

GESTION O CAOS: el área metropolitana de barcelona

ARIEL



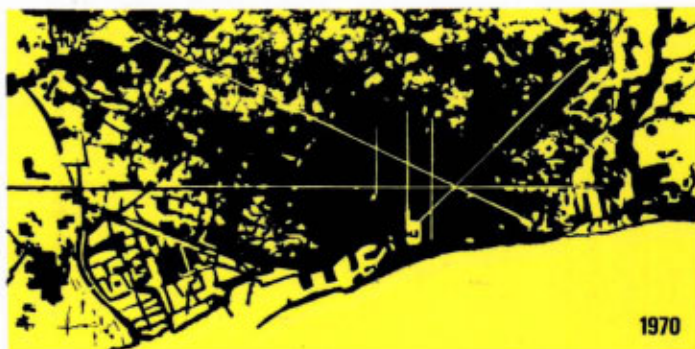
s. III



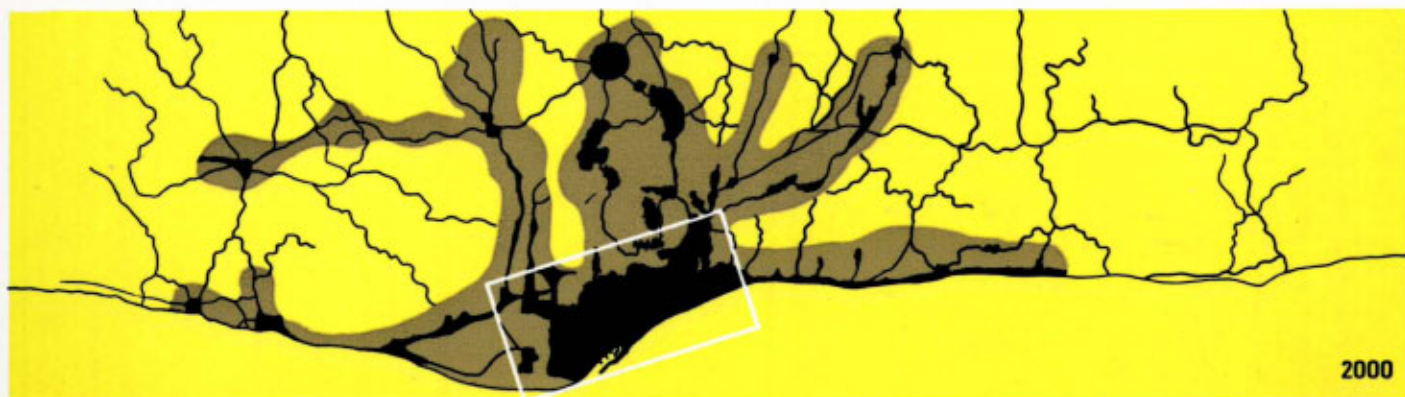
s. XIII-XVIII



1930



1970



2000



Polígono de la Zona Franca.

El único intento de ordenación y equipamiento industrial en el Área 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 anexión 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.

