



ENTRE BARCELONA 2000, Y BARCELONA ADIOS

Por considerarlo de gran interés informativo, ofrecemos a continuación un extracto del folleto publicado por el Ayuntamiento de Barcelona, en el que se exponen las grandes líneas sobre las que se está estudiando la revisión del plan general de ordenación de aquel Municipio, llamado ahora Plan de Renovación Urbana de Barcelona-Ciudad.

Es evidente que Barcelona juega un papel especial en el conjunto de los problemas urbanísticos nacionales y que las peculiares características de su realidad geográfica, histórica y económica requieren una atención propia, que desde el punto de vista técnico se refleja en la ambición con que está planteada en estos momentos la revisión, no sólo del planeamiento del propio Municipio, sino su enclave en el plan Comarcal y aún más, en el Area Metropolitana, lo cual en este caso es una realidad absolutamente ineludible, dado el peso que tiene la ciudad en todo el territorio circundante, al mismo tiempo que la exigüidad superficial de su término municipal, tan saturado ya, que la revisión del plan general es efectivamente un plan de remodelación o de renovación urbana. (De las 10.000 hectáreas que abarca el término, 8.000 están ocupadas por la edificación.).

Por eso, como señala el Excmo. Sr. Porcioles, Alcalde de Barcelona, en la introducción del folleto que comentamos, «el objetivo global del Plan estriba en adaptar la Ciudad a su nueva función, dentro de un contexto metropolitano superior a 6.500.000 habitantes, distribuidos racionalmente en una extensión de 3.000 km.². La renovación urbana de Barcelona pretende estructurar la Ciudad de acuerdo con la nueva configuración urbanística que ha de tener dentro del Area Metropolitana».

Pero la publicación comentada tiene un doble interés. Por una parte, ofrece una información sobre los datos de partida sobre los que se plantea este plan de renovación. Por otra parte, anticipa «una primera versión sujeta a una profunda y deseable crítica, y a las inevitables variaciones de su ulterior desarrollo»

de la solución de conjunto planteada por los equipos técnicos municipales. En estos momentos, se nos advierte en la introducción, ni el Pleno de la Corporación, ni las Comisiones de estudio han considerado aún esta propuesta. El propio señor Alcalde expresa así la finalidad de esta publicación: «Sin ningún criterio preconcebido se somete a la consideración de la Ciudad precisamente en esta fase, aun flexible, de simple planteamiento del problema y que permite una modificación sustancial de la orientación seguida, al objeto de que sea la propia Ciudad la que fije el coeficiente de sus aspiraciones. De este modo, sobre las líneas seguras que traza toda consulta popular, podrá posteriormente la Corporación decidir las directrices a que habrán de ajustarse los Servicios técnicos al elaborar el Plan definitivo».

«Ciudad y Territorio» considera que con independencia de este planeamiento municipal, el tema tiene suficiente interés desde el punto de vista técnico, como para que sus líneas directrices actuales sean conocidas en otros ámbitos del país, ya que, como señalábamos anteriormente, el caso de Barcelona en el terreno del urbanismo, desborda ampliamente el marco de la atención local.

Planeamiento

La ordenación urbana de Barcelona se rige por el Plan comarcal aprobado por la Ley de 3 de diciembre de 1953.

La Ley del Suelo ordena la revisión del Plan general cada quince años. Barcelona debe plantearse esta revisión con arreglo a la problemática actual.

En el futuro, las expresiones usuales de comarca y zona de influencia deben ceder el paso a la de área metropolitana, que es una realidad humana, sociológica y política, entendida, no como cierta continuidad urbana, sino como área en la que se desarrollan relaciones cotidianas, económicas y

sociales bajo el denominador común de una actuación urbanística sometida a una sola dirección.

El Plan de ordenación de Barcelona-capital no puede elaborarse sin pensar en el área. Esta proyección del planeamiento obliga a considerar, fundamentalmente, la función de la Ciudad en el área metropolitana.

El estudio de la temática planteada ofrece grandes dificultades. Las soluciones pueden ser diferentes según el prisma bajo el cual se analicen las necesidades y el grado de ambición que se escoja para satisfacerlas.

Los técnicos municipales han propuesto determinadas soluciones con un carácter inicial e indicativo, que permite admitir otras distintas. La Corporación municipal ha creído oportuno ofrecer a la Ciudad estas soluciones, para que el vecindario participe en la elaboración del Plan, ya en esta fase inicial, ofreciendo su parecer sobre el estudio realizado. Con el conocimiento de la opinión pública, el Ayuntamiento adoptará las disposiciones pertinentes para la redacción definitiva del Plan, que, aprobado por la Corporación, será sometido entonces al reglamentario trámite de información pública.

El presente folleto tiene la finalidad indicada. Su amplia difusión permitirá que la misma se cumpla en el grado deseable.

Los problemas de Barcelona, sus causas y sus posibles soluciones se han expuesto al público en «Barcelona 74». El déficit acumulado en años pasados arroja la cifra de 47.306 millones de pesetas, como consecuencia de un proceso de descapitalización de servicios provocado por el excepcional incremento demográfico y la insuficiencia de la Hacienda municipal. La vigorización de los recursos ha permitido iniciar la absorción del déficit y atender totalmente el crecimiento de las necesidades.

No obstante, la función de Barcelona en su área metropolitana es posible que determine nuevas exigencias como consecuencia de la adopción de estándares distintos para solucionar problemas diferentes de los planteados bajo el prisma estrictamente municipal.

El planeamiento urbanístico de Barcelona se encuadra en el de su área metropolitana. Esta, a su vez, resulta de la ordenación del territorio de la Nación en un ámbito regional. En la esfera metropolitana domina la problemática urbanística; en la regional, la socioeconómica. Se trata de dos niveles distintos, aunque conectados entre sí. Las extensiones regional y metropolitana son distintas en la proporción de 1 a 10. En el 10 por 100 de la superficie regional se concentra el 65 por 100.

La renta «per cápita», próxima a los 1.000 dólares, es una de las más altas de España y por sí sola indica el potencial económico de una urbe que, con su área metropolitana, aporta el 16 por 100 al producto nacional bruto y consume el 20 por 100 del petróleo y de la electricidad del país.

Esta realidad económica y su ritmo de crecimiento son la base de las actuales directrices de actuación municipal, que supone la siguiente inversión real anual.

— 1.500 millones de ptas., para atender el 100 por 100 de los costes de crecimiento.

— Unos 3.000 millones de ptas., para absorber en los primeros seis años al 39 por 100 del déficit funcional y de equipo, lo que equivale a un 6,66 por 100 anual. (El total del déficit ha sido estimado en 1968 en 47.000 millones de pesetas.)

Por tanto, dentro de aproximadamente dieciséis años, es decir, en el decenio 1980-90, Barcelona habrá atendido su crecimiento y absorbido el déficit funcional y estará en óptimas condiciones para emprender nuevos proyectos.

El nivel de la actual Planificación municipal, abre nuevas perspectivas para la Ciudad, como la realización de una nueva Exposición Universal, primer paso del Plan de Renovación Urbana, que requiere la evolución de la Ciudad y su integración en el **Area Metropolitana**.

La problemática barcelonesa puede esquematizarse en los siguientes puntos:

Económico: la Ciudad se ha transformado de centro predominantemente industrial en terciario.

Social: se ha superado considerablemente el déficit de equipamiento (vivienda y servicios). Las causas de este déficit han sido: crecimiento demográfico extraordinario, aumento de la renta «per cápita», insuficiencia de la Hacienda Municipal y Término Municipal reducido, motivos de carestía y encarecimiento del suelo.

Administrativo y financiero: una política de desarrollo, con una redistribución equilibrada de la población y de las actividades, sólo es concebible a nivel del área metropolitana, que en los estudios realizados abarca 166 municipios. El fraccionamiento administrativo actual y la consiguiente falta de unidad de gestión constituye el freno más evidente para la solución de los problemas del área, teniendo que añadir a todo ello la falta de recursos financieros.

La anterior problemática plantea, desde el punto de vista urbanístico, una serie de cuestiones:

De funcionamiento: la saturación **viaria** de Barcelona-ciudad y sus relaciones con la comarca y el área metropolitana atribuyen al problema de adaptación de las **infraestructuras** un carácter prioritario.

De equipamiento social: la iniciativa privada, al actuar de modo espontáneo, ha dado lugar a un aumento de los déficits de equipamiento y a un notable desequilibrio entre las zonas. Las previsiones de la Administración para los años próximos permiten la absorción de dichos déficits.

De desarrollo económico y urbano: sin una redistribución racional de las actividades y, por consiguiente, del empleo a nivel de área metropolitana, no será posible hallar una solución a los problemas de funcionamiento y de equipamiento.

Elementos de la realidad Barcelonesa actual

Economía: Desde el siglo pasado, Barcelona es la cabeza del polo industrial más importante de España y constituye hoy uno de los grandes complejos industriales del Medite-



Entre Barcelona 2.000, y Barcelona adiós

rráneo occidental, comparable al de Marsella y a los del norte de Italia. Es un elemento esencial del desarrollo económico español dentro del marco europeo.

Hasta época reciente, Barcelona ha sido un centro en el que ha predominado netamente la industria. Hoy la actividad de producción tiende a distribuirse por la Comarca y el Area Metropolitana, dejando que en la ciudad propiamente dicha se equilibren la industria y los servicios (administración, comercio, transportes, oficinas, educación y cultura, banca, etc.), con tendencia a prevalecer estos últimos.

La industria predominante es la de transformación (en especial, textil y metalúrgica), consumidora de mano de obra y con pequeña ocupación de suelo y techo, con una alta densidad de empleo por Ha., siendo la media en la ciudad de 500 empleos por Ha. industrial. Esta industria, en general de reducidas dimensiones —sólo el 50 por 100 de ella tiene más de 20 trabajadores—, se distribuye por casi toda la ciudad, exceptuados el eje central y las zonas residenciales. La mediana y gran industria, que ocupa el 75 por 100 del suelo industrial, se concentra en cuatro zonas: Pueblo Nuevo, San Andrés, Buen Pastor, Ensanche de tolerancia (tanto al este como al oeste, en las áreas próximas al mar o servidas por ferrocarril) y polígono de la Zona Franca, en donde se implanta hoy la industria más dinámica.

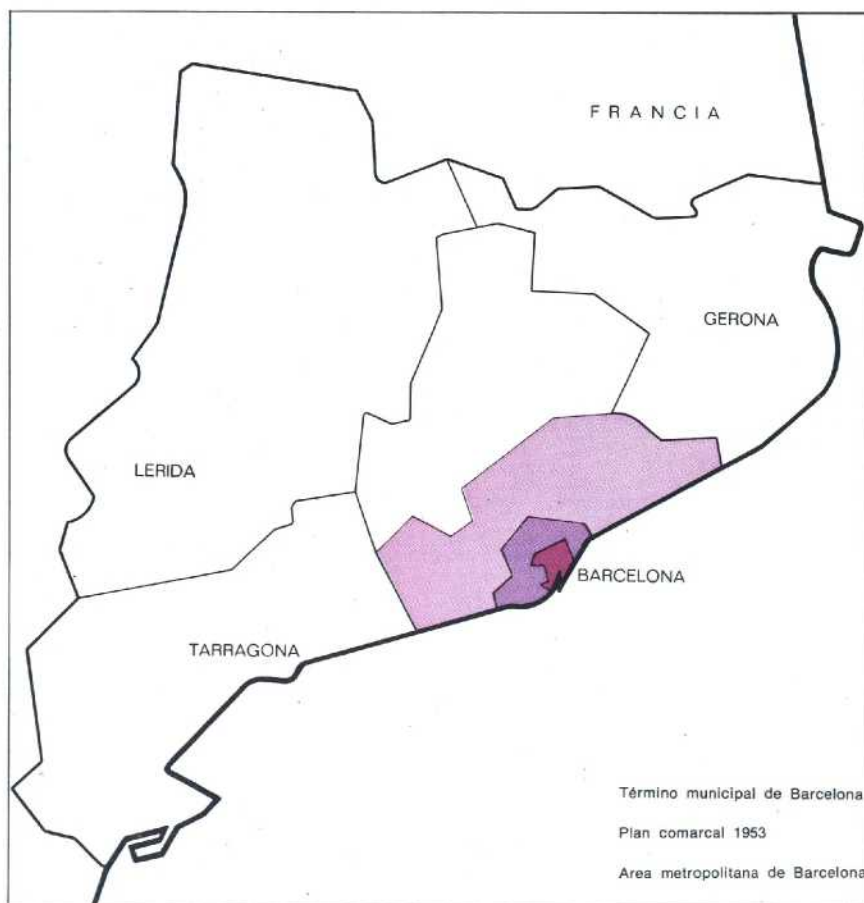
Los servicios y el comercio se concentran en la parte central del casco antiguo y en el Ensanche.

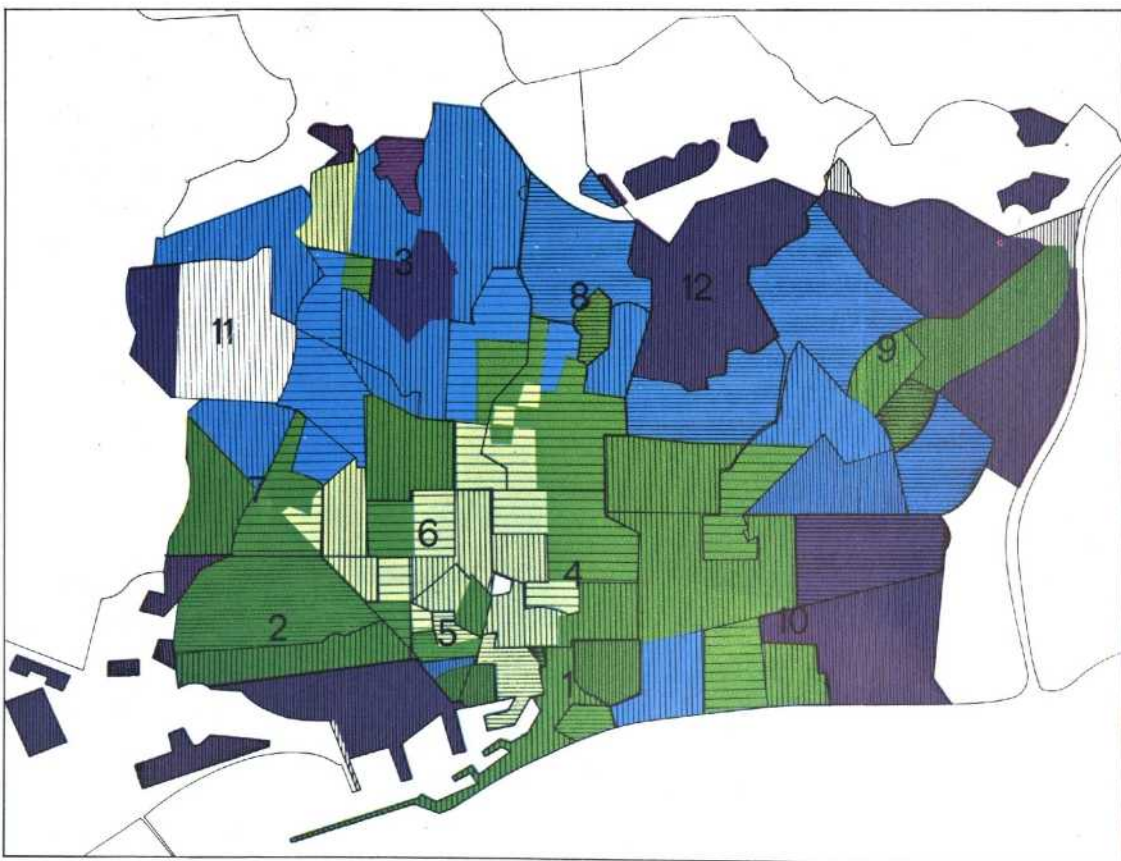
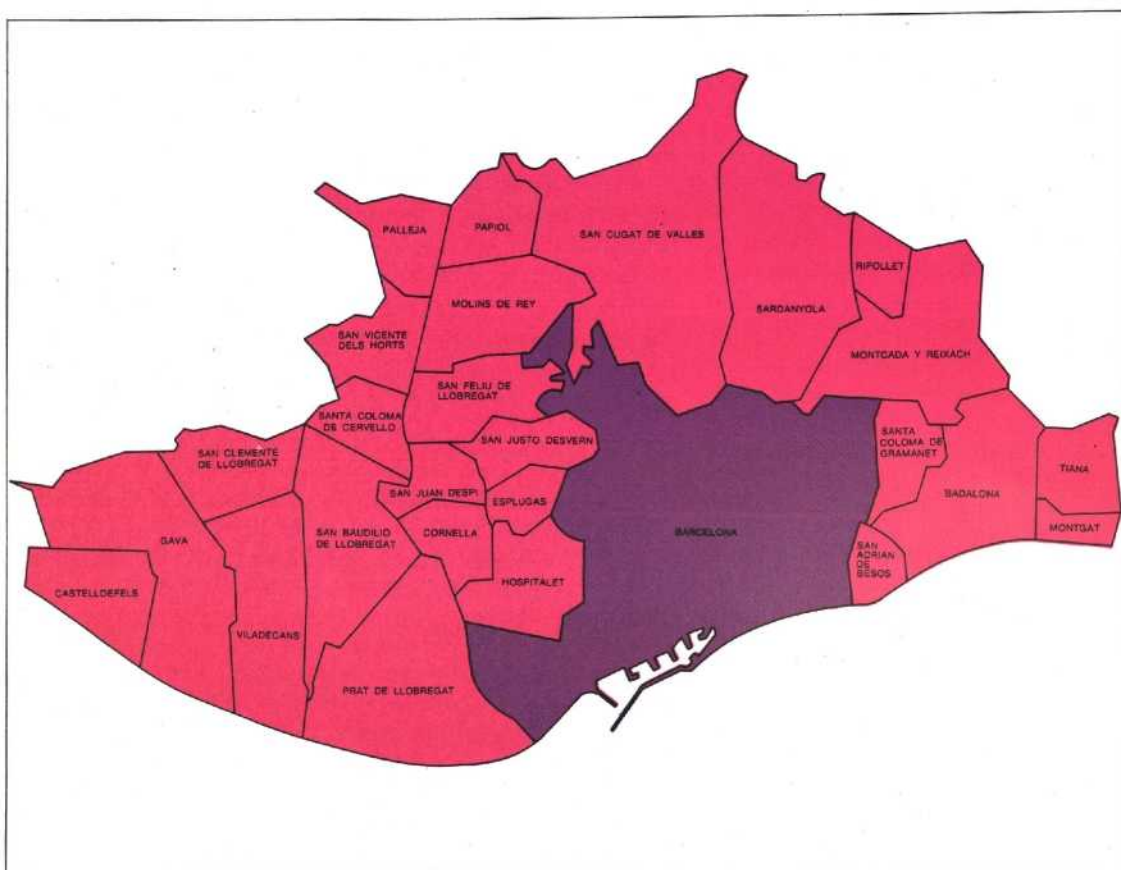
La zona central del Ensanche, que se inclina al oeste, representa el 5 por 100 de la superficie municipal, concentra el 60 por 100 de los empleos terciarios.

Las altas densidades resultantes (que llegan a los 1.200 empleos por Ha.) expresan mejor que cualquier otro índice la tendencia a la saturación del centro de Barcelona.

Barcelona tiene 900.000 empleos, desglosados en medio millón de empleos industriales y 400.000 empleos terciarios. Si se tiene en cuenta que la población activa barcelonesa se estima en unas 750.000 personas, los 150.000 empleos que quedan por cubrir representan la atracción mínima diaria que ejerce la ciudad sobre la zona circundante. Como los empleos terciarios en la ciudad tienden a aumentar, hay que llegar a la conclusión de que, aun suponiendo un débil incremento de la población residencial, Barcelona continuaría siendo una ciudad de alta densidad de población y en proceso de constante crecimiento debido a la evolución del empleo.

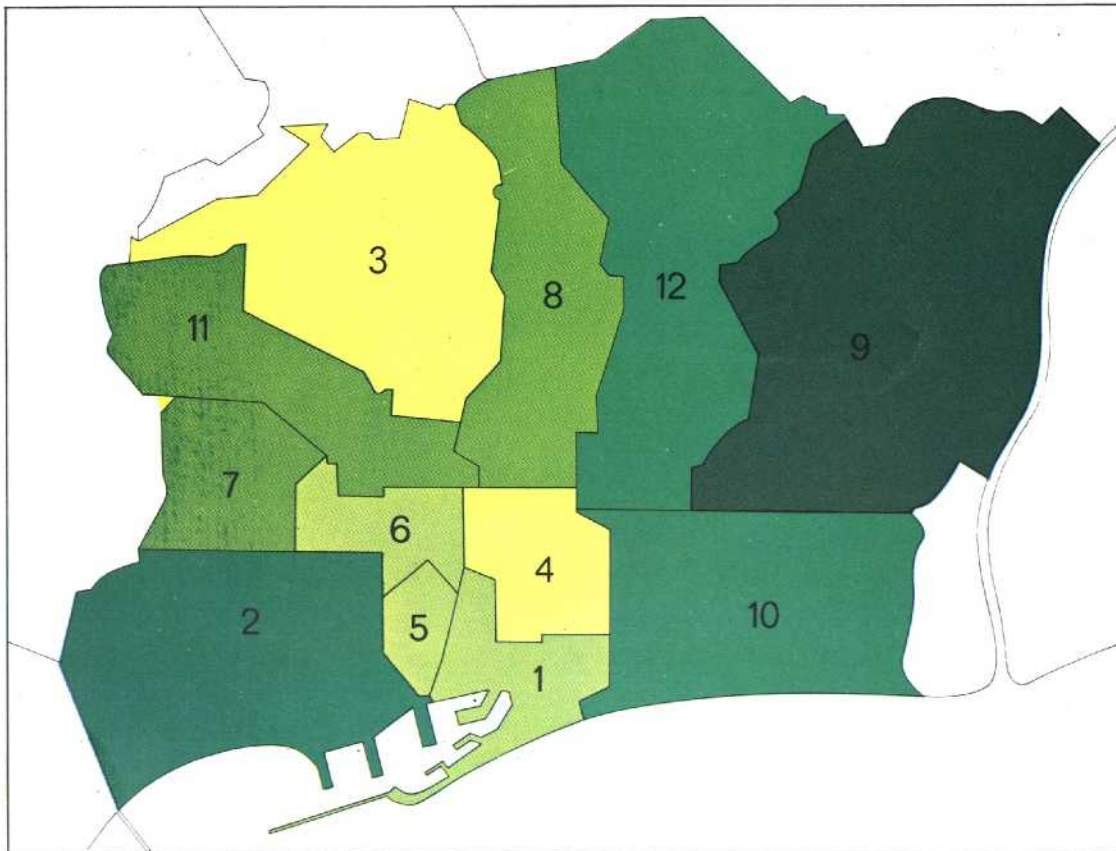
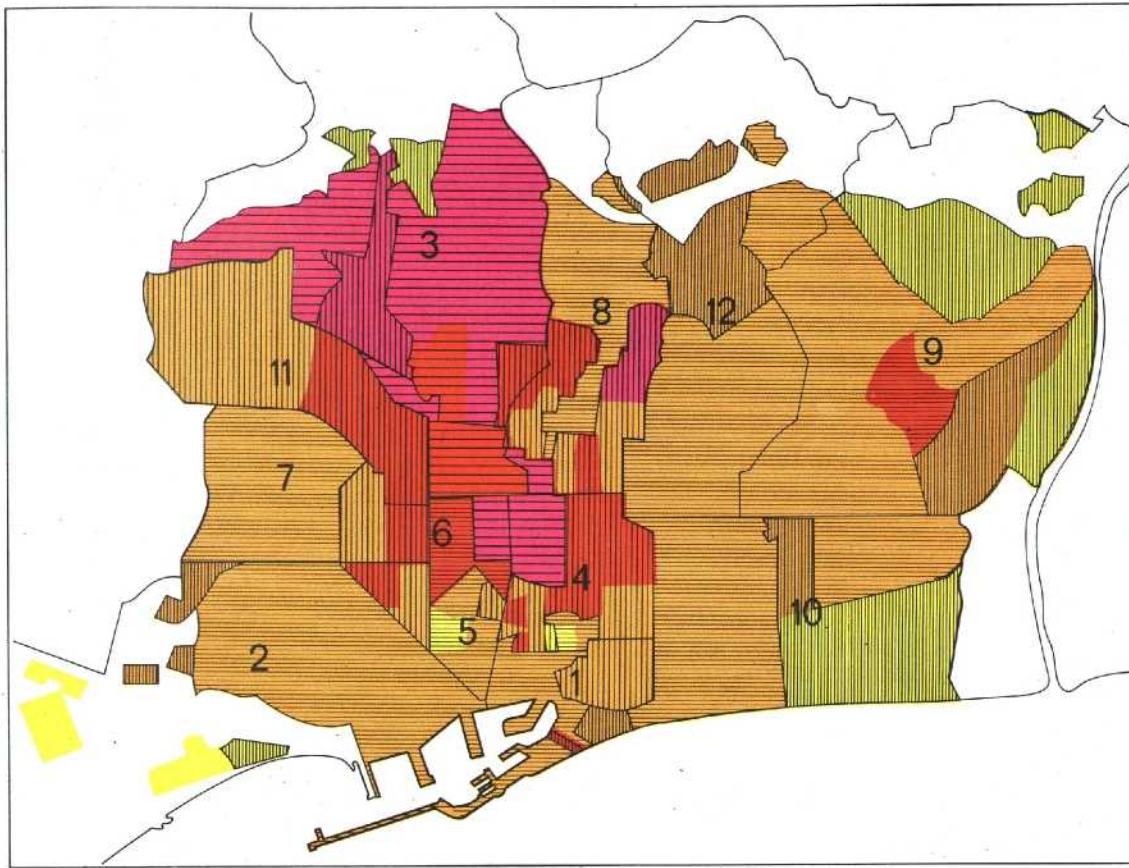
Población: El crecimiento de la población de Barcelona en los últimos años ha sido considerable. En 1950, la ciudad contaba con 1.250.000 habitantes; en 1965 —año en que se hizo el padrón y del que data toda la información estadística existente—, la población era de 1.655.000 habitantes, y







Entre Barcelona 2000, y Barcelona adiós



actualmente se estima que la población de hecho del municipio es superior a 1.900.000 habitantes.

Sin embargo, el crecimiento de la población de la comarca es todavía mucho más alto: de 1.500.000 habitantes a 2.300.000, es decir, más de un 50 por 100, mientras que el porcentaje de Barcelona es del 30 por 100. La comarca, sin Barcelona, ha doblado prácticamente su población de 1950 a 1965.

La población barcelonesa se distribuye de modo desigual en 12 distritos heterogéneos. Basta señalar que los distritos centrales se mantienen estancados o pierden población, mientras que los periféricos crecen, en especial el distrito IX (situado al norte de la ciudad) que casi la ha triplicado.

La población infantil se halla distribuida de modo harto desigual. Mientras el centro de la ciudad posee un porcentaje muy bajo (menos del 20 por 100 de menores de 15 años) y el Ensanche y casco central de los antiguos municipios unos porcentajes mediocres (menos del 25 por 100), los barrios altos de Barcelona, los de las Corts y San Andrés tienen más de un 25 por 100 de población infantil y los barrios extremos —Trinidad, Torre Baró, Verdún, Besó, Maresme, Zona Franca y la montaña ambos lados del Tibidabo— llegan a un porcentaje de más del 30 por 100.

Comercios: Hay una gran concentración comercial en el centro de Barcelona y una desasistencia relativa en la periferia.

Zonas verdes: El déficit en zonas verdes es con seguridad el que se halla distribuido de forma más homogénea. Se ha progresado mucho en los últimos años (649 Ha. en 1955 y 906 en 1965) y se han establecido amplias previsiones para 1974 (1.135 Ha.).

Transportes públicos: La intensidad del tráfico actual y el índice creciente de motorización (un coche por 10 habitantes) exigen, no sólo un ambicioso programa de vías, sino también, y particularmente, el desarrollo de los transportes públicos en el interior del municipio. En cuanto a esto último, hay que señalar la importancia del Plan de Metros, actualmente en vías de realización. No sólo en los últimos años la red de metros ha doblado su longitud, sino que está previsto que ésta llegue a tener en 1974, 85,72 Km. —el doble de la actual— con una inversión en curso de 8.800 millones de pesetas.

En la actualidad, se han mejorado tanto la red de transportes de superficie (que cuenta con 1.015 unidades y 130.000 pasajeros) como la de transporte subterráneo (43 Km. y 197.000 pasajeros), y está previsto el desarrollo de esta última.

Del último siglo de historia de Barcelona, hay que sacar dos conclusiones: el funcionamiento del sistema urbano se mueve sobre la base de un equilibrio mínimo entre espacio (edificable y viario) y población (número de habitantes y movilidad).

La progresiva reducción del espacio «per cápita», el número creciente de empleos en Barcelona y la intensificación de la movilidad, aumentan las dificultades de funcionamiento, no sólo del centro de la ciudad, sino de toda ella y

de la comarca. La programación municipal al adecuar los proyectos urbanísticos a los recursos económicos, va a hacer posible que Barcelona se desarrolle como metrópoli de una de las regiones más dinámicas de Europa.

Encuadre metropolitano

Los estudios realizados para la revisión del Plan comarcal de 1953 en lo que afecta al término municipal de Barcelona y como desarrollo del Avance del Plan director del área metropolitana, han dado lugar al esquema urbanístico que a continuación se presenta.

Sin una previa actuación de ámbito metropolitano, que favorezca la descongestión de Barcelona, no es posible aplicar las medidas correctoras que se proponen para la ciudad. La contención de la edificación en la capital sin ofrecer alternativas para su desarrollo en el ámbito metropolitano, podría perturbar el equilibrio del sistema y perjudicar gravemente al área y a la economía nacional.

Por ello, estimamos conveniente resumir a continuación las decisiones deseables en el ámbito metropolitano.

Normativas

Creación de un organismo metropolitano con nivel de autogestión y con dotación económica adecuada.

Plena responsabilidad, competencia y vigorización de la hacienda de los municipios.

Adopción en el ámbito metropolitano de los métodos de acción planificada y programada.

Racionalización y estricto control del uso del suelo.

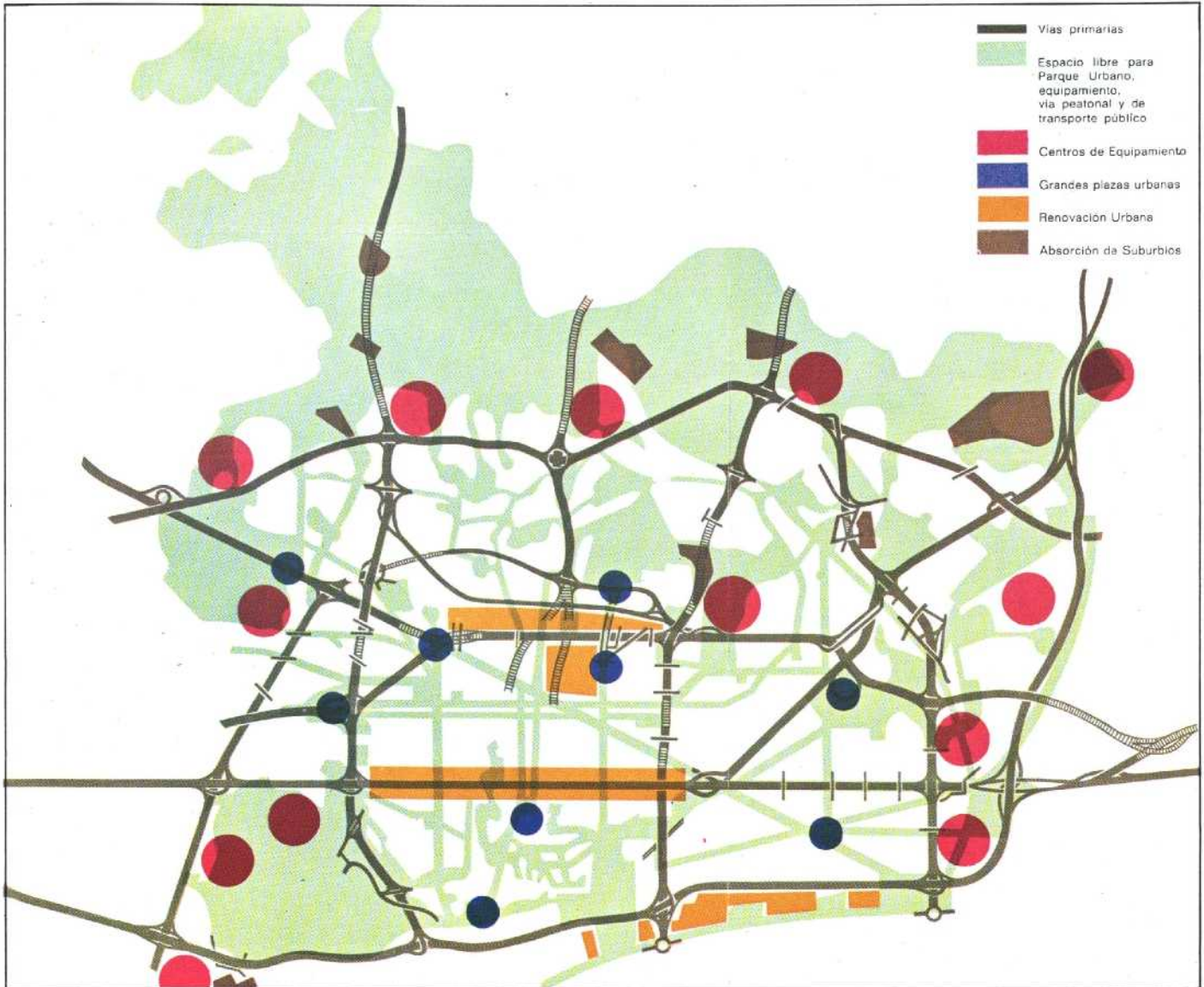
Económicas

Participación activa en el plan de desarrollo nacional.

Racionalización y fomento de la base económica del área: especial atención a las áreas industriales, de almacenamiento y de equipo. Fomentos de los sectores de base: energía, petróleo, puerto.

Niveles de inversión pública a escala de la demanda de servicios; correspondiente a una renta de 1.000 dólares «per cápita» y durante los años inmediatos:

	Millones de ptas./año
Barcelona-Ciudad promedio de	5.000
Municipios de Barcelona-Comarca: incrementada a nivel	2.000
Organo Metropolitano dotado de	4.000
Total de inversión necesaria en el área Metropolitana	11.000



El esquema propone ordenar el tráfico de la ciudad a base de recuperar para el peatón una parte de las calles y plazas deterioradas actualmente, en su carácter cívico, por la intrusión de la circulación y crear una estructura en forma de malla que permita unir las diversas zonas de parque urbano, los monumentos de la ciudad y sus grandes equipamientos.

Es evidente el enorme déficit de equipamiento de nuestros planes, valorados en la hora actual: parque urbano, culturales, escolares, deportivos, etc., y nuestra ciudad deberá realizar un gran esfuerzo para que los estándares que se alcancen cubran la exigencia de nuevos niveles de servicios, correspon-

dientes a una comunidad de 2.500.000 habitantes y 2.500 dólares «per cápita» de renta.

La congestión del casco urbano de Barcelona y la existencia del macizo del Tibidabo en su límite norte, nos lleva a programar en forma complementaria la actuación en ambos territorios y llevar al Tibidabo, que en definitiva será el gran parque central del área metropolitana barcelonesa, parte del equipamiento que sería imposible redicar en el interior del casco de nuestra Ciudad.

En años posteriores el nivel de inversión deberá corresponder al incremento de renta y capacidad de gestión de la Ciudad según se expresa en el estudio de recursos económicos.

Urbanísticas y de equipo

Voluntad de dar forma racional a la ciudad futura.

30.000 Ha. de nueva ciudad a construir por la Administración metropolitana, para dirigir la expansión y equilibrar las tensiones del uso del suelo. 500 kilómetros de autopistas o autovías metropolitanas.

Plan de agua para la aglomeración de 6.500.000 habitantes.

Plan de saneamiento de costas y encauzamiento de ríos.

Participación, según tasas reales de crecimiento, en los planes nacionales de vivienda y escuela.

Propuesta

La capacidad de la estructura urbana actual alcanza 8.000.000 de unidades funcionales. Es decir, son posibles 5.000.000 de habitantes y 3.000.000 de empleos. Es extraor-

dinariamente superior a las previsiones de los planes vigentes. Tal circunstancia permite aún hoy un juego del mercado de solares relativamente ágil; se construyen de 1.500 a 2.000 hectáreas de techo por decenio.

Sin embargo, tan extraordinario potencial de edificación constituye una fuerza retardataria de la expansión metropolitana y se opone a los propósitos de lograr un equilibrio demográfico.

Frente a esta situación el esquema urbanístico inicial propone las siguientes opciones fundamentales:

1. Contención de la actividad industrial y de almacenamiento en la ciudad.

Promoción de la actividad terciaria a través de planes de renovación urbana.

2. Recuperación de espacios libres y reducción de la edificabilidad:

a) Recuperación de 1.000 a 1.500 Ha. hoy destinadas a jardines y equipamientos privados y otros usos.

b) Reducción a 10.000 Ha. de techo potencial, con la modificación de las Ordenanzas vigentes.

Capacidad en unidades funcionales:

$$\frac{10.000 \text{ Ha. techo}}{25 \text{ m.}^2 \text{ techo/u.f.}} = 4.000.000 \text{ u.f.}$$

Con tal reducción de techo potencial y considerando un mayor valor de la unidad funcional, correspondiente al incremento de renta: resulta una capacidad de 4.000.000 unidades funcionales; es decir, 2.500.000 habitantes y 1.500.000 empleos. Cifras equilibradas con los objetivos del Plan Comarcal de 1953 y del Esquema Director del Area Metropolitana.

3. Establecimiento de polaridades de equipamiento en los terrenos recuperados para el uso público. Así, podrán cubrirse las demandas de equipo en cantidad y calidad, y de manera masiva, correspondiente al incremento de la renta ciudadana.

4. Mantenimiento o recuperación de espacios libres cívicos, con dominio del peatón; lugar de encuentro y relación social; lugar de animación urbana. Sistema verde de vías y plazas, y compatible con el incremento de transportes colectivos.

5. Incremento de la movilidad privada; creación de vías especializadas:

a) Red de vías a distinto nivel de la trama urbana y diseñadas para tráfico rápido; su objetivo es canalizar los viajes de largo recorrido y de acceso a la Ciudad.

b) Red de vías a nivel normal, especializadas para el tráfico, pero de flujo intermitente. Su misión es canalizar los viajes hacia la red rápida y cubrir áreas en las cuales no haya sido posible construirla.

6. Incremento de la movilidad por transporte colectivo; extensión del metro y puesta en marcha de un sistema «expres» metropolitano.

i les ORDENACIONS ESPECIALS?


A ON CAL DISTINGIR ENTRE LES PROMOGUDES PELS MATÈIXOS VEÏNS, O INDIRECTAMENT, PERÒ PARTICULARMENT, PER DIFERENTS GRUPS ESPECIALS.

Això, per exemple, no solament ha estat fet sense permis, sinó que no tenen

- ni dispensari,
- ni farmàcia,
- ni escoles,
- ni paviments,
- ni transports,
- ni, segons a on, carrers,

i, posats a no tenir, no tenen

- ni ordre,
- ni control,
- ni



El esquema inicial expuesto supone el planteamiento del problema urbanístico y un esbozo de solución de Renovación Urbana Barcelonesa y propone mantener el papel histórico de la «ciudad madre», encuadrada y plenamente integrada en el Area Metropolitana.

¡Barcelona, adiós!

Pero he aquí que con poco tiempo de diferencia, aparece también en Barcelona otra publicación que es casi un contrapunto de la anterior: «Barcelona adéu!» en la cual Carlos Lladó Badía hace una implacable crítica de la situación urbanística barcelonesa y esboza negras perspectivas para el caso de que no se tomen por fin medidas adecuadas en todos los órdenes, para corregir las cosas. «—Qué Barcelona se está haciendo? —Qué Barcelona será hecha? —Qué Barcelona quedará? —Qué Barcelona tendremos? —Qué Barcelona tendrán?» Se pregunta el autor, que se lanza a inventariar el catálogo de desdichas que aquejan a la ciudad, a su proceso de desarrollo y a la gestión administrativa del mismo.

Apoyándose en una presentación extraordinariamente intencionada, en la que se utilizan sabiamente recursos grá-

