



---

# ¿MACROCEFALIA BARCELONESA O CIUDADES CATALANAS?

Por Joan Busquets

Hablar de la macrocefalia de Barcelona respecto al conjunto del Principado supone referirse al 65 por 100 de la población, al 60 por 100 de la producción neta, al 50 por 100 de la población activa, tendiéndose a identificar esta polarización como expresión clara de los actuales desequilibrios territoriales. Desequilibrio de los que la macrocefalia supondría el efecto más representativo del juego de las fuerzas dominantes dentro del sistema económico que, se diría, ha encontrado en aquella el modelo territorial más adecuado para su reproducción.

En la discusión de estas categorizaciones veremos: 1) que la producción de aquel hecho urbano se realiza con unos costos sociales altísimos; 2) que supone unas inversiones espacialmente muy concentradas que resultan excluyentes respecto a posibilidades alternativas de localización en otros puntos del territorio; y 3) que por tanto se tiende a producir un drenaje de re-

cursos hacia este centro creciente desde las áreas que devienen progresivamente más jerarquizadas respecto al mismo.

Nuestra tesis aquí pasará por señalar que, si la cualificación del crecimiento más reciente de Cataluña se resume por su continua concentración en Barcelona, esta concentración se identificará con el *desarrollo del suburbio comarcal* como fenómeno expresivo y valorativo de aquélla; y, además, que tal proceso no ha anulado, todavía, la *capacidad de otras ciudades catalanas* para un crecimiento más racional, capacidad que tiene que ser recuperada mediante la comprensión del nuevo sentido y la nueva naturaleza que cabe atribuir a los elementos de infraestructura en el cambio de aquel proceso.

Se trataría, pues, de expresar la "lógica" del "modelo" económico y territorial de configuración de la macrocefalia barcelonesa en términos de los factores de *crecimiento de ciudad* (como aumento de población y suelo urbano) y de *construcción de infraestructuras*, que entendemos como factores significativos (en la medida en que suponen los factores de producción de ciudad, trabajo, suelo y capital, respectivamente) para discutir, desde un nuevo marco político, una estructura urbana y territorial menos desequilibrada (más justa).

Esta opción por tomar la entidad ciudad como objeto del hecho territorial y atribuir sustan-

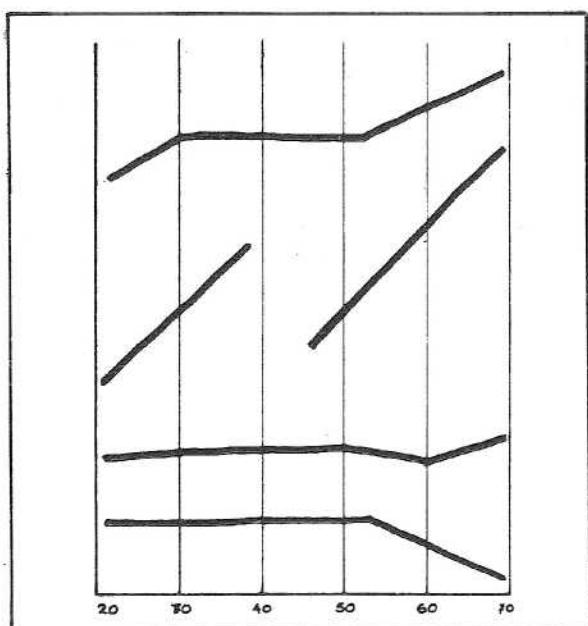
(<sup>1</sup>) Este texto resume provisionalmente el trabajo sobre el crecimiento urbano en Cataluña, en curso desde hace unos meses en el Laboratorio de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura con la contribución colectiva de alumnos y profesores, y fue presentado al debate que sobre "La Macrocefalia barcelonina" se mantuvo en el "Ambit d' Ordenació del Territori" del Congrés de Cultura Catalana en la Asamblea del Prat del Llobregat, el 27 de enero del presente año.



**¿Macrocefalia  
barcelo-  
nesa  
o  
ciudades  
catala-  
nas?**

cialmente a la construcción de infraestructura la dinámica urbanizadora, entendemos que no desconsidera otras interpretaciones de nuestras estructuras territoriales naturales, y, en cambio, nos permite acentuar puntos de vista alternativos, desde un mismo campo de definición, respecto a los planes y actuaciones que bajo su aparente forma de respuesta a problemáticas, ambiguamente definidas, de vivienda, de planificación, de obras públicas, etc., vienen siendo el marco de aplicación de las políticas urbanísticas.

El trabajo, tras el análisis somero del suburbio comarcal como adecuada representación de la macrocefalia, categoriza unos tipos de ciudades dentro del Principado, encontrando en la dinámica de su crecimiento una dimensión más explicativa que la del propio tamaño respecto a los problemas planteados, y hallando, en la relación de aquellos tipos con la inversión en infraestructura, la articulación que permite valorar nuevas inversiones de cara a la reestructuración territorial pretendida. Se hablará, así, de cuatro tipos de ciudades, según sus dinámicas de crecimiento: A, "ciudades maduras"; B, "ciudades recientes"; C, "ciudades estancadas" y D, "ciudades vacías".



1. La materialización de la macrocefalia barcelonesa, en las últimas décadas principalmente, pasa por la progresiva diferenciación de dos caras del problema claramente contrapuestas:

a) Su centro, el municipio de Barcelona, experimenta la colmatación de suelo con una densificación brutal, buscando la extensión y conformación del área direccional de Cataluña. La construcción de zonas residenciales de alto *standing* y los intentos de acciones de remodelación (mediante actuaciones de infraestructura, las más de las veces, de pretendida, por abstracta, necesidad colectiva) que pretenden desalojar a los sectores populares de zonas que han llegado a ser centrales, son ejemplos del valor representativo y económico de este área. Las

obras de infraestructura que han apoyado estas transformaciones han sido tanto, 1) las de reestructuración interna —ampliación de la red de Metro, el Cinturón de Ronda, respuestas a conflictos de tráfico más o menos puntuales—, buscando, en conjunto, la eficiencia que posibilitase una intensificación del uso y una más alta extracción de plusvalías, como 2) las de pretendida estructuración territorial —las nuevas estaciones de ferrocarril, nuevos accesos a la ciudad, las autopistas, los túneles...—, y que, de hecho, como se discutirá después, determinarán acentuar más todavía la jerarquía de este centro. Estas acciones de urbanización, que se centran dominante en la estructura viaria, han sido complementadas por las costosas ampliaciones que, en las redes de servicios, ha exigido aquella densificación preferencial de los equipamientos de este centro que, en una posición casi monopólica, dominan el consumo de todo el país.

b) La consolidación del suburbio comarcal que toma el protagonismo del crecimiento en los últimos veinte años, en cuanto a población —soportando en la década 60-70 el 70 por 100 del incremento total y en cuanto a suelo —el 65 por 100 del suelo total urbanizado—, viéndolo a ser el lugar genérico de nuevas inversiones industriales y de desplazamientos desde el centro.

Señalaríamos aquí, sobre todo, el hecho del continuo urbano que en el Baix Llobregat y el Barcelonés se extiende casi sin vacíos intermedios sobre una franja entre los Kms. 4 y 15, a partir del centro de Barcelona, y que ha representado la localización obligada de la residencia de una fuerza de trabajo escasamente retribuida, siendo éste uno de los factores fundamentales en que el "desarrollo" de la concentración macrocefálica encontraría su lógica. Tal crecimiento ha comportado la destrucción de las antiguas tramas urbanas de los viejos núcleos rurales (nos referimos a las ciudades de tipo B) a los que se ha sobrepuerto y a los que ha tenido como único y escaso soporte de los diferentes paquetes residenciales sobrevenidos que forman hoy este suburbio "residencial" en torno a Barcelona. Los operadores "ministeriales", de la Administración local y los promotores privados han sido los constructores de esta edificación periférica, desurbanizada y caótica, operación en la que han predominado los mecanismos especulativos de gestión y promoción inmobiliaria y de la que las montañas de viviendas sin servicios (polígonos) y la urbanización marginal (barrios casi hechos por los mismos que los habitan) constituyen la expresión más común.

El consumo de tierra (suelo) que ha representado este suburbio ha sido muy intensivo, representando los mecanismos de valoración de suelo una posición muy significante en este proceso. En cambio, la falta de espacios públicos y colectivos es general y el acceso a los servicios y al equipamiento muy escasa, por no decir inexistente.

Prueba de estos argumentos es el que aque-

llas infraestructuras, antes referidas, que pretendían estructurar el centro de la gran capital con el territorio, atravesen esta primera corona sin darle servicio —más que el de conexión congestiva interna— y provoquen, en cambio, unos efectos de barrera y ruptura muy intensa dentro de estas zonas.

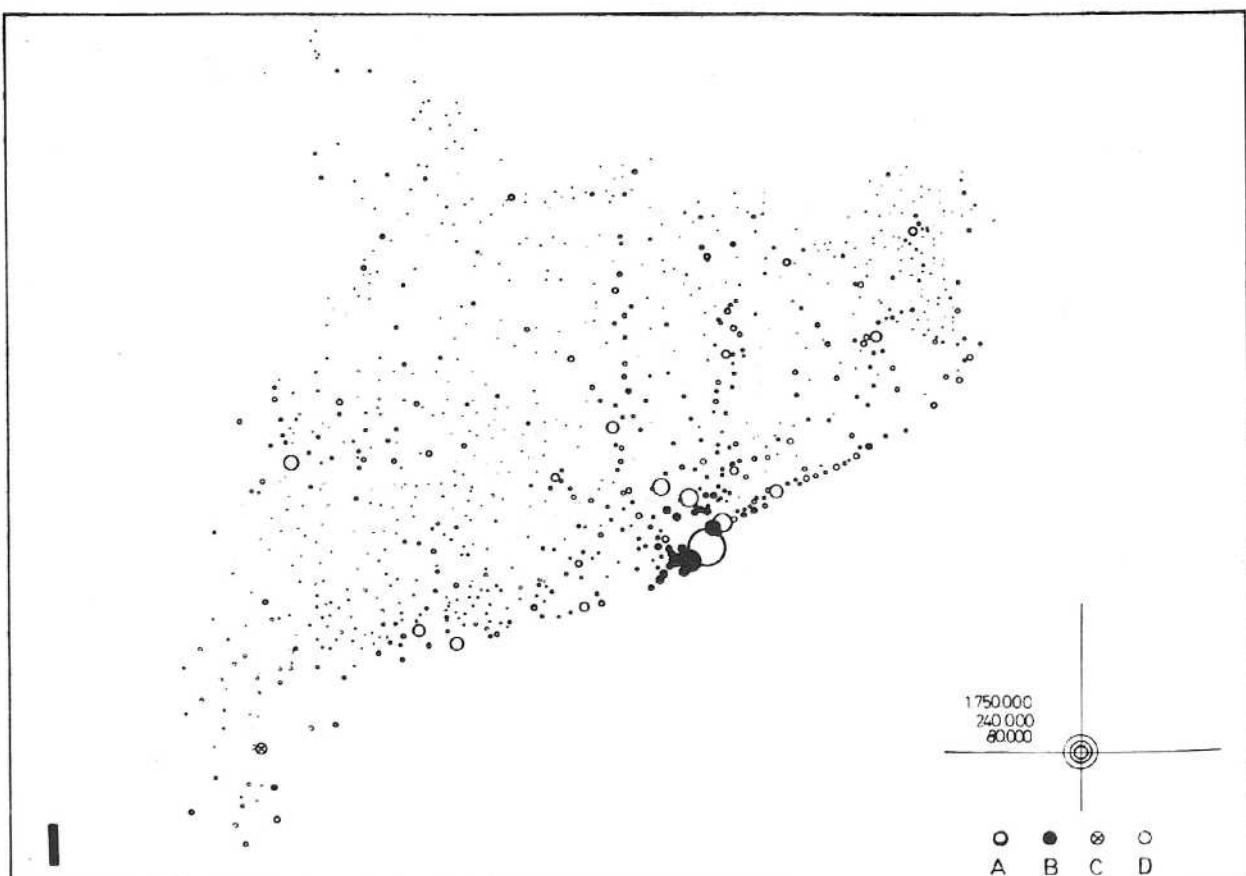
En la contraposición de estas dos facetas del problema podría reflejarse y entenderse el sector del Vallés con su especificidad y bastantes claras diferencias. Las ciudades "recientes" (B) y "maduras" (A) coexisten y se articulan jerárquicamente y con una división funcional y técnica entre núcleos, con una fuerte dependencia del centro direccional y presentando, sobre todo en las ciudades B, fenómenos muy notables de suburbanización. La degradación urbanística de los crecimientos agregados de las ciudades del Vallés se realiza, no obstante, a pesar de la supuesta acción compensadora que los elementos generales de infraestructura, últimamente construidos, pretenden asumir. En cambio, cabe señalar el impacto que vienen produciendo sobre el suelo rústico aquellas autopistas y conexiones, resultando más fuertes sus consecuencias en las expectativas de valor sobre el suelo que el efecto de articulación que las justificaba. La imagen de las docenas de urbanizaciones privadas, a medio construir, por muchos rincones del territorio encontraría en aquel tipo de infraestructuras el soporte más directo. Situación tan solo explicable desde la dominancia que el suelo y su especulación han tenido en este proceso general.

Una valoración más completa vendría de la

consideración, en estos términos, del proceso de transformación sufrido también por las ciudades del Maresme, así como de las situadas sobre los otros ejes, muy afectados igualmente por la macrocefalia barcelonesa.

Así, pues, antes de abordar este problema de un modo más específico desde las ciudades, se podría resumir provisionalmente que la concentración espacial de población, la inversión en infraestructuras y el crecimiento urbano en Barcelona, han significado, sobre todo, la consolidación del *suburbio comarcal* y que las acciones, dichas descongestionadoras, han resultado potenciar un *alto consumo de suelo* —aún más que una alta ocupación del mismo— en la pretendida desconcentración industrial y/o residencial, con muy pocas garantías de urbanización, induciendo así tendencias y tipos de crecimiento muy poco racionales.

2. La segunda parte del argumento pasa por la consideración de las ciudades catalanas no comprometidas directamente en el centro macrocéfalo. La mapificación exclusiva de las ciudades por tamaños (gráfico 1) sugiere que la incontestable importancia de la aglomeración de Barcelona tiene que ser matizada si se valoran los recursos y las posibilidades que la red urbana ha tenido históricamente y tiene aún, a pesar de esta distribución polarizada. La macrocefalia en el Principado no puede ser asimilada directamente —sin caer en mixtificaciones— a los modelos latino-americanos, por citar el marco de aplicación y de discusión más ajustada y frecuente del término, de los que la red urbana





**¿Macrocefalia  
barcelo-  
nesa  
o  
ciudades  
catala-  
nas?**

aparece rota y desarticulada, siendo aún más acentuada la jerarquía entre sus núcleos urbanos.

En efecto, si nos fijamos en la evolución temporal de los gráficos (1 y 2) en términos de la dinámica de cada una de las ciudades y de los cambios en el número acumulativo de ciudades por tamaño, veremos cómo a cada nivel —de tamaño— hay ciudades con fuerte dinámica, en los últimos veinte años, y también cómo todos los niveles o rangos comprenden un número creciente de ciudades en los últimos cincuenta años. Es decir, que cada vez hay más ciudades de todos los tamaños por encima de los 2.000 habitantes; la concentración "urbana" se produce por tanto en todos los rangos.

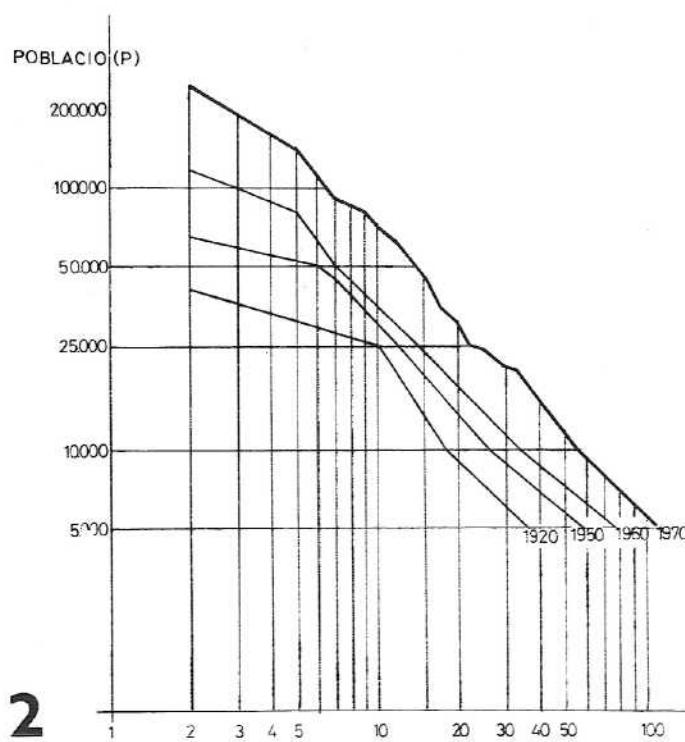
Para juzgar el papel que esta estructura de ciudades de Cataluña, antes dibujada, puede desempeñar en el marco de opciones políticas diferentes a las actuales, se esbozará una interpretación de la formación histórica de tal estructura haciendo especial referencia a las acciones de infraestructura que la articulan y dinamizan.

Centraremos la discusión en las ciudades A y B (recientes y maduras), entendiendo que los tipos C (ciudad estancada) y D (ciudades vacías)

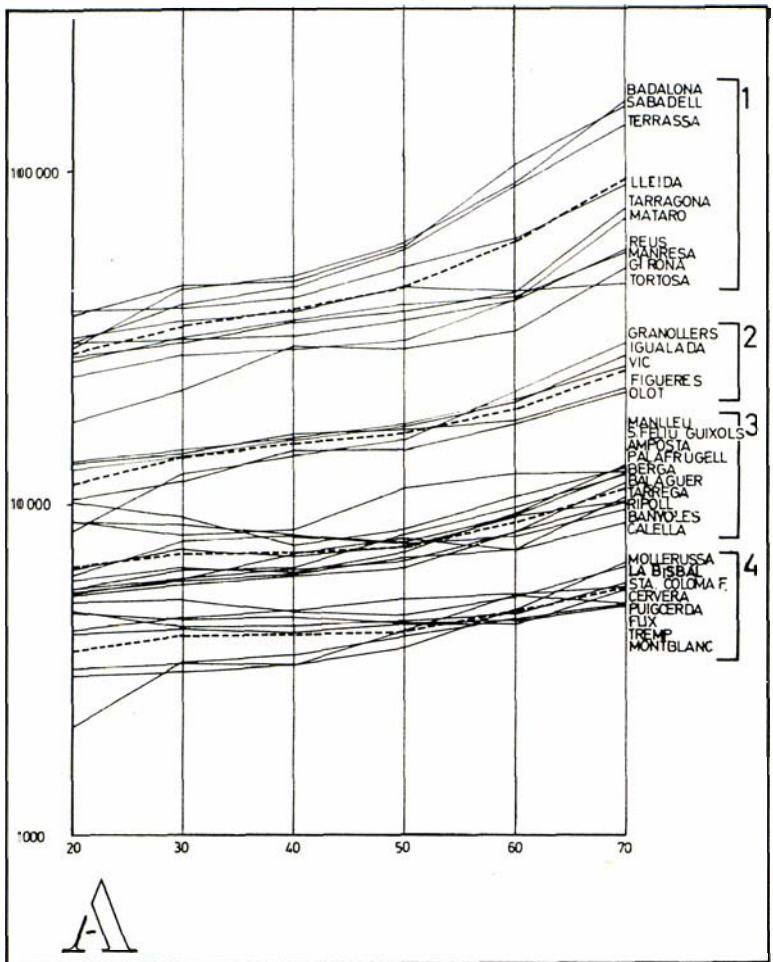
exigirían una valoración específica, y que aquellos dos tipos ilustran la capacidad del sistema de ciudades de soportar inversiones alternativas correspondientes a acciones no congestivas del centro metropolitano.

Las ciudades del tipo B, llamadas "recientes", se caracterizan por presentar fases de crecimiento poblacional elevadísimos en el período 60-70 (entre 150 y 200 por 100 aproximadamente), y fuertes, también, en el período 50-60 (alrededor del 80 por 100). Este crecimiento de los últimos veinte años se produce en torno de cascos urbanos de pequeño tamaño y muy precaria dotación de infraestructura: podríamos decir que estas ciudades nacen en 1950. Algunas de ellas, que tenían cierta entidad y tamaño en los años 30, habían llegado a aquella situación a un ritmo de crecimiento semejante experimentado en los años 20-30.

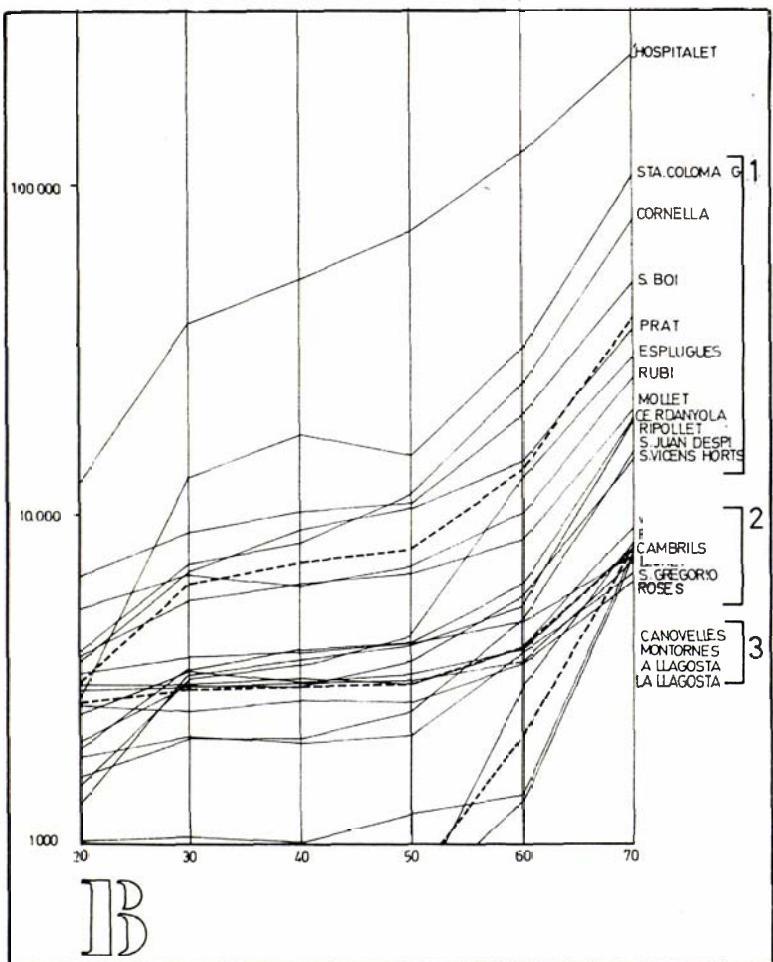
A este grupo de ciudades pertenecerían las del *continuum* barcelonés y algunas otras que, en una relación semejante de dependencia respecto a otras aglomeraciones secundarias próximas, han servido antes para caracterizar el suburbio comarcal. Son ciudades que han crecido



	1920	1950	1970
BARCELONA	700 000	1 300 000	1 750 000
HOSPITALET	12 000	70 000	240 000
BADALONA	30 000	60 000	160 000
SABADELL	40 000	60 000	160 000
TERRASSA	30 000	60 000	140 000
STA. COLOMA	3 000	15 000	110 000
LLEIDA	40 000	55 000	90 000
TARRAGONA	30 000	40 000	80 000
CORNELLA	4 000	11 000	80 000
MATARÓ	25 000	30 000	70 000
REUS	30 000	35 000	60 000
MANRESA	25 000	40 000	60 000
GIRONA	20 000	30 000	50 000
SANT BOI	7 000	11 000	50 000
TORTOSA	35 000	45 000	45 000
EL PRAT	4 000	10 000	35 000
VILANOVA	14 000	20 000	35 000
ESPLUGUES	2 000	4 000	30 000
GRANOLLERS	8 000	15 000	30 000
IGUALADA	13 000	17 000	30 000
VIC	13 000	17 000	25 000
RUBÍ	5 000	7 000	25 000
GAVA	2 000	7 000	24 000
VILADECANS	2 000	4 000	24 000
S. ADRIA	1 000	16 000	24 000
S. FELIU	4 000	7 000	22 000
MONTCADA	3 000	9 000	22 000
FIGUERES	13 000	17 000	22 000
OLÓT	10 000	14 000	21 000
MOLLET	4 000	7 000	20 000
RIPOLLET	2 000	4 000	20 000
SANT CUGAT	3 000	7 000	20 000
CE RDANYOLA	2 000	4 000	20 000



A



B

sin otra infraestructura que la surgida de la yuxtaposición de los servicios de acceso individuales imprescindibles; las infraestructuras potentes y generales que han existido, como los ferrocarriles suburbanos de los años 20, han provocado en estas ciudades, dada su proximidad aunque con contigüidad con Barcelona (entre ellos quedan los Sants, Hostafrancs, el Clot, Poble Nou), procesos de crecimiento degradado.

Las "ciudades maduras", o del tipo **A**, se caracterizan por una curva de crecimiento con dinámicas apreciables en los períodos 20-30 y 50-70 (alrededor del 20 por 100); su crecimiento en estos períodos ha actuado siempre sobre un casco urbano —es decir, sobre un *stock* de obras de urbanización— de medidas y entidad considerable respecto al nuevo crecimiento. Han sido estructuras urbanas generadas poco a poco a través de un proceso histórico que ha dejado en estas ciudades, precisamente en sus tipos edificatorios, en el tipo de sus calles y en sus plazas, en los servicios de que gozan o que han tenido en otros momentos, la impronta de las transformaciones experimentadas en su organización social y productiva. Son ciudades de muy diversos tamaños —entre cinco y cincuenta mil habitantes— que han tenido una significación especial en la historia de Cataluña y que denotan el sentido general que han tenido las sucesivas obras de urbanización. Así, entre los años 1850 y 1884, la construcción de los ferrocarriles va a suponer la inversión decisiva en la construcción de una red y una jerarquía urbanas en el sistema de ciudades articulándolas entre sí y con Barcelona según un esquema radial que traducía espacialmente una integración económica general. **A** partir de la construcción de los ferrocarriles se podrá hablar de un sistema de ciudades jerarquizado. Pero, si es importante la relación entre ciudades que supone esta infraestructura, resulta imprescindible entender que ello es así en la medida en que el ferrocarril es un elemento urbano que estructura también el interno de la ciudad: la estación, más o menos alejada del casco urbano en el momento de su construcción, se hace elemento accesible, incluso monumental, gracias a la construcción de un paseo entre ella y el centro de aquella ciudad mercantil señalando, al mismo tiempo, los ejes de expansión de la ciudad que, a partir de este momento, se pretende y realiza como industrial. Después del ferrocarril —realizado en ciertos casos en las primeras décadas del siglo XX como "carrilet"— serán los planes de Ensanche los que caracterizarán la configuración física de estas ciudades maduras y, sobre todo, los medios según los cuales se regulan sus transformaciones y se atiende a su dinámica de crecimiento. Enseguida se construirán las nuevas infraestructuras: redes de alcantarillado, de electricidad, de agua, gas...; es a partir de este tejido construido de servicios a la residencia y a la industria (es decir, a los factores de suelo, trabajo y capital) que podrán entenderse las ciudades como generadora~de economías de aglomeración (en su homogeneidad) y de economías de escala (en su jerarquía).



**Macrocefalia  
barcelonesa**

**o  
ciudades  
catala-  
nas?**

Hasta los años 30, estas ciudades, conformadas según estos tipos de inversión en infraestructuras, experimentarán un crecimiento productivo, diferente y jerarquizado (por tamaños de ciudad habrá unos umbrales de inversión productiva), pero las actividades económicas así especializadas del sistema de ciudades modernas *definirán, en su conjunto, la estructura productiva y financiera capitalista*, que a pesar de sus desajustes internos no presenta características de dualidad.

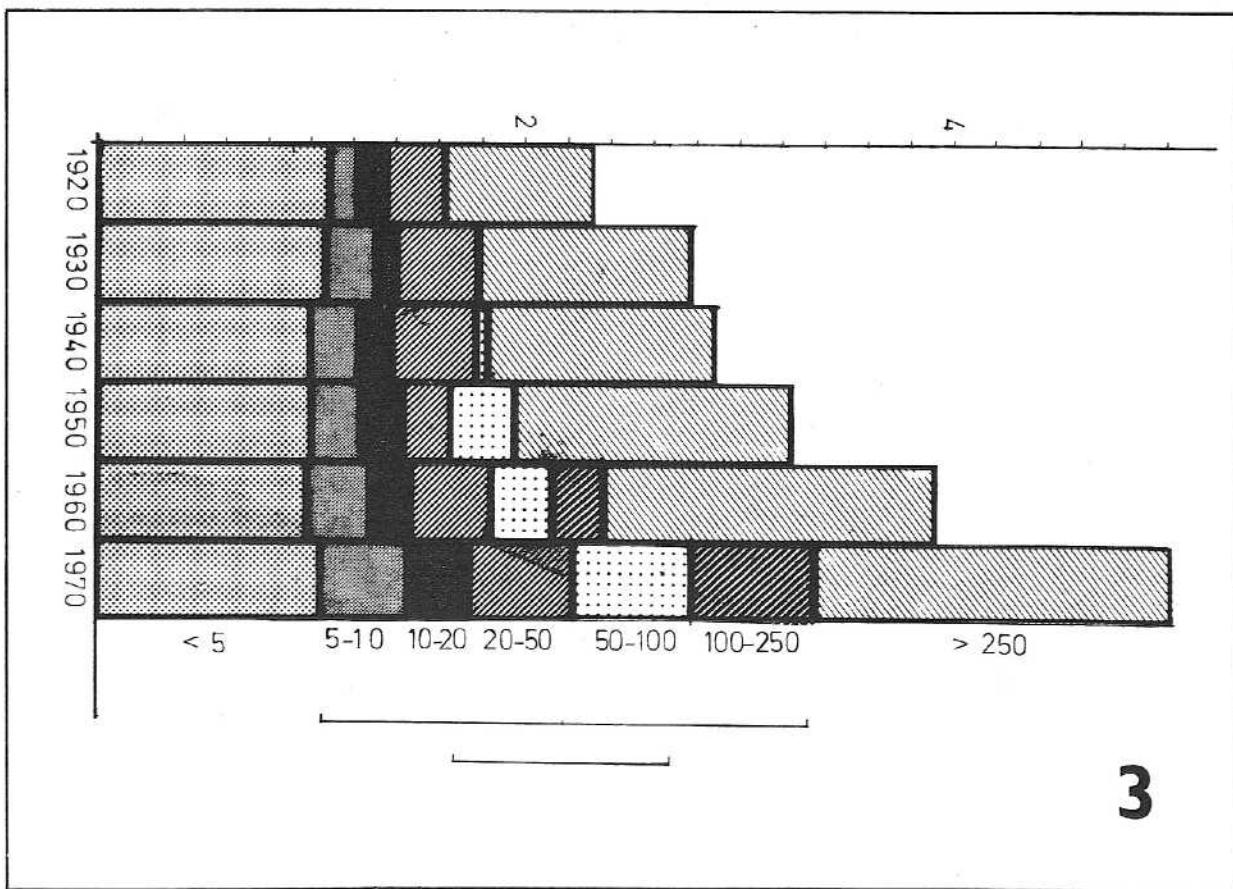
El crecimiento de estas ciudades, entre los años 30 y 50, no se estanca, aunque decrezca su ritmo de crecimiento, y el nuevo suelo que se urbaniza y la nueva residencia que se construye se encuentran con amplias posibilidades de utilizar las infraestructuras antes construidas mediante prolongaciones y extensiones de las mismas a costos muy bajos.

El que hayan sido relativamente suaves los crecimientos de estas ciudades en los últimos veinte años es un hecho importante que conviene entender: por una parte, que se hayan mantenido a un ritmo menor que la explosión del centro macrocéfalo se explica en la medida que la apetencia de los operadores protagonistas del crecimiento reciente ha llevado a imponer más el modelo polarizado; pero, por otra, se ha de decir que ello no ha sido porque estas ciudades no sean potencialmente "lugares rentables", sino porque la naturaleza de las inversiones en infraestructuras en estos últimos años ha hecho

que no resulten así. En cambio, por haber estado apartadas del protagonismo que hubiese sido "lógico" —en términos capitalistas—, han sufrido mucho menos las hipotecas y los problemas que se planteaban al suburbio comarcal y ofrecen, por ello mismo, todavía, una capacidad muy alta de crecimiento.

3. Así, la distribución de la población por grupos de ciudades (gráfico 3) señala que, a pesar de la distorsión representada por Barcelona y las ciudades de su entorno, *hay un grupo de una treintena de ciudades entre 10 y 100 mil habitantes y situadas fuera del continuum barcelonés*. Estas "treinta ciudades" tienen ya hoy una población superior al millón de habitantes y ofrecen la capacidad potencial de ser, *en su conjunto, la segunda capital de Cataluña*. "Ciudad" repartida, dispersa y discontinua, que superaría en cambio los desajustes internos con que se encuentra la primera ciudad y las desventajas impuestas por ella al resto del territorio.

La transformación, en estos términos, del modelo macrocéfalo actual exigiría unas bases de gestión urbana diferentes que tomasen como alternativa, según esta tesis, el fomento de la capacidad de aquella treintena de ciudades. Ello sería factible por las grandes posibilidades de crecimiento que la urbanización acumulada históricamente como capital fijo viene ofreciendo en aquellas ciudades (crecimiento por agrega-



ción de incrementos de notable tamaño global con costo marginal bajo y alto control relativo sobre el nuevo suelo urbano), y por la nueva articulación que, entre los núcleos que conforman en su conjunto esta segunda capital, podría configurarse mediante una política de inversiones en nuevas formas de infraestructuras localizadas realmente fuera de Barcelona. Trataremos de explicarlo.

En el fenómeno de la macrocefalia, la comprensión de los desequilibrios de población se ha de entender ligada a la **concentración de inversiones en infraestructura dentro del área de Barcelona**. (Además de las antes citadas, podría hablarse de los abastecimientos de aguas, las ampliaciones del puerto, depuradoras, hipermercados, etc.).

Si atendemos en cambio al grupo de ciudades maduras, veremos que ha sido objeto, fundamentalmente, de planes de inversión en **infraestructuras no realizados**: las "redes arteriales", programadas para ciudades de más de 20.000 habitantes, y los proyectos de saneamiento y dotación de agua, para ciudades de más de 10.000 habitantes, han quedado reducidos a proyectos en la mayoría de estas ciudades catalanas. Es importante tener en cuenta que la imagen creada, y no realizada, ha sido la de dotación de unas infraestructuras **del mismo tipo que las proyectadas para la ciudad central**, de su misma naturaleza, que responderían al mismo tipo de objetivos; por tanto, no es de extrañar la imposibilidad y el escaso sentido de estas propuestas **standard**.

No es de extrañar tan poco que de aquellas "redes arteriales" sólo se haya construido, a veces, la típica "variante" de la carretera nacional o el acceso puntual a las autopistas, si pasan cerca de la ciudad, con una autonomía financiera de construcción y diseño que tantas veces ha roto el orden viario que venía funcionando.

Hay que remarcar, no obstante, que si las inversiones de infraestructura se han concentrando y limitado al área macrocefálica es, sobre todo, la naturaleza del tipo de infraestructuras escogido la que hace que siempre se localicen, por razones de rentabilidad interna, en el centro milenario y congestionado de Cataluña. No es necesario entrar aquí en la discusión detallada de los mecanismos financieros y/o especulativos que muchas veces han acompañado, en este país, la promoción y la construcción de estos grandes elementos de infraestructura, pero, en cambio, sí señalar el funcionamiento absurdamente autónomo con que estas operaciones se plantean: y, así, serán el consumo generado por la propia infraestructura y los beneficios de su propia construcción los únicos estímulos que explican su implantación.

Aceptando esta lógica (autopistas, grandes hipermercados, etc.), el punto de destino "beneficiado" acabará siendo siempre Barcelona. Y si se producen fuera, será con una concentración tan fuerte (centrales nucleares) que constituirán la forma de colonizar una pieza más del territorio para la capital.

Es por estos hechos que es necesario pensar en nuevos tipos o nuevas condiciones de los ele-

mentos de infraestructura, que permitan romper la lógica de concentración en Barcelona o para Barcelona, y que además refuerzen y hagan posible la acción de fomento al crecimiento en aquellas "ciudades maduras" que antes hemos presentado.

Y en esto no hay, ciertamente, ninguna imposibilidad técnica. Como tampoco tiene por qué suponer deseconomías de gestión. Precisamente porque la gestión concentrada es compatible con una cierta dispersión espacial es posible rechazar la naturaleza tan "determinísticamente" definida de los prototipos de infraestructura que venimos criticando.

Podríamos exemplificar dos discusiones:

Una, la de la infraestructura como problema cerrado o como obra ampliable. Normalmente se dice que las inversiones de los grandes artefactos son inevitables porque **no son divisibles** ni admiten una partición técnica.

Verdad dudosa. Pensemos en el aprovisionamiento de aguas de una ciudad y su red de distribución. Un acueducto de 100 Kms. lleva agua a 1.000 Kms. de calles (aguas de Dos Rius en Barcelona: 1880); este sistema permitirá ampliaciones con coste mínimo en tanto no se llegue al agotamiento de su capacidad. Ahora bien, la nianera como se vienen afrontando las "soluciones" pasa casi siempre por ignorar o no tener en cuenta las posibilidades de ampliación, de extensión de los servicios existentes, acudiendo de forma precipitada a soluciones cerradas.

Igualmente, la de la infraestructura como problema autónomo o como articulación urbana. La justificación de la naturaleza de las **infraestructuras** actuales que pasa por reclamar una optimización funcional dentro de cada sector (tráfico, servicios urbanos...) se ve desmentida por los efectos y problemas generados en su aplicación. Como ejemplo muy próximo, la definición en medio del polémico Delta del Llobregat de un centro de comunicaciones, entendido como soluciones de nudos e intercambios entre modos de transporte, parece ser absolutamente contradictorio respecto de la necesaria definición más articulada en la relación a la ciudad y a su territorio en que se propone. Una opción como el centro de comunicaciones del Prat supone una discusión sobre el proceso que asegure la permanencia de este bastión que es aún el delta agrícola respecto a estas operaciones aparentemente "autónomas" (desviación, aeropuerto, etc., etc.) que se aprovechan de forma "articulada" de la progresiva suburbialización que van generando.

Como este diferente planteo de las inversiones en infraestructura fuera un elemento básico de una política territorial que quisiera afrontar la **"macrocefalia"** barcelonesa, es lo que, muy esquemáticamente, hemos querido señalar aquí. Esto lo hemos visto a partir de la evidente capacidad de la red de ciudades catalanas y del potencial de crecimiento del grupo de las "treinta ciudades" que en la primera parte del trabajo hemos analizado.