montseny
Castellví de Rosanes	Olerdola
Cervelló	Oleseta o Olesa de Bonesvalls
Collbató	Olesa de Montserrat
Corbera de Llobregat	Olivella
Cubelles	Òrrius

Pacs
Palafolls
Palau de Plegamans
Parets del Vallès
Pineda
El Pla del Penedès
Polinyà del Vallès
Pontons
Premià de Dalt
Premià de Mar
Puigdàlber
Rellinars
La Roca del Vallès
Rubi
Sabadell
Sant Andreu de la Barca
Sant Andreu de Llavaneres
Sant Antoni de Vilamajor
Sant Cebrià de Vallalta
Sant Celoni
Sant Cugat Sesgarrigues
Sant Esteve de Palautordera
Sant Esteve Sesrovires
Sant Feliu de Codines
Sant Fost de Campsentelles
Sant Iscle de Vallalta
Sant Llorenç d'Hortons
Sant Llorenç Savall
Sant Martí Sarroca
Sant Pere de Ribes
Sant Pere de Riudebitlles
Sant Pere de Vilamajor
Sant Pol de Mar
Sant Quintí de Mediona
Sant Quirze de Terrassa
Sant Quirze Safaja
Sant Sadurn d'Anoia
Sant Vicenç de Montalt
Santa Eulàlia de Ronçana
Santa Fe del Penedès
Santa Margarida i els Monjos
Santa Maria de Martorelles de Dalt
Santa Maria de Palautordera
Santa Perpètua de la Moguda
Santa Susanna
Sentmenat
Sitges
Subirats
Tagamanent
Teià
Terrassa
Tordera
Terrassola i Lavit
Torrelles de Foix
Torrelles de Llobregat
Ustrell
Vacarisses
Vallgorguina
Vallirana
Vallromanes
Viladecavalls del Vallès
Vilafranca del Penedès
Vilalba Sasserra
Vilanova i la Geltrú
Vilassar de Dalt
Vilassar de Mar
Vilobí del Penedès

Añadiendo en el segundo apartado de la resolución aprobatoria:

La aprobación acordada a efectos administrativos internos servirá de orientación a la redacción de los planes definitivos, **pudiéndose sin embargo introducir en ellos modificaciones en el sistema de nucleación y de comunicaciones previsto, que podrá ser acomodado a las circunstancias imperantes en el momento de su formulación.**

El Ministerio planteó, además, la necesidad de revisión del Plan Provincial, «coordinándolo con el Plan que ahora se aprueba a efectos administrativos y observaciones que se señalan en esta orden».

Posteriormente el Ministerio de la Vivienda autorizó al Gobernador Civil a nombrar, por delegación, un Director del Planeamiento del AMB para presidir el equipo director, en las reuniones conjuntas de ambas Comisiones de Urbanismo.

3.4. Los macroobjetivos del Plan

El Plan Director representa, como su nombre indica, un primer estadio de elaboración de las directrices que deben presidir los diversos planes de ordenación que el Área comprende, actuando como avance del Plan de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Barcelona.

El Plan definitivo no ha sido aún elaborado. Sin embargo, resulta conveniente, en el momento de presentar los grandes objetivos del Plan y los instrumentos de actuación, tener en cuenta la publicación de un «Primer Estudio», hecho público posteriormente por el equipo director, «como paso positivo, intermedio e indispensable entre el Plan Director y el Plan final del Área Metropolitana». Las aportaciones del Estudio quedan, por lo tanto, integradas en la descripción del Plan que se realiza en este capítulo.

La determinación del año 2010 como horizonte aparece como la primera y fundamental característica diferenciadora respecto del Plan Comarcal. La rápida obsolescencia de éste y el mayor ámbito de actuación convinieron al equipo director de la necesidad de enmarcar las actuaciones a corto plazo (Área de Actuación Inmediata) en la perspectiva a largo plazo —45 años— que un proyecto de esta magnitud requiere.

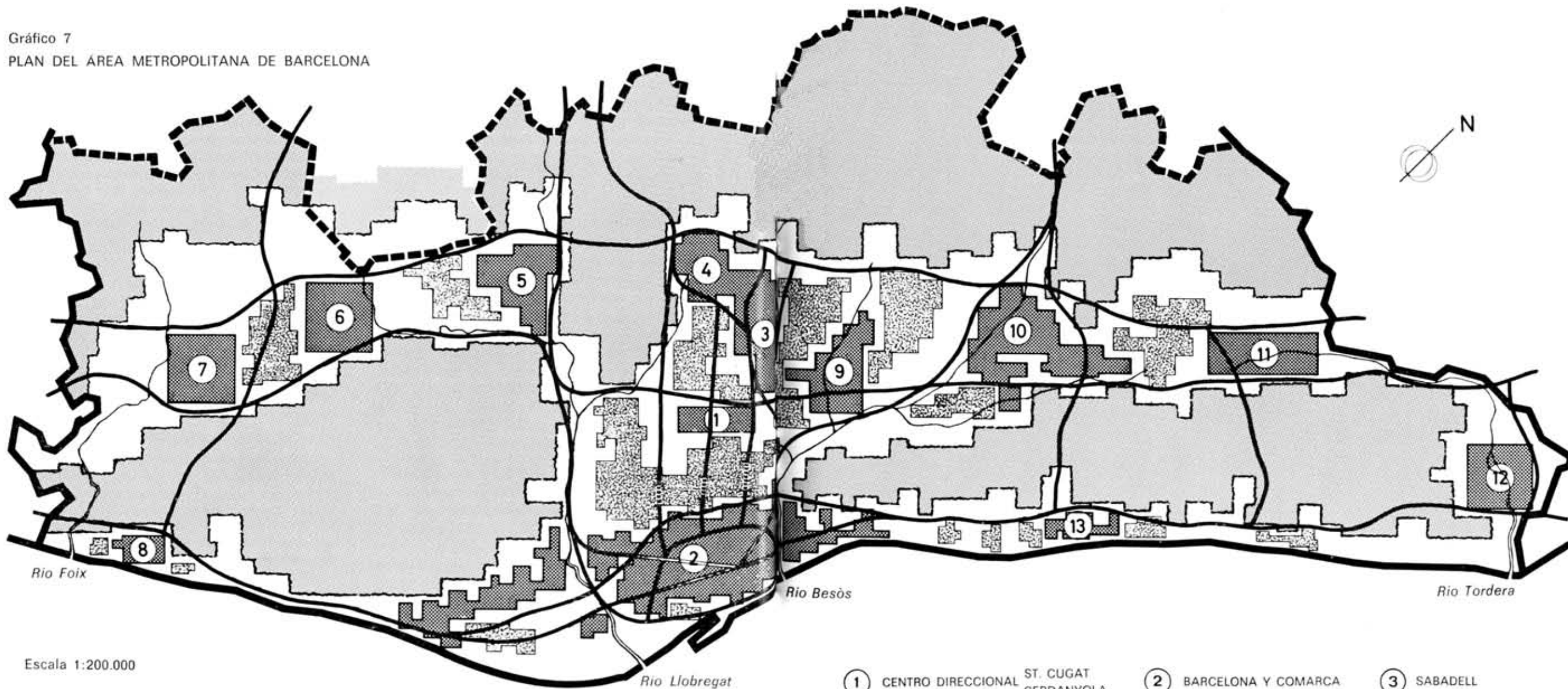
El Plan basa la configuración urbana del Área en un estándar de 500 m²/hab. (referido al conjunto y rebajado a los 100 m²/hab. para

las zonas propiamente urbanas, aunque con un máximo de 40 % en cuanto a los usos «productivos»: vivienda e industria) como requisito indispensable a la superación del dilema «campo-ciudad» y a la configuración del AM como una «sucesión de núcleos edificados y de suelo libre». Proyecto ambicioso que basa su viabilidad en la conservación de las extensas zonas libres que posee todavía el Área, a pesar de la proliferación de las urbanizaciones clandestinas y, en especial, de los parques forestales. En la actualidad (1970), los habitantes de Barcelona disponen solamente de 51,9 m²/hab. y los de la primera corona de 5 km de 254,2 m²/hab. Con lo que la media en cuanto a disponibilidad real por habitante y para el conjunto del Área alcanza ya los 515 m²/hab.




La calidad del estándar debería facilitar el contacto hábitat-naturaleza y posibilitar una política eficaz de equipamientos colectivos y comunicaciones, otorgando por otra parte cierta flexibilidad al cambio residencial.

La alternativa que el Plan, y el mencionado Estudio posterior, ofrecen frente al crecimiento en «mancha de aceite», se sustenta en la creación de dos tipos de polaridades: las ya existentes que deben consolidarse demográfica y económicamente, y las que deberán potenciarse fuertemente como requisito a la estabilización de las anteriores. El Plan afirma ser consciente del peso preponderante de los conglomerados urbanos

Gráfico 7
 PLAN DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA



Escala 1:200.000

-  Zonas Urbanas
-  Parques Comarcales
-  Parques Metropolitanos

- | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------------------|
| ① CENTRO DIRECCIONAL ST. CUGAT CERDANYOLA | ② BARCELONA Y COMARCA | ③ SABADELL | |
| ④ TERRASSA | ⑤ MARTORELL | ⑥ ST. SADURNI D'ANOIA | ⑦ VILAFRANCA DEL PENEDES |
| ⑧ VILANOVA I LA GELTRÚ | ⑨ STA. MARIA DE GALLECS (Riera de Caldes) | ⑩ GRANOLLERS | |
| ⑪ SANT CELONI | ⑫ TORDERA | ⑬ MATARÓ | |

actuales; de ahí la preocupación en equilibrarlos como primer paso para la inmediata recalificación, reequipamiento y remodelación de los mismos y enlace con las demás polaridades. La fusión Terrassa-Sabadell se presenta, en el horizonte 2010, como la principal polaridad, con 600.000 habitantes, y como núcleo director de todo el Vallès. Otros siete núcleos urbanos compactos y coherentes: Mollet-Gallecs, Granollers-Car-deu, Sant Celoni, Tordera, Martorell-Anoia, Sant Sadurní y Vilafranca del Penedès, de tamaño óptimo —250 a 300.000 habitantes—, deberán actuar como otros tantos elementos de dinamización del Área, relacionados por una red ortogonal de comunicaciones. También se asigna papeles fundamentales a Mataró (Maresme) y Vilanova i la Geltrú (Garraf).

El papel de estas polaridades se presenta como decisivo en cuanto a facilitar la absorción de los futuros contingentes de inmigración, la descentralización industrial y terciaria y, en definitiva, la promoción del desarrollo socio-económico regional, intentando introducir estructuras competitivas a nivel internacional.

No resulta posible entrar, en el marco de esta publicación, en un análisis exhaustivo de las propuestas del Plan. Por otra parte, algunas actuaciones y proyectos serán estudiados por separado en el siguiente y último capítulo, en un intento de suscitar un debate sobre los aspectos del planeamiento del Área que preocupan hoy en mayor medida. Pero

quizá convenga denotar las tensiones que han presidido el proceso de elaboración del Plan Director y las soluciones que, en un plano general, han obtenido los problemas que lo motivaron.

El Plan, concebido por los primeros equipos que trabajaron en el mismo como una obra de conjunto, ha sufrido ya, antes de su aprobación definitiva, la dispersión que ha caracterizado hasta ahora la puesta en práctica de todos los proyectos del planeamiento.

En la práctica se trabaja simultáneamente, con una coordinación real pero insuficiente, en la revisión del Plan Comarcal de 1953 y en el Plan del Área Metropolitana.

No obstante, esta descoordinación se muestra mucho más palpable e importante entre la Administración Local y la Administración Central.

De hecho, en cualquier región o territorio, actúan autónomamente el Ministerio de Obras Públicas (en el trazado de vías de comunicación, en saneamiento, en abastecimientos de aguas y en política de puertos), el Ministerio del Aire (con responsabilidades en la ubicación y construcción de aeropuertos), el Ministerio de Educación, el Ministerio de Trabajo (en la localización de sus centros sanitarios), el Ministerio de la Vivienda, etc.

Por otro lado, a partir de 1970, se están iniciando una serie de actuaciones —riera de Caldes (Gallecs), Martorell-Anoia, Mancomunidad Sabadell-Terrassa— que, aunque coor-



La congestión urbana en los distritos IX, X y XII de Barcelona.

La vista aérea pone de relieve la escasez de zonas verdes, la frustración de lo que pudo ser la Plaza de las Glorias Catalanas, y el tajo desintegrador de la Avenida Meridiana.

Foto TAF, exclusiva para Círculo de Economía.

dinadas desde Barcelona, son promocionadas directamente desde Madrid, con lo cual se abren las puertas a la intervención extraordinaria de la Administración Central.

Después de algunas crisis, parece haberse verificado una inflexión en la actitud de la Administración. La inclusión de la problemática de las Áreas Metropolitanas en el III Plan de Desarrollo y en el proyecto de Ley de Bases de Régimen Local, permite asegurar una mayor dinámica en el proceso de transformación del Plan Director en Plan de Ordenación definitivo. Parece tomar cuerpo en la Administración la idea de que las Áreas Metropolitanas tendrán una influencia determinante en el desarrollo económico futuro del país.

Sin embargo, para que la potencialidad económica que encierra la zona más desarrollada del país pueda realizarse, es necesario que la planificación alcance a superar el estadio de elaboración de modelos teóricos e intervenga, urgentemente y con eficacia, en la ordenación del territorio. Y en ese sentido, la observación de la realidad actual —en

la que coinciden estudios de distintos horizontes— arroja un balance repleto de incógnitas que significan en muchos casos graves hipotecas para el futuro inmediato.

A nadie escapan las consecuencias que resultarían de acentuarse la tendencia al colapso del espacio definido por el Área Metropolitana. El tema, repetidamente ventilado en la prensa, ha suscitado también la preocupación de diversas entidades económicas catalanas. Y quizá convenga recordar al respecto, como una de las opiniones mejor formuladas, un estudio del Centro de Asesoramiento Metalúrgico que concluía con la siguiente llamada de atención:

El Área Metropolitana de Barcelona es precisamente el vértice del triángulo más orientado hacia el espacio europeo. De ahí la responsabilidad del desarrollo ordenado del mismo que ha de competir, en el Mediterráneo, con Génova y Marsella, al situarse como cabeza de puente frente a los triángulos industriales Lyon-Grenoble-Marsella y Milán-Turín-Génova.

4. PROBLEMAS PENDIENTES

El carácter meramente «director» del Plan del Área Metropolitana revela la importancia de los escollos por resolver, de las múltiples contradicciones que afloran en el momento de hacer realidad los proyectos planificadores. En líneas generales, los problemas que imposibilitan actualmente una planificación integral han quedado expuestos a lo largo de la descripción del modelo de desarrollo urbano de Barcelona y su Comarca. Sin embargo, la concepción cualitativamente superior que presupone la planificación a escala

del Área, sitúa en primer plano una serie de cuestiones que se proyectan hacia el ámbito de la planificación regional. En este sentido, este último capítulo contiene, sin ánimo exhaustivo, una relación de problemas: comunicaciones; localización industrial; gestión del Área, que representan actualmente otras tantas incógnitas respecto del futuro y la viabilidad del Plan Director del Área Metropolitana, y de la definitiva institucionalización del marco sobre el que éste actúa.

4.1. Crecimiento equilibrado y política regional

La concepción del AM gira en torno a un supuesto central: la creación de un «continuum» de núcleos edificados y de suelo libre, como alternativa a la tendencia actual a la hiperconcentración urbana. Su viabilidad depende de la capacidad de los mecanismos articulados para invertir el actual proceso, cuya dinámica, arraigada en las leyes mismas del fenómeno urbano, se acentúa al ritmo del crecimiento industrial y de la consiguiente presión demográfica. Las renovadas posibilidades especulativas que se ofrecen a los propietarios del suelo urbano, son, por el momento, el elemento de mayor incidencia real sobre el desarrollo urbano. La expresión más flagrante de esta tendencia aparece en la polarización unilateral de los recursos terciarios, de los asentamientos residenciales altos y de los mecanismos de decisión política en Barcelona a expensas del cinturón comarcal y otras zonas del Área, en especial el Vallès, suburbializados hasta el extremo de configurarse como conglomerados de industria y residencias de baja renta.

El proceso de ocupación que tuvo lugar en la Comarca en la pasada década se realiza a escala del Área, con las mismas características, en un marco más degradado. Y la próxima apertura de los túneles del Tibidabo significará, de no presentarse una alternativa, una brusca aceleración de esta tendencia, facilitando el aumento de comunicabilidad Vallès-Barcelona y provocando el crecimien-

to demográfico del Vallès y la instalación en el mismo de nuevas industrias.

La distribución ocupacional y residencial de Barcelona revela un doble proceso de terciarización de sus actividades y de expulsión progresiva de la población residencial de baja renta.

El cuadro 12 y gráfico adjunto proporcionan datos significativos acerca de la estructura del empleo y el índice de terciarización alcanzado por la capital.

La actitud de la Administración ante esta dinámica ha consistido, en lo fundamental, en encauzarla, asumiendo como válidas sus principales características. La programación específicamente urbana, iniciada por la Carta Municipal de 1960 y desarrollada luego a través de los Programas de Actuación Municipal (1963-64; 1965-68; 1969-74), tiende a acentuar la función de «prestigioso centro terciario y de animación», asignada a la capital, y fomentada mediante una selección de inversiones que actúan como mecanismo planificador: prioridad absoluta para Barcelona-ciudad, en detrimento del resto de la Comarca y del Área. Como complemento, se verifica, en el aspecto cualitativo, una marcada tendencia a las obras de infraestructura —en especial vialidad— a expensas de los servicios, tendencia que aparece en el resumen de inversiones previstas para el planea-

Cuadro 12

CATEGORÍAS SOCIO-PROFESIONALES POR BARRIOS

Área	Población activa %	Dirigentes %	Terciario %	Manuales %	Secundario %	No nacidos en Barcelona %
RO	37,6	25,6	27,0	29,1	18,3	48,1
RE	38,4	9,1	17,7	19,0	54,2	61,0
GR	40,4	16,1	33,6	22,2	28,1	42,5
S-PS	39,8	7,8	24,7	20,3	47,2	47,7
EC	41,0	17,6	34,1	23,7	24,6	49,2
MS	41,3	12,5	27,1	19,3	41,9	50,9
SA-BP	39,5	7,9	18,5	16,2	57,4	51,4
ZF	39,6	6,7	10,0	19,9	63,4	50,8
CA	39,5	7,5	25,6	24,1	42,8	51,6
PN	39,8	7,2	19,2	19,0	54,6	53,7
TB	39,7	12,4	25,8	21,8	40,0	50,3

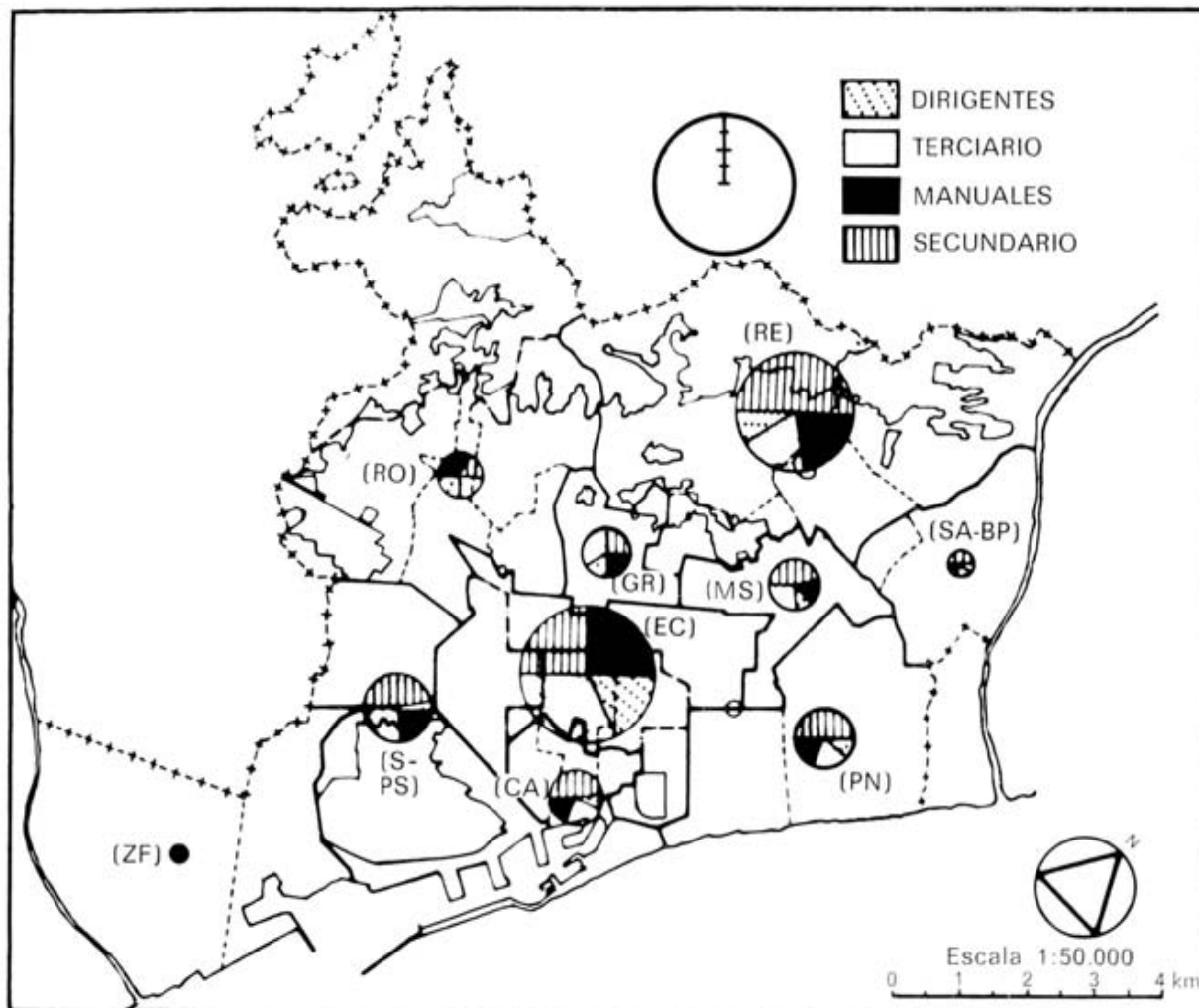
RO = Residencial Oeste
 RE = Residencial Este
 GR = Gràcia
 S-PS = Sants-Pueblo Seco
 EC = Ensanche Cerda
 MS = Maragall-Sagrera

SA-BP = Sant Andreu-Buen Pastor
 ZF = Zona Franca
 CA = Casco Antiguo
 PN = Pueblo Nuevo
 TB = Total Barcelona

Fuente: Construcción, Arquitectura y Urbanismo (CAU), *La Gran Barcelona*, Alberto Corazón Editor, Madrid, 1972, pp. 104 y 106.

Gráfico 8

PLANO DE CATEGORÍAS SOCIO-PROFESIONALES DE BARCELONA



miento del Área Metropolitana de Barcelona, para el período 1973-2010, efectuada en el

«Primer Estudio» de 1971 y reproducido en el cuadro siguiente:

Cuadro 13

RESUMEN DE INVERSIONES PREVISTAS PARA EL PERIODO 1973-2010
PARA EL PLANEAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Cifras en miles de millones de pesetas

Sector	Inversión total	Descomposición de la inversión de los sectores	
		Público	Privado
1. Carreteras	176,0	176,0	—
2. Ferrocarriles	59,0	59,0	—
3. Aeropuertos	10,2	10,2	—
4. Puertos	12,8	12,8	—
5. Electricidad	360,0	—	360,0
6. Gas	22,0	—	22,0
7. Telecomunicaciones	90,0	—	90,0
8. Abastecimiento de aguas	36,0	36,0	—
9. Saneamiento	36,0	36,0	—
10. Protección de cauces y costas	6,3	6,3	—
11. Urbanización	160,0	32,0	128,0
12. Vivienda	850,0	217,0	633,0
13. Segunda residencia	72,0	—	72,0
14. Techo activo	300,0	—	300,0
15. Equipamiento	120,0	96,0	24,0
16. Grandes equipamientos	54,7	54,7	—
17. Recuperación suelo	60,0	60,0	—
TOTALES	2.425,0	796,0	1.629,0

Fuente: *Planeamiento del Área Metropolitana de Barcelona: Memoria general del Primer Estudio*, julio 1971, p. 119.

La disparidad de los presupuestos municipales es notoria: a las 3.000 ptas. por habitante del presupuesto municipal barcelonés en 1967, corresponde, para los 161 restantes municipios del Área, una media de 800 a 1.000 ptas. El Banco de Crédito Local concedió, de 1960 a 1968, préstamos a Barcelona ciudad por valor de 3.735 millones de ptas., mientras los préstamos de los demás municipios de la Comarca de 1953 alcanzaban solamente 115 millones. Una proporción de 1 a 30, que no explican la relación poblacional (de 1 a 3), ni las disparidades en la distribución de la renta: 84.361 ptas. para Barcelona y 31.327 ptas. como media del resto de la Comarca. (Ello puede ser el resultado, entre otras causas, de la poca capacidad de gestión de los pequeños municipios, tradicionalmente reacios al endeudamiento.)

En el plano cualitativo, destacan las inversiones en infraestructuras: los costes de los túneles del Tibidabo, del primer cinturón de ronda y de la pavimentación de las calles abiertas representan, según el Plan de Acción Municipal, más de 16.400 millones de pesetas, y el gasto total previsto en infraestructuras alcanza el 30 % de los costes de funcionamiento de la ciudad.

El resultado de esta orientación de las inversiones aparece en forma de déficits en los servicios básicos —vivienda, sanidad, educación, asistencia— que no han sido todavía satisfechos en la capital, en particular en

aquellos barrios marginados del proceso de terciarización que aparecen como enclaves-dormitorio en la periferia o en los viejos núcleos tradicionales.

Todos los datos apuntan, pues, en un mismo sentido de polarización unilateral, tendente a crear un potente epicentro terciario, en torno al que giran satélites suburbanos yuxtapuestos a zonas industriales. El caso del Vallès Occidental destaca como ejemplo de lo que está siendo el proceso urbano en el Área Metropolitana.

La suburbanización creciente del Vallès ejemplifica la tendencia que sigue en su crecimiento el resto del Área, como contrapunto real a los proyectos teóricos de crecimiento equilibrado manifestados por el Plan Director. No obstante, recientemente, las 6.000 ha de futuro suelo urbano y las 2.500 ha del Parque de San Lorenzo representan un esperanzador intento de intervención en el marco de las ACTUR. La crítica a dichas actuaciones podría apoyarse en lo que tienen de «urgencia» y por haber tenido que ser emprendidas por la Administración Central.

La tasa de acumulación demográfica, superior a la media provincial, está generando a una escala mayor de lo que fuera en su momento la periferia suburbial de la ciudad, y en un marco mucho más deteriorado, los agudos déficits característicos de la mancha de aceite incontrolada.



El Vallès Occidental.

El avance incontenible de la marea urbana. El crecimiento en mancha de aceite de Sabadell, Terrassa, Cerdanyola, Ripollet, ...

Foto TAF.

La inexistencia de un Plan Comarcal de ordenación a escala del Vallès coherente con la ordenación del AMB (donde sólo existen planes municipales y parciales), ha facilitado aberrantes deformaciones urbanísticas, cuyo exponente más acentuado aparece en la congestión del entorno de la carretera N-150 que une Terrassa a Barcelona, atravesando Sabadell.

La baja tasa de ocupación laboral terciaria (8 % en Sabadell, 9 % en Terrassa), inferior a la media española, prueba hasta qué punto el equipamiento de servicios resulta marginal.

Afectadas directamente por esta situación, veintitrés entidades económicas y culturales de Sabadell y Terrassa formularon, en noviembre de 1971, una propuesta alternativa

a la actual tendencia, oponiendo a la creación de una única polaridad en Barcelona —transformada en el centro único de decisión política— una concepción descentralizada del territorio del Área, con varias polaridades relacionadas entre sí por una adecuada red de comunicaciones. Está claro, no obstante, que dicha «propuesta alternativa» se toma con referencia a la situación de hecho, mucho más que a las propuestas del Plan Director del Área. En este sentido es un síntoma positivo, por cuanto comporta una toma de posición frente a la realidad de nuestro urbanismo.

Es importante, pues, en orden a la consecución de un desarrollo más equilibrado, integrar las propuestas del Vallès —y sin duda de las otras comarcas— en el planeamiento general.

Cuadro 14

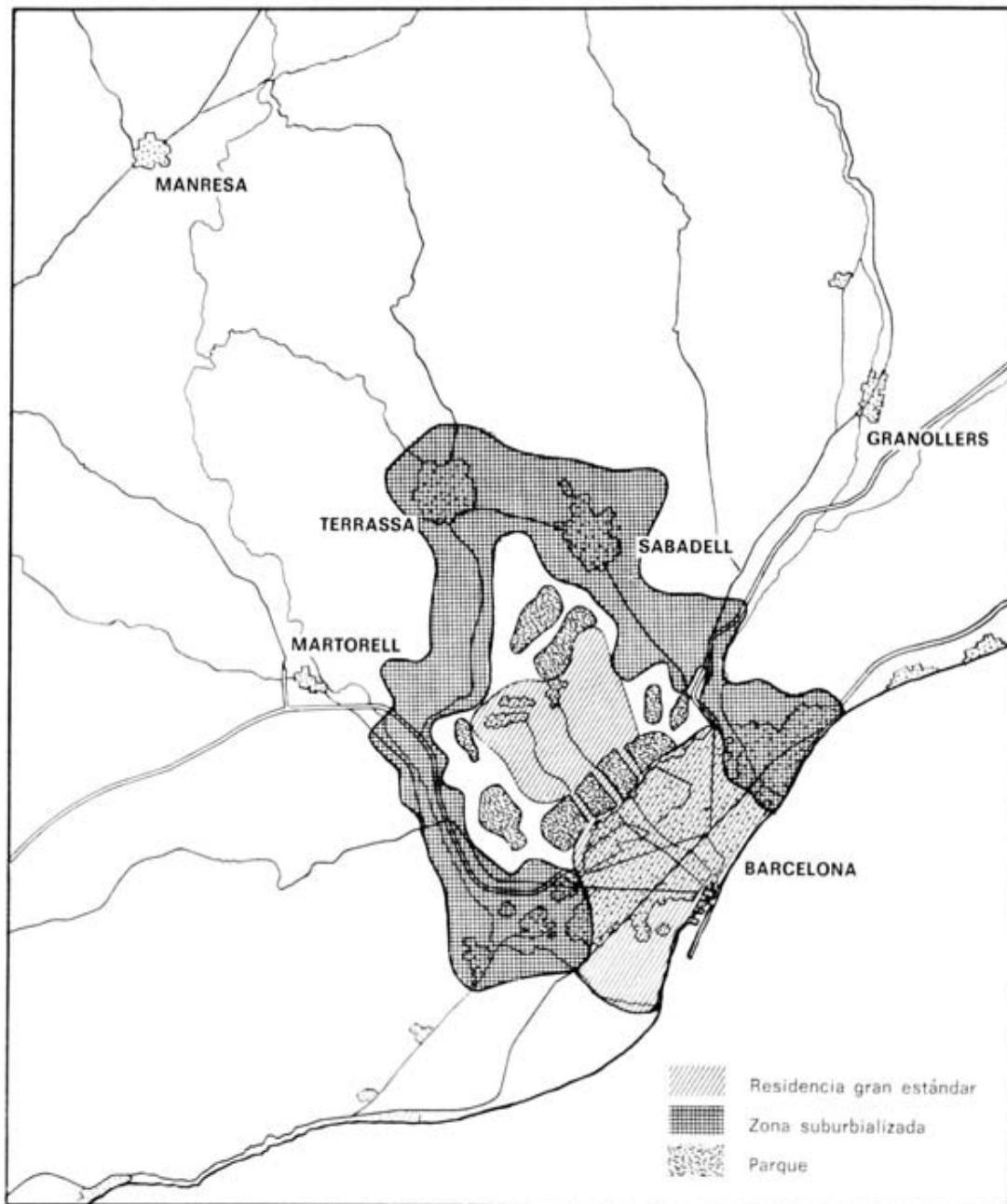
EVOLUCIÓN COMPARATIVA DE LA POBLACIÓN DEL VALLES OCCIDENTAL
(TASA ACUMULATIVA ANUAL MEDIA)

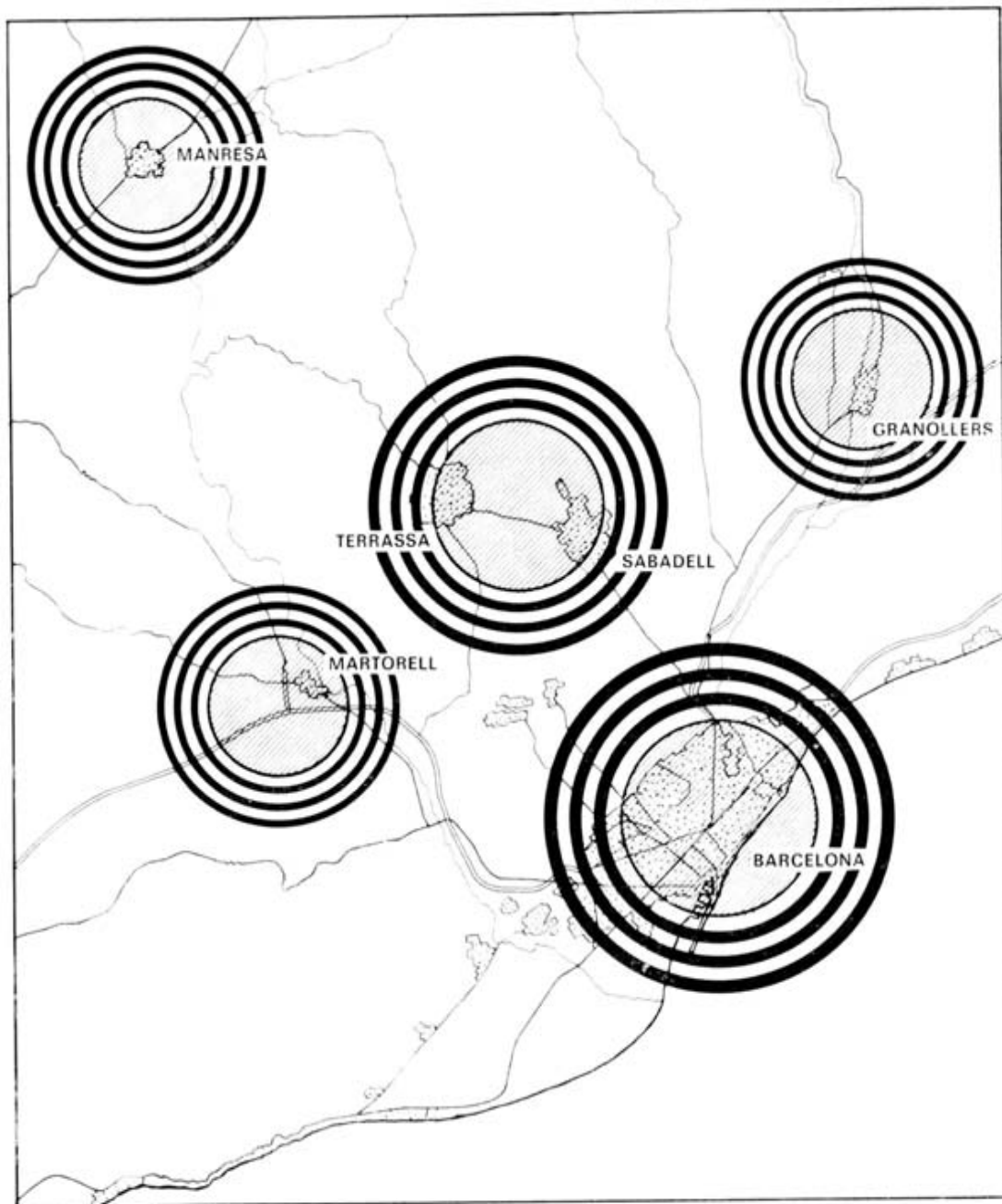
<i>Periodo</i>	<i>Vallès Occidental</i>	<i>Provincia Barcelona</i>	<i>Barcelona ciudad</i>
1900-1960	1,87	1,51	1,16
1960-1965	5,90	3,25	1,43

Fuente: INE, Censos de Población.

Grafico 9

OPCIÓN A UN DESARROLLO DESCENTRALIZADO DEL VALLES





Fuente: *Sabadell-Terrassa: una aportación al crecimiento equilibrado de Cataluña, 1971.*

El camino hacia esta concepción multipolar, que parece la única viable, pasaría en primer lugar por unas medidas concretas a adoptar a corto plazo, en particular la creación de un segundo núcleo metropolitano «Terrassa-Mancomunidad-Sabadell», equipado con los principales elementos terciarios y culturales: Mercado Central, Universidad Politécnica, Centro Hospitalario, etc....

La alternativa propugnada por el Vallès responde, no cabe duda, a un afán de defensa de los intereses locales. Pero plantea en su desarrollo una problemática más amplia, que afecta, por su magnitud, a la planificación de toda el Área. Se trata de la estrecha relación que existe entre el proyecto de planificación del Área y las coordenadas de la vida política regional en su conjunto.

Lo que no tiene sentido, según dice el III Plan de Desarrollo en su monografía **Estructuras y servicios urbanos**, es «pretender enfrentar el Área Metropolitana, simbolizada a veces en Barcelona-capital, con las zonas limítrofes y aun con el resto de la región».

Porque —continúa el III Plan— «cada región debe contar al menos con un Área Metropolitana, **elemento innovador** y el punto de

partida de una cadena de subcentros difusores que van vitalizando la región».

Las aglomeraciones —Barcelona-ciudad o el Área Metropolitana— proporcionan la base para un sistema productivo eficiente y para una variedad de servicios y opciones, «además de permitir un ejercicio más pleno de las responsabilidades y la libertad, sin la presión social de las pequeñas comunidades». Nunca como ahora ha sido tan importante el papel de los centros «innovadores y propagadores». Es sabido que las innovaciones tecnológicas se producen a ciclos y por paquetes. Evidentemente España no es, por ahora, protagonista en la creación de dichas innovaciones, pero sí puede preparar el campo de difusión de las mismas.

Ello será posible sólo en las grandes concentraciones de población que dispongan de una infraestructura adecuada en industrias de punta y todos los servicios terciarios y cuaternarios.

En este sentido, Barcelona y su entorno adquieren una importancia capital en orden a engrosar la lista de los países más adelantados.

4.2. Planeamiento y localización industrial

Los efectos inducidos que derivan de toda localización industrial justifican sobradamente que el tema sea tratado de forma específica, en un trabajo sobre planeamiento urbano. Por lo demás, el hecho de que un 30 % de las nuevas inversiones industriales que se llevan a cabo en la Comarca de Barcelona provengan de la compra de terrenos, y que los precios de éstos aumenten entre un 15 y un 20 % anual, añade al tema un marcado interés desde la óptica del empresario y la de los costes sociales.

En los capítulos anteriores, los aumentos demográficos han sido considerados como la variable-base explicativa del modelo de desarrollo urbano. Y efectivamente, ésta ha sido una variable esencial. Pero sería erróneo tomarla como factor exógeno, fruto simplemente de una fuerte inmigración.

Los asentamientos en viviendas se llevan a cabo, en concreto, en función de la proximidad, al menos relativa, al centro de trabajo. En ese sentido, analizar la tendencia de las nuevas localizaciones industriales —o del traslado de viejas industrias— resulta necesario para disponer de una visión más precisa del fenómeno urbano.

En un plano general, dos fuerzas determinan la localización de las industrias: la distancia

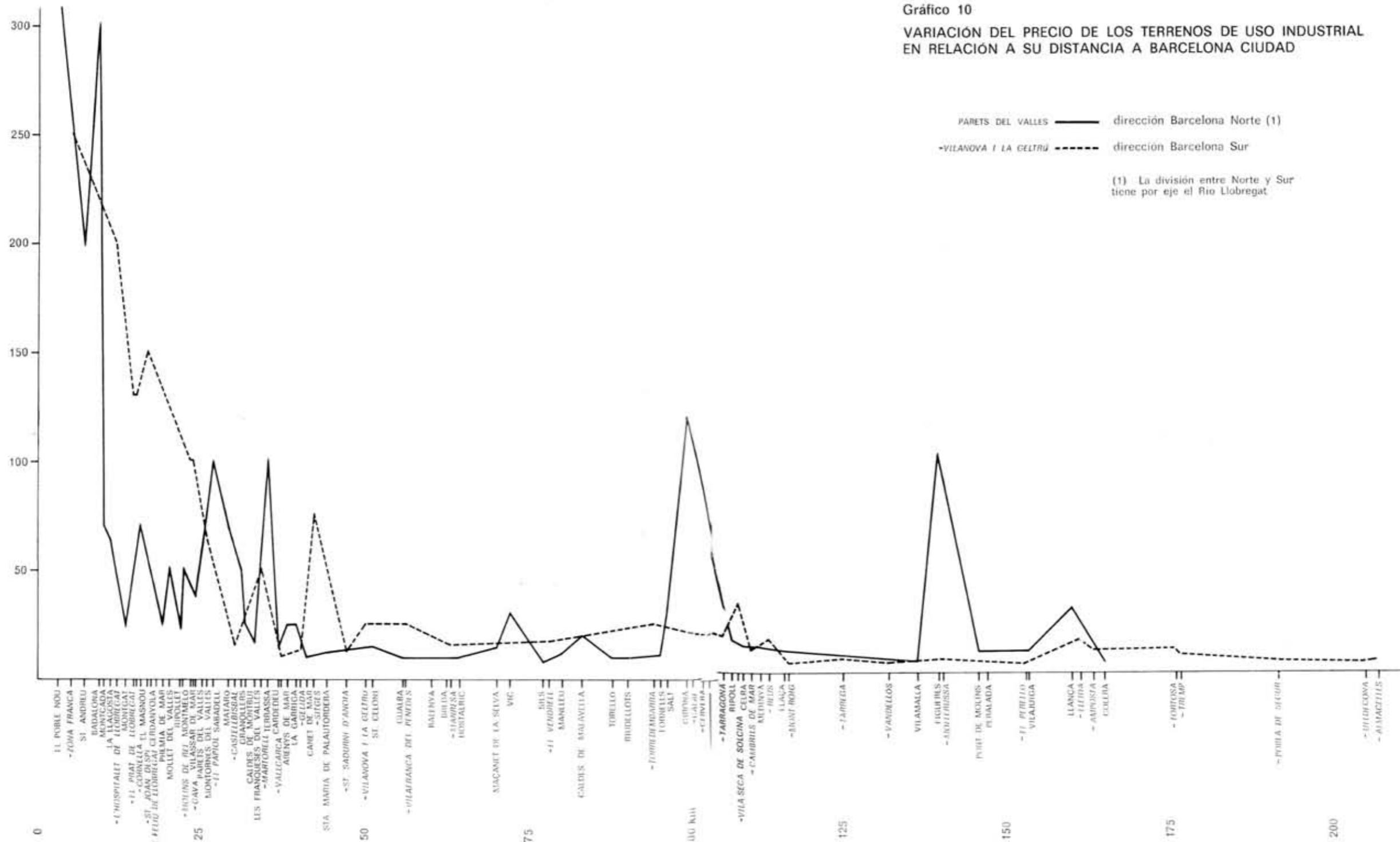
que media entre el centro de producción y los principales centros de consumo, y la oferta de factores productivos, fuerza de trabajo esencialmente, de que dispone la zona inmediata. La optimización de estos dos requisitos ha tenido como consecuencia un fenómeno universal: la concentración industrial alrededor de las grandes aglomeraciones urbanas, como consecuencia de las fuertes economías externas que atraen las inversiones.

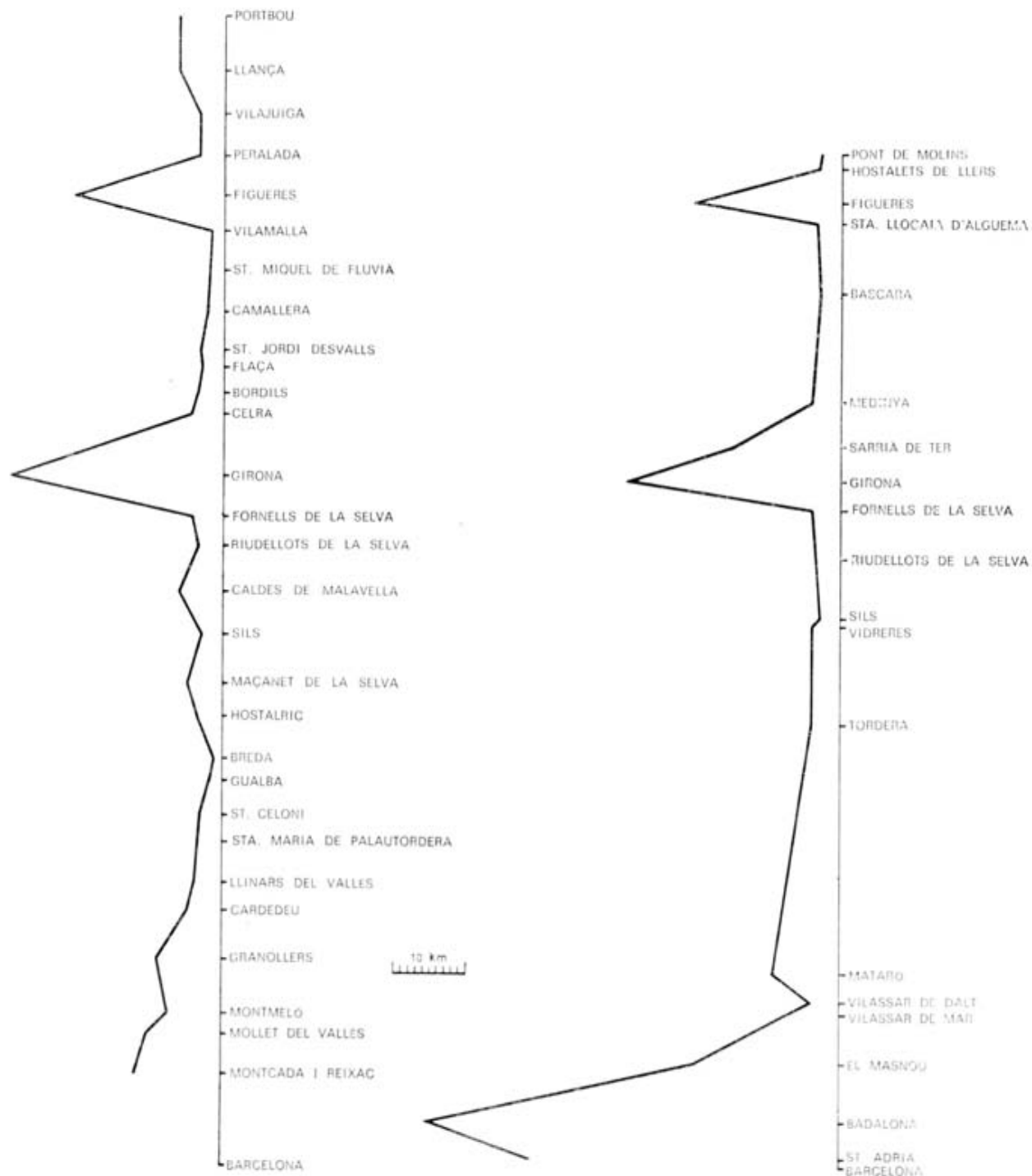
Sin embargo, a partir de cierto grado de concentración, el proceso entra en crisis, tanto por el colapso que se produce a nivel de infraestructuras —comunicaciones, aparcamientos, carga y descarga, almacenamiento, etc.— como por la sobrevaloración constante de los terrenos de uso industrial, sobre los cuales actúan las mismas prácticas especulativas que han venido constatándose en los terrenos de uso residencial.

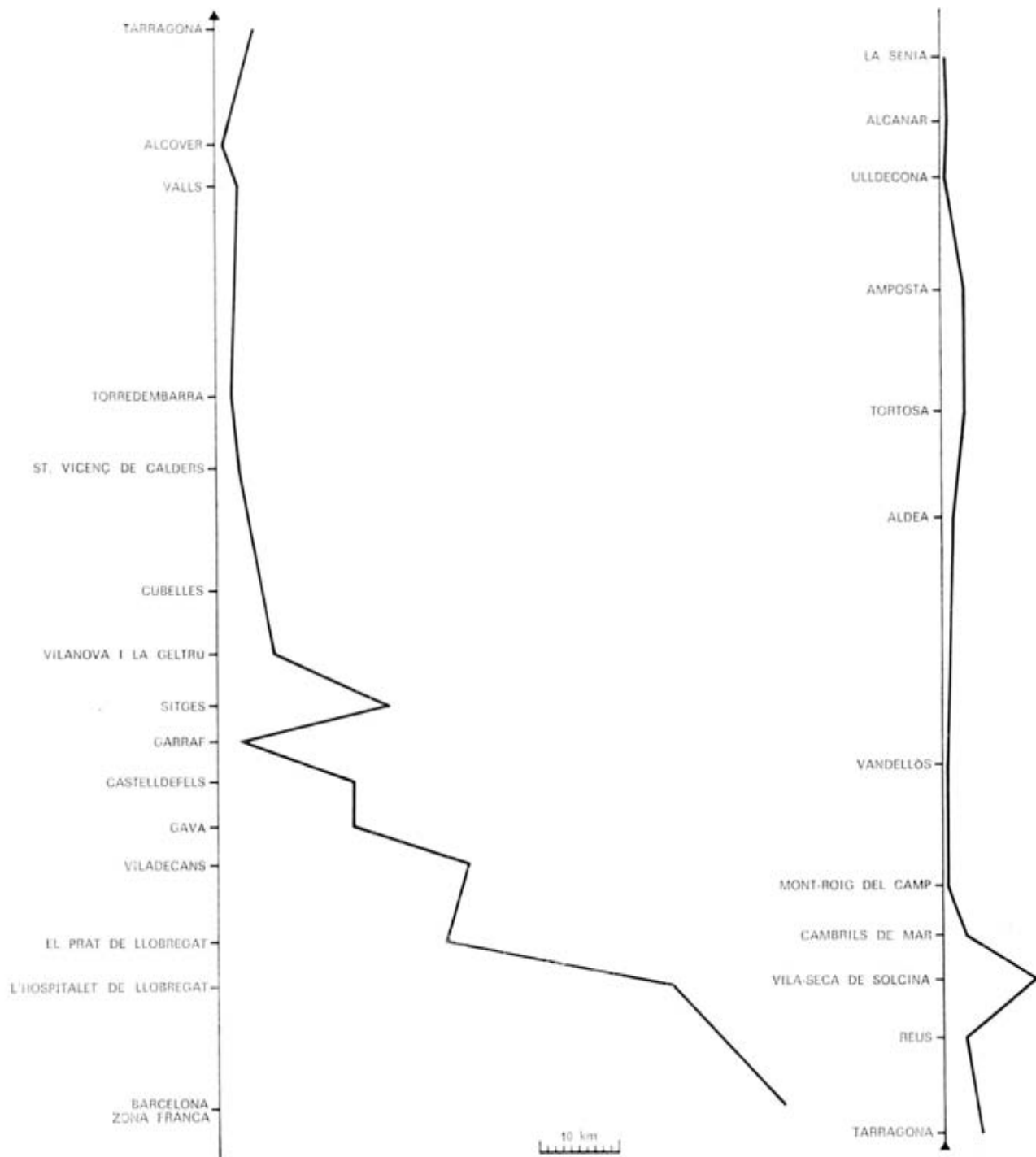
Es así como, en el marco del Área Metropolitana, y en particular de la Comarca, la localización viene determinada en la actualidad por la tensión existente entre dos fuerzas: el aprovechamiento de las economías proporcionadas por la proximidad al centro urbano y los precios de los terrenos, inversamente proporcionales a la distancia (en tiempo) que media entre éstos y la capital.

Gráfico 10

VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS TERRENOS DE USO INDUSTRIAL EN RELACIÓN A SU DISTANCIA A BARCELONA CIUDAD







Fuente: Ernest Lluch y Joan Gaspar, *Preus del sol a Catalunya*, Servei d'Estudis de Banca Catalana, 1972.

En el Área Metropolitana se aprecia una fuerte congestión industrial en Barcelona-ciudad. Lo que permite constatar que el precio no es todavía un factor fundamental de localización, al menos hasta el extremo de provocar la expulsión de los asentamientos hacia zonas periféricas. Sin embargo, el proceso observado —concentración en Barcelona-capital y Comarca inmediata— no puede justificarse en función de un modelo espontáneo de desarrollo, a modo de «mancha de aceite» trasladada al sector industrial. La localización cerca del núcleo urbano parece efectuarse más bien por defecto, es decir, como consecuencia de la falta de equipamientos infraestructurales de los terrenos situados en el resto del Área y de la inexistencia de una habilitación sistemática de polígonos y zonas industriales.

Las consecuencias de esta situación son evidentes, tanto en lo que respecta a los costes sociales que de la misma derivan, como en lo que se refiere a la degradación de la calidad del hábitat. En efecto, el crecimiento industrial de la Comarca se está realizando de momento sin planificación, produciéndose la coexistencia de grandes y, sobre todo, pequeñas y medianas industrias con la trama residencial.

Podría pensarse que el fenómeno proviene de una demanda superior a las disponibilidades que presionaría el alza de los precios de los terrenos, obligando a la yuxtaposición de industria y vivienda, cuando lo que se

produce en realidad es un desfase entre las disponibilidades teóricas de terrenos y la oferta real. En efecto, la disponibilidad teórica —es decir, los terrenos zonificados como industriales en el contexto de varios planes parciales— es muy superior a la oferta real, es decir, a las hectáreas puestas efectivamente en venta por sus propietarios. A modo de ejemplo de este desfase, viene al caso el que en 1969, aparte del polígono de la Zona Franca, existieran 1.729 ha de suelo industrial vacante en la Comarca.

Las restricciones sufridas por la oferta se explican a partir de las plusvalías del 15 o el 20 % que experimentan los terrenos. Estas tasas de aumento inducen a los propietarios de los terrenos a retener la oferta, dejando los terrenos declarados de uso industrial sin equipar. Más cuando la Ley del Suelo no determina ningún plazo al respecto.

Parece, pues, claro que la política urbanística no cumple tampoco, en este campo, su función. Por una parte, porque la especulación anula los mecanismos de mercado en que sigue basándose la determinación de la oferta de terrenos, oferta que la actuación a través de planes parciales contribuye precisamente a inmovilizar, produciendo continuas expectativas de revalorización de terrenos sin zonificar.

Por otra parte, en numerosos casos, los planes parciales delimitan parcelas mínimas excesivamente grandes, con lo que de hecho

obligan a la industria pequeña y mediana a localizarse en zonas residenciales, con porcentajes más elevados de ocupación de las parcelas y menores superficies mínimas de éstas.

En resumen, una constatación se impone: existen en el Área Metropolitana suficientes terrenos industriales, al menos en teoría. El cuadro 15 prueba que las zonas aptas para el uso industrial son abundantes y que las que ya han sido calificadas como tales rebasan ampliamente las necesidades de la de-

manda actual y la que puede preverse a medio plazo.

El problema planteado consiste, pues, en terminar con la especulación del suelo, prohibiendo su inmovilización permanente y obligando a su urbanización y equipamiento.

Por otra parte, la creación de polígonos industriales con participación de la Administración Pública en sociedades mixtas, representa un objetivo válido —de probada eficacia en otros países— que la política urbana debería acometer.

Cuadro 15

NECESIDADES DE TERRENOS INDUSTRIALES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

1) Superficie (en ha) de nuevo suelo industrial necesario hasta el año 2010.

<i>Comarcas</i>	<i>1970-1980</i>	<i>1980-1995</i>	<i>1995-2010</i>	<i>1970-2010</i>
Baix Llobregat	213	232	424	869
Vallès Occidental	485	369	376	1.170
Vallès Central	227	258	601	1.086
Vallès Oriental	258	249	301	808
Maresme	254	430	370	1.054
TOTAL	1.437	1.538	2.072	4.987

Fuente: *Planeamiento del Área Metropolitana de Barcelona: Memoria general del Primer Estudio*, julio 1971, p. 83.

2) Disponibilidades (teóricas) de terrenos industriales (en ha) en el Área Metropolitana de Barcelona

<i>Comarcas</i>	<i>(a)</i>	<i>(b)</i>
Maresme	1.250	594
Vallès Oriental	2.350	789
Vallès Central	4.650	1.301
Vallès Occidental	2.550	2.334
Baix Llobregat	2.500	1.093
TOTAL AAI (Área de Acción Inmediata) *	13.300	5.375

(a) Zonas aptas para albergar polígonos industriales en el AAI.

(b) Superficie industrial aprobada según los planes generales, hasta 1970, para el AAI.

* La llamada Área de Acción Inmediata comprendía el Área Metropolitana, excepto la Comarca de 1953, el Penedès y Garraf.

Fuente: *Diagnóstico del estado —1970— del Sistema Metropolitano barcelonés. Valoración del planeamiento existente.*

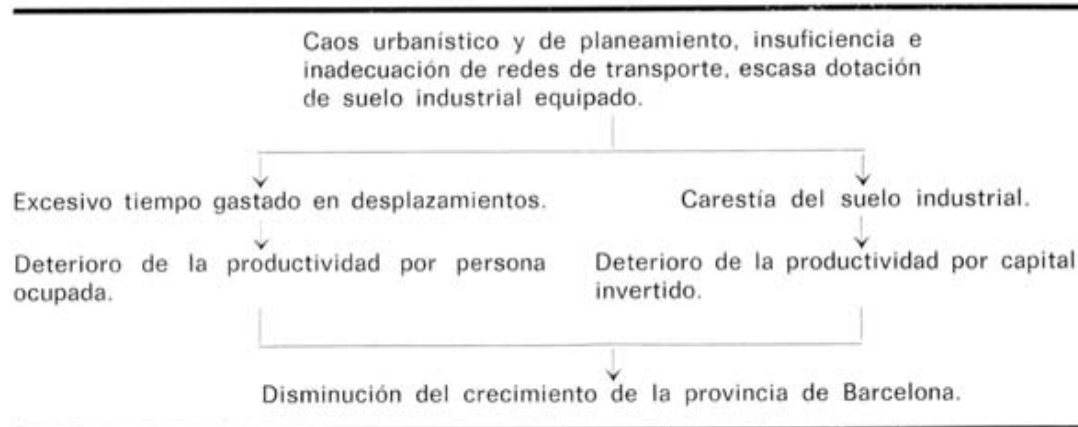
Pero varios estudios realizados al respecto abundan en una misma conclusión: actuar en esta perspectiva resulta imposible sin superar el nivel actual de recursos financieros de los organismos encargados del planeamiento, sin dotar al Plan Director de un órgano de gestión con mayor personalidad jurídica que el actual y sin adecuar la red de transportes —a escala regional— a las necesidades de la industria moderna. Sólo entonces podrá cumplirse el objetivo del Plan Director: que cada industria pueda encontrar en cada momento terrenos industria-

les disponibles, convenientemente equipados y adecuados a sus necesidades particulares.

Mientras tanto, la escasa dotación del suelo industrial equipado sigue actuando a modo de un importante elemento de congestión. En la **Opinión de Actualidad**, n.º 6, el Círculo de Economía ya esquematizó, en el cuadro reproducido a continuación, la forma en que este factor incide en la tan observada disminución del crecimiento económico de la provincia de Barcelona. Su vigencia justifica que se le incluya en relación con este tema, a modo de conclusión.

Cuadro 16

SUELO INDUSTRIAL Y CRECIMIENTO ECONÓMICO



4.3. Comunicaciones

La problemática de los transportes constituye un capítulo fundamental en el planeamiento del Área. Lo mucho que se ha escrito sobre la descapitalización de la base infraestructural del Área y las llamadas de atención que han formulado al respecto diversas entidades económicas (Cámaras, Consejo Económico Social Sindical, etc.) hacen innecesario insistir en unos temas —ferrocarril y ancho de vía europeo ; puerto y aeropuerto; autopista y carretera, encauzamiento de ríos, etcétera— en los cuales se inserta el problema de las comunicaciones y que han sido ya sometidos a análisis competentes.

Sin embargo, conviene insistir en la cuestión de las comunicaciones por la especial incidencia que éstas están teniendo en el planeamiento y la ordenación del territorio.

Del carácter inducido del proceso de extensión del Área, al que se ha hecho referencia en el momento de estudiar el modelo de su desarrollo, deriva la importancia creciente asumida por el territorio como espacio de relación. Diversos factores socio-económicos, tales como la intensificación de la motorización y el progresivo aumento de los desplazamientos, consecuencia del incremento del nivel de renta, acentúan el fenómeno, haciendo de la accesibilidad metropolí-Área Metropolitana el factor principal de distribución de los asentamientos y del ritmo

diferencial de ocupación del suelo. Como corolario de este proceso, el planteamiento de las comunicaciones constituye uno de los instrumentos más importantes de la política de ordenación territorial.

El AMB acusa un marcado déficit en infraestructuras viarias. Dispone de 628 km de carretera a cargo del Estado, 87 de peaje y 792 a cargo de la Diputación, alcanzando solamente un 1,08 % del total de la red nacional, mientras el parque de vehículos es el 14,53 %. Como consecuencia de esta situación la relación habitantes/kilómetro es de 2.375 frente a 244 para España.

Cifras que se traducen en elevadas IMD (Intensidad Media Diaria) que congestionan la red basada en previsiones de mucho más baja motorización y movilidad. El problema se agudiza en la Comarca, en especial en las vías de acceso a Barcelona, donde las IMD alcanzan de 25.000 a 40.000 vehículos, datos que cuantifican el colapso en los principales accesos. El tráfico alcanza en la N-II una alta intensidad como consecuencia del peaje en la autopista Montgat-Mataró y de las numerosas travesías que la cruzan, reduciéndola a una vía de bajo nivel de servicio. En los dos ejes del Vallès, Oriental y Occidental, la situación de la N-152 (Barcelona-Granollers) y N-150 (Barcelona-Sabadell-Terrassa) es de sobras conocida, produciéndose un tráfico continuamente colapsado y que discurre

en numerosos tramos en verdaderas vías urbanas (la larga travesía de Cerdanyola y Sabadell). En el eje del Llobregat, la N-II entre Barcelona y Molins de Rei se halla a menudo congestionada debido a los numerosos puntos de enlace y travesías que dificultan el apretado tráfico. La apertura de la autopista de peaje ha provocado solamente mejoras marginales a modo de lo que ha sucedido en el tramo Montgat-Mataró. La comunicación deficiente es también una realidad en la autovía de Castelldefels, con el agravante de que los colapsos circulatorios que se producen aíslan el aeropuerto y generan trastornos cuya onda afecta a la misma trama urbana de Barcelona.

El esquema radiocéntrico de la red de comunicaciones y las dificultades orográficas facilitan la formación de cuellos de botella en los principales nudos de comunicación en torno a Barcelona: enlace de Montcada i Reixac, núcleos de Santa Coloma y Sant Adrià, enlace del puente de Esplugues, enlace de Cuatro Caminos, Plaza de España, Plaza de las Glorias y Meridiana-Fabra i Puig.

Los problemas que la red viaria presenta en el territorio del Área, en particular en la Comarca, se insertan en los que sufre toda la red catalana. Las cifras porcentuales no resultan a escala de la región mucho más favorables: a un 15,14 % de la población nacional y a un 21,39 % del parque de vehículos corresponden un 7,40 % del total de carreteras españolas. Y las vías existentes adolecen de estrangulamientos que dificultan

en particular las comunicaciones entre Barcelona y los principales centros neurálgicos de la región: los Brucs en la dirección de Lérida, el Ordal y la travesía de Vilafranca del Penedès en el acceso desde Tarragona, las costas de Garraf, el trazado de la carretera Manresa-Barcelona, en particular en el tramo Collbató-Sant Vicenç de Castellet, el acceso a Puigcerdà en el sector La Garriga-Vic y las comunicaciones con Gerona y la Costa Brava de alta densidad y capacidad insuficiente, configuran una malla cuyo replanteamiento global se hace necesario en el momento de resolver los problemas específicos del Área. Teniendo en cuenta, además, que se han mencionado aquí los tramos que se hallan en muchos casos en vías de solución, quedan en una situación mucho más deficitaria otras muchas zonas de la Cataluña Alta y del Norte-Oeste de Tarragona.

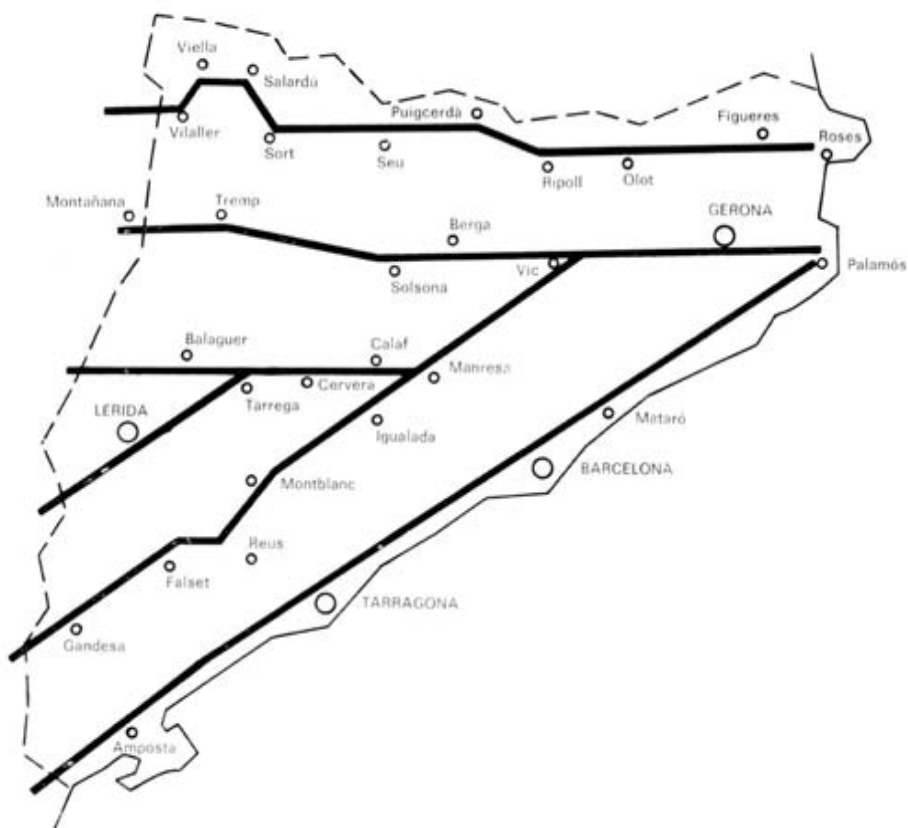
El III Plan de Desarrollo (en su monografía, **Estructuras y servicios urbanos**) contempla un desarrollo territorial más equilibrado que el actual, sustentado en una red viaria reticular formada por unos ejes horizontales paralelos a los Pirineos y otros verticales paralelos a la línea de la costa. Éstos definen el trazado de una red básica como objetivo a realizar en una primera fase y a completar en otra, posterior, por una malla secundaria. El esquema responde a dos criterios esenciales: enlazar con una red básica todas las cabeceras de Comarca y ciudades importantes de Cataluña hasta conseguir que ningún punto del territorio quede a más de

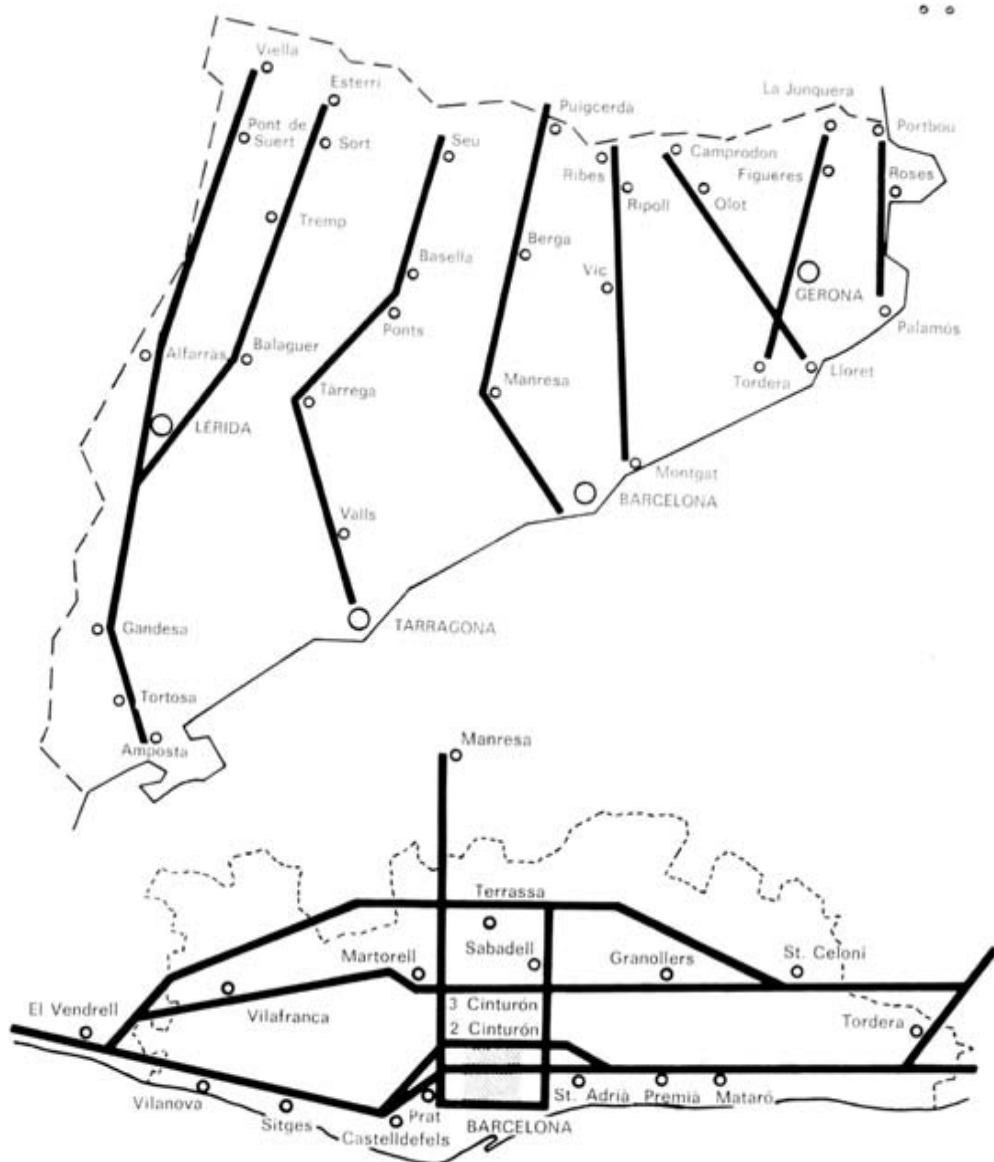
25 km de una carretera básica y, en segundo lugar, sustituir el esquema radiocéntrico actual por una malla isotropa adaptada a la to-

pografía. Planteamiento recogido por la propuesta contenida en el III Plan de Desarrollo y reproducido a continuación:

Gráfico 11

ESQUEMA VIARIO PROPUESTO EN EL III PLAN DE DESARROLLO





Fuente: *Estructuras y servicios urbanos*, anexo al III Plan de Desarrollo Económico y Social, pp. 441-442.

Para que este esquema, válido en teoría en cuanto a facilitar la tan anhelada descongestión, cumpla su cometido, resulta necesario su engarce con la red de comunicaciones de la Comarca y en particular con los accesos a Barcelona. En ese sentido la solución adoptada: promoción de una red arterial en el Área Metropolitana de Barcelona, formada por autopistas de peaje, no parece una respuesta satisfactoria, más teniendo en cuenta que el trazado de la autopista significa muchas veces un abandono de las posibles mejoras en las vías secundarias y paralelas. La comparación de las redes arteriales de las Áreas de Barcelona y Madrid revela una clara diferencia en las concepciones que han presidido el trazado. Mientras todas las vías de acceso a la capital son libres, los principales accesos rápidos a Barcelona son de peaje. Diferencia que puede observarse en los dos cuadros reproducidos del volumen **Estructuras y servicios urbanos** del III Plan de Desarrollo (cuadros 17 y 18).

La decisión ministerial de transformar lo que fue un proyecto inicial del tercer cinturón de ronda en autopista (B-30) de peaje no hace sino agudizar el problema de los accesos a Barcelona y de las vías de paso. En efecto, la transformación tendrá como consecuencia la desviación del tráfico de paso Norte-Sur hacia el segundo cinturón, con la consiguiente saturación del mismo y de la circulación rodada urbana.

En cuanto a la principal autopista libre del Área (Barcelona - Sabadell - Terrassa) cuya

construcción no ha de concluir antes de 1975, aparece ya, en el momento de iniciarse las obras, con serias limitaciones. Según el Avance del Plan Nacional de Autopistas publicado por el Ministerio de Obras Públicas, tendrá, en 1980, a los cinco años de su terminación, una intensidad de circulación cercana a su máxima capacidad, lo que hace prever una rápida saturación de la misma, teniendo en cuenta además la creciente importancia de las relaciones Vallès-metròpoli.

Hechos como la transformación del tercer cinturón en autopista de peaje ponen en evidencia la desconexión entre el planeamiento viario y el planeamiento urbanístico. Los dos han venido siguiendo caminos paralelos, con puntos de contacto esporádicos, en los que las contradicciones que se han planteado se han resuelto siempre a favor del planeamiento viario. Entendido éste como una política autónoma, articulada desde organismos sin la suficiente coordinación con las Comisiones responsables de la política urbana.

La intervención de concesionarios y del peaje es el resultado —y a la vez el motor— de esta desconexión. En algunos casos la actividad privada lleva a cabo proyectos coherentes, en cuanto a su trazado, con las líneas generales del planeamiento, como por ejemplo en lo que respecta a los túneles del Tibidabo. Pero en otras ocasiones, como ocurre con el extraño trazado de la autopista Barcelona-Lérida que pasa por El Vendrell, rehuyendo el trazado natural por Igualada y la Cataluña interior, se traduce en realiza-

Cuadro 17

RED ARTERIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MADRID

<i>Autopistas en servicio</i>	<i>km</i>	<i>Autovías en servicio</i>	<i>km</i>	<i>Autopistas en construcción o de próxima construcción</i>	<i>km</i>
Madrid-Enlace Barajas	7,4	Madrid-Alcobendas	5,8	Nudo Norte- Enlace Manoteras	1,0
Enlace Barajas-Acceso INTA	6,6	Plaza de Castilla-La Paz	1,8	Enlace Manoteras-Alcobendas	9,0
Ramal enlace Aeropuerto	3,1	Variante Fuencarral		Variante Alcalá de Henares	9,5
Variante Torrejón	6,0	Madrid-Ciudad Los Angeles	4,6	Autopista de La Paz	12,4
Acceso carretera Valencia	8,2	Avenida de Portugal	8,1	Nudo Sur-Puente de Praga	1,8
Las Rozas-Villalba	20,2	Madrid-Las Rozas	13,6		
Enlace Villalba	2,0	P.º Sta. M.ª de la Cabeza	1,3		
		Alcobendas-San Agustín	18,3		
	53,5		59,7		33,7
TOTAL AUTOPISTAS Y AUTOVIAS	146,9				

Cuadro 18

RED ARTERIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

<i>Autopistas en servicio</i>	<i>km</i>	<i>Autovías en servicio</i>	<i>km</i>	<i>Autopistas en construcción o de próxima construcción</i>	<i>km</i>
Barcelona-Molins de Rei	11,5	Barcelona-Castelldefels	14,0	Enlace Plaza Las Glorias	1,0
Plaza Las Glorias-Badalona	5,0	Avenida Meridiana	5,6	Molins de Rei-Martorell (peaje)	8,2
Badalona-Montgat	5,2		19,6	Martorell-Vilafranca (peaje)	23,0
Montgat-Mataró (peaje)	15,5				32,2
Meridiana-Granollers (peaje)	21,0				
Granollers-Sant Celoni (peaje)	20,3				
	78,5				
TOTAL AUTOPISTAS Y AUTOVIAS	130,3				

Fuente: *Estructuras y servicios urbanos*, anexo al III Plan de Desarrollo Económico y Social, cuadros 70 y 71, pp. 126-127.

ciones que responden más a criterios privados que a un afán de adecuar la base infraestructural del Área a su planeamiento. En cualquier caso resulta imprescindible insistir en la consecuencia más negativa de esta concepción de planeamiento viario: la caracterización como «vías de peaje» de los principales accesos a la ciudad. En el caso de los túneles del Tibidabo, ello es tanto más grave, cuando depende de la Administración Local, que queda así incapacitada para impugnar los peajes impuestos por el Ministerio de Obras Públicas en autopistas como la B-30.

El factor que posibilita esta desconexión radica en última instancia en la «insuficiencia institucional» del órgano de gestión del Área

Metropolitana, incapacitado para integrar la política de obras públicas en el Plan de Ordenación del AMB. Vuelve a aparecer una vez más la necesidad de una mayor coordinación entre los organismos competentes: Obras Públicas, Diputación, Ayuntamientos y Comisiones de Urbanismo. Esta necesaria coordinación no podrá llevarse a cabo de una manera espontánea. Presupone la existencia de un órgano de gobierno del Área Metropolitana de Barcelona que coordine todos los Ministerios y tenga efectiva jurisdicción sobre todos los Municipios. Y, por supuesto, de un órgano de gobierno capaz de llevar a cabo la necesaria «coordinación» metropolitana, superando la excesiva concentración del poder y los caciquismos que de la misma derivan.

4.4. La gestión del Área Metropolitana de Barcelona

El planeamiento urbanístico de las Áreas Metropolitanas ha suscitado, en numerosos países, enconadas polémicas en torno a la determinación del territorio sobre el que éstas deben asentarse y a la forma institucional que corresponde a los órganos responsabilizados del ordenamiento territorial. La extensión de la ciudad y el crecimiento de su influencia más allá de sus propios límites físicos ha provocado un creciente desfase entre la antigua unidad administrativa municipal y las coordenadas del nuevo espacio de relación. A lo largo de su proceso de extensión, las grandes metrópolis están alcanzando a las demás unidades urbanas que las rodean, provocando **de facto** una superposición de funciones administrativas que ya no corresponde a la vieja división municipalista. El proceso de integración económica horizontal que tiene lugar en las sociedades industriales avanzadas, está en la base de esta superación de la ciudad tradicional, junto a la existencia de rápidas redes de comunicación que posibiliten el fenómeno del asentamiento de los procesos productivos en espacios urbanos desconocidos hasta el presente.

La traslación en el terreno institucional de estos cambios ha adoptado formas y ritmos distintos según los países. Por lo general han aparecido siempre tensiones en los dos extremos que acotan la realidad de las Áreas Metropolitanas. Se ha producido por una parte una reacción «municipalista», expresada a

través de la resistencia de algunos municipios de segundo rango a someterse a planes de conjunto. En el otro extremo, la Administración Central ha manifestado siempre determinadas reticencias en cuanto a conceder a la nueva unidad territorial un rango y una autoridad administrativa, temidos por cuanto pudieran significar de aparición de un poder compensador.

Las contradicciones surgidas entre el órgano de gobierno del Área Metropolitana y los municipios integrantes de la misma, hallan una explicación en la resistencia al cambio. Se intenta mantener una estructura institucional de Ayuntamientos independientes, cuando la realidad metropolitana es un proceso de interdependencias crecientes.

La concentración en la metrópoli y en los principales núcleos de mayor peso demográfico de los recursos terciarios y de los mecanismos administrativos, provoca una lógica reacción de los otros municipios al sentirse segregados económica y culturalmente. Sin embargo, y al margen de las motivaciones que justifican en parte su actitud, la oposición municipal responde también a la persistencia de viejos reflejos municipalistas, en disonancia con las exigencias actuales del desarrollo y del planeamiento urbanístico. Es más, ocurre a menudo que estas tendencias encubren, bajo el pretexto de la denuncia de las excesivas atribuciones a la metrópoli central en el gobierno del Área, la

defensa de intereses privados locales (o de la metrópoli) opuestos a las medidas que requiere la actuación pública en el conjunto del territorio.

En cuanto a la actitud de la Administración Central, en España, la primera toma de posición oficial acerca del Área Metropolitana aparece en el estudio del Ministerio de la Vivienda de 1965, en el que se lleva a cabo una primera clasificación de las Áreas Metropolitanas españolas, a partir de la metodología del profesor norteamericano Kingsley Davis. Varios estudios posteriores, obra de técnicos en urbanismo, han criticado la aplicación mecánica del método estadounidense, por cuanto parte de un requisito excesivamente laxo en lo demográfico —existencia de una unidad central de 50.000 habitantes— y han optado por una alternativa, sistematizando cinco grandes Áreas Metropolitanas: Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao y Valencia. Definición recogida en el texto del III Plan de Desarrollo y que supone una primera toma de conciencia del fenómeno, aunque no su asunción práctica a efectos de planeamiento. En el modelo de desarrollo urbano descrito hasta aquí, ha podido observarse cómo el proceso de institucionalización de los espacios a urbanizar —ensanche, Comarca del 53— ha tenido lugar siempre con un notable retraso respecto del proceso real de aparición de los asentamientos urbanos, definiendo una política de «hechos consumados». No parece que en cuanto a las Áreas Metropolitanas se hayan invertido los términos. La

ausencia de cualquier mención acerca de las Áreas Metropolitanas en la Ley del Suelo es uno de los datos más significativos al respecto. La primera mención a las Áreas Metropolitanas aparece, por primera vez, en la Ley que crea la «Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid». Y en cuanto a su incorporación a la normativa de rango estatal, sólo ha figurado una sola vez en disposiciones de la misma, hasta finales de 1972.

Esta parquedad conceptual y legislativa tiene su lógica equivalente en la dispersión institucional del Área y de su órgano de gobierno.

El Área Metropolitana de Barcelona padece una evidente «insuficiencia institucional», cuya principal manifestación puede observarse en la dispersión de competencias que caracteriza la actuación de los distintos órganos, pero que se manifiesta en todos los aspectos: económico, geográfico y urbanístico.

Diversos planes con sus correspondientes órganos actúan sobre un mismo espacio, produciéndose de hecho una paralizadora superposición de atribuciones. Las distintas iniciativas planificadoras que han surgido en los últimos 20 años (desde el Plan Comarcal de 1953), impulsadas desde la administración municipal barcelonesa y la provincial, se han desarrollado con un grado de independencia que contradice la unidad de actuación necesaria al planeamiento a escala de toda el Área Metropolitana.



Cornellà

La victoria del cemento sobre el verde.

Foto TAF, exclusiva para Círculo de Economía.

El territorio sigue dividido en dos comisiones de urbanismo: la Comarcal y la Provincial. Y la revisión de los planes correspondientes, que se citaba como uno de los objetivos a acometer a corto plazo, en las consideraciones finales del Plan Director del AMB, no ha sido todavía llevada a cabo, verificándose de hecho una yuxtaposición de líneas de actuación cuya elaboración no guarda la necesaria relación en el tiempo.

El problema no reside, claro está, en negar la existencia de organismos específicos responsabilizados del planeamiento a niveles determinados, sino en la falta de integración de éstos en una política urbanística de conjunto que coordine las distintas iniciativas en el marco de un Plan de Ordenación del Área Metropolitana de Barcelona, definitivo.

La «insuficiencia institucional» estimula por otra parte, o al menos facilita, la realización de objetivos privados especulativos, con la consiguiente degradación del paisaje urbano y rural. La existencia de un órgano supra-municipal, con capacidad real de intervención, resultaría un poderoso elemento de supeditación de estos intereses a los proyectos basados en el interés general.

Tras esa insuficiencia subyace la pugna entre diversas concepciones del Área Metropolitana. La solución radical que presidió los primeros trabajos, orientando el esquema del Plan Director aprobado en 1964, suponía la existencia de un territorio metropolitano entendido como región y organizado por lo tanto como tal, con su órgano de gobierno propio

que acometiera el ordenamiento del espacio del AMB con un grado suficiente de autonomía funcional, superando el estrecho marco municipal y la vieja delimitación provincial.

Los antiguos esquemas institucionales estallan bajo la presión de la creciente extensión e influencia del municipio barcelonés. Pero a esta ruptura no corresponde un reconocimiento de la nueva unidad administrativa. Y de esta reticencia en asumir la realidad del territorio metropolitano como unidad de planeamiento, deriva la inexistencia de un órgano de gobierno del AMB, capaz de coordinar los planes de urbanismo de nivel inferior y de aunar las acciones que competen a los diversos Ministerios en el planeamiento y la ordenación del territorio.

El tratamiento de los varios problemas apuntados en este último capítulo —desarrollo urbano equilibrado, localización industrial, comunicaciones e infraestructura— ha puesto de relieve la importancia que está adquiriendo el Área Metropolitana de Barcelona como espacio de relación en el que tienen lugar los procesos económicos y sociales en la actualidad. Parece también probada la insuficiencia que aqueja al necesario proceso institucionalizador de este nuevo marco de actuación.

En un trabajo de carácter general como éste, no corresponde proponer soluciones concretas, delimitar atribuciones que sólo podrán ser el resultado del conjunto de estudios que, desde varias disciplinas, traten de la realidad del Área y configuren unos nuevos ins-

trumentos de acción. Pero pueden, eso sí, definirse las principales necesidades que de algún modo deberían presidir este objetivo.

Un punto de partida válido consiste en diferenciar los problemas en estructurales y funcionales. En el primer aspecto, la estructura del ente por crear deriva de una constatación negativa: la obsolescencia del municipio y de la Provincia como demarcaciones administrativas que no coinciden con las dimensiones actuales y las necesidades del Área Metropolitana. Su superación no significa por supuesto eliminar los Ayuntamientos, piezas tradicionales de la Administración Local, ya que el objetivo perseguido debe ser la adaptación de las divisiones municipales a las necesidades de mayores ámbitos derivados de la revolución urbana. Pero esta necesaria coordinación, que no puede nacer de una convergencia espontánea, sólo puede conseguirse si, por encima de las iniciativas de origen municipal o provincial, existe un órgano constituido por representantes de las corporaciones afectadas, elegidos democráticamente, que lleve a cabo una tarea de supervisión y control sobre el hecho urbano. Resultaría también necesario articular un mecanismo por el cual la administración periférica del Estado (delegaciones ministeriales) ejerciera sus funciones en el ámbito del Área Metropolitana, en coordinación con el órgano de gestión de la misma y no con la independencia que ha caracterizado hasta ahora su intervención.

Este anhelado control significa, ante todo, determinar el grado de autonomía funcional necesario al gobierno del Área. En otras palabras, definir cuáles son las funciones que le corresponden y los recursos de que debe disponer para hacer realidad los proyectos. Una dotación suficiente de recursos financieros y, claro está, la consiguiente capacidad de administración de éstos, aparece en este sentido como el nudo gordiano de los problemas de la gestión del Área en su vertiente funcional.

Como es sabido, la centralización de los recursos y del gasto público en la Administración Central ha tenido como consecuencia inevitable la descapitalización de la base infraestructural metropolitana, en particular en lo que se refiere a la red de comunicaciones. Puede afirmarse que el sector público central ha contemplado el Área Metropolitana de Barcelona preferentemente desde el punto de vista fiscal, verificándose una intensa influencia negativa del mecanismo de redistribución por la vía presupuestaria.

El primer problema a resolver —la solución guarda estrecha relación con la existencia de una verdadera autonomía funcional— es, pues, en llegar a una mayor equitatividad en los criterios de atención presupuestaria.

En segundo lugar, conviene dejar constancia de la necesidad de que las inversiones necesarias al planeamiento urbano sean al menos controladas por el órgano de gobierno del

AMB y no se hallen disgregadas entre los distintos órganos y comisiones, perdiendo coordinación y eficacia.

Sin la puesta en práctica de estos requisitos, que debería concretarse en formas institucionales estables, incorporadas al conjunto del ordenamiento administrativo, las rivalidades político-administrativas seguirán redundando en una neutralización de fuerzas que favorece, ante todo, la paralización de las actuaciones.

La Cámara de Comercio de Barcelona ha tratado repetidas veces de la «imposibilidad de planificar la ordenación territorial de zonas que no coinciden con las unidades geo-económicas», aconsejando «la modificación de los territorios administrativos tradicionales: la provincia y el municipio». Añadiendo en lo que se refiere al AMB en concreto que **«un planeamiento total y permanente como el que nosotros proponemos, sólo puede ser viable**

en la medida en que se asiente en un entramado político que, tanto en el ámbito geográfico como en el de la capacidad decisional, tenga la potente envergadura que exigen las soluciones técnicas apuntadas [...] es decir, en la medida en que se asiente en la institucionalización del Área Metropolitana de Barcelona y en la creación de un órgano con capacidad de decisión sobre toda ella».

He aquí una toma de posición contundente que coincide con lo expuesto a lo largo de estas páginas y con la expresada por la mayoría de entidades interesadas en el devenir urbanístico de Barcelona y su zona de influencia. Estas aspiraciones, ampliamente recogidas por la prensa local, se apoyan en un denominador común que se proyecta decididamente hacia el campo de la regionalización, de la descentralización, clave de las soluciones que requiere el ordenamiento territorial del Área Metropolitana de Barcelona.

5. LOS DOCE PUNTOS DEL CÍRCULO DE ECONOMÍA

1. El Área Metropolitana de Barcelona es hoy un hecho insoslayable, producto de las profundas transformaciones económicas de Barcelona y su zona de influencia. Dado el carácter intensivo y avanzado de su industrialización, la resolución con éxito de sus problemas constituye, de hecho, una prueba de las que el conjunto del país deberá resolver en un futuro próximo.
2. En el Área se concentran hoy una parte sustancial y creciente de las fuerzas productivas del país. Con el 10 % de la población española genera el 16 % del PNB y absorbe el 25 % del crecimiento demográfico nacional, a razón de 100.000 habitantes por año. Por ello, enfrentarse con los problemas que plantea su ordenamiento es, en cierta forma, intentar resolver el futuro económico y social de Cataluña.
3. Sin embargo, todo este potencial económico está siendo puesto en peligro por los diversos estrangulamientos que afectan al desarrollo urbano del Área Metropolitana. La saturación y el caos urbanístico afectan directamente a la economía catalana, originando un importante descenso de su tasa relativa de crecimiento. Hemos pasado en los últimos 5 años del tercero al quinto lugar en la renta per cápita, y del cuarto al octavo en el crecimiento industrial.
4. Destacan en este orden de cuestiones la creciente inadecuación de las vías de comunicación, saturadas por el continuo aumento del tráfico rodado. Con el 15 % del parque nacional de vehículos, el AMB tiene el 1,08 % de las carreteras del país.
Trazar una autopista resulta conveniente —aunque no todas debieran ser de peaje, en particular en los accesos a Barcelona—, pero no es menos urgente acometer la mejora y extensión de la red viaria tradicional, bajo el criterio —a nuestro entender esencial— de que las comunicaciones deben preceder a los asentamientos urbanos, residenciales e industriales. Un enfoque global del problema presupone, por otra parte, dotar al transporte por ferrocarril de una mayor capacidad y rapidez. Y en nuestro país, ello plantea la urgente necesidad de disponer de un ancho de vía europeo que una el puerto de Barcelona con los mercados internacionales.
5. El déficit en infraestructuras del Área es de sobras conocido. Una dotación más justa y ponderada de recursos a los organismos responsables del planeamiento aparece como una condición **sine qua non** de la superación de esta grave situación.
Mención aparte merece la oferta de terrenos industriales, cuya rigidez y defi-

ciente localización significa un serio handicap para el futuro desarrollo económico de Barcelona y su Área. Mientras en Francia el coste del terreno representa un 3 % de la inversión industrial, en Barcelona dicho coste gira alrededor del 20-30 %.

Lejos de corresponder a un fenómeno «natural», dicho déficit deriva de determinadas prácticas especulativas que debieran desaparecer si queremos que las industrias dispongan de espacio suficiente, convenientemente equipado y apartado de las aglomeraciones urbanas.

6. Las estadísticas señalan también un agudo déficit en viviendas y servicios colectivos. Es cierto que en muchos aspectos se han producido notables mejoras, pero mientras se emprendía la erradicación del barraquismo, el desarrollo iba planteando nuevas exigencias que la política urbana debe asumir. En particular situando la vivienda en cotas funcionales más elevadas.

En cuanto a los servicios colectivos, es decir, la enseñanza, la asistencia sanitaria, el deporte y la cultura, requieren un nivel de equipamiento que sólo podrá alcanzarse frenando la actual tendencia a la densificación residencial e industrial, en detrimento de los espacios públicos.

7. La degradación del marco urbano adquiere una particular dimensión en lo

que se refiere a la llamada «Calidad de la Vida». Como primer paso hacia las necesarias soluciones que la situación requiere, deberían iniciarse estudios concretos, a escala del AMB, encaminados a determinar los costes de una política de saneamiento de la atmósfera urbana y a articular los mecanismos legisladores y los recursos financieros que posibiliten detener la creciente contaminación.

8. La historia de Barcelona demuestra cómo, hasta el presente, los asentamientos urbanos han sido más obra de fuerzas espontáneas y especulativas que de los diversos planes de ordenación elaborados y aprobados, pero jamás cumplidos. Esta experiencia obliga a reflexionar sobre cuáles son las causas centrales de este fenómeno y a determinar con mayor detalle los elementos que necesariamente deben caracterizar la nueva etapa, iniciada con el Plan Director del Área.
9. En primer lugar, es imprescindible definir con la máxima precisión el espacio sobre el que deberá actuar la programación urbanística. El reconocimiento definitivo del territorio del AMB —de todo su territorio— como principal espacio de gestión urbana en la provincia de Barcelona, y la proyección en el plano legislativo de este reconocimiento, aparecen como un requisito fundamental.

10. Esta institucionalización definitiva del AMB presupone, ante todo, la creación y consolidación del **órgano de gestión** de la misma. Órgano que debiera sustentarse en la representatividad real de las entidades y ciudadanos afectados, en la autonomía funcional y la capacidad financiera indispensables para asumir la coordinación de los distintos órganos interesados, evitando así la actual disgregación de competencias.
11. En cuanto a la estrategia de actuación, el planeamiento del AMB debe apoyarse, por una parte, en el reconocimiento de que Barcelona es de hecho, y seguirá siendo de forma natural, el centro económico, cultural y de decisión del Área, característica que no contradice, en sí misma, el crecimiento ordenado de los centros secundarios y, por otra, en la necesidad de engarzar el planeamiento del AMB con la política regional a escala de toda Cataluña, como condición indispensable al crecimiento equilibrado del Área.
12. Toda estrategia de actuación viene condicionada, en última instancia, por el control de la oferta del suelo. El derecho de propiedad individual tiene unas limitaciones que le vienen impuestas por el bienestar colectivo. Es imprescindible dotar a las Áreas Metropolitanas del suelo urbano necesario —libre de la ley de la oferta y la demanda—, tanto para atender a sus necesidades de expansión como para solucionar los problemas colectivos.

BIBLIOGRAFIA

- «Análisis de la Estructura Industrial de la Provincia de Barcelona por Áreas componentes», por Santiago UDINA ABELLÓ, en **Boletín del Departamento de Programación**, Ayuntamiento de Barcelona, 27 abril 1972.
- «Área Metropolitana. Necesidad del Órgano de Gestión», en **Economía Nacional e Internacional de la Empresa**, n.º 1.823, julio-agosto 1972.
- «Barcelona, 1939-1969», por A. RIBAS PIERA, en **Cuadernos para el Diálogo**, n.º XIX (extraordinario), abril 1970.
- Catalunya dins l'Espanya moderna**, por Pierre VILAR, Edicions 62, Barcelona, 1967.
- Desarrollo Regional**, trabajos realizados por la Ponencia de Desarrollo Regional de la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, Presidencia del Gobierno, 1971.
- Diagnóstico del estado —1970— del Sistema Metropolitano barcelonés. Valoración del planeamiento existente**, tomos I y II, Comisión Gestora del Área Metropolitana de Barcelona, 1972.
- Dinámica del desarrollo industrial en las regiones españolas**, por Amando DE MIGUEL y Juan SALCEDO, Colección Ciencias Sociales, Editorial Tecnos, 1972.
- «El Área Metropolitana de Barcelona», en **Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo**, n.º 87, enero-febrero 1972.
- Dinámica y perspectiva del Vallès**, estudio promovido por la Caja de Ahorros de Sabadell, en colaboración con diez entidades del Vallès, diciembre 1971.
- Estructuras y servicios urbanos**, trabajos realizados por la Comisión de Estructuras y Servicios Urbanos de la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, Presidencia del Gobierno, 1971.
- III Plan de Desarrollo Económico y Social: 1972-1975**, Comisaría del Plan de Desarrollo Económico y Social, Presidencia del Gobierno, 1971.
- «El Área Metropolitana de Barcelona en el III Plan de Desarrollo», por José Antonio GARCÍA DURAN, en **Boletín del Departamento de Programación**, Ayuntamiento de Barcelona, número 29, octubre 1972.
- «Infraestructura y servicios públicos en el Área Metropolitana de Barcelona: su problemática», por Fernando ARAMBURU CAMPOY, en **CEAM. Revista de Economía Industrial**, n.º 107, julio-agosto 1971.
- Introducció a l'Economia de Catalunya**, por Ramón TRIAS FARGAS, Edicions 62, Barcelona, 1972.
- La planificación en las Áreas Metropolitanas: el caso de Barcelona**, por Joaquín RIBOT TARGARONA, separata de la **Revista del Instituto de Ciencias Sociales**, Diputación Provincial de Barcelona, 1972.
- «La distribución de la renta provincial barcelonesa por Áreas de estudio y sectores fundamentales», por Gabriel LUCENA OCAÑA, en **Boletín del Gabinete Técnico de Programación**, n.º 30, Ayuntamiento de Barcelona, enero 1973.

La ordenación de las Áreas Metropolitanas, por Alberto SERRATOSA, ponencia II de la IX Semana Internacional de Estudios Sociales organizada por el Instituto de Ciencias Sociales, 8-12 de noviembre de 1971.

La Gran Barcelona, Construcción, Arquitectura y Urbanismo, Alberto Corazón Editor, Madrid, 1972.

Localización industrial en la Comarca de Barcelona, Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios, 1970.

«Los planes de Barcelona: el Plan Cerdà y la realidad del Ensanche», en **2-C. Construcción de la ciudad**, n.º 1, 1972.

Planeamiento del Área Metropolitana de Barcelona: Memoria general del Primer Estudio, Área Metropolitana de Barcelona, julio 1971.

Preus del sol a Catalunya, por Ernest LLUCH y Joan GASPAR, Servei d'Estudis de Banca Catalana, 1972.

«Problemas del desarrollo industrial del Vallès Occidental», en **CEAM. Revista de Economía Industrial**, n.º 88, mayo-junio 1968.

Sabadell-Tarrasa: una aportación al crecimiento equilibrado de Cataluña, estudio promovido por 23 entidades de Sabadell y Terrassa, noviembre 1971.

Plan Director del Área Metropolitana.

Historia del Urbanismo en Barcelona, por Vicente MARTORELL.

Génesis y problemática del Área Metropolitana, Servicio de Estudios en Barcelona del Banco Urquijo, 1973.

Otros libros de Ediciones Ariel:

Raymond Carr

España 1808-1939

Joan Connelly Ullman

La Semana Trágica

Michel Drain

Iniciación a la economía de España

John K. Galbraith

El nuevo estado industrial

Walter Isard

Métodos de análisis regional

José Ramón Lasuén

Ensayos sobre economía regional

Le Corbusier

Principios de urbanismo

Jordi Nadal

La población española

A. C. Pigou

Socialismo y capitalismo comparados

J. L. Sampedro - R. Martínez Cortiña

Estructura económica

Joseph A. Schumpeter

Historia del análisis económico

José Ramón Torregrosa

La juventud española

