



UNIVERSITAT POLITÈCNICA  
DE CATALUNYA  
BARCELONATECH

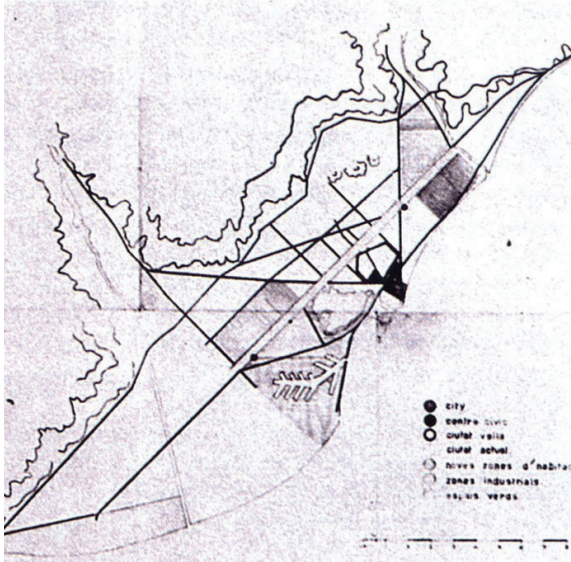
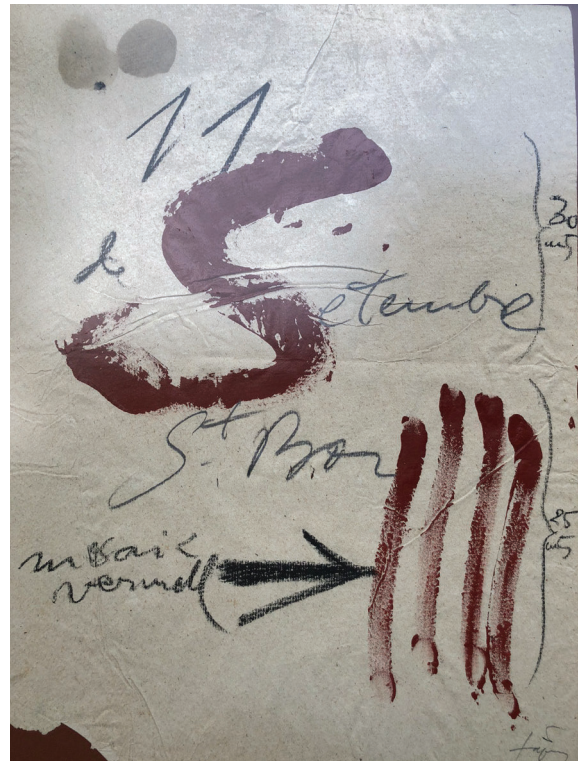
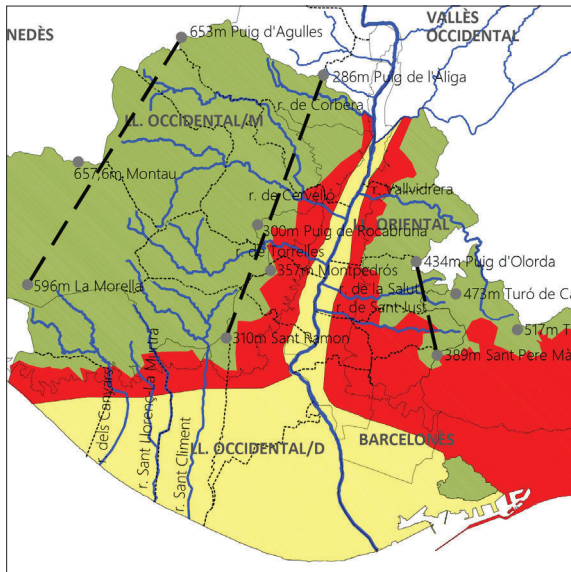
## *Periferia y ciudad. El caso del Baix Llobregat en Barcelona*

**Miquel Roa López**

**ADVERTIMENT** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del repositori institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) i el repositori cooperatiu TDX (<http://www.tdx.cat/>) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual **únicament per a usos privats** emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei UPCommons o TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a UPCommons (*framing*). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del repositorio institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) y el repositorio cooperativo TDR (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=es>) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual **únicamente para usos privados enmarcados** en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio UPCommons No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a UPCommons (*framing*). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the institutional repository UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) and the cooperative repository TDX (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=en>) has been authorized by the titular of the intellectual property rights **only for private uses** placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading nor availability from a site foreign to the UPCommons service. Introducing its content in a window or frame foreign to the UPCommons service is not authorized (*framing*). These rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.



# Introducción General

## 4 Partes

### Hipótesis de futuro

### Bibliografía

V.1

Texto

## PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA

Tesis doctoral. Autor: Miquel Roa López

Director: Joaquim Sabaté Bel

Co-directora: Melisa Pesoa Marcilla

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori  
 Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona  
 Universitat Politècnica de Catalunya  
 Barcelona, febrero 2023



## Agradecimientos

Esta tesis se ha redactado en 6 años, pero en realidad es el resultado de 50 años de trabajos; algunas de las ideas fuerza que continúan vigentes las formulé a finales de los 70. Muchos y muy variados son los soportes que he tenido para redactarla, y que quiero agradecer:

A mis ancestros, mi padre Miguel, mi madre Lola, y mi hermano Juan Carlos, que me dieron y me dan soporte, amor, energía y coraje, y mi pasión por la arquitectura y el urbanismo.

A mis familias, Dora, nuestra hija Montse y nuestros nietos Marcel y Gina, Chus y nuestra hija Maria, y Kriszta que me ha apoyado a lo largo de estos 6 años de redacción, a caballo entre Barcelona y la hermosa ciudad de Budapest.

Al Departament d'Urbanisme de la ETSAB, donde he sido profesor a lo largo de 40 años, con la fortuna de haber tenido como maestros a Manuel de Torres i Capell, Manuel Ribas i Piera, y Manuel de Solà-Morales, y a una larga lista de compañeros, que no podría citar a todas y todos, que han formado parte de mi vida docente, con los que hoy comparto amistad, y con una buena parte de ellos comparto relaciones académicas y/o profesionales. Muy importante son para mí los destinatarios de mi labor docente, me refiero a los estudiantes a los que he dado clase; unos 6.000 en clases teóricas y unos 2.000 en clases de taller a los que he puesto nota de Urbanística VI.

A mi maestro Manuel de Solà-Morales que aceptó dirigirme la tesis en 1986, cambiando mi idea inicial de hacer una tesis sobre El Baix Llobregat a hacerla sobre el Baix Llobregat **en** Barcelona, una parte importante de mi trabajo ha sido dar respuesta a ese **en**. Le pido disculpas por los 37 años que he tardado en presentarla. Su muerte en el 2012 me dejó con una triste sensación de orfandad, y de falta de lealtad por mi parte. Tuve claro que no se puede faltar a la palabra dada a un maestro.

A Joaquim Sabaté, que me animó a redactar la tesis, y al que le pedí que me la dirigiera. Joaquim ha sido un soporte esencial en la orientación de este trabajo, ha soportado con estoicismo mi pulsión de ir abriendo exploraciones, que en la medida que obtenían resultado la han ido cambiando, las tesis finales varían de las hipótesis iniciales. A medio camino tuve la fortuna que Melisa Pessoa se añadiera como codirectora de la Tesis, aportando su valiosa valoración, y ayuda para cerrarla. Sin la dirección y ayuda de Joaquim y Melisa no se imaginar cómo la hubiera acabado.

A los compañeros que han hecho una lectura de la tesis, y emitido un informe al respecto: Luis Moya, João Cabral, y José Luis Gómez Ordóñez; informes que han tenido gran interés para este doctorando.

A los estudiantes de arquitectura Estela Fernández, Alba Tierz, Daniel Manzano, y Laura Vericat (en una primera fase como estudiante y en esta última fase como arquitecta), Todos aportando interés, opinión y habilidades.

Y por último a los compañeros de Arquitectura Produccions, especialmente a Xavier Roa, Quim Brufau, Jorgelina Benedetic, y Belén García, que han ayudado puntualmente, y han soportado la invasión de la tesis en el despacho, y el drenaje de horas de trabajo de su director.

Barcelona-Budapest 28/02/2023

Miquel Roa

## VOLÚMENES

Volumen 1, texto:                   Introducción General  
  1ª Parte  
  2ª Parte  
  3ª Parte  
  4ª Parte  
  Hipótesis de futuro  
  Bibliografía

Volumen 2, Imágenes:            Introducción General  
  1ª Parte  
  2ª Parte  
  3ª Parte  
  4ª Parte  
  Hipótesis de futuro

Volumen 3, Anexos



Tesis doctoral. Miquel Roa

## PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA

### ÍNDICE GENERAL

#### INTRODUCCIÓN GENERAL

#### 1ª PARTE        PRIMERAS EXPLORACIONES DEL BAIX LLOBREGAT. (AÑOS 70)                       MATICES AMBIENTAL, URBANA Y TERRITORIAL

##### INTRODUCCIÓN

APARTADO 1.1 URBANISMO Y ACTIVISMO SOCIAL (años 70)

APARTADO 1.2 IDENTIDAD COMARCAL (segunda mitad de los años 70)

APARTADO 1.3 *UNA PROPOSTA URBANÍSTICA PER AL BAIX LLOBREGAT* (final de los años 70)

APARTADO 1.4 LA MATRIZ AMBIENTAL DEL BAIX LLOBREGAT

APARTADO 1.5 LA FORMACIÓN DE LAS MATRICES URBANA Y TERRITORIAL DEL BAIX LLOBREGAT EN  
LOS 70

CONCLUSIONES 1ª Parte

#### 2ª PARTE        PERIFERIA. ¿CIUDAD O METRÓPOLI? EL CASO DE BARCELONA

##### INTRODUCCIÓN

APARTADO 2.1 DEBATES EUROPEOS SOBRE PERIFERIAS (años 80)

APARTADO 2.2 EL BAIX LLOBREGAT Y LA CORPORACIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA (1974-  
1987)

APARTADO 2.3 CIUDAD Y REGIÓN METROPOLITANA. UNA EXPLORACIÓN EUROPEA

CONCLUSIONES 2ª Parte



### 3ª PARTE BARCELONA, DENTRO Y FUERA DE LAS RONDAS

#### INTRODUCCIÓN

APARTADO 3.1 LOS SUCESIVOS ÁMBITOS DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y GENERAL ENTORNO A BARCELONA

APARTADO 3.2 ORÍGENES DE LA BARCELONA-CIUDAD. AÑOS 70

APARTADO 3.3 EL PLANEAMIENTO URBANO EN EL AREA DE BARCELONA

APARTADO 3.4 LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA BARCELONA-CIUDAD. 1975-2020

CONCLUSIONES 3ª Parte

### 4ª PARTE LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA 1975-2020

#### INTRODUCCIÓN

APARTADO 4.1 CONTINUIDAD DE AUTOVÍAS Y DISCONTINUIDAD DE AVENIDAS

APARTADO 4.2 LA RED FRAGMENTARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE INFRAESTRUCTURA FIJA

APARTADO 4.3 LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT

APARTADO 4.4 LAS AREAS RESIDENCIALES ESTRATÉGICAS DEL BAIX LLOBREGAT. UN ENSAYO DE INCREMENTO DE APORTACIÓN PRIVADA A LOS ESPACIOS Y USOS PÚBLICOS

APARTADO 4.5 LAS URBANIZACIONES DE MONTAÑA, ENTRE LAS MATRICES AMBIENTAL Y URBANA DE LA CIUDAD

CONCLUSIONES 4ª Parte

HIPÓTESIS DE FUTURO

Bibliografía

## PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA.

### INTRODUCCIÓN GENERAL

Fui a vivir a la Ciudad Satélite de Cornellà en 1970. Después de la represión al Sindicato Democrático de Estudiantes en el 69, un pequeño grupo de compañeros de la ETSAB decidimos acercarnos al mundo obrero para colaborar en el impulso del cambio democrático<sup>1</sup>. Desde entonces, llevo cinco décadas vinculado al Baix Llobregat; al principio, como activista en el urbanismo del barrio, después, en el desarrollo de estudios y formulaciones teóricas sobre la comarca, y a partir del 76<sup>2</sup> en la redacción de planeamiento urbanístico y de proyectos de arquitectura. Ese año comencé también mi terea como profesor del Departamento de Urbanismo de la ETSAB que se prolongó a lo largo de 40 años.

En 1986, cuando ya había desarrollado una serie de trabajos de investigación y de proyecto en la comarca, algunos de ellos con ayuda de Manuel de Solà-Morales, le pedí que me dirigiera la tesis doctoral, que aceptó introduciendo apenas un ajuste en el título de la misma. Yo había propuesto: *“Una lectura urbana de la periferia de Barcelona. El cas del Baix Llobregat”* y él corrigió: *“Una lectura de la periferia urbana: El cas del Baix Llobregat a Barcelona”* (I.O-01). No era un simple matiz, sino un cambio substancial de enfoque.

Ya había redactado estudios y artículos, y unos primeros planes, y había participado en debates sobre periferias urbanas en París y en Milán, que reprodujimos aquí con unas jornadas en Cornellà en el 86; y por otra parte, desde 1984 asumí la representación de la ETSAB en los “Ateliers d’été de Cergy-Pontoise”<sup>3</sup> (participación que se prolonga hasta el 2002).

El conjunto de esas experiencias permitía montar una primera propuesta de tesis centrada en la comarca, con una cierta perspectiva europea. Pero no tenía ningún argumento sobre el Baix Llobregat como parte de la ciudad real de Barcelona. Y la tesis debía considerar la Barcelona real

---

<sup>1</sup> Roa Miquel. *“La Satélite. Records d’un passavolant”* publicado en el libro *“Sant Ildefons de Cornellà de Llobregat. Apunts de quatre dècades del barri”* de varios autores coordinados por Tardà, Joan. *Col·lecció “Llibres de l’Avenç de Cornellà” 2003*. Ver anexo (A.O-01).

<sup>2</sup> Año en el que obtuve el título de arquitecto.

<sup>3</sup> Talleres internacionales sobre proyectos urbanos dirigidos por el arquitecto-urbanista Bertrand Warnier, que en origen se situaban en la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise. Ver punto 2.3.1 de la 2ª Parte. Vivir esos talleres mientras se construía la Ville Nouvelle, con el amparo de una ley del suelo de carácter socialdemócrata, y con una fuerte intervención directa del Estado, fue una experiencia excepcional.

incorporando la periferia de los 70. En la publicación Diez Lecciones sobre Barcelona,<sup>4</sup> y en concreto, en la última (*Autopistes i Túnel, ¿metròpoli expansiva o indecisió metropolitana?*), ya se planteaba una mirada a la ciudad post-fordista.

---

<sup>4</sup> Solà-Morales, Manuel. "Deu Lliçons sobre Barcelona" libro publicado por el Col·legi d'Arquitectes de Catalunya en 2008.

PROPOSTA DE TESI DOCTORAL

"UNA LECTURA DE LA PERIFERIA URBANA: El càs del Baix Llobregat a Barcelona".

El tema, que l'arquitecte MIQUEL ROA proposa per el seu treball de Tesi Doctoral neix d'una rica experiència. Experiència que de qüestions relatives ell ha tingut i té en la seva activitat professional en els municipis del Baix Llobregat, experiència igualment de la seva discussió acadèmica en l'ensenyament de alguns temes dels programes d'urbanística, i experiència també de recerca portada en diferents seminaris locals i internacionals.

Per tot aixó, i per l'interés objectiu de la qüestió, em sembla plenament justificable la seva sol·licitud, i accepto dirigir-ne el seguiment, amb algunes correccions d'intenció com la del canvi de títol aquí mateix suggerit.

Barcelona, 21 de juliol de 1986

Manuel de Solà-Morales i Rubió  
Catedràtic d'Urbanisme



LABORATORIO DE URBANISMO ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA, DEPARTAMENTO DE URBANISTICA, DIAGONAL, 649 BARCELONA-26

(1.0-01) Propuesta de tesis doctoral

En esos años, defendía posiciones municipalistas, otorgando toda la legitimidad para orientar la transformación urbana a los nuevos ayuntamientos democráticos, con los que había colaborado intensamente. Ante los conflictos con la Corporació Metropolitana de Barcelona, mi posición solía estar a favor de los ayuntamientos. Al principio veía a la CMB como una institución que arrastraba tics de su origen no democrático, y claramente decantada en favor de Barcelona. El reto que se me planteaba ahora exigía una reconsideración ideológica y una reflexión sobre la formación de la Barcelona real, y de las bases de sus instituciones y de su planeamiento; lo que abría nuevas preguntas para las que aún no tenía respuesta.

A lo largo de los siguientes años, seguí con mi actividad profesional en la comarca y continué escribiendo y formulando ideas generales, estableciendo un constante *feedback* entre teoría y práctica; pero no fue hasta el 2012, cuando tomé la decisión de redactar la tesis, debido a cuatro motivos:

- Tras acumular material y esbozar un primer guion, me formulé la pregunta sobre la relación Baix Llobregat-Barcelona. A resultas de ello publiqué dos artículos<sup>5</sup>, donde se plantean dos nuevas ideas: sobre las bases ideológicas del PGM-76 en relación con las propuestas precedentes en tiempos de la dictadura, y con el Pla Macià de la República, y, por otro lado, llegué a la convicción de que la ciudad real desbordaba claramente el precinto de las Rondas. Estas dos reflexiones que se acercaban a la cuestión planteada me permitieron reorientar los objetivos de la tesis.
- Con el fallecimiento de Manuel de Solà-Morales en 2012, me sentí en la obligación de cumplir el compromiso que había suscrito con él.
- En esos años iba descubriendo que el discurso urbanístico sobre Barcelona todavía estaba, en buena parte confinado por la justificación de los autores del PGM-76; como en otros campos de la vida social, el discurso de la transición, tan útil entonces, sigue sin revisión. Producir una nueva interpretación distinta podría tener interés para abrir el campo de debate, dando instrumentos para el mismo.
- Mientras mi cabeza estaba en esos menesteres, tuve la fortuna de que Joaquim Sabaté me animara a realizar la tesis. Él ha sido desde 2017 mi director, apoyado por Melisa Pesoa como directora adjunta desde el año 2020.

La necesidad de dar respuesta al reto que suponía el título de la tesis, hizo insuficientes los trabajos desarrollados hasta entonces, y tuve que hacer nuevas exploraciones de muy diferente orden para ir fijando ideas. Seis largos años de dudas e incertezas, donde los trabajos se iban abriendo paso, de

---

<sup>5</sup> Roa, Miquel. "El Pla Macià. 75 aniversari en standby" publicado en la revista D'UR del *Laboratori d'Urbanisme de Barcelona* febrero 2011. Ver anexo (A.3-01) y «La Ciutat dins i fora de les Rondes», revista *Materials* nº 18 del *Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat*. Octubre 2012. Ver anexo (A.2-02).

manera desordenada en los cuatro primeros años para ir fijando ideas; en los dos últimos el proceso tomó el camino para finalizarlo. Sin el conocimiento, bondad y maestría de Joaquim Sabaté, y la inestimable ayuda de Melisa Pesoa difícilmente hubiera sido capaz de elaborar esta tesis.

Mi experiencia ha ido creciendo a lo largo de estos 50 años, mientras la realidad urbana y los temas de atención sobre la ciudad también han ido girando, haciéndose más diversos y complejos. Estos 50 años han aportado mucha complejidad, y a la vez una perspectiva más amplia, y una mayor claridad para comprender el anacronismo de una ciudad totalmente conurbada, gobernada de forma independiente y soberana por una treintena larga de municipios, donde la periferia de los 70 continúa sin relacionarse claramente con la ciudad central. Tenemos además la sensación de estar en una época que nos recuerda a los años 70, donde el modelo económico pre-existente no acababa de desaparecer ni el nuevo de imponerse. Ahora sucede algo similar, agravado por el contexto del calentamiento del planeta, y las grandes tensiones geoestratégicas, que trastocan la correlación de fuerzas en el marco internacional. El mundo y la ciudad del 2022 no son los de principios de los 70, y nuestra aproximación a la ciudad tampoco puede ser la misma.

La hipótesis de partida de esta tesis es una mirada autocrítica de la transformación urbana de la periferia del Baix Llobregat en relación con la Barcelona central a lo largo de estas cuatro décadas de democracia.

Pondremos en cuestión el relato de la transición que comienza con el PGM-76 y concluye con la disolución de la Corporación Metropolitana de Barcelona en 1987; relato que no se ha repensado en términos ideológicos, ni tampoco en términos institucionales ni urbanísticos.

El objetivo central de esta tesis es descubrir los porqués de esa situación anómala, buscando los caminos de análisis que nos permitan apuntar a una redefinición ideológica, institucional, y urbanística que permitan integrar en una sola ciudad: la Barcelona central, el Besòs y el Llobregat.

En esta tesis pondremos la atención en la relación Baix Llobregat – Barcelona; el Besòs es un territorio más maduro en términos urbanos y más vinculado a la ciudad central (forma parte de la comarca del Barcelonés). El Baix Llobregat con 700.000 hab, en relación al Besòs con 400.000 hab y a la Barcelona central (entre ríos) con 1.900.000 hab, es la parte más joven, con el mayor crecimiento y a la vez la más inmadura en su relación con Barcelona, sin embargo, el Baix Llobregat es la periferia que más puede aportar a esa idea de la Barcelona-ciudad de 3M de habitantes.

Situados fuera de lo políticamente correcto, hemos andado por caminos inciertos, “caminante no hay camino, se hace camino al andar” que nos decía Machado. Respecto al estado del arte, hemos apostado por el arte de la desenfilada. Sobre los temas que nos ocupan hay mucha publicación que defiende y desarrolla la situación actual; el doctorando conoce bien los postulados y posiciones sobre

estos temas a lo largo de estos años, en su doble condición académica y profesional; sin embargo no entrará en su referencia y comentario. Hemos apostado por profundizar en esa mirada autocrítica, ajena al estado de la cuestión más oficial. Respetando naturalmente el trabajo de los colegas, hemos preferido poner el acento en la visión alternativa, que pudiera estimular un debate más abierto.

La pregunta que da lugar a esta tesis es:

¿Por qué la periferia del Baix Llobregat no se ha integrado en Barcelona en estos 45 años de democracia?

El Baix Llobregat y Barcelona comparten el continuo urbano y una dinámica de ciudad, pero mantienen interrupciones urbanas en infraestructuras de la movilidad y discontinuidades morfológicas entre ambas partes, así como entre los propios municipios de la comarca.

Contestar a esa pregunta comporta formular la primera hipótesis de trabajo: Es necesario investigar ámbitos y temáticas muy diversas para contestar la pregunta, que agruparíamos en 4 Partes. Para cada una de estas partes aparecen hipótesis, estados del arte, y metodologías diferentes:

### **1ª Parte. Primeras exploraciones del Baix Llobregat (años 70). Matrices ambiental, urbana, y territorial**

Los tres primeros apartados son una revisión crítica de nuestros trabajos en el Baix Llobregat en los años 70, cuyos argumentos encuentran soporte en el contenido de los 6 primeros anexos, algunos con textos ya publicados. En estos tres primeros apartados he intentado destacar por un lado, la definición de la comarca en los primeros años del siglo XX, desde la interrelación de sus dimensiones económica, social y urbanística, que se recoge en el apartado 1.2 de esta 1ª Parte. En ese mismo apartado presento un plano intencionado de la comarca desde esa perspectiva. Por otro lado, desde el trabajo de "*Una proposta per al Baix Llobregat*", trato de reconocer una estructura urbana para el Llobregat oriental, sobre un territorio escasamente planificado. Esta propuesta incluye un anteproyecto para el centro direccional de Sant Joan Despí, que caracteriza la realidad actual.

En estos primeros apartados tránsito desde el barrio, al municipio, y la comarca, siguiendo el recorrido de mi propia experiencia, conceptual y proyectual, en paralelo al proceso de obertura democrática.

Los dos últimos apartados sobre las matrices ambiental, urbana, y territorial, se refieren al Baix Llobregat Sur, que definiendo que forma parte de la ciudad real. Se trata de conceptualizar con pocos elementos las características geofísicas de la comarca por un lado, y, por otro, de explicitar de

manera sintética, su estructura urbana, con el soporte del anexo (A.1-08)<sup>6</sup>, donde recojo el análisis de la situación cada cuarto de siglo referida a las infraestructuras de riego y de movilidad, a los tejidos urbanos de cada municipio y a la demografía. Este método de historia escaneada, me ha ayudado mucho en la definición de la matriz urbana en los 70.

A pie de página, se recoge una síntesis del estado del arte de esta 1ª Parte<sup>7</sup>.

## 2ª Parte. ¿Ciudad o Metrópoli? El caso de Barcelona

En la segunda parte los dos primeros apartados responden a una revisión crítica de trabajos elaborados en los años 80, sobre los debates europeos de la periferia, con el objeto de reconocer, años después, los argumentos clave para defender mi tesis. Me refiero de manera especial al debate sobre la Corporación Metropolitana de Barcelona, que tiene una enorme trascendencia en la gobernanza de la ciudad real y en su conformación urbanística. Estos dos primeros apartados están soportados por diez anexos donde se recogen los materiales y debates fundamentales. El tercer apartado aborda una exploración de cinco ciudades europeas, atendiendo al diferente cometido de sus anillos (ciudad y metrópolis), y asimismo a sus dimensiones básicas (superficie y población), organización administrativa, y planeamiento.

A pie de página, se recoge una síntesis del estado del arte de esta 2ª Parte<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Roa, Miquel. La formación de la matriz urbana del Baix Llobregat en los 70, 2020 Ver (A.1-10).

<sup>7</sup> El estado del arte de esta 1ª Parte tiene una referencia remota a las Ponencias de la Divisió Territorial de Catalunya de 1932, que tuvo rango de ley durante el periodo de la guerra 1936-1939.

En los 70, los estudios de historiografía comarcal se reducían a las ponencias sectoriales de los Centros de Estudios Comarcales; de hecho, el primer libro sobre el Baix Llobregat de historia, geografía física y geografía humana, está en el tomo 8 de la Gran Geografía Comarcal de Catalunya de 1982, seguido del Atlas del Baix Llobregat de 1995 elaborado por el Centre d'Estudis Comarcal del Baix Llobregat y el Institut Cartogràfic de Catalunya (del que el doctorando formó parte del equipo director). El primer libro de historia urbana de la AMB, que incorpora parte del Baix Llobregat es el de Manuel de Torres i Capell "*La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona*" 1999 AMB. Las dos ponencias del doctorando en el mundo del Congrés de Cultura Catalana 1975-1977 se avanza a la bibliografía señalada anteriormente.

<sup>8</sup> El estado del arte de esta segunda Parte es, en primer lugar, el conjunto de debates europeos sobre periferias en los 80, que se recogen en esta tesis, entre los que destacamos el número de la revista D'UR de 1992 dirigido por Manuel de Solà-Morales. En segundo lugar, los debates sobre la disolución de la CMB en los 80. Por otra parte, las referencias institucionales sobre cinco ciudades europeas en clave institucional, de planeamiento y demografía en el periodo 1975-2015, y por último, las reflexiones teóricas de Asher y Brenner.

Aunque el contenido de esta tesis no trata sobre temas referidos al área metropolitana y al PGM-76, sí que la mayoría de artículos y publicaciones que afectan a la que hemos llamado la Barcelona-ciudad se hacen en el marco de las instituciones metropolitanas.

Entre la bibliografía de referencia sobre este tema, además de la referida directamente de esta 2ª Parte de Asher y Brenner, destacaríamos 3 libros de Antonio Font: "El Área Metropolitana de Barcelona" Quaderns de Arquitectura i Urbanisme 1972; junto a Indovina, F "Región urbana de Barcelona: de la ciudad compacta a los



### 3ª Parte. Barcelona, dentro y fuera de las Rondas

En esta tercera parte me centro en los límites de la que he denominado Barcelona-ciudad (29 municipios, 500 km<sup>2</sup>, y 3.000.000 habitantes), y sus cinco ámbitos, básicamente tres del Baix Llobregat y dos del Barcelonès (Barcelona centro y Besòs).

El primer apartado se refiere a los sucesivos ámbitos administrativos en torno a Barcelona, marco de referencia para la Barcelona-ciudad. El segundo atiende a la naturaleza geográfica entre las montañas y el mar, y se discute la situación urbana en los 70, ahora considerando a la vez el Baix Llobregat y el Barcelonès, refiriéndose a la cartografía y a la demografía, con aquellos mismos cortes cada cuarto de siglo. El tercer apartado analiza el PGM-76, que por primera vez aborda conjuntamente Barcelona y el Baix Llobregat, con la diferencia que Barcelona tiene su primer planeamiento en el Plan Cerdà 1859, mientras que para el Baix Llobregat en su conjunto, éste es el primero. Se aborda asimismo un análisis del origen ideológico del PGM-76, con el soporte de diversos artículos referidos en los pies de página<sup>5</sup> recogidos a su vez en los anexos. Para acabar, el cuarto apartado analiza la transformación urbana de la Barcelona-ciudad desde el PGM-76: 1975-2020, que nos sitúa frente a la realidad actual.

A pie de página, se recoge una síntesis del estado del arte de esta 3ª Parte<sup>9</sup>.

### 4ª Parte. La construcción por fragmentos del Baix Llobregat en Barcelona 1975-2020

En esta cuarta parte volvemos al Baix Llobregat construyendo una valoración crítica de un amplio listado de fragmentos ejecutados por agentes diversos. El primer apartado trata de las acciones directas del Ministerio y de la Consejería de obras públicas con la proliferación de nuevas autovías

---

territorios metropolitanos". Diputació de Barcelona, 2007; AMB-ETSAV, junto a Carles Llop y J. M. Vilanova "*La construcció del territori Metropolità. Morfogènesi de la Regió urbana de Barcelona*". Otros libros referentes son el de Esteban i Noguera, Juli. "*Els 20 anys del Pla General Metropolità: les distintes escales i formes de desplegament del Pla*." De la revista Papers nº28 en 1997; Ferrer, Amador. "*El Pla General Metropolità de Barcelona. La versió de 1976*." Papers nº28: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament, 1997; y Carreras, J. M. "*50 Anys de transformacions territorials, 1956-2006. Àrea i regió metropolitana*", Àrea Metropolitana de Barcelona, 2012.

El conjunto de la revista Papers, y la docena de números de Quaderns PDU metropolità 2014, coordinados por Busquets, Joan, son una base sólida de estudios y debates al respecto.

<sup>9</sup> El estado del arte de esta 3ª Parte se basa en documentos de investigación institucionales sobre los ámbitos de gobernanza y planeamiento de las diferentes administraciones del entorno barcelonés. El instrumental para ubicar la Barcelona-ciudad en 1975 es similar al utilizado en la 1ª Parte para el Baix Llobregat, especialmente, cartografía y demografía histórica en el escáner de 1900, 1925, y 1975.

La bibliografía de referencia para el análisis del PGM-76 es la referida en la 2ª Parte. Por último, para abordar el periodo 1975-2020, se utilizan los mismos instrumentos que para el periodo 1900-1975.

suburbanas en el centro de la ciudad real, pasando a analizar los problemas disruptivos que éstas generan en calles y avenidas, especialmente referidos a la interrelación Baix Llobregat-Barcelona Centro. El segundo apartado se refiere a los mismos agentes, pero esta vez valorando el transporte de infraestructura fija. Aquí vemos que al metro que ya había saltado hace años al otro lado del Besòs, le cuesta salvar la barrera del Llobregat. La prolongación de las líneas 3, 5, y 1, necesarias para una buena conexión de la comarca con la Barcelona central y con el Besòs, así como una buena conexión interna en la comarca, se hacen esperar

El tercer apartado parte de un extenso estudio redactado,<sup>10</sup> (que por su extensión no resulta razonable incorporar a la tesis), donde se analizaban 37 proyectos en la comarca con entornos y programas bien diferentes. Selecciono aquí 26 de los 37 proyectos -todos ellos ejecutados- valorando su contribución a la formación urbana de la ciudad real, o, por el contrario, discutiendo si apuestan por una mirada municipal, en ocasiones totalmente opuesta a la anterior.

En los dos últimos apartados hacemos una aproximación al conjunto de la comarca con dos temáticas diferentes: el cuarto apartado reflexiona sobre las “Àrees Residencials Estratègiques”, un programa de planeamiento residencial para el conjunto de Catalunya, impulsado por un gobierno de izquierdas en la Generalitat, que trata de poner suelo en el mercado con el 50% de vivienda pública, y con mayor aportación de la habitual, por parte de la iniciativa privada en los gastos públicos (ambientales, transporte, y equipamientos). Valoramos el interés de esa iniciativa, y los problemas en su aplicación, sin una ley del suelo de corte socialdemócrata, de la que hemos carecido, y con un PGM-76 no revisado en 45 años, pero si alterado con centenares de modificaciones puntuales. Las ARE son un buen testimonio de la situación del planeamiento sectorial en la Barcelona-ciudad.

El quinto apartado se refiere a las urbanizaciones de montaña, nacidas al margen del planeamiento, legalizadas a posteriori, y hoy con multitud de problemas no resueltos, de tipo ambiental, de estructura urbana, de las condiciones de sus calles y servicios,... problemas irresolubles si se afrontan por separado y en el marco de cada municipio; pero que suponen una oportunidad desde una mirada agregada.

A pie de página, se recoge una síntesis del estado del arte de esta 4ª Parte<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Roa, Miquel. Observatorio de proyectos construidos en el Baix Llobregat a partir de 1975. Marzo de 2019.

<sup>11</sup> El estado del arte para esta 4ª Parte, se ha basado en cartografía y ortofotografía del periodo 1975-2020 y a la que se le ha añadido el uso de Google Earth para perspectivas, junto con la obtención de las fechas de implantación de las nuevas infraestructuras en ese periodo.

Para elaborar y valorar el observatorio de la construcción por fragmentos, se ha recurrido a la documentación de planes y proyectos y a los soportes fotográficos para contextualizar los diferentes ejemplos en el marco urbano. El análisis de las ARE ha sido una reflexión sobre nuestra redacción del PDU de las ARE del Baix Llobregat; y finalmente, el análisis de las urbanizaciones de montaña, responde también a una revisión de nuestro estudio para la Diputació de Barcelona de 2011.

El conjunto de esas diversas exploraciones ofrecen una base sólida para plantear una mirada crítica sobre la acción urbanística en nuestra ciudad en los últimos 45 años, que cierra el círculo de reflexiones de la tesis.

La idea de la Barcelona-ciudad no pretende ser una ensoñación de una ciudad como las de antes. Al contrario, debe serlo de una ciudad que asume todos los retos funcionales de nuestro tiempo, incorporando autovías y nuevas morfologías, pero priorizando la continuidad de las grandes avenidas sobre aquellas, sin afectar sus funciones de conexión.

Esta investigación no se cierra con un apartado propiamente de conclusiones finales. Las conclusiones generales se han ido desgranando en cada una de sus partes. En este sentido las últimas reflexiones constituyen unas hipótesis de futuro que plantean acciones de muy diferente orden encaminadas a reorientar la realidad urbana de la Barcelona-ciudad; tipologías que se hacen con el propósito de explicar mejor el contenido de esta investigación y al mismo tiempo, contribuir al debate sobre la ciudad y orientar futuras investigaciones.

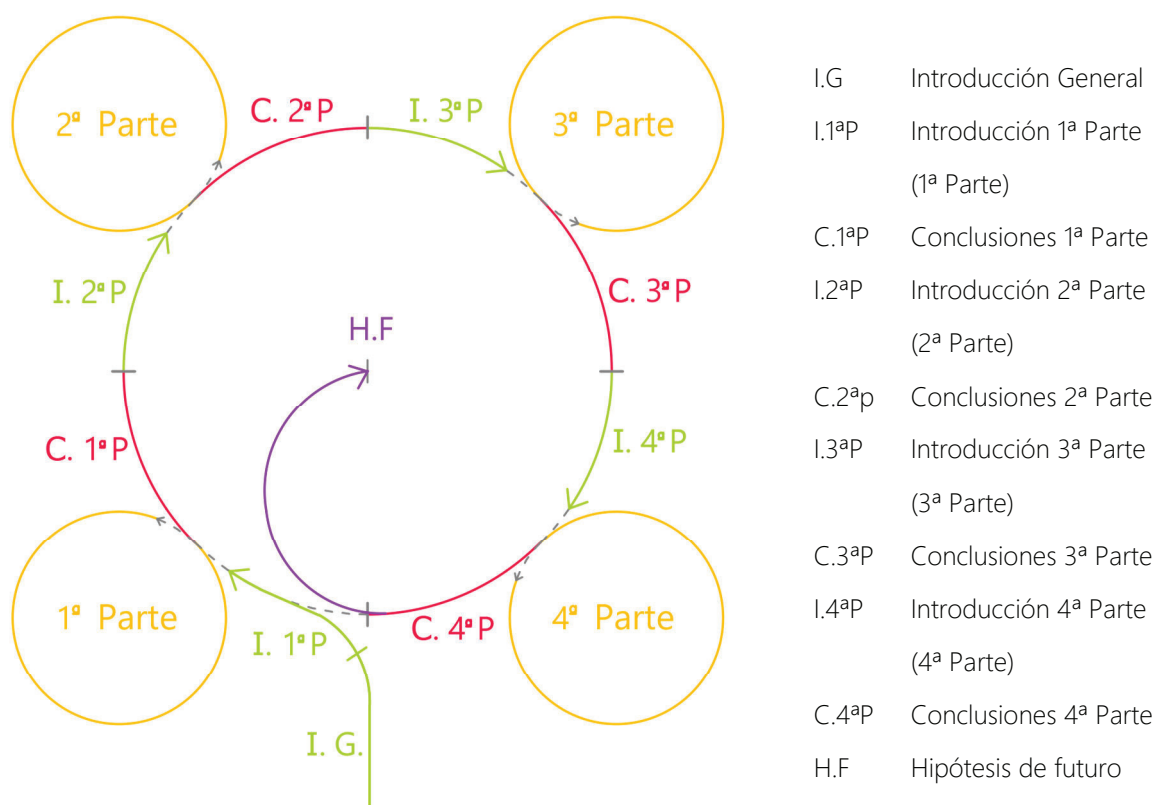
En el marco de las consideraciones anteriores, hay dos determinaciones que se ponen en resonancia de la tesis:

- Urbanismo de DIN-A4. Hemos tratado de sintetizar, conceptualizar y teorizar; para esos menesteres el tamaño A4 es muy bueno, pues no permite rebajar esos compromisos aumentando la superficie de papel. La anchura de texto e imágenes de 21-6=15cm de ancho ha de ser suficiente.
- Hemos organizado el conjunto de la tesis en tres volúmenes: 1. Texto; 2. Imágenes; 3. Anexos; que incorporan las cuatro partes de la misma. Los volúmenes 1 y 2 tienen paginación subdividida en las cuatro partes de la tesis, y el de los anexos una única paginación. La lectura de la tesis se puede hacer conjuntamente consultando a la vez los tres volúmenes.

## Alternativas de lectura

Dada la diversidad temática abordada para tratar de responder al reto que entraña el propio título de la tesis, hemos organizado el documento en las cuatro Partes presentadas anteriormente; ya comentadas.

Pero a la vez, y siguiendo la sugerencia de Julio Cortazar a Rayuela, cabe imaginar alternativas que permitan una lectura circular. Cada parte se acompaña de una introducción y unas conclusiones sintéticas destacando las ideas fuerza. Eso permite abordar la lectura desde esta introducción general, y seguidamente leer las introducciones y conclusiones de cada parte para finalizar con las Hipótesis de futuro. De esta manera se puede explorar el documento de una manera rápida y en función del interés, se puede profundizar en aspectos de cada parte, y en su caso, también en los anexos que la apoyan. El diagrama adjunto (I.0-02) trata de traducir gráficamente esta posibilidad.



(I.0-02) Caminos de lectura

## El anhelo teórico

El anhelo de generar teoría que pueda dar respuesta a las preguntas que se plantea la tesis es el impulso que la conforma.

A los 20 años abandoné mi zona de confort: casa familiar-ETSAB, me instalé a vivir en la Satélite, y por seguridad reduje al mínimo mi relación con familia, amigos y compañeros, que desconocían mi paradero. Vivía y trabajaba en Cornellà de Llobregat a 3 km de casa, y era otro mundo. Con la democracia volví a normalizar la relación con la familia y amigos, y a retomar mis estudios de arquitectura. Desde los primeros años 80 viví tres realidades muy diversas: Cornellà y el Baix Llobregat, la Escuela como profesor del Departamento de Urbanismo, y la dinámica de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise en la periferia de París. Tres mundos muy diferentes en los cuales estaba muy implicado personalmente.

Desde el primer momento tuve la necesidad de conocerlos profundamente, y de buscar una explicación que los relacionara. Ese anhelo teórico es el principal móvil de mi investigación a lo largo de medio siglo. El método de trabajo se basa en la implicación personal en el análisis y en la transformación de cada uno de esos tres mundos, que he tenido el singular privilegio de vivir intensamente.

Este método, que podríamos denominar *action thinking* está siempre en la base de mis trabajos. Tiene la dificultad añadida que el doctorando está a la vez a ambos lados del microscopio, como observador y como observado. Mirarse desde fuera es un ejercicio que exige autocrítica y desapego.

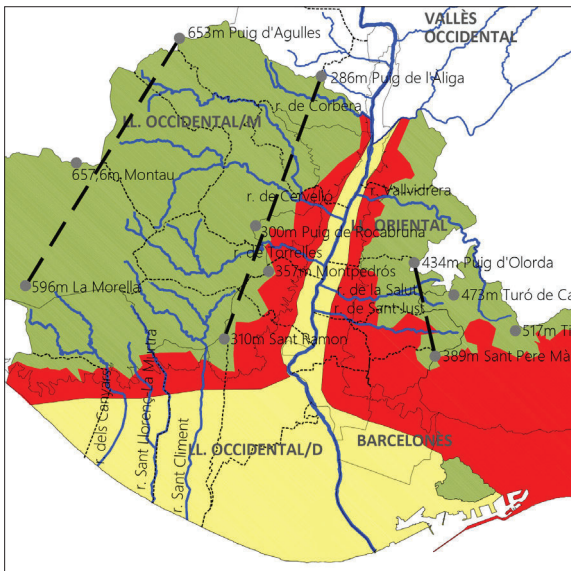
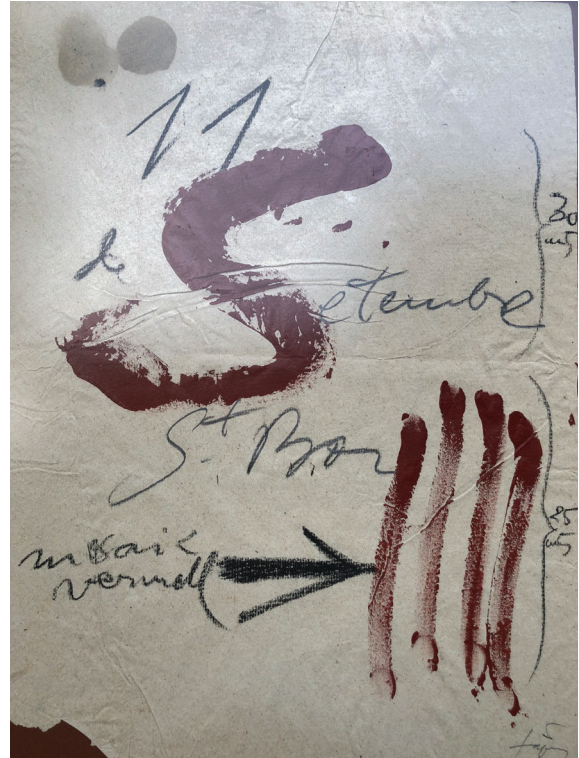
Siguiendo las consideraciones que Manuel de Solà-Morales hace para dirigir la tesis en el 86, poniendo el acento en la triple experiencia del doctorando para abordarla; esta tesis persigue la destilación teórica desde la profundización de esa experiencia dilatada en el tiempo y en los ámbitos temáticos.

Redactar esta tesis en castellano ha sido un recurso, creo que finalmente útil, para que el observador (en castellano) se aleje del observado (en catalán).

En ese distanciamiento no ha tenido un papel menor mi relación personal con Budapest; la tesis ha sido redactada en parte en esa hermosa ciudad. La gran mayoría de mis artículos y proyectos de urbanismo y arquitectura están redactados en catalán, así como el conjunto de mi trabajo docente en la ETSAB.

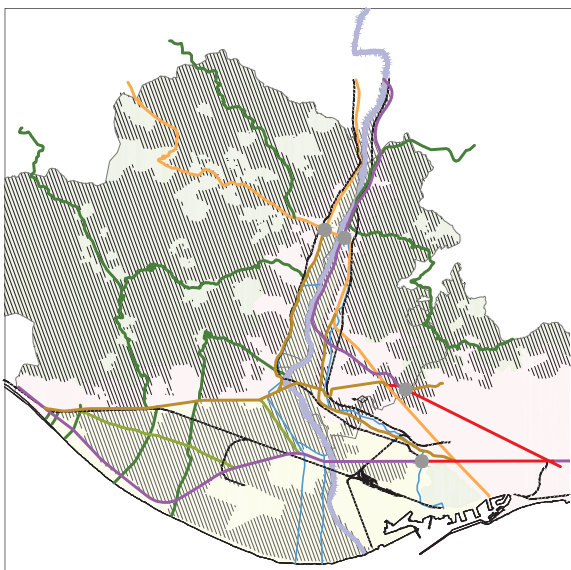
Por último, y para acabar esta introducción general, quisiéramos comentar que si bien el objetivo central es establecer teorías durables para entender las relaciones entre ciudad central y periferia en Barcelona y quizás replicables a otras grandes ciudades europeas; no es menos cierto que en los 50 años en los que he estado implicado en este tema, y especialmente en los seis de redacción de esta tesis, muchas teorías iniciales se han deshaciendo como un terrones de azúcar, quedando en pie unas pocas; mientras íbamos construyendo nuevos postulados teóricos se nos iban desmontando otros. De las hipótesis de partida han sobrevivido pocas, apareciendo otras, como alternativas. El destilado de ideas es más fácil para la 1ª y 2ª Parte, dado que el tiempo ha ayudado mucho a valorarlas, pero de la 3ª y 4ª Parte, redactadas más recientemente, pisando los talones al hoy, nos ha sido más difícil esta destilación. En todo caso, nos gusta imaginar que las exploraciones abordadas puedan servir a otros compañeros para soportar ideas bien diferentes a las que aquí se defienden. Nuestra pretensión no es más que añadir una pequeña contribución al conocimiento de nuestra ciudad real, de nuestra cultura urbana.





Primeras exploraciones del Baix Llobregat (años 70). Matrices: Ambiental, Urbana y Territorial

### 1ª Parte



PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA





## 1ª PARTE      PRIMERAS EXPLORACIONES DEL BAIX LLOBREGAT. (AÑOS 70)

### MATRICES AMBIENTAL, URBANA Y TERRITORIAL

#### INTRODUCCIÓN

##### APARTADO 1.1 URBANISMO Y ACTIVISMO SOCIAL (años 70)

1.1.1 La Satélite. Experiencia de un polígono (primera mitad de los años 70)

1.1.2 Cornellà de Llobregat. La reconstrucción de la ciudad (segunda mitad de los años 70)

##### APARTADO 1.2 IDENTIDAD COMARCAL (segunda mitad de los años 70)

1.2.1 Identidad social

1.2.2 Identidad territorial

##### APARTADO 1.3 *UNA PROPOSTA URBANÍSTICA PER AL BAIX LLOBREGAT* (final de los años 70)

1.3.1 Estudio-propuesta territorial y urbana

1.3.2 Anteproyecto del *Centre Direccional*

##### APARTADO 1.4 LA MATRIZ AMBIENTAL DEL BAIX LLOBREGAT

1.4.1 El relieve y los cuatro ámbitos de la comarca

1.4.2 La matriz ambiental del Baix Llobregat

##### APARTADO 1.5 LA FORMACIÓN DE LAS MATRICES URBANA Y TERRITORIAL DEL BAIX LLOBREGAT EN LOS 70

1.5.1 El crecimiento urbano: 1925, 1950, y 1975.

1.5.2 Trazados generatrices del crecimiento urbano

1.5.3 Suelo urbano. Conurbanizaciones y nuevas morfologías

1.5.4 La Matriz urbana del Baix Llobregat (años 70)

1.5.5 La Matriz territorial del Baix Llobregat (años 70)

#### CONCLUSIONES



## 1ª Parte      PRIMERAS EXPLORACIONES DEL BAIX LLOBREGAT. (AÑOS 70) MATRICES AMBIENTAL, URBANA Y TERRITORIAL

### INTRODUCCIÓN

En esta primera Parte reflexionamos sobre las primeras experiencias en el Baix Llobregat que dan origen a esta tesis. En esa época nuestra atención cambia desde el urbanismo, como soporte de reivindicaciones sociales, a la dimensión teórica del mismo, a las condiciones socioeconómicas y urbanas de la comarca, y a plantear propuestas académico-profesionales de transformación para el Baix Llobregat Oriental.

Es un periodo clave para entender los cambios posteriores en la relación periferia-ciudad. En esta década se produce un cambio de modelo económico, y se cierra un ciclo fordista, que en Europa se ha extendido durante tres décadas (1945-1975), ocupando la periferia de las ciudades con grandes factorías y polígonos de vivienda masiva. A caballo de las crisis del petróleo de 1973 y 1979 empieza una primera fase de la deslocalización industrial; que con la tendencia al *just in time*, reduce la cantidad de trabajadores en las grandes factorías y, en consecuencia, frena la migración y la construcción masiva de viviendas en la periferia de las grandes ciudades europeas. En España se produce además la transición de la dictadura a la democracia. En Madrid y Barcelona es un periodo de amplio debate sobre el futuro de la ciudad y su relación con la nueva y extensa periferia. Recientemente se han publicado dos libros sobre la transición urbanística de Madrid<sup>1</sup>, y Barcelona<sup>2</sup>. Ambos tienen en común la atención al cometido de los urbanistas que protagonizaron la transición democrática, justificando la bondad de sus propuestas en las turbulencias del cambio. Como en tantos estudios sobre la transición hechos por los actores de la misma, se tiende más a justificar a los agentes implicados, que a analizar objetivamente las ideas y acciones que se llevan a cabo. Quisiéramos aproximarnos al tema de manera diversa, analizando lo sucedido y evitando los apriorismos de los relatos nacidos en la Transición, que todavía hoy perduran y que necesitan una reconsideración.

En Barcelona se da además otro cambio; en 1976 se aprueba el Plan General Metropolitano<sup>3</sup> (PGM-76), redactado y aprobado en los últimos años de la dictadura. La transición se hace con una sociedad fragmentada y, en el caso que nos ocupa, con un profundo desconocimiento mutuo entre ciudad central y periferia. Se inicia el decenio con el florecimiento de organizaciones sociales que van

---

<sup>1</sup> Sambricio, Carlos; Ramos, Paloma, "El urbanismo de la transición. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en 1985". Libros de la Editorial Ayuntamiento de Madrid, 2019.

<sup>2</sup> Solans i Huguet, Antoni, "*Barcelona 1969-1979: els anys decisius del planejament de la metròpoli*", Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura, Museu d'Història de Barcelona MUHBA, 2020.

<sup>3</sup> Que trataremos en la Tercera Parte de esta tesis.

abandonando la clandestinidad. Es también el momento de compartir ideas de futuro. El *Congrés de Cultura Catalana*<sup>4</sup>, con una amplia participación, es una clara referencia de esa reflexión colectiva.

En la segunda mitad de los 70 el Baix Llobregat abandona el explosivo crecimiento del tercer cuarto del siglo XX, sumido en una crisis profunda del sistema, con frecuentes cierres de fábricas, tasas crecientes de desempleo y una inflación próxima al 30%.

Se ha construido una extensa periferia; un conglomerado de pueblos en camino de conurbarse. Sin un plan que lo guíe,<sup>5</sup> el gran crecimiento del tercer cuarto de siglo XX genera un conglomerado urbano de perfil socialmente uniforme, –el proletariado– con una realidad urbana que acumula todo tipo de déficits:

- Desbordamientos del río todavía no encauzado (en 1971 hay una gran inundación), y falta de grandes colectores de recogida de aguas urbanas.
- Contaminación fluvial por falta de depuradoras y por vertidos industriales; contaminación del subálveo por extracción de arenas, repuestas con vertidos contaminantes, y contaminación atmosférica en diferentes partes de la comarca, por humos tóxicos de las industrias.
- Problemas de urbanización (todavía existen muchas calles de tierra en los grandes polígonos industriales y residenciales de vivienda masiva); sin espacios públicos (los primeros parques urbanos se construyen a finales de los 80).
- Escuelas en barracones, gran déficit de equipamientos sanitarios, educativos, culturales y deportivos.
- Muy débil presencia de actividad terciaria, comercio, servicios, oficinas, etc.
- Los primeros ayuntamientos democráticos afrontan un considerable trabajo, en tratar de resolver ese panorama, con unos recursos muy limitados.

Esta primera parte se desarrolla en cinco apartados:

Los tres primeros 1.1, 1.2, y 1.3, actualizan una reflexión sobre trabajos realizados en los años 70: sobre el urbanismo de urgencia social, la conceptualización de la comarca del Baix Llobregat, y la necesidad de un proyecto urbano para el Llobregat Oriental. Constituyen un itinerario muy apegado a la realidad socio-política de la transición en el Baix Llobregat. He procurado valorar estas primeras interpretaciones desde una perspectiva histórica, para destilar aquellas ideas que aún resultan vigentes.

Los tres primeros apartados nos ofrecen elementos para comprender la realidad urbana de la comarca en los años 70. En los dos últimos apartados tratamos de conceptualizarla a través de la aproximación a su matriz ambiental (Apartado 1.4) y a las matrices urbana y territorial (puntos 1.5.4 y

---

<sup>4</sup> Varios, "*Resolucions*" (tres tomos) y "*Manifests i documents*" del *Congrés de Cultura Catalana*, 1978. Los tres volúmenes de resoluciones y el de conclusiones se publican por una agrupación de editores.

<sup>5</sup> El Plan Comarcal del 53, que comentaremos en la Tercera Parte, apenas dejó huella.

1.5.5 del Apartado 1.5). La interrelación entre esas tres matrices nos da las claves urbanas y territoriales del Baix Llobregat en los 70.

En esta 1ª Parte se estudia el Baix Llobregat con breves apuntes a su interrelación con Barcelona. Es a partir de la construcción de la periferia del Llobregat en los años 70 cuando ésta empieza a formar parte de la ciudad real<sup>6</sup> de Barcelona, y por este motivo el análisis de las últimas cuatro décadas y media aborda conjuntamente el Baix Llobregat y Barcelona, en la 3ª Parte de esta tesis.

---

<sup>6</sup> Se definirá en la 3ª Parte.



## APARTADO 1.1 URBANISMO Y ACTIVISMO SOCIAL (años 70)

Los años 70 fueron una explosión de lucha democrática, estrechamente ligada a las nacientes organizaciones sindicales, vecinales, y políticas (I.1-01). En esa época se inicia la formulación de proyectos alternativos de barrio y ciudad que alimentan los programas de las primeras elecciones municipales de 1979.

### 1.1.1 La Satélite. Experiencia de un polígono (primera mitad de los años 70)

En 1972 se funda la Asociación de vecinos de la Satélite, una de las primeras en legalizarse.<sup>7</sup> Asumo la responsabilidad en urbanismo en la primera Junta de la Asociación, donde los temas dominantes son “No más bloques, rehacer y acabar la urbanización del barrio, y construir más escuelas suprimiendo barracones”. Sant Ildefons es un barrio de unas 10.000 viviendas sociales, construido en los años 60, al amparo del Plan de Urgencia Social, con un origen, medida y problemática similares al barrio de Bellvitge de L’Hospitalet de Llobregat. En 1974, la AA.VV. organiza una exposición urbanística (I.1-02) sobre el barrio, que fue de las primeras de este tipo que se hicieron en el ámbito de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

En aquellos años la AA.VV. despliega una gran actividad de reivindicación social y de presencia en los medios, desde una exposición en 1974 sobre el barrio, de las primeras de este tipo que se hicieron en el ámbito de la Corporación Metropolitana de Barcelona (I.1-02), a tantas otras actividades que se recogen en sus boletines (I.1-03), conferencias (I.1-04), o noticias de prensa (I.1-05). Sobre este periodo se han hecho posteriormente diversas exposiciones (I.1-06), cursos (I.1-07) y conferencias (I.1-08).

Se entiende desde el primer momento que la implicación en esa lucha por la democracia y por la mejora urbana del barrio, no puede reducirse a las reivindicaciones vecinales; es necesario tratar de aportar una reflexión que permita dar un contenido más profundo, que abra nuevas perspectivas de transformación urbana. En ese sentido, mi trabajo de estudiante sobre Sant Ildefons constituye una primera aproximación.

En el plano adjunto (I.1- 09) vemos algunas ideas que van tomando cuerpo en los años posteriores. En primer lugar, el ámbito de estudio no se ciñe al del conjunto de Sant Ildefons; se extiende para relacionar el polígono con la ciudad, el barrio de la satélite con el de la Gabarra, entre la C-245 y la traza ferroviaria. Se presta asimismo atención a las pequeñas roturas internas de un proyecto autista del modelo de cinco unidades vecinales en *cul de sac*; se establecen conexiones entre éstos para generar un recorrido comercial, modificando así el modelo original. Una de las claves de la

---

<sup>7</sup> Miquel Roa participa en la fundación de la AA.VV. de la Satélite junto con Juan García Nieto, Gregoria García, Dora Ruenz, Ignasi Riera, José Montilla, Manuel Campo Vidal y Frederic Prieto, entre otros.



transformación urbana de esta periferia fragmentada, es justamente buscar interrelaciones entre partes.

### 1.1.2 Cornellà de Llobregat. La reconstrucción de la ciudad (segunda mitad de los años 70)

A raíz de la información pública del Plan General Metropolitano<sup>8</sup>, se establece una coordinación entre los barrios de Cornellà, y se elabora una alegación conjunta de los barrios, en marzo de 1976, firmada por 18 asociaciones cívicas del municipio **(I.1- 10)**.

Este es un paso importante del movimiento vecinal, tanto por la elaboración de una primera idea general de ciudad, como por incorporar la temática del planeamiento urbanístico; dos novedades que significan un salto conceptual.

La alegación incorpora las reivindicaciones de cada barrio relativas a zonas verdes o equipamientos, en solares donde se exige no construir más viviendas, nuevas escuelas y valor patrimonial de algunos edificios históricos. Pero, además, discute la eficacia y adecuación a los tejidos existentes, de las nuevas autovías y conexiones viarias, dentro y fuera de la ciudad. Y finalmente entra en el mundo de los estándares urbanísticos. Porque la idea del estándar como indicador social de equilibrio urbano es sin duda una discusión de mucho interés, pero ¿cuáles son las ratios de espacio libre y equipamiento por vivienda a niveles de barrio, de ciudad o de área?

La alegación al Plan General Metropolitano es un primer impulso para la elaboración de una idea de futuro para la ciudad, que continua con el Congreso de Entidades de Cornellà de Llobregat, de junio de 1976 **(I.1-11)**, en el que se elabora un programa para cambiar la ciudad<sup>9</sup>. En la redacción de la Ponencia de Urbanismo se incorporan muchas de las reflexiones de la alegación al PGM-76.

La relectura de estos dos documentos nos lleva a plantear las siguientes consideraciones:

- Se combina la denuncia a la falta de legitimación democrática formulando alegaciones concretas al Plan: “[...] posturas de No rotundo al Plan podrían significar un mayor incremento del caos urbano y una mayor facilidad a la especulación. Por otra parte, plantear la suspensión de licencias de edificación hasta la realización de un Plan Democrático, podría significar un profundo colapso del sector de la construcción que, actualmente, está atravesando una fuerte crisis”. El espíritu de la transición está claramente presente en estas reflexiones.
- Destacan los problemas de la vivienda (pequeña, cara, mal construida, y fruto de un mercado sin control público); del transporte público y privado (insuficientes en el interior de la ciudad, y en las conexiones de ésta con Barcelona y con el resto del Baix Llobregat). El metro todavía no ha llegado a Sant Ildefons y las conexiones con Barcelona están colapsadas, también para los autobuses.

---

<sup>8</sup> Que se analizará en la 3ª Parte de esta tesis.

<sup>9</sup> El programa del Congreso de Entidades, que se recoge en el **(A.1-01)**. Fue el que Frederic Prieto llevó con el PSUC a las elecciones municipales de 1979, y con el que las ganó.

- El desequilibrio población activa-empleo es otra preocupación central. El total de empleos de la ciudad cubre la mitad de su población activa, y se plantea la necesidad de hacer crecerlo hasta equilibrarlo con dicha población activa.
- Al apartado de la suburbanización se le presta una atención especial. En los escritos se describe una ciudad donde sólo hay viviendas e industrias, con mucha densidad, pero con pocas dotaciones, espacios verdes, y terciario. Cornellà de Llobregat todavía no tenía ningún parque público -Can Mercader será una realidad entrados los años 80-, y el déficit de equipamientos sanitarios, escolares, culturales, asociativos y deportivos, en este orden de importancia, es muy importante. Impedir nuevas viviendas en solares vacíos, se convierte en una obsesión para salvaguardarlos para futuros equipamientos públicos. Además, se denuncia el déficit comercial: “Los déficits de instalaciones comerciales importantes han convertido a Cornellà de Llobregat en una ciudad dependiente totalmente de Barcelona, convirtiéndose en un problema de gran importancia”.
- El tema de la disgregación de la estructura urbana de los barrios separados por el ferrocarril y el Carrilet, constituye también una preocupación importante.

Después de 40 años, las reivindicaciones urbanas formuladas a raíz del PGM-76, se han corregido. Volviendo a mirar aquellas copias amarillentas, cabe reivindicar el papel seminal de aquellos primeros pasos, junto a un potente movimiento democrático, transversal y participativo.

Hemos de tener en cuenta que, a mediados de los años 70, la periferia del Llobregat constituye un desierto cultural en términos urbanísticos. Los documentos elaborados nacen de una práctica social muy pegada a cada barrio, desde donde se trata de destilar algunas ideas para el conjunto de la ciudad. El PGM-76 se discute barrio a barrio, pero no se llega a formular una crítica argumentada del conjunto. Nuestros referentes en la ETSAB están muy vinculados a la redacción del documento y valoran sus esfuerzos técnicos por desbordar estructuras políticas caducas. Los jóvenes profesores éramos muy inmaduros para abordar una reflexión más profunda sobre el PGM. Cabe recordar, que la sociedad estaba aún muy fragmentada; la prohibición del derecho de asociación durante los 40 años de dictadura deja una profunda herida social que tarda en cicatrizar. Periferia y ciudad son dos mundos tangentes, pero con un profundo desconocimiento mutuo.

En el mismo año 1976 formulamos una primera hipótesis sobre la formación histórica de Cornellà<sup>10</sup> (I.1-12). Este documento muestra por vez primera una idea de la formación de la ciudad, partiendo de la cartografía histórica municipal, recientemente recuperada, y de la historiografía local.

---

<sup>10</sup> Roa, M. “*Cornellà. Maduració d’una ciutat nova (o la necessitat de desvetllar la seva memòria)*”, 1976. Trabajo sin publicar (A.1-03), en el que colaboraron los estudiantes de arquitectura Bernard Vicaría, Ramón Fusté, y José Antonio Marín.

A partir de una docena de planos históricos de la ciudad se formulan unas hipótesis básicas de interpretación sobre su crecimiento y transformación. Asimismo, se pone especial énfasis en destacar las piezas más relevantes de su patrimonio.

El estudio parte de dos tópicos de la época que desvirtúan de salida la bondad del enfoque:

- La idea de que Cornellà es una ciudad, tratando de reforzar así su identidad independiente respecto a los municipios vecinos
- La macrocefalia barcelonesa, expresada en el texto de la siguiente manera: “[...] el interés que [...] tiene el trabajo propuesto, no solo para Cornellà de Llobregat, sino también para conocer la problemática de una ciudad cuyo crecimiento ha estado dominado por la macrocefalia barcelonesa”.

Con la perspectiva actual cabe pensar que se trata de un camino equivocado: no tiene ningún sentido entender Cornellà como un ente independiente de los municipios vecinos con los que acabará conurbada; de la misma manera que induce a error el concepto de macrocefalia de una ciudad central que pretende engullir las ciudades vecinas. Dos posiciones ideológicas que, como veremos más adelante, enturbiaran la comprensión de la periferia y su relación con la ciudad central. Con el tiempo estas dos ideas se demuestran poco fértiles; más un reflejo de la lógica de la lucha democrática, barrio a barrio primero, y pueblo a pueblo después, en una sociedad fragmentada después de 40 años de dictadura.

En todo caso, son ideas que no están lejos de los debates sobre periferia en Europa durante los años 80, que tratamos en la 2ª Parte. El desconcierto del final del ciclo fordista y de las periferias que produjo, es un reto intelectual que genera en ese momento mucha vacilación e incertidumbre.

## APARTADO 1.2. IDENTIDAD COMARCAL (segunda mitad de los años 70)

En la segunda mitad de los años 70, cambia el foco de mis investigaciones, pasando de Cornellà al conjunto de la comarca. Arranco una tarea académica donde trato de descubrir los elementos básicos de la identidad comarcal, muy vivida hasta entonces, pero todavía poco pensada. Estos trabajos se realizan en torno al Centre d'Estudis Comarcals del Baix, que se funda en 1974 con el liderazgo del historiador Jaume Codina y la participación de Ignasi Riera, Mercé Renom, Gemma Tribó y el doctorando entre otros.

Esta temática forma parte del debate social desde mediados de los 70 hasta finales de los 80, culminando con la ley 6/1987 del 4 de abril de la Organización Comarcal de Cataluña que institucionalizaba los Consells Comarcals. En todo caso, aquí nos referiremos a la primera fase del debate, que finaliza con el Congreso de Cultura Catalana y la publicación de sus resoluciones en 1978. Nuestra aportación tuvo dos ámbitos: El C.E.C.<sup>11</sup> del Baix Llobregat **(1.1-13)** por lo que hace referencia a la identidad social, y el Departamento de Urbanismo de la ETSAB, en lo que se refiere a la identidad territorial. En todo caso, fueron reflexiones muy cruzadas desde el inicio, y cuyos trabajos fueron ambos presentados en el marco del Congreso de Cultura Catalana.

### 1.2.1 Identidad social

La idea de comarca es definida principalmente desde el campo de la geografía, y se instrumenta por primera vez en la Divisió Territorial de Catalunya del año 1936. Arranca con una definición rural, basada en una capital central con un mercado semanal, y una distancia a la misma desde el resto de pueblos que permita desplazarse en carro en un día. Los partidos judiciales son igualmente una referencia. De las tres zonas en que se divide el Baix Llobregat, hoy en día únicamente tendría unas ciertas "pautas comarcales" la subcomarca norte, en torno al municipio de Martorell. En la subcomarca de levante, la capital Sant Feliu de Llobregat es, respecto al modelo de comarca, un artificio (ni tiene mercado central, ni es la de mayor población). En la subcomarca de poniente aparece solo una débil capitalidad en Sant Boi de Llobregat. La estrecha vecindad con Barcelona debilita cualquier intento de aplicación del modelo de comarca rural al Baix Llobregat.

---

<sup>11</sup> Un indicador de la relevancia del Centre d'Estudis fue la respuesta a la Divisió Territorial de la Generalitat de Catalunya, que situaba Sant Just Desvern y Esplugues de Llobregat en el Barcelonès. La movilización del Centre d'Estudis fue clave para que estos dos municipios pidieran pertenecer al Baix Llobregat, donde finalment quedan integrados.

Las investigaciones realizadas durante esta etapa,<sup>12</sup> alimentan las siguientes consideraciones.

A mediados de los años 70 encontramos un territorio impactado por industria contaminante y vivienda masiva, con niveles de urbanización y servicios precarios, mal comunicado, con viales de acceso permanentemente colapsados y con escasos espacios libres, equipamientos y comercio. Todo ello se ha producido con la transformación en pocos años de un delicado territorio agrícola, y constituye el marco para entender esa búsqueda de identidad.

Transformar un conjunto desarticulado de bloques en un barrio, un conjunto desconexo de barrios en una ciudad, y un territorio maltratado en una comarca, resulta una necesidad social imperiosa. Se trata de aportar ideas para reinventar la comarca del Baix Llobregat. El estudio de las divisiones territoriales sirve para situar la comarca en el marco histórico y para recoger, de manera sistemática, opiniones de geógrafos sobre la comarca y de urbanistas sobre el Àrea Metropolitana, que se solapa con la comarca.

En los trabajos de la *Divisió Territorial de Catalunya* del 1936, comprobamos que en el "*Croquis amb les àrees de radiació dels mercats*", la comarca queda reducida al entorno de Martorell, quedando toda la parte baja incorporada al mercado barcelonés. Sin embargo, en el "*Croquis de la enquesta als Ajuntaments*", la comarca queda perfectamente definida. Identificamos así una contradicción entre modelo territorial y consciencia comarcal.

La mayoría de los estudiosos comarcalistas opinan en los años 60 y 70 que la comarca del Baix Llobregat presenta dos grandes problemas: la fagocitación de algunos municipios por parte de Barcelona (el delta oriental, o el conjunto de todo el delta), y la reducción de la comarca a las zonas próximas a Martorell.

Los urbanistas defienden una Corporació Metropolitana de Barcelona como un todo indiferenciado que incorpora el delta del Llobregat, sin reconocerle ninguna identidad comarcal.

---

<sup>12</sup> Roa, M. "*Les divisions territorials a Catalunya y la seva projecció sobre la comarca del Baix Llobregat*", 1979, dirigida por el profesor Manuel Ribas Piera, que mereció una beca de Òmnium Cultural (I.1- 14).

Roa, Miquel, "*La conurbació Barcelonina*", en la ponencia La comarca del Baix Llobregat. *Consciència d'una realitat?* durante el Congrés de Cultura Catalana que se celebró en El Prat de Llobregat los días 22 y 23 de enero de 1977 (I.1-15).

Roa, M. "*La comarca del Baix Llobregat. Consciència de una realitat?*", en Lluç, E. Y Nel·lo, O. (coords.), *El debat de la Divisió Territorial de Catalunya*. Edició d'Estudis, Propostes i Documents (1939-1983), Barcelona: Diputació de Barcelona, 1984 (I.1-16 y 17) (A.1-03).

Roa, M. "*El Baix Llobregat, comarca o suburbi?*", *Arrel*, 2, 1982 (I.1-18), (A.1-04).

Roa, M. "*El Baix Llobregat com a ecosistema humà*", en IV Jornades del Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, Martorell, 1984 (I.1-22).

Roa, M. "*El Baix Llobregat com ecosistema social*", *Diari del Llobregat*, 2 de junio de 1984 (I.1-19 y 20).

A pesar de la adversidad del panorama, se insiste en la existencia de una conciencia comarcal, dándole relevancia a una serie de indicadores:

- La conciencia colectiva del movimiento obrero tiene claramente un ámbito comarcal. Riera y Botella dan fe de la comarca como ámbito referencial del movimiento obrero en esa época<sup>13</sup>.
- A pesar de la situación pre-democrática, en el Consejo Económico Sindical del Baix Llobregat participan la mayoría de empresas de la comarca y los ayuntamientos<sup>14</sup>, y plantean directrices para la ordenación territorial de la comarca. La conciencia colectiva del Baix Llobregat va más allá del proletariado industrial.
- La estructura territorial de las nuevas organizaciones sindicales, empresariales y políticas tienen a la comarca como ámbito propio.
- La celebración del Congreso de Cultura Catalana de 1977, en Cornellà de Llobregat, atrae la participación de casi todos los pueblos de la comarca.
- La campaña de solidaridad con El Prat de Llobregat, contra el desvío del río, es secundada por todas las organizaciones sindicales y vecinales de la comarca.
- La campaña para la legalización de todas las AA.VV. tiene también un ámbito comarcal.
- Finalmente, la creación del Centre d'Estudis del Baix Llobregat, tendrá una gran influencia en la formación y justificación teórica de la conciencia comarcal.

Desde el punto de vista teórico nos enfrentamos a un grave dilema. Los estudios comarcalistas llegan a la conclusión de que una parte de la comarca ha sido fagocitada por la ciudad de Barcelona, y para la Corporación Metropolitana de Barcelona, la comarca no existe. Sin embargo, hay una fuerte conciencia comarcal. ¿Cómo dar respuesta a ese dilema? ¿Es adecuado formular un nuevo concepto de comarca que justifique la existencia del Baix Llobregat?

Quisiera destacar algunos argumentos en la búsqueda de una cierta base teórica para justificar la identidad del Baix Llobregat. Partiendo del principio marxista de que la existencia es la base de la conciencia, se trata de encontrar elementos de la existencia social de los habitantes de la comarca que explican el porqué de la conciencia colectiva sobre la misma. Ya se han apuntado anteriormente algunos indicadores que se refieren a compartir problemáticas comunes de orden laboral, económico, de condiciones de vida urbana o cultural. Se sintetiza a continuación algunas ideas al respecto.

Amos H. Hawley define el concepto "*Community*" desde un punto de vista espacial, como "el área que comprende la población residente interrelacionada e integrada a través de sus necesidades

---

<sup>13</sup> Riera, I. y Botella, J. "El Baix Llobregat 15 años de lucha", Barcelona: Blume, 1976.

<sup>14</sup> El Consejo Económico Social Sindical del Baix Llobregat publica en 1975 "Estructuras y perspectivas de desarrollo del Bajo Llobregat".

diarias, independientemente de que los contactos sean directos o indirectos<sup>15</sup>. Esta definición lleva a analizar la "*Enquesta de mobilitats obligades del padró 1981*",<sup>16</sup> que muestra que los viajes con origen en el Baix Llobregat sur tienen su destino distribuido en la propia comarca (68%), Barcelona (27%), resto de municipios de la Corporació Metropolitana de Barcelona (1%) y fuera de la misma (4%). Podemos concluir que el nivel de contención en la comarca es muy alto, y que su relación con Barcelona es reducida, a pesar de su vecindad, y no muy diferente a la que puedan tener otras comarcas como el Maresme o los Vallesos. Como vemos, la movilidad nos dibuja la espacialidad de la "*Community*" del Baix Llobregat sur. En la Barcelona sin Rondas, la relación del Baix Llobregat con el Barcelonès Nord o con los Vallesos es prácticamente inexistente.

Un fenómeno determinante en la formación de la conciencia social es la enorme fuerza de la inmigración en toda la comarca, una corriente de familias que se asientan en aluvión, y que tratan de construir un entramado social vinculado a un nuevo entorno social y urbano. En el Baix Llobregat la inmigración tiene un significado muy especial en el marco catalán.

Esta fuerza de la inmigración viene multiplicada por la debilidad de la estructura social autóctona. La industria textil, base de la revolución industrial en Catalunya, tiene una débil presencia en el Baix Llobregat. Las primeras industrias textiles se sitúan en Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat y en las ciudades medias de la segunda corona metropolitana, saltando directamente al curso superior del Llobregat y de otros ríos para aprovechar la energía barata del mismo, a cambio de un mayor gasto en transporte. Esta estrategia de localización de la industria textil no considera la parte baja del Baix Llobregat, que tiene en cambio una importante agricultura de regadío y un río muy remansado incapaz de aportar energía hidráulica. Con la excepción de la Colonia Güell, el textil no tiene un valor relevante en la comarca. El Baix Llobregat pasa directamente de la agricultura de regadío a la industria moderna. En cualquier caso, la acumulación de capital de la agricultura y de la escasa industria textil se sitúa en manos de una burguesía local, que mayoritariamente tiene sus sedes de empresa y residencia en Barcelona. El tejido social del Baix Llobregat se forma pues mayoritariamente por clases populares, sin apenas burguesía local, ni clases medias ilustradas.

Como veremos más adelante, el salto directo de la agricultura a la industria moderna hace que los núcleos urbanos sean muy pequeños a principios de los años 60, habitados por trabajadores agrícolas y pequeños artesanos, con escasa presencia de clase media, que no puede considerarse burguesía local. Como consecuencia de esta singularidad, la inmigración tiene un papel muy relevante en relación al conjunto catalán. En los años 60 y 70, los líderes sindicales como Ramos,

---

<sup>15</sup> Hawley, A. *Human Ecology*, Chicago: University of Chicago Press, citado en Roa, M. (1982). "*Comarca o suburbí?*", 1962 (1.1-18).

<sup>16</sup> Corporació Metropolitana de Barcelona, "*Enquesta de mobilitats obligades del padró 1981*", 1982.

García (Siemens), Carlos Navales (Elsa) son auténticos líderes sociales. Las huelgas generales en la comarca, donde se reivindican mejores condiciones laborales, van siempre asociadas a la reivindicación política por la democracia. La solidaridad de los pueblos de la comarca con las luchas obreras es muy estrecha. Este liderazgo del proletariado en el proceso de transformación democrático del país es especialmente importante en el Baix Llobregat. En Barcelona y en otras poblaciones de la segunda corona, la clase media juega un papel importante en el liderazgo del cambio democrático.

Los barrios primero, los municipios después, y el conjunto de la comarca finalmente, apoyan ese liderazgo de la lucha sindical, que afecta directamente a la vida de las familias. Se organizan para reivindicar mejores condiciones de vida urbana, que plantean demandas específicamente comarcales: la lucha por la canalización del río y contra su desvío en El Prat de Llobregat; contra los problemas de contaminación de algunas fábricas y de las aguas del río; contra la salinización del subálveo por sobre explotación de pozos; o de las tierras del delta, fruto de las extracciones de arenas posteriormente rellenadas con basura. Estas reivindicaciones se producen en cada municipio y se agrupan a nivel comarcal. Las nacientes AA.VV. se agrupan para tener más fuerza en la defensa de sus reivindicaciones y una presencia más potente en defensa de la democracia.

Son tiempos de un incipiente neoruralismo catalán, que entiende la macrocefalia de Barcelona como uno de los mayores males del desequilibrio territorial. En el Baix Llobregat comienza a utilizarse la palabra fagocitación, refiriéndose a que la ciudad central, que acumula todas las instalaciones y actividades propias de la ciudad, y vuelca sobre el Baix Llobregat todas las instalaciones y actividades indeseables. La reivindicación de la comarca va indisolublemente vinculada a una cierta idea de defensa contra las agresiones de Barcelona.

Ese liderazgo social arrastra también a las empresas industriales, que a su vez se quejan de sufrir en sus cuentas de resultados la dimensión de lucha sindical vinculada a la lucha política por la democracia. Las empresas también se organizan a nivel comarcal, con el objetivo de dar una respuesta adecuada y compartida a los conflictos laborales, tratando de llevar la lucha por la democracia fuera de los ámbitos laborales, a la vez que se manifiestan explícitamente a favor del cambio democrático.

Algunos estudiosos locales, profesionales, universitarios y estudiantes progresistas, se agrupan en torno a la figura de Jaume Codina en el Centre d'Estudis Comarcals (CEC) del Baix Llobregat, que juega un papel fundamental en la construcción de la identidad comarcal. Muy en la tradición catalana, el Centre se lanza a realizar todo tipo de estudios históricos, sociológicos, económicos, urbanos y territoriales, tratando de descubrir a la vez elementos de identidad, analizar problemáticas



y tener un papel central en la lucha democrática. El Atlas del Baix Llobregat **(I.1-21)** es una clara referencia de las tareas y capacidades del Centre<sup>17</sup>. Además, el Centre tiene un papel claro de portavoz de la comarca en el Congreso de Cultura Catalana, y los movimientos obreros y vecinales reconocen rápidamente su papel de liderazgo cultural.

A finales de los años 70, en el CEC del Baix Llobregat, en el PSUC y en las listas a las primeras elecciones municipales, se empiezan a producir fusiones entre los movimientos sindicales y vecinales liderados principalmente por la inmigración, y los movimientos más políticos y culturales, donde personas venidas de Barcelona tienen más peso.

Una vez instaurada la democracia, las cosas cambian con mucha rapidez. El proletariado y los movimientos urbanos comienzan a perder liderazgo social en favor de los partidos políticos y de los gobiernos municipales.

Permítasenos hacer una disgresión, mirando al futuro, para comprender mejor el Baix Llobregat de los 70.

La comarca juega un gran papel de cohesionador social especialmente entre mediados de los años 70 y el 2005. En estos 30 años toma significados distintos, primero como referencia de las luchas sindicales, y después de las vecinales, pasando por la dimensión cultural y política con el liderazgo del CEC, para pasar a ser referencia de todo tipo de asociaciones culturales o deportivas, entre otras. Con posterioridad, la institucionalización del Consell Comarcal y la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona en el 1987, comporta un importante refuerzo del comarcalismo.

La construcción de las grandes autovías en torno a la olimpiada del 92, significa un cambio substancial. La comarca deja de estar segregada de Barcelona por motivos de movilidad, y poco a poco también se va incorporando una creciente diversificación del tejido social, que la va haciendo más próxima al tejido de la ciudad central. El incremento de las actividades terciarias, y la mejora substancial de las condiciones de vida urbanas y ambientales van creando también una mayor similitud con la ciudad central. Se mejora el transporte público: Rodalies, Ferrocarriles de la Generalitat, extensión del metro a Cornellà centre. El Tram comporta además un elemento de visualización urbana entre las nuevas avenidas, transformando las antiguas carreteras.

A partir de la total conurbación del Llobregat oriental, y de la institucionalización de la AMB en 2011, el Consell Comarcal, y la comarca como referente social, han ido perdiendo su cometido original.

No se puede entender la historia reciente del Baix Llobregat sin la intensa conciencia comarcal de la última década de la dictadura, y las primeras de democracia. Ni tampoco se puede comprender la

---

<sup>17</sup>Roa, Miquel, "*Creixement urbà i Planejament Urbanístic*", en Atlas del Baix Llobregat, Barcelona: ICC, por Centre d'Estudis Comarcals, 1995 **(I.1-21)**.

actual organización institucional, y la gestión del urbanismo por fragmentos, sin la concepción de ciudad de cada municipio de la comarca, como resistencia a la fagocitación de Barcelona.

### 1.2.2 Identidad territorial

Sobre la identidad territorial de la comarca en los años 70, además de los estudios citados, destaca el plano de la comarca del Baix Llobregat elaborado para la exposición "*La Identitat del Territori Català*" (Tortosa, 1977)<sup>18</sup>. El plano permite identificar cuatro estructuras territoriales que responden a las diferentes fases productivas de su historia.

#### 1. Estructura agrícola originaria de secano

Corresponde a la parcelación agrícola de secano, el sistema de caminos y masías, los pequeños núcleos urbanos situados en los dos rosarios del *samontà*, a lado y lado del río y a los pocos núcleos de montaña.

#### 2. Estructura agrícola de regadío y pre-industrial de la *Vall Baixa* y el delta

Corresponde a la agricultura de regadío del delta, con la presencia de los canales de La Infanta y de la Dreta (en el delta occidental), con el potente mosaico parcelario en la plana cuaternaria, a ambos lados del río. Esta estructura aporta las nuevas masías en el delta y toda una red de caminos, con la aparición de las pequeñas industrias vinculadas a los pequeños saltos de agua en los canales que refuerzan la anterior estructura, potenciando los núcleos urbanos.

#### 3. Estructura industrial fundacional de principios del siglo XX

Corresponde a las primeras localizaciones de grandes industrias modernas (independientes de la red de riego), vinculadas a las carreteras, al ferrocarril, al Carrilet, y a los corredores de energía eléctrica que bajaban por el Llobregat. La Roca en Viladecans, La Papelera en El Prat de Llobregat y Siemens en Cornellà de Llobregat, son las tres principales piezas que se localizan en la comarca en las dos primeras décadas del siglo XX. Esta estructura lleva asociada un cierto crecimiento de los núcleos urbanos.

#### 4. Estructura periférica fordista del tercer cuarto de siglo XX

En los años 60 se establecen agrupaciones industriales desordenadas, colgadas de las carreteras se consolidan grandes servicios metropolitanos como el aeropuerto, aparecen los primeros centros

---

<sup>18</sup> Solà-Morales, Manuel. (coord.). "*L'identitat del territori català*", Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, COAC, vol. Extra. 1981 (I.1-22) (A.1-06).

comerciales, se colmatan los cascos urbanos, se producen transformaciones de tejidos unifamiliares en plurifamiliares, se desarrollan núcleos de vivienda marginal y urbanizaciones unifamiliares ilegales o polígonos de vivienda (Bellvitge en l'Hospitalet, La Satélite, Cinco Rosas, poblado de la Roca).

La falta de planeamiento urbano comporta la ausencia de un orden que permita integrar estas cuatro estructuras. El crecimiento y transformación de esta parte de la ciudad ha dado como resultado ese *patchwork* de estructuras y morfologías sobrepuestas.

El plano forma parte de una intención de vincular el territorio a la identidad catalana. En palabras de Manuel de Solà-Morales:

*“La recuperació de la identitat nacional passa, en bona part, per fer comuna i pública una imatge del territori català”. Más adelante dice: “[...] convé construir la imatge de Catalunya de les comarques, entendre la composició territorial de cada conjunt d’assentaments [...] Es tota la història social que es descrita en la disposició dels camins, en els llocs d’encreuament i d’intercanvi; en la rompuda de cultius, en la construcció de Canals o el conreu d’hortes, les formes de propietat, l’emplaçament de les indústries, el creixement de les ciutats i llur ocupació del entorn, els contradictoris impactes de les grans infraestructures. Cada comarca és sobretot, una barreja específica d’aquests components, i només endinsant-se en la seva descripció es comença a sintetitzar la seva alternativa [...] per un enteniment del territori com a construcció històrica, producte artificial de la intervenció humana”<sup>19</sup>*

Manuel de Solà-Morales introduce una nueva mirada del comarcalismo a las puertas de la recuperación de la Generalitat de Catalunya, impulsando una especial cartografía comarcal, que más que describir la realidad, la define. Esta mirada novedosa se corresponde con la escala comarcal, que en esos años ocupa el centro del debate territorial.

Todos los planos de comarcas se realizan en un formato de 2,5 x 1 metros a escala 1:10.000, es decir, representando un territorio de 25 x 10 km. Esta aparente restricción, que contradice un aspecto tan importante como son los límites comarcales de naturaleza geográfica, tiene por objeto justamente el que los planos no se puedan apoyar en sus contornos geográficos, sino en la naturaleza intrínseca de la huella de la construcción histórica de su formación.

La apuesta de límites que se hace para la comarca del Baix Llobregat es entre Martorell y el aeropuerto en sentido longitudinal, y entre Viladecans y Cornellà de Llobregat en el sentido transversal. Es un recorte que omite los claros límites geográficos de la línea de mar en el frente del delta y de Montserrat en el norte. Esto obliga a dibujar la identidad del Baix Llobregat desde la naturaleza de su huella histórica.

---

<sup>19</sup> Solà-Morales, 1981, op. cit.

Sorprende al volver a mirar este plano, dibujado hace 40 años, que adquiere un nuevo interés mostrando como tantas veces las ideas en los dibujos aguantan más que en los textos. Es un plano que pone el énfasis en descubrir la estructura agrícola de la comarca. El río, con el patrón agrícola de regadío y los canales de La Infanta y de la Dreta, conforma un tapiz parcelario que deviene protagonista. Destacan también los pequeños núcleos rurales, dentro de los núcleos urbanos, y la red de caminos que interconectan entre sí los dos rosarios del *samontà*, junto a su conexión con los asentamientos de montaña<sup>20</sup>.

Esta puesta en relieve del patrimonio histórico de las estructuras territoriales agrícolas de principios del siglo XX tiene un gran valor cultural en una comarca, entonces poco estudiada. Pongamos como ejemplo el tratamiento del Canal de la Infanta, una auténtica joya de la ingeniería hidráulica, primorosamente dispuesta sobre el territorio, patrimonio excepcional de la comarca, que ha sido mayoritariamente destruido.

Se coloca en un segundo plano lo que se percibe como primero, restando relevancia a las extensiones residenciales e industriales, que configuran la realidad del momento. La topografía, también en segundo plano, se percibe más desde la traza de las rieras, que desde la presencia de las curvas de nivel, de las que se dibujan las imprescindibles para explicar los entornos urbanos.

El conjunto de estas reflexiones en los puntos 1.2.1 y 1.2.2 nos acercan a una definición de la identidad del Baix Llobregat que integra la naturaleza económica, social y urbana de la comarca. En 1982 lo denominé el eslabón perdido<sup>21</sup>, ya que tal y como se ha explicado anteriormente, en el Baix Llobregat se pasa directamente de una economía soportada por la agricultura de regadío, a la basada en la industria moderna (especialmente en los municipios del delta). Efectivamente, el sector textil tiene una presencia muy débil en los municipios deltaicos. Este eslabón perdido en el proceso de transformación económica viene acompañado por una muy débil presencia de una burguesía local, que en su mayoría vive en Barcelona. La debilidad del textil y de la burguesía local conlleva la casi inexistencia de ensanches en las poblaciones del Baix Llobregat, a diferencia de las ciudades medias de la segunda corona metropolitana<sup>22</sup>.

Efectivamente el Baix Llobregat en los primeros años del siglo XX se puede definir desde el concepto de eslabón perdido: no textil, no burguesía local y no ensanches; definición que afecta a su naturaleza territorial hasta nuestros días.

---

<sup>20</sup> Detrás de este plano hay una importante labor de investigación sobre la cartografía antigua de la comarca y sobre la cartografía antigua de cada municipio.

<sup>21</sup> Roa, 1982, op. cit. (A.1-04).

<sup>22</sup> La única excepción es Sant Boi, que tiene una incipiente industria textil, que parte de que la burguesía vive en el municipio – hasta principios de siglo XX no tienen puente que conecte con Cornellà–, y efectivamente, el municipio tiene un trazado de ensanche.



### APARTADO 1.3 *UNA PROPOSTA URBANÍSTICA PER AL BAIX LLOBREGAT* (final de los años 70)

El movimiento en contra de los nuevos polígonos de vivienda aparecidos al calor del PGM-76, se desarrolla entre la aprobación del PGM y las primeras elecciones democráticas municipales de 1979. El movimiento nace en Sant Just Desvern, en oposición al inicio de las primeras obras de urbanización del polígono del INUR (Instituto Nacional de Urbanización del Ministerio de la Vivienda). Inmediatamente aparecen aprobaciones iniciales de nuevos polígonos de vivienda en otros municipios, y el movimiento de oposición se extiende a los cinco municipios (Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, Esplugues, Sant Just Desvern), constituyéndose la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme (CIU), donde participan los nacientes partidos políticos, con el apoyo de las asociaciones sociales y culturales.<sup>23</sup> La Comissió Intermunicipal d'Urbanisme nace en el marco del Congrés de Cultura Catalana muy vinculado, en la comarca, al Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat.

Para valorar los contenidos de este episodio, mostramos algunas imágenes de la prensa local **(I.1-23)** y documentos de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme **(I.1-24)**, así como dos anexos<sup>24</sup>.

El debate del PGM-76 significa una gran maduración sobre la importancia del urbanismo en las asociaciones culturales y sociales de los cinco municipios. La aparición de nuevos proyectos de polígonos residenciales, impulsados por los últimos ayuntamientos no democráticos, con escasa transparencia, hace que AA.VV., centros culturales y los nacientes partidos políticos luchen para frenarlos y por el futuro control democrático del desarrollo urbano.

El periodo anterior viene marcado por un crecimiento incontrolado, los intereses del capital inmobiliario, la corrupción de la administración, el crecimiento en mancha de aceite de la Gran Barcelona de Porcioles, con la consiguiente agresión a la comarca y a sus pueblos, el desplazamiento a los municipios periféricos de aquellas instalaciones indeseadas por Barcelona (como el vertedero en Gavà) y transformaciones irreversibles, como la transformación de zonas agrícolas a industriales.

Los polígonos previstos suponen una mayor densificación en una zona ya muy poblada, comportan un consumo de suelo que podía ser necesario para ubicar los grandes déficits de equipamientos; se carga una vialidad ya próxima al colapso, con nuevos polígonos de viviendas, se establecen nuevos barrios al margen de los núcleos urbanos, se rellenan intersticios que comportarían una conurbación indiferenciada (se hace referencia a los ejemplos de Sants y Gràcia como una experiencia de pérdida

---

<sup>23</sup> Entre otros, participaron los futuros alcaldes Frederic Prieto (Cornellà), Toni Perez (Esplugues), Francesc Baltasar (Sant Feliu), y Carles Riba (Sant Joan Despí), este último lideró la comisión. La sede de la CIU fue nuestro pequeño despacho de arquitectura, ubicado en la calle Florida 7, 1º 1ª, de Cornellà de Llobregat.

<sup>24</sup> Informe de la CIU sobre los polígonos. Noviembre 1977 **(A.1-05)** y Exposición "*Tothom el carrer*" **(I.1-06)** recientemente exhibida en diferentes municipios del Baix Llobregat y de la cual se ha editado un CD.

de identidad municipal), y aparecen también problemas de integración de nuevos habitantes con el peligro de la marginalidad (la sombra de la Satélite es constante).

Las Conclusiones que encontramos en la última página del informe explican bien la base ideológica de futuras actuaciones:

- Es necesaria una ordenación general del territorio hecha desde la Conselleria d'Ordenació del Territori de la Generalitat de Catalunya, respetando los entes naturales, como son la comarca y el municipio.
- Los municipios deben crecer de manera consecuente con las anteriores consideraciones, procurando la integración de la nueva vecindad.
- Los terrenos afectados por el polígono y Planes Parciales no deben ser utilizados para ninguna construcción a gran escala como las proyectadas, ya que supone una hipoteca de cara al futuro. Su ordenación debe atender a la nueva configuración democrática de los consistorios.
- En ningún momento se pretende un colapso del desarrollo de los municipios. En cualquier caso, el colapso viene dado en gran parte por el retraso de las elecciones municipales, que impiden la dinámica propia de los ayuntamientos y de la población. Se reitera, pues, la urgente necesidad de las elecciones municipales.
- Se pide que las posibles inversiones previstas por el Estado para dichas construcciones sean reorientadas hacia la consecución de los servicios de los que carecen las poblaciones.

Es muy comprensible que después de 40 años de oscuridad, con un último periodo de crecimiento explosivo de la vivienda, sin equipamientos ni servicios, sobre una base muy precaria de comunicaciones, la reacción de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme tuviera aspectos ruralistas y anti-Barcelona. Entramos en democracia con un fuerte espíritu de desconfianza hacia la ciudad central.

Antes de presentar propiamente el contenido del trabajo, que se explica a continuación, cabe destacar que tiene dos partes. La primera, una reflexión general sobre los cinco municipios, estableciendo una cierta diagnosis general y a la vez apuntando pautas para resolver los problemas de los polígonos, que dan origen al estudio; y la segunda, el *Avant-projecte del Centre Direccional*, base para establecer una salida pactada a esa iniciativa ministerial y a la vez constituir la base para la elaboración del Plan Parcial.

### **1.3.1 Estudio-propuesta territorial y urbana**

En el marco ideológico del encargo, lo que se esperaba era entrar en una discusión de estándares urbanísticos y en una redefinición de bases de crecimiento, sobre la idea de un crecimiento

moderado de los núcleos urbanos de los municipios, manteniendo la idea de pueblos independientes, y así evitar la conurbación entre ellos y con Barcelona.<sup>25</sup>

En los primeros años 70 ya se habían construido cuatro actuaciones en la carretera Cornellà **(I.1-25)** - Esplugues: 1. Manzana de sindicatos, 2. Torres Símbol, 3. Nuevos edificios en la entrada de la Satélite y 4. Montesa en Esplugues de Llobregat, y una en la carretera real: 5. El Walden. Estas cinco actuaciones se caracterizan por concentrar mucho techo edificado en parcelas pequeñas, colgando de una vía colmatada y sin aportar nueva vialidad de soporte. Todas ellas son actuaciones que afectan claramente la urbanidad de la zona y alertan a las AA.VV. sobre la perspectiva de actuaciones mucho mayores en un entorno de vialidad general muy colapsada, de déficits graves de urbanización, de escasez de escuelas y donde los parques urbanos, los polideportivos, los centros sociales y las bibliotecas todavía no han hecho amago de existencia.

Y efectivamente, aparecen más planes: ampliación de la manzana Walden, Can Vidalet, Riereta, Can Cervera, La Mallola, Torreblanca y Polígono INUR. El conjunto representa una ocupación de suelo de 143,31 ha, un techo total de unos 800.000 m<sup>2</sup> y unas 10.000 viviendas. Los 7 planes aparecen a la vez con la idea de ser tramitados en las antiguas administraciones no democráticas. Sin duda hubiesen representado un impacto enorme en la precaria estructura urbana de los cinco municipios.

El estudio busca desde el primer momento dar respuesta en el marco urbano de los cinco municipios, más allá de los temas de índices de edificabilidad o de densidad. La elaboración de un plano topográfico, reduciendo hojas de escala 2.000, para formar un plano de 1 x 1 metro escala 1/10.000, es el punto de partida para tratar de plantear reflexiones sectoriales y generales. Sobre esta base se empieza dibujando las cinco operaciones de reciente construcción y los siete Planes Parciales en curso de tramitación (se dibujan los bloques con sombra proyectada, con el objeto de distinguir estas operaciones de los tejidos circundantes) **(I.1-25)**.

El resultado es un plano muy expresivo que da una idea precisa del impacto del conjunto de planes en marcha, caracterizados por una alta intensidad de edificación y una importante densidad residencial, con un alto nivel de autismo respecto a los entornos urbanos.

Formulado el problema en estos términos, atacamos el estudio empezando por relacionar la movilidad de estos municipios con las IMD de las vías de conexión. En el plano de movilidad entre los cinco municipios y de viajes con destino a éstos **(I.1-26)**, podemos ver que la movilidad interna es

---

<sup>25</sup> Por aquel entonces los autores éramos profesores del Departament d'Urbanisme de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, y nuestra idea de ciudad estaba menos mediatizada por las circunstancias especiales del conflicto. Tratamos de dar al trabajo una mirada más amplia que fuera adecuada a las demandas de fondo de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme, y que constituyera una cierta pauta sobre la cual operar el desarrollo urbano de la zona.



mayoritaria en los tres municipios del *samontà*: Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat, mientras que en los municipios más altos y más próximos a Barcelona: Sant Just Desvern y Esplugues de Llobregat pesan más los viajes de origen exterior.

En todo caso si analizamos los viajes de origen exterior a cada municipio (los otros cuatro municipios, Barcelona, o el resto de la CMB), podemos comprobar que:

1. Los viajes con origen en los otros cuatro municipios son mayoritarios en todos los municipios, excepto Cornellà de Llobregat, que juega un cierto papel de capital comarcal sobre una parte de los municipios del delta occidental.
2. Los viajes con origen en Barcelona y en el resto de la CMB, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern están prácticamente equilibrados, mientras que Esplugues de Llobregat y sobretodo Cornellà de Llobregat tienen más viajes procedentes del AMB. Ambas poblaciones, en torno a la carretera de Cornellà-Esplugues, juegan un cierto papel de capitalidad comarcal sobre los municipios del delta occidental.

La constatación de una alta movilidad intermunicipal que únicamente se puede substanciar a través de la vialidad general de paso (N-340, Vía romana y carretera de Cornellà-Esplugues, ya muy colapsada), guía la reflexión. En el gráfico del volumen de tráfico de paso por la comarca **(I.1-27)**, comprobamos el alto grado de congestión de la vialidad básica a la que se hace referencia. La alta movilidad intermunicipal frente a la congestión de las vías de interconexión, que no son otras que las de paso por la comarca, marca la necesidad de aumentar la conexión vial intermunicipal.

Las reflexiones sobre los dos planos anteriores y sobre los cinco que vienen a continuación constituyen el corpus del estudio sobre el cual se basan las propuestas. Después de las aproximaciones sobre la movilidad y el tráfico, y antes de las reflexiones sobre la morfología del territorio, se pasa a estudiar la densidad de una manera integrada. Esta es una cuestión de partida en las reivindicaciones vecinales.

Se trabaja con las secciones censales dibujando sus límites en el interior de cada municipio con la población de cada una de ellas, y a la vez se dibuja una cuadrícula de 100 x 100 m que cubre el conjunto del territorio de estudio. Se distribuye proporcionalmente la población de cada sección censal entre la cuadrícula y se obtiene una población por cada unidad. Este plano de topografía de densidades **(I.1-28)** muestra en primer lugar las zonas de agricultura e industria como vacíos urbanos, asimilándolas a terrenos sin uso (lo que da una imagen sorprendente del territorio). Se aprecia que la densidad no es proporcional al tipo de tejido urbano. Por ejemplo, las densidades de Sant Ildefons (polígono residencial de bloques altos) son similares a las del barrio de Les Planes de Sant Joan Despí (barrio de edificaciones bajas (PB+2 o PB+3, pero con alta ocupación de suelo). En este plano destacan con densidades muy superiores a las de su entorno las cinco operaciones de los años 70. Estas altas densidades puntuales afectan notablemente la movilidad en unas vías congestionadas.

Los cinco planos siguientes (I.1-29 - I.1-33) hacen referencia a la naturaleza geográfica y a la morfología urbana del territorio en estudio. En su elaboración se prioriza, como en todos los anteriores, conceptualizar de manera clara cada reflexión.

El primer plano con el título genérico de Topografía (I.1-29), pretende expresar la esencia del relieve del sector. Apparentemente es un plano muy abstracto, solo se marcan las curvas de nivel cada 25 m de la 25 a la 125. Por encima se marcan las líneas cada 5 m hasta la cumbre de Sant Pere Màrtir (388 m). El cauce del río es el único accidente geográfico que se dibuja, y la traza ferroviaria la única señal urbana. La trama de cada banda topográfica entre curvas de nivel se dibuja con un haz de líneas sensiblemente perpendiculares a la traza del tren y con vértice en Sant Pere Màrtir. Estas líneas que parten de una anchura máxima entre las curvas 25-50, se van subdividiendo y estrechando sucesivamente hasta llegar al tramo 100-125.

Esta imagen nos explica que los cinco municipios se ubican en un sector troncocónico dibujado por la curva del ferrocarril y la cumbre de Sant Pere Màrtir. De izquierda a derecha podemos ver las heridas de las rieras de La Salut, Pahisa, la horquilla de las rieras de Pont Reixac y la Font Santa, y finalmente en dirección a L'Hospitalet de Llobregat la otra horquilla de Els Torrents y Can Cervera.

Esto da unas claves de interpretación de la implantación de los tejidos urbanos existentes, y también, orienta futuras propuestas. La intervención urbana en torno a las rieras ha sido y será una de las claves de la construcción del territorio, desde las operaciones más ajustadas al micro relieve, con mínima inversión en urbanización, que enfatizan la excepcionalidad, hasta otras que atienden más al relieve general, con modificaciones topográficas, puentes y una urbanización de mayor coste.

El segundo plano (I.1-30), que denominamos Agricultura, recoge las parcelas de regadío, el Canal de la Infanta y su red de acequias que les dan origen, así como la traza del ferrocarril, las manchas de los cascos urbanos situados por debajo de la vía férrea y algunos itinerarios de máxima pendiente agricultura-montaña, que refuerzan elementos del patrón topográfico del punto anterior.

Como podemos observar, la traza del Canal de la Infanta, discurre justo por debajo de la vía férrea, entre las cotas 20-25 m. De hecho, es la traza del Canal la que obliga a posicionar el tren justo por encima de él. El Canal se convierte en un patrón de morfología territorial, que va mucho más allá de la propia agricultura. La parcelación agrícola toma una direccionalidad sensiblemente perpendicular al río y al tren (de nuevo patrón topográfico de la montaña y el *samontà*, esta vez en las tierras planas aluviales). Esta concomitancia refuerza la relación entre patrones de la agricultura y del relieve. Pero no es sólo eso, el Canal de la Infanta también organiza todas las extensiones de los pequeños cascos antiguos del *samontà*, que se ajustan a la parcelación agrícola.

El tercer plano, que denominamos Industria (I.1-31), dibuja las manchas que ocupan los polígonos industriales y la direccionalidad de su trama viaria. Los situados a caballo entre *samontà* y la plana aluvial, como el del Plà en Sant Feliu de Llobregat, o el de la Almeda en Cornellà de Llobregat, siguen

las pautas del Canal de la Infanta. El polígono Torreblanca-Siemens, entre Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat, toma claramente la direccionalidad de la traza del tren, y los polígonos de El Gall y Montesa en Esplugues siguen sensiblemente la traza de la carretera Cornellà-Esplugues (línea de máxima pendiente). El polígono de Sant Just Desvern adopta la dirección de la Riera Pahisa, que también es una línea de máxima pendiente. Como podemos ver el patrón de asentamiento industrial se acopla perfectamente a los patrones topográfico y agrícola.

El cuarto plano, denominado Servicios, **(I.1-32)**, incorpora todo tipo de equipamientos de los diferentes núcleos urbanos. Se dibujan las parcelas y edificios de equipamiento, en relación a la trama de calles circundantes, para tratar de reflexionar sobre sus relaciones con la estructura urbana. Aparecen núcleos donde se da una estrecha relación entre ambos, como la zona del Ayuntamiento y la Iglesia en Sant Feliu de Llobregat, o la zona en torno al Parc Nadal y la Estación de tren en el mismo municipio. También se da una relación intensa entre el Ayuntamiento, la Iglesia, el Castell y el mercado en Cornellà de Llobregat.

Por encima de la traza férrea hay pequeños atisbos de relaciones estructurales, como en la Rambla de Sant Feliu de Llobregat, la carretera de Cornellà-Esplugues, o una cierta nucleación en torno al mercado de Sant Ildefons. En general los servicios tienen un alto grado de dispersión respecto a los tejidos urbanos, con algunos ejemplos extremos como la escuela CEIP. Arquitecte Gaud colgada entre el Canal y el tren en Sant Joan Despí, la escuela CEIP. Pau Casals, en la misma posición que la anterior, en el término de Cornellà de Llobregat, o la escuela CEIP. Joan Perich i Valls, empotrada contra la A-2, en el término de Sant Joan Despí. La falta de terreno barato para ubicar las nuevas escuelas es la base de esas posiciones extremas.

A raíz de las reflexiones anteriores elaboramos un plano de propuesta de Itinerarios Comarcales **(I.1-33)**, que pretendía sugerir patrones de transformación urbanos del sector. La clave era poner en valor los patrones resonantes de las reflexiones sobre la topografía, la agricultura y la industria, estableciendo itinerarios de mínima pendiente y otros de máxima pendiente, que conformasen una trama que permitiera potenciar la conectividad interna para dar respuesta a la movilidad intermunicipal. En los cruces estratégicos de estas tramas se establecieron núcleos de servicios y equipamientos que potenciarían la estructura urbana de la zona. Estas ideas, plasmadas en el plano, son únicamente un patrón de transformación urbana.

Se plantean seis itinerarios de mínima pendiente que cubren todo el territorio. Enumerados de arriba abajo son los siguientes:

1. Vía de cornisa que desde la Avinguda Pearson va a buscar el Colegio Alemán, pasando sobre La Mallola y girando por encima del Ajuntament de Sant Just, para ir a buscar el camino de la Riera Pahisa.

2. Traza que nace en torno a la Sanson de Sant Feliu de Llobregat, pasa por lo que ahora son los barrios de Mas Lluí de Sant Feliu de Llobregat y Sant Just Desvern, la Illa Walden y el nudo de la autopista, para dirigirse a lo que ahora es el barrio de TV3, entonces polígono del INUR. Continúa bordeando el polígono El Gall, atraviesa la carretera Cornellà-Esplugues, entra en Sant Ildefons y acaba girando por la traza de línea eléctrica en dirección a L'Hospitalet de Llobregat.
3. Itinerario que coincide con la traza del Canal de la Infanta (con la idea de mantener el Canal abierto en la mayoría de tramos). Ésta podía ser una traza de gran valor funcional (peatones y bicicletas), paisajístico y patrimonial.
4. La Vía Romana no podía faltar en estos itinerarios; es sin duda el origen urbano del sector.
5. El terraplén de defensa en Cornellà de Llobregat, que tuvo un papel importante para mitigar las inundaciones (recordemos que en 1972 hubo enormes inundaciones). La canalización del río se acaba de ejecutar justo antes de realizar nuestro estudio.
6. Camino de borde del río de carácter lúdico.

Asimismo, se trazan seis itinerarios de máxima pendiente de los cuales hay algunos que tienen mayor dificultad de ejecución:

- A. Riera de la Salut, que relaciona La Sanson con el río a través del núcleo de Sant Feliu de Llobregat. Aunque el dibujo no lo recoge, interconectaría con los itinerarios 2, 3 y 4 de mínima pendiente.
- B. Pla del Vent-Avinguda d'Indústria, interconecta con los seis itinerarios de mínima pendiente.
- C. Calle de Jacint Verdaguer y polígono de Sant Joan Despí, conecta el polígono del INUR con el río, cruzándose con los itinerarios 2 a 6.
- D. Giro del Terraplén de defensa en dirección a la actuación del INUR.
- E. En torno a la Avinguda Barcelona y la calle de Tubos Borna, aparece un itinerario bifurcado que conectaría con los seis de mínima pendiente.
- F. En torno a la Avinguda de Sant Ildefons y a la calle Salvador Allende, conectando Almeda con el itinerario 2.

Esta malla no incorpora las carreteras de salida de Barcelona, en esa época, ya muy colapsadas (únicamente se incorpora la Vía Romana, que es una calle intermunicipal). Solo la construcción de las Rondas diez años después, que descongestionaran mucho las carreteras, permite replantear el papel de éstas para pasarlas a vías urbanas.

En el plano se apuntan algunos nuevos centros de servicios en cruces significativos de la red de caminos propuesta, entre los cuales destacan seis. En primer lugar, se pone en relevancia el nuevo valor que, en este marco, adquieren los futuros parques que empiezan a reivindicarse en la comarca.

1. Parque de Torreblanca, en el límite de los términos de Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern, revalorizado por el itinerario de máxima pendiente.
2. El Parque de Can Mercader, que queda reforzado en el ámbito comarcal con el itinerario del Canal de la Infanta. Aparecen dos nuevos centros entre la vía férrea y el Canal.
3. El primero en Sant Joan Despí, donde hoy están las instalaciones del Fútbol Club Barcelona.
4. El segundo en Cornellà de Llobregat, por debajo de Bellavista, en torno al colegio y a las instalaciones de la antigua colonia industrial de Can Rosell.

Por otra parte, se proponen dos centros de más potencia:

5. En torno al Parc de les Aigües, el barrio de la Font Santa y al futuro barrio de Fatjó. Núcleo bien trabado por los itinerarios 3, 4 y 5, y por los D y E.
6. En torno al polígono del INUR. El hecho de tener urbanizadas las calles del polígono y de su centralidad geográfica, le dan un especial significado en nuestro estudio.

Esta conceptualización del territorio resultará muy fértil para tomar futuras decisiones urbanísticas en el conjunto del Llobregat Oriental.

El PGM se aprueba en 1976, estableciendo una red de autovías que se substancia en los 90, permitiendo repensar las carreteras existentes como nuevas avenidas urbanas. Esta propuesta no se veía realizable a medio plazo. Costaba imaginar que futuras autovías descargarán de tráfico a las carreteras para poder transformar éstas en futuras avenidas.

Nuestra propuesta obtuvo un alto nivel de consenso en el entorno político y social del Baix Llobregat Oriental, y entre los organismos transitorios de la Generalitat, presididos por Tarradellas, y de la Corporació Metropolitana de Barcelona, presidida por Socias i Humbert. Los nuevos ayuntamientos democráticos de 1979 ratificaron ese consenso.

Las reflexiones y propuestas hechas en este punto van más allá del hallazgo de la sincronía de patrones morfológicos entre topografía, agricultura e industria; y de constatar que hay una gran movilidad interna entre los cinco municipios, que no tiene un soporte de itinerarios urbanos más allá de carreteras muy congestionadas. Esas reflexiones y propuestas corresponden a la respuesta a una pregunta inicial: ¿Cómo encontrar las pautas de una estructura urbana que permita pasar de una dispersión de núcleos rurales y asentamientos de polígonos y de sectores industriales, a un continuo urbano?

Sabríamos después de conceptualizar la comarca a principios del siglo XX como eslabón perdido (no textil, no burguesía local, y no ensanches) que la estructura no se podía derivar de la extensión de los cinco pequeños núcleos rurales, que hubieran generado un laberinto, ni tampoco con la implantación de una macromalla (PGM-76), ajena a la forma de la topografía y a la identidad agrícola e industrial de la zona.

Nuestra propuesta plantea generar una estructura urbana de los cinco municipios para transformar ese territorio en parte de la ciudad real de Barcelona.

### 1.3.2 Anteproyecto del *Centre Direccional*

En mayo de 1979 se entrega la primera parte de aquel estudio. La Dirección General de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, y concretamente su director Lluís Cantallops, plantea, que dada la urgencia de dar una salida al tema del Centre Direccional, se dedique la última parte del trabajo a redactar un Anteproyecto alternativo al del INUR.

Los antecedentes de este polígono se encuentran en el proyecto redactado en 1962 por el Ministerio de la Vivienda. Tras ser declarado de urgencia en 1965 (para dar alojamiento a los damnificados de las inundaciones del Vallès de 1962), se inician las expropiaciones y se constituye una Junta mixta, donde el Ministerio tiene un 51% y los propietarios el 49%. El inicio de las obras de urbanización en julio de 1976 provoca la alerta en la Comissió d'Urbanisme del Congrés de Cultura Catalana, que obtiene los primeros datos de la Delegación del Ministerio, entre los que destacan las 4.000 viviendas previstas. Además, se da la circunstancia de que se encuentra situado a caballo entre dos municipios (Sant Joan y Sant Just), lo que significa la conurbación de los mismos. Este efecto de compactación total del continuo urbano intermunicipal es otro motivo de alarma, ya que en el imaginario colectivo este territorio se entiende formado por pueblos.

La Comissió Intermunicipal d'Urbanisme (CIU) constituye un fenómeno único en el Àrea Metropolitana. El claro apoyo de la Generalitat provisional y el compromiso del presidente de la Corporación Metropolitana de Barcelona, de no aprobar ningún plan si no es consensuado con la CIU, son un indicador claro de la alta representatividad y solvencia de la misma.

La Comissió Intermunicipal d'Urbanisme nos encarga el Anteproyecto del Centre Direccional trabajando en estrecha relación con la Corporació Metropolitana de Barcelona. Son cinco meses de un intenso trabajo, que se entrega en octubre de 1979.

En la ortofotografía de 1956 **(I.1-34)** se observa cómo en el territorio, antes de construir la B-23, las rieras de La Font Santa y Pont Reixac confluyen formando una Y griega, dejando una llanura intermedia con continuidad al Norte, pero aislada por las propias rieras al Sur, Este y Oeste. En la ortofotografía de 1970 **(I.1-35)**, ya vemos construida la B-23, que justamente interrumpe la continuidad de la plataforma al norte, resultando así un plano precintado por las dos rieras y la autopista. Finalmente, en la ortofotografía de 1977 **(I.1-36)**, podemos ver la urbanización del polígono del INUR acabada; una malla de calles como un reloj blando de Dalí, sobre el plano precintado, con una única conexión puntual a la autopista. El corte de la propia autopista deja un sector al norte de la misma que da fachada a la Carretera Real en el término de Sant Just Desvern.

Se puede ver una idea de la volumetría proyectada por el Ministerio de la Vivienda en el plano de los polígonos **(I.1-25)**, que inicia el estudio anterior, con una ordenación volumétrica de la parte sur de la autopista que ratifica la voluntad autista del proyecto.

Volviendo sobre la *Proposta Urbanística pel Baix Llobregat*, presentada en el punto anterior, y mirando el plano de Propuesta de Itinerarios Comarcales **(I.1-33)**, vemos que pone en valor el itinerario Sant Feliu-L'Hospitalet, pasando por el Centre Direccional, prolongando la conexión de la Rambla de Sant Just hasta la Carretera de Cornellà, manteniendo también la conexión de la calle Jacint Verdaguer. Por otra parte, añadimos una conexión de la calle Sant Martí de l'Erm (vía del

Centre Direccional que da frente al Parc de la Font Santa), y con el mismo nombre aparece una calle actual al otro lado del torrente de Pont Reixac que conecta con la parte baja de la Avinguda Barcelona (cuando pasa por debajo del trazado ferroviario y sigue la traza de la antigua riera que recogía aguas de las dos que limitan el Centre Direccional). Por último, planteamos una conexión en línea recta, partiendo de la calle Marqués de Monistrol (del barrio de Les Planes), atravesando en diagonal el Centre Direccional, saltando la A-2 y buscando la rotonda del Walden en su conexión con la Avinguda Barcelona (pasando entre el polígono industrial de Pont Reixac y El Pla del Vent). Esta traza de dirección Noroeste-Sureste es sensiblemente paralela a la Avenida del Baix Llobregat y a la prolongación de la Rambla de Sant Just Desvern hasta la carretera de Cornellà de Llobregat. Estas conexiones propuestas responden a la reflexión geomorfológica comentada en el punto anterior.

Estamos ante un sector central de los cinco municipios, que se debe poner en valor desde el propio programa, y desde la conectividad con su entorno. Estas propuestas se substancian en el anteproyecto.

Tras largas negociaciones con la delegación del Ministerio de la Vivienda primero, y con la Corporación Metropolitana de Barcelona después, se llegan a establecer los siguientes parámetros:

- 315.486 m<sup>2</sup> de techo privado en un sector de 554.900 m<sup>2</sup> de suelo, resultando una edificabilidad de 0,57 m<sup>2</sup> techo/m<sup>2</sup> suelo (que será la que el plan general adoptará para el desarrollo de los planes parciales, 0,60m<sup>2</sup> t/m<sup>2</sup> s).
- Las ocupaciones de suelo privado serán de 132.060 m<sup>2</sup>, lo que significa el 23,80% del sector. El resto, 422.840 m<sup>2</sup>, con el 76,20%, será público.
- El programa de techo privado recoge los valores de centralidad del sector, dividiéndose el techo total aproximadamente en dos mitades, una de vivienda y la otra de actividad. Concretamente se establecen 174.047 m<sup>2</sup> de techo residencial, 61.838 m<sup>2</sup> de oficinas y 79.570 m<sup>2</sup> de comercial.
- El suelo público está dividido en 119.200 m<sup>2</sup> de vías (con la interna ya construida en el momento de iniciar los trabajos de anteproyecto), 175.000 m<sup>2</sup> de espacio libre y 128.600 m<sup>2</sup> de equipamientos.
- Entre los equipamientos aparecen un centro cultural, otro de Enseñanza Especial, el BUP, la zona deportiva y el parque.
- Aparecen actividades como el hospital (actualmente hospital Broggi), las oficinas y el equipamiento comercial, con un ámbito de influencia sobre la comarca y parte del término municipal de Barcelona (claramente más allá del ámbito de los cinco municipios).

Con este programa se da un cambio substancial al polígono del INUR, valorizando la centralidad del lugar.

Respecto a la vialidad, el plano P.1 Ordenació **(I.1-37)**, muestra que las opciones escogidas son las mismas que las de la Propuesta de Itinerarios Comarcales **(I.1-33)** del estudio de los cinco municipios, con la excepción de que la conexión directa entre Les Planes y el Pla del Vent, ahora más indirecta, conectando la prolongación de la calle Jacint Verdaguer con el extremo Noroeste del Centre Direccional, para pasar bajo la A-2 con una bifurcación al Pla del Vent y al polígono industrial de Pont Reixac.

En la distribución de los diferentes tipos de techo respecto a la malla viaria, se establece una jerarquía viaria **(I.1-38)** donde se distinguen:

- Vía de primer nivel: conexión con la A-2 por la Avinguda del Baix Llobregat.
- Vía de segundo nivel: eje central Este-Oeste.
- Vía de tercer nivel: límite del parque, y las dos sensiblemente perpendiculares a ésta: Marqués de Monistrol (que conecta al sur con Les Planes), y la prolongación de la Rambla de Sant Just Desvern.

Observando el plano P.2 Zonificació **(I.1-39)**, veremos cómo las actividades más centrales de oficinas se localizan en torno a la Avinguda del Baix Llobregat y las comerciales y el hospital cuelgan del eje central Este-Oeste. Las más locales, como vivienda, escuelas y centros deportivos se apoyan en las vías de tercer nivel.

En el plano P.3 Planta General **(I.1-40)**, se muestra una primera propuesta de ordenación con un esquema de las diferentes plantas de los edificios. Esta propuesta es más una guía para imaginar la ordenación general, que un real anteproyecto edificatorio. La perspectiva general **(I.1-41)**, da una imagen de la inserción de este anteproyecto en el territorio. Esta vista sobre Marqués de Monistrol con Collserola y Sant Pere Màrtir al fondo explica bien la idea de proyecto.

A partir de nuestras ideas, la Dirección General de Urbanismo redacta el Plan Parcial, que después de sucesivas modificaciones da lugar a la realidad actual.

Para acabar esta reflexión compararemos el anteproyecto con una ortofotografía de la realidad actual **(I.1-42)** y una vista aérea **(I.1-43)** con el mismo punto de vista que la perspectiva del anteproyecto **(I.1-41)**. En la ortofotografía 2015 **(I.1-42)** parece clara la eficacia en la consolidación de la Avenida del Baix Llobregat y el gran interés ordenador de Marqués de Monistrol, la consolidación del Parc de la Font Santa y del cambio de uso y volumetría del frente industrial en la fachada de Les Planes.

Observamos también el cambio de posición del Hospital (ahora junto a la Avenida del Baix Llobregat) y el cambio de uso de centro comercial por las instalaciones de TV3 (en el frente norte del Centre Direccional). En planta también parece acertada la organización de las manzanas de viviendas agrupadas en torno a un eje central peatonal surgido de la prolongación de Marqués de Monistrol y de la acotada plaza que da frente a TV3. En todo caso el tema residencial plantea dos dudas: la altura de los edificios de vivienda (que se comenta en la vista de pájaro) y la posición de la plaza, que tiene una fachada ciega y sin ninguna actividad en el frente de TV3.

La vista de pájaro 2015 **(I.1-42)** corrobora la eficacia ordenadora de la prolongación de Marqués de Monistrol, con un cierto endurecimiento volumétrico de las manzanas de vivienda, debido a su mayor altura, a los frentes de fachada más cortos y a una composición de los edificios de dominancia vertical. Esa mayor presencia volumétrica (respecto al anteproyecto) viene acentuada por las nuevas volumetrías que van apareciendo en el frente de la Avinguda Barcelona. Además, la rotundidad del aparcamiento en superficie delante del Hospital y del plano formado por las pistas de tenis, situadas sobre el depósito de aguas, acentúa esa desarmonía volumétrica.



En todo caso, nuestro trabajo generó un consenso insospechado de todos los agentes que intervinieron, ratificado por los nuevos ayuntamientos y por la nueva Corporación Metropolitana de Barcelona.

Este proyecto refuerza la cultura de la intermunicipalidad. Para avanzarse a la definitiva conurbación, de hecho, niega que cada municipio sea una ciudad, en todo caso todos juntos pueden formar parte algún día de una ciudad llamada Barcelona. Los pasos que sigue el Baix Llobregat a partir de los 80 se analizarán en el conjunto de la actual Ciudad real de Barcelona en la 3ª Parte.

## APARTADO 1.4 LA MATRIZ AMBIENTAL DEL BAIX LLOBREGAT

A partir de los tres apartados anteriores, en estos dos próximos (1.4 y 1.5) se conceptualiza las que hemos denominado matriz ambiental y matriz urbana del Baix Llobregat en los años 70. El objetivo de estos dos apartados es doble: ponerlos en relación con la Barcelona central (en la 3ª Parte), para pasar a analizar conjuntamente la transformación de la Barcelona real en los 40 años de democracia (1980-2020); y asimismo, dar soporte a la 4ª Parte, para analizar la construcción específica del Baix Llobregat en el mismo periodo.

El presente apartado plantea una interpretación de la forma del territorio de la comarca, tratando de superar la visión urbanística, desde las continuidades urbanas y desde la protección ambiental de la *Vall Baixa* y del delta occidental (el oriental está totalmente urbanizado)

Las montañas, especialmente las de la vertiente occidental, constituyen el lado oscuro donde suceden las urbanizaciones, que en su mayoría nacen ajenas al planeamiento urbano y al proyecto.

Para definir la matriz ambiental de la comarca, hemos establecido en primer lugar cuatro ámbitos (descartando el Llobregat Norte como parte de la ciudad real de Barcelona). Por otro lado, hemos definido la matriz desde los diferentes tipos de terrenos, desde las rieras más importantes, y desde los *turons* (lomas y cerros).

### 1.4.1 El relieve y los cuatro ámbitos de la comarca

En la comarca reconocemos claramente tres ámbitos Norte, Oriental y Occidental; subdividiendo el ámbito occidental en dos partes: municipios deltaicos y de montaña, en razón a su clara diferencia geográfica y urbana **(I.1-44)**.

Para la presentación de este apartado se ha elaborado un plano de relieve **(I.1-45)**, donde hemos superpuesto los límites administrativos de municipios y ámbitos de la comarca, a un plano de curvas de nivel cada 40m, estableciendo cinco colores diferentes: de 0 a 40 m, de 40 a 200 m, entre 200 y 400 m, entre 400 y 600 m, y más de 600 m; donde la línea de 40 m define aproximadamente el plano aluvial, (y parte del *samontà* en las partes más próximas a la costa), la línea de 200 m coincide aproximadamente con el límite del suelo urbano de los municipios con frente aluvial. Los núcleos urbanos y las urbanizaciones del Llobregat Occidental montaña llegan hasta la cota 600 m, y las líneas de 400 y 600 m, son respectivamente los techos del Llobregat Oriental y del Occidental. Hemos situado también los *turons* (crestas y lomas), y las rieras principales. En el plano **(I.1-46)** hemos detallado los tres ámbitos del Baix Llobregat sur, nombrando las rieras, y referenciando las cotas y nombres de los *turons*.

#### Llobregat norte

Situado en la depresión prelitoral, entre Montserrat (Serralada Prelitoral), y el estrechamiento de los terrenos agrícolas de aluvión entre Corbera y El Papiol (a la altura de la riera de Rubí), donde comienza propiamente *la Vall baixa*. Limita al norte, río arriba, al otro lado de Montserrat, con la comarca del Bages, a poniente con l'Anoia y el Alt Penedès, y a levante con el Vallès Occidental (Ver **(I.1-44)**; **(I.1-45)**).

Está formado por 8 municipios: Collbató, Esparreguera, Olesa de Montserrat, Abrera, Sant Esteve Sesrovires, Martorel, Castellví de Rosanes, y Sant Andreu de la Barca.

La mayor parte de su territorio está a cotas inferiores a los 200 m. A poniente, el afluente Anoia desemboca en el Llobregat; también vierten aguas sobre el Llobregat una serie de pequeñas rieras del macizo de Montserrat. Los puntos más altos están en la confluencia del Llobregat norte con el límite del Llobregat Occidental (montaña), y en Sant Jeroni con 1.236 m en Montserrat, en el vértice norte del término de Collbató.

Este ámbito tiene una posición geográfica y una naturaleza orográfica claramente diferenciada de los tres ámbitos situados en al Sur (más adelante veremos que esa diferenciación también se da en las dimensiones demográficas y urbanas).

### **Llobregat oriental**

Situado entre el río y la *carena* de Collserola, que lo separa del Vallès Occidental, por un lado, y por otro entre el río y los límites de los términos municipales de Barcelona y L'Hospitalet. Está formado por 7 municipios: El Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y Esplugues de Llobregat. Se da una clara continuidad entre los términos de Barcelona y L'Hospitalet, y los del Llobregat Oriental. La línea de *carena* (que separa las vertientes) coincide con el límite de levante.

### **Llobregat occidental (deltaico)**

Corresponde a los municipios situados en el *samontà* en los frentes de *la Vall baixa* y del delta, más el término de El Prat situado en pleno delta junto a la desembocadura del río. Está formado por 8 municipios: Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels, y El Prat.

El relieve del Llobregat Occidental (deltaico) tiene similitudes con el Oriental, con la diferencia que el giro entre la *Vall baixa* y el delta se produce sobre un solo municipio, Sant Boi, mientras que en el Llobregat Oriental el giro es más amplio, y es ocupando por cinco municipios. Por otra parte, el macizo del Garraf-Ordal es mayor que el de Collserola, y su cumbre se eleva más, y se aleja más del río; dando lugar a una segunda banda de municipios ubicados en la montaña, que configuran el que hemos denominado Llobregat Occidental (montaña).

### **Llobregat occidental (montaña)**

Está situado entre el Llobregat Occidental (deltaico), y la *carena* del Garraf-Ordal, que separa el Baix Llobregat de las Comarcas del Alt Penedès y del Garraf. Está formado por 7 municipios: Corbera de Llobregat, Cervelló, La Palma de Cervelló, Vallirana, Begues, Torrelles de Llobregat, y Sant Climent de Llobregat.

De la anterior presentación de los cuatro ámbitos del Baix Llobregat podemos destilar como primera conclusión, que el ámbito Llobregat Norte tiene una realidad geográfica claramente diferenciada de los otros tres ámbitos<sup>26</sup>, y que, como veremos más adelante, su realidad urbana es también claramente distinta; no formando parte de la que denominaremos Barcelona-ciudad, formada en los 70, y hoy totalmente consolidada.

#### 1.4.2. La matriz ambiental del Baix Llobregat

Desde las consideraciones anteriores, hemos elaborado el plano (I.1-47), que a diferencia de los tres anteriores, orientados norte-sur, está orientado noroeste-sureste, noreste-suroeste (dirección de la Gran Vía), con el objeto de ponerlo en relación con el plano de la matriz urbana, que también tendrá esta orientación. En este plano situamos los límites de los tres ámbitos (se ha excluido el Llobregat Norte); los tipos de terreno, las rieras principales, y los *turons*. Hemos acompañado este plano con una sección transversal de la *Vall baixa* (I.1-48). Con el soporte de lo expuesto, podemos destilar las siguientes conclusiones sobre los rasgos determinantes de la matriz ambiental.

#### Tres tipos de terrenos

En el Baix Llobregat podemos distinguir con claridad tres tipos de terrenos:

- Deltaico. El río Llobregat, y su delta: *Vall baixa*, delta oriental y delta occidental. Como veremos en la matriz urbana de la comarca, el delta tiene una gran componente de creación humana: Deseccación, riego, agricultura, y extensión de la ciudad, es la rica y variada historia humana de los deltas urbanos.
- *Samontà*. Corresponde a las estribaciones de la montaña con pendientes inferiores al 20%, en contacto con el terreno aluvial. La línea divisoria entre el delta y el *samontà* la hemos situado en las vías que pasan por ese pliegue topográfico: en el Llobregat Oriental la vía romana (desde l'Hospitalet a Sant Feliu), y su continuación la N-340 (Sant Feliu-Molins); en el Llobregat Occidental, la N-2 y la BV-2002 en la *Vall baixa*; y la C-245 en el frente deltaico. El límite del *samontà* con la montaña es una línea sinuosa entre una pendiente del 2% y las pendientes mayores montaña arriba. El *samontà* ha sido el lugar de los primeros núcleos rurales engarzados por los caminos agrícolas originarios, que lo recorrían longitudinalmente en ambas vertientes del Llobregat, y en el frente deltaico. Estas vías han sido corredores de entrada y salida de la ciudad central.

---

<sup>26</sup> En la "*Ponència d'estudi de l'estructura comarcal de Catalunya*" de 1932, que fue oficial del 36 al 39., se priorizó la conexión entre la depresión prelitoral y la depresión litoral, y a la vez, se consideró que el conjunto de los 8 municipios de la subcomarca Norte tenía suficiente personalidad como para distinguirse del Anoia y Alt Penedès a poniente, y del Vallès Occidental a levante, sin llegar a tener un ámbito suficientemente grande como para constituir propiamente una comarca. El Baix Llobregat es la única comarca metropolitana que conecta las dos depresiones prelitoral y litoral, con el simbolismo añadido de conectar Montserrat (Serralada Prelitoral) con el mar.

Los municipios de los frentes fluvial y deltaico tienen los tres tipos de terrenos: aluvial, *samontà*, y montaña; el crecimiento sobre el *samontà* desbordará sobre los otros dos.

- Montaña. Corresponde a los terrenos situados entre el *samontà* y las *carenes* montañosas que limitan el Llobregat Oriental en Collserola, y el Occidental en el Garraf-Ordal. Montañas intrincadas, opacas a la mirada urbanística, a pesar de su extensa ocupación por urbanizaciones, y de ser muy observadas desde la perspectiva ambiental, en su condición de estar insertas en un parque natural.

Buscar una mirada integrada (ambiental y urbana) de los tres terrenos, con el objeto de poder establecer un diálogo urbanístico-ambiental, es nuestro objetivo, para lo cual analizamos la estructura geomorfológica de la montaña, apoyándonos en las rieras y los *turons*.

### **Tres tríos de rieras**

Las rieras son el segundo componente de la matriz ambiental, agrupadas en tres tipos de rieras principales:

- Tres rieras en el Llobregat Oriental. De norte a sur destacan tres rieras: La de Vallvidrera –la de mayor recorrido –que nace en el barrio del mismo nombre en término de Barcelona, hasta llegar al término de Molins de Rei, que atraviesa, desembocando en el Llobregat; riera de la Salut que atraviesa el término de Sant Feliu; y la riera de Sant Just que atraviesa el término del mismo nombre.
- Tres rieras en el Llobregat Occidental-*Vall baixa*. Desembocando también en la parte del Llobregat, en la *Vall baixa* hay tres rieras principales: riera de Corbera que recorre ese término municipal; riera de Cervelló -la mayor, con tres brazos-, que recorre los términos de La Palma de Cervelló, Cervelló, y Vallirana, y desemboca en término de Sant Vicenç dels Horts; y finalmente la riera de Torrelles que atraviesa los términos de Torrelles y Sant Vicenç dels Horts.
- Tres rieras en el frente deltaico. Desde Sant Boi a Castelldefels hay tres rieras principales: riera de Sant Climent que atraviesa los términos de Sant Climent y Viladecans; riera Sant Llorens-La Murtra -la más corta-, en el término de Gavà; y la riera dels Canyars, también en término de Gavà, en alguna parte tangente con Castelldefels, llegando al límite del término de Begues.

Las rieras son corredores biológicos que cosen los tres tipos de terreno, y en torno a sus cauces se trenzan las vías que acceden a la montaña.

### **Tres líneas de *turons***

Por último, los *turons* constituyen el tercer componente de la matriz ambiental, y los hemos agrupado en tres líneas:

- Línea de *Carena* Llobregat Oriental. Los municipios del Llobregat Oriental están situados entre Collserola y el río. Collserola es un pequeño macizo un poco alargado entre los dos ríos, que se estrecha y suaviza la pendiente en el Besòs, y se hace algo más abrupto y ancho en el frente del Llobregat. Dos *turons* marcan el techo del macizo: El Tibidabo 517 m, y Turó

de Can Pasqual 473 m, ambos en el límite del término municipal de Barcelona, en una dirección sensiblemente perpendicular al río.

El límite de levante del Llobregat Oriental está constituido por una línea de estribaciones que lo separan del Vallès Occidental, y del término de Barcelona. Tres *turons* definen la línea de *carena*, que de norte a sur son: Puig Madrona, 342 m, en término de Papiol, Puig d'Olorda, 434 m, entre Molins y Sant Feliu, y Sant Pere Martir, 389 m, entre Esplugues y Sant Just, en torno al cual gira el frente marítimo de Collserola en Barcelona en dirección a la *Vall Baixa*, formando una especie de sector troncocónico con vértice en este *turó*, que ocupa cinco municipios.

- Línea de estribaciones de los municipios del Llobregat Occidental deltaico con frente a la *Vall baixa* (la línea de *carena* del Llobregat Occidental está situada a poniente, coincidiendo con el límite del sector). La línea de que hablamos aquí, está constituida por una serie de estribaciones a media pendiente, situada en el límite poniente de los municipios con frente a la *Vall baixa*. De norte a sur los más importantes son cuatro: Puig de l'Àliga, 286 m, en Corbera, Puig de Rocabrúna, 300 m, en Sant Vicenç dels Horts, Montpedrós, 357 m, en término de Santa Coloma de Cervelló, y Sant Ramon, 310 m, entre Sant Boi, Viladecans y Sant Climent. Aquí Sant Ramón es el vértice del giro de la *Vall baixa*-delta, que se hace en menos espacio, sobre el municipio de Sant Boi (en la otra vertiente el giro en torno a Sant Pere Màrtir ocupa cinco municipios).
- Línea de *carena* del Llobregat Occidental. El macizo del Garraf-Ordal es del orden de 4 veces mayor que el de Collserola (en la ortofotografía actual, la masa boscosa de Collserola es del orden de 75 km<sup>2</sup> mientras que la del Garraf-Ordal es de unos 300 km<sup>2</sup>). La forma del macizo del Garraf Ordal es muy distinta al de Collserola, aquí la línea de carena es sensiblemente paralela al río, separando las vertientes del Llobregat, y las del Alt Penedés-Garraf.

La carena del Llobregat oriental está a unos 4,5 km del río, mientras que la del Occidental está a 10,5 km; esta carena tiene una secuencia de *turons* con altitudes del orden del doble de la *carena* del Llobregat Oriental y de las estribaciones del propio Llobregat Occidental. Destacan tres *turons*: Puig d'Agulles, 653 m, en Corbera; Montau, 658 m, en Begues; La Morella, 596 m, en Begues.

El frente deltaico está enmarcado a levante por San Ramón (310 m) de la línea de estribaciones de los municipios del Llobregat Occidental en frente de la *Vall Baixa*, y a poniente por la Morella (596 m), extremo sur de la línea de carena del Llobregat Occidental.

Acompañamos los planos **(I.1-46 y 47)** con el modelo de sección transversal de la *Vall baixa* **(I.1-48)**. Se han establecido las anchuras aproximadas del terreno aluvial: 2,5 km, la *carena* de la vertiente Oriental a 3 km del terreno aluvial, y en el lado opuesto la *carena* de la vertiente Occidental a 10,5 km; dentro de esta misma vertiente se sitúa la línea de estribaciones a 2 km del terreno aluvial. Como podemos ver, las líneas de *turons* del Llobregat Oriental (365 m de promedio), y la de las estribaciones del occidental (300 m de promedio), tienen alturas similares, mientras que la *carena* occidental, el promedio asciende a 590 m.

No se pueden entender los núcleos urbanos y las urbanizaciones del Llobregat Occidental sin una conceptualización de la estructura geomorfológica de la comarca, que incorpore el protagonismo de *turons* y rieras, así como tampoco se pueden entender los continuos urbanos del *samontà* sin ver éste como un terreno intermedio entre la montaña y el terreno aluvial.

Estamos en un territorio de una gran complejidad y fragilidad, con grandes valores ambientales y paisajísticos, que ha sido ocupado en el tercer cuarto del siglo XX sin un plan urbanístico que lo guiara. En el próximo apartado trataremos de descubrir la matriz urbana en los 70, oculta bajo un *patchwork* urbano indescifrable.

En todo caso, estamos en un territorio muy claro geográficamente, que hemos tratado de conceptualizar en la que hemos llamado Matriz Ambiental **(I.1-47)** y en la Sección transversal **(I.1-48)**. Si la ciudad trata de entenderla y ponerse en armonía, compartiendo la estructura ambiental con la urbana, el proyecto urbano-ambiental es posible.

## APARTADO 1.5 LA FORMACIÓN DE LAS MATRICES URBANA Y TERRITORIAL DEL BAIX LLOBREGAT EN LOS 70

A lo largo del tercer cuarto del siglo XX se construye el grueso de la periferia de Barcelona. A finales de los 70 aparece un extrarradio de Barcelona enorme, fragmentado, disperso, y huérfano del modelo económico que lo generó. Este corte generado por el final de la época fordista, coincide con el cambio democrático en el país. Cuatro décadas y media después, centro y periferia son un continuo urbano que forma una ciudad real, nunca pensada como tal, con problemas de continuidad urbana entre los antiguos fragmentos periféricos, y entre estos y la ciudad central. Para repensar la construcción de la ciudad real en democracia<sup>27</sup>, trataremos de descubrir, en este apartado, cuáles son las matrices urbana y territorial que se esconden en la inconexa periferia del Llobregat de los años 70 (relacionándolas con la matriz ambiental presentada en el apartado anterior).

La comarca no se construye a partir de un planeamiento urbano general<sup>28</sup> ni tampoco desde planeamientos municipales importantes<sup>29</sup>. La periferia del Baix Llobregat se construye sobre el rosario de pequeños núcleos rurales situados en el *samontà*, a ambas vertientes del Llobregat, extendiéndose sobre las zonas agrícolas aluviales ordenadas por el sistema de regadío de los canales. El Prat es la excepción, situado en pleno delta, y también se construye por las urbanizaciones en las zonas de montaña. El soporte del crecimiento fueron las grandes infraestructuras de acceso a la ciudad central. Las grandes implantaciones industriales<sup>30</sup> y los nuevos polígonos de vivienda, junto con las urbanizaciones en la montaña, protagonizaron los nuevos tejidos urbanos, junto a la densificación de los tejidos existentes.

Para aproximarnos a la formación de las matrices urbana y territorial del Baix Llobregat en los 70, desarrollamos cinco apartados. El primero sobre el crecimiento urbano es una aproximación muy sintética a los cambios territoriales y demográficos recurriendo a cortes temporales: 1925, 1950 y 1975; los dos siguientes se refieren a los años 70, infraestructuras de la movilidad y tejidos urbanos. El cuarto apartado trata de sintetizar los elementos básicos de la matriz urbana de la comarca en los 70, y el quinto define la matriz territorial.

---

<sup>27</sup> Tema que analizaremos en las partes 3ª y 4ª.

<sup>28</sup> Veremos en la 3ª Parte el papel residual que tuvo el Pla Comarcal de 1953.

<sup>29</sup> Antes del gran crecimiento del tercer cuarto de siglo XX, los municipios tenían planos de alineaciones fragmentarios que fueron desbordados por el boom del periodo 1950-1975.

<sup>30</sup> La Papelera en el Prat, La Roca en Viladecans y la Siemens en Cornellà constituyen las implantaciones fundacionales a principios del siglo XX.



### 1.5.1. El crecimiento urbano: 1925, 1950, y 1975.

Para desarrollar esta aproximación sintética al crecimiento urbano del Baix Llobregat en los 70, se ha partido de dos investigaciones más extensas,<sup>31</sup> que figuran en los anexos.

En esta breve presentación se ha recurrido a la cartografía y a la demografía en tres cortes históricos: 1925, 1950 y 1975; las actas territoriales y de población en esos tres cortes, soportan este relato introductorio del crecimiento urbano.

Escanear la historia de un territorio urbano cada cuarto de siglo permite situar en cada corte la cartografía que reconoce infraestructuras territoriales y núcleos urbanos, y la demografía. La aparente lenta transformación de los territorios urbanos desvela su real rapidez cuando se contemplan los saltos cada 25 años. Además, permite compararlos con territorios vecinos. Aquí nos referiremos al Baix Llobregat, pero en el tercer apartado pondremos en relación estos cortes, con los generales de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad. Es, además, un buen instrumento para detectar la medida de los saltos en cada cuarto de siglo. En el caso que nos ocupa de la periferia del Baix Llobregat aparece con nitidez el salto del fin del ciclo fordista (1950-1975), en los tres sectores del Baix Llobregat, que en la 3ª Parte compararemos con los dos sectores restantes de la Barcelona-ciudad. Por último, este método ayuda a formular la matriz urbana de años 70 desde una profundidad histórica clara.

#### 1925 territorio y demografía

El territorio comarcal al final del primer cuarto del siglo XX, se recoge en el topográfico general<sup>32</sup> (I.1-49), y en un detalle central del mismo (I.1-50). En estos topográficos podemos observar la clara diferenciación territorial y urbana entre el Llobregat Nord, en la depresión prelitoral, entre Montserrat y Corbera (con el afluente Anoia desembocando en el Llobregat a la altura de Martorell), y los tres sectores municipales del Llobregat sur, que hoy forman parte de la Ciudad real de Barcelona: Llobregat oriental, Llobregat occidental deltaico, y Llobregat occidental montaña.

En ese mismo topográfico podemos comprobar la potencia urbana de las poblaciones de Sabadell y Terrasa, en el Vallès Occidental, en relación a los minúsculos cascos urbanos del Baix Llobregat. Recordemos que en el apartado 1.2 de esta 1ª Parte definíamos el Baix Llobregat como un territorio urbano con un eslabón perdido: no textil, no burguesía local, y no ensanches. Terrasa y Sabadell son el contrapunto; tienen textil, burguesía local, y ensanches, contraste que la demografía enfatiza.

---

<sup>31</sup> Roa, Miquel "L'Estructura física del Baix Llobregat: Els canvis del sistema de camins en els últims tres segles", El Prat de Llobregat, 25-26 octubre 1980. Ver (A.1-07).

Roa, Miquel "La formación de la matriz urbana en los 70". 2020. Investigación base sobre la que se apoya el apartado 1.5 del cuerpo central de esta propuesta de tesis. Ver (A.1-08).

<sup>32</sup> Para montar ese topográfico se han usado tres hojas del Instituto Geográfico de España 1:50.000-MTN50-, concretamente la 392 Sabadell del año 1927, la 420 San Baudilio de Llobregat año 1926, y 448 Gavá año 1922.

Sabadell (40.746 hab.) y Terrassa (35.254 hab.) con un total de 76.000 hab., tenían más población que los 30 municipios del Baix Llobregat con 70.906 hab. El Baix Llobregat en 1925 es un territorio eminentemente agrícola.

En los tres sectores sur del Baix Llobregat, observamos que los terrenos aluviales de la vall baixa, el delta oriental y el occidental, tienen mayoritariamente usos agrícolas, regados por los canales de la Infanta (1819), **(I.1-51)** a levante, y de la Dreta (1885), a poniente; sin humedales a levante, y con significativos restos de humedales en el delta occidental. Asimismo, en la montaña del Llobregat occidental, los usos urbanos se reducen a núcleos de tamaño reducido, el resto son bosques con algunas zonas de viña y olivar.

Entre las carreteras destacan la de Carlos III, con el puente de Molins de Rei (1767), hoy N-340, que va en línea recta desde el puerto de Barcelona, a través de Esplugues y Sant Just Desvern, hasta Sant Feliu, para girar suavemente a la derecha y dirigirse a Molins de Rei, donde gira a la izquierda para tomar el puente y dirigirse, a través de Cervelló y Vallirana, al paso del Ordal (en el límite con la comarca del Penedès). El tramo de la N-340 entre Plaça Espanya y Sant Feliu, viene a ser una variante de la antigua carretera romana, que desde Plaça Espanya discurre entre el *samontà* y el delta, por L'Hospitalet, Cornellà, y Sant Joan Despí, hasta llegar a Sant Feliu.

Al otro lado del puente, en la vertiente occidental, en el cruce de Quatre Camins, nace, en dirección norte, la N-II, que sube río arriba a través de Pallejà y Corbera, para dirigirse a través del paso del Bruch a Lleida, y en dirección sur, la carretera BV-2002 a través de Sant Vicenç dels Horts y Santa Coloma de Cervelló, hasta llegar a Sant Boi, que continua como la B-201, a través del delta hasta El Prat.

Otra vía importante es la C-245, entre Castelldefels y Sant Boi, que pasa por el puente sobre el Llobregat (1904), para dirigirse a la N-340 a través de Cornellà y Esplugues.

También se apuntan los caminos de entrada a la montaña, trenzados con las rieras, de los que hablaremos en el corte de 1950.

En la comarca aparecen con claridad los canales de la Infanta y de la Dreta (1885). Asimismo podemos observar las tres líneas ferroviarias: interior (1854), costa (1884) y carrilet (1912).

Si nos referimos a la demografía, en el cuadro **(I.1-59)** y en el gráfico **(I.1-60)** vemos que el total de la comarca tiene 70.906 habitantes, distribuidos con un peso similar entre el Llobregat Nord 24,80%, el Llobregat Oriental 32,00%, y el Llobregat Occidental deltaico 33,41%, mientras que el Llobregat Occidental montaña apenas supone al 9,79%.

A continuación ponemos en relación los seis primeros municipios de 1925, con los de 1900<sup>33</sup>:

Población en 1900.		Población en 1925	
1º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	5.311 hab.	1º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	7.710 hab.
2º Esparraguera. Ll. Nord.	4.209 hab.	2º Cornellà. Ll. Or.	5.382 hab.
3º Olesa de Montserrat. Ll. Nord.	3.554 hab.	6º Esparraguera. Ll. Nord.	4.863 hab.
4º Sant Feliu. Ll. Or.	3.314 hab.	3º Sant Feliu. Ll. Or.	5.375 hab.
5º Martorell. Ll. Nord.	3.221 hab.	4º El Prat Ll. Occ. Delt.	5.143 hab.
6º Molins de Rei. Ll. Or.	2.936 hab.	5º Molins de Rei. Ll. Or.	5.119 hab.

Estos municipios muestran en 1925 escasa diferencia de habitantes entre si, cinco son del Baix Llobregat Sur, y uno del Llobregat Nord. Si los comparamos con los seis primeros de 1900, observamos que en este año tres son del Baix Llobregat, y 3 del Llobregat Nord.

La importancia del Llobregat Nord a principios de siglo se debe a dos circunstancias: la colonia Sedó de Esparraguera es la primera fábrica textil (1846) que se instala en la comarca (después de la guerra llegó a ser la más importante de España), muy vinculada también a Olesa de Montserrat. Martorell es el centro de mercado del Baix Llobregat Nord, y un cruce de comunicaciones entre el eje del Baix Llobregat, y la depresión prelitoral (Anoia, Penedés, y Valles Occidental).

Sant Boi es el único municipio del Llobregat sur que había tenido de forma significativa industria textil, con antecedentes de pequeñas industrias. A finales del siglo XIX, aparecen nuevas instalaciones de mayor medida (en los años 20 Cal Qirzet, Dubler, y Can Massallera y en 1890 la Colonia Güell). Con anterioridad ya era mercado subcomarcal y tenía también una rica agricultura de regadío (Canal de la Dreta 1885). En 1904 se construye en el primer puente de hierro que lo conecta con Cornellà, el Llobregat oriental y Barcelona, y en 1912 el Carrilet lo conecta con Cornellà, L'Hospitalet, la Plaça Espanya. Sant Boi se mantiene en primer puesto en 1925.

Sant Feliu y Molins de Rei suben un escalón, ya en 1900 tenían la N-340 (1767) el ferrocarril (1854) y el Canal de la Infanta (1819). San Feliu era además, cabeza de partido judicial, y Molins de Rei, mercado subcomarcal.

En 1925 aparecen en la lista Cornellà en 2º lugar (pasa de 2197 habitantes en 1900 a 5.832 en 1925) y el Prat en el 4º (pasa de 2.804 en 1900 a 5.143 en 1925). Cornellà que ya tenía La BV-2001, el Canal de la Infanta (1819) y el tren (1854) se beneficia, con Sant Boi, del puente de 1904, y asimismo de la construcción de la carretera Cornellà-Esplugues, y del Carrilet en 1912. La nueva centralidad del municipio posibilita la localización de la factoría Siemens (una de las tres grandes empresas que se instalarán en la comarca en el primer cuarto del siglo XX). El Prat desarrolla su agricultura de regadío (Canal de la Dreta 1885), ya disfrutaba del ferrocarril de la costa, pero el puente de 1873 cambia su

---

<sup>33</sup> Fuente IDESCAT.

relación con L'Hospitalet y Barcelona. A principios de siglo se instala la segunda gran empresa industrial del Baix Llobregat, la Paperera.

Cornellà y el Prat son dos ejemplos claros del cambio de un crecimiento endógeno de la comarca a un crecimiento inducido por Barcelona.

### 1950. Territorio y demografía

Para montar el topográfico de 1950, hemos procedido de la misma manera que en el de 1925<sup>34</sup>. El topográfico general se recoge en (I.1-52), y un detalle central de éste en (I.1-53), a estos planos hemos añadido uno de usos del suelo urbano de 1956 (I.1-54),<sup>35</sup> con un ámbito mayor, incorporando Barcelona término municipal, y parte de la región metropolitana.

No aparecen nuevas infraestructuras en la comarca, y se consolida el crecimiento urbano que generan los núcleos de población.

Los terrenos no urbanos mantienen básicamente su condición, pero apuntando pequeños cambios, que anuncian nuevas lógicas del periodo fordista, que se está inaugurando, impulsado por la proximidad de Barcelona.

En el delta oriental se producen las primeras transformaciones urbanas: se prolonga la Gran Vía, en pleno delta, hasta el Prat con un nuevo puente estrecho en 1930, destruido en enero de 1939<sup>36</sup>. Esta prolongación de la Gran Vía genera la extensión del barrio de Santa Eulalia a ambos lados de la nueva vía, unos pequeños crecimientos a los pies de Montjuïc, y la aparición de la primera industria al sur del ferrocarril de la costa.

En el delta Occidental también se producen cambios: se reducen los humedales, aparecen las primeras pistas del aeropuerto, y las urbanizaciones unifamiliares en el frente de las playas de Castelldefels; asimismo nacen dos nuevos núcleos industriales en el Prat (entre el ferrocarril y la futura Gran Vía en torno a la Paperera, y en Gavà-Viladecans en torno de la Roca.

El conjunto de núcleos urbanos se extiende moderadamente. En Cornellà en torno de la Siemens crece el tercer núcleo industrial de la comarca.

Los núcleos de montaña tienden a decrecer moderadamente, a pesar que comienza la consolidación de los caminos-pequeñas carreteras que, trenzadas con las rieras, les dan acceso. Estas pequeñas carreteras tendrán un gran papel en la explosión de las urbanizaciones en el siguiente cuarto de siglo, especialmente en el Llobregat occidental montaña. Estos caminos-carreteras tienen el interés que

---

<sup>34</sup> Hemos usado las mismas hojas del MTN 50 con las nuevas fechas, concretamente la hoja 392 Sabadell del año 1952, la hoja 420 San Baudilio de Llobregat del 1951, y la hoja 448 Gavà del año 1949.

<sup>35</sup> Carreras i Quilis, Josep María. "50 Anys de transformacions territorials, 1956-2006. Àrea i regió metropolitana", Área Metropolitana de Barcelona, 2012.

<sup>36</sup> La noche del 24 al 25 de enero del 39 fueron destruidos total o parcialmente todos los puentes del Baix Llobregat, con excepción del de Molins de Rei, por el ejército republicano en retirada. Hasta 1954 no se hará el nuevo puente para la autovía C-31 hasta Castelldefels.

traman la red viaria del Baix Llobregat, atravesando los tres tipos de terreno: montaña, *samontà* y delta, continuando hasta el río en la Vall Baixa, y hasta el mar en el delta occidental:

- BV-1468 Ll. Oriental. Trenzada con la riera de Vallvidrera, Entre Molins de Rei, la carretera de la Rabasada, y Vallvidrera, en término de Barcelona.
- BV-2421 Ll. Occidental vall baixa. Trenzada con la riera de Rafamans, va desde la N-340 hasta Corbera para seguir hasta el término de Gélida en el Anoia.
- BV-2005 Ll. Occidental vall baixa. Trenzada con la riera de Torrellas, va desde Sant Vicenç dels Horts hasta Torrellas, para continuar hasta en lazar con la BV-2041 (Gavà-Begues)
- BV-2004 Ll. Occidental vall baixa. Trenzada con la riera de Guinovart va de Sant Boi a Sant Climent.
- BV-2003 Ll. Occidental delta. Trenzada con la riera de Sant Climent, va hasta el núcleo del mismo nombre.
- BV-2041 Ll. Occidental delta. Trenzada con la riera de Begues, Ll. Occ. Deltaico va de Gavà a Begues.

Si atendemos al conjunto de la comarca en el cuadro de población **(I.1-59)** y en el gráfico **(I.1-60)**, vemos que el total ha pasado de 70.906 hab en 1925 a 103.874 habitantes en 1950, con un crecimiento del 46,49%, donde cambia el peso relativo de los cuatro sectores. El Llobregat Nord tiene un incremento del 12,79% mientras que el Llobregat Oriental crece el 65,29%, el Occidental Deltaico el 68,76% y el Llobregat Occidental montaña decrece el 5,61 %. El Llobregat Oriental, y más adelante el Llobregat Occidental deltaico, toma claramente la delantera en el crecimiento demográfico en el segundo cuarto del siglo XX.

Veamos cómo se producen los cambios demográficos en los seis municipios más poblados en 1950 en relación con 1925.

Población en 1925.		Población en 1950	
1º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	7.710 hab.	2º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	10.811 hab
2º Cornellà. Ll. Or.	5.382 hab.	1º Cornellà. Ll. Or.	11.473 hab
3º Sant Feliu. Ll. Or.	5.375 hab.	5º Sant Feliu. Ll. Or.	7.327 hab
4º El Prat Ll. Occ. Delt.	5.143 hab.	3º El Prat Ll. Occ. Delt.	10.401 hab
5º Molins de Rei. Ll. Or.	5.119 hab.	4º Molins de Rei. Ll. Or.	8.024 hab.
6º Esparraguera. Ll. Nord.	4.863 hab.	6º Gavà Ll. Occ. Delt.	6.860 hab

En 1950 Esparraguera sale de las seis primeras posiciones y es sustituida por Gavá. El Baix Llobregat Nord abandona estos puestos de cabeza demográficos. De los seis puestos, tres son del Llobregat Oriental y tres son del Llobregat Occidental Deltaico.

Cornellà supera a St. Boi por su mayor proximidad a L'Hospitalet y Barcelona y por el mayor soporte de infraestructuras de la movilidad y también debido a la instalación de la fábrica Siemens, y la

incipiente zona industrial que se desarrolla a su alrededor. Por motivos similares, el Prat sube un puesto por su conexión directa con la Gran Vía de Barcelona y la instalación de la Paperera. Molins de Rei también sube un peldaño, el puente le confiere centralidad a ambos lados del río, consolidándose como centro de mercado, adelantando así a Sant Feliu que baja dos peldaños, situado entre la fuerte centralidad de Cornellá y la de Molins de Rei.

Gavá aparece en el 6º lugar impulsado por su soporte ferroviario, y por el crecimiento del polígono Roca.

### 1975. Territorio y demografía

La cartografía sobre la que soportaremos las explicaciones de la comarca en los 70 será doble; por una parte, el plano topográfico de la CMB<sup>37</sup> de 1979, que es un plano de diferente base topográfica de los montados para 1925 y 1970 (I.1-55); (I.1-56); y (I.1-57)<sup>38</sup>, y por otro, un plano de usos del suelo en 1977 (I.1-58),<sup>39</sup> que si es comparable con el de la misma serie del plano de 1956.

Antes de entrar en la relación de las nuevas infraestructuras acabadas en este periodo, quisiéramos hacer un par de comentarios. Este periodo es el de la eclosión del uso del coche. El primer coche producido por la recién inaugurada factoría de Seat en Barcelona, empieza a circular en 1957. Desde entonces el crecimiento del coche privado será exponencial. En este periodo se da también la desaparición del tranvía de Barcelona: en 1965 se elimina del Passeig de Gràcia para hacer el aparcamiento subterráneo (1972), y el último tranvía se desmantela en 1971. Los autobuses substituyen a los tranvías.

En este periodo 1950-1975 aparecen las primeras autovías en la comarca.

#### – Autovías

- 1954, C-31 (en origen C-246) -Llobregat Occidental deltaico- Prolongación de la Gran Vía por la costa, desde el río hasta la C-245 en Castelldefels, para continuar por Les Costes de Garraf. Esta traza es la primera autovía que se construye en la comarca e incorpora conexiones a doble nivel con el Prat, en la conexión con Sant Boi, y con el aeropuerto. Tiene dos partes claramente diferenciadas: un tramo de 9km sensiblemente curvo que se aproxima a la costa en el Camí de Les Filipines en término de Viladecans, y que envuelve entre esta traza y la costa: el casco urbano del Prat, el Aeropuerto, y el incipiente Polígono Industrial Pratense; y por otra parte otro tramo de otros 9 km que

---

<sup>37</sup> El topográfico de la CMB de 1979 tiene una base topográfica distinta de las montadas para 1925 y 1950.

<sup>38</sup> El primero muestra el conjunto de los tres sectores, y los siguientes se focalizan más en el poniente y en el levante más activamente.

<sup>39</sup> Carreras i Quilis, Josep María. "50 Anys de transformacions territorials, 1956-2006. Àrea i regió metropolitana", Àrea Metropolitana de Barcelona, 2012.

desde el Camí de Filipines va paralelo a la costa, a una distancia de entre 300 y 700 m, que genera una banda de ciudad jardín en el frente marítimo.

- 1969, B-23 (en origen A-2), -Llobregat oriental- Claramente con carácter de autopista, constituye una prolongación de la Diagonal hasta el río (unos 6km); subiendo después por la margen oriental hasta la conexión con la AP-7. Su recorrido desde la Diagonal hasta el río es de una vía segregada, que sortea los tejidos urbanos existentes constituyendo un corte en la conurbanización urbana. Este recorrido tiene dos únicas salidas: en la entrada de Esplugues, y entre Sant Just Desvern y Sant Joan Despí (vinculado a la primera urbanización del Polígono residencial del INUR). Para su construcción se derribó el Raval de Sant Mateu d'Esplugues, e indirectamente, tal como comentábamos en el anexo (A.1-08), su construcción influyó en la destrucción del puente de Carlos III.

#### – Nuevas vías en el Delta Occidental

En el delta occidental aparecen una serie de vías, fruto de su desecación casi completa (quedan dos pequeñas zonas de humedales en el frente marítimo en torno a las lagunas del Remolar y la Murtra, a ambos lados del aeropuerto), y del creciente peso urbano de los municipios que rodean el delta:

- Conexión a doble nivel BV-2002 y C-245 -*samontà* occidental- Con el objeto de hacer más fluido el tráfico de automóviles de la C-245 entre los dos lados del río.
- B-201 conexión Sant Boi-el Prat. Esta conexión directa entre los dos municipios más importantes del delta occidental, y más próximos a Barcelona; es a la vez la conexión entre la C-245 y la C-31.
- Avinguda de la Pineda entre el casco urbano de Castelldefels y la playa -*samontà*- delta occidental Vuelve a ser también una conexión entre la C-245 y la C-246 (hoy C-31), en torno a la cual aparecen tejidos de ciudad jardín que conectan las urbanizaciones de la playa con el centro del pueblo.
- En pleno delta se refuerza la traza del Antic Camí de Valencia, y las conexiones entre Gavá y Viladecans, y sus respectivas playas, aunque con caracteres diferentes:
- B-204 -delta occidental- Es una carretera local en L. Un tramo va desde el casco de Viladecans al Camí de Valencia, y el otro tramo gira a levante por la traza del Camí de Valencia hasta la conectarse a la C-31.
- B-210 -delta occidental- El Camí de Valencia entre el ángulo recto de la B-204, y Castelldefels toma este nombre con un carácter de camino rural.
- Camí de les Filipines -elta occidental- Desde el mismo ángulo de la B-204, en dirección a la playa, está el camino rural Camí de les Filipines, que une el pueblo de Viladecans con sus playas.

- Avinguda del mar *samontà* -delta occidental- Es una traza de carretera local que conecta el núcleo del pueblo de Gavà con sus playas.

#### – Refuerzo de las vías trenzadas de montaña

Con la aparición del fenómeno de las urbanizaciones se refuerzan las carreteras de montaña de las que hablamos en el apartado de 1950 en las dos vertientes del Llobregat:

- BV-1468 Entre Molins, y la BV-1462 carretera de la Arrabassada en Barcelona, que se trenza con la riera de Vallvidrera.
- BV-2421 Entre N-340 y Corbera, que sigue la vertiente de la riera de Rafamans-Corbera, afluente de la riera de Cervelló.
- BV-2005 Entre Sant Vicenç dels Horts y Torrelles, siguiendo la riera de Torrelles.
- BV-2004 Entre Sant Climent y Sant Boi, siguiendo la riera Gasulla.
- BV-2003 Entre Sant Climent y Viladecans, riera de Sant Climent.
- BV-2041 Entre Gavà a Begues. Torrent de les Comes-riera de Begues.

Todas estas carreteras de montaña, tal como anunciábamos en la Matriz Ambiental (1.1.2) penetran por las vertientes de las rieras que señalábamos en esa matriz.

#### – Metro

- 1976. Llegada del metro a Sant Ildefons. La línea 5 (azul oscuro) de metro de Barcelona, que tenía su última estación en Can Boixeres en L'Hospitalet, llega al barrio de La Satélite de Cornellà.

#### – Demografía

Siguiendo con la tabla y gráfico (1.1-59) y (1.1-60), la población en la comarca del Baix Llobregat Sud en el periodo de 1950 a 1975 experimenta un gran crecimiento (391,42%) que va de 103.874 hab. a 510.461 hab (multiplica por 4,9 su población). Si nos referimos a los tres sectores Sud, situados en la ciudad real de Barcelona, resulta que en el Llobregat Oriental la población pasa de 37.506 a 219.211 habitantes. Con un crecimiento del 484,47%, multiplicando por 5,8 su población. El Baix Llobregat Occidental deltaico pasa de 39.992 a 228.892 habitantes con un crecimiento del 472,34 % (multiplicando por 5,7 su población). Por último, el Baix Llobregat Occidental montaña, que tiene un crecimiento negativo en el periodo anterior (1925-1950), pasa ahora de 6.551 a 12.669 habitantes, con un incremento del 93,39% -multiplicando por 1,9 su población.

Estos datos dan fe de la explosión demográfica de la comarca en el tercer cuarto del siglo XX.



Si atendemos a la población de los seis primeros municipios en relación a los seis primeros de 1950 resulta:

Población en 1950.		Población en 1975		
1º Cornellà. Ll. Or.	11.473 hab.	1º Cornellà. Ll. Or.	91.110 hab	694,13%
2º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	10.811 hab.	2º Sant Boi. Ll. Occ. Delt.	65.595 hab.	506,74%
3º El Prat Ll. Occ. Delt.	10.401 hab.	3º El Prat Ll. Occ. Delt.	51.017 hab.	390,50%
4º Molins de Rei. Ll. Or.	8.024 hab.	4º Esplugues Ll. Or.	38.110 hab.	782,58%
5º Sant Feliu. Ll. Or.	7.327 hab.	5º Viladecans. Ll. Occ. Delt	36.270 hab.	744,67%
6º Gavá Ll. Occ. Delt.	6.860 hab.	6º Gavá Ll. Occ. Delt.	30.586 hab.	345,86%

Como vemos los crecimientos de cuatro de estos municipios están claramente por encima de los promedios del Llobregat Oriental y del Llobregat occidental deltaico representado en el cuadro de población (I.1-61) así como en el gráfico (I.1-62) y que comentábamos anteriormente. Esplugues aparece en esta lista; como se ve en el cuadro de población de estos últimos seis municipios (I.1-63), en 1950, tiene una población de 4.318 habitantes y multiplica por 8,8 su población en 1975 (I.1-64). Viladecans que también aparece por primera vez entre los seis primeros tiene en 1959 una población de 4.294 y la multiplica por 8,4 para 1975. Cornellà multiplica por 7,9 su población y Sant Boi por 6,1.

Se mantienen en cambio las posiciones de los tres primeros municipios: Cornellà, St. Boi y El Prat; mientras que caen las poblaciones de Molins de Rei y St. Feliu sustituidos por Esplugues y Viladecans.

#### – Crecimiento urbano

A la hora de analizar los crecimientos urbanos, trataremos de hacerlo en cuatro sectores: Barcelona-L'Hospitalet, Llobregat Oriental, Llobregat Occidental deltaico y Llobregat Occidental montaña, definiendo diferentes bandas o zonas por cada sector. Ver (I.1-65), (I.1-66) e (I.1-67).

- **Barcelona-L'Hospitalet**

En este periodo Barcelona y L'Hospitalet crecen con mucha intensidad en dirección al Llobregat<sup>40</sup>, crecimiento que hemos de conocer, para comprender el de la comarca, y especialmente del Llobregat Oriental. Para presentar este punto lo haremos en 7 bandas de mar a montaña. Las 4 primeras están en la plana deltaica, que en estos 25 años ha

---

<sup>40</sup> Lo veremos en la tercera parte de esta tesis; la relación urbana entre Barcelona y el Besòs ya estaba más madura en 1950.

sido casi totalmente urbanizada, quedando una agricultura marginal; la 5ª está en el *samontà*, por debajo del ferrocarril, y las 6ª y 7ª, en el *samontà* por encima del ferrocarril.

1. Puerto-ferrocarril de la costa. El incremento de ocupación del puerto a poniente de Montjuic, y la nueva zona industrial de la Zona Franca ocupan toda esta banda deltaica.
2. Ferrocarril de la costa-Gran Vía. Se amplían barrios existentes, aparecen de nuevos, y se localizan nuevas industrias, vinculadas al Passeig de la Zona Franca, a los pies de Montjuic. Hasta el límite de término con L'Hospitalet el suelo pasa a ser urbano. En el término de L'Hospitalet aparece un nuevo conjunto residencial con frente a la Gran Vía, a tocar de Barcelona. En el frente sur de la Gran Vía aparecen ocupaciones marginales puntuales con protagonismo de las chatarrerías, que salpican un territorio agrícola en creciente desuso.
3. Gran Vía-travesía industrial. En esta banda, dividida por la línea férrea, que conecta en diagonal la línea de la costa con la del interior, a levante de esta línea se densifica el barrio de Santa Eulàlia, aparece un polígono industrial, y el polígono residencial del Gornal. A poniente de la vía férrea se ha construido el gran polígono de Bellvitge, y el gran hospital del mismo nombre. En esta banda tenemos una muestra de implantaciones masivas de esta época.
4. Travesía industrial-Carrilet. En esta última banda deltaica, entre las dos vías señaladas está la traza del Carrilet; entre La Travesía Industrial y el Carrilet se va formando un polígono industrial, a ambos lados de la Carretera del Mig.
5. Carrilet-ferrocarril. En esta banda crece y se compacta el casco urbano de L'Hospitalet.
6. Ferrocarril-N-340. En esta banda se compactan los barrios ya existentes de la primera inmigración anterior a los años 50: Collblanc, La Torrassa, La Florida, Pubilla Cases, y se implanta el polígono de viviendas de Can Serra; Así mismo se desarrollan dos barrios en Esplugues en continuidad con L'Hospitalet: Can Vidalet, y Sant Feliu (ambos conurbados con L'Hospitalet).
7. Al norte de la N-340. La operación más relevante es el Campus Sud de la Universidad, así mismo aparecen dos nuevas agrupaciones de bloques: en torno a los jardins d'Ernest Lluch junto a la N-340, y el conjunto situado a poniente del Quarter del Bruch.

En todo caso, a pesar de ese gran crecimiento, todavía no existe plena conurbación entre L'Hospitalet -Barcelona, y el Llobregat Oriental; queda una pequeña banda no ocupada en los límites de Cornellà y Esplugues.

- **Llobregat Oriental**

Para explicar el crecimiento de los 7 municipios del Llobregat Oriental, trataremos primero el núcleo principal, formado por los 5 municipios más próximos a Barcelona, en clara conurbación: Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí, y Sant Just Desvern, por un lado y Sant Feliu por el otro, situados a uno y otro lado de la B-23; y los 2 municipios en rosario que ascienden por la Vall Baixa: Molins de Rei y El Papiol.

8. Plano agrícola-tren. En Cornellà, se compacta el núcleo del centro, expandiéndose por debajo del Carrilet hasta el Terraplé de Defensa, construido para protegerse de las riadas; el barrio de Almeda crece por debajo del Carrilet en terreno aluvial, fuera de la protección del Terraplé. Sant Joan Despí extiende y compacta su núcleo urbano entre la vía romana y el ferrocarril.

9. Tren-B-23. En este espacio se produce el mayor crecimiento del Baix Llobregat, soportado por la C-245 (de principios del siglo XX), que atraviesa los términos de Cornellà y Esplugues; estableciéndose tres sub-bandas: a) Levante de la C-245, b) entre la C-245 y la Avinguda de Barcelona (que conecta Esplugues y Sant Joan Despí), y c) entre la Av. Barcelona y la B-23.

a) A levante de la C-245, en Cornellà se ha construido el gran polígono residencial de La Satélite de unas 10.000 viviendas (de tamaño similar a Bellvitge), sin duda la mayor operación de vivienda masiva del Baix Llobregat. En continuidad con el gran polígono, están el pequeño barrio de bloques de Lindavista (construido anteriormente), los bloques de la Siemens y la manzana de la Plaça Tàrraga. Los barrios de la Gavarra y Bonavista, originalmente de casas unifamiliares de veraneo, empiezan su densificación y conversión a su realidad actual de ensanche menor. En el término de Esplugues aparece una pequeña zona industrial en torno a las instalaciones de Montesa; a continuación, el barrio de La Plana (que está a ambos lados de la C-245), de naturaleza similar al de la Gavarra, y en el mismo proceso de densificación, a continuación, el barrio de Can Clota, entre barrancos, y colgado de la N-340, junto al Pont de Esplugues. Más allá, aparece el barrio de Can Vidalet, en continuidad con el barrio de Pubilla Cases de L'Hospitalet.

b) Entre La C-245 y la Avenida de Barcelona, en torno a la Siemens, instalada en 1910 en la confluencia de la C-245 (entonces recién construida), se genera un gran polígono industrial entre la C-245 y la Avenida Barcelona, que ocupa los términos de Cornellà y Sant Joan Despí, con una longitud de 1,1 km, y una anchura promedio de 400 m.

Subiendo la C-245, en el frente de Cornellà está el barrio del Pedró, de naturaleza similar a los de La Gavarra de Cornellà, y La Plana de Esplugues, y en el mismo proceso de densificación. En Sant Joan Despí, al otro lado del límite de término con Cornellà, y dando frente a la Avenida Barcelona, aparece el nuevo barrio de Les Planes. Subiendo por la C-245, y a continuación del barrio del Pedró aparece una zona industrial hasta llegar al término de Esplugues, presidida por el excelente conjunto modernista de la Fàbrica Bagaria. Ya en término de Esplugues, está el Polígon Industrial El Gall (una fábrica de pastas Gallo dio nombre al polígono), con una malla de calles muy ordenada, que ocupa todo el frente de la C-245, entre el límite de término con Cornellà y la Avenida d'Isidre Martí (límite con el barrio de La Plana), y llegando a la Avenida Barcelona (Àngel Guimerà en Esplugues). Dentro de esta trama aparecen unas manzanas de viviendas unifamiliares aisladas, que han comenzado a transformarse en plurifamiliares.

- c) Entre la Avenida de Barcelona y la B-23, aparece la prolongación del polígono industrial de la Siemens hasta la B-23, con la malla de calles y los primeros asentamientos industriales. Al otro lado de la Avenida Barcelona y del Torrent de la Font Santa vemos la urbanización del polígono del INUR colgado de la B-23, y pendiente de edificar.

**10.** Por encima de la B-23. Aparecen unos primeros asentamientos de viviendas unifamiliares en El Pla del Vent en Sant Joan Despí. En Sant Just aparece el polígono industrial colgado de la N-340 en el límite de término con Sant Feliu; en el ángulo de la N-340 y la Avenida Industria aparece el edificio Walden, y el barrio Sud de compactas manzanas plurifamiliares, se consolida el tejido de casas unifamiliares en torno a la Rambla; así mismo podemos ver el nacimiento de las urbanizaciones de Can Pedrosa, Bell Soleig, y la Miranda (están son las primeras urbanizaciones que nos encontramos en la descripción del crecimiento del suelo urbano en el periodo 1950-1975). Ya en Esplugues, nos encontramos con el nacimiento de la urbanización Ciutat Diagonal, y con el barrio de casas adosadas de Finestrelles, justo en el límite con el término de Barcelona.

Sant Feliu de Llobregat. La B-23 queda fuera del término de Sant Feliu, pero el suelo urbano de este municipio, con frente a los términos de Sant Joan Despí y Sant Just, se empieza a fundir con ellos. En este caso estableceremos dos bandas: 1. Plano agrícola-tren y 2. Por encima del tren.

**11.** Plano agrícola-tren. Crece y se compacta el núcleo urbano entre la N-340 y el tren, llegando hasta la riera de la Salut (entonces a cielo abierto), dejando libre la

zona de Can Llovera, hasta el carrer L'Hospitalet, al otro lado del cual se ha construido el pequeño polígono de Can Maginàs. Por debajo de la N-340, se consolida el polígono de Can Falguera, con una importante ocupación del plano agrícola. Siguiendo la N-340 en dirección a Molins, aparecen dos salpicados lineales de industrias a uno y otro lado de la carretera.

**12.** Por encima del tren. Se consolida una extensión del casco urbano al otro lado del tren, en torno a la Rambla de La Marquesa de Castellbell, entre la N-340 y el Passeig del Compte de Vilardaga; entre esta última vía y la riera de La Salut se desarrolla la primera parte del barrio de la Salut.

Nos hemos detenido especialmente en la descripción del crecimiento del suelo urbano en estos 5 municipios, porque es el más intenso de la comarca en el periodo 1950-1975, cuando comienza a darse una conurbación entre ellos. Todos estos crecimientos se han hecho por fragmentos, desde la perspectiva de cada ayuntamiento, sin ningún planeamiento que los guiara. El PC-53 quedó obsoleto en sus cortas previsiones de desarrollo urbano, sometido al laberinto de decisiones municipales, más atentas a objetivos particulares de especulación en el marco del régimen dictatorial, que a objetivos colectivos de desarrollo urbano armónico. Estamos en el origen de la formación de la ciudad real, con la conurbación de los municipios de la periferia, y de estos con la ciudad central, y al mismo tiempo en el origen de los problemas de una ciudad real no pensada como tal.

Nos queda por presentar los crecimientos de Molins y Papiol, situados en un *samontà* más estrecho (que comienza ya en la parte norte de Sant Feliu):

**13.** Molins de Rei. Con el gran crecimiento de los 5 municipios más próximos a Barcelona, Molins de Rei en este cuarto de siglo pierde peso relativo; apunta una réplica menor de las instalaciones industriales a ambos lados de la N-340, que anuncia su conurbación futura. Su núcleo urbano se densifica y extiende en sus tres ámbitos: el Canal, entre del codo de la N-340 y la B-23; Centre Vila, que se extiende al norte entre la B-23 y el ferrocarril; y Bonavista, extensión del centro al otro lado del ferrocarril.

**14.** El Papiol. Pequeño núcleo situado en una loma coronada por el Castell del Papiol (140m de rasante) con una pequeña extensión del núcleo urbano en casas unifamiliares. Se accede desde la pequeña carretera local c-1413a que lo conecta con Molins de Rei. Al sur de la loma, y en tangencia a la B-23, ha crecido el Polígono Industrial Sud-Les Argiles.

- **Llobregat Occidental deltaico**

Para presentar el crecimiento de esta parte del Llobregat de 8 municipios, lo haremos en 4 partes: 1. Municipios de la Vall Baixa (Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, y Santa Coloma de

Cervelló); 2. Sant Boi, en la charnela de la Vall Baixa, y el frente deltaico; 3. Frente deltaico (Viladecans, Gavà, y Castelldefels); y 4. En pleno delta (El Prat).

**15.** Pallejà. Municipio que se desarrolla a lo largo de la N-2, en tres bandas claramente diferenciadas, el núcleo urbano ocupa la estrecha franja entre la N-2 y el Carrilet, y a levante de la carretera, sobre el plano aluvial, en este cuarto de siglo se compacta y extiende ese núcleo urbano, que toma carácter industrial en el extremo sur, al calor del cruce de la N-2 con la N-340. Por encima del Carrilet aparecen pequeñas agrupaciones de vivienda unifamiliar, y en la parte más alta de su término, al oeste, vemos la estructura de calles de la urbanización de Fontpineda.

**16.** Sant Vicenç dels Horts. De estructura similar a Pallejà, aquí la carretera es la BV-2002; la anchura entre la carretera BV-2002 y el Carrilet es mayor, y el casco urbano se desarrolla en su interior, sin ocupar terreno agrícola a levante de la BV-2.002. El núcleo se alarga y compacta, con el pequeño polígono de Can Ros; tomando carácter industrial en la parte norte, a ambos lados de la N-340, en torno al nudo de la N-340 con la N-2; zona industrial que tiene continuidad con la de Pallejà, y que pasa al otro lado del Carrilet con la fábrica de Cementos Molins como referencia. Por encima del Carrilet aparecen los barrios de Sant Antoni de viviendas unifamiliares, y los de La Guardia y Sant Josep que son de autoconstrucción.

**17.** Santa Coloma de Cervelló. En este municipio, de orografía muestra más pendientes, y la BV-2002 y el Carrilet pasan muy juntos. De hecho, el pequeño núcleo urbano está en la montaña. Tres urbanizaciones ya se han empezado a desarrollar: Pla de les Vinyes, Can Via, y Can Ribot. El único suelo urbano que da frente a la carretera es la Colonia Güell, que en este periodo tiene un cierto incremento del suelo industrial, aunque sigue aislada de los núcleos de Santa Coloma y de Sant Boi.

**18.** Sant Boi. Tal como hemos ido comentando éste es el municipio más importante del Llobregat Occidental. En este periodo se consolida y extiende el casco urbano en torno de la doble loma del Castell y la pequeña Muntanyeta (no el gran parque del mismo nombre). Los nuevos crecimientos se desarrollan por una parte en torno al proyecto de ensanche que tiene dos partes claramente diferenciadas, a caballo de la silla de montar que forma la gran loma del parque de la Muntanyeta, y la pequeña loma del mismo nombre del casco urbano. El ensanche norte se aglutina en torno a la Plaça de la Generalitat, y de la misma cuelga montaña arriba, la urbanización de casas unifamiliares de Marianao y al Sur, en torno a la Plaça de Catalunya, la del 11 de septiembre de 1976. Al norte del ensanche, y en discontinuidad, se han localizado las instalaciones psiquiátricas, y más al norte el polígono de la Ciudad Cooperativa. Al Sur por debajo de la C-245, ya en terreno deltaico, aparecen la zona industrial de

Salines, y más poniente El Bullidor-El Fonollar Sud; por encima de la C-245 los polígonos industriales de Sales y El Fonollar Norte. Por encima de la carretera, y entre estas zonas industriales y la Ronda de Sant Ramón, está el polígono residencial de Casablanca. Y por encima del carrer de la Joventut, y con un amplio frente a la Ronda de Sant Ramon, ha nacido el gran polígono de viviendas de Camps Blancs (originariamente Cinco Rosas).

**19.** Viladecans. Este municipio, ha tenido un gran crecimiento demográfico en este periodo, Su suelo urbano se sitúa a ambos lados de la C-245. Por encima de esta vía se consolida y compacta el núcleo urbano, con frente a la carretera, al norte del cual se desarrolla una trama urbana sensiblemente rectangular, que sube *samontà* arriba, apoyado a levante por la carretera de Sant Climent BV-2.003, terminando en la zona más alta y de más pendiente con una urbanización unifamiliar (Mas Ratés). A levante de la carretera de Sant Climent aparecen las primeras implantaciones del barrio de la Torre Roja. A poniente del casco urbano central, se consolida la urbanización unifamiliar de L'Alba-rosa, (que ja había comenzado a aparecer en los 50), y que va desde l'Avinguda del Mil·lenari hasta las partes más altas del municipio, donde se junta con el Mas Ratés. Entre l'Avinguda del Mil·lenari y l'Avinguda Gavà, a poniente del Poblat Roca (ya existente en los 50), se ha construido el polígono de Can Sellarès, en continuidad con el tejido urbano de Gavà.

Viladecans tiene una importante ocupación del plano deltaico por debajo de la C-245, se consolida una zona industrial que ocupa el triángulo C-245, línea férrea, y B-204, a partir de la implantación de la Roca a principios de siglo XX. A levante de la B-204, en la confluencia con la C-245 aparece el pequeño barrio del Grup Sant Jordi, o Gabrielistes I y, más a levante ha crecido el barrio de Sales, que ya había nacido en los 50.

**20.** Gavà. Ya ha iniciado un proceso de conurbación con Viladecans, como comentábamos anteriormente. Por debajo de la C-245 no tiene apenas crecimiento, la primera nave de la Roca, ya en los 50 había generado un estrecho triángulo residencial a poniente de la Rambla de Salvador Lluçh (de la Estación), rambla que, con el nombre de Joaquim Vayreda, es el eje vertebrador a levante del núcleo urbano; como lo es la Avenida Joan Carlos I a poniente del núcleo urbano. En este periodo se consolida y compacta el núcleo urbano; en los 50 ya se había desarrollado una extensión a ambos lados de la Rambla Joaquim Vayreda (a levante hasta el límite de término con Viladecans. El pueblo crece a poniente en dirección a la carretera de Begues, con una organización en malla sensiblemente rectangular, que al sur del Carrer de Sant Pere, se organiza en torno al Passeig Maragall, al sur del cual aparece el pequeño polígono de Àngela Roca. Aparece también el

nacimiento un frente de urbanización de viviendas unifamiliares entre la C-31 y la playa, como Pine Beach y Gavà Mar, conectado con el núcleo urbano a través de la Avinguda del Mar, que atraviesa toda la zona agrícola deltaica.

**21. Castelldefels.** Consolida su núcleo urbano en el frente de la C-245, extendiéndose a levante de la loma del Castell hasta el límite con Gavà, extendiéndose al norte con la urbanización unifamiliar de Vista Alegre; a poniente se han consolidado las urbanizaciones de Can Roca y Montmar. En el frente marino se consolidan las urbanizaciones entre la C-31 y la playa: La Rosa y la Pineda, y crecen las nuevas situadas por encima de la C.31: Mar-i-Sol y Granvia Mar, en torno al acceso del casco urbano con la playa de la Avinguda de la Pineda.

**22. El Prat.** En pleno delta, en el Prat se consolida la banda industrial de la Paperera y la Seda. El núcleo urbano se extiende al sur hasta la Avinguda Onze de Setembre, y a poniente hasta la Ronda del Sud, que recoge el gran polígono residencial de Sant Cosme. Por debajo de la línea férrea aparece la zona industrial de Ca l'Alaio, y unas primeras implantaciones de Mas Mateu. Así mismo, crece el Polígono Industrial Pratenc, a tocar del río al otro lado de la zona Franca

- **Llobregat Occidental montaña**

Los 6 municipios del Llobregat Occidental situados en la montaña cuelgan de los municipios del *samontà*, para presentarlos, los agruparemos en tres grupos: 1. Municipios en torno a la N-340 (Cervelló, Vallirana, y Corbera)<sup>41</sup>. 2. Municipios con acceso desde Sant Vicenç dels Horts, Sant Boi y Viladecans (Torrelles y Sant Climent), y 3. Begues; municipio con acceso desde Gavà.

**23. Cervelló.** El núcleo urbano de Cervelló se genera a ambos lados de la carretera, en un tramo recto en dirección Este-Oeste. En 1950 era un pequeño pueblo camino; en los años 70 se ha dado una extensión al sur con incipientes tejidos de viviendas unifamiliares, lo que sucede también al Norte en su mitad oeste, apareciendo al Este unas primeras implantaciones industriales. En el término municipal empiezan a desarrollarse 14 urbanizaciones de vivienda unifamiliar. Al Norte del casco urbano, y de Oeste a Este, empiezan a aflorar las urbanizaciones de: La costa de la Perdiu, Puigmontmany, Les Rovires, Can Paulet, Can Rafael. Al Sur del casco urbano de poniente a levante aparecen las urbanizaciones de: Santa Rosa, El Mirador, Can Tres, Mas de Can Pi, Can Castany, Can Guitard Vell, La Ciutat del Remei, La Torre Vileta, y Granja García.

---

<sup>41</sup> La Palma de Cervelló fue municipio independiente hasta 1857 que se integró en Cervelló; en el periodo 1937-1939 volvió a ser independiente, para volverse a integrar en Cervelló, y desde 1998 vuelve a ser municipio independiente.



**24.** Vallirana. A un par de kilómetros a poniente del casco de Cervelló encontramos el de Vallirana, también un pueblo camino. A diferencia de Cervelló cuyo casco urbano está formado por el núcleo antiguo y una extensión proyectada más compacta, aquí en Vallirana las urbanizaciones se enganchan directamente al centro. A dos kilómetros al Oeste ha crecido el pequeño polígono industrial de Can Prunera. Por encima de la N-340 aparecen de Oeste a Este las urbanizaciones de: Can Julià, Can Rovira, Mas Rovira, El Mirador, y Vall del Sol. Al Sur la floración es mucho más extensa: el Lledoner, Pla del Pèlec, Les Bassioles, Ca n'Olivella, La Pinetella, Mas de les Fonts, La Solana, Selva Negra, La Soleia, Can Batlle, y La Llibra Casanova; con un total de 16 urbanizaciones.

**25.** La Palma de Cervelló.

**26.** Corbera. Está situada en una topografía especialmente escarpada. La BV-2421, conectada a la N-340 da lugar al pequeño núcleo de Corbera de Dalt; la carretera a dos kilómetros a poniente, gira sobre sí misma en dirección sur, y en este punto continua a poniente como BV-2425, en dirección Gelida (en el Alt Penedés). La BV-2421 dos km antes de llegar al núcleo de Corbera de Dalt, se bifurca al Sur con la BV-2422, formando el núcleo de Corbera de Baix. Al norte de la BV-2421, y de poniente a levante han empezado a desarrollarse las urbanizaciones de La Creu d'Aragall, el Solei dels Herbatges, Les Parretes, el Bonrepòs, la Creu Nova, Sant Pere, Els Carsos, Santa Maria de la Vall, Can Montmany de Mas Paçoles, Les Cases Pairals, Socies, Can Margarit, Can Coll, Can Llopart, Can Negre, Can Palet, La Soleia y Mas d'en Puig. Al sur de la BV-2421 aparece Can Rigol, un total de 19 urbanizaciones.

**27.** Torrelles. La BV-2005 conecta este municipio con el de Sant Vicens dels Horts, y con la A-2 y la B-23, y Molins de Rei al otro lado del río. Como en la mayoría de estos municipios de montaña, este tiene en los 70 una ampliación del núcleo urbano con pequeños tejidos unifamiliares, acotados a las barreras topográficas de su entorno inmediato. Además, Torrelles tiene también urbanizaciones, a levante: La Barceloneta y Cesalpina; y a poniente: El Pedrò y Can Güell; y al sur Can Guey.

**28.** Sant Climent. Tiene el acceso por la BV-2004 desde Sant Boi, que se conecta a la altura del núcleo urbano, con la 2.003 que lo conecta con Viladecans. La orografía del término municipal es muy escarpada. Y solo se apuntan dos pequeñas urbanizaciones: Costa Fustera al norte, y la Roderà al sur.

**29.** Begues. A este municipio se accede por la BV-2041, que conecta con la C-245 y la B-210. Begues es la excepción de la regla respecto a la vertiente deltaica, puesto que una parte importante de su término municipal, de hecho, la riera de Begues nace (cota 410 m) cerca del límite con Gavà y a su paso al término de Olesa de

Bonesvalls (Alt Penedés) tiene cota 300 m. Su conexión con Gavà y la C-245 ha sido determinante en su incorporación a la comarca del Baix Llobregat.

En este punto 1.5.1 hemos tratado de explicar el desarrollo de los trazados estructurales en la comarca, y el crecimiento de sus pequeños núcleos agrícolas originales al calor de las infraestructuras, y del impulso de la ciudad central de Barcelona en el periodo 1925-1975. El estudio demográfico cada cuarto de siglo nos ofrece un marco para la mejor comprensión del fenómeno. El hecho de que todo este desarrollo se hiciera sin ningún plan que lo condujera, explica el laberinto urbano resultante, a pesar del orden que la matriz ambiental explicada en el punto 1.4 y el que las grandes infraestructuras imponen en el territorio. Tal como hemos comentado, el intento del Plan Comarcal del 53 quedó rápidamente obsoleto, debido a diferentes factores: cortas expectativas de crecimiento, construcción de infraestructuras y grandes polígonos ajenos a su ordenación, inexistencia de una administración que lo gestionase, independencia de cada municipio para tomar decisiones al margen del plan, especulación inmobiliaria en un régimen dictatorial, y poco interés de ese régimen en cuidar este territorio proletario. Cada municipio iba haciendo y modificando sobre la marcha un plano de alineaciones, con el uso de unas ordenanzas para las diferentes zonas -algunas derivadas del Plan Comarcal del 53. En todo caso, con la excepción del plan de ensanche de Sant Boi, esos planos de alineaciones eran autistas respecto a los municipios vecinos, y en general de muy baja calidad proyectual, con algunas excepciones puntuales en algún municipio.

En la perspectiva de los objetivos de esta tesis, en este apartado, nos interesa especialmente establecer categorías urbanas para entender la que podríamos llamar matriz urbana de la comarca.

### 1.5.2. Trazados generatrices de la morfología urbana

La construcción de la periferia del Baix Llobregat se sustenta en los trazados de la movilidad y del riego: canales, vías rodadas, y ferrocarril. Ver (I.1-68)

#### Canales

Los canales de La Infanta a levante, y de La Dreta a poniente, no solo tienen una función de riego y drenaje de las tierras aluviales para la desecación de los humedales y el riego agrícola, sino que también construyen una red de acequias de riego y drenaje que forman la pauta base de la morfología parcelaria. En los deltas, esa pauta derivada de las mínimas pendientes del terreno forma una ordenada cuadrícula ortogonal. Esta malla base lo será también para los crecimientos urbanos que se asienten sobre los terrenos agrícolas. Los dos canales del Baix Llobregat tienen caracteres bien diferenciados:

- **1819, Canal de la Infanta.** Nace en una pequeña presa en el Llobregat, al Norte de Molins de Rei, a 30 m de cota, y discurre por el *samontà* oriental, entre la vía férrea y las trazas de la N-

340 y la vía romana, atravesando los municipios de Molins de Rei, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, y Barcelona, desembocando en el mar a poniente de Montjuic; con una longitud de 17 km riega una superficie de 32 km<sup>2</sup>. Con una malla sensiblemente ortogonal a la traza del canal da forma a todos los terrenos aluviales de la Vall Baixa y el Delta orientales; no se pueden entender los tejidos urbanos del *samontà* (a cotas inferiores del canal), ni los aparecidos en la Vall Baixa y el delta oriental, sin la malla de regadío originada por dicho canal.

- **1885, Canal de la Dreta.** Nace en una pequeña presa a la altura de Sant Vicenç dels Horts (río abajo de la presa del Canal de la Infanta), para discurrir junto a la BV-2002 hasta Sant Boi, y dirigirse, junto a la B-201 hasta el Prat, atravesando el casco urbano en dos trazas paralelas para desembocar en el mar. Con una longitud de 16 km riega una superficie de 43 km<sup>2</sup>. Entre Sant Vicenç dels Horts y Sant Boi, el canal riega a levante la Vall Baixa occidental, mientras que desde Sant Boi y el mar pasa por el interior del Delta occidental, regando a ambos lados. El casco urbano del Prat obedece a la trama de regadío del canal bifurcado.

#### Vías rodadas<sup>42</sup>

Las vías rodadas de la comarca son, junto a los ferrocarriles, generatrices urbanas de la construcción urbana de la periferia de los 70. El fuerte crecimiento inducido por la ciudad central en el periodo 1950-1975 tiene en esa red de movilidad su base de asentamiento. La variada vialidad de la comarca incorpora cuatro grados funcionales: carreteras nacionales, comarcales y locales; apareciendo también en ese tercer cuarto del siglo XX las autovías segregadas. Asimismo, estas vías en sus diferentes tramos tienen cuatro posiciones diversas en relación a la matriz ambiental de la comarca: a lo largo del *samontà*, en el límite con el terreno aluvial; atravesando el *samontà* a cotas superiores; cruzando partes del delta; y finalmente trenzadas con las rieras para acceder a la montaña. Las clasificaremos, en función de su papel en el soporte del crecimiento urbano de la comarca en el periodo 50-75, en cinco grupos: vías que atraviesan el río, vías que discurren a ambos lados de la Vall Baixa; vías en el delta; vías trenzadas de montaña y autovía prolongación de la Diagonal (hoy B-23).

---

<sup>42</sup> Para mejor identificación se nombran las vías con la nomenclatura actual.

### Las tres vías que atraviesan el río

Tres son las vías que atraviesan el río: La N-340 por Molins de Rei, la C-245 entre Sant Boi y Cornellà, y la prolongación de la Gran Vía hasta Castelldefels:

- **1767, N-340. Puente de Molins de Rei.** Esta carretera nacional va desde el puerto hasta el paso del Ordal en el límite del término de Vallirana con el Penedés (31 km). Discurre por un tramo recto en el *samontà*, entre el puerto y Sant Feliu de Llobregat (11,5 km), atravesando los términos de Barcelona Esplugues y San Feliu. En el casco urbano de Sant Feliu gira suavemente a la derecha para situarse entre el *samontà* y el terreno aluvial, para dirigirse río arriba hasta Molins de Rei (3,8 km). En Molins de Rei gira a la izquierda para atravesar por el puente del mismo nombre hasta Cuatro Caminos (1 km), donde nace la N-2, río arriba, y la BV-2.002 río abajo. Desde Cuatro Caminos se trenza con la riera de Cervelló para dirigirse a través de Sant Vicenç dels Horts, Cervelló, y Vallirana hasta el paso del Ordal (14,7 km), para pasar a la comarca del Penedés. Esta carretera que ha configurado los cascos urbanos de los municipios que atraviesa, ha sido abrazada por estos, limitando su anchura a 20 m en los tramos urbanos. Con un total de 31 km, esta primera vía moderna de la comarca tiene en los 70 un papel muy relevante en la movilidad urbana Barcelona – Baix Llobregat.
- **1904, C-245. Puente Sant Boi-Cornellà.** Esta carretera comarcal conecta con la C-246 (hoy C-31) en el Garraf; y va desde Castelldefels hasta Esplugues de Llobregat; continuando en término de Barcelona por las calles que conforman la antigua traza de la carretera de Cornellà a Fogars de Tordera. Dentro de la comarca la C-245 discurre por el límite entre el *samontà* y el delta occidental, a través de los términos municipales de Castelldefels, Gavà, Viladecans, y Sant Boi, para atravesar en puente sobre el Llobregat hasta Cornellà, desde donde asciende en suave pendiente a través del *samontà* hasta la N-340 en término de Esplugues de Llobregat.
- **1954, C-31.** La Gran Vía se prolonga en forma de autovía desde la plaça Cerdà, atravesando el delta oriental hasta el puente sobre el Llobregat; para continuar por el delta occidental, envolviendo el casco urbano del Prat y el aeropuerto, para situarse al norte de la franja costera de urbanizaciones hasta llegar al cruce con la C-245. Esta vía atraviesa el municipio de L'Hospitalet en el delta oriental, y los municipios de El Prat, Sant Boi, Viladecans, Gavà, y Castelldefels en el delta occidental.

Estas tres vías con sus correspondientes puentes constituyen la trama básica de conexión entre Barcelona-Llobregat oriental, y el Llobregat occidental.

### Las conexiones de *la Vall Baixa* con el Delta

Aparecen vías de conexión a ambos lados del río, sin atravesarlo, entre la Vall Baixa oriental y el delta oriental, y entre la Vall Baixa occidental y el delta occidental:

- **Vías de conexión entre la Vall Baixa-Delta orientales.** Hay una continuidad rodada a lo largo del Llobregat oriental con vías situadas en la intersección *samontà*-terreno aluvial: Entre el Papiol y Molins de Rei la **C-1431**, entre Molins y Sant Feliu la **N-340**, entre Sant Feliu y la plaça

Espanya la traza de la vía romana (B.V.2001), que atraviesa los términos de Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, y Barcelona.

- **Vías de conexión entre la Vall Baixa-Delta occidentales.** Desde el cruce de Cuatro Caminos río arriba atravesando Palleja la **N-IIa**; desde Cuatro Caminos hasta Sant Boi la **BV-2002**, y desde Sant Boi a El Prat la **B-201**.

### Vías trenzadas de montaña

Estas vías nacen en las vías situadas entre el *samontà* y el terreno aluvial, en los frentes oriental y occidental de la *Vall Baixa* (cuyos trazados llegan hasta el río), y en el frente del delta occidental (cuyos trazados llegan hasta el mar):

- **BV-1468** en la Vall Baixa oriental. Ortogonal a la C-1431a, se trenza con la riera de Vallvidrera, atravesando el término de Molins de Rei, pasando al término de Barcelona hasta el barrio de Vallvidrera.
- **BV-2421** en la Vall Baixa occidental, trenzada con la riera de Rafamans, nace en la N-340 a la altura de Cervelló para subir por La Palma de Cervelló y Corbera, y continuar fuera de la comarca en dirección a Gélida en l'Anoia.
- **BV-2005** en la Vall Baixa occidental; discurre entre Sant Vicenç dels Horts y Torrelles, enlazada con la riera del mismo nombre, continuando hasta conectar con la BV-2041 (que conecta Gavà con Begues)
- **BV-2004**, en la Vall Baixa occidental; conecta Sant Boi de Llobregat con Sant Climent, en paralelo a la riera de Guinovart.
- **BV-2003**, en el frente del delta occidental; conecta Sant Climent con Viladecans, trenzada con la riera de Sant Climent, descendiendo por el Camí del Mar a través del delta hasta las playas.
- **BV-2041**, en el frente del delta occidental, conecta Begues (BV-2411) con Gavà, descendiendo por el delta a través de la Avinguda del Mar hasta las playas.
- **Camino del Canal**, en el frente del delta occidental, entre Castelldefels y las playas.

### Vía en el Delta Occidental

- **B-210** (antiguo camino de Valencia), atraviesa el delta occidental desde Castelldefels a la C-31 a la altura del aeropuerto, cruzándose con el Camí de Mar (BV-2003) y con la Avinguda de mar (BV-2041)

### Prolongación de la Diagonal

- **B-23**, justo en el límite del término municipal de Barcelona con Esplugues, la Diagonal se prolonga en régimen de autovía con un trazado sinuoso, para evitar las zonas construidas, pasando por los términos de Esplugues, Sant Just, y Sant Joan Despí, hasta llegar a la Vall Baixa de Llevant y subir junto al río en dirección de Papiol, para continuar por el Baix Llobregat Nord. Esta autovía tiene tres salidas en el Baix Llobregat: en el punto de empalme con la Diagonal tiene una salida conectada a la C-245; la segunda salida es con Sant Just y

con la urbanización del polígono del INUR en Sant Joan Despí, y la tercera, río arriba en el cruce con la N-340 a la altura del puente.

### Ferrocarriles

En la comarca tienen una gran importancia los trazados ferroviarios de ámbito estatal que la atraviesan, que tendrán desde los 70 un uso creciente de líneas de cercanías, que conectan las estaciones de los distintos municipios con la Barcelona central. Asimismo será importante el trazado del tren regional que irá tomando con los años un carácter de metro urbano.

- **1854, Línea del interior.** Esta línea discurre por el *samontà* oriental desde El Papiol hasta la estación de Sants; con estaciones en los municipios de El Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet, y Barcelona. Esta línea completa el fajo de tres infraestructuras: vía rodada (C-1431ª, N-340, y BV-2001) tangente al terreno aluvial; el Canal de la Infanta situado en paralelo a una cota superior en el *samontà*, y el ferrocarril, situado a una cota más alta que el canal.
- **1884, Línea de la costa.** Entrando por Castelldefels, junto a la C-245, situada al Sur de esta carretera, hasta llegar a Gavà, desde donde atraviesa el delta occidental en diagonal, pasando al sur de la Gran Vía a la altura del Prat, para pasar entre Montjuïc y el puerto, y continuar por la costa atravesando el Besòs. Entre las dos líneas de ferrocarril se establece una conexión que pasa entre el polígono Gornal y Bellvitge en L'Hospitalet.
- **1912, Carrilet.** Este ferrocarril regional de vía estrecha discurre por el *samontà* occidental, situado a poniente de la carretera (N-IIa y BV-2002), y con paradas En Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma, y Sant Boi, desde donde gira en dirección levante para atravesar el río entre Sant Boi y Cornellà, para dirigirse por el delta oriental, en paralelo y al sur de la BV-2001 hasta la Plaça Espanya. Formando en ese tramo Cornellà-Plaça Espanya un haz de cuatro infraestructuras: tren, canal, carretera, y carrilet.
- **1976.** La llegada de la L5 de metro a la Satélite de Cornellà.

A partir de las explicaciones anteriores trataremos de definir de una manera agregada, la estructura de las trazas generatrices que han soportado el crecimiento urbano en el Baix Llobregat en relación con Barcelona:

### Las tres vías que atraviesan el río y la B-23. Disrupciones urbanas.

Se trata de caracterizar los diferentes tramos de esas vías que han conformado los núcleos urbanos del Baix Llobregat, y los puntos de disrupción: puntos de cambio de carácter de la vía de avenida a autovía, o nudos que cortan el carácter urbano de la vía; en ambos casos las vías pierden su condición urbana de incorporar tráfico peatonal, a la desaparición del mismo.

#### – N-340

Esta vía (de unos 20 m de ancho) tiene un carácter urbano a lo largo de todo su trayecto rectilíneo entre el puerto y Sant Feliu de Llobregat, conformando El Paral·lel, la Plaça Espanya

(en su cruce con la Gran Vía), el barrio de Sants en Barcelona, y el de Collblanc en L'Hospitalet. Ya en el Baix Llobregat conforma los frentes urbanos de Esplugues, Sant Just, y Sant Feliu; el tramo industrial entre Sant Feliu y Molins toma mayor ancho, incorporando laterales, pero sin interrumpir las aceras para la movilidad peatonal.

En el casco de Molins la anchura se reduce de nuevo (18-20 m) para hacer un giro levógiro de 90 grados para tomar el puente sobre el río. El nudo con la B-23, justo antes del acceso al puente, constituye la primera interrupción urbana, la vía pierde las aceras para la movilidad peatonal. Al otro lado del puente en el nudo de Quatre Camins, la N-340 sigue sin aceras -segundo punto disruptivo-, interrumpiéndose también la continuidad peatonal de las dos vías ortogonales: N-II al norte, y BV 2.002 al Sur.

La N-340 en el tramo entre Quatre Camins y la comarca del Penedès tiene el carácter de las que hemos llamado vías trenzadas con la diferencia que esta carretera nacional tiene un trazado proyectado y el trenzado con la riera de Cervelló es más amplio. Esta vía recupera las aceras únicamente en la conformación de los núcleos urbanos de Cervelló y Vallirana.

A unos 200 m de Quatre Camins nace la carretera trenzada BV-2421, que conforma los núcleos urbanos de La Palma de Cervelló y de Corbera, para dirigirse a Gelida en la comarca de L'Anoia.

En torno a la N-340 se plantean en los 70 tres retos para dar continuidad urbana a la traza de la primera carretera moderna en el territorio:

- Transformar los dos nudos en ambos extremos del puente de Molins de Rei, con el objeto que sean permeables al tráfico peatonal (y hoy también de bicis).
- Transformar la traza de la N-340, entre Quatre Camins y el congost de l'Ordal; eje más importante de estructuración de urbanizaciones del Llobregat Occidental.
- Transformar la traza de la BV-2421, incorporando el paso peatonal –esta es la segunda vía en importancia para estructurar urbanizaciones.

#### – Diagonal - B-23

Barcelona tiene dos avenidas urbanas que se abren desde la Plaça de Les Glories hacia el Llobregat. La Avenida Diagonal se prolonga hasta el límite con Esplugues. En 1969 se construye una prolongación en forma de autovía, la actual B-23, que genera el tercer nudo de interrupción urbana, y el primer trazado ajeno a las trazas de calles y carreteras de la comarca.

La construcción de la B-23 plantea mayores problemas para la continuidad urbana Barcelona-Baix Llobregat y tres retos importantes.

- Darle una dimensión urbana al tramo entre la Diagonal y la BV-2001.
- Transformar el nudo Diagonal-B-23, N-340, y Carretera de Esplugues en un nudo urbano que permita el paso peatonal y de bicicletas.

- Resolver el nudo con la N-340 en Molins.
- **C-245 – carretera Cornellà-Esplugues.**  
Esta traza, que viene de la Avenida de Esplugues, y de la Avenida dels Països Catalans, desde la Diagonal hasta la N-340, y continua por la Avenida de Cornellà y la carretera de Cornellà (en Esplugues), pasa bajo el trazado ferroviario, y se cruza con la BV-2001, para atravesar con un puente el Llobregat, y continuar por Sant Boi, Viladecans, Gavà, y Castelldefels hasta las Costas de Garraf. En el tramo occidental esta vía se sitúa longitudinalmente en el cambio de pendiente entre el delta y el *samontà*. Esta vía que ha conformado los cuatro núcleos urbanos del frente deltaico occidental, y los barrios del *samontà* de Cornellà y Esplugues, ofrece unas grandes posibilidades de convertirse en una avenida urbana conectada con las vías, que, en una posición respecto al relieve similar, discurren a lo largo de la Vall Baixa a poniente y a levante.
  - **Gran Vía-C-31**  
De la misma manera que sucede con la Diagonal, la Gran Vía, que tiene condición de avenida desde Glorias hasta pasada la Plaça Espanya, en 1954 (quince años antes de la B-23) se prolonga como autovía C-31, siguiendo una traza rectilínea hasta el río para, pasando el puente, rodear el casco urbano del Prat y el Aeropuerto, para continuar fijando el límite norte de los frentes marítimos residenciales de Gavà y Castelldefels.  
Un reto de futuro es que la condición de avenida vaya avanzando en dirección al río, y después hacia Castelldefels.

### La red de levante

La red de levante es más densa y tramada que la de poniente. La continuidad con Barcelona y la mayor profundidad del *samontà* en el giro delta-*vall Baixa*, impulsan y posibilitan una estructura urbana más madura, con una participación esencial de las cuatro infraestructuras que atraviesan el río:

- **Triple/cuádruple infraestructura**  
En el pliegue topográfico entre el terreno aluvial y el *samontà* discurre un haz de tres infraestructuras entre Molins y Sant Feliu, que desde las cotas más bajas del terreno aluvial, hasta la más alta en el *samontà*, son: N-340, Canal de la Infanta y ferrocarril del interior. A partir de Cornellà, y hasta la plaça Espanya, la N-340 pasa a ser la BV-2001 (antigua carretera romana), se mantienen las posiciones del canal y del ferrocarril; y a este manojito de infraestructuras se le añade el Carrilet, procedente de Sant Boi, en el frente sur de Cornellà.



#### – Cinco triángulos

Las cuatro salidas de Barcelona por el Llobregat forman un abanico que se abre en dirección del delta occidental y la *vall baixa*. De más antigua a más moderna son las siguientes:

- La BV-2001 (traza romana) que partiendo de la Plaça Espanya, ocupa la posición más natural en términos topográficos (fue la primera salida, escogida cuando se tenían todas las opciones), situada justo en el pliegue *samontà* –terreno aluvial, dibujando el suave giro del sector troncocónico formado por la montaña–*samontà*, con vértice en Sant Pere Martir.
- La N-340 construida en 1767, que viniendo también de la Plaça Espanya, constituye una hipotenusa rectilínea al trazado de la BV-2001, entre plaça Espanya y Sant Feliu.
- La Gran Vía, que llega al Prat en 1954. Nacida del Plà Cerdà constituye (como veremos en la 3ª Parte) la auténtica vía generatriz de la actual ciudad real de Barcelona.
- La Diagonal, prolongada en la B-23 en 1969, que nace de la Plaça de Les Glories del Pla Cerdà, para tomar un trazado que intersecciona con la N-340 en el punto en que se prolonga con la B-23.

El haz de infraestructuras (2.1) forma un triángulo con la N-340, con vértices en la plaça Espanya, Sant Feliu y Cornellà; triángulo que a su vez se divide en dos triángulos por la carretera Cornellà-Esplugues, de los cuales, el que está situado más al Norte segrega uno menor por el corte de la B-23; resultando un total de tres triángulos.

Deberíamos añadir dos triángulos más: el formado por la BV-2001, la Gran Vía y el río, y el triángulo de la ciudad central que afecta a L'Hospitalet y Esplugues, formado por la Gran Vía, la N-340 y la Diagonal.

#### – Una vía trenzada

En los 70 solo había construida una vía trenzada con la riera, que accedía desde la C-1413-a la prolongación al Norte de la N-340 por la vertiente oriental, y del casco urbano de Molins de Rei, hasta Vallvidrera, pasando por la Creu d'Olorda.

#### La red de poniente

A poniente, el abanico de vías que nacen entre la Diagonal y la Gran Vía muestra una mayor abertura. La red es menos densa y menos tramada que a levante; la mayor distancia a Barcelona, y el estar situada al otro lado del río (atravesado solo por tres puentes rodados y dos ferroviarios), junto con la mayor dimensión de la montaña, y del delta, y de sus respectivos suelos no urbanos, hacen que los sectores del Llobregat occidental (deltaico y montaña) tengan una condición menos urbana que el sector Oriental.



Podríamos decir que a poniente se superponen dos estructuras viarias:

– **Estructura en peine**

Constituye la estructura principal, la más urbana, constituida por un eje principal situada en el pliegue topográfico *samontà*, terreno aluvial, que tiene un recorrido en paralelo al río, conformando los núcleos urbanos de Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, y El Prat. Este eje principal está constituido por las siguientes trazas:

- N-II al norte de Quatre Camins, BV-2002 desde Quatre Camins a Sant Boi, y B-201 entre Sant Boi y el Prat. El Canal de la Dreta acompaña ese recorrido entre Sant Vicenç dels Horts hasta al mar, y el Carrilet recorre en paralelo toda la vía desde Corbera hasta Sant Boi, desde donde pasa en puente a Cornellà. Como podemos ver, la doble infraestructura de BV-2002 y Carrilet (acompañadas en el tramo Sant Vicenç dels Horts a Sant Boi por el Canal de la Dreta), ocupan un corredor más estrecho que la triple/cuádruple del sector oriental.
- En posición sensiblemente perpendicular a este eje aparecen tres vías que nacen de los respectivos puentes sobre el Llobregat: La N-340 entre Sant Vicenç dels Horts y el paso del Ordal, conformando los cascos urbanos de Cervelló y Vallirana, es asimismo la vía principal de acceso a la montaña del Garraf-Ordal, acceso a multitud de urbanizaciones. La C-245 constituye la vía principal de soporte de los municipios con frente al delta occidental (Sant Boi, Viladecans, Gavà, y Castelldefels), se sitúa también en el pliegue del delta con el *samontà*. Su continuidad hasta Esplugues le confiere un papel muy relevante a esta traza.
- Por último, la tercera vía es la C-31 (continuación de la Gran Vía), que envuelve por el Norte el Prat, el aeropuerto y la banda del frente marítimo de Gavà y Castelldefels. El ferrocarril de la costa acompaña a la C-245 en Castelldefels y Gavà, desde donde atraviesa en diagonal el delta, para pasar paralela al Sur de la C-31 en el término de El Prat, y atravesar en puente sobre el Llobregat. Esta vía férrea dota de mayor centralidad al delta occidental.

Esa estructura principal en peine da acceso a todos los municipios del Llobregat occidental deltaico, y constituye su principal estructura urbana.

– **La trama de vías trenzadas del Llobregat Occidental montaña.**

La característica de estas vías es su condición de acceso a la montaña trenzándose con las rieras. Estas vías dan acceso a multitud de urbanizaciones, y tienen además la característica de atravesar el *samontà* y el terreno aluvial con trazas que llegan hasta el río en el frente de la *vall baixa*, y hasta el mar, en el frente del delta. Estas vías tienen una potencialidad ambiental en la medida que atraviesan los tres tipos de terrenos: montaña, *samontà*, y terreno deltaico.

Están organizadas en tres estructuras diferenciadas:

- BV-2421, que nace en la parte baja de la N-340, para dirigirse más hacia el Norte conformando los pequeños cascos urbanos de la Palma de Cervelló y de Corbera, para dirigirse después a Gelida, en la comarca del Anoia. La Y de la N-340 y de la BV-2421 soportan un gran número de urbanizaciones.
  - El arco formado por la BV-2005 (Sant Vicenç dels Horts-Torrelles), conectada con la BV-2041 hasta Gavà, se prolonga en el delta por la Avenida del Mar hasta la playa. Este arco se conecta en el vértice de poniente, en el término de Begues, con la BV-2411, que, en su camino al Penedès, conforma el núcleo urbano de Begues.
  - El arco formado por la BV-2004 Sant Boi-Sant Climent, forma un ángulo en el casco urbano para descender por la BV-2003 a través de Viladecans hasta cruzar la C-245 para continuar por El Camí de Mar a través del delta hasta la playa.
- **Vía transversal del delta.**

La B-210 (antiguo camino de Valencia) atraviesa el delta con una traza sensiblemente paralela a la del ferrocarril de la costa, entre la C-245, a la altura de Castelldefels, y la C-31, a la altura del aeropuerto. Junto con las vías perpendiculares de la Avenida del Mar, del Camí de Mar, y de la Avenida del Canal en Castelldefels, forman una estructura de acceso a los terrenos agrícolas del delta, que a su vez, conecta la playa con la montaña a través de las dos vías que cruzan la C-245 y el *samontà*.

### Una consistente malla de trazas para afrontar el futuro ambiental y urbano de la comarca

La red de infraestructuras de la comarca en los 70 vista desde la actualidad, tenía una gran potencialidad para incorporarse a su primer planeamiento, y a su vez algunos puntos de dificultad. En la perspectiva de tener una red viaria compartida con la ciudad central, de avenidas urbanas, donde las necesarias autovías pudieran integrarse, y desaparecieran las autovías segregadas. Hoy el Baix Llobregat es parte de la Barcelona ciudad (comentaremos este tema en la 3ª Parte).

Si miramos las infraestructuras en función de su capacidad de transformarse en vías urbanas en las siguientes décadas, podríamos clasificarlas en los siguientes grupos:

- Trama de vías situadas en el pliegue topográfico *samontà* -terreno aluvial.  
Han dado origen a los rosarios de núcleos urbanos situados en los frentes de la *vall baixa* y delta, a ambos lados del río: Llobregat oriental y Llobregat occidental. Estas vías urbanas definen asimismo la línea divisoria de los terrenos de la matriz ambiental entre el *samontà* y el terreno aluvial. Cabe añadir aquí la continuación de la C-245, desde Sant Boi a Esplugues, que atraviesa el *samontà* oriental.
- Trama de vías trenzadas con rieras.

Se disponen ortogonalmente a las anteriores, y dan acceso a los núcleos y urbanizaciones de montaña, y atraviesan los tres tipos de terrenos: aluvial, *samontà* y montaña. De nuevo estas vías están en resonancia con la matriz ambiental de la comarca.

- Vías proyectadas de incierta integración futura.  
Claramente la N-340 es una vía bien integrada en los tejidos urbanos a los que ha dado origen, y ofrece una buena conexión con el centro de Barcelona: plaça Espanya-puerto. Los dos puntos disruptivos a ambos lados del puente de Molins de Rei exigen otra solución.
- Cabe considerar también la C-31, a pesar del punto disruptivo del paso de la Avenida de la Gran Vía a la autovía C-31. La posibilidad de avance futuro de ese punto en dirección a Castelldefels plantea también dificultades de futuro.
- La B-23 por su trazado zigzagueante ajeno a los tejidos urbanos próximos, y por su nudo disruptivo (que se hará mayor don el cruce de la Ronda de Dalt), es un tema difícil para su paso a una avenida integrada.  
Veremos en la 3ª y 4ª Parte como se afrontan estos problemas desde el planeamiento y desde su construcción concreta.

Lo más significativo de las trazas generatrices, es que se ponen en una adecuada resonancia con la matriz ambiental de la comarca. Se localizan en el pliegue topográfico plano aluvial-*samontà*, y en el Llobregat Oriental se añaden nuevas trazas en el profundo *samontà*, que dan acceso a la ciudad central (N-340 y Diagonal), y a su vez relacionan el Baix Llobregat Oriental con el Occidental (Avinguda de Cornellà-Esplugues-C-245).

En el delta se prolonga la Gran Vía (C-31) y se mantiene el uso local de del Antic Camí de València. Tiene especial interés el cruce de las vías situadas en el pliegue topográfico aluvial-*samontà* (que soportan los dos rosarios de pueblos a ambos lados del río) con las vías de montaña -trazados con rieras-, que atraviesan los tres tipos de terreno, para llegar hasta el río o el mar.

### 1.5.3 Suelo urbano. Conurbanizaciones y nuevas morfologías

En este apartado tratamos de sintetizar las características principales del suelo urbano en los 70, atendiendo a su extensión, a las nuevas morfologías urbanas, y a su relación con los trazados generatrices que hemos tratado en el punto anterior (1.1-69). Nos hemos aproximado a este tema anteriormente: en el apartado 1.3 *Una Proposta urbanística per al Baix Llobregat* (finales de los 70)<sup>43</sup>,

---

<sup>43</sup> Analizando los tejidos urbanos de cinco municipios del Llobregat Oriental, sus densidades, la movilidad que los soporta, como base de una propuesta de estructura urbana intermunicipal, y del anteproyecto del Centro Direccional de Sant Joan Despí.

en el Apartado 1.4 La Matriz Ambiental del Baix Llobregat<sup>44</sup>, en el apartado 1.5.1 El crecimiento urbano 1925,1950, 1975<sup>45</sup>, y en el apartado 1.5.2 Trazados generatrices del crecimiento urbano<sup>46</sup>.

A partir de los 50 las bases de crecimiento urbano son la proximidad a Barcelona, las infraestructuras de movilidad (que se traducen en el crecimiento de la mancha de los cascos urbanos) y la incorporación de nuevas morfologías urbanas: polígonos industriales, polígonos residenciales, y urbanizaciones. Desarrollaremos este apartado en cuatro puntos.

## Conurbaciones

Empezamos por presentar un cambio substancial en la extensión del suelo urbano: la aparición de las conurbaciones intermunicipales, para continuar presentando la ubicación de las nuevas morfologías.

En los 70 ya se han sustanciado una serie de conurbaciones intermunicipales, que configuran los lugares más intensos de la nueva periferia del Llobregat, que forma parte de la actual ciudad real de Barcelona. Se dan un total de 4 conurbaciones, una en el Llobregat Oriental, de 6 municipios, y tres en el Llobregat Occidental, con tres, dos y dos municipios respectivamente.

### – Llobregat Oriental

- Conurbación nº 1. Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei, Esplugues, y Sant Just<sup>47</sup>.

Esta es la mayor conurbación del Llobregat. De hecho, la parte alta de Barcelona impulsa el crecimiento urbano entre Esplugues, Sant Just y Sant Feliu, a través de la N-340, reforzada por la recién construida B-23 en 1969 con un acceso entre Sant Just y Sant Joan Despí. De la misma manera, la parte baja de L'Hospitalet impulsa el crecimiento de Cornellà, Sant Joan Despí, y Sant Feliu, soportado por las dos infraestructuras paralelas de la BV-2001 (vía romana) y el trazado ferroviario. La carretera Cornellà-Esplugues, (prolongación de la C-245 desde Sant Boi) conecta con la N-340 y la B-23, permitiendo el desarrollo urbano del espacio sensiblemente triangular entre el codo de la BV-2001 de Cornellà y la N-340. Desde esta conurbación se apunta a la continuidad urbana industrial entre Sant Feliu y Molins

---

<sup>44</sup> Definiendo la estructura del relieve comarcal, soporte de los asentamientos urbanos.

<sup>45</sup> Analizando la transformación urbana de la comarca en el segundo y tercer cuarto del siglo XX atendiendo al crecimiento inducido desde Barcelona, al papel de las infraestructuras de la movilidad, y a las nuevas morfologías urbanas, cotejando estos cambios territoriales con los demográficos.

<sup>46</sup> Donde se define el patrón de las infraestructuras del riego y de la movilidad como soporte de la construcción de la periferia del Llobregat de los 70.

<sup>47</sup> Corresponde al ámbito de los cinco municipios tratados en el Apartado 1.3 *Una Proposta urbanística per al Baix Llobregat*, añadiendo Molins de Rei.

de Rei (que se unirá en los primeros 80) Esta conurbación de 6 municipios en el *samontà* es sin duda la parte más urbana del Baix Llobregat a finales de los 70.

– **Llobregat Occidental**

- Conurbación nº 2. Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, Viladecans, y Gavà.  
Esta es la segunda gran conurbación, situada en el *samontà* Baix Llobregat deltaico, justo al otro lado del río de la primera. La BV-2002 y el Carrilet en el frente fluvial, y la C-245, y el tren de la costa en Gava-Viladecans soportan este crecimiento.
- Conurbación nº 3. El Prat-L'Hospitalet  
A pesar de estar separado por el río, el Prat, a través de la Gran Vía y el ferrocarril, establece una clara continuidad con la Zona Franca, y se apunta ya la futura continuidad con los nacientes tejidos urbanos de la Gran Vía en término de L'Hospitalet.
- Conurbación nº4. Sant Vicenç-Pallejà.  
En torno al cruce de Quatre camins entre la N-340, y la N-2 (eje de Pallejà), en continuidad con la BV-2002 (eje de Sant Vicenç dels Horts) se establece una clara conurbación a lo largo de esos dos cascos urbanos lineales; el núcleo que sustancia esta conurbación en torno a Quatre Camins tiene carácter industrial en torno a la instalación de Cementos Molins.

Estas cuatro conurbaciones anuncian el nivel de madurez urbana de la periferia del Llobregat en los últimos 70, que ya comienza a demandar mayor continuidad urbana con la ciudad central.

### Polígonos industriales

Los nacientes polígonos industriales se localizan, de acuerdo con los patrones de crecimiento,<sup>48</sup> principalmente en las cuatro conurbaciones referidas en el punto anterior:

- En la Conurbación nº 1 del Llobregat oriental formada por los municipios de Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Just y Esplugues, se desarrollan 9 polígonos industriales en cinco agrupaciones:
  - El polígono industrial más consolidado es el de Siemens-La Font Santa, que nace a partir de la implantación de la Siemens en 1910, en la confluencia de la nueva carretera d'Esplugues y la traza ferroviaria, a la altura de la estación de Cornellà. Esta zona industrial se desarrolla a lo largo de la línea ferroviaria hasta la estación de Sant Joan Despí donde se localiza Gallina Blanca en 1959.

---

<sup>48</sup> Punto 1.5.3.1.

- En el *Samontà* se desarrollarán también El Polígono el Gallo (Pastas Gallo) y el de Montesa, situados a ambos lados de la carretera de Cornellà, en el término de Esplugues;
  - Asimismo se forman los polígonos Sud Oest y Pont Reixat, a ambos lados de la N-340 en término de Sant Just Desvern.
  - En el terreno aluvial se desarrolla el Polígono Almeda de Cornellà, que se vinculará con el de L'Hospitalet.
  - También en terreno aluvial aparece el naciente polígono Sant Feliu-Molins de Rei, en torno a la carretera N-340.
- En la conurbación nº 2 formada por los municipios de Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, Viladecans y Gavà se desarrollan 4 polígonos Industriales en dos agrupaciones:
    - En término de Sant Boi, en torno a la carretera C-245, se desarrolla un polígono al norte de la misma Salas-Fonollar Nord; y otro al sur Fonollar Sud-Les Salines.
    - En torno a Viladecans se desarrolla el polígono Roca (1910), y otro Les Parets, vinculado a la Estación de Gavà.
  - En la conurbación nº 3 El Prat-L'Hospitalet se desarrollan 2 polígonos industriales: Paperera (1923)-Seda-Ca l'Alaio, entre la Gran Via y el ferrocarril; y Enkalene-Fondo d'en Peixo a poniente, al sur del ferrocarril y de la C-31.
  - Por último, en la conurbación nº 4 Pallejà-Sant Vicenç dels Horts aparece un polígono industrial en Quatre camins (N-340, NII-BV2002) en torno a Ciments Molins (1930).

### **Polígonos residenciales**

Los polígonos residenciales también se instalan en las conurbaciones.

En la conurbación nº 1 se construye el gran polígono de viviendas del Baix Llobregat: La Satélite (hoy Sant Ildefons) de Cornellà con unas 10.000 viviendas construida a lo largo de los años 60; se construye al mismo tiempo que Bellvitge de l'Hospitalet, barrio que también tiene del orden de 10.000 viviendas; ambos barrios tienen una historia paralela de reivindicaciones y mejoras desde la transición democrática.

En la Conurbación nº 2. (en torno a Sant Boi-Gavà) se construyen dos polígonos: Cinco Rosas, hoy Camps Blancs en Sant Boi, también en los 60, con unas 1.500 viviendas; y el Poblado Roca vinculado a la fábrica del mismo nombre en Viladecans.

Finalmente, en la Conurbación nº 3 El Prat, se construye en las mismas fechas el polígono de Sant Cosme con unas 2.600 viviendas.



## Urbanizaciones

Las urbanizaciones (barrios de parcelas unifamiliares aisladas) son también un fenómeno de esta época (años 60 y 70); aparecen tres tipos de urbanizaciones:

- a) Las que son una prolongación de los cascos urbanos en terrenos del *samontà* o de montaña,
- b) Las que se sitúan en el frente marítimo en Castelldefels y Gavà, y
- c) Las que se desarrollan mayoritariamente en los municipios del Llobregat occidental montaña, independientes de los pequeños núcleos urbanos de estos municipios, y colgadas de las vías trezadas de acceso a la montaña. **(1.1-69)**

La mayoría de las urbanizaciones se ejecutan en terrenos considerados como rústicos en los planeamientos municipales eran ilegales, aunque se legalizan en el tercer cuarto del siglo XX. La mayoría no tendrán propiamente proyecto, muchas se han ejecutado abriendo directamente con una máquina caminos en un bosque de pinos, estableciendo un conjunto de piezas en la montaña. Originariamente se vendían las parcelas con fosas sépticas (no había colectores de aguas negras y menos aún depuradoras). En muchas, al principio, no había servicios urbanos básicos de agua y electricidad. Estas condiciones son especialmente graves en las del tipo c) que son, con diferencia, las que tienen mayor extensión<sup>49</sup>. La concentración mayor de urbanizaciones está en los municipios de Corbera, La Palma, Cervelló y Vallirana.

Este panorama sintético del suelo urbano nos será útil para la definición de la Matriz Urbana del Baix Llobregat en los 70.

### 1.5.4 La Matriz urbana del Baix Llobregat (años 70)

Para definir la matriz urbana del Baix Llobregat, recurriremos a los tres puntos anteriores:

- En el primero hemos presentado el crecimiento urbano y demográfico comparando tres fotos fijas, de 1925, 1950, y 1975, que nos ha permitido entender la dimensión y las características territoriales de esa transformación: una entrada al siglo XX con una potente estructura agrícola y una débil estructura industrial, que hemos definido como eslabón perdido<sup>50</sup>. Los tres primeros cuartos de siglo XX se desarrollan sin un planeamiento territorial que conforme la comarca; son las infraestructuras de acceso a la ciudad central las que constituyen la estructura del crecimiento.
- En el segundo punto<sup>51</sup> destilamos los trazados generatrices del crecimiento urbano en los 70, analizando la naturaleza y papel urbano de cada infraestructura y el sentido conjunto de su tramado.

---

<sup>49</sup> Trataremos a fondo el tema de las urbanizaciones hoy en día en la 4ª Parte de esta tesis.

<sup>50</sup> Ver apartado 1.2 Identidad comarcal.

<sup>51</sup> Ver punto 1.5.2 Trazados generatrices en los 70.

- En el tercer punto<sup>52</sup> analizamos el nivel de conurbación intermunicipal del crecimiento urbano y las morfologías que irrumpen en el tercer cuarto de siglo (polígonos industriales y residenciales, y urbanizaciones de viviendas unifamiliares)

Con el apoyo histórico y conceptual del primer punto, definimos la matriz urbana (I.1-70), a partir de la superposición de los trazados generatrices en la conformación de los crecimientos urbanos, y las conurbaciones municipales, que dan lugar a nuevas morfologías.

- **Llobregat Oriental**

Aparecen tres grupos de crecimiento:

1. Rosario de núcleos urbanos en el borde del *samontà* con el terreno aluvial. Un haz de infraestructuras soporta esa secuencia de núcleos, agrupados en tres tramos: Primer tramo: N-340, Canal de la Infanta, y vía férrea, con los municipios de Molins de Sant Feliu; la vía trenzada BV 1468 da acceso a las urbanizaciones de Molins de Rei. Segundo tramo: BV-2001, Canal, y ferrocarril, con los municipios de Sant Joan Despí y Cornellà Oeste. Tercer tramo: Carrilet, BV-2001, Canal, y ferrocarril, con el frente sur de Cornellà, en continuidad con L'Hospitalet, en dirección a la Plaça Espanya.
2. Los núcleos urbanos del Baix Llobregat en la traza de la N-340 entre Sant Feliu y la Plaça Espanya. La N-340 genera los arrabales de Sant Just Desvern y de Esplugues.
3. La prolongación de la C-246 hasta la carretera de Esplugues. Esta carretera atraviesa el *samontà* entre el codo de Cornellà y la N-340, a la altura de la conexión de la Diagonal con la B-23, y divide en dos el gran triángulo formado entre la BV-2001, con el vértice de Cornellà, y la N-340 con vértices en Sant Feliu y la plaça Espanya. Esta carretera soporta el crecimiento urbano de las zonas altas del *samontà* de Sant Joan Despí, Cornellà y Esplugues.

Estos grupos de crecimiento con un alto soporte estructural conforman la primera conurbación intermunicipal del Baix Llobregat que la conforman los seis municipios (excepto el Papiol) del Llobregat oriental.

- **Llobregat Occidental**

En el Llobregat oriental también podemos distinguir tres grupos de crecimiento:

1. Rosario de municipios en el límite del *samontà* con el delta, distinguiendo dos tramos: Primer tramo: Está constituido por la cadena de núcleos urbanos con frente a la Vall Baixa, con el soporte de la NII-BV2002, y el Carrilet, con los núcleos urbanos de Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, y Sant Boi Este.

---

<sup>52</sup> Ver 1.5.3 El suelo urbano y sus nuevas morfologías.

Segundo tramo: Está constituido por los municipios con frente al delta occidental soportados C-245 en el frente sur de Sant Boi, y los municipios de Viladecans, Gavà, y Castelldefels, estos últimos reforzados por el ferrocarril de la costa.

2. Núcleos y urbanizaciones de montaña. Este grupo está estructurado por las vías trenzadas de montaña, que nacen de los trazos de la Vall Baixa y el delta. Podemos distinguir tres grandes agrupaciones:

- Primera agrupación: Está formada por la estructura arborea de la N-340 que conforma los núcleos de Cervelló y Vallirana, y la Bv-2421 que soporta los núcleos urbanos de la Palma de Cervelló y Corbera, esta estructura sostiene la mayor nube de urbanizaciones del Llobregat occidental.
- Segunda agrupación: está constituida por el arco de vías formado por la BV-2005, y la BV-2041 (que continua por el delta hasta llegar al mar), y que soportan conforman los núcleos de Sant Vicenç dels Horts, Torrelles, y Gavà; a su paso por Begues nace la BV-2411 que da origen al casco urbano de Begues. Esta estructura también soporta un buen número de urbanizaciones.
- Tercera agrupación: Forma también un arco (en este caso menor) formado por la Bv-2004 y la BV-2003 (que también se prolonga hasta el mar a través del delta), y que ayudan a conformar los núcleos de Sant Boi, Sant Climent, y Viladecans, ando acceso a algunas urbanizaciones.

3. C-31 (prolongación de la Gran Vía). La C-31 sostiene dos grupos de entidades urbanas:

El primer grupo: está constituido por El Prat (constituye el límite norte de El Prat, junto con la traza del ferrocarril de la costa) y por el aeropuerto; ambos tienen el mar como límite sur.

El segundo grupo lo forma el frente marítimo de urbanizaciones (estas proyectadas) donde la C-31 es el límite norte.

La fuerte personalidad geográfica del Baix Llobregat<sup>53</sup> y el buen acoplamiento de las infraestructuras a esa realidad geográfica dan una matriz urbana, que, a pesar de no haber sido nunca proyectada, tiene una gran claridad, y se ofrece para recibir un planeamiento urbano de conjunto que pueda poner en valor la realidad de esa matriz urbana. Los únicos puntos que se anuncian como problemáticos a futuro son los que hemos denominado disruptivos que impiden la continuidad urbana de las vías:

- El nudo de Quatre Camins en el cruce de la N-340 con la N-II BV-2002, que impide la continuidad peatonal a su través.
- El nudo B-23-N-340 en Molins de Rei.

---

<sup>53</sup> Ver apartado 1.4 Matriz ambiental.

- La B-23, en el paso de la Diagonal de Avenida a Autovía, con el corte urbano que significa el tramo Diagonal-BV-2001.
- Por último, el paso de Avenida a Autovía en la Gran Vía a partir de la Plaça Espanya.

El estudio del planeamiento metropolitano en la ciudad real, y de su construcción en el Baix Llobregat lo haremos en la 3ª y 4ª Parte.

### 1.5.5 La Matriz Territorial del Baix Llobregat (años 70)

En los puntos anteriores hemos destilado la Matriz Ambiental<sup>54</sup> y la Matriz Urbana<sup>55</sup> (I.1-70). Trataremos de sintetizar en este apartado, la que hemos denominado la Matriz Territorial (I.1-71), como conclusión de superponer las matrices Ambiental y Urbana.

Vimos en la Matriz Ambiental la claridad geográfica del Baix Llobregat, que conceptualizamos en tres ideas: tres tipos de terrenos (aluvial, *samontà*, y montaña); tres líneas de *carenes* (Llobregat Occidental montaña, Estribaciones del Llobregat Occidental montaña, y Llobregat Oriental), y finalmente tres triplete de rieras (Llobregat Oriental, Llobregat occidental *vall baixa*, y Llobregat Occidental delta).

Hemos visto las concordancias entre las matrices Urbana y la Ambiental. Entre los trazados generatrices (I.1-68), están los que discurren a lo largo del borde entre el *samontà* y el terreno aluvial, tanto en los frentes de la *vall baixa* como en los deltaicos, a ambos lados del Llobregat y también las que hemos denominado carreteras trenzadas, sensiblemente perpendiculares a las anteriores, que acceden a la montaña trenzándose con las rieras. Ambos tipos de vías forman una red en sintonía con la matriz Ambiental del Baix Llobregat. Por otro lado, los núcleos urbanos se sitúan sobre el *samontà*, a modo de rosario, a ambos lados del Llobregat. Vimos en la Matriz Urbana que son justamente los trazados generatrices los que soportan la realidad urbana del Baix Llobregat en los 70. Para definir la Matriz Territorial volvemos la mirada al conjunto del Baix Llobregat superponiendo las matrices Ambiental y Urbana, y prestando atención al suelo no urbano (I.1-71). Sobre una base de la Matriz Ambiental, hemos superpuesto los trazados generatrices, y con un rallado hemos delimitado el suelo no urbano existente en los tres sectores (Llobregat Occidental montaña, Llobregat Occidental aluvial, y Llobregat Oriental). Un cuadro de superficies (I.1-72) ayuda a suportar las reflexiones que haremos a continuación:

- Podemos observar la gran superficie de suelo no urbano en la montaña (mayoritariamente de bosque) a ambos lados del río, a pesar de la floración de urbanizaciones (I.1-69); el 92% en el Llobregat Oriental y el 86% en el Occidental.

---

<sup>54</sup> Apartado 1.4 "La Matriz ambiental del Baix Llobregat".

<sup>55</sup> Punto 1.5.4 "La Matriz urbana del Baix Llobregat en los 70".

- Vemos la importancia de suelo no urbano (la mayoría agrícola) en la *vall baixa*, y en el delta Occidental, con pequeños restos en el delta oriental, el 77% en el Llobregat Occidental y el 90% en el Oriental. Hay una alternancia de suelos no urbanos entre el rosario de núcleos urbanos en el *Samontà*, que actúan a modo de corredor no urbano entre la montaña y el delta, el 42% en el Ll. Occidental y el 58% en el oriental.

Si observamos el conjunto del cuadro referido, se desprenden algunas conclusiones:

- En primer lugar, podemos constatar que los dos sectores Occidental y Oriental tienen una proporción similar de suelo no urbano y urbano del 80 y el 20% respectivamente.
- El porcentaje de suelo no urbano del conjunto del *samontà* es del 50% (el 42% en el Llobregat Occidental y el 58% en el Oriental).
- El suelo no urbano en el conjunto de la zona aluvial es del 77% en el Llobregat Occidental y el 90% en el Llobregat Oriental.
- En la montaña el suelo no urbano está en torno al 90%.

El suelo no urbano es del orden del 80% en la zona aluvial, del 50% en el *samontà*, y del 90% en la montaña.

Podemos concluir que en los 70 la comarca estaba muy abierta al crecimiento en el *samontà*, y con un importante patrimonio ambiental en los bosques de montaña y en la agricultura del delta. Estos datos de partida nos ayudan a analizar el planeamiento metropolitano de la segunda mitad de los 70, que incorpora la mayoría de municipios del Baix Llobregat<sup>56</sup>, y a analizar el crecimiento urbano en los más de 40 años de democracia, hasta el inicio de los años 20 del siglo XXI.

El plano de la Matriz Territorial **(I.1-71)** y el cuadro adjunto **(I.1-72)** nos ratifica la idea que en los 70, a pesar de ser un territorio no planificado, la claridad de la matriz ambiental y la adecuación de las infraestructuras a esta, nos permiten pensar en una planificación de futuro con una estrecha interrelación entre las matrices ambiental y urbana, pudiéndose imaginar el Baix Llobregat como una parte de la Barcelona-ciudad, que aporte principalmente ese equilibrio morfológico y estructural entre lo urbano y lo ambiental. El eslabón perdido del que hablábamos en el Apartado 1.2 Identidad comarcal, lejos de ser un impedimento, facilita esa aproximación más moderna a la ciudad donde la ciudad se entrelaza con los bosques de montaña, con la agricultura del delta, con el río Llobregat y con las playas de poniente.

---

<sup>56</sup> Trataremos este tema en la 3ª Parte.





## CONCLUSIONES 1ª PARTE

### C.1-01 De la Satélite a Cornellà; de la reivindicación de barrio a la identidad de ciudad

La exposición de la Satélite de 1974 sobre la naturaleza del barrio y sus reivindicaciones urbanísticas supone una primera condensación del tejido social, que apunta a un proyector urbano colectivo.

El Congreso de entidades de 1976 en Cornellà se construye por la agregación de las reivindicaciones de todos los barrios, estimulados por la alegación colectiva al PGM. En este congreso se empieza a hablar de Cornellà como una ciudad que busca su identidad.

Antes de Sant Ildefons, Cornellà era un pueblo y después se define como ciudad.

El rechazo de la ciudad central a incorporar esa periferia tan extraña a sus ojos, rechazo que también comparte el Estado, no deja otra salida a los municipios de periferia –todavía no conurbados<sup>57</sup>– que encontrar un relato para su futuro.

Esa reivindicación de hacer una ciudad de cada municipio de la periferia tendrá efectos muy beneficiosos en la construcción de una identidad social, y en el proceso de transformación de estas ciudades.

Sin embargo, como veremos en la 4ª Parte, esta identidad se convertirá en un problema después de la conurbación del archipiélago de ciudades, que resulta en una gran mancha de aceite.

### C.1-02 El eslabón perdido, parte de la identidad económica, social y urbana de la comarca.

Al reflexionar sobre la identidad de la comarca en el apartado 1.2 recogemos nuestra idea de definir la comarca como un eslabón perdido: no textil, no burguesía local y no ensanches.

El primer textil (de salto de agua o de máquina de vapor) es muy escaso en la comarca, salvo en el caso de Sant Boi, que es la excepción que confirma la regla. La pequeña burguesía de la comarca que tiene una primera acumulación de capital con la agricultura de regadío vive mayoritariamente en Barcelona, excepto en Sant Boi, que ya era capital de la subcomarca occidental, y estaba muy aislada de Barcelona hasta el primer puente de hierro en 1904. Esta situación hace que la pequeña burguesía local viva en Sant Boi y traslade la acumulación de capital de la agricultura de regadío a las primeras industrias textiles. Esa burguesía local impulsa su plan de ensanche.

En 1925 Terrassa y Sabadell con una potente industria textil, burguesías locales y ensanches tenían una población de 75.000 habitantes mientras que todo el Baix Llobregat, que era mayoritariamente agrícola tenía 70.000 habitantes en total.

### C.1-03 Grandes fábricas y polígonos residenciales se instalan de manera dispersa junto a pequeños núcleos rurales

Las nuevas tipologías fordistas: grandes fábricas de principios del siglo XX (siendo las tres primeras la Paperera en el Prat, la Roca en Viladecans y la Siemens en Cornellà), y los nuevos polígonos

---

<sup>57</sup> En el apartado 2.1 de la 2ª Parte veremos cómo esa misma búsqueda de “identidad de ciudad” de los municipios de periferia sucede exactamente igual en los de París.



residenciales de la década de los 50 y 60 (Satélite en Cornellà, Cinco Rosas en Sant Boi, Sant Cosme en el Prat y la Roca en Viladecans) se instalan junto a pequeños núcleos rurales dispersos. Al no haber ensanches, las nuevas estructuras urbanas de la época se superponen a las frágiles estructuras agrícolas, dándose situaciones de contacto directo entre pequeños núcleos rurales y grandes operaciones de industria y residencia. Esta circunstancia forma parte también de la identidad comarcal.

#### **C.1-04 La "Proposta Urbanística per al Baix Llobregat", una primera idea de estructura urbana para la comarca**

La naturaleza urbana de la comarca que hemos planteado en las conclusiones anteriores lleva a abordar el problema de los cinco municipios del Llobregat Oriental no tanto como el desarrollo de cada uno de los cascos urbanos, dejando espacios libres entre ellos (modelo archipiélago), sino estableciendo una estructura intermunicipal que parte de la débil estructura agrícola de base. Comprobamos que la clara forma de la topografía, el sector troncocónico con vértice en Sant Pere Màrtir, genera unas líneas radiales de máxima pendiente y circulares de mínima. Descubrimos que la agricultura del Canal de la Infanta y los recientes polígonos industriales también se acoplan a esa ley general. La propuesta supone establecer una matriz de 6 itinerarios rectos de máxima pendiente y 6 itinerarios curvos de mínima pendiente, con centralidades en los cruces de mayor importancia. Esta propuesta integra el relieve, la estructura de origen agrícola y las nuevas implantaciones de grandes industrias y polígonos residenciales.

#### **C.1-05 El ensayo del Centre Direccional de Sant Joan Despí**

A partir de las conclusiones anteriores se redactó un anteproyecto para el Centre Direccional de Sant Joan Despí. En la propuesta para el Baix Llobregat (C.1-04) ya se establecía ese punto como cruce importante de la malla de 6 x 6 itinerarios. A partir de dicha propuesta territorial se redacta el anteproyecto que orienta la realidad urbana actual. Así se establece una línea fértil de trabajo que va de la identidad comarcal (C.1-02), pasando por las grandes instalaciones urbanas de la etapa fordista (C.1-03), y la propuesta de una estructura urbana para el Llobregat Oriental, hasta la formulación del Anteproyecto del Centre Direccional de Sant Joan Despí.

#### **C.1-06 La Matriz Ambiental de la comarca, la potencia y claridad de un gran soporte**

La fuerte identidad del delta del Llobregat caracteriza la Matriz Ambiental que se ha conceptualizado por los tres tipos de terrenos (aluvial, *samontà* y montaña), las tres líneas de *carenas* y los tres tríos de rieras. Esa matriz permitirá compatibilizar la dimensión ambiental con el protagonismo de la agricultura aluvial y los bosques de montaña, con las ocupaciones urbanas, que veremos más adelante.

### C.1-07 El crecimiento urbano 1950-1975, la explosión de la etapa fordista

Si entendemos al conjunto de los tres sectores del Baix Llobregat resultan los siguientes porcentajes de crecimiento:

1900-1925	– 57,17%
1925-1950	– 57,60%
1950-1975	– 448,22%
1975-2000	– 27,29%
2000-2020	– 18,94%

La explosión demográfica se hace más potente en esa perspectiva histórica: entre 1900 y 1950 se crece el 57% por cuarto de siglo; entre 1950 y 1975 el crecimiento es del 448% y entre 1975 y 2020, disminuye, siendo del orden del 30% por cuarto de siglo.

Estos datos reflejan con precisión la etapa fordista de 1950-1975.

Ese crecimiento tan rápido en tan corto plazo de tiempo, y en modo de archipiélago, con un tejido social poco diverso de proletariado, con grandes problemas de urbanización y equipamientos, hace que esa periferia se interprete como una realidad ajena a la ciudad de Barcelona, al Estado y a la Generalitat de Catalunya. De aquí que se deje en manos de los ayuntamientos de la periferia la tarea de resolver los grandes problemas urbanísticos y de enfocar su proceso de maduración.

### C.1-08 Trazas generatrices urbanas y ambientales

Hemos visto en el punto 1.5.2 como las carreteras de la comarca en los años 70 están perfectamente en resonancia con la Matriz Ambiental. A las vías de paso, que a la vez conectan los rosarios de núcleos urbanos en las dos vertientes del Llobregat, se les cruzan las carreteras de montaña, que se trenzan con las rieras y que atraviesan los tres tipos de terrenos: montaña, *Samontà* y aluvial. Esa matriz en los 70 permitía desarrollar la ciudad en el Baix Llobregat de manera armónica entre matriz ambiental y urbana (que veremos en el siguiente punto).

Sin embargo, con la aparición de las autovías C-31 y B-23 aparecen los primeros puntos disruptivos entre las avenidas de la ciudad central y la periferia del Llobregat. Problema que se multiplicará con la construcción de nuevas autovías (ver apartado 4.1 de la 4ª Parte).

### C.1-09 Las Matrices Urbana y Territorial, una gran oportunidad de futuro

A pesar de las ocupaciones ilegales de las urbanizaciones de montaña, especialmente en el Llobregat Occidental, y de las invasiones de ocupación de suelo agrícola, especialmente en el frente deltaico occidental, sigue abriéndose una perspectiva de consolidar estructuras urbanas y ocupaciones de

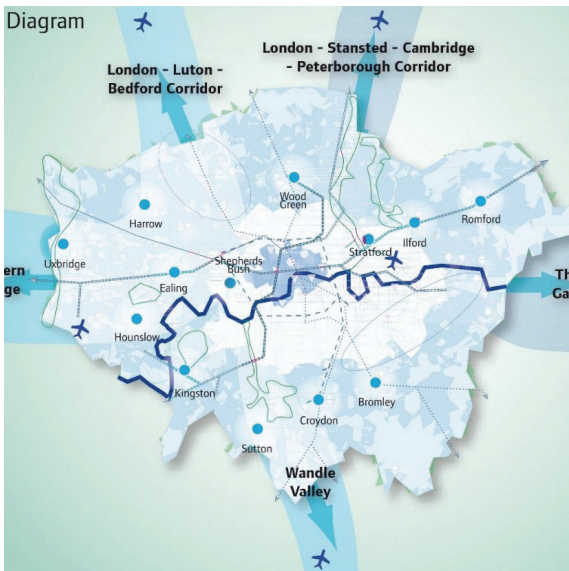
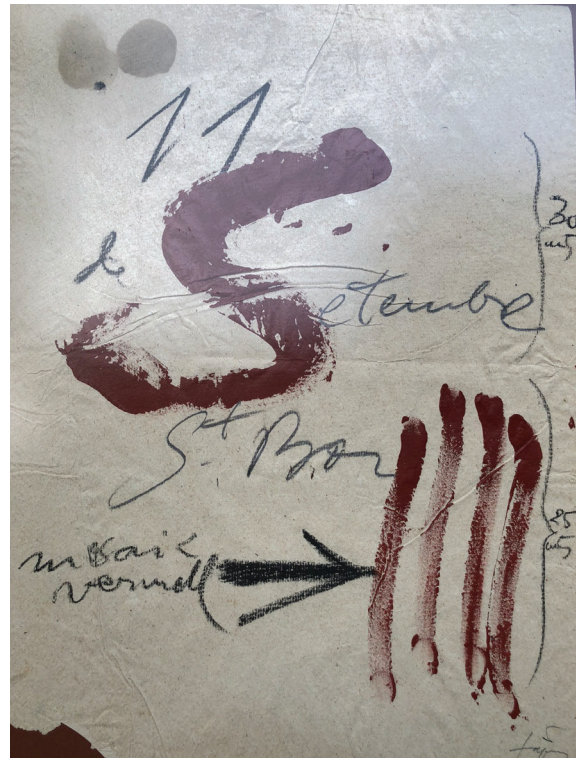
suelo que permitan armonizar las dos matrices ambiental y urbana de una manera armónica, reforzándose mutuamente los valores de cada una de ellas.

#### **C.1-10 La superposición de tres grandes cambios en la ciudad real de los 70**

En esta década se producen tres grandes cambios de índole diversa, que afectan profundamente la transformación urbana de la Barcelona-ciudad en el siguiente periodo 1950-1975:

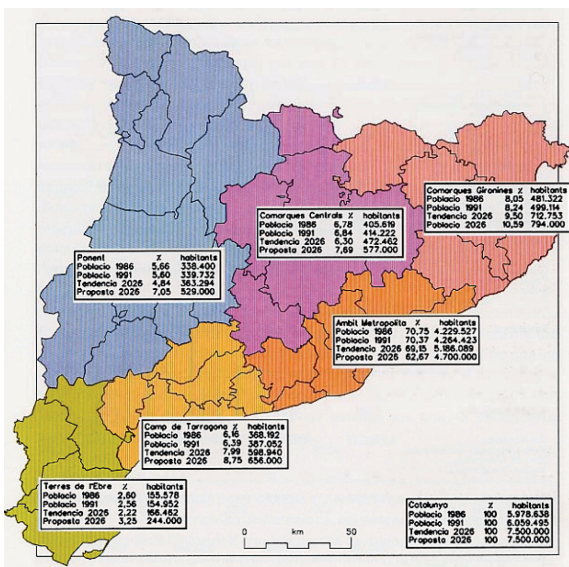
- Cambio de modelo económico. Con las dos crisis del petróleo culmina el fin del ciclo fordista y aparece un modelo más globalizado, de menor concentración industrial en las ciudades y de interrupción de la corriente migratoria. La periferia queda con todos sus problemas y huérfana del impulso del modelo que la creó.
- Cambio de régimen en España. Se pasa de la dictadura a la democracia, abriéndose unas grandes perspectivas para afrontar el futuro del país.
- Cambio de planeamiento de la Barcelona real con la aprobación del PGM-76, que reconoce la unidad de objetivos urbanos centro-periferia.

Es importante tener presentes todas estas circunstancias para abordar las dos partes siguientes de esta tesis.



¿Ciudad o metrópoli?  
El Caso de Barcelona

2ª Parte



PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL  
BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA



## 2ª PARTE PERIFERIA. ¿CIUDAD O METRÓPOLI? EL CASO DE BARCELONA

### INTRODUCCIÓN

#### APARTADO 2.1 DEBATES EUROPEOS SOBRE PERIFERIAS (años 80)

2.1.1 *France. "Mission Banlieues 89"*

2.1.2 *Milano. "Costruire la Periferia" Palazzo della Triennale, 11 Octubre 1985*

2.1.3 *Cornellà de Llobregat. "1ª Conferencia sobre municipios de periferia" Centre Cívic Sant Ildefons, 11 y 12 de diciembre 1986*

2.1.4 *"Projectar la Perifèria", Revista UR, 1992*

#### APARTADO 2.2 EL BAIX LLOBREGAT Y LA CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (1974-1987)

2.2.1 *El debate de la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona en la conferencia de Cornellà de Llobregat, diciembre 1986*

2.2.2 *La mirada de arquitectos urbanistas sobre la Corporación Metropolitana de Barcelona*

#### APARTADO 2.3 CIUDAD Y REGIÓN METROPOLITANA. UNA EXPLORACIÓN EUROPEA

2.3.1 *La región metropolitana de Barcelona vista desde París*

2.3.2 *Dos aportaciones teóricas: François Asher y Neil Brenner*

2.3.3 *Ciudad y metrópoli. Cinco ejemplos europeos (1975-2015)*

### CONCLUSIONES



### INTRODUCCIÓN

En la 1ª Parte hemos explorado el Baix Llobregat de los años 70, en sus formulaciones teóricas y en su construcción física, tratando de establecer categorías en relación al concepto de periferia y a su concreción en Barcelona.

El objeto central de esta 2ª Parte es intentar contestar a la pregunta que plantea el título: ¿la periferia como ciudad o como metrópoli? A lo largo de las últimas cuatro décadas, la construcción de la ciudad ha dependido de las distintas respuestas a esta pregunta. En esta investigación pondremos especial atención al caso de Barcelona, pero atenderemos igualmente a debates sobre el tema que tuvieron lugar en Europa, que nos interpelan. Compararemos el caso de Barcelona con otras cuatro ciudades europeas, y analizaremos la confrontación de sus modelos de ciudad con Barcelona.

Arrancaremos con los debates sobre periferias en la Europa de los 80, donde se reflejan muchos de los temas tratados en la 1ª Parte; y asimismo atenderemos la intensa confrontación previa a la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) en 1987. Analizaremos después cinco metrópolis europeas en el periodo 1975-2015, tratando de distinguir la ciudad real que incorpora la primera corona, de la segunda corona metropolitana.

La nueva estructura económica (fordista) afectó a las grandes ciudades europeas. En este sentido Barcelona tiene mucho en común con estas ciudades. Sin embargo, la Barcelona de los años 70 tiene una doble singularidad derivada de la dictadura: mientras que las ciudades del centro de Europa se desarrollaron con políticas socialdemócratas, que dieron lugar a la sociedad del bienestar, aquí el franquismo duró cuatro décadas, y Madrid fue impulsada por el régimen como gran capital, mientras que se frenaba el desarrollo de Barcelona.

La doctrina urbanística en esas grandes ciudades deriva principalmente de los CIAM<sup>1</sup>. Nunca antes la utopía de una nueva arquitectura se extendió de forma tan masiva en los extrarradios de las ciudades. Diversas voces advierten de las limitaciones de esta utopía arquitectónica, especialmente a

---

<sup>1</sup> Entre 1928 y 1959 se realizan once congresos que van poniendo en valor el nuevo arsenal conceptual y operativo (nuevos sistemas constructivos, uso generalizado del ascensor, etc.) para la nueva arquitectura, que trata de responder a la demanda masiva de viviendas, y para las grandes factorías de cadenas de montaje. La arquitectura adquiere protagonismo en la construcción de la ciudad. El IV CIAM, Atenas 1933, tras el que, años más tarde se publicará la denominada Carta de Atenas "La ciudad funcional", es un toque de alarma ante la incesante multiplicación de los intereses privados en la ciudad y el creciente desorden que generan. Se reivindica el papel del Estado en favor del bien común; se insta a cada ciudad a que fije un programa urbanístico y una legislación para ejecutarlo. El *zoning* va tomando carta de naturaleza como instrumento básico para tratar de ordenar la ciudad funcional.



partir del Congreso de Atenas (1933), impulsando la dimensión urbanística. La relación de Barcelona con los CIAM fue truncada por la dictadura<sup>2</sup>.

En los años 80 las periferias se contemplan como una distopía, como la dispersión de fragmentos urbanos que nunca fueron pensados como parte de una ciudad, segregados paisajística, social y económicamente de la ciudad central que les dio origen. Los debates atienden al análisis de motivos, a la propia naturaleza de esa nueva realidad, y sobre todo a los objetivos y a los métodos de reparación de las periferias en los diferentes órdenes urbano, social, económico, cultural, de gobernanza, etc.

Si atendemos a las cuatro décadas democráticas, debemos añadir otra singularidad de Barcelona: la ciudad tiene una primera etapa (1979-1992), claramente dirigida por Pascual Maragall, acompañado por Oriol Bohigas, con la gran transformación urbana de la ciudad, culminada por la reforma olímpica, operación de notable reconocimiento internacional como modelo Barcelona. Una segunda etapa se superpone a la primera, a partir de 1987 hasta la actualidad, con la disolución de la CMB, donde los postulados comarcalistas de Pujol, tratan de contener la ciudad central, potenciando la independencia y soberanía de cada uno de los municipios de la periferia, impulsando el que podríamos llamar un liberalismo fragmentario, que, a pesar de los diferentes grados de resistencia de los municipios de izquierda, deja una impronta significativa en la actual ciudad real de Barcelona.

Esta 2ª Parte se organiza en tres apartados:

- El primer apartado atiende a esa realidad distópica de la periferia, considerándola en sí misma, y en relación con la ciudad central; se abordan diagnosis y propuestas de transformación en los 80 relativas a su urbanidad en términos económicos, socioculturales, y físicos. La novedad del tema hace que tomen especial relevancia los debates con un amplio abanico de ideas incipientes. Por ese motivo hemos escogido cuatro episodios significativos, de carácter diverso.
- El segundo apartado se centra en un debate esencial para entender la realidad actual de la ciudad real de Barcelona<sup>3</sup>. Me refiero a la disolución de la Corporación Metropolitana de

---

<sup>2</sup> En Barcelona, a finales de 1930 se funda el GATCPAC, Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per el Progrés de l'Arquitectura Contemporània, que forma parte de la organización de ámbito estatal GATEPAC y publica la revista A.C. Documentos de Actividad Contemporánea entre 1931 y 1937 con un total de 25 números. En este marco en 1932, con la dirección de Le Corbusier y Josep Lluís Sert se redacta el Plan Macià (trataremos este plan en la tercera parte) que se presentará al IV CIAM de Atenas. El GATCPAC se disuelve en el 39 y muchos de sus miembros sufren represalias. La dictadura añade una nueva singularidad operativa, con la impermeabilidad del Estado respecto a la cultura urbana europea. No nos referimos de manera generalizada a un aislamiento cultural y académico; mi experiencia como estudiante, y después como profesor durante 40 años (1976-2016) en el Departamento de Urbanismo de la ETSAB, dan fe de la permanente atención y contacto internacionales durante la dictadura.

Barcelona en 1987. Procederemos de la misma manera, centrando la atención en el que fue el último debate sobre este tema, pocos meses antes de dicha disolución.

Estos dos apartados permiten poner en relación situaciones y opiniones en marcos aparentemente muy diversos, y establecer algunas categorías más allá de la diversidad de casuísticas.

- En el tercer apartado introducimos la dimensión metropolitana de la segunda corona, que nos ayuda a definir la ciudad real, constituida por la ciudad central y la primera corona. La exploración de cinco ciudades tiene tres motivos: el estudio de densidades, como referente en la distinción de: ciudad central, ciudad real y área metropolitana; el análisis de las instituciones y gobernanza de estas ciudades, comprobando que son muy diversas para un mismo tipo de realidad urbana; y finalmente la naturaleza de sus planes espaciales, que son asimismo muy diversos. Este panorama ofrece argumentos para la comprensión del caso de Barcelona.

El objetivo central de esta segunda parte es interpretar Barcelona a la luz del debate europeo de los años 80, y entender el ámbito actual de la ciudad real, deduciendo categorías para su comprensión. Al mismo tiempo en las conclusiones se establecen puentes con las otras tres partes de la tesis.

---

<sup>3</sup> La definición de la ciudad real de Barcelona ocupará la tercera parte de esta tesis



## APARTADO 2.1 DEBATES EUROPEOS SOBRE PERIFERIA (años 80)

En la década de los 80 se sustancia un debate sobre las periferias de las grandes ciudades de Europa; tras el boom demográfico del tercer cuarto del siglo XX. Se ha construido a gran velocidad una periferia por adición de grandes fragmentos en archipiélago, con un amplio catálogo de problemas y deficiencias. Fragmentos de ciudad, no pensados como tal, invaden de manera dispersa un extrarradio mayor que la propia ciudad central, justo cuando el modelo económico que generó esa periferia ha finalizado. La ciudad central no se reconoce en esta periferia, y el Estado, que en gran parte la ha construido, no está dispuesto a prolongar su responsabilidad. De esta manera, el peso recae principalmente sobre cada municipio.

Son momentos de desorientación; se ha de ordenar la periferia después de haberla construido. Se abren muchos interrogantes en todos los ámbitos de conocimiento e intervención en la ciudad, a la vez que se reclama con urgencia resolver los grandes problemas acumulados.

Los congresos, y debates que aquí recogemos cambian de contenido respecto a los de épocas anteriores<sup>4</sup>. Entonces se planteaban arquitecturas de las que derivar modelos urbanos para construir la nueva ciudad. En los 80, se critica la ciudad construida –la periferia– en su conjunto; se trata de entenderla y de establecer pautas para reformarla. Los nuevos congresos no son exclusivamente de arquitectos, participa la administración pública, tienen una gran repercusión mediática y una alta participación de representantes políticos, altos funcionarios y profesores universitarios. Son, en consecuencia, más abiertos y complejos. Esta realidad socioeconómica y urbana deja poco espacio a la especulación de la modelística, y hace más difícil la elaboración de nuevas doctrinas académicas.

En ese marco, la identidad de la periferia pasa a primer plano como tema de debate: ¿Cómo definir este nuevo artefacto en términos culturales, sociales, económicos, ambientales, paisajísticos, urbanísticos, y arquitectónicos?<sup>5</sup>

El encaje institucional y la gobernanza son también temas muy presentes, donde el papel de cada municipio en relación a la ciudad central y al área metropolitana, está en el centro del debate. La alta competencia política entre instituciones adquiere mucho protagonismo. El mercado y el Estado están muy presentes, en la medida que las apuestas de ambos se decantan más por la segunda corona metropolitana.

El valor de las diferentes figuras de planeamiento y proyecto gana asimismo protagonismo: plan metropolitano, plan de ordenación municipal, proyecto urbano y proyecto de barrio, entran en liza<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Nos referimos especialmente a los CIAM.

<sup>5</sup> En la Primera parte hemos tratado de dar alguna respuesta a estas preguntas en la periferia del Llobregat de los 70.

<sup>6</sup> El apartado 1.3 "*Una Proposta urbanística per el Baix Llobregat*", apostamos por el planeamiento intermunicipal y al mismo tiempo por el proyecto urbano.

En este apartado exploraremos unas primeras opiniones y debates en un tema en el cual las doctrinas todavía están en formación, y por ello tratamos de identificar posiciones y panoramas; recurriendo en ocasiones a la cita literal de aquellos autores, que a nuestro entender hacen aportaciones clave para la interpretación de la periferia en general, y de la de Barcelona en particular. El texto de este apartado 2.1 está apoyado los cinco anexos, que permiten profundizar en los temas tratados.

### 2.1.1 *France. Mission Banlieues 89*

En los inicios de los años 80, se producen grandes debates sobre las recientes periferias de las grandes ciudades. En Francia se desarrolla la *Mission Banlieues 89*<sup>7</sup> impulsada por los arquitectos Roland Castro y Michel Cantal-Dupart, que proponen al entonces presidente Mitterrand, sustituir la fallida Exposición Universal de 1989, por una operación nacional, que ponga el centro de atención en las periferias metropolitanas, tomando la parisina especial relevancia. La *Mission* se desarrolla en el período electoral 1983-1989, amparada por el Estado, con una implicación especial del presidente de la república.

Sus objetivos los expone por primera vez Michel Cantal Dupart<sup>8</sup>, destacando dos de ellos:

- Darle la vuelta al proceso de *aménagement* de las ciudades periféricas, haciendo que sean tan bellas como las centrales que las han generado.
- Arquitectos y urbanistas deben intentar reencontrar la calle, construir nuevas partes de ciudad e intervenir en los espacios vacíos. Es necesario construir la ciudad en la periferia; y explotar el precinto municipal para acentuar la solidaridad con la ciudad.

Estas primeras reflexiones, que van madurando a lo largo de los 80 plantean dos preguntas: ¿Puede la experiencia en el tratamiento de la ciudad central resultar útil para re-proyectar la periferia? ¿Reconsiderar el precinto municipal puede ayudar a mejorar la solidaridad urbana?

En el marco de la *Mission* se desarrollan 213 proyectos –la mayoría en la periferia de París–, y el marco del plan para el Gran París. Todo ello tiene una importante repercusión mediática, tanto en medios de comunicación generalistas, como profesionales. Estos proyectos se presentan en dos grandes exposiciones: la primera en mayo de 1984, con 73 proyectos **(I.2-01)**<sup>9</sup>, en el *Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports*, inaugurada por Mitterrand, con la presencia de varios

---

<sup>7</sup> Mi participación en diferentes actos de esa *Mission*, y el seguimiento de la misma en revistas de urbanismo, me llevó a redactar dos informes a principios de 1990, que recojo en unos anexos de esta segunda parte:

**(A.2-01)** Roa, Miquel, *"Banlieues 89. Una iniciativa per qualificar les perifèries urbanes a França"*, Primavera 1990.

**(A.2-03)** Roa, Miquel, *"Banlieues 89: La perifèria com objecte de projectació urbana"*, Primavera 1990.

En este punto 2.1.1 volvemos sobre estos textos con una mirada actual y de forma sintética.

<sup>8</sup> Cantal Dupart, Michel, *Revue Urbanisme*, 197, Septembre 1983.

<sup>9</sup> Proyectos recogidos en la *Revue de l'habitat social éditée par l'Union National des HLM*, nº 95, Abril 1984.

ministros y un centenar de alcaldes; la segunda, en verano del 1984, con 140 proyectos (1.2-02)<sup>10</sup> en la Défense.

Los temas se clasifican en diez categorías: Modificar, Reparar, Identificar el centro, Romper los límites, Reencontrar la geografía, Recrear el paisaje, Fecundar el lugar, Reconciliar la calle y la ciudad, Transportes y ciudad, e Iniciativas municipales (1.2-03).

Todos los proyectos presentados por los ayuntamientos son incorporados en la *Mission*. El Comité Interministériel des villes (CIV), los somete a cinco criterios que miden su calidad: Solidaridad, Implicaciones económicas, Urgencia de la intervención, Ejemplaridad de la intervención y Equilibrio financiero. La tarea de la *Mission* es defender los informes delante del Comité Interministériel des Villes y ejercer como intermediario entre los administradores, promotores y creadores.

La otra gran componente de la *Mission*, y la que más nutre a esta investigación, es la confección de una idea sobre París y su periferia. En verano de 1986 se inaugura una gran exposición "*Le Grand Paris*" en el Centre Pompidou (1.2-04), que se articula según tres ejes:

- Se avanza con respecto a los estudios para la Exposición Universal, que se ceñían al estricto espacio de la ciudad (dentro del Périphérique). La idea central es que los 17 *forts*, que forman una línea circular que define la primera corona periférica, constituyan las futuras puertas de la ciudad (1.2-05). Dichos fuertes tienen diversos usos, pero todos son de dominio público, y al estar situados en puntos altos, constituyen miradores de fácil acceso.
- *Les forts* situados entre la primera corona densa y la segunda *pavillonnaire*, constituyen el segundo sector de la *Carte Orange (RAPT)*, y están siempre emplazados en el límite de dos o tres municipios. Si se añade una ruta estratégica que los conecte, sistemáticamente plantada de árboles, se obtiene una red coherente con las intenciones de *Banlieues 89*. Se debe estudiar el Plan con el objeto que marque la memoria de los urbanistas para los años venideros, tal como lo hizo el *Plan des Artistes* de 1793.
- Cada fuerte debe ser tratado por un grupo de artistas, inventores o músicos, entre otros, para crear nuevos centros de vida del nuevo Gran París. Más que nunca los ciudadanos tienen necesidad de la multiplicidad de espacios de la ciudad y es necesario impulsar nuevas ideas sobre la ciudad.

A pesar de las connotaciones románticas del proyecto, identificando los fuertes como puertas de la ciudad, se trata de un esbozo de gran valor cultural para París, y resulta muy significativo, que por vez primera se contemple como un solo objeto el centro y la periferia. La coincidencia entre la línea

---

<sup>10</sup> Proyectos recogidos en la *Revue de l'habitat social éditée par l'Union National des HLM*, nº 100, Octubre 1984.

de los fuertes, con el segundo sector de transporte público, y con el límite entre la ciudad densa y la *pavillonnaire*, tiene especial relevancia<sup>11</sup>.

La singularidad de la *Mission* y su gran resonancia mediática, en un país siempre atento a las aportaciones intelectuales y a la participación ciudadana en los debates, con un marco político y administrativo tan centralizado como el francés, levanta toda una serie de críticas, que merecen comentarse:

- Se abre un debate sobre qué nivel de la administración debe liderar la acción en la periferia. El *by-pass* del Estado central a los ayuntamientos, por parte de *Banlieues 89*, alerta a regiones y áreas metropolitanas. “*On n’a pas le droit de créer de faux espoirs*” declara Michel Giraud, *président d’Île-de-France*. “Son micro proyectos y no acciones de sistematización urbana generalizada”, comenta Jean Pierre Lecoïn, *directeur technique de L’Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la région Île-de-France* (IAURIF).
- Se discute, además, si la acción política, ideológica, instantánea, participativa y mediática de *Banlieues 89*, debe substituir a la acción administrativa, racional, lenta y burocrática. “*Ce beau rassemblement de talents et d’énergie... À travers ces projets on peut voir ce que sera le siècle prochain*” comenta Mitterrand. En sentido contrario se lee en le Quotidien de París: “*La condition banlieusarde a davantage besoin de crédits que de tambours*”.
- Se discute sobre los instrumentos de acción en la periferia: entre el urbanismo del *Plan d’Occupation des Sols (POS)*: omnicomprensivo, analítico y deductivo, que determina un esquema estructural, una diferenciación de suelos públicos y privados, y un aprovechamiento de los suelos privados, dotado de lentos instrumentos operativos; y la arquitectura inductiva, concreta, inmediata, bella y de réditos inmediatos.

Île-de-France ve amenazadas sus competencias en los municipios de periferia, al tiempo que está levantando nuevas ciudades en la segunda corona<sup>12</sup>. Así mismo, tiene interés la contraposición entre la mirada visionaria de Mitterrand y la pragmática que tiene los pies en el suelo. Se plantea también la disyuntiva entre plan o proyecto, que arrastramos hasta nuestros días.

En la España de entonces no es imaginable este tipo de debates; entre otras cosas, porque no existe un órgano metropolitano ni un instituto como el IAURIF.

De este debate entre *POS* y *Banlieues 89* aflora la idea de “*Projet Quartier*”, del Comité Interministériel des villes, como síntesis entre ambas posturas.

- *Projet Quartier* nace del Ministère de l’Urbanisme, du Logement et des Transports, ante el reto de *Banlieues 89*, y con el objetivo de vincular la opción gubernativa con la

---

<sup>11</sup> En nuestra definición de la ciudad real de Barcelona, en la Tercera parte, esos mismos conceptos también serán relevantes.

<sup>12</sup> Desde esa perspectiva se entiende el calificativo de “micro-proyectos” que usa Michel Giraud para referirse a *Banlieues 89*.

descentralización. Se entiende el barrio como un ecosistema urbano de primer grado, con un proyecto de acciones arquitectónicas, sociales, económico y financiero para restaurarlo. El Ministerio subvenciona equipos profesionales para la redacción de los proyectos, buscando un camino intermedio entre el urbanismo del *POS* y la arquitectura, una acción operativa con la concertación entre los distintos actores del proceso de transformación de la ciudad que incorpore el debate público (siempre bajo el liderazgo municipal).

*Projet Quartier* tiene un largo recorrido a partir de la década de los 90 para reformar *Les grands Ensembles* en la periferia de París. En Cataluña incorporamos esta idea en el Plan de Barrios, incluidos los de la periferia de Barcelona, y tuvo resultados de interés en la remodelación urbana de barrios periféricos, pero, al mismo tiempo, se reforzaron los precintos dentro de los propios municipios.

Otro debate relevante es el de la identidad de las ciudades de periferia:

- En “*Ces villes que personne n’a construites*”<sup>13</sup> Jacques Floch, presidente de la asociación *Villes et Banlieues*, ironiza: “¡Qué descubrimiento para los urbanistas y los arquitectos! Existen ciudades fuera del centro”, o “Las ciudades periféricas aisladas en la aglomeración que no les permite expresarse, pierden poco a poco su identidad, a pesar de ser el soporte básico del desarrollo de París en los últimos 25 años”, y a continuación: “Únicamente a partir de la descentralización serán posibles nuevas formas de solidaridad voluntaria entre municipios”.

Estas palabras de Floch podrían haber estado escritas por el alcalde de cualquier municipio de periferia en Barcelona, con la diferencia de que aquí (a partir de 1987), al no haber una institución metropolitana que coordine las políticas municipales, las consecuencias de las mismas palabras serían mucho más importantes en la construcción de la periferia en las siguientes tres décadas.

Pierre Yves Ligen plantea otro debate sobre la primera corona, que nos atañe directamente:

- En “Una política para la primera periferia”<sup>14</sup>, el directeur d’aménagement urbain de la Ville de Paris, plantea “La disminución de la población en la ciudad de París y en la primera corona, y su crecimiento en las *Villes Nouvelles*, no es un fenómeno favorable desde el punto de vista del equilibrio de los transportes y del tiempo de recorrido. La primera corona tiene una armadura urbana muy sólida, ¿por qué no desarrollar el crecimiento de París centrándose en ésta?”
- Según Ligen “[...] las razones de la desatención a la primera corona son, por un lado, de tipo político-administrativo: confrontación entre ayuntamientos de color diferente, ayuntamientos pequeños celosos de su autonomía y reacios a acciones compartidas entre sí, recelo de éstos hacia París (que ha anexionado municipios vecinos).

---

<sup>13</sup> Floch, Jacques. Ver (A.2-01).

<sup>14</sup> Ligen, Pierre Yves. Urbanística, 79, mayo 1985. Ver (A.2-01).



- Por otro lado, emergen razones de tipo disciplinar, durante años los urbanistas han condenado el denominado crecimiento en mancha de aceite; de aquí la propuesta de la Región de bloquear el centro y concentrar el crecimiento en las *Villes Nouvelles*”.
- Destaca otro comentario de Ligen: “Yo pienso que una política para la faja periférica sería esencial, porque allí están las grandes oportunidades de desarrollo y de verdadera reorganización de París. Creo que esta política es coherente con mejorar el atractivo urbano y cultural de París”<sup>15</sup>.

Me interesan estas citas porque interpelan el contenido de mi investigación, y van a contracorriente de la apuesta por la segunda corona en París. Ligen defiende por vez primera lo que denominamos la ciudad real –verdadera reorganización de París –, que es claramente competitiva con la segunda corona en temas como la movilidad, la armadura urbana, y las oportunidades de centralidad de futuro, que ya no podrán ubicarse en los 100 km<sup>2</sup> de la ciudad central. Identifica las causas en la confrontación entre ayuntamientos, y en el recelo de estos hacia París, así como la apuesta disciplinar por el archipiélago y en contra de la mancha de aceite. En el fondo, su reflexión se pone en relación con la mirada romántica de *Le Grand Paris de Banlieues 89*.

En esta breve exposición de *Banlieues 89*<sup>16</sup> comprobamos que los problemas y el debate ideológico son similares a los de Barcelona:

- El liderazgo de la transformación de la periferia en Barcelona fue de la Corporació Metropolitana de Barcelona en el periodo 1979-1987, y de los municipios –independientes y soberanos– desde 1987 hasta hoy.
- Estos apuestan a partir de 1987 por ser ciudades independientes, pese a que hoy son difícilmente individualizables en el continuo urbano.
- En el debate plan o proyecto, se legitima el Plan General Metropolitano de 1976, hasta hoy no se ha revisado. De esta forma, la construcción de la ciudad real se ha hecho por fragmentos, con proyectos amparados por centenares de modificaciones del PGM-76.

### 2.1.2 Milano. “Costruire la Periferia” Palazzo della Triennale, 11 Ottobre 1985

El debate “*Costruire la Periferia*”<sup>17</sup> nace al calor de la *Mission Banlieues 89*, aunque contrasta con ésta porque tiene un carácter exclusivamente disciplinar y académico en el mundo del urbanismo y de la arquitectura italianas, por lo que resulta de interés traerlo a colación

---

<sup>15</sup> Tiene especial interés comprobar que en Barcelona también se da en esa época un crecimiento de la segunda corona, y un freno de la primera. Las ciudades medias consolidadas: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca y Sitges, crecen a costa de la ciudad central y de la periferia.

<sup>16</sup> Soportada por nuestra participación directa, y nuestros trabajos de 1990 recogidos en los anexos (A.2-01) y (A.2-03).

<sup>17</sup> De la participación del doctorando en ese debate, redactó un informe que consta en el anexo (A.2-02).

El debate adopta un carácter académico<sup>18</sup>, y orilla lo tratado en *Banlieues 89*, llegando al extremo de que Castro y Cantal se ausentan de la sesión de la tarde disgustados por la poca atención que se les dispensa.

Trataré de destacar del conjunto de ponencias y debates las ideas clave de tres ponentes:

- Campos Venuti hace una descripción precisa de la magnitud y fealdad de las periferias italianas, con autocrítica de la responsabilidad de los urbanistas en esta realidad. A la vez, pone en duda la capacidad de resolver la situación a través de intervenciones puntuales. Relacionar las intervenciones, y la periferia con la ciudad central, son argumentos de defensa del Plan como base necesaria para el proyecto.
- Pierluigi Nicolín constata el diferente comportamiento de la arquitectura moderna en la manera de producirse en los años anteriores: el centro de la ciudad *Neoliberty*, y en la periferia *Brutalismo*. El final de la expansión da lugar a la recualificación, como eje de las políticas urbanas en periferia. Pone especial énfasis en no producir una esquizofrenia cultural entre centro y periferia. Critica la posición de Campos Venuti en defensa del Plan, ya que lo considera como un artificio tecnológico para tomar posiciones en términos de valor. Para él, es más importante el establecimiento de principios de intervención, que redactar planes generales.
- Paolo Portoghesi hace un canto optimista; la periferia es una ciudad no acabada y es necesario encontrar sus aspectos positivos y producir una arquitectura monumental que cristalice los tejidos, y mejore su naturaleza, como única alternativa frente al sueño de sustituirla. Insiste en integrar la periferia en un proyecto global de ciudad. En los *fori* está la solución de la periferia, y en la creación de *fóruns*, su identidad. Concluye su intervención con una frase de Italo Calvino “La ciudad debe saber reencontrar la estructura geométrica que le ha permitido mostrarse como una cosa continua”.

Estos tres autores presentan unas ponencias muy genéricas, más de toma de posición, que de elaboración de ideas. En todo caso, tiene interés referirse a ellas, porque ofrecen una primera idea del panorama italiano; donde reconocemos la posición clásica de la izquierda a favor del plan, de Campos Venuti, que lo defiende como base del proyecto; mientras que Pierluigi Nicolín, situado en posiciones más liberales, se manifiesta en favor de la recalificación, se opone al plan, y ve más importante establecer principios de intervención; y Paolo Portoghesi mantiene una posición conservadora que entiende la introducción de una arquitectura monumental que cristalice los tejidos,

---

<sup>18</sup> El encuentro (I.2-06) estaba programado en dos partes: por la mañana se discutía el resultado de *Banlieues 89* (se había instalado una exposición a tal efecto), y por la tarde se produciría el debate más propiamente conceptual sobre la periferia.

con el acierto de destacar la frase de Italo Calvino, que es una buena pregunta para la Barcelona real, y que trataremos de contestar en las últimas reflexiones de esta investigación.

Dado el interés de la ponencia de Bernardo Secchi, destaco algunos aspectos de su pensamiento<sup>19</sup>:

- La periferia exige una atención fundamentalmente analítica, que sepa construir de nuevo categorías conceptuales fértiles, para la definición de un proyecto urbanístico y de arquitectura, con capacidad de modificar la situación.
- Homogeneidad del conjunto y heterogeneidad local son caracteres del espacio periférico: conjunto de objetos colocados homogéneamente en una relación de subordinación al centro, y entre sí, sin ninguna regla que especifique localmente condiciones de asociación o de oposición, proximidad o lejanía. Es en parte por eso que se produce la gran discontinuidad tipológica y morfológica de la periferia.
- La periferia es un lugar de actividad subordinada, pobre, marginal, entre lo urbano y el resto del mundo. La representación orgánica de la ciudad es muy fuerte, no compatible con la sociedad moderna con notables diferencias. La representación de la metrópoli como un archipiélago, no es más que una mitificación de una coherencia a una teórica escala mayor, que esconde la fragmentación de la real escala urbana.
- La descripción de la periferia desde su espacio colectivo puede ser un camino fértil; espacio colectivo en el sentido de disponible para una multiplicidad de utilizaciones simultáneas de todo tipo de actividades, de grupos sociales e individuos. En la periferia, el espacio colectivo carece de complejidad, reducido a puros servicios técnicos: calle, aparcamiento, senderos peatonales, campos de juego, jardín, cada uno reducido a la elementalidad de su función principal, en su dimensión, características físicas y opción de materiales constructivos.
- Construir la periferia implica seguramente rediseñar el espacio colectivo, atribuyéndole su papel en la definición morfológica de las diversas partes de la ciudad. Rediseñar la morfología de partes enteras de la periferia es un trabajo paciente e implica una atenta valoración de elementos singulares existentes, una selección y atribución de valor a cada uno. Implica una reflexión sobre el carácter de los lugares y su relación, superar el divorcio entre forma y función y volver a estudiar la manera en que nuevas y diversas funciones se relacionen o pueden integrarse. El proyecto de la periferia no puede ser puntual, exige definir los caracteres de la zona, de campo y las reglas utilizables.
- Lo que define el carácter de un lugar, su especificidad, son las relaciones con su contexto físico, funcional y social. Reconstruir la periferia quiere decir también reconstruir una manera agregada de pensar la ciudad y sus partes, la relación entre su carácter y los lugares en que esta relación se manifiesta.

---

<sup>19</sup> Esta ponencia que se recoge en el anexo (A.2-04).

Justo en esa necesidad analítica se ha puesto la atención en la Primera parte referida al *Baix Llobregat*. La idea de conjunto de objetos en subordinación al centro, dispuestos entre sí sin ninguna regla, tiene una clara razón, nunca han sido pensados como parte de una ciudad. Profundizar en las lógicas no urbanas de su localización, es una condición necesaria para reformar ese conjunto urbanísticamente dispar. Coincidimos en que, a efectos de la primera corona periférica, la idea de archipiélago no es más que la mitificación de una supuesta coherencia territorial –seguir llamando área metropolitana a la primera corona–. Es, como veremos, tratar de prolongar esa mitificación. Coincidimos también con la idea de dar espesor y densidad al espacio colectivo como instrumento proyectual de la periferia. También compartimos la idea de trabajar la periferia redefiniendo el carácter de las zonas<sup>20</sup>.

### **2.1.3 Jornadas. "Periferias Metropolitanas. 1ª conferencia sobre municipios de periferia". Centre cívic Sant Ildefons. Cornellà de Llobregat, 11 y 12 de Desembre 1986.**

A raíz de la experiencia en los debates de París y Milán, pareció importante impulsar una conferencia sobre el tema de la periferia de Barcelona que, con el patrocinio del Ayuntamiento y de la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB), tuvo lugar en Cornellà en diciembre de 1986<sup>21</sup> (1.2-07). Viendo el programa de las Jornadas<sup>22</sup> podemos comprobar la representatividad de los ponentes<sup>23</sup>. El propio título de las Jornadas hace referencia a los patrocinadores, la palabra ciudad no aparece –las periferias son metropolitanas–, y los protagonistas son los municipios de la periferia, muy en línea con lo visto en los dos puntos anteriores.

---

<sup>20</sup> Ver apartado 1.3 de la Primera parte.

<sup>21</sup> La conferencia se desarrolló a lo largo de los días 10, 11, y 12 de diciembre de 1986 en el Centre Cívic Sant Ildefons. El ámbito de estudio eran las ciudades periféricas de España, y por ello asistieron diversos alcaldes de periferias metropolitanas. Cabe destacar la participación como ponentes de los alcaldes de Barakaldo (Vizcaya), Getafe y Alcalá de Henares (Madrid), Dos Hermanas (Sevilla) y Mislata (Valencia). La conferencia tuvo un alto nivel de participación y de cobertura mediática. La participación del presidente de la Generalitat Jordi Pujol en la inauguración, y de Pasqual Maragall en la clausura, estimuló la atención mediática ante la propuesta de inminente disolución de la Corporación Metropolitana de Barcelona (que se substanciaría en abril de 1987). Las jornadas tuvieron un gran interés justamente por esa diversidad de enfoques sobre una misma problemática nueva y todavía insuficientemente comprendida. La ocasión de poner en común estudios, ideas, y propuestas, con ponentes cualificados de los mundos de la cultura, el urbanismo, y de la política, de los ámbitos catalán, español, y europeo, fue una experiencia muy provechosa.

<sup>22</sup> Ver anexo (A.2-05).

<sup>23</sup> De esta conferencia no ha sido posible obtener de Cornellà, ni de la AMB los registros en audio de las sesiones, solo dispongo del audio de los discursos de Pujol y de Maragall, y de mis notas manuscritas personales; por ese motivo no hago comentarios de la intervención de más interés; en todo caso, los autores catalanes hicieron diferentes artículos de prensa que sí comentaremos.

En esta Conferencia se cruzan muchos debates de naturaleza diversa; toma especial relevancia el debate central sobre la gobernanza de la periferia de Barcelona entre la postura a favor de la CMB que representaba Pasqual Maragall y la de Jordi Pujol de disolverla en un modelo comarcal general de Cataluña, que no hiciera excepción de Barcelona y su entorno (disolución que se sustancia a los pocos meses). Este conflicto político lleva muchos meses centrando el debate metropolitano, y tiene su punto álgido justo en la Conferencia de Cornellà. La situación era tan tensa, que muchos colegas y amigos consideraron imposible juntar a los dos contendientes máximos en las Jornadas; finalmente Pujol la inaugura, y Maragall la clausura.<sup>24</sup>

- La conferencia sirve para informar sobre la situación socioeconómica y cultural de la periferia de Barcelona, habitada mayoritariamente por trabajadores industriales llegados de otros lugares de España, y una muy débil presencia de clases medias. Ignasi Riera (I.2-08) se refiere al censo de 1981, y constata que en la periferia de Barcelona el PIB por habitante es de 10.169 pesetas/año, y el paro del 23,9%; mientras que en Barcelona es de 21.450 pesetas/año. El mismo ponente manifiesta que el mismo censo certifica que hay un 11,6% de analfabetismo en la periferia de Barcelona, llegando en Sant Vicenç dels Horts a superar el 16%, y en Sant Boi de Llobregat el 19%. Al tiempo un 29,4% son menores de 15 años y el 23,5% entre 15 y 29 años.
- En un artículo en El País, José Montilla<sup>25</sup>, entonces alcalde de Cornellà de Llobregat, representa el discurso de los ayuntamientos de periferia en Francia<sup>26</sup>. Recuerda la lectura que hacen asociaciones y partidos en los últimos años del franquismo, de polígonos como el de Sant Ildefons. “Todo el mundo los identificaba con el caos urbanístico del franquismo y la solución no podría ser otra que la demolición. Siete años de práctica democrática municipal cambian la perspectiva, debido a la urbanización, los nuevos equipamientos y la rehabilitación”. El alcalde define el problema común de los municipios de la periferia: “una misma necesidad vital de recobrar su identidad”, que pasa por poner en valor las potencialidades de las ciudades periféricas “donde vive el 80% de la población europea... con un conjunto de potencialidades que, elaboradas y definidas, permitirán unas mejores condiciones de vida que las existentes en el centro urbano [...] Es necesario que la periferia recobre su identidad porque está llegando su hora”.

Podemos comprobar que el contenido de este artículo coincide con el de Jacques Floch presidente de *Villes et Banlieues*. Por otra parte, la reivindicación de recursos del estado para resolver los

---

<sup>24</sup> Este aspecto de las Jornadas lo trataremos en el punto 2.2.2.

<sup>25</sup> Montilla, José, “La hora de las periferias”, El País, 17 de diciembre de 1986.

<sup>26</sup> Comentado en el punto 2.1.1.

problemas especiales de las ciudades periféricas es un factor común del municipalismo en las Jornadas.

Sobre la identidad espacial de la periferia, escribí el artículo "Debate sobre periferias" (I.2-09)<sup>27</sup> del que sintetizo algunas ideas:

- La periferia tiene especificidades morfológicas y estructurales importantes, diferenciadas de las ciudades centrales, pero aún no sabemos entenderlas, si no es como contraposición a la ciudad central. La crítica al racionalismo ha sido una crítica global sobre las periferias modernas. Las inercias en la concepción del espacio urbano generadas por las ciudades centrales dificultan la comprensión de una periferia no vivida por los agentes productores de cultura sobre la ciudad.
- Las subculturas de la crisis y la inseguridad han acrecentado los valores del espacio público de los ensanches urbanos de principios de siglo, mientras que en la periferia se perciben como laberinto incomprensible generador de inseguridad y resistente a la aplicación de los patrones ambientales de la ciudad central.
- Setenta años después de que la pintura asumiese el *collage* como uno de los patrones compositivos modernos, la cultura urbana tiene un lento caminar en la comprensión y aplica el mismo patrón en las periferias urbanas frente a la perspectiva de la calle del ensanche que ofrece más seguridad.
- Conviene analizar no solamente las periferias por coronas sino también por ejes, que corresponden a los corredores (valles de acceso a la ciudad central), con un dominio geográfico claro, unas conexiones consolidadas de transporte internas y con la ciudad central, pero con menores relaciones inter-coronarias. La problemática urbana también suele ser común en los municipios que constituyen el eje.

Treinta y cinco años después podemos constatar que la asociación *ciudad del XIX = perspectiva* y *periferia del tercer cuarto del siglo XX = collage*, es más el intento de adjetivar culturalmente la periferia, que un instrumento útil para discernir la considerable disparidad de espacios periféricos y de proyectos para su transformación. Asimismo, el concepto de eje o de valle frente al de corona, tenía interés para conceptualizar las dos periferias de Barcelona: Llobregat y Besòs, pero con la construcción de las Rondas se cruzan las relaciones coronarias.

En el discurso de cierre de la conferencia, Pasqual Maragall, hace una larga referencia a dicho artículo<sup>28</sup>. "Yo creo que toda esa reflexión, que es nueva, y que tiene que ser enormemente bienvenida por lo que demuestra, repito, es la existencia de los dos polos (centro y periferia) que hacen que la vida metropolitana exista".

---

<sup>27</sup> Roa, Miquel, "Debate sobre periferias", La Vanguardia, 10 de diciembre de 1986.

<sup>28</sup> Ver (A.2-06).

Pero, la proximidad anunciada por Pujol de la disolución de la CMB, se sitúa en el centro del debate.

#### 2.1.4 "Projectar la Perifèria". Revista UR, 1992

Para reflejar el debate académico, nos referiremos al número 9-10 de la revista UR "Projectar la Perifèria", (I.2-10). Éste recoge el resultado de los cursos 1991 y 1992 del máster "Urbanisme de les ciutats", dirigido por Manuel de Solà-Morales<sup>29</sup>, e incluye textos de carácter general y teórico, y otros referidos a los talleres. De entre los diferentes textos, nos referiremos al artículo de Manuel de Solà-Morales, "Projectar la Perifèria" donde analiza el marco de reflexión disciplinar sobre el tema, y apunta caminos propios de actuación. Este artículo constituye una aportación relevante al debate disciplinar sobre la periferia, al inicio de los 90.

Para abordar el análisis de este texto he seleccionado un total de seis ideas de referencia:

- "Lo que los lugares periféricos evocan es, no solo las imágenes del vacío expectante, sino sobre todo la sensación de indiferencia en la posición de las cosas [...] El lugar periférico resulta fuerte precisamente porque ni repetición ni diferencia –en el sentido de Deleuze– lo han ocupado [...] Al lado de la irrelevancia o de la suciedad de las áreas periféricas, de los problemas funcionales, y de las dificultades estéticas de la vaciedad, está la fuerza sugerente de un lugar que presenta [...] un campo de voluntad de hacer futuro más desde el presente, que no enriquecido por el pasado".
- "En las ciudades de Europa, la fuerza simbólica y convencional de los centros tradicionales ha reducido en los últimos años la imaginación de otros tejidos urbanos. El pensamiento tipologista y la visión objetual del edificio arquitectónico (su complementaria paradójica) han renunciado a entender la mezcla de infraestructuras y vacíos, de centros de servicios al lado de pequeñas viviendas, donde la gran movilidad envuelve rincones de extrema privacidad, y se ha resistido a entrar en el terreno figurativo de las formas urbanas más contemporáneas".
- "Está claro que al plantear el curso partimos del interés de la ciudad difusa. No solo eso, también de la convicción que es tema prioritario en el futuro inmediato de la ciudad europea [...] Periferia es todo lo que no tiene continuidad ni repetición ni sistema".
- "Frente a una corriente de aceptación acrítica de cualquier hecho fragmentario por el solo hecho de serlo, que incluye buena parte de las propuestas de la familia arquitectónica deconstructivista, y dejando también al margen las actitudes integradoras de recoser o monumentalizar las periferias, convencionalmente conservadoras, apostamos por una definición nueva del proyecto periférico basada en las nuevas relaciones de espacio y de distancia, propias del urbanismo y de la arquitectura de hoy [...] Si las imágenes plásticas del

---

<sup>29</sup> Con quien, como director inicial de esta tesis, había tenido la oportunidad de comentar anteriormente los anexos (A.2-01) a (A.2-04); posteriormente tuve la oportunidad de hacer una colaboración puntual en los cursos como profesor invitado.

periférico abundan ya como hecho estético, ¿no tiene sentido imaginar propuestas urbanísticas que inventen formas socialmente y arquitectónicamente positivas de estos fenómenos? ¿Hay algún pensamiento de integración entre edificio, suelo y acceso que haga paisaje y lugar a la vez? ¿Ha de ser la idea de fragmento por fuerza vacía por dentro? ¿La repetición sin concepto de la que habla Deleuze, no puede sustituirse por una diferencia sin repetición?”.

- “Trabajar según el espíritu de los proyectos urbanos que nacen de la comprensión *ad hoc* del lugar, de cada lugar, con la más amplia variedad en la definición del programa [...] Ensayar propuestas a escala de agrupación de edificios, de modelos de asentamientos, aunque imprecisos y abiertos”.
- “La distancia vacía entre las cosas es el tema, y este protagonismo del espacio vacío es la alternativa periférica a la contigüidad unificadora que es la gran virtud de la ciudad tradicional compacta [...] El urbanismo de la periferia puede ser más bien la secuencia de agrupaciones construidas por inducción y por diálogo, la deducción, aquí, se atrabanca enseguida”.

A la hora de comentar brevemente alguna de las ideas formuladas por Solà-Morales, hemos de tener en cuenta que se trata de un texto para orientar e impulsar los cursos del Master “*Urbanisme de les ciutats*”, que tenían en la reflexión y experimentación sobre el proyecto urbano, el centro de su atención. En esta ocasión, se despoja de su dilatado *background* académico-profesional para estimular la idea del proyecto urbano sobre la que haremos unos breves comentarios:

- El artículo da por hecho que la periferia es ciudad, el título de los dos cursos del Master lo reflejan; es más, hace de la periferia referencia del conjunto de la propia ciudad, cuando se refiere al interés por la ciudad difusa. A criterio suyo, la periferia no es área metropolitana, es ciudad.
- En su ensayo para definir el proyecto urbano periférico, plantea una pregunta clave: ¿Hay algún pensamiento de integración entre edificio, suelo y acceso que haga paisaje y lugar a la vez? En el fondo está planteando una lógica inversa al racionalismo, entonces los modelos arquitectónicos generaban ciudad, ahora él plantea que la intensidad de la ciudad genere arquitecturas complejas que la interpreten y la impulsen.
- Sobre estas bases va desarrollando a la vez teoría y proyectos urbanos construidos en Europa, “De cosas urbanas”<sup>30</sup>, generando el tercer gran *corpus* disciplinar de su trayectoria

---

<sup>30</sup> Solà-Morales, Manuel, “De cosas urbanas”, Gustavo Gili S.L., 2008.



académico-profesional, junto con "Las formas de crecimiento urbano"<sup>31</sup> y "Diez lecciones sobre Barcelona"<sup>32</sup>.

Con su dirección elaboramos una publicación académica "*El projecte urbà. Una experiència docent*"<sup>33</sup>. En ella anima a hacer urbanismo en la periferia desde la inducción y el diálogo, más que desde la deducción "...un campo de voluntad de hacer futuro más desde el presente, que no enriquecido por el pasado". Sin embargo, en la práctica del proyecto urbano, su inducción está nutrida no solo por su pasión por la ciudad, sino también por su profundo conocimiento de la misma. En manos de profesionales con un leve barniz de conocimiento sobre la ciudad, el proyecto urbano puede ser un potente instrumento de difícil control.

Pero, su artículo evoca reflexiones de carácter más general:

- Importancia del "juego de medio campo", interpretando la incerteza de las tensiones espaciales, dilatándolas aquí, compactándolas allá, tratándola de desequilibrarlas acullá.<sup>34</sup> El proyecto urbano tiene mucha confianza en la interpretación del "medio campo" como generador del proyecto. Lo cual no cuestiona la importancia de un plan estratégico espacial de la ciudad, que instrumente la voluntad de futuro de la comunidad urbana.
- La idea de vacío expectante (*terrain vague*); que se refiere a las discontinuidades y a los agujeros en los tejidos periféricos; es un estímulo a una proyectación urbana diferente. La ciudad difusa sin continuidad, ni repetición ni sistema (entendidos como patrones de la ciudad central), siendo cierta, no nos exime de tratar de encontrar la lógica de la "ciudad no pensada como tal": yuxtaposición de asentamientos como pueden ser las de la instalación de infraestructuras de la movilidad, de los asentamientos de polígonos industriales, muy vinculadas a las primeras, las incrustaciones de polígonos residenciales junto a pequeños núcleos rurales; todo ello sobre una delicada matriz agrícola. Tratar de entender esos procesos y establecer categorías generales de interpretación es requerimiento esencial para intervenir en la periferia<sup>35</sup>.

---

<sup>31</sup> Solà-Morales, Manuel, "Las formas del crecimiento urbano", Laboratori d'Urbanisme, Edicions UPC, 1997.

<sup>32</sup> Solà-Morales, Manuel, "Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios que han hecho la ciudad moderna", Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.

<sup>33</sup> Solà-Morales, M; Llobet, J.; Bellmunt, J.; Carné, J.; Clos, O.; Fiol, C.; Roa, M., "*El projecte urbà: Una experiència docent*", Edicions UPC, 1999.

<sup>34</sup> Con Manuel de Solà-Morales, animadas conversaciones de fútbol con compañeros del departamento, almorzando en el bar de la Escuela de Arquitectura. Lo cual no debería negar la importancia de la estrategia general para abordar el partido, articulando el juego de medio campo con el de la defensa, y con la definición de la delantera.

<sup>35</sup> A ese tipo de indagaciones para el Baix Llobregat en los 70, hemos dedicado la Primera parte.

- Solà coincide con Secchi en la importancia del espacio colectivo, privado de espesor y densidad, pero parece discrepar en la sentencia de Secchi "El proyecto de la periferia no puede ser por puntos ni por lugares, sino que deben definirse los caracteres de la zona, de campo, y las reglas que son utilizables" En todo caso cuando impulsa teórica y prácticamente el proyecto urbano, que lo entiende como forma de proyectar la periferia, en ningún momento reniega de pensar la ciudad en su conjunto, y al mismo tiempo por partes.
- La última reflexión sobre la idea del vacío expectante en términos metropolitanos tiene relación con la idea de archipiélago tan recurrente en los 70 y 80. Es evidente que esa singularidad de la nueva periferia, es proyectualmente muy estimulante: se subvierte la tradicional manera de crecimiento de la ciudad en mancha de aceite, donde el proyecto del extrarradio se sitúa siempre entre la ciudad compacta y el campo, al calor de calles que se extienden acompañando las nuevas edificaciones, y con un repertorio de formas de crecimiento muy acotado. Hasta ahora, el crecimiento a saltos ha generado una rica casuística de vacíos, con tensiones multidireccionales, y con un repertorio de formas de crecimiento mucho más diverso y variado; en todo caso, en los 70 y 80 no conceptualizamos lo que hoy es una evidencia: el vacío expectante es actualmente un continuo urbano generado por una suma de manchas de aceite<sup>36</sup>; ahora la periferia de los 70 es ciudad densa, en muchas ocasiones no pensada como ciudad.

---

<sup>36</sup> Hablamos sobre este tema en el apartado 4.1 de la Cuarta parte.



## APARTADO 2.2 EL BAIX LLOBREGAT Y LA CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA CMB (1974 - 1987)

La disolución de la CMB en 1987 resulta determinante en el panorama urbanístico de Barcelona y su periferia, implica claramente un antes y un después. Se enfrentan dos posiciones políticas: la de Pascual Maragall, presidente de la CMB y su mayor defensor, y la de Jordi Pujol, presidente de la Generalitat que la disuelve. En el periodo 1984-87 se sustancia el debate con diversas posiciones ambientales, económicas, culturales, sociales, urbanísticas y políticas, con participación de multitud de agentes y con diferentes perspectivas ideológicas. La disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona ha tenido una gran repercusión en la construcción de la periferia del Llobregat y en su relación con Barcelona a lo largo de estos últimos treinta y cinco años. Este debate merece ser explorado en términos político-institucionales, y de opinión de nuestros colegas arquitectos para entender la situación urbanística actual.

Pujol se apoya en la experiencia de la disolución de la Greater London Council GLC por parte de Margaret Thatcher en 1985, trasladando sus competencias a los *boroughs* (municipios). El GLC estuvo operativo entre 1965 y 1985, fue disuelto entre 1985 y 2000 y reinstaurado como la Greater London Authority GLA en el 2000.

La CMB se crea en 1974, al final de la dictadura, y deviene una administración democrática en 1979 (primeras elecciones municipales); se disuelve en 1987, y se reinstaura como Àrea Metropolitana de Barcelona en 2010.

En este apartado exponemos las ideas de dos fuentes:

- El debate de la CMB en la “Primera conferencia sobre municipios de periferia” Cornellà de Llobregat 1986<sup>37</sup>.
- Las opiniones en prensa de urbanistas y arquitectos.

### 2.2.1 El debate de la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona en la conferencia de Cornellà de Llobregat. Diciembre de 1986.

Sobre el debate de la CMB hay un antecedente de gran interés, previo al que tratamos en este punto, que son las IV Jornadas d’Estudis del Baix Llobregat de 1984<sup>38</sup>.

Como introducción al tema de la CMB en las Jornadas de Cornellà, conviene comentar el artículo de Jaume Lores “Barcelonismo y Catalanismo” (1.2-11)<sup>39</sup>, que plantea el tema en términos ideológicos,

---

<sup>37</sup> Conferencia de la que hablamos en el punto 2.1.3 del apartado anterior.

<sup>38</sup> Volvemos a las Jornadas de Cornellà del 86 que tratamos en el punto 2.1.3; aquí nos centraremos en los aspectos referidos a la disolución de la Corporación Metropolitana de Cataluña. Un análisis del contenido de esas jornadas se recoge en el anexo (A.2-07).

muy en línea con el credo pujolista, pero más allá de la batalla política. Es sin duda un artículo clave para entender la discusión de fondo que se ha prolongado hasta nuestros días:

- “Se ofreció a los catalanes el crecimiento de Barcelona como contrapartida a la opresión sobre la nación catalana [...] En realidad transformó reductivamente la idea de Cataluña ciudad en la de Barcelona ciudad como motivo [...] de comparaciones competitivas con Madrid [...] Cataluña, por suerte, cuenta con una red de ciudades intermedias en su geografía y por esto la viabilidad práctica del nacionalismo catalán pasa por la dinamización de estas ciudades, al menos como pasa por el auge de Barcelona [...] pasada la opresión que las mantenía en la tristeza del provincialismo o el aldeanismo, han ido encontrando los caminos de la modernidad con asombrosa rapidez [...] Encontrar un equilibrio entre la macrocefalia barcelonesa y el desarrollo de las ciudades intermedias es una tarea difícil [...] pero la pugna política pone en entredicho este consenso [...] parece a veces que los políticos consideren como la Cataluña auténtica tan solo las zonas de la misma en las que tienen poder o mayoría”.
- “Pero todo el problema se complica por la existencia de una tercera Cataluña, distinta de Barcelona y de las ciudades intermedias, formada por las aglomeraciones de las nuevas ciudades dormitorio, construidas desde un urbanismo agobiante y que forman el cinturón industrial de Barcelona [...] Parece como si el dilema actual existiera entre barcelonizarlas o catalanizarlas [...] por el camino de potenciar sus autónomas posibilidades de pasar de aglomeración urbana a auténtica ciudad [...] Porque en el fondo, la idea de Cataluña – ciudad, no tiene nada que ver con la idea de suburbanización de esta zona de Cataluña. El fondo de la cuestión reside en si pueden adquirir estas zonas urbanísticamente degradadas y agredidas la categoría de ciudad, en el sentido pleno del término, por una evolución creativa interna, o precisan de acogerse a la sombra protectora de Barcelona para encontrar una identidad ciudadana”.

En esa ficción de transformar los municipios de periferia en “ciudades en sí mismas” se basa la política de Convergencia i Unió una vez disuelta la CMB, estimulando a los alcaldes de izquierdas a incrementar la independencia y soberanía de su municipio, frente a la disciplina de la CMB. Como veremos más adelante, los municipios serán sensibles a este mensaje.

Temas como la identidad y la necesidad de actuación en la periferia, particularmente de Barcelona, son objeto de aportaciones significativas en las Jornadas de Cornellà de diciembre del 1986<sup>40</sup> pero el debate se centró en la disolución de la CMB (recordemos que la conferencia de Cornellà (1.2-07) es

---

<sup>39</sup> Lores, Jaume “Barcelonismo y Catalanismo”, La Vanguardia, 6 de diciembre de 1984.

<sup>40</sup> Ver punto 2.1.3 del apartado anterior.

en diciembre de 1986, y la creación de los Consejos Comarcales y la disolución de la CMB en abril de 1987<sup>41</sup>).

Las jornadas tienen una amplia repercusión mediática, como en los artículos de J. Lloret Devesa (1.2-12)<sup>42</sup> y de Antonio Ortí (1.2-13)<sup>43</sup>.

Dada la enorme trascendencia que para la construcción de la Barcelona actual tuvieron las posiciones, debates y legislación de ese momento histórico, trataré de agrupar los posicionamientos y comentarios, con el objeto de distinguir la esencia de las mismas.

El primer debate es el de carácter político-ideológico. Jordi Pujol<sup>44</sup>, en su discurso inaugural de la conferencia sobre municipios de periferia<sup>45</sup>, sin entrar propiamente en el tema de la disolución de la CMB, se posiciona claramente respecto al dilema que plantea Lores.

- Pone el acento en la integración social de esa periferia en el sentido global de país, como las comarcas y ciudades tradicionales de Cataluña; y respecto al tema de la identidad urbana, que para él es un concepto más político que técnico, plantea que estas ciudades (muchas de ellas pueblos agrícolas hace poco más de 20 años), de repente pierden su identidad y necesitan un tiempo para redescubrir una nueva, no solo urbanística, sino cultural, deportiva. Estos municipios de periferia deben madurar por sí mismos y no a la sombra de Barcelona. La actitud respecto a estas ciudades ha de ser de reequilibrio y de solidaridad.
- “A pesar de las discrepancias que tengo con el alcalde de Cornellà de Llobregat sobre la CMB (tema que ahora no toca), el resultado de la política sobre estas ciudades ha de ser de reequilibrio y de solidaridad... Miren ustedes los presupuestos e inversiones de la Generalitat referidos a estas ciudades y comprobaren que son presupuestos e inversiones de reequilibrio y de solidaridad”.

La posición de Pasqual Maragall<sup>46</sup> se sitúa en las antípodas. Pone el acento en los mecanismos de solidaridad metropolitana:

---

<sup>41</sup> El 4 de abril de 1987 se aprobaron dos leyes: 6/1987 de Organización Comarcal de Catalunya, y 7/1987. Actuaciones públicas especiales en la “Conurbación” de Barcelona” – esta última extinguía la CMB -.

<sup>42</sup> Lloret Devesa, J “Pujol asiste a un acto de la CMB por primera vez desde que propuso su desaparición”, El País, 11/12/1986.

<sup>43</sup> Ortí, Antonio, “Pasqual Maragall destacó la necesidad de Mantener la CMB”, La Vanguardia, 13/12/1986.

<sup>44</sup> Recordemos también que, en dichas jornadas, Jordi Pujol, President de la Generalitat hizo el discurso inaugural y Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona y President de la CMB, el de clausura. La prensa se hizo eco de la singularidad de la coincidencia en el acto de los dos mandatarios, y del soporte de la periferia a los postulados de Maragall. Ver anexo (A.2-06). El debate ya estaba tan enconado que fueron muchos los que pusieron en duda la asistencia de Pujol a las Jornadas, dado que no dejaban de ser para él campo contrario.

<sup>45</sup> Las referencias que aquí se transcriben corresponden al registro en audio del discurso inaugural de las Jornadas.

- “Ahí están las 3.000 o 4.000 pesetas que cada familia de los municipios ricos del área pone en la CMB y las que saca, que debe ser aproximadamente la mitad”. La otra mitad es una inversión solidaria en la periferia.
- Pone como ejemplo el hecho de que los mejores arquitectos del área empiecen a preocuparse por los temas de periferia, aunque aparentemente o realmente al principio, no la entiendan. Arquitectos que la aglomeración puede pagar y quizá un municipio periférico solo no. Esos proyectos que ya se están haciendo en diálogo con los municipios<sup>47</sup> impiden al arquitecto local tener su pequeño monopolio en su municipio.
- “Y también tenemos que decir que todo esto ha sido la historia del progreso de la humanidad, precisamente la urbanidad, la existencia de la ciudad, de gente que se aglomera para vivir juntos y no separados y que es algo que hay que reivindicar... Cuando ya no solo el Área Metropolitana se está reivindicando como tal, sino la periferia metropolitana, como un valor, no como un sufrimiento. Yo creo que estamos llegando realmente al final del túnel y que se empieza a ver la luz por el otro lado”.
- “Curiosamente en este momento hay quien aparece haciendo ejercicios tan alambicados como son los de ignorar la existencia de esta realidad en un discurso de presentación de un acto como este. A mí no me gusta ser descortés, pero creo que es una descortesía ignorar la existencia, no ya de la institución, sino incluso casi del hecho metropolitano, que está reconocido en nuestro Estatuto de Autonomía de Cataluña”.
- Ante la inminente disolución de la CMB por el Parlamento de Cataluña, Pasqual Maragall empieza a apuntar la reorganización de la CMB sobre la base de la agrupación voluntaria de municipios, la que será la Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona: “Nadie va a poder impedir que los ayuntamientos que quieran se pongan de acuerdo en mejorar los servicios a sus ciudadanos sobre la base de la colaboración”.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> Maragall, Pasqual, *“Discurs de clausura de las Jornades de Periferias de Cornellà*, diciembre 1986. Ver anexo (A.2-06) (Traducido y transcrito del registro de audio por Roa, Miquel).

<sup>47</sup> Pone entre otros ejemplos el de la Muntanyeta de Sant Boi de Llobregat, (que estábamos redactando nosotros en aquel momento).

<sup>48</sup> La disolución de la CMB, y la aprobación de la organización comarcal de Cataluña en abril de 1987, comporta la institucionalización de los Consejos Comarcales con competencias muy constreñidas entre los municipios, la Diputación y la Generalitat de Catalunya. Así mismo en la zona metropolitana se delimitan tres ámbitos de actuación participados por la Generalitat:

- Región I como marco de planificación y coordinación en el ámbito regional. Ver imágenes (I.A2-1) a (I.A2-4).

Las posiciones ideológicas contrapuestas han quedado bien reflejadas en las citas anteriores, y la discusión sobre las mismas está todavía hoy presente, y es un elemento de debate central ante el futuro de la ciudad real.

En época de manifiestos un amplio grupo de colegas de diferentes profesiones nos manifestamos en contra de la supresión de la CMB **(1.2-14)**<sup>49</sup>, máxime cuando ya se tenía en las manos el proyecto olímpico.

En el periodo 1987-2010, los ayuntamientos consolidan su independencia y soberanía, sin aceptar coordinaciones o injerencias de los vecinos. En la ley del 2010 de la renovada AMB se da a este organismo la competencia de aprobar el planeamiento derivado (planes parciales, de mejora urbana, etc.); y el órgano de gobierno metropolitano (90 consejeros metropolitanos escogido entre los consistorios de los 39 municipios) nunca asume esa competencia, dejándola en manos de la Generalitat como sucedía en el periodo 1987-2010. Los municipios prefirieron esa antigua fórmula, en la que unos municipios no se pudieran inmiscuir en la independencia y soberanía de los otros.

### 2.2.2 La mirada de arquitectos urbanistas sobre la Corporació Metropolitana de Barcelona

En torno a la conferencia de Cornellà de Llobregat de diciembre de 1986, emergen diferentes posiciones desde el ámbito profesional y académico, que se traducen en diversos artículos de prensa, de los que traemos a colación dos destacados, los de Oriol Bohigas y Manuel de Solà-Morales, con cuyas posiciones se identifica esta tesis:

Oriol Bohigas **(1.2-18)**<sup>50</sup> plantea sin tapujos la necesidad de disolver la CMB y anexionar los municipios limítrofes de la ciudad de Barcelona, tal y como ya se ha hecho anteriormente:

- 
- Entitat metropolitana de transports **(1.2-15)** de 18 municipios, que abarca los municipios de la CMB más conurbados en la fachada marítima (se excluyen 3 de los cuatro del Vallès Occidental y seis de la parte alta del Baix Llobregat).
  - Entitat metropolitana de serveis hidràulics i tractament de residus **(1.2-16)** de 32 municipios que incrementa el ámbito de la CMB en 3 municipios del Baix Llobregat, y 2 del Vallès Occidental.

Por otra parte, se creó la Mancomunitat de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona **(1.2-17)** (anunciada por Maragall), que arrancó con 31 municipios agrupados voluntariamente sin la participación de la Generalitat de Catalunya, que respecto a la CMB sustituye un municipio por otro del Vallès, e incorpora 5 del Baix Llobregat (uno de nueva creación. A lo largo de su existencia (1987-2010) se incrementa en cinco municipios hasta llegar a los 36. En el 2010 el Parlamento de la Generalitat de Catalunya rehabilita la CMB, ahora llamada Área Metropolitana de Barcelona.

En democracia la CMB duró 8 años (1979-1987), mientras que la organización descrita anteriormente, existió durante 23 años (1987-2010); la renovada AMB lleva 11 años de existencia (2010-2021). La historia de la formación de la ciudad real está íntimamente relacionada a ese itinerario institucional.

<sup>49</sup> *"Manifest sobre l'organització territorial de Catalunya i la realitat metropolitana"*, El País, 12 de febrero de 1987.

<sup>50</sup> Bohigas, Oriol, *"Annexionem els 'Hospitalets'"*, *Diari de Barcelona*, 1 d'abril de 1987.



- "Hace unos cuantos años la perspectiva de la anulación de la CMB no habría sido un drama. Los pocos entendidos sabían que el invento de la CMB se podía interpretar como un truco de la dictadura para disimular un sutil freno al poder cultural y político de Barcelona. Mientras Madrid absorbía municipios hasta alcanzar 607 km<sup>2</sup>, en Barcelona se le prohibía la expansión o, mejor dicho, la recuperación de los territorios que, en muchos casos, ya le habían pertenecido antes de las drásticas limitaciones borbónicas. La política de agregaciones que había convertido Gracia, Sants, Sarrià, Sant Martí en barrios de Barcelona – legalizando una cuestión de hecho – había que cortarla y dejar Barcelona en sus escuálidos 97 km<sup>2</sup> [...] La CMB [...] nunca terminó de funcionar bien del todo y nunca tuvo un apoyo popular".
- "Por eso todos habíamos pensado que con la democracia – y, sobre todo con la autonomía – se suprimiría la CMB para volver a los procesos de agregación. No veo ninguna diferencia entre la Gracia de 1897 y L'Hospitalet de Llobregat de hoy. Ahora nos parecería manicomial que Gracia fuera un municipio autónomo y pensaríamos que nuestros abuelos no habían tenido una visión de futuro. O simplemente, estábamos en contra de lo que representaba y había representado para toda Cataluña el alto nivel operativo de su capital. Lo que no hicieron nuestros abuelos lo hemos hecho nosotros. Pero lo curioso es que no he oído a nadie –ningún partido político quiero decir– defender la vía de la agregación clara y pura frente a la estructura titubeante de la CMB. Todo el mundo dice que esta no es una época de agregaciones. ¿Por qué? ¿Quizás porque los intereses más directamente cuantitativos de los partidos políticos se apoyan en las fracciones de poder personal que la situación actual permite? ¿Quizás porque una nueva ola de agregaciones obligaría definitivamente a una auténtica descentralización municipal para la cual los actuales sistemas no parecen preparados y que no están dispuestos a asumir?".
- "Los que ahora han perdido, han anunciado que cuando ganen reivindicarán sólo la CMB. Yo esperaba que cuando ganaran, reivindicarían la gran Barcelona. Y lo esperaba porque en esta reivindicación se contaría mucho la defensa de la cultura urbana – es decir la cultura – y la estructura política que le corresponde. Porque la defensa de la Gran Barcelona debería ser la base de un criterio territorial muy diferente de lo que han fundamentado las leyes que ahora se han aprobado en el Parlamento [...] Me temo que las comarcas tal como las provincias – o sumadas a las provincias – nos mantendrán en lo que precisamente se llama provincianismo [...] Parece que – consciente o subconscientemente, con mala fe o con ignorancia – hay un viento contra Barcelona. Contra una ciudad en un país de cultura ciudadana que no quiere ser un simple reducto de un país provinciano. Antes podríamos pensar que todo esto provenía de la malevolencia del Madrid dictatorial. Hoy tenemos que aceptar que las malevolencias son más extensas. De un Madrid, de una Barcelona y de una Cataluña autónoma que, ni en la estructura democrática, no acaban de entender la realidad social ni de darle soporte"

Bohigas se mantiene firme en su pensamiento, y en una entrevista en La Vanguardia<sup>51</sup> afirma: "El área metropolitana se está tratando como un suburbio mal terminado de Barcelona, cuando en realidad habría que tratar toda el área metropolitana más Barcelona, como una única ciudad". Su voz a lo largo de estos 35 años ha sido acallada, la disciplina de lo políticamente correcto se ha impuesto. Nuestra investigación a lo largo de estos años se ha acabado alineando con los postulados de Oriol Bohigas, aunque con matices sobre el límite de la ciudad real de Barcelona, que no coincide con la delimitación de la CMB<sup>52</sup>.

Manuel de Solà-Morales (1.2-19)<sup>53</sup> defiende la CMB como instrumento para desarrollar el concepto del *Pla d'enllaços*. En su artículo pone el acento en la vigencia de la necesidad de enlaces, que hoy pudieran ser, por ejemplo, unir Cornellà con Santa Coloma. Defiende la continuidad de las calles por encima de jurisdicciones.<sup>54</sup>

- "La oposición a la Barcelona metropolitana es el miedo a una periferia fuerte, que Viladecans, Cerdanyola o Sant Feliu de Llobregat sean ciudades modernas; es el miedo que Barcelona deje de ser Sant Gervasi, es el miedo que la gran ciudad funcione". Solà-Morales plantea que el tema está en el miedo de la ciudad central a perder su hegemonía urbana.
- "Es un viejo problema. A principios de siglo se quiso ordenar el crecimiento urbano más allá del Eixample y, en un concurso internacional, León Jaussely fue premiado por su plan de enlaces [...] Un plan de formas retóricas, pero con una filosofía clarísima y avanzada; había que crear la gestión urbanística unitaria para afrontar los problemas conjuntos de la ciudad moderna. No más caciquismos entre Ciutat Vella, Eixample y extrarradio; hacían falta avenidas para unir y plazas para concretar; pero también una gestión fiscal coordinada, una redistribución de recursos, unos servicios homogéneos y unas instalaciones en continuidad".
- "El conservadurismo encubierto fue minando las bases progresistas de aquella reforma administrativa. Los enlaces no llegaron nunca –aún hoy no están–, y el suburbio fue creciendo de la mano de los taifas más aprovechados. Hoy todos nosotros nos llenamos la boca con las desgracias de la periferia porque todavía pagamos el precio de aquella miopía [...] Aún hoy, unir bien Cornellà de Llobregat y Santa Coloma puede ser el objetivo más avanzado, más transformador que la Cataluña urbana puede proponerse. Objetivo que, con diferentes argumentos, parece igualmente negado por el estrangulamiento financiero del centralismo estatal, y por el pintoresquismo de la nueva ley territorial que se ha aprobado en el Parlamento".

---

<sup>51</sup> Rodríguez-Rata, Alexis, "Entrevista a Oriol Bohigas", La Vanguardia, 19/07/2015.

<sup>52</sup> Trataremos este tema en la Tercera parte.

<sup>53</sup> Solà-Morales, Manuel, "*Una Catalunya que té por del futur*", Diari de Barcelona, diciembre 1986.

<sup>54</sup> Tuve la oportunidad de conversar largamente con él, también con ocasión de las Jornadas de Cornellà en las que participó, y de las que resultó este artículo que hemos citado profusamente y al que hemos añadido estos breves comentarios.

- "Cuando se niega, a las que hoy son las 26 ciudades metropolitanas, su papel como tales, se las reconduce a centros de vecindario. Cuando se critica la confusión metropolitana, se está vendiendo en realidad la claridad de una subordinación definitiva". De hecho, la supresión de la CMB justamente se apoya en dar más valor de ciudad a cada uno de los 26 municipios que la conforman. La historia urbana de estos 30 años nos dice que justamente las cosas han sido así (una gran autonomía municipal en un marco de conurbación urbana) sin apenas atención a los necesarios nuevos enlaces.
- "Es la continuidad del cuerpo físico de las calles, los espacios, de las casas y los barrios, unos al lado de otros, con hileras de árboles y de farolas, con cloacas que continúan siempre abajo, por encima de rayas y de jurisdicciones divisorias [...] Un marco administrativo que no reconozca la importancia de este hecho material no ha entendido el mundo moderno".
- "Que el hecho metropolitano sea singular en la estructura territorial de Cataluña es el gran valor que debería enorgullecernos y que, en cambio, asusta. Porque el miedo del futuro es también el miedo de reconocer que en un solo molde no se puede encorsetar todo el territorio. Y que Cataluña no es un ejército regular, de comarcas todas uniformadas".
- "Para el área de Barcelona, la coordinación de un urbanismo progresivo, que implica servicios públicos y comunicaciones de todo tipo, es un piñón de ataque a la segregación espontánea entre zonas ricas y pobres, permite ir haciendo ciudad en las barriadas, puede dar fuerza real en las ciudades metropolitanas frente a la ciudad central".

Sobre este debate, escribí dos artículos, que trataban de establecer puentes entre las dos concepciones del fenómeno metropolitano, desde la defensa de la CMB.

El primero **(1.2-20)**<sup>55</sup> trataba de entender la interrelación de dinámicas urbanas entre centro y periferia:

- "Las dinámicas urbanas de Barcelona ciudad y de los municipios de periferia han sido en estos últimos años muy diversas. Barcelona ha hecho una política centrípeta de refuerzo de su identidad. Al inicio del mandato democrático aparecen en Barcelona actuaciones pendientes, que la mayoría de las ciudades europeas ya habían resuelto hace al menos una década. L'Escorxador, La Espanya Industrial, El Moll de la Fusta... son transformados en espacios públicos bajo la dirección política de Pasqual Maragall, con el sólido soporte de Oriol Bohigas, y con la colaboración de buenos arquitectos. La nominación olímpica culminará este proceso. A partir de este momento Barcelona está obligada a una política centrífuga. Las grandes operaciones interiores ya están hechas o a punto de hacerse. Cualquier iniciativa de futuro con fuerte impacto urbanístico pasa por actuar en primera corona".

El segundo **(1.2-21)**<sup>56</sup> plantea una síntesis entre las ideas de metrópoli y de comarca:

- "No hemos sido capaces de hacer una ley de ordenación territorial que tuviera el apoyo de una gran mayoría del país; al contrario, tenemos el peligro de que esta ley comporte una

---

<sup>55</sup> Roa, Miquel, "La periferia metropolitana de Barcelona", El Periódico, 11 de diciembre 1986.

<sup>56</sup> Roa, Miquel, "*Baix Llobregat versus Barcelona*", Diari de Barcelona, 28 de junio 1987.

división territorial y, lo que es más grave, una división social de Cataluña. Hay por supuesto graves responsabilidades políticas en este asunto, pero no es menos cierto que se dan también importantes responsabilidades intelectuales de los que de una u otra manera hemos intervenido en la discusión. El debate ha sido excesivamente tópico entre los defensores de la idea de metrópolis como identificación de los conceptos de ciudad y de cultura, enfatizando las dimensiones de funcionalidad económica, urbana y de oferta de servicios públicos; y los defensores de la idea de comarca como identificación patriótica, destacando sus perfiles históricos, románticos, humanísticos, etc. Nos hemos preocupado más de identificarnos con una de estas posiciones que de asumir riesgos intelectuales estableciendo puentes entre ambas...

- "La idea de identidad geográfica y urbana del territorio es tan importante como la de *community* o ecosistema social – que sería la moderna definición de comarca –. Asimismo, la idea de área metropolitana incorpora el concepto de distrito metropolitano como área de optimización de servicios plurimunicipales... Todo ello sin perder de vista la dimensión local de la organización metropolitana, y desde el protagonismo de las ciudades metropolitanas en las que el compañero y buen maestro Manuel de Solà-Morales se refería en estas mismas páginas del Brusi".

Mi estrecha vinculación al Baix Llobregat y sus municipios en el proceso de transición democrática, me daba una mirada sesgada sobre el tema metropolitano. Sin embargo desde la perspectiva actual, estas ideas de síntesis de posiciones diversas alimentan una nueva perspectiva, en la medida que para nosotros La Gran Barcelona, en palabras de Oriol Bohigas, estaría constituida básicamente por el Barcelonés y el Baix Llobregat sud, y debería tener una organización propia de una ciudad (desaparece así la idea de primera corona metropolitana) y la corona metropolitana, conformada por las comarcas: Maresme, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Baix Llobregat Nord, Alt Penedès, y Garraf<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup> Trataremos este tema en la Segunda Parte.



## APARTADO 2.3 CIUDAD Y REGIÓN METROPOLITANA. UNA EXPLORACIÓN EUROPEA

El tema de la Región metropolitana no es propiamente objeto de mi investigación. La incursión que hacemos en este apartado pretende únicamente acercarnos a la idea de la segunda corona, para así definir mejor la primera. En este tercer apartado nos aproximamos al tema definiendo tres ámbitos territoriales concéntricos: ciudad central, primera y segunda corona metropolitanas. En todo caso la naturaleza de esos tres ámbitos territoriales no suele coincidir con el nombre de las instituciones que las administran; por ese motivo tiene interés tratar de conceptualizarlos para poder comparar los ejemplos seleccionados<sup>58</sup>. Se subdivide en tres análisis:

Este tercer apartado se organiza en tres apartados:

- La Región Metropolitana de Barcelona vista desde París, que tiene carácter introductorio. Trata en primer lugar de presentar la estrategia territorial de la región metropolitana d'Île-de-France y de las *Villes Nouvelles*, especialmente la de Cergy-Pontoise. En segundo lugar, se compara con el camino recorrido por la región metropolitana de Barcelona<sup>59</sup>.
- Dos aportaciones teóricas: François Asher y Neil Brenner. Estos dos autores nos ofrecen aportaciones substanciales para la interpretación del fenómeno metropolitano que, junto con el primer apartado, apuntan instrumentos para abordar el tercero.
- Ciudad y metrópoli. Cinco ejemplos europeos (1975-2015). Londres, París, Milán, Madrid y Barcelona, son los escogidos, y tratamos de distinguir los tres ámbitos: ciudad central, primera corona y segunda corona, teniendo en cuenta la densidad de población, la gobernanza y el planeamiento.

El conjunto de esas reflexiones nos ayuda a situar los aspectos comunes y las especificidades de Barcelona en ese contexto de grandes ciudades europeas.

### 2.3.1 La región metropolitana de Barcelona vista desde París

El *Schéma Directeur de la Région de Paris 1965 (I.2-22)*, con la propuesta de las 8 *Villes Nouvelles*, (que finalmente resultan 5), es una estrategia de Estado para potenciar la región al calor de la capital. Más allá de la periferia proletaria, comienza a existir el mundo *pavillonnaire* que tapiza el territorio

---

<sup>58</sup> Como sucede en el conjunto de esta investigación, la experiencia está a la base de las reflexiones e investigaciones de la misma; en este caso mi desempeño como profesor de la ETSAB en *Les Ateliers d'été de Cergy-Pontoise-Paris*, entre 1984 y 2002, con participación de universidades de diferentes partes del mundo, para tratar temas de la *grande couronne*, comportó el descubrimiento de una nueva situación: urbanismo de Estado con una estrategia precisa sobre la región metropolitana, que se ejecutaba sistemáticamente; la planificación-construcción de una ciudad nueva en una democracia consolidada con leyes que ofrecían recursos para su ejecución; el contacto con colegas que desarrollaban esos procesos complejos desde la administración, la universidad y la profesión; un lugar de intercambio internacional de experiencias de diferentes disciplinas... Todo ello permitió repensar trabajos y reflexiones sobre el Baix Llobregat y sobre el conjunto del área metropolitana de Barcelona.

<sup>59</sup> Estos dos temas están tratados en los anexos (A.2-08) y (A.2-09).

agrícola de los pequeños núcleos rurales. Si no se actuase, dicho tapiz ahogaría la centralidad de la capital, y no habría lugar para centros de actividad, y nueva vivienda pública, con lo que no se aprovecharían las economías de escala de la capital para impulsar una región competitiva en Europa. Se trata, por tanto, de una estrategia de Estado en la región de París.

Île-de-France con 12.000 km<sup>2</sup> tiene 12 millones de habitantes; las 5 *Villes Nouvelles* tienen 850.000 (7% de Île-de-France, y 14% de la *grande couronne*) y 350.000 empleos. Entre 1975 y 1990 las *Villes Nouvelles* absorben el 50% del crecimiento de Île-de-France. No se puede explicar la región de París sin el *Schéma Directeur* de 1965 y *Les Villes Nouvelles*, que más allá de su implantación, dan una nueva estructura a la región metropolitana, de autopistas y RER, y atraen líneas de alta velocidad, y nuevos aeropuertos internacionales; estructura territorial que permite nuevos asentamientos de centralidad.

Esta gran atención del Estado a la segunda corona parisina, intensifica si cabe un fenómeno asociado: entre 1975 y 1990, el crecimiento de la primera corona se estanca considerablemente. La resaca del modelo fordista es especialmente dura en cierre de factorías y pérdidas de puestos de trabajo, en una realidad urbana de la periferia desmembrada, mal urbanizada y mal equipada.

Las ciudades nuevas constituyen una alternativa a los polígonos de tres décadas de crecimiento exponencial (50, 60 y 70). Estas ciudades pueden asumir también crecimientos muy intensos, pero en el marco de una estrategia metropolitana de nuevas centralidades, y engranando esas nuevas ciudades en el entorno metropolitano.

Esta manera de proceder comporta que la administración dirija todo el proceso, y adquiera la renta diferencial agrícola-urbana. El cambio exponencial de valor entre los terrenos agrícolas y los urbanos pasa a manos de quien ha creado ese valor (la ciudad) y no a los antiguos propietarios del suelo. La socialdemocracia, tras la Segunda Guerra Mundial, impulsa este camino en muchos países europeos a través de leyes del suelo progresistas, que permiten a la administración disponer de recursos generados por el propio desarrollo urbano, no procedentes de impuestos, que posibilitan no solo urbanizar adecuadamente, sino también acometer la construcción de parques, equipamientos y vivienda pública, reduciendo substancialmente la aportación económica de la administración, procedente de impuestos.

Cergy-Pontoise es una de estas nuevas ciudades situada al noroeste de París:

- El Estado compra a precio agrícola todas las tierras no edificadas de 13 municipios en un ámbito de 80 km<sup>2</sup> (recordemos que el término municipal de Barcelona tiene 100 km<sup>2</sup>).
- Construye una autopista y una línea de RER para conectar la nueva ciudad (a 30 km de París).
- Urbaniza el centro de la ciudad y la dota de equipamientos centrales y de un gran parque, a la vez que promueve los edificios de vivienda y comercio que completan ese núcleo central que se inaugura en 1984 **(I.2-23)**.
- El proceso continúa con la iniciativa de la administración planificando y urbanizando, construyendo equipamientos y vivienda pública y finalmente subastando los terrenos edificables a los promotores privados.

- El catálogo (1.2-24)<sup>60</sup> de la exposición 1969-1989 da fe del proceso de lanzamiento de la nueva ciudad.

En Cergy-Pontoise viven 205.000 habitantes, ofrece 95.000 empleos, aloja 9.350 empresas y 1.700 comercios, con centros universitarios donde estudian 27.000 estudiantes.<sup>61</sup> Ver el esquema estructural (1.2-25), y la ortofotografía (1.2-26) que dan fe de esa realidad.

En el área metropolitana de Barcelona, la geografía y la historia dan lugar a un *"Schéma Directeur"*, que tiene mucha relación con el del 65 de París; los dos ejes este-oeste de París situados al norte y al sur de la ciudad central. Aquí son los dos ejes suroeste-noreste que generan la línea de la costa y la sierra litoral, que a su vez genera el corredor de la depresión pre-litoral; ambos ejes con siete *"Villes anciennes"*: Mataró, Sitges y Vilanova, en la costa, y Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, y Vilafranca, en la depresión prelitoral.

El tema de la región metropolitana ha estado especialmente descuidado en Barcelona, donde la actuación en segunda corona no se planifica; se reduce a realizar nuevas infraestructuras (como la AP-7), situar los primeros centros comerciales, y algunas zonas de actividad de nuevo tipo. En la segunda corona también se da en el periodo 1975-1990 un crecimiento superior al del centro de la ciudad y la periferia (primera corona).

Queda en el recuerdo el libro *"Gestión o Caos"* del Círculo de Economía (1.2-27)<sup>62</sup>, una reflexión de interés como posicionamiento de una asociación privada, económicamente relevante, sobre el tema. El libro analiza la dimensión territorial, social y económica de la gran metrópoli barcelonesa y advierte de la necesidad de adelantarse al futuro crecimiento de la misma, dotándola de un órgano de gestión que evite el caos de un crecimiento descontrolado<sup>63</sup>.

En los 80 todas las metrópolis europeas preparan su estrategia para el 92; la libre circulación de personas y capitales desprotege de los "paraguas nacionales" a las grandes ciudades. La carrera por alcanzar la máxima centralidad, por fijar el mayor número de empresas y por incrementar la capacidad de producción y de intercambio metropolitanas, son objetivos centrales, junto al de mejorar la calidad ambiental y de vida. En Cataluña ni tan sólo se habla del tema.

Cataluña continuaba atenazada por sus propios fantasmas. Si en 1987 se disuelve la pequeña CMB porque significaba un contrapoder para Cataluña, ¿cómo se iba a plantear crear una región metropolitana<sup>64</sup> de esa envergadura?

---

<sup>60</sup> Catálogo de la exposición *"Cergy-Pontoise 20 ans d'aménagement de la ville 1969-1989"*.

<sup>61</sup> Ver el esquema estructural (1.2-25), y la ortofotografía (1.2-26) que dan fe de esa realidad.

<sup>62</sup> *Gestión o Caos: el área metropolitana de Barcelona*, publicado por Círculo de Economía y Ediciones Ariel en 1973.

<sup>63</sup> En el 2010 se aprobó el Pla Territorial de l'Àmbit Metropolità de Barcelona, que tiene más un papel de protección ambiental, especialmente de bosques, que una propuesta integrada de redefinición de la Región de Barcelona, en todo caso sin ninguna institución específica responsable para su desarrollo.

<sup>64</sup> Cuyo ámbito correspondía a la Región I de la División Territorial de Catalunya.



El problema de la reconstrucción del país, de reencontrar la identidad, ofrece visiones muy limitadas sobre el tema metropolitano. Las posiciones más conservadoras, como la de la macrocefalia barcelonesa (Barcelona demasiado grande para nuestro pequeño país) o la de la misma división comarcal conllevan cierto igualitarismo en el territorio catalán. Había que luchar contra los desequilibrios territoriales. Cataluña era una, pequeña, compacta, homogénea e igual. El fenómeno metropolitano no se reconoce, al contrario, se trata de hacer pasar el aglomerado barcelonés por el mismo aro que el resto de áreas de Cataluña. Las posiciones más progresistas no alcanzan tampoco una postura clara sobre el tema metropolitano<sup>65</sup>.

### 2.3.2 Dos aportaciones teóricas: François Ascher y Neil Brenner

Antes de pasar a comentar los cinco ejemplos europeos, conviene traer a colación dos aportaciones teóricas sobre el concepto de Área Metropolitana, que, aun no siendo el objeto central de esta tesis, ayudan a situar ciudad central, periferia y segunda corona metropolitana en los ejemplos escogidos.

François Ascher (1.2-28)<sup>66</sup> define el concepto de *Métapolis* como una ciudad que va más allá de la definición que conocemos hasta ese momento, con límites más difusos (1.2-29)<sup>67</sup>.

- “El nuevo ciclo de la globalización está incidiendo en la vida metropolitana. La externalización creciente de las empresas, la importancia de la logística o el funcionamiento en “*Just in time*”, están multiplicando el tráfico metropolitano de bienes y personas en frecuencia y distancia. Las líneas de accesibilidad rápida (en coche o en tren) están produciendo un efecto “túnel” con intercambios más intensos entre áreas alejadas de la ciudad central, que con los municipios conurbados a la capital”.
- “Las empresas sitúan sus actividades comerciales, directivas y de gestión financiera en la ciudad central (a la vez que descentralizan la producción y la administración), pues la ciudad ofrece no sólo servicios del máximo nivel, sino también la mejor conexión a las redes de la globalización. Además, en el marco de las regiones europeas, se refuerza la capital”.
- “En consecuencia las metrópolis están sufriendo una doble transformación: por un lado, se extienden en espacios profundamente heterogéneos y no necesariamente contiguos –de aquí el nombre de *Métapolis* dado por François Ascher a la metástasis metropolitana–, y por otro, se refuerza el papel de la ciudad central”.

Las ideas recogidas en el concepto *Métapolis*, constituyen una rica interpretación que la realidad certifica 25 años más tarde; rompe con los tópicos de que la nueva sociedad de la información disolverá los valores urbanos, que habrá un descenso de la movilidad metropolitana y que la metrópoli tiende a expandirse; mostrando por contra como conviven fuerzas centrífugas y centrípetas. Pone el acento en los problemas de gobernanza producidos por la disolución de la idea de comunidad urbana (de ciudadanía), y advierte de la importancia de encontrar un sistema de

---

<sup>65</sup> Volveremos sobre este tema en la 3ª Parte.

<sup>66</sup> Ascher, François, *“Métapolis. Ou l’avenir des villes”*, Éditions Odile Jacob, 1995.

<sup>67</sup> Roa, Miquel, “Métapolis, nombre con futuro”, La Vanguardia, 11 octubre 2000.

gobernanza que responda a los retos *Métropolitains* en favor de todos, superando las resistencias de los poderes locales.

La segunda aportación a destacar es la de Neil Brenner (1.2-30)<sup>68</sup> pues es clave para la comprensión del papel de los estados en el desarrollo de las ciudades globales de Europa. Hemos oído repetidamente que en el mundo de la globalización estamos pasando de la Europa de los estados a la Europa de las ciudades, o de las regiones. Recordemos el entusiasmo de Pasqual Maragall al defender la Europa de las ciudades, desde el convencimiento de la importancia de la transformación de Barcelona que lideró, culminada con la operación olímpica; y el convencimiento con el que Jordi Pujol defendía la Europa de las regiones, también desde la experiencia de su acción política en Cataluña.

Ambas posiciones son de naturaleza claramente diferente. Sin embargo, adolecen de una debilidad común: la idea de que Europa tiene un *quantum* máximo de poder, a dividir entre los cuatro niveles: Ciudades, Regiones, Estados y Comunidad Europea. Maragall defiende que, si crece el poder de la Comunidad Europea y el de las grandes ciudades, debe disminuir el de los Estados, y Pujol llega a la misma conclusión, pero substituyendo ciudades por Regiones. El interés de las tesis de Brenner es demostrar la ingenuidad de dicho tipo de planteamientos, ya que los Estados han recompuesto su poder para ser determinantes con el desarrollo de las diferentes estrategias metropolitanas en su territorio. Recojo a continuación algunas de las ideas de Brenner:

- “El Régimen de Competencia Estatal tiene como objetivo proporcionar una base teórica inicial sobre la cual explorar las nuevas capas enmarañadas de espacialidad estatal que se han producido a través de estos procesos de reajuste conflictivo. Dentro de esta configuración re-escalada de espacialidad estatal, los gobiernos nacionales no simplemente han sub-escalado o sobre-escalado el poder regulatorio, sino que han intentado institucionalizar las relaciones competitivas entre las principales unidades administrativas sub-nacionales como un medio para posicionar las economías locales y regionales estratégicamente dentro de los circuitos supranacionales (europeos y globales), circuitos de capital. En este sentido, incluso en medio de los procesos de cambio de escala de amplio alcance que han desestabilizado los arreglos regulatorios y las formas institucionales tradicionales con enfoque nacional, los estados nacionales han intentado retener el control sobre los principales espacios político-económicos sub-nacionales integrándolos dentro de los reajustes operativos, pero también estrategias de acumulación aún coordinadas a nivel nacional”.
- “Este panorama rediseñado de regulación política orientada al mercado ha generado nuevas formas de desigualdad socio-espacial y conflicto político que limitan significativamente las opciones disponibles para las fuerzas progresistas en toda Europa. En el clima

---

<sup>68</sup> Brenner, Neil, “*New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*”, Oxford University Press, 2004.

geoeconómico actual, el proyecto de promover la igualación territorial dentro de las unidades políticas nacionales o sub-nacionales se ve generalmente como un lujo de una era pasada que ya no puede permitirse en una era de capital globalizado, gestión ajustada y austeridad fiscal. Sin embargo, incluso cuando estos procesos de cambio de escala parecen cerrar algunas vías de regulación política y control democrático, también pueden establecer nuevas posibilidades para la redistribución socio-espacial y la movilización política progresista, radical-democrática a otras escalas espaciales”.

- “Estas redes de relaciones regulatorias inter-escalares son más frágiles de lo que pueden parecer al principio, y están diseñadas en parte para mistificar y ofuscar la vulnerabilidad en serie del régimen al fracaso de las políticas locales y la continua culpabilidad política de los estados nacionales. Debido a que el marco institucional y escalar del espacio estatal europeo, este se encuentra en un periodo de cambio profundo, su futuro solo puede decidirse a través de luchas políticas en curso, a la vez a escalas local, nacional y supranacional, para reelaborar las geografías de la regulación y la movilización sociopolítica”.

El pensamiento de Brenner ayuda a comprender el papel del Estado en los procesos de competencia globalizada de las diferentes regiones y áreas metropolitanas. La competencia global se sustancia no solo entre estados, sino también entre ciudades y regiones de diferentes estados; pero el propio estado genera una competencia interna de ciudades y regiones para multiplicar la competitividad nacional en el panorama europeo y mundial. El Estado tiene una enorme batería de recursos para apostar por unas áreas u otras, con una cierta independencia de las potencialidades reales de cada una y en función de pactos socioeconómicos. En esa matriz compleja de ámbitos territoriales y competencia dentro del mismo estado, es difícil imaginar que las ciudades o las regiones tengan grados de libertad, recursos y poder de decisión suficientes, como para competir directamente en el campo internacional sin la directa implicación del Estado. Tanto la Europa de las ciudades, defendida por Maragall, como la Europa de las regiones de Pujol, tienen un alto contenido de pensamiento mágico.

Esa intervención directa del Estado para sobre-escalar algunas comunidades en detrimento de otras, tiene en España el ejemplo claro de Madrid, claramente potenciada por la dictadura; discriminación positiva que ha continuado en la democracia. Lo que es más singular es que Barcelona, más allá del episodio olímpico, ha colaborado de facto en la potenciación de Madrid; con el freno de la macrocefalia de Barcelona, impulsado por el *pujolismo*, que ha ocupado todo el espectro ideológico hasta hoy; reduciendo efectivamente la centralidad económica de Barcelona respecto a Madrid.

### 2.3.3 Ciudad y metrópoli. Cinco ejemplos europeos (1975-2015)

Los apartados anteriores abren nuevas cuestiones que tratamos de contrastar en éste, utilizando cinco ejemplos europeos: Londres, París, Milán, Madrid y Barcelona. Londres y París son las mayores ciudades europeas y un referente obligado para el resto de ciudades, Milán lo ha sido para

Barcelona, especialmente en la redacción del Plan General Metropolitano de 1976<sup>69</sup>, y la comparación con Madrid resulta inevitable. En este apartado se pretende establecer una hipótesis escalar de densidades en cada uno de los tres círculos concéntricos: 1. Ciudad central, 2. Ciudad real y 3. Área metropolitana. Por otra parte, el panorama de instituciones y planes también nos sirve para ubicar en términos relativos a Barcelona. Nos referiremos sucesivamente a: 1) Población y densidad, analizando la relación entre población y superficie de los diferentes niveles institucionales de cada caso en 1975 y 2015; 2) Instituciones y gobernanza, valorando administración y formas de representación y 3) Planes; con una breve referencia al planeamiento a diferentes escalas.

#### 2.3.4.1 POBLACIÓN Y DENSIDAD

¿Cómo distinguir hoy los distintos anillos que forman un conglomerado urbano: ciudad central, ciudad real y área metropolitana?

Para tratar de responder a esta cuestión, analizamos los diferentes ámbitos territoriales de cada uno de los ejemplos, teniendo en cuenta su extensión y población en 1975 y 2015. En el cuadro (I.2-31) se distinguen: (1) Ciudad central, (2) Ciudad real y (3) Área metropolitana, con independencia del nombre de la institución<sup>70</sup>.

Si atendemos a la densidad (habitantes/km<sup>2</sup>) de 2015, aparece un primer gradiente por encima de los 15.000 hab/km<sup>2</sup>, que pertenece al grupo que hemos denominado (1) Ciudad central, donde encontramos las dos ciudades de 100 km<sup>2</sup> de término municipal, París y Barcelona con densidades por encima de 15.000 hab/km<sup>2</sup>; la primera con 21.651 hab/km<sup>2</sup> y la segunda con 15.731 hab/km<sup>2</sup>.

En el segundo grupo denominado (2) Ciudad real, se incluyen ámbitos con densidades que oscilan entre 5.000 y 9.000 hab/km<sup>2</sup>. Éstas son las que corresponden aproximadamente a la que hemos denominado ciudad real, y en la que se están dando transformaciones de continuidad urbana entre la ciudad central y la primera corona periférica. Ordenadas de mayor a menor densidad estarían: Métropole du Grand Paris (8.635 hab/km<sup>2</sup>), Milán (7.191 hab/km<sup>2</sup>), Greater London Authority (5.432 hab/km<sup>2</sup>), Área Metropolitana de Barcelona (5.093 hab/km<sup>2</sup>) y Madrid (5.068 hab/km<sup>2</sup>).

En cuanto al total de la población de estos 5 ámbitos que incorporan ciudad central y primera corona, el orden es el siguiente: Greater London Authority (8.538.689 hab.), Métropole du Grand Paris (7.028.568 hab.), Área Metropolitana de Barcelona (3.239.337 hab.), Madrid (3.141.991 hab.) y Milán (1.308.735 hab.). Como vemos, Milán y Madrid tienen términos municipales grandes (en relación a su población) e incorporan la primera corona periférica dentro de sus respectivos términos municipales. Podríamos decir que para estos dos municipios los temas de incorporación de la primera corona a la ciudad central se substancian en el interior del propio término municipal, lo cual debería ser el mejor soporte para abordar el problema de reestructurar la ciudad actual, cosiendo centro y periferia.

---

<sup>69</sup> El plan de Milán arranca con un esquema más abierto y con más ambición territorial, reaccionando a los tradicionales planes europeos cerrados y estáticos. Ver *Piano Intercomunale Milanese* de 1967 (I.2-56).

<sup>70</sup> Se ha añadido Cataluña, que nos servirá para referenciar el marco de Barcelona.

El tercer conjunto **(3) Área metropolitana** agrupa los ámbitos con densidades que oscilan entre los 800 y los 2.000 hab/km<sup>2</sup>. De mayor a menor densidad tenemos Città Metropolitana di Milano (2.036 hab/km<sup>2</sup>), Àmbit Metropolità de Barcelona (1.553 hab/km<sup>2</sup>), Île-de-France (1.000 hab/km<sup>2</sup>) y Comunidad de Madrid (804 hab/km<sup>2</sup>). Aunque si nos referimos al total de población, como ya hemos hecho en el punto anterior, el orden es el siguiente: Île-de France (12.010.000 hab), Comunidad de Madrid (6.454.444 hab), Àmbit Metropolità de Barcelona (5.026.709 hab) y Città Metropolitana di Milano (3.207.474 hab).

En el cuadro **(I.2-32)** se resumen las conclusiones anteriores, poniendo el acento en los tres gradientes de densidad.

En el cuadro **(I.2-33)** se recogen las características del ámbito de la ciudad real en los cinco ejemplos, contemplando la diversidad de denominaciones, del número de municipios, de extensión y de población; pero en un mismo marco de densidades.

En el cuadro **(I.2-31)** se ha tenido en cuenta el crecimiento poblacional entre 1975 y 2015 para cada ámbito urbano. La primera constatación es que los ámbitos pertenecientes al grupo **(1) Ciudad central** no han tenido un incremento notable de población, sino que el saldo ha sido negativo: París -1,15% y Barcelona -8,37%. Son ciudades con alta densidad en 1975 (año cumbre de la inmigración), que han tenido un débil incremento del parque de viviendas, un cambio de uso de viviendas a oficinas y un descenso del promedio de habitantes por vivienda.

En referencia al ámbito **(2) Ciudad real**, el incremento de población se ordena de la siguiente manera: Greater London Authority (+21,98%), Métropole du Grand Paris (+11,98%), Área Metropolitana de Barcelona (+7,55%), Madrid (+0,67%) y Milán (-23,40%). Vemos que los municipios con términos extensos y que por densidad incorporan la primera corona, como son Madrid y Milán, tienden a mantenerse o a retroceder, potenciando el salto más suburbano a segunda corona.

Los ámbitos que pertenecen al tercer conjunto **(3) Área metropolitana** son los que tienen mayor incremento de población en el período analizado. El orden de mayor a menor crecimiento es el siguiente: Comunidad de Madrid (+49,41%), Àmbit Metropolità de Barcelona (+28,89%), Île-de-France (+21,58%) y Città Metropolitana di Milano (+6,82%).

Podemos concluir que se da un estancamiento de la ciudad central; una diversidad de crecimiento de la ciudad real: entre el crecimiento de las grandes (Londres y París), el estancamiento de las medianas (Madrid y Barcelona) y el claro descenso de la menor (Milán).

Si hacemos el ejercicio de valorar el incremento de población **(I.2-34)** de la primera corona **(2)-(1)**, o de la segunda corona **(3)-(1+2)** obtenemos las siguientes conclusiones:

- En los ámbitos pertenecientes al grupo de la Primera corona, **(2)-(1)**, únicamente podemos observar los casos de París y Barcelona, ya que son los únicos que cuentan con ámbitos incluidos en **(1) Ciudad central**, y que por lo tanto pueden ser comparados. El crecimiento del Área Metropolitana de Barcelona menos el de Barcelona término municipal, es del +29,68%, y el de la Métropole du Grand Paris menos París término municipal, es del +19,58%.

Podemos concluir que en los 40 años de estudio se produce un estancamiento de las ciudades centrales y un crecimiento moderado en primera corona.

- Es en los ámbitos incluidos en la Segunda corona metropolitana **(3)-(1+2)** donde se dan los mayores crecimientos. No se ha considerado Londres porque no hay una institución específica que corresponda a un Área metropolitana. En el caso de París, Île-de-France menos Métropole du Grand Paris, tiene un incremento de población de +38,30%, el doble del que experimenta su primera corona Métropole du Grand Paris (19,58%). La Città Metropolitana di Milano con un +47,01%, compensa el gran decrecimiento de la ciudad de Milán (-23,40%). La Comunidad de Madrid, con un espectacular crecimiento del +176,28%, contrasta claramente con la ciudad, estancada en un incremento de población del +0,67%. Finalmente, el Àmbit Metropolità de Barcelona, también con un importante incremento del +101,29%, triplica al Àrea Metropolitana de Barcelona (+29,65%). Si ordenamos los ámbitos basándonos en el porcentaje de crecimiento, la lista quedaría de la siguiente manera: Comunidad de Madrid (+176,28%), Àmbit Metropolità de Barcelona (+101,29%), Città Metropolitana di Milano (+47,01%) y Île-de-France (+38,30%). El efecto capital en la Comunidad de Madrid es claramente excepcional.

En la segunda corona metropolitana se producen crecimientos moderados en París y Milán, mientras que los crecimientos de Madrid y Barcelona son muy altos. En este sentido, Madrid supera claramente a Barcelona, haciendo gala de su condición de capital.

Podríamos concluir que el ámbito de la actual Àrea Metropolitana de Barcelona **(1.2-35)** correspondería aproximadamente a lo que hemos llamado ciudad real<sup>71</sup>; con parámetros de población, superficie y densidad similares a la ciudad de Madrid.

#### 2.3.4.2 INSTITUCIONES Y GOBERNANZA

Otra de las cuestiones clave es la de la naturaleza de las instituciones de los diferentes ámbitos de cada uno de los cinco ejemplos escogidos:

##### **Londres**

La Greater London Authority (GLA) está formado por la City y 32 municipios (la City tiene 2,9 km<sup>2</sup> y 7.500 habitantes). El ámbito de la Greater London Authority comprende 13 Inner London boroughs y 20 Outer London boroughs. Tal y como hemos visto en el apartado anterior, el GLA corresponde a la que hemos llamado la ciudad real de Londres.

El Mayor of London y los 25 miembros de la London Assembly son escogidos por elección directa.

---

<sup>71</sup> Como hemos visto en los apartados 1.4 de la Primera parte, y 2.2 de esta Segunda parte, nuestra propuesta de ciudad real, respecto al AMB, plantea excluir los municipios del Vallès, e incorporar los del Baix Llobregat Occidental (montaña). Volveremos sobre este tema en la tercera parte.

La Greater London Authority tiene el antecedente del Greater London Council, creado en 1965 y abolido por Margaret Thatcher en 1986 (un año antes que Jordi Pujol aboliese la Corporación Metropolitana de Barcelona). La Greater London Authority se reinstaura en el año 2000.

## París

En París hasta hace poco existía una gran área metropolitana y el pequeño municipio de París. En 1960 se funda el *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP)*, que a partir de 1976 pasa a llamarse *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF)* y se vincula con el *Conseil Régional d'Île-de-France* en 1983 (formado por 209 consejeros de elección directa).

Pero la novedad es la reciente creación de la Métropole du Grand Paris (MGP), en 2016, que incorpora la primera corona metropolitana. La potencia de Île-de-France lleva a que París no se hubiera planteado anteriormente el reconocimiento de la ciudad real, más allá del Périphérique. Los futuros Juegos Olímpicos de 2024, y la Exposición Universal de 2025 estimulan la creación de este nuevo organismo. A diferencia de Barcelona 92, París no puede plantearse los juegos del 2024, dentro de los 100 km<sup>2</sup>, deben situarse en la périphérie. Ello lleva a la creación de esa nueva institución, que corresponde a la ciudad real (ciudad y primera corona) de París, y que incorpora 131 municipios.

La Métropole du Grand Paris está gobernada por un *Conseil Métropolitain* de 208 miembros de elección en segundo grado, dentro de los electos de los 131 municipios. Se prevé que la elección de los miembros del *Conseil Métropolitain* sea por sufragio universal. De hecho hoy hay un intenso debate sobre este tema; Roland Castro, que fue líder de la *Mission Banlieues 89*, se posiciona por ejemplo, por la elección por sufragio universal<sup>72</sup>.

## Milán

En Italia, igual que en Francia, se está procediendo a institucionalizar áreas metropolitanas con la previsión de elección directa del consejo y del alcalde. La ley de abril de 2014 establece diez metrópolis, de las cuales sólo Milán y Nápoles tienen densidades por encima de 2.000 hab/km<sup>2</sup>, las otras ocho no llegan a 1.000 hab/km<sup>2</sup>. En los casos de Roma, Milán y Nápoles se plantea la posibilidad de elección directa del *Sindaco Metropolitano* y del *Consiglio Metropolitano* (pendiente de una ley del parlamento).

Milán es un municipio grande que, como hemos visto, corresponde a la ciudad real, y es gobernado por un alcalde y 24 concejales elegidos en segundo grado.

## Madrid

Madrid tiene un municipio de gran tamaño, que corresponde a la ciudad real, y una comunidad autónoma uniprovincial pequeña, que viene a ser su área metropolitana.

---

<sup>72</sup> Castro, Roland, "Il faut élire la Métropole au suffrage universel [...]" *Le Journal du Grand Paris*, 19 enero 2021.

La Comunidad de Madrid tiene 179 municipios y está gobernada por la Asamblea de Madrid de 132 miembros por elección directa.

El Consistorio del municipio de Madrid está formado por un alcalde y 53 concejales de elección directa.

### Barcelona

El Àrea Metropolitana de Barcelona corresponde a la ciudad real, y está gobernada por 90 Consellers Metropolitans en elección de segundo grado entre los 36 consistorios que la conforman.

Cataluña tiene una extensión de 32.108 km<sup>2</sup> y una población en 2020 de 7.722.203 habitantes con una densidad de 241 hab/km<sup>2</sup>. El territorio catalán incorpora 4 provincias, 7 *vegueries*, 42 comarcas y 947 municipios. El Parlament de la Generalitat de Catalunya tiene 138 diputados de elección directa.

Las competencias urbanísticas del Àrea Metropolitana de Barcelona están lideradas por los 36 Ayuntamientos; los planes sectoriales son aprobados definitivamente por la Generalitat de Catalunya, a quien el AMB ha delegado sus competencias.

Como resumen de la gobernanza de las cinco ciudades reales en el cuadro adjunto (I.2-36) se muestra la diversidad de instituciones que las conforman, Madrid y Milán están gobernadas respectivamente por un solo término municipal, el GLC, con 33 municipios, tiene elección directa de un alcalde y 20 concejales; la MGP con 131 ayuntamientos tiene en perspectiva una elección directa de sus 208 concejeros mientras que el AMB con 39 alcaldes, es la única que tiene elección de 2º grado de sus 90 consejeros metropolitanos entre los electos municipales, y además tiene delegada la aprobación del planeamiento sectorial en la Generalitat de Catalunya.

Para finalizar este apartado tiene interés comparar las ciudades reales de Madrid y Barcelona<sup>73</sup>:

ÁMBITO	SUPERFICIE (km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN 2020 (hab)	Nº MUNICIPIOS	GOBERNANZA
Madrid municipio	620	3.334.730	1	1 alcalde + 53 concejales
Àrea Metropolitana de Barcelona AMB	636	3.755.512	36	36 alcaldes + 692 concejales + 90 <i>consellers municipals</i> . elección 2º grado.

Podemos concluir que el Àrea Metropolitana de Barcelona corresponde aproximadamente a lo que hemos llamado ciudad real, pero con las siguientes singularidades: no tienen elección directa, y su Plan Metropolitano de 1976 aún no ha sido revisado, ejerciendo sus competencias urbanísticas la Generalitat de Catalunya.

<sup>73</sup> Sobre el origen de la disparidad reflexionaremos en la Tercera parte.



### 2.3.4.3 PLANES

Tras el análisis de las densidades y de la gobernanza se hace una breve referencia a los planes urbanísticos en cada ciudad.

#### Londres

En términos de planeamiento estratégico Londres tiene una larga tradición, desde el *County of London Plan* de Sir Leslie Patrick Abercrombie de 1943 (I.2-37), pasando por los *Greater London Development Plan*, de los años 1969 y 1976, del Greater London Council, hasta la *Spatial Development Strategy for Greater London* del Greater London Authority del año 2004, con actualizaciones los años 2008, 2011, 2012 y 2015, y una última versión refundida de marzo de 2016, de la que cabe reseñar algunos aspectos:

La *Spatial Development Strategy for Greater London* es la dimensión espacial de un plan que define estrategias territoriales claras y que afectan de una manera substancial el desarrollo urbano del Greater London. Cabe destacar que, la versión de marzo de 2016, es un documento de unas 400 páginas, que no se esconde en grandes formatos urbanísticos que lo hagan inaccesible a la gran mayoría de la población. La larga tradición de versiones sucesivas, con las correspondientes informaciones y aprobaciones públicas, ha hecho que el conjunto de la población madure su conocimiento de la ciudad y de su planeamiento, adquiriendo así de manera progresiva una cultura urbana, que permite hacer cada día mejores aportaciones a los documentos inicialmente propuestos por la administración.<sup>74</sup>

El *Key Diagram* (I.2-38) contiene el conjunto de estrategias claves del Plan. Adjuntamos los esquemas de *Major Rail Transport* (I.2-39), *Cycle Superhighways* (I.2-40), y *Walk Network* (I.2-41), así como el *Central Activities Zone Diagram* (I.2-42)

La claridad y simplicidad de los diagramas referidos dan fe de la voluntad de hacer comprensible un complejo plan estratégico espacial, que pone el acento en la dimensión urbana.

#### París

Desde el primer *Schéma Directeur* de la *Région de Paris*, de 1965 (I.2-22), se han ido haciendo diferentes ajustes, en 1976, 1994, 1995 y finalmente el actualmente vigente *Schéma Directeur* de la *Région Île-de-France* de 2013 (para el período 2013-2030). El *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France* tiene una larga tradición de estudios y planes realizados en Francia y en otros 52 países, muchos de ellos publicados en su revista *Cahiers de l'IAURIF*.

Île-de-France es un área metropolitana, con una tercera parte de la superficie de Cataluña, 12.012 km<sup>2</sup> respecto a 32.108 km<sup>2</sup>, y el doble de población, 12.010.000 habitantes respecto a 7.308.106

---

<sup>74</sup> Explorando el índice vemos su claridad y concisión, organizado en ocho grandes apartados: 0. *Overview and Introduction*, 1. *Context and strategy*, 2. *London's places*, 3. *London's people*, 4. *London's economy*, 5. *London's response to climate change*, 6. *London's transport*, 7. *London's living spaces and places*, y 8. *Implementation and monitoring review*.

habitantes<sup>75</sup>. Estamos hablando del planeamiento de lo que hemos denominado el área metropolitana de París<sup>76</sup>. Cabe reseñar algunas características del actualmente vigente *Schéma Directeur de la Région Île-de-France*.

El plano *Des orientations d'aménagement pour la mise en œuvre du projet (I.2-43)*, recoge los objetivos sobre movilidad, asentamientos urbanos y espacios abiertos. Respecto a movilidad, destaca la vinculación entre zonas aeroportuarias y logísticas y la relación entre la red de carreteras y la fluvial. Respecto a las zonas urbanas, se apuesta por la densificación de calidad y por las polaridades fuertes fuera del continuo central metropolitano, que se contraponen a las extensiones moderadas en las comunidades rurales. Se plantean asimismo sectores de actividad alrededor de las estaciones y se potencian los espacios verdes y de ocio, respetando los cursos de agua y valorizando los espacios agrícolas, de bosque y naturalizados.

Son también muy significativos los diagramas sobre población (I.2-44), clima-energía (I.2-45) y economía global (I.2-46). Estos tres cuadros son la base para establecer objetivos temporales cuantificables en estos tres ámbitos. Por último, cabe destacar los esquemas espaciales de lo que el plan denomina *Les trois piliers du Projet Spatial Régional: Relier-Structurer (I.2-47)*, *Polariser-Équilibrer (I.2-48)* y *Préserver-Valoriser (I.2-49)*.

La claridad de los diagramas y de los esquemas facilita la comprensión de un plan complejo y de sus vectores de futuro esenciales; con un notable contenido didáctico, pensando en la participación ciudadana.

Hay que tener en cuenta que los sucesivos *Schémas Directeurs de la Région d'Île-de-France* se han ejecutado realmente, y como ejemplo tenemos la antigua política de *Villes Nouvelles*. Las sucesivas revisiones permiten hacer ajustes a la realidad cambiante y a los nuevos retos que se van produciendo en el desarrollo de un área metropolitana tan grande y compleja.

La novedad, como hemos visto, es la puesta en marcha el año 2016 de la Métropole du Grand Paris (MGP), que corresponde a la ciudad de París y su primera corona:

- Recientemente el Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France y el Atelier Parisien d'Urbanisme han editado dos publicaciones sobre el planeamiento de la Métropole du Grand Paris, actualmente en curso de redacción. Ambas comparten el título "*Métropole du Grand Paris. Mission de préfiguration – Abécédaire de la future Métropole du Grand Paris*", pero con subtítulos específicos: *Carnet 1: État des lieux thématique* y *Carnet 2: Une métropole de toutes les échelles (I.2-50)*. En estos documentos se analiza en profundidad la realidad social, económica, ambiental y urbana del nuevo ámbito, y se empieza a concretar los objetivos del *Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2013-2030* en ese perímetro central:
- Del conjunto de la documentación presentada en estos dos volúmenes cabe destacar en primer lugar el plano de los *Projets d'aménagement et ZAC (I.2-51)*, que muestra los 650

---

<sup>75</sup> Ver cuadro de poblaciones y densidades entre 1975 y 2015 (I.2-31).

<sup>76</sup> No de la ciudad real de París, de la cual hablaremos más adelante.

proyectos de desarrollos urbanos puestos en marcha a día de hoy, sobre una superficie total de 10.000 m<sup>2</sup> de suelo, y *Les projets de transports collectifs à l'horizon 2030 (I.2-52)*, donde vemos la importancia de las diferentes tipologías de transporte de infraestructura fija, en obra y en estudio. A nadie en París se le ocurriría decir "la ciudad ya está construida, se han de hacer proyectos y no planes".

- Resulta interesante hacer referencia a un último plano, *Les projets en cours sur les voies majeurs (I.2-53)*, en el que se ve la intención de cambiar el carácter de las vías radiales históricas para "relier les quartiers qui les bordent" y "trouver une place pour les modes de déplacement doux". Muestra, además, como las avenidas de la ciudad se prolongan hacia la primera corona periférica, transformando antiguas autovías y carreteras. Estos bulevares son una referencia urbana esencial de la incorporación de la periferia a la ciudad central, por la posibilidad que ofrecen al poderlos recorrer a pie, en bicicleta, en transporte público de superficie o en vehículo privado, sin rupturas que impiden su continuidad y formando parte de una única ciudad.

Los primeros esbozos de la planificación de la Métropole du Grand Paris comportan una aportación muy interesante al tema de la reestructuración de la ciudad real cosiendo centro y periferia. El papel de la continuidad urbana de las avenidas radiales rompiendo los estrangulamientos en sus cruces y accesos sobre las vías segregadas es un referente de gran valor.

Philippe Simon, en su guía de París (I.2-54), incluye un magnífico plano *Rehabilitation, Regeneration, and Development around the Périphérique (I.2-55)*<sup>77</sup> Si tan sólo vemos un fragmento del mismo, podría llevar a pensar en la operación urbana del IBA en Berlín, que se hizo a posteriori de la demolición del muro en 1989. Quizás sea una comparación forzada, pero el Périphérique constituía una gran barrera para la relación entre la ciudad y la primera periferia. Proyectos urbanos en torno a esas vías periféricas, que incorporan la cubrición total o parcial y que liberan la relación de movilidad entre los dos lados de la antigua barrera, se han dado y se están dando en diferentes ciudades europeas.

## Milán

Milán tiene una larga tradición de planificación metropolitana que se inicia en el *Piano Intercomunale Milanese* de 1967 (I.2-56), que en 1968 pasa de 34 a 94 municipios, con los posteriores *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* (PTCP) hasta 2015.

Tiene interés referirse a algunos aspectos del PTCP de 2015, que presta especial atención al importante fenómeno de dispersión en el área de Milán con un uso extensivo y disperso del suelo urbano.

En *Strategie di Piano (I.2-57)* se observa la importancia de los espacios libres y la idea de concentrar el desarrollo urbano en la ciudad central y en 10 polos de atracción.

---

<sup>77</sup> Simon, Philippe (2007), "Paris visita guidée – Architecture, urbanism, history and actuality", Paris: Pavillon de l'Arsenal.

En las estrategias y macroobjetivos es constante la idea de controlar el incremento de suelo urbano e incrementar la densidad en la ciudad y en 10 polos.

Entre los planos de referencia tienen especial interés el de la red ecológica **(I.2-58)** y de bicicletas **(I.2-59)**, aunque se presta escasa atención a las zonas de actividad. Es un plan muy centrado en la protección ambiental, y en ese sentido tiene concomitancias con el Plan Territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 2010<sup>78</sup>, donde el fenómeno de las urbanizaciones es tan importante como en Milán.

En el municipio de Milán, que constituye la ciudad real, su último plan es de 1980 y después ha tenido un largo proceso de desregularización, pero en el marco de un solo gobierno municipal.

El último plan es el *Piano Territoriale Metropolitanano (PTM) de la Città Metropolitana de Milano 2020*.

## Madrid

En 1963 se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid y al año siguiente se crea el Área Metropolitana de Madrid, con 23 municipios (posteriormente ampliados a 27), una superficie de 2.033 km<sup>2</sup> y una población de 5.537.292 habitantes. La creación de la comunidad de Madrid en marzo de 1983 (substituyendo la provincia de Madrid) deja en suspenso el área metropolitana.

En el período democrático el municipio de Madrid ha tenido dos planes generales de ordenación urbana, el de Mangada en 1985 (en tiempos de Leguina) y el actualmente vigente de 1997 (en tiempos de Gallardón). La comunidad de Madrid aprobó en 1996 el Documento de Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET), con el avance tramitado, pero parado durante 20 años.

Dado que el documento de Bases aprobado en 1996 es muy genérico, destacamos algunos aspectos de la ponencia del subdirector General de Planificación Regional de la Comunidad de Madrid, el señor Alberto Leboeiro Amaro, en 2009<sup>79</sup>.

- Cabe destacar en primer lugar el plano Red de ciudades, ciudades globales **(I.2-60)**, donde el dibujo de la estrella peninsular es toda una declaración de principios, una imagen cerrada de la península que acaba en los Pirineos, y en consecuencia no reconoce ningún eje no radial (por ejemplo, el eje mediterráneo no existe).
- En el plano Red de infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad. Área de influencia de Madrid, horizonte PEIT 2020 **(I.2-61)** la influencia de Madrid llega a todas las ciudades españolas, a excepción de Sevilla y Barcelona (quedándose en Córdoba y Lleida respectivamente). La determinación de Madrid por su centralidad peninsular ha llevado a España a ser el segundo país del mundo en kilómetros de Alta Velocidad (después de China), hasta el punto de ganarse una amonestación europea por dilapidar recursos públicos

---

<sup>78</sup> Que veremos a continuación.

<sup>79</sup> Leboeiro, Alvaro. Subdirector General de Planificación Regional de la Comunidad de Madrid, entre 1991 y 2020.

en un sistema de transporte de altísimo coste en inversión y mantenimiento, sin demanda real para soportarlo.

- En el plano Autopistas de peaje **(I.2-62)** se insiste en la ya comentada estrella y se dibujan las cinco Autopistas radiales, de dudosa demanda en su concepción; las cinco han suspendido pagos y han pasado a gestión del Estado.
- En la Red de Cercanías **(I.2-63)** y la Red de Metro (que incorpora el tranvía) **(I.2-64)** podemos observar la política colonizadora de estos medios de transporte. En primer lugar, se lanza la red de metro (recordar las estaciones en medio de los campos en época de Gallardón) y posteriormente se van construyendo los nuevos desarrollos urbanos.

Los planes presentados en esta ponencia no ocultan la voluntad del modelo estrella para el conjunto de España, que tiene a Madrid como su única centralidad.<sup>80</sup>

### Barcelona

En la Barcelona real, sigue vigente el Pla General Metropolità de 1976<sup>81</sup> (PGM-76) **(I.2-65)** **(I.2-66)** redactado y aprobado en lo que sería la fase final de la dictadura. Es un plan que trataremos en la Tercera parte, pero avanzamos unos breves comentarios:

- Redactado en la fase final del periodo fordista, proyecta un crecimiento exponencial, con previsiones de grandes extensiones de suelo, soporte de su vigencia.
- La red viaria es protagonista, con nuevas autovías segregadas posteriores a la C-31 y a la B-23, ambas ya construidas antes de la aprobación del plan.
- Sobrepone una malla viaria de escala grande, que cose el conjunto de municipios en proceso de conurbación con un proyecto de ciudad compacta.
- Reserva la gran zona agrícola del delta y reconoce Collserola y el Garraf-Ordal como parques metropolitanos.
- Como veremos en la Tercera y Cuarta parte, este plan se ha construido y ha conformado la realidad urbana de la actual ciudad real.
- Este plan no ha tenido ninguna revisión en su larga historia de 45 años.

---

<sup>80</sup> Delante de este modelo se atisban posiciones del que podríamos denominar modelo "donut", que trata de poner en valor la estructura circular de los frentes marítimos; la reivindicación del "eje mediterráneo" va en ese sentido; y las recientes posiciones de Portugal en favor de conectarse con AVE a España, pero no con Madrid – sino con Galicia y Huelva-Andalucía. Estas nuevas posiciones no podrían tomar peso político mientras que el senado no se convierta en una Cámara Territorial. La decisión de las autovías radiales – sin demanda efectiva que han acabado con el Estado indemnizando a las empresas privadas que las gestionaban, después de la suspensión de pagos; no es una decisión imaginable que se hubiera tomado en un Senado Territorial.

<sup>81</sup> Como veremos en la delimitación precisa que haremos de la Barcelona real en la Tercera parte, incorporaremos los POUM de los municipios no incorporados en el PGM-76.

En 1995 se aprueba el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), pura expresión ideológica del pujolismo de frenar Barcelona y desarrollar Catalunya. Su objetivo principal es *“Potenciar el desenvolupament, equilibrar el territori i ordenar el creixement”*.

- El objetivo de frenar Barcelona y su entorno directo para desarrollar el resto de Cataluña se sustancia seis *vegueries* (Comarques Gironines, Comarques Centrals, Ponent, Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre y Àmbit Metropolità) en el plano *Distribució de la població. Imatge-objectiu l'any 2026* propuesta por el Plan **(1.2-67)**. Éste contrapone la población esperada en 2026 con la *Proposta del Pla 2026*, con una estrategia de “reorientación demográfica. Tiene especial cuidado en no frenar el crecimiento global de Catalunya, respetando la cifra de 7.500.000 habitantes en 2026. La estrategia del PTGC consiste en reducir la población del Àmbit Metropolità de Barcelona (5.186.089 habitantes en 2026) para redistribuirla entre las otras cinco *vegueries*, reduciéndola a 4.700.000 habitantes. Este recorte de 486.089 habitantes, se reparte equitativamente entre las otras 5 *Vegueries*. Pero la realidad es tozuda, en el 2020, el Àmbit Metropolità de Barcelona ya ha alcanzado la cifra de 5.222.236 habitantes y Cataluña 7.522.203.
- La instrumentación de la propuesta reequilibradora del territorio se sustancia en el plano *Els sistemes de proposta* **(1.2-68)**, y en el cuadro denominado *Propostes de polítiques globals per tipus de sistemes de proposta* **(1.2-69)**. Centrándonos en el ámbito de estudio sobre el que venimos discutiendo, el plano delimita la zona llamada *“Sistema central de l'Àmbit Metropolità de Barcelona”*, formada por el *Barcelonès* y la parte oriental del Baix Llobregat. Para este ámbito el cuadro propone tres tipos de política concretas: *“Desacelerar la concentració d'activitats, propiciar la seva des-densificació i portar-hi a terme actuacions per millorar la qualitat de vida”*. Con el *“Sistema d'expansió i d'articulació del sistema central de l'Àmbit Metropolità”*, que ocupa el resto del Baix Llobregat, parte del Maresme, Vallès Oriental y Vallès Occidental, el *Pla Territorial General de Catalunya* es más benevolente, marcando las siguientes medidas: *“Permetre el creixement urbà quantitatiu que tenen plantejat i preservar la seva qualitat de vida potenciant un desenvolupament qualitatiu de serveis i equipaments”*.
- Uno de los planos más sorprendentes es el Esquema de la red viaria **(1.2-70)**, donde se presenta una malla isótropa de itinerarios no jerarquizados, en el que una autopista se representa de la misma manera que la última carretera comarcal, pretendiendo un equívoco mensaje de equilibrio territorial-.
- En el plano AFT Metropolità. *Propostes del PTGC* **(1.2-71)** puede verse el Sistema central del Àmbit Metropolità de Barcelona y el *Sistema d'expansió i d'articulació* del sistema central del Àmbit Metropolità en relación a la red viaria y ferroviaria.
- El Pla Territorial General de Catalunya contiene dos planos esquemáticos titulados: *Polaritats per al reequilibri de Catalunya* **(1.2-72)** y *Polaritats per al reequilibri del Àrea Metropolitana de Barcelona* **(1.2-73)**, que dan una idea clara de los núcleos urbanos medios a desarrollar como alternativa a la congestionada Área Central Metropolitana de Barcelona.

- El plano denominado *Estructura territorial de la Proposta (I.2-74)* es una especie de síntesis del Pla Territorial General de Catalunya.

Este plan refleja la ideología que hay detrás de la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona, que hemos comentado ampliamente en el apartado 2.2. Efectivamente, mientras que en Europa los estados potencian las grandes ciudades, con una estrategia regional para incrementar la competitividad; en Cataluña se procede a la inversa, se trata de reducir la potencia metropolitana de Barcelona (*macrocefalia barcelonina*), para adecuarla a la micro-escala del conjunto de Cataluña.

El PTGC (1995) se desarrolla en siete Ámbitos del planeamiento territorial de Catalunya (**I.2-75**), incrementándose en uno los seis AFT (Àmbits funcionals Territorials). El último en aprobarse es el Pla Territorial del Àmbit Metropolità de Barcelona (PTAMB) en 2010, sin ninguna institución específica que lo sostenga. Este plan corresponde con el área metropolitana real de Barcelona:

- El primer problema del PTAMB es que deriva del PTGC, un documento de ideología anacrónica.
- El segundo problema es el haber establecido 15 criterios generales para desarrollar cada uno de esos siete Àmbits de Planejament Territorial. Pretender establecer criterios comunes para los planes de Alt Pirineu y Aran y el Metropolitano de Barcelona obliga a enunciar una serie de principios tan generales que en ningún caso pueden tener valor operativo. Una vez más se insiste en el igualitarismo re-equilibrador del PTGC.
- En el plan no se contemplan los temas del ciclo del agua, de energía (consumo, producción con uso de combustibles fósiles y energías renovables, e importación y canales de transporte), ni tampoco de polución ambiental, tan presentes en los planeamientos territoriales de Londres o París.
- Es un plan que parte de tres planeamientos sectoriales consolidados: el conjunto de espacios verdes protegidos, el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 y el conjunto de todos los Planes de Ordenación Urbana Municipales, incluyendo el Plan General Metropolitano (1976).
- El PTAMB sin ninguna institución propia con autoridad como para discutir o replantear las determinaciones de esos planeamientos consolidados, se limita a corroborarlos.
- Se sitúa en un territorio de alto crecimiento urbano con muchos problemas acumulados, desde una visión fragmentaria municipal a lo largo de 35 años de democracia, una dura realidad de urbanizaciones, una más que dudosa adecuación de zonas de actividades acordes con los nuevos tiempos que permitan optimizar la competitividad en el marco europeo, etc. No formula estos temas desde una posición crítica y mucho menos instrumenta propuestas para reconducirlos realmente.
- El territorio metropolitano comparte con Milán el fenómeno de la dispersión con un uso extensivo del territorio. Eso lleva a centrar el objetivo del plan en la protección de los espacios libres. Seguramente la propuesta del *Sistema d'Espais Oberts (I.2-76)* es la parte de mayor interés. Establece una jerarquía de protecciones de espacios libres, añadiendo unos *Espais de Protecció Preventiva* y poniendo especial énfasis en los *Connectors* y en els *Corredors Fluvials*.

- A la hora de plantear el *Sistema d'Assentaments (I.2-77)* distingue con claridad lo que es la ciudad real de Barcelona, en la que prácticamente no entra, dada la presencia del Área Metropolitana de Barcelona y del Plan General Metropolitano, y la segunda corona, donde centra las propuestas. En este plano distinguimos Les Àrees especialitzades residencials a reestructurar, que son las actuales manchas de urbanizaciones, y por otra parte, Les Àrees de Reforçament nodal Metropolità.
- *El Sistema d'assentaments. Model Territorial (I.2-78)* quiere ser una síntesis de *Estratègies Territorials, Espais Oberts i Infraestructures*.
- Respecto al tema de infraestructuras, lo primero que se comprueba es que no se menciona a los peatones, ni a los ciclistas. El tema de la movilidad blanda tiene mucha importancia en todos los planeamientos que hemos visto en las ciudades europeas. La reconversión del carácter de la vialidad existente pasa en gran parte por la implementación de ese tipo de movilidad.
- Respecto al tranvía **(I.2-79)**, plantea el paso por la Diagonal y las extensiones a Molins, Pallejà y Castelldefels.
- El tema de las continuidades urbanas de las grandes avenidas de la ciudad más allá de las rondas y del río, no tiene ningún reflejo.

Sobre las singularidades del planeamiento sobre Barcelona:

- El Pla General Metropolità (PGM-76) de la ciudad real no revisado en 45 años es gestionado por el Àrea Metropolitana, entidad de elección en segundo grado y con las competencias urbanísticas de aprobación definitiva del planeamiento sectorial (planes parciales, PMU, etc.) delegadas a la Generalitat de Catalunya.
- El Pla General Territorial de Catalunya 1995 (PTGC), que tiene como objetivo central frenar el crecimiento de la metrópoli de Barcelona para luchar contra la macrocefalia barcelonesa. Se trata de un plan que no tiene, desde el punto de vista disciplinar, nada que ver con los planes que hemos comentado de otras ciudades europeas.
- El Pla Territorial de l'Àmbit Metropolità de Barcelona (PTAMB) pone especialmente la atención en la protección del medio ambiente, pero es muy dependiente de los planeamientos sectoriales sobre vialidad y ferrocarriles, no entra en la AMB, y no tiene ningún órgano de gestión.





## CONCLUSIONES 2ª Parte

A continuación, presentamos unas breves conclusiones, que en parte tienen carácter de síntesis, sobre esta segunda parte a nivel general para facilitar su lectura, que se complementarán con las conclusiones del resto de partes de la tesis.

### **C.2-01 El abandono de la periferia; los municipios de la periferia se reivindican como ciudades independientes y soberanas**

La ciudad central no reconoce esa periferia enorme, degradada, y proletaria, ajena al impulso del modelo económico que la ha creado. Y el Estado, que en parte la ha construido, no está dispuesto a cargar directamente con ese inmenso extrarradio necesitado de una gran inversión pública. La ciudad central y el Estado pasan la responsabilidad a los antiguos municipios rurales, ahora superados por la nueva realidad. Estos municipios se ven obligados a asumir dicha responsabilidad con gran recelo hacia la ciudad central, a la que acusan de expulsar a la periferia todo aquello que no quiere. Apuestan por construir una nueva identidad del municipio, no dependiente de la ciudad central. Deciden convertirse en ciudad<sup>82</sup>, cuando su casco urbano todavía no está totalmente conurbado con los de los municipios vecinos<sup>83</sup> y el modelo archipiélago aún no se ha compactado totalmente. En el periodo 1975-1990 hacen un gran esfuerzo por mejorar sus condiciones urbanas, mientras que la segunda corona metropolitana crece y la ciudad central también se recupera de la crisis. A partir de los años 90, la ciudad central no puede acoger nuevas operaciones de centralidad, que se localizaran en esa periferia, que se va terciarizando y enriqueciendo su espectro social. Se está abriendo una nueva época con expectativas de futuro, pero se acelera el proceso de conurbación y hoy esa periferia forma un continuo urbano soldado a la ciudad central.

¿Podemos decir que esos municipios de periferia, son hoy ciudades independientes? Nuestra opinión es claramente, que no.

### **C.2-02 La periferia es parte de la ciudad**

Podemos entender que las circunstancias a finales de los 70 llevan a los municipios de la periferia a reivindicarse como ciudades independientes. Pero hoy, cuando el archipiélago se ha compactado en una suma de manchas de aceite, soldada a la ciudad central formando un continuo urbano, es difícil defender que dichos municipios incrustados en ese continuo sean ciudades independientes. En realidad, forman parte indisoluble de la ciudad real en términos ambientales, de continuidad urbana,

---

<sup>82</sup> Tal como veíamos en C.1-01 de la 1ª Parte, para el caso de Cornellà.

<sup>83</sup> Este tema impregna los apartados 1.1, y 1.2 de la 1ª Parte, y en esta 2ª Parte se trata en los puntos 2.1.1, 2.1.3, y 2.2.2.

movilidad, naturaleza social, estructura económica, vida cultural, etc., aunque la pervivencia de poderes municipales independientes y soberanos hasta nuestros días, hayan producido discontinuidades urbanas, reforzando su perímetro, fruto del celo por la identidad de cada uno de ellos<sup>84</sup>.

### C.2-03 La ciudad central y la periferia conforman hoy la ciudad real

En ciudades como París o Barcelona, con un límite de la ciudad central reducido (100 km<sup>2</sup> en ambos casos), se continúa denominando a la ciudad real área metropolitana, en recuerdo de la periferia de los 70 en archipiélago. En Barcelona, a los municipios de la periferia se les denomina ciudades metropolitanas. Sin embargo, la ciudad real no es hoy un área metropolitana<sup>85</sup>. Es muy importante clarificar estos conceptos, pues los municipios constituyen hoy en todo caso distritos urbanos. La que hemos denominado ciudad central tampoco es propiamente hoy una ciudad. La conurbación con el resto de municipios de la periferia, ha convertido la ciudad central en el centro de la ciudad, y por tanto no deja de ser una parte de la ciudad, no el todo. Tal como Oriol Bohigas declara en una entrevista en 2015: "El Área Metropolitana se está tratando como un suburbio mal terminado de Barcelona, cuando en realidad habría que tratar a toda el área metropolitana de Barcelona como una única ciudad".<sup>86</sup>

### C.2-04 Dificultades de la disciplina urbanística para abordar el tema de la periferia

En los 80 estábamos ante un problema que había aparecido de repente: la periferia. No disponíamos de un cuerpo doctrinal para abordarlo y los temas estaban muy abiertos:

- Estábamos necesitados de conceptualizar y establecer categorías para abordar el análisis de la periferia, y apuntar objetivos y mecanismos de intervención.
- Debíamos descubrir la lógica de esos asentamientos urbanos, nunca pensados como una parte de la ciudad.
- Se especulaba sobre la fertilidad del espacio público como elemento clave para la reestructuración de la periferia y su interrelación con la ciudad central.
- Se veía interesante trabajar en la definición del carácter de las partes que facilitarían propuestas agregadas.

---

<sup>84</sup> Veremos las consecuencias de ese proceder, para el caso del Baix Llobregat, en la 4ª Parte.

<sup>85</sup> Las posiciones de *Banlieues 89* en *Le Grand Paris*, y las de Pierre Yves Ligen, recogidas en el punto 2.1.1 van en ese camino. Opiniones como las de Paolo Portoghesi, e Italo Calvino, recogidas en el punto 2.1.2, y las de Oriol Bohigas y Manuel de Solà-Morales del punto 2.2.4, van también, con matices, en esa dirección. En la 3ª Parte nos ocuparemos de este tema para el caso de Barcelona.

<sup>86</sup> Bohigas, Oriol. Entrevistado por Alexis Rodríguez Rata en *La Vanguardia* del 20/07/2015.

- Se pensaba en el proyecto urbano en clave inversa al racionalismo de los CIAM donde se pensaban modelos utópicos para la ciudad densa desde la agregación de nuevos modelos arquitectónicos. El proyecto urbano procedía de manera contraria; se detectaban lugares complejos con diversidad de problemas e intensidades urbanas, que el proyecto debería resolver de modo terapéutico (acupuntura) para los tejidos próximos.
- Se discutía sobre los valores instrumentales del proyecto frente al plan, eludiendo la posibilidad de plan y proyecto<sup>87</sup>. El plan urbano como la dimensión espacial de un plan estratégico para la ciudad, en la tradición del plan de Londres, ha dado una nueva perspectiva a ese debate, volviendo a reivindicar el plan como un instrumento operativo de alto valor democrático, como contrato social que interpela al conjunto de los partidos políticos en la gestión de su acción; las sucesivas revisiones con procesos de participación y aprobación pública, dan a la vez una gran versatilidad al instrumento<sup>88</sup> y fomentan la maduración del conjunto de la población en los temas urbanos de su ciudad.

#### **C.2-05 Elementos para la aproximación a la ciudad real: densidad, instituciones y planes**

A partir de cinco ejemplos, estos tres temas (densidad, instituciones y planes) nos permiten aproximarnos a la definición de la ciudad real (ciudad central más primera corona periférica), con independencia del tipo de institución que la representa:

- Densidad<sup>89</sup>. Las densidades de la ciudad central están por encima de 15.000 habitantes/km<sup>2</sup>, la ciudad real entre 5.000 y 9.000, y el área metropolitana entre 800 y 2.000.
- Instituciones<sup>90</sup>. Son diversas en los cinco ejemplos: Dos son de un único municipio, Milán y Madrid, y otras tres son pluri-municipales, Greater London Authority, Métropole du Grand Paris y Àrea Metropolitana de Barcelona. El Greater London Authority tiene elección directa de sus representantes al margen de las elecciones municipales; París tiene previsto tener también elección directa en próximos comicios, y Barcelona es el único caso con elección en segundo grado entre los representantes municipales.

---

<sup>87</sup> El desprestigio del *Plan d'Occupation des Sols POS*, así como la flexibilidad neoliberal del proyecto urbano, jugaron papeles significativos en este debate.

<sup>88</sup> Sobre el conjunto de temas tratados en esta conclusión, nos hemos referido respecto al Baix Llobregat en los apartados 1.2, 1.3, y 1.4 de la 1ª Parte, y en los puntos 2.1.2 y 2.1.4, y 2.2.4 de esta 2ª Parte.

<sup>89</sup> Este análisis está en el apartado 2.3.4.1 del punto 2.3.4.

<sup>90</sup> Esta cuestión está tratada en el apartado 2.3.4.2 del punto 2.3.4.

- Planes<sup>91</sup>. Londres tiene una larga tradición de planeamiento desde 1969, que ha ido revisando periódicamente, con la denominación de *Spatial Development Strategy for Greater London*. París también tiene tradición en el planeamiento, pero para el área metropolitana Île-de-France, y para la ciudad central; la Métropole du Grand Paris que corresponde a la ciudad real fue creada en 2016, y tiene en proceso la redacción de su planeamiento. Milán también ha centrado su planeamiento en la Città Metropolitana de Milano (que en 2015 sustituyó a la provincia), mientras que el término municipal de Milán, que es la ciudad real, tuvo su último plan en 1980, y ha seguido un proceso constante de desregularización, pero dentro de un gobierno municipal. Madrid ha tenido dos planes en el periodo democrático, 1985 y 1997; lleva 25 años sin repensar la ciudad en su conjunto. El Área Metropolitana de Barcelona tiene el PGM-76 (de 27 municipios) que no ha tenido ninguna revisión, y planes municipales independientes de los 9 municipios que se han añadido hasta los actuales 36. La competencia urbanística de aprobación definitiva de los planes parciales es de la Generalitat de Catalunya: con la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Ambit Metropolità de Barcelona, que tiene competencias en 35 municipios, mientras que en el de Barcelona estas competencias son de la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona.

Esta situación asegura la dispersión de decisiones, y la renuncia a tomar el AMB como órgano de administración local, que asuma su propia responsabilidad en términos de urbanismo.

### **C.2-06 Barcelona, el debate ideológico y sus consecuencias institucionales y de planeamiento**

Barcelona entra en democracia con un término municipal minúsculo (100 km<sup>2</sup>) respecto a Madrid (600 km<sup>2</sup>). La Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) de 27 municipios es un órgano de coordinación y planificación intermunicipal de elección en 2º grado.

Desde la recuperación de la democracia se produce en Barcelona un debate ideológico entre dos posturas políticas contrastadas. La de Pujol defiende un neo-ruralismo donde la macrocefalia de Barcelona es el problema a combatir, y la de Pasqual Maragall defiende el impulso de la Corporació Metropolitana *de Barcelona* (CMB), con elección directa de alcalde como punta de lanza de Cataluña. Este debate se substancia en el periodo 1984-1987, y termina con la disolución de la CMB. Los municipios de izquierda de la periferia pasan de trabajar en un marco de coordinación de la CMB (en el periodo 1979-1987), a aceptar de buen grado incrementar su autonomía y soberanía en la nueva situación. Los juegos olímpicos del 92 impulsados por Maragall comportan una reforma profunda de la ciudad con gran reconocimiento internacional, pero con la limitación de circunscribirse, casi exclusivamente, a los 100 km<sup>2</sup> del término municipal de Barcelona.

La CMB se recupera con el nombre de Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) en 2010, pero sus competencias urbanísticas se mantienen, como en el periodo 1987-2010, en manos de la Generalitat

---

<sup>91</sup> El apartado 2.3.4.3 del punto 2.3.4 trata este tema.

de Catalunya. Los municipios, para mantener su soberanía, renuncian a intervenir en los asuntos de los vecinos, prefieren que un tercero, la Generalitat de Catalunya, haga de árbitro.

El PGM-1976, impulsado por la CMB, no se ha revisado en 45 años. En 1995 se aprueba por la Generalitat de Catalunya el *Pla Territorial General de Catalunya PTGC*, que consiste básicamente en instrumentar la lucha contra la macrocefalia de Barcelona, reduciendo la población prevista en 2026 en el Ámbito Metropolitano en 500.000 habitantes, para redistribuirlos entre el resto de Catalunya<sup>92</sup>.

### **C.2-07 La inevitable comparación Madrid-Barcelona**

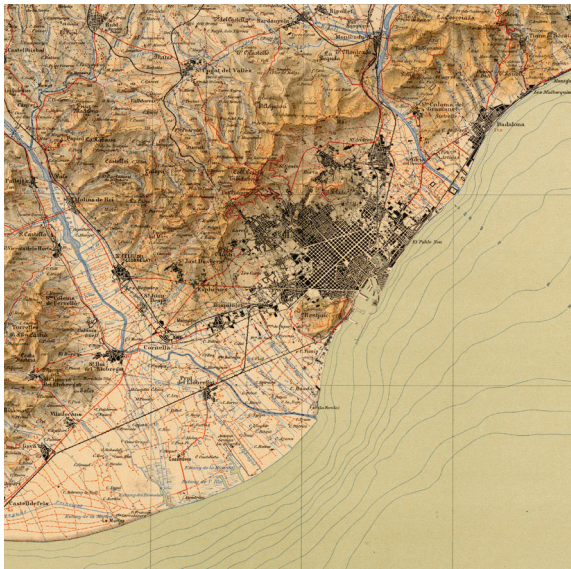
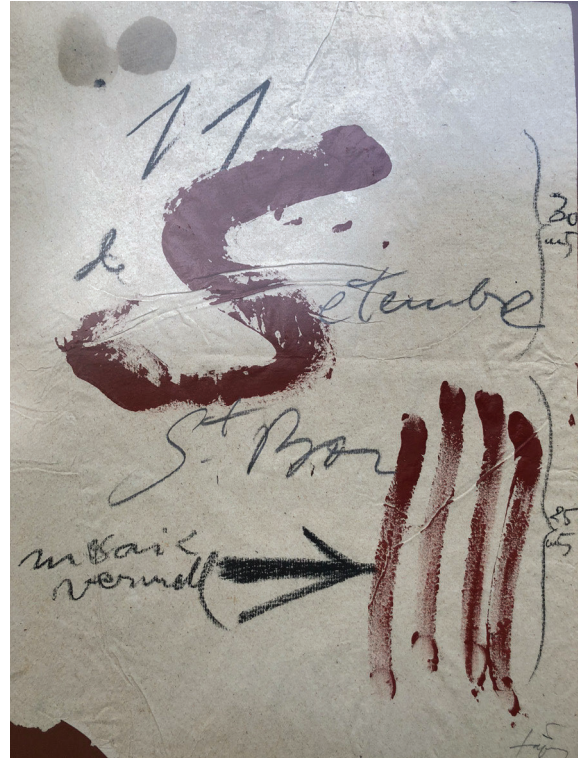
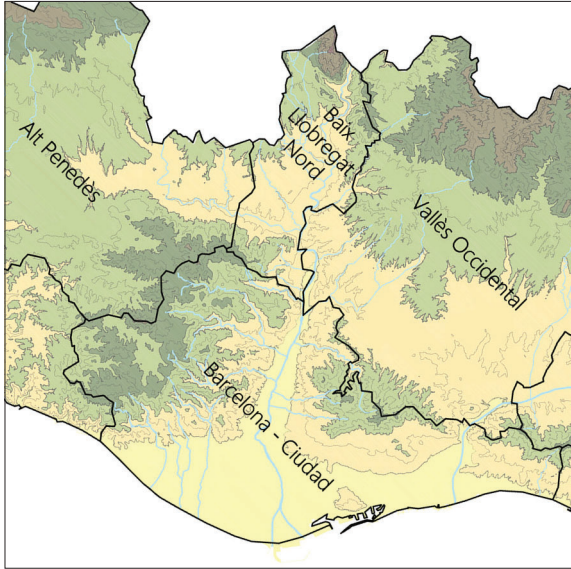
Hoy la ciudad de Madrid y el Àrea Metropolitana de Barcelona AMB coinciden en un ámbito del orden de 600 km<sup>2</sup>, y una población de 3 millones de habitantes. Madrid es un solo municipio gobernado por un alcalde y 53 concejales, mientras que el AMB está formado por 36 alcaldes y la suma de 692 concejales, del conjunto de los cuales se escogen en 2º grado 90 consejeros metropolitanos<sup>93</sup>. El indudable centralismo madrileño está potenciado por la fragmentación institucional de la Barcelona real, y por el empeño de la Generalitat de Catalunya en reducir su macrocefalia. Estos temas no se han analizado aún a la luz de los postulados de Asher y Brenner; cuestiones que tratamos en la 3ª Parte de esta tesis.

---

<sup>92</sup> Estos temas están tratados en el apartado 2.2, y en el punto 2.3.4.

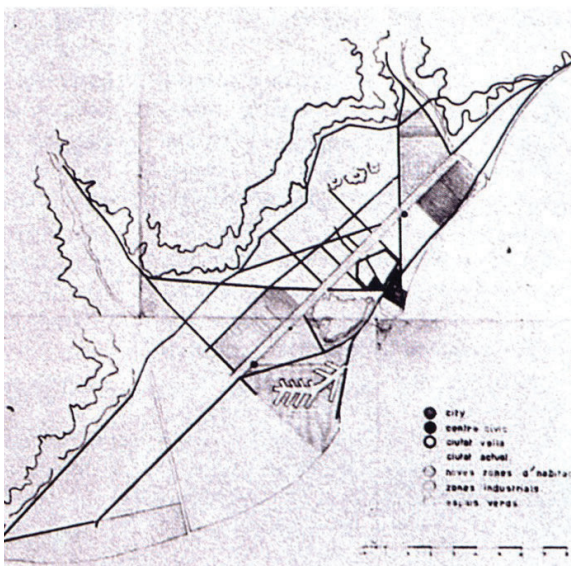
<sup>93</sup> Este tema se trata en el apartado 2.3.4.





Barcelona, dentro y fuera de las Rondas

3ª Parte



PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA





## 3ª PARTE BARCELONA, DENTRO Y FUERA DE LAS RONDAS

### INTRODUCCIÓN

#### APARTADO 3.1 LOS SUCESIVOS ÁMBITOS DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y GENERAL ENTORNO A BARCELONA

- 3.1.1 Del Consell de Cent a los municipios actuales. Barcelona y Madrid dos caminos divergentes
- 3.1.2 La Provincia de Barcelona
- 3.1.3 L'Àmbit Metropolità de Barcelona
- 3.1.4 La Corporació Metropolitana de Barcelona (1974-1987)
- 3.1.5 Les Entitats Metropolitanas y la Mancomunitat de Municipis (1987-2010)
- 3.1.6 El Àrea Metropolitana de Barcelona (2010-Actualidad)

#### APARTADO 3.2 ORÍGENES DE LA BARCELONA-CIUDAD. AÑOS 70

- 3.2.1 Los cinco sectores de la Barcelona-ciudad
- 3.2.2 La ciudad real entre las montañas y el mar
- 3.2.3 El crecimiento demográfico 1900-1975
- 3.2.4 Antecedentes: Los planos de Barcelona y su entorno urbano de 1915 y 1923
- 3.2.5 El Plan Comarcal de 1953
- 3.2.6 La extensión del suelo urbano 1950-1975

#### APARTADO 3.3 EL PLANEAMIENTO URBANO EN EL AREA DE BARCELONA

- 3.3.1 El Plan General Metropolitano de 1976
- 3.3.2 Antecedentes al PGM-76: el Proyecto de red arterial de Barcelona (1966) y la "Barcelona 2000" (1967) de Porcioles, y el Pla Macià de 1934. Dos miradas antagónicas

#### APARTADO 3.4 LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA BARCELONA-CIUDAD. 1975-2020

- 3.4.1 La ralentización del crecimiento demográfico
- 3.4.2 La aceleración en la extensión del suelo urbano

### CONCLUSIONES



### 3ª Parte LA BARCELONA, DENTRO Y FUERA DE LAS RONDAS

#### INTRODUCCIÓN

En la 1ª Parte exploramos el Baix Llobregat en los 70, en la finalización del ciclo fordista y de la inmigración masiva. Primero repensamos algunas aportaciones teóricas en la definición de la comarca del Baix Llobregat. En segundo lugar, defendimos el Baix Llobregat Sur, como ámbito llamado a formar parte de la ciudad real de Barcelona definiendo la matriz ambiental y las matrices urbana y territorial del Baix Llobregat Sur en los 70.

En la 2ª Parte analizamos los debates de los 80 sobre las periferias europeas, sumando también los realizados en nuestro país y la disolución de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Por último, abordamos la pregunta de qué es hoy Ciudad y qué Región Metropolitana, estableciendo unas primeras hipótesis al respecto: la ciudad real es hoy el conjunto de la ciudad central más el ámbito de la periferia de los 70.

En esta 3ª Parte formularemos la idea de la Barcelona-ciudad, a nuestro juicio la ciudad real de Barcelona está dentro y fuera de las rondas. Desde 1975 inició su formación, siendo hoy una realidad indisoluble.<sup>1</sup>

El primer apartado tiene carácter introductorio, versa sobre los sucesivos ámbitos administrativos entorno a Barcelona, y nos da un marco de referencia para la definición de la Barcelona-ciudad que proponemos. El segundo pone en relación la mirada que hacíamos del Baix Llobregat en la 1ª Parte, con Barcelona central y el Besòs, estableciendo los cinco ámbitos en la que se divide la Barcelona-ciudad: los tres del Baix Llobregat, más la Barcelona central y el Besòs, que nace en los años 70. El

---

<sup>1</sup>Las reflexiones que aquí presentaremos tienen como precedente toda una serie de conferencias, artículos y una mesa redonda entre el 18/06/2010 y el 16/06/2015. Concretamente nos referimos a una primera conferencia en *"els Aperitius del Departament"* el 18/06/2010 sobre el tema *"La Barcelona més allá de las Rondas"*, a raíz de la cual, publiqué el artículo *"El Pla Macià. 75 aniversari en stand by"* en la revista D'UR 02-2011, el siguiente artículo fue *"La ciutat dins i fora de les Rondes"* en *Materials del Baix Llobregat*, nº 18, de octubre del 2012 – revista del Centre d'Estudis del Baix Llobregat<sup>1</sup>; posteriormente publiqué el artículo *"Tres accents"* en el catálogo de la exposición *"Barcelona Enllaços"*, realizada en el COAC en setiembre de 2013. Esta exposición es el resultado de cuatro cursos de Urbanística VI, realizados por un equipo de profesores coordinados por Josep Parcerisa y formado por Manuel Bailo, Jordi Bellmunt, Àlvaro Clua, Carles Crosas, Xavier Eizaguirre, Joaquim Español y el arquitecto que suscribe. Esta exposición dio lugar también a un debate en mesa redonda **(1.3-01)** *"Barcelona enllà"* (17/10/2013) donde formulé por primera vez en público un primer esbozo de mis conclusiones, que se pueden ver en el vídeo de la mesa redonda en la Web del *Laboratori d'Urbanisme de Barcelona*, por último, en el "VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo", dirigido por Joaquim Sabaté pronunciamos una conferencia el 16/06/2015 *"El tram i la transformació urbana de la perifèria del Llobregat"* **(1.3-02)**, que constituiría el primer borrador de la presente tesis doctoral. El conjunto de las anteriores reflexiones está a la base de la presente 3ª Parte de la tesis.

tercero se refiere al planeamiento urbano del PGM-76 y a sus bases ideológicas y proyectuales que conformaran la realidad urbana actual. Y finalmente, en el cuarto apartado analizamos las principales características de la transformación urbana de la Barcelona-ciudad en el periodo 1975-2020, y redefinimos las matrices urbana y territorial del Baix Llobregat en relación con la Barcelona central.

Las Conclusiones inciden en la idea de la Barcelona-ciudad frente a la idea de Àrea Metropolitana de Barcelona.

## APARTADO 3.1 LOS SUCESIVOS ÁMBITOS DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y GENERAL ENTORNO A BARCELONA

Tal como decíamos anteriormente, éste es un capítulo introductorio, que comenzará por presentar la transformación del Consell de Cent en los actuales municipios de Barcelona (que compararemos con el municipio de Madrid).

A continuación, veremos la división estatal, la Provincia de Barcelona en el marco de las cuatro provincias catalanas, para continuar con el Àmbit Metropolità de la Generalitat de Catalunya.

Por último, analizaremos la evolución de los organismos de administración local de segundo grado: La Corporació Metropolitana de Barcelona CMB 1974-1987, los organismos creados después de la disolución de esta entidad 1987-2010, y finalmente la restauración de la CMB en la Àrea Metropolitana de Barcelona a partir del 2010.

### 3.1.1 Del Consell de Cent a los municipios actuales; Barcelona y Madrid, dos caminos divergentes

El Consell de Cent fue referencia en Barcelona, dentro y fuera de las murallas, cubriendo el territorio de la depresión litoral, a lo largo de cuatro siglos y medio, entre 1265 y 1714. De su ámbito territorial da cuenta la construcción de un puente entre Sant Boi de Llobregat y Cornellà de Llobregat en 1303<sup>2</sup>. El Consell de Cent fue abolido con la ocupación borbónica de Felipe V. A partir del Decreto de Nueva Planta de 1716, la monarquía borbónica trocea el territorio de Barcelona extramuros, que irá haciendo de cada parroquia un municipio.

Hasta 1897 el término de Barcelona era de 15,5 km<sup>2</sup>; ese mismo año anexiona seis municipios<sup>3</sup>, y pasa a 77,8 km<sup>2</sup>. Entre 1902 y 1934, anexiona dos nuevos municipios<sup>4</sup>, y partes de otros, llegando a la superficie actual de 100 km<sup>2</sup>. El régimen de la dictadura nunca fue favorable al crecimiento del término municipal de Barcelona con nuevas anexiones.

La posición del anterior régimen sobre Madrid fue diametralmente opuesta a la de Barcelona. Madrid en 1935 tenía un término municipal de 66 km<sup>2</sup>, y en el periodo 1949-1960 anexionó doce municipios de su entorno, hasta llegar a los 620 km<sup>2</sup> de su término municipal actual.

En Barcelona, en lugar de ampliar su término municipal se instrumenta un órgano de administración de segundo grado en 1974 que irá variando hasta nuestros días.

---

<sup>2</sup> Roa, Miquel (A.1-10) "La formación de la matriz urbana en los 70", 2020.

<sup>3</sup> Les Corts, Gràcia, Sant Andreu, Sant Gervasi, Sant Martí y Sants.

<sup>4</sup> Horta y Sarrià.

### 3.1.2 La Provincia de Barcelona

Las provincias son divisiones estatales que en el caso de Catalunya son cuatro: Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona.

En la imagen **(I.3-03)** podemos ver el mapa provincial de Catalunya y en el cuadro **(I.3-04)** podemos ver la superficie, población en 2020 y densidad de cada una de las cuatro provincias; comprobamos que la Provincia de Barcelona es una cuarta parte del territorio catalán y concentra las tres cuartas partes de la población.

### 3.1.3 El Àmbit Metropolità de Barcelona

La Divisió Territorial de Catalunya de 1934 tiene en la organización comarcal la base de la misma. Las comarcas (42 en total) forman parte de la identidad social del territorio catalán: un territorio de relieve muy replegado, que determina valles de naturaleza paisajística muy diferenciados, y que soporta este reconocimiento social. Antes de entrar en las divisiones locales de segundo grado del entorno barcelonés, presentaremos el Àmbit Metropolità de Barcelona actualmente vigente, que constituye un ámbito de planeamiento territorial de la Generalitat de Catalunya<sup>5</sup>. Este ámbito corresponde a la parte sur de la Provincia de Barcelona **(I.3-05)**. En el cuadro **(I.3-06)** podemos comprobar que, al interior de la provincia, la de mayor población y más densa de las cuatro catalanas, el Àmbit Metropolità ocupa el 40,46% de la superficie mientras que acoge el 86,44% de la población, con una densidad de 1.576,96 habitantes/km<sup>2</sup>. El Àmbit Metropolità se divide en siete comarcas, que se ubican a lo largo de las Depresiones Litoral y Prelitoral **(I.3-07)**. De poniente a levante se sitúan tres comarcas en la Depresión Prelitoral: Alt Penedès, Vallès Occidental y Vallès Oriental, y también tres en la Depresión Litoral: Garraf, Barcelonès y Maresme. Estas “3+3” comarcas quedan bien definidas por la Serralada Prelitoral y la Serralada Litoral. Una comarca es la excepción de la regla: el Baix Llobregat, que se inserta a lo largo de las dos depresiones entre Montserrat y el mar<sup>6</sup>. Este ámbito metropolitano ocupa el 10% del territorio catalán (3.126,20 km<sup>2</sup> de 31.895 km<sup>2</sup>), el 17% de sus municipios (160 de 947) y el 67% de la población en 2020 (5.185.905 de 7.722.203).

En el cuadro **(I.3-08)** se recogen por comarca el número de municipios, la superficie en km<sup>2</sup> y la densidad de población, disgregando las comarcas situadas en la Depresión Prelitoral y en la Litoral. A tal efecto hemos dividido el Baix Llobregat en Norte (Depresión Prelitoral) y Sud (Depresión Litoral); así establecidas las comarcas de la Depresión Prelitoral (Alt Penedès, Vallès Occidental, Vallès Oriental y Baix Llobregat Nord) tienen un total de 97 municipios, una superficie de 2.046,06 km<sup>2</sup> y una

---

<sup>5</sup> El tema de l'Àmbit Metropolità está tratado en el punto 2.3.3 “Ciudad y metrópoli: Cinco ejemplos europeos (1975-2015)”.

<sup>6</sup> Tema profusamente tratado en la 1ª Parte, especialmente en el apartado 1.2 “Identidad Comarcal (segunda mitad de los años 70)”, en el apartado 1.4 “La Matriz Ambiental de Baix Llobregat” y en el apartado 1.5 “La Formación de las Matrices Urbana y Territorial del Baix Llobregat en los 70”.

población en 2020 de 1.558.891 habitantes, con una densidad de 776,56 habitantes/km<sup>2</sup>. Mientras que las comarcas de la depresión litoral (Garraf, Barcelonès, Maresme y Baix Llobregat Sud) tienen 63 municipios, una superficie de 1.080,14 km<sup>2</sup>, una población en 2020 de 3.597.014 habitantes, con una densidad de 3.330,14 habitantes/km<sup>2</sup>.

Como podemos ver, las comarcas de la Depresión Litoral, con un tercio del territorio, tienen más del doble de población que las comarcas de la Depresión Prelitoral, con una densidad cuatro veces superior. Claramente las comarcas del litoral tienen un carácter más urbano que las del prelitoral.

Si atendemos a la densidad por comarcas, destacan claramente las del litoral: Barcelonès con 15.743 habitantes/km<sup>2</sup>, Baix Llobregat Sud con 1.993 habitantes/km<sup>2</sup> y Maresme con 1.137 habitantes/km<sup>2</sup>. Mientras que de la Depresión Prelitoral solo el Vallès Occidental tiene una densidad mayor a 1.000 habitantes/km<sup>2</sup>, con 1.605 habitantes/km<sup>2</sup>.

### 3.1.4 La Corporació Metropolitana de Barcelona (1974-1987)

En 1974 se crea la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) **(1.3-09 a y b)** que abarca 27 municipios (los 5 del Barcelonès, 2 del Maresme, 16 del Baix Llobregat Sud y 5 del Vallès Occidental) **(1.3-10)**, tiene una superficie de 476 km<sup>2</sup> y será el ámbito del PGM-76. Este organismo de representación local de segundo grado era el responsable de las aprobaciones definitivas del planeamiento derivado<sup>7</sup>. Como vimos en el apartado 2.2<sup>8</sup>, el debate sobre la CMB centró la atención mediática en el periodo 1984-1987 cuando fue definitiva la supresión de la misma por parte de la Generalitat de Catalunya.

En 1987 el Govern de Jordi Pujol suprime la CMB en favor de una organización comarcal isótropa para todo el territorio catalán, que ya hemos visto para la provincia de Barcelona **(1.3-05 y 06)** y para el Àmbit Metropolità **(1.3-07 y 08)**.

### 3.1.5 Las Entitats Metropolitanas y la Mancomunitat de Municipis (1987-2010)

Dada la realidad del continuo urbano Barcelonès, la Generalitat de Catalunya establece dos organizaciones metropolitanas que agrupan diferentes municipios:

- La Entitat Metropolitana de Medi Ambient **(1.3-11 a y b)** que reúne un total de 33 municipios **(1.3-10)** (5 del Barcelonès, 2 del Maresme, 7 del Baix Llobregat Oriental, 12 del Baix Llobregat Occidental y 7 del Vallès Occidental), con una superficie total de 585,26 km<sup>2</sup>.
- La Entitat Metropolitana del Transport **(1.3-12 a y b)** que reúne un total de 18 municipios **(1.3-10)** (5 del Barcelonès, 2 del Maresme, 5 del Baix Llobregat Oriental, 5 del Baix Llobregat Occidental y uno del Vallès Occidental) con una superficie total de 333,21 km<sup>2</sup>.

---

<sup>7</sup> Tema tratado en el punto 2.3.3 "Ciudad y metrópoli: Cinco ejemplos europeos (1975-2015)".

<sup>8</sup> Apartado 2.2 "El Baix Llobregat y la Corporación Metropolitana de Barcelona (1974-1987)".



- Con el impulso de los municipios de la anterior CMB se organiza la Mancomunitat de Municipis del AMB **(I.3-13 a y b)**, incorporación voluntaria que nació con los 27 municipios de la CMB y que llegó a tener 32 municipios **(I.3-10)** (5 del Barcelonès, 2 del Maresme, 7 del Baix Llobregat Oriental 14 del Baix Llobregat Occidental y 4 del Vallès Occidental) en el momento de su disolución en 2010 con una superficie total de 546,25 km<sup>2</sup>.

### 3.1.6 El Àrea Metropolitana de Barcelona (2010-Actualidad)

La AMB, con unas competencias similares a la antigua CMB se reinstaura en el año 2010, después de 23 años de estar suspendida.

La AMB **(I.3-14 a y b)** incrementa su superficie hasta los 636 km<sup>2</sup> junto al número de municipios que llega hasta los 36 **(I.3-10)** (5 del Barcelonès, 2 del Maresme, 21 del Baix Llobregat Sud, 1 del Baix Llobregat Nord y 7 del Vallès Occidental).

De las anteriores cuatro administraciones metropolitanas parece interesante señalar que la Entitat Metropolitana del Medi Ambient (33 municipios), Mancomunitat de Municipis (32 municipios) y, finalmente, el Àrea Metropolitana de Barcelona (36 municipios) sobrepasan el ámbito de la antigua CMB (27 municipios). Tanto los temas del medio ambiente y, especialmente, el ciclo del agua, exigen un ámbito mayor que la ciudad real de la depresión litoral. Se pone de manifiesto que los municipios del Vallès tienen interés en pertenecer a un órgano metropolitano vinculado a Barcelona. De la misma manera tiene especial interés el ámbito pequeño de la Entitat Metropolitana del Transport (18 municipios), que está constituida por la depresión litoral, excepto los municipios de montaña de Baix Llobregat. Este es, sin duda, el ámbito donde la movilidad es más intensa, dentro de la ciudad real<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> En la 4ª Parte trataremos los temas de la movilidad como factor referente en la definición de la Barcelona-ciudad.

## APARTADO 3.2 ORÍGENES DE LA BARCELONA-CIUDAD. AÑOS 70

En este apartado definiremos el ámbito de la Barcelona-ciudad poniéndola en relación con los tres sectores del Baix Llobregat analizados en la 1ª Parte. Desarrollaremos este apartado en cuatro puntos: proposición de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad, su relación con el relieve, el crecimiento demográfico y la extensión del suelo urbano, todo esto referido a los años 70.

### 3.2.1 Los cinco sectores de la Barcelona-ciudad

A los tres sectores de la periferia del Baix Llobregat (Baix Llobregat Oriental, Baix Llobregat Occidental deltaico y Baix Llobregat montaña) que consideramos en la primera Parte<sup>10</sup>, proponemos añadir la comarca del Barcelonès, que hemos dividido en dos: Barcelona Centro (Barcelona término municipal y l'Hospitalet de Llobregat) y Besòs que incorpora el resto del Barcelonès Nord (Sant Adrià del Besòs, Santa Coloma de Gramenet y Badalona, y dos municipios del Maresme: Tiana y Montgat **(I.3-15 a y b)**, (estos dos municipios han estado incorporados en las sucesivas administraciones locales).

La Barcelona-ciudad abarca 29 municipios **(I.3-10)** con un total de 507,36 km<sup>2</sup> y una población, en 1975, de 2.881.711 habitantes **(I.3-16)**.

### 3.2.2 La ciudad real entre las montañas y el mar

Como podemos ver, el límite norte de los sectores de la ciudad real 1: Barcelona centro y 2: Besòs es, como en el caso del Baix Llobregat, la cordillera de montañas que la separan del Vallès: Collserola en el término de Barcelona y Montnegre-Corredor en el del Besòs.

Vemos que esta delimitación de 29 municipios encaja bien con el Àmbit Metropolità de la Generalitat de Catalunya; así restan 7 comarcas: tres en el frente litoral, Garraf, Barcelona-ciudad (que incorpora el Baix Llobregat Sud, el Barcelonès y los dos municipios del Maresme) y el Maresme; y en la depresión prelitoral, el Baix Llobregat Nord, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental y el Alt Penedès. Este encaje de la Barcelona-ciudad con el Àmbit Metropolità y sus comarcas es un tema importante para la futura relación de la Barcelona-ciudad con la verdadera Àrea Metropolitana que comprende al actual Àmbit Metropolità.

### 3.2.3 El crecimiento demográfico 1900-1975

Para analizar el crecimiento de la población de la Barcelona-ciudad en el periodo 1900-1975 hemos elaborado unos cuadros base para todo el periodo 1900-2020: el primero **(I.3-17)** "Población por municipios y sectores de la Barcelona-ciudad cada cuarto de siglo (1900, 1925, 1950, 1975, 2000 y 2020)". El segundo cuadro **(I.3-18)** "Crecimiento porcentual de cada cuarto de siglo (1900-1925, 1925-

---

<sup>10</sup> Apartado 1.4 "La Matriz Ambiental en el Baix Llobregat" y 1.5 "La formación de las matrices urbana y territorial del Baix Llobregat en los 70".

1950, 1950-1975, 1975-2000 y 2000-2020)". Sobre esta base general<sup>11</sup>; así mismo hemos desarrollado un tercer cuadro **(I.3-16)** que cubre todo el periodo (1900-2020) y sintetiza algunos datos más agregados, para los cinco sectores de la Barcelona-ciudad.

En este cuadro se ha considerado la superficie de cada ámbito y su porcentaje respecto al total de la Barcelona-ciudad, y asimismo la población en tres fechas determinadas: 1900-1975-2020 estableciendo para cada una el porcentaje o población de cada ámbito respecto al total, la densidad de cada ámbito y el total. Por último, se determina el crecimiento 1900-1975 y 1975-2020 para cada ámbito y el total.

Si sobre la base de los tres cuadros anteriores pasamos a analizar el periodo 1900-1975 y comenzamos por el cuadro **(I.3-16)** podemos hacer los siguientes comentarios:

- La densidad de la Barcelona-ciudad en 1975 era de 5.679,82 habitantes/km<sup>2</sup> –densidad que está dentro del marco definido para la ciudad real (central + periferia)<sup>12</sup>.
- El ámbito Centro (Barcelona + L'Hospitalet de Llobregat) en 1900 con 549.121 habitantes significaba el 90,56% de la Barcelona-ciudad, mientras que en 1975 con 2.035.354 era el 70,63% del total.
- El incremento porcentual de población en el periodo 1900-1975 fue del 270,66% para el Centro, el 1.555,01% para el Besòs y el 1.258,01% para el Baix Llobregat.
- Son los ámbitos del Besòs y el Baix Llobregat, especialmente en el ciclo fordista de 1950-1975 los que generan la periferia con vocación de integrarse en un nuevo ámbito de ciudad: la ciudad central + periferia.

Si contemplamos el cuadro **(I.3-18)** de los incrementos de población en los tres cuartos de siglo (1900-1925, 1925-1950 y 1950-1975) comprobamos:

- Barcelona centro mantiene su crecimiento entre el 50 y el 60% en los tres periodos.
- El Besòs es el ámbito que más crece en 1900-1925 con el 145% (el Baix Llobregat Oriental y Occidental estaban entre el 65 y el 80%), cae al 60% en 1925-1950 para saltar al 320% el 1950-1975.
- El Baix Llobregat Oriental y el Occidental mantienen crecimientos entorno al 65-80% en 1900-1925 y el 65 y 70% en 1925-1950 para saltar al 485% el Baix Llobregat Oriental y al 470% el Baix Llobregat Occidental en 1950-1975.
- Claramente es el Besòs el ámbito que se inicia primero el crecimiento de la periferia de Barcelona.

Finalmente, si nos fijamos en el cuadro **(I.3-17)**, donde aparece la población por ámbito y por municipio dentro de cada ámbito, podemos extraer algunas conclusiones:

---

<sup>11</sup> Que también usaremos en el punto 3.4.1 para analizar el periodo 1975-2020.

<sup>12</sup> En el punto 2.3.3 del apartado 2.3 de la 2ª Parte hablamos que las densidades de la ciudad real (central + periferia) se situaban en 2015 entre 5.000 y 9.000 habitantes/km<sup>2</sup>.

- Badalona (ámbito Besòs) es el primer municipio en desarrollarse en la periferia de la ciudad central. Badalona tenía 19.000 habitantes en 1900 (le seguía en importancia Sant Boi de Llobregat con 5.300). En 1925 mantenía ese primer lugar con 42.000 habitantes (le seguía Santa Coloma de Gramenet con 8.000). En 1950 con 62.000 habitantes es superada por l'Hospitalet de Llobregat con 72.000, y en 1975 con 200.000 habitantes sigue por detrás de l'Hospitalet con 280.000 habitantes.
- El segundo salto fue l'Hospitalet de Llobregat que en 1925-1950 pasó de 8.000 habitantes a 72.000, ocupando el primer lugar, manteniendo ese primer lugar en 1975 con 280.000 habitantes.
- El tercer salto fue el de Santa Coloma de Gramenet que pasó en 1950-1975 de 15.3000 a 138.000 habitantes.
- Finalmente aparecen los grandes crecimientos del Baix Llobregat en el periodo 1950-1975: Cornellà pasa de 11.000 a 91.000 habitantes, Sant Boi pasa de 11.000 a 66.000 habitantes y el Prat de 11.000 a 51.000 habitantes.

### 3.2.4 Antecedentes: Los planos de Barcelona y su entorno urbano de 1915 y 1923

En primer lugar, recurriremos a dos planos del entorno de Barcelona. El primer plano (I.3-19) es de la Diputació de Barcelona y del año 1915.

- En este plano, a la realidad física del territorio se ha superpuesto la trama del proyecto Cerdà, destacando dentro de ésta las manzanas ya construidas (mayoritariamente entre Passeig de Gràcia y Pau Clarís).
- El casco antiguo de Barcelona continúa siendo el referente urbano principal de la ciudad, junto con los municipios del Pla que se irán incorporando a la misma; el plan Cerdà se anticipa con el objetivo de construir una ciudad que incorpore el conjunto de asentamientos urbanos de la plana barcelonesa entre Montjuïc y el río Besòs.
- Fuera del actual término municipal de Barcelona; de los pequeños núcleos urbanos rurales existentes solo destaca el núcleo urbano de Barcelona –recordemos que, en el primer cuarto del siglo XX, el ámbito que tiene mayor crecimiento es el 2: Besòs y concretamente Badalona es con diferencia el pueblo mayor con 19.240 habitantes en el 1900 (del resto de los 27 municipios ninguno llega a 5.000 habitantes). Badalona duplica su población, 41.826 habitantes en 1925, mientras que el resto de municipios están por debajo de los 10.000 habitantes, como hemos visto en el punto anterior.
- Vemos la Vall Baixa y las dos partes del delta del Llobregat: Levante y Poniente, libres de cualquier asentamiento urbano, con la excepción del pequeño pueblo del Prat. Toman especial relevancia el Canal de la Infanta (de Molins de Rei al mar, a la altura de Montjuïc) y el Canal de la Dreta (entre Sant Feliu y el mar, pasando por el Prat).

- Los núcleos rurales situados en el *Samontà* a ambos lados del Llobregat no habían iniciado propiamente su crecimiento urbano.
- Las avenidas de la Diagonal y la Gran Via se van urbanizando en la medida que avanza la construcción de las manzanas del ensanche que les dan frente. La Diagonal acaba a la altura de Balmes y la Gran Via a la altura de Plaça Espanya.
- De las carreteras destacan:
  - La vía romana entre la Plaça Espanya y Sant Feliu de Llobregat, situada en el suave plegue topográfico entre el delta y el *samontà*.
  - La carretera de Carlos III (hoy N-340) entre Plaça Espanya y el Penedès, atravesando el Llobregat por Molins de Rei para dirigirse al Penedès por el Ordal.
  - La carretera entre Castelldefels y Cornellà (C-245); que continúa con la de Cornellà a Fogars de Tordera (que juega el papel de primera ronda de Barcelona) y que conecta con Badalona.
  - También destaca la carretera que va a Rubí, paralela a la riera del mismo nombre.
  - En la vertiente occidental aparece la que hoy es la BV-2002, entre Sant Boi de Llobregat y la N-340, que continúa río arriba con la que hoy es la N-2.
  - Dentro de la zona de *samontà* y de montaña de la vertiente occidental están la carretera de Torrelles, las dos carreteras que llegan a Sant Climent de Llobregat desde Sant Boi y Viladecans, y la carretera de Begues desde Gavà.

El segundo plano, de la Mancomunitat de Catalunya de 1923 (**I.3-20**), que ocupa un ámbito similar al anterior, tiene el interés de la claridad en la expresión del relieve; podemos ver la línea de cumbrera continua entre Collseroal y el Montnegre-Corredor a uno y otro lado del Besòs, definiendo la depresión litoral; también se adivina la línea de cresta en el Llobregat Oriental; argumentos que están en la base de la idea de la Barcelona-ciudad. Una mirada más detallada nos sugiere los siguientes comentarios:

- El Eixample ha crecido empezándose a soldar con los núcleos urbanos preexistentes, especialmente Gràcia y Sants; en el ámbito del Besòs aparece muy consolidado el núcleo de Badalona, creciendo también los núcleos urbanos de los municipios del Llobregat. La población del ámbito Besòs es la que más ha crecido en este cuarto de siglo (del orden del 145%), hasta unos 57.000 habitantes. Barcelona Centro tiene una población 15 veces mayor – unos 870.000 habitantes –; mientras que tanto el Baix Llobregat Oriental como el Occidental deltaico tienen cada uno una población del orden de 23.000 habitantes (la mitad que el Besòs).
- Respecto a las carreteras, no se aprecian variaciones significativas respecto al plano anterior de 1915.

Estos dos planos nos empiezan a dar las claves del que será el movimiento pendular Besòs-Llobregat a lo largo de la historia de la ciudad. Para entender el predominio del crecimiento del Besòs sobre el Llobregat en ese primer cuarto del siglo XX nos apoyaremos en los siguientes hechos:

- La Barcino romana en el Mont Tàber toma el agua del Besòs con una acequia de unos 12 km y que posteriormente en el siglo X se construye propiamente como el Rec Comptal.
- La prioridad de extensión de Barcelona en la dirección Besòs ocupa claramente la primera mitad del siglo XX y se puede visualizar a través de la secuencia de transformaciones relevantes que pivotan mayoritariamente en aquella dirección:
  - 1848: El primer tren de la península Barcelona-Mataró
  - 1854: Derribo de las murallas de la Ciutadella, situadas a levante (dirección Besòs) del casco urbano.
  - 1859: Pla Cerdà entre el Besòs y Montjuïc (no contempla los humedales del delta del Llobregat).
  - 1887: Tranvía Barcelona-Badalona.
  - 1888: Exposición Universal en la Ciutadella.
  - 1929: Exposición Universal en Montjuïc – Primera actuación urbana significativa vecina al Baix Llobregat, aunque de espaldas a la comarca.

Mientras, en la zona del Llobregat existía desde la época romana el puerto situado originariamente entre Montjuïc y la desembocadura del antiguo cauce del Llobregat; en 1916 aparecen las bases en el término del Prat del que será el actual aeropuerto de Barcelona, que es la única institución relevante que se sitúa en pleno Baix Llobregat.

En los 50 y 70 se instalan una serie de facultades en el campus de Diagonal impulsando la continuación de esta avenida en dirección a Esplugues. Es en el tercer cuarto del siglo XX cuando los sectores 3: Baix Llobregat Oriental y 4: Baix Llobregat Occidental deltaico, superan el crecimiento del sector 2: Besòs, como veremos más adelante.

### 3.2.5 El Plan Comarcal de 1953

Antes de visualizar el crecimiento urbano en el ciclo fordista de 1950-1975, haremos referencia al Plan Comarcal del 1953 **(I.3-21)** que tiene el mismo ámbito que tendrá la Corporació Metropolitana de Barcelona y el PGM-76, a pesar de ser un plan que dejó escasa impronta sobre el territorio debido, básicamente, a tres motivos: se hizo justo al comienzo del ciclo fordista con crecimientos de los dos primeros cuartos del siglo XX de orden del 70% (en el Baix Llobregat Oriental y Occidental deltaico) sobre los que programó el crecimiento del tercer cuarto de siglo, pero la realidad multiplicó por 7 el ritmo de crecimiento hasta más del 500%<sup>13</sup>. El segundo motivo fue que no se creó ningún órgano

---

<sup>13</sup> Como veremos en el punto 3.4.1 del siguiente apartado.

administrativo local de segundo grado para su impulso y gestión, y el tercero, muy ligado al segundo, es que el poder de los ayuntamientos no se sometió a ese plan general.

El PC-53, sin embargo, tiene varios temas de interés:

- Es el primer plan operativo que incorpora una parte de la periferia a la ciudad central.
- Apuesta por el límite de los 27 municipios incorporando cuatro del Vallès Occidental (con la vertiente norte de Collserola), apuntándose un tímido primer túnel bajo Collserola.
- En referencia a nuestra definición actual de la Barcelona-ciudad, el PC del 53 incorpora claramente los sectores 1. Barcelona centro (2 municipios), 2: Besòs (5 municipios), 3: Baix Llobregat Oriental (7 municipios), 4: Baix Llobregat Occidental deltaico (8 municipios) y un municipio del sector 5: Baix Llobregat Occidental montaña; no incorporando los 6 municipios restantes, y sí los 4 municipios del Vallès Occidental.
- Desde el punto de vista proyectual, el PC-53 tiene especial cuidado con la morfología urbana. Sus trazados se corresponden con vías existentes, prolongación de las mismas o nuevas vías muy imbricadas en la naturaleza del relieve de ese ámbito tan variado.
- Tiene también especial respeto por el plan Cerdà, potenciando sus tres grandes avenidas: Gran Vía, Diagonal y Meridiana, que prolonga con determinación al otro lado de los ríos, reforzando el papel de la Plaça de les Glòries como centro de intercambio de las tres avenidas que garantizan la conexión ciudad-periferia.
- Respecto al Baix Llobregat Oriental propone una conurbación entre la carretera romana y el ferrocarril, en el frente de Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Feliu y Molins.
- En el Llobregat Occidental plantea varias propuestas:
  - En la zona delimitada por el arco de la Gran Vía, entre el río y la playa, proyecta el desvío del Llobregat para ampliar el puerto, configurando una zona que incorpora las previsiones de crecimiento del Prat y del Aeropuerto.
  - La prolongación de la Diagonal hasta la otra vertiente del río, es una opción de mucho interés, añadiendo un cuarto puente a los tres ya existentes (N-340 por Molins, C-245 entre Sant Boi y Cornellà, y Gran Vía con el Prat).
  - La diagonal al llegar al otro lado del río (opción que nunca se ejecutó), establece una bifurcación: río arriba doblando la Bv-2002, y hacia el sur pasando por detrás de la Colònia Güell y del ensanche de Sant Boi (hoy Ronda de Sant Ramón), que se cruza con la C-245, llegando al cruce de la Gran Vía con el camino de Valencia.
  - Propone la conurbación de Sant Boi-Colònia Güell, y la ubicación de zonas industriales en zona deltaica, al sur de la C-245.
  - Propone también una segunda conurbación Gavà-Viladecans, delimitando crecimientos industriales y residenciales en terrenos del delta.
  - No es un tema menor la aprobación de unas ordenanzas de edificación correspondientes a las diferentes zonas establecidas en el PC-53. Por primera vez se

unifican en el conjunto de los 27 municipios, y serán la base de las NN.UU. del PGM-76.

Este Plan, con todas sus debilidades, tiene, sin embargo, un sentido urbano del conjunto de su ámbito, se acopla bien a la morfología del Pla Cerdà; en sus propuestas es cuidadoso al extender las avenidas de la ciudad más allá de los ríos, y en el Llobregat entiende los trazados generatrices de acceso a la ciudad central, y la naturaleza del rosario de pueblos en el *samontà*, a ambos lados del río. Naturalmente, este plan no tenía la presión que tendrá el PGM-76.

### 3.2.6 La extensión del suelo urbano 1950-1975

En este punto analizaremos la transformación del suelo urbano en el ciclo fordista (como ya hacíamos en términos demográficos en el punto 3.2.3).

En la imagen (I.3-22) podemos ver la mancha de suelo urbano en los cinco sectores de la Barcelona-ciudad en el año 56, que comparamos con la imagen (I.3-23) del año 77. En este periodo se produce la compactación del suelo urbano del sector 1: Barcelona centro -entre ríos-, así como la colmatación del suelo urbano en el sector 2: Besòs, especialmente en los municipios de Sant Adrià del Besòs, Badalona y Santa Coloma de Gramenet. El sector 3: Baix Llobregat oriental también se ha compactado en sus cinco municipios: Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat; percibiéndose, en todo caso, unas secuencias de vacíos urbanos entre Esplugues y Cornellà con Barcelona y L'Hospitalet, y un vacío entre la B-23 y la N-340 entre Sant Joan Despí, Sant Feliu y Sant Just. En el Baix Llobregat Occidental deltaico se aprecian algunos inicios de conurbaciones intermunicipales Gavà-Viladecans y en el frente costero Castelldefels-Gavà. La comparación de las dos imágenes anteriores también nos da referencia del gran crecimiento del suelo urbano -especialmente en el Vallès Occidental-, al otro lado de las montañas. La variación de los usos del suelo entre 1956 (I.3-24) y 1977 (I.3-25) ofrece una imagen más precisa del crecimiento del suelo urbano, especialmente en lo que hace referencia al industrial y a las urbanizaciones.

En este apartado hemos puesto en relación el crecimiento demográfico y físico del conjunto de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad, planteados en términos más generales que el estudio más detallado de los tres sectores del Baix Llobregat (3,4 y 5) del apartado 1, comprobando que el Baix Llobregat es la última parte que se incorpora a la Barcelona-ciudad, mirada desde la compactación del suelo urbano y desde su densidad poblacional.





### APARTADO 3.3 EL PLANEAMIENTO URBANO EN EL ÁREA DE BARCELONA

En los últimos años de la dictadura, en 1974, se creó la Corporació Metropolitana de Barcelona que integra 27 municipios. Como podemos ver en la imagen (I.3-26), y en el cuadro (I.3-10), nuestra propuesta de Barcelona-ciudad y la CMB<sup>14</sup> coinciden, totalmente en los municipios incorporados de los sectores 1: Barcelona centro, 2: Besòs, 3: Baix Llobregat Oriental y 4: Baix Llobregat Occidental deltaico con un total de 22 municipios, mientras que la CMB solo incorpora un municipio del sector 5: Baix Llobregat Occidental montaña y por el contrario incorpora 4 municipios del Vallès Occidental. La CMB apostó por saltar al otro lado de Collserola y no incorporar el Baix Llobregat Occidental montaña; veremos más adelante los motivos de esa elección.

El PGM-76, que tiene el ámbito de la CMB, se aprobó inicialmente al mismo tiempo que la constitución de la misma, y se definitivamente en 1976, al final del antiguo régimen.

Como veremos en el apartado siguiente en los 45 años de su existencia no ha sido nunca revisado y por el contrario ha tenido más de un millar de modificaciones puntuales. Ha configurado la actual realidad urbana de los sectores 1, 2, 3 y 4 de la Barcelona-ciudad, junto con los planes generales de los 7 municipios del sector 5 que se hicieron a imagen y semejanza del propio PGM-76, pero con disrupciones entre estos municipios y el PGM-76.

En este apartado presentaremos en primer lugar el PGM-76 a partir de la realidad urbana de los años 70, para, en segundo lugar, analizar los antecedentes de planeamiento que nos ayuden a destilar algunos perfiles del propio PGM-76.

#### 3.3.1 El Plan General Metropolitano de 1976

Como ya hemos visto, la situación urbana en los 70 (I.3-27) era de un continuo urbano entre el sector 1: Barcelona centro y el sector 2: Besòs, y se iniciaba un proceso de conurbación con el sector 3: Baix Llobregat Oriental, y se apuntaban algunas soldaduras entre municipios en el sector 4: Baix Llobregat Occidental deltaico.

Para presentar brevemente el PGM-76, recurriremos a dos planos, el primero es una imagen sintética de infraestructuras y zonificación (I.3-28), y el segundo (I.3-29) es el de la red viaria, que tiene además la virtud de incorporar una clara expresión del relieve. Con el soporte de ambos planteamos nuestra interpretación del contenido del PGM-76:

- El ámbito es el mismo del PC-53 del que hablábamos en el punto 3.2.4 (no incorpora el Baix Llobregat Occidental montaña y sí 4 municipios del Vallès, al otro lado de Collserola),
- Se quiere aproximar de manera muy artificial esos cuatro municipios del Vallès a la Barcelona central mediante el proyecto de 3 túneles bajo Collserola, tratando de alejar esos 4 municipios de los próximos núcleos del Vallès Occidental: Sabadell y Terrassa.

---

<sup>14</sup> Reflexión que ya hacíamos en el PC-53 en el punto 3.2.4.

- En el Plan tienen mucho protagonismo las autovías. A las ya existentes, C-31, prolongación de la Gran Vía (1954), y B-23, prolongación de la Diagonal (1966) se añaden las siguientes:
  - Rondas. B-20 Ronda de Dalt y B-10 Ronda de Baix
  - Autovía del litoral que une, paralela al río, el codo de la B-23 con la B-20, formando un triángulo con estas dos
  - A-2 autovía a poniente del río
  - C-32 autovía paralela a la C-245, en el delta occidental desde Sant Boi a Castelldefels creando una nueva banda, prioritariamente industrial, de 10 x 1 km
  - Gran nudo a ambos lados del río formado por la C-32, la autovía del Litoral, la denominada Pota Sud de la B-20, que desde el nudo que forma con la Gran Vía conecta con la C-32 y con Sant Boi. Todas estas rotondas y sus correspondientes nudos comportan barreras entre el sector Barcelona centro y los tres sectores del Baix Llobregat.  
Sobre esa estructura de autovías, el Plan plantea una malla viaria para soportar un futuro crecimiento en el Baix Llobregat Oriental y en el Occidental deltaico. A diferencia del PC-53, ésta prioriza claramente su funcionalidad sobre la atención a la morfología.
- A diferencia del PC-53, el PGM-76 configura la Barcelona-ciudad actual. Esto se debe a unas grandes previsiones de crecimiento (estábamos en crecimientos del orden del 500% en los sectores 3 y 4 del Baix Llobregat en el tercer cuarto del siglo XX), y el plan se redactó justo al final de ese periodo, en torno a 1975. Como veremos, justo a partir de ese momento se frena la dinámica y se pasa a un crecimiento en torno al 20% en el último cuarto del siglo XX y los primeros 20 años del siglo XXI. El segundo motivo, y el más importante, es que justo después del PGM-76 se produce la transición democrática, implicando cambios en la sociedad, y en las instituciones, siendo una tercera razón la institucionalización de una administración local de segundo grado que ha impulsado y gestionado el Plan.

En todo caso, nos queda pendiente analizar por qué se prioriza la conexión artificial de la ciudad central con el otro lado de Collserola a la vez que se segregan los 4 municipios del Vallès Occidental de su medio urbano natural ligado a Sabadell y Terrassa, y por qué obstaculiza la conexión natural de la Barcelona central con el Baix Llobregat, o incluso, por qué se priorizan los túneles sobre los puentes. Para ello analizamos los antecedentes proyectuales al PGM-76 en los dos siguientes puntos.

### 3.3.2 Antecedentes al PGM-76: el Proyecto de red arterial de Barcelona (1966) y la "Barcelona 2000" (1967) de Porcioles, versus el Pla Macià de 1934; dos miradas antagónicas

#### Red Arterial de Barcelona (1966)

En el "Esquema de la red arterial de Barcelona" (I.3-30) aprobada por el Ministerio de Obras Públicas, y que forma parte del Plan de Desarrollo del Estado (1968-1971), podemos observar con claridad y de manera más descarnada la estrategia del PGM-76. En ese esquema se prioriza claramente el doble anillo, formado por la Ronda litoral, la Ronda del Vallés, y con las autovías laterales de los dos ríos, y aparece ya la propuesta de la conexión en túnel entre la Ronda norte de Barcelona y la del Vallés. Queda clara la voluntad de circunscribir la ciudad entre ríos, priorizando la conexión con los 4 municipios del Vallès Occidental en Collserola y a la vez ignorando la relación de la ciudad central con el Baix Llobregat.

#### La "Barcelona 2000" (1967) de Porcioles

Porcioles, alcalde de Barcelona durante 16 años (1957-1973), un largo mandato durante el periodo de expansión económica, y con una estrecha imbricación con el poder del Estado; presenta en 1967 su proyecto "Barcelona 2000", muy en consonancia con la propuesta de la Red Arterial de 1966 del Ministerio.

En el plano de "Esquema viari i de verd urbà per l'Exposició de 1982" (I.3-31) ya se apunta la idea de los tres túneles de Collserola. El Esquema general de Barcelona 2000 (I.3-32) (al interior del término municipal) refleja con claridad estas estrategias de una Barcelona, recortada dentro de su término municipal, y ajena a los municipios del Besòs y a los cinco municipios del Baix Llobregat Oriental y L'Hospitalet. "Barcelona 2000" es claramente un plan manifiesto, que se expresa con imágenes mediáticas, muy alejadas de los documentos de planeamiento habituales en aquella época en Barcelona. Una de estas imágenes publicitarias es la Plaza de las Glorias (I.3-33). "Las mallas de comunicación diferenciadas" con un nudo de autovías encima del círculo de Glorias, y con un texto que dice "Barcelona crece ultramoderna hacia un futuro espectacular" y, lo que es más interesante, en letra pequeña añade: "La idea que tuvo Le Corbusier cuando el Plan del año treinta cruzaba la ciudad de autopistas, no era una *boutade*, sino la intuición genial de lo que sería el problema del tráfico en la ciudad". La burda propaganda urbanística oficial del franquismo, en manos de Porcioles, oculta el nombre del Plan en que habían colaborado Le Corbusier y Josep Lluís Sert –no les pareció oportuno que saliera el nombre de Macià–, pero además miente en relación a la fecha: el año 30 (gobierno de Primo de Rivera) les pareció mejor que la fecha real de 1934, en pleno gobierno de la república. Además, el plan de Le Corbusier en ningún momento cruzaba la ciudad de autopistas.

He querido detenerme un momento en este episodio para recordar el alto contenido ideológico de las iniciativas urbanísticas en el franquismo barcelonés. Como hemos visto, la ideología justifica todo tipo de falsedades y tergiversaciones; demasiadas veces hemos leído interpretaciones tecnocráticas

(no ideológicas) de estos episodios; que sin duda constituyen una tergiversación de la realidad. Muchos han entendido de manera sorprendente, la transición como una “amnistía intelectual”, una forma eficaz de ocultar la realidad de pensamiento y de acción, y lo que es peor, de integrar en la actual realidad democrática el detritus intelectual de la dictadura.

La idea de Porcioles tiene motivaciones ideológicas muy claras de carácter político, social y económico. El Besòs, pero sobre todo el Llobregat, no son presentables en la imagen de la Barcelona ultramoderna. Fábricas humeantes, vivienda proletaria en barracas y en grandes polígonos, Bellvitge y San Ildefonso, todavía en construcción; un medio ambiente degradado, y un río negro con grandes zonas de huertos en el delta; lugar inseguro por su concentración proletaria, y sus nacientes movimientos sindicales, vecinales y políticos, en contra del régimen; con una gran ocupación del suelo, y con expectativas poco halagüeñas de nuevas operaciones residenciales de alto standing en ese marco ambiental, urbanístico, social y político. Mientras que al otro lado de Collserola había un agradable marco paisajístico con unos pueblos pequeños, con grandes términos municipales, que eran susceptibles de ser transformados a imagen y semejanza de la ciudad central, más abierto, y menos congestionados. Un marco ambiental y paisajístico óptimo, unos pequeños municipios sin masas proletarias, más dóciles social y políticamente con el régimen, y sobre todo con una enorme expectativa de desarrollar un enorme negocio inmobiliario, dirigido y drenado por la corrupción estructural del régimen en un pacto entre la dimensión estatal y la local de Barcelona; sobre todo si esos territorios del Vallès Occidental se pueden segregar de su medio urbano natural, de Sabadell y Terrassa, que suponían amenazas similares a las del Besòs y el Llobregat.

### **El Pla Macià (1934)**

A finales del primer tercio de siglo se produce en Barcelona un giro importante en favor del Movimiento Moderno: en 1930 se crea el GATCPAC, en 1934 se presenta el Pla Macià y en 1936 se acaba la Casa Bloc.

Josep Lluís Sert impulsa la iniciativa de redactar un nuevo plan para Barcelona, en el marco de los debates de los CIAM. Con ese objetivo, invita a Le Corbusier a participar en el CIRPAC (que prepararía el cuarto CIAM en Atenas el verano de 1933). En abril de 1933 tiene lugar una reunión entre Sert, Le Corbusier, y el presidente Macià, donde se esboza la idea de redactar un plan para Barcelona. Aunque no se realizó ningún encargo oficial, en julio del 34 se presenta el Pla Macià en una exposición en los bajos de la Plaza Catalunya.

No nos interesa volver a discutir su contenido como manifiesto del Movimiento Moderno, ni tampoco su relación con la ciudad construida. Nos interesa poner el acento en la primera mirada de lo que hoy es la Barcelona real. Nos referimos al croquis de Le Corbusier sobre La Gran Vía **(I.3-34)**.

Este croquis define con el mínimo de elementos el ámbito geográfico de Barcelona: toda la depresión litoral. Es la primera vez que se entiende el futuro de la ciudad de esta manera. Se apuntan las estribaciones montañosas de La Serralada de la Marina, a levante del Besòs; Collserola, entre ríos; y el

Garraf-Ordal a poniente del Llobregat. Entre estas estribaciones y la línea de la costa, en la depresión litoral, está el espacio geográfico de la futura ciudad de Barcelona. Las conexiones naturales con el resto de Catalunya se realizan por el frente marítimo (con el Maresme al Este y con el Garraf y el Baix Penedes al Oeste) y por los corredores de los dos ríos hacia el interior. Los dos ríos tienen un papel poco relevante como barreras físicas dentro de la depresión litoral. Efectivamente son ríos muy pequeños, fáciles de cruzar; no definen un espacio geográfico ajeno al resto del plano de la depresión litoral.

La ciudad se desarrolla de manera longitudinal sensiblemente paralela a la línea de mar. El eje vertebrador y organizador de las tramas urbanas es la Gran Vía entre Castelldefels y Montgat. Por encima de la Gran Vía aparece una vía de cornisa, sensiblemente paralela, que recorre longitudinalmente las estribaciones montañosas, y por debajo, aparece una vía de costa, que nace en la Gran Vía a la altura del puerto y llega a confluir a levante, a la altura de Mongat, con la Gran Vía. Al interior de la ciudad destaca la ortogonalidad entre el Paralelo y la Meridiana, con vértice en la línea de costa; ambas se abren conectando con los corredores de los dos ríos. La Diagonal refuerza el papel de la Plaza de las Glorias y conecta a su vez con la vía de cornisa.

Lo importante de esa mirada geográfica de la ciudad, es que tiene un concepto claro de una ciudad alargada, paralela a la línea de costa, que ocupa toda la depresión litoral en perfecta consonancia con el Pla Cerdà, y en la que los dos ríos no rompen su continuidad. El Pla Macià, a pesar de ser una propuesta hecha con pocos recursos, en un periodo muy breve de tiempo, y que pone máxima atención a su valor de manifiesto para los CIAM, introduciendo la zonificación y nuevas morfologías urbanas; a pesar de que no se fija especialmente en los detalles de la ciudad construida y de los núcleos rurales; plantea una idea clara de líneas de desarrollo futuro para la ciudad: La idea de que parte de la comarca del Llobregat (situada dentro de la depresión litoral) y los núcleos del Besòs forman parte indivisible de la ciudad plantea la incorporación a la ciudad del Baix Llobregat deltaico Oriental y Occidental y del Besòs.

La coherente secuencia de planeamientos: Red Arterial de Barcelona de 1961, "Barcelona 2000", y PGM-76, son una línea de propuestas, antitética al Pla Macià. Es evidente que estamos ante dos interpretaciones divergentes de Barcelona, una transversal e integradora del Pla Macià, y otra conservadora del franquista Porcioles. Hemos incorporado un diagrama que expresa esa relación **(I.3-35)**<sup>15</sup>. Sería absurdo hoy en día negar la relación de Barcelona con Sant Cugat, pero este esquema nos interroga sobre el eje longitudinal en el futuro de nuestra ciudad.

---

<sup>15</sup> Diagrama que se presentó en la conferencia del 16/06/2016 en el Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo.

Pero cabe preguntarse por qué no se había reparado antes en esas interpretaciones de Barcelona, y por qué los municipios del Baix Llobregat nunca se han quejado de su marginación artificial de la ciudad central<sup>16</sup>.

En el caso del PGM-76, ya explicamos que después de 40 años de dictadura (todavía no había cambiado el régimen) la sociedad urbana estaba muy rota, aunque había una creciente lucha por la transformación democrática del país. Las alegaciones al PGM-76 fueron una prolongación de las reivindicaciones vecinales para mejorar las condiciones de vida de sus barrios. Pero en ningún caso se llegó a profundizar en una crítica más integral del conjunto del plan, debido a la rotura social y cultural de la cual salíamos.

Respecto a la segunda cuestión, las asociaciones de vecinos, se legalizan a mediados de los 70, aunque funcionaban de manera semi-clandestina desde principios de la década. Planteaban reivindicaciones básicas de barrio: no más bloques y más escuelas, centros cívicos, plazas..., con muy pocas reivindicaciones de tipo general como la canalización del Llobregat (en 1972 había habido una enorme inundación especialmente en Cornellà). Existía una postura común en contra de Barcelona que expulsaba actividades indeseables como vertederos. Por otra parte, en los municipios de la periferia ya se apuntaba el peligro de ser fagocitados por Barcelona; y ya sonaban sus primeras reivindicaciones como ciudades. Esto lleva a valorar positivamente que las rondas creen una barrera entre Barcelona y el Baix Llobregat.

Tratar de entender los porqués que sustentan el plan, así como el carácter de la contestación social, es recurrir a la inexistencia de derechos sociales en la dictadura, y a como las ideas que conforman la acción política del franquismo contaminan el proceso de transición. Algunos textos recientes<sup>17</sup> insisten

---

<sup>16</sup> Respecto a la primera cuestión, hay dos circunstancias que nos pueden ayudar a encaminar la respuesta: La planificación urbana es algo difícil de interpretar por alguien que no tiene una clara formación al respecto; en las ciudades con una profunda tradición democrática se produce un *feedback* entre los sucesivos planes y sus correspondientes participaciones ciudadanas. En Londres, por ejemplo, después del plan de Abercrombie de 1943, el Greater London Council 1965-1986 (abolido por Margaret Thatcher) redactó dos Greater London Development Plan en los años 1969 y 1976, y el Greater London Authority (restaurado en el 2000) redactó los Spatial Development Strategy for Greater London en los años 2004, 2008, 2011, 2012, 2015, y una versión refundida en 2016. Esta secuencia de 9 planes, con una presentación accesible a la ciudadanía, ha sido una fuente de aprendizaje para los londinenses, que les facilita, individual y colectivamente, el hacer aportaciones cada vez más cualificadas para el futuro de su ciudad. Esa retroalimentación es la base de una democracia sólida en el campo del planeamiento urbano.

<sup>17</sup> Solans i Huguet, Antoni, *"Barcelona 1969-1979: els anys decisius del planejament de la metròpoli"*, Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura, Museu d'Història de Barcelona MUHBA, 2020. Mencionado en la introducción de la 1ª Parte. Sambricio, Carlos; Ramos, Paloma, *"El urbanismo de la transición. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en 1985"*. Libros de la Editorial Ayuntamiento de Madrid, 2019. Mencionado, también, en la introducción de la 1ª Parte.

en explicar la actualidad desde las bondades de la transición. Pero 40 años de democracia exigen discutir las ambigüedades que todavía arrastramos.

Siendo la transición un gran éxito en la consolidación de la democracia en nuestro país, la potencia de la crónica del propio tránsito ha cronificado interpretaciones no discutidas hasta hoy en día. En muchos ámbitos de la vida social de este país hemos de hacer el ejercicio intelectual de analizar los cambios “tapando el argumentario transitorio” –mirando el antes y el ahora–. Así hemos destapado el fondo de un episodio clave del planeamiento urbano de la que hoy es la ciudad real de Barcelona, que hemos propuesto denominar la Barcelona-ciudad.





## APARTADO 3.4 LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA BARCELONA-CIUDAD 1975-2020

En este apartado trataremos el desarrollo urbano de la Barcelona-ciudad a partir de los 70. Los ritmos de crecimiento demográfico cambian sustancialmente, el suelo urbano se extiende de manera muy significativa y los problemas de los cortes de las autovías se multiplican, y aparecen nuevos tipos de asentamientos urbanos. Comprobaremos los cambios de las matrices urbana y ambiental del Baix Llobregat-Barcelona centro, que dan entrada a la 4ª y última Parte.

### 3.4.1 La ralentización del crecimiento demográfico

El crecimiento demográfico se ralentiza en el periodo 1975-2000 hasta hacerse negativo, y se recupera muy lentamente en los primeros 20 años del primer cuarto del siglo XXI. En el cuadro **(I.3-36)**, que compara población y densidad de cada uno de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad podemos comprobar que el incremento de población total estos 45 años ha sido apenas de 159.209 habitantes, lo que significa un 5,52% (de 2.881.711 a 3.040.920 habitantes). La densidad de la ciudad real ha pasado de 5.679,82 a 5.993,61 habitantes/km<sup>2</sup>.

Si observamos cada uno de los cinco sectores de la ciudad real observaremos las siguientes tendencias:

- El sector 1: Barcelona centro disminuye su población en un 5%.
- El sector 2: Besòs incrementa ligeramente su población en un 4,31%.
- El sector 3: Baix Llobregat Oriental incrementa su población en un 21,16%.
- El sector 4: Baix Llobregat Occidental deltaico incrementa su población en un 65,91%.
- El sector 5: Baix Llobregat Occidental montaña incrementa su población en un 371,99%.

Esto explica el gradiente de madurez urbana de los cinco sectores. Barcelona centro (Barcelona término municipal + l'Hospitalet) pierde en 45 años el 5% de su población. El sector 2: Besòs (Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Tiana y Montgat) tiene un crecimiento mínimo del 4,31% (su crecimiento ya estaba muy consolidado en 1975).

Los crecimientos en estos últimos 45 años se dan en la periferia joven, que se forma en 1975, pero que todavía tiene margen de crecimiento, que va incrementándose desde el sector 3: Baix Llobregat Oriental (El Papiol, Molins de Rei, Sant Joan Despí, Cornellà, Sant Just Desvern y Esplugues) con el 21,16%, pasando por el sector 4: Baix Llobregat Occidental deltaico (Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, el Prat, Viladecans, Gavà y Castelldefels) con el 65,91% y culminando con el sector 4: Baix Llobregat Occidental montaña (Corbera, la Palma de Cervelló, Vallirana, Cervelló, Begues, Torrelles y Sant Climent) con el 371,99% (hemos de tener en cuenta la baja población de este sector en 2020, 59.795 habitantes con una densidad de 407,72 habitantes/km<sup>2</sup>).

En el gráfico **(I.3-37)** consideramos los habitantes de los sectores que más han crecido en el periodo 1950-1975: (3: Baix Llobregat Oriental) y entre 1900 y 2020 (Baix Llobregat Occidental deltaico). Estos dos sectores crecen a un ritmo del 70% en los dos primeros cuartos del siglo XX, mientras que en el

tercero crecen un 478%, para hacerlo al 23% en el último cuarto del siglo XX y el 16% en los primeros 20 años del primer cuarto del siglo XXI.

Este gráfico nos sirve también para situar los dos planes del ámbito de la CMB de los 27 municipios: el Plan Comarcal de 1953 y el PGM-76.

Estos dos planes se aprueban al principio y al final del periodo de máxima expansión (1950-1975). Pero si en el periodo 1900-1950 se crece del orden del 70% cada cuarto de siglo, lo normal es que el PC del 53 proyectara el crecimiento del segundo cuarto (67%) para el tercer cuarto de siglo. Pero este tercer cuarto crece un 478%, con una previsión de 129.422 habitantes para 1975 (en realidad fue de 448.103 habitantes). Esta circunstancia explica, entre otras cosas, la poca relevancia que tuvo ese plan en la conformación de la transformación urbana en el periodo 1950-1975. Naturalmente, en esa inoperancia tuvieron mucho que ver el régimen dictatorial, la total autonomía municipal, y el hecho que no hubiera ninguna administración que tuviera la responsabilidad de desarrollarlo.

Con el PGM-76 sucede justo lo contrario, se viene de un crecimiento del 478% del tercer cuarto de siglo, que proyectado sobre el último cuarto hubiera supuesto un crecimiento hasta los 2.600.000 habitantes para el año 2000, cuando el crecimiento real fue del 23%, con 549.048 habitantes en el año 2.000. Esta circunstancia explica parte del éxito en la transformación de la Barcelona-ciudad. Es un plan que mantiene sectores de suelo urbanizable pendientes de desarrollar. El nuevo régimen democrático y los sucesivos órganos para desarrollar el plan (hasta la actual AMB) son, sin duda, el soporte principal de ese desarrollo.

### 3.4.2 La aceleración en la extensión del suelo urbano

La ralentización del crecimiento demográfico se concreta en los sectores 3: Baix Llobregat Oriental y 4: Baix Llobregat Occidental deltaico, pasando de crecimiento del orden del 500% en el periodo 1950-1975 al crecimiento del 20% en el último cuarto del siglo XX, y primero del XXI. Sin embargo, el suelo urbano crece en proporción mucho mayor debido al incremento del suelo ocupado por zonas de actividad económica, por urbanizaciones (inicialmente de segunda residencia), por infraestructuras, equipamientos y parques urbanos, y por decrecimiento del número de personas por viviendas.

Si comparamos el plan actual **(I.3-38)** con el de 1977, comprobamos que la mancha ha crecido significativamente y que estamos ante un continuo urbano solo interrumpido por la agricultura de la Vall Baixa y del delta occidental. En la montaña del Baix Llobregat Occidental aparecen grandes extensiones de urbanizaciones que sobrepasan los límites municipales.

En la delimitación de los sectores de la Barcelona-ciudad sobre la ocupación del suelo en la actualidad **(I.3-39)**, podemos constatar el continuo urbano en los terrenos deltaicos y del *samontà*, y la gran extensión de urbanizaciones en el Garraf-Ordal del Baix Llobregat Occidental.

La distribución de tipos de suelo B **(I.3-40)** muestra que el 48% del territorio es suelo urbano con un 20% residencial, 7% industrial, 6% infraestructuras y servicios, 6% de equipamientos, 4% de

urbanizaciones, 3% de parque urbano, 1% terciario y 1% de otros usos. Esta distribución, que es similar a la de la Barcelona-ciudad, ayuda a entender la supuesta contradicción entre reducción del crecimiento demográfico e incremento de la ocupación de suelo urbano.

Si bien es cierto que la Vila Olímpica (1992), el 22@ (2000) y el Fòrum Universal de les Cultures (2004) pese a estar en el término municipal de Barcelona se encuentran en el lado de la ciudad cercano al Besòs, en el Llobregat comienzan a aparecer operaciones de centralidad:

- 2001: Instalaciones de la Universitat Politècnica de Catalunya a Castelldefels.
- 2007: Plaça Europa en l’Hospitalet.
- 2007: Fira de Barcelona en l’Hospitalet.
- 2009: Instalaciones del RCD Espanyol en Cornellà.
- 2010: Hospital Broggi en Sant Joan Despí.
- 2011: Instalaciones del FC Barcelona en Sant Joan Despí,

La ciudad real de Barcelona necesita del Baix Llobregat para afrontar su futuro urbano en su conjunto.

Si observamos el planeamiento vigente, en sus planos de calificación urbanística, en 2010 para el conjunto del Àmbit Metropolità **(I.3-41)** y para la Barcelona-ciudad **(I.3-42)**, comprobaremos la compacidad urbana de la ciudad real de Barcelona, y al mismo tiempo la importancia de las conurbaciones urbanas en el Àmbit Metropolità, especialmente en el Vallès Occidental, con la conurbación Sabadell, Terrassa y los municipios de la vertiente norte de Collserola.

Parece claro que el Baix Llobregat Norte, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental constituyen el continuo urbano central de las comarcas de la depresión prelitoral.

Del plano de referencia de planeamiento de la AMB hemos segregado el ámbito de la Barcelona-ciudad donde podemos ver la calificación urbanística del planeamiento vigente. El continuo urbano es indiscutible. A partir del topográfico actual de la AMB **(I.3-43)** (donde hemos situado los 5 sectores de la Barcelona-ciudad) podemos ver como todas las infraestructuras del PGM-76 están ejecutadas, así como el suelo urbano propuesto. Destacamos las disrupciones producidas por las nuevas autovías especialmente referidas al nudo entorno a L’Hospitalet-El Prat-Sant Boi-Cornellà **(I.3-44)**.

Respecto a los “puntos disruptivos” que hablábamos en el punto 1.5.2 “Trazados generatrices del crecimiento urbano” y que en total señalábamos 4; solo en el nudo anteriormente señalado podemos añadir 6 nuevos puntos disruptivos; y un séptimo en Cervelló, en el trenzado de la N-340 con la B-24. Esos 4 (en 1975 y que se mantienen) + 7 nuevos en 2020 dan un total de 11 puntos disruptivos, que comportan interrupciones en la movilidad urbana (peatones, vehículos ligeros y vehículos limitados a 30 km/h) en el continuo urbano de la Barcelona-ciudad. Trataremos este tema con más detalle en la 4ª Parte.



## CONCLUSIONES 3ª Parte

En esta 3ª Parte hemos abordado la definición de la Barcelona-ciudad, añadiendo unas reflexiones sobre las administraciones de Barcelona y sobre los orígenes en la formación de esa nueva idea de ciudad en referencia al relieve, al crecimiento demográfico y a la extensión urbana en 1975, así como un análisis crítico del planeamiento supramunicipal, para concluir con la transformación urbana en el periodo 1975-2020.

### C.3-01 La voz de mis maestros

Permítasenos traer a colación tres citas de dos maestros sobre la idea de recuperar la ciudad actual incorporando sus periferias:

- Oriol Bohigas: "El área metropolitana se está tratando como un suburbio mal terminado de Barcelona, cuando en realidad habría que tratar toda el área metropolitana más Barcelona como una única ciudad."<sup>18</sup>
- Manuel de Solà-Morales: "*Però aquesta difusió urbanitzadora, prou malèfica, no pot modificar el reconeixement que l'estructura de la ciutat futura passa, sense dubte, per la integració entre la ciutat clàssica i el núvol de poblacions veïnes, en un conjunt urbà que constituirà la idea mateixa de Barcelona.*"<sup>19</sup>

No he olvidado que cuando Manuel de Solà-Morales aceptó dirigir mi tesis en julio de 1986 propuso un cambio de título. Mi título inicial era: "Una lectura urbana de la periferia de Barcelona. El caso del Baix Llobregat". El nuevo título propuesto por Manuel de Solà-Morales fue: "Una lectura de la periferia urbana. El caso del Baix Llobregat en Barcelona". Pero entonces era muy joven y estaba totalmente inmerso en el Baix Llobregat, en su identidad, en sus proyectos, y no entendí bien la propuesta de Manuel de Solà-Morales; interpretar la propuesta del maestro me ha llevado años de reflexión sobre esa relación Baix Llobregat – Barcelona, que da origen a esta tesis.

### C.3-02 El Àmbit Metropolità es la real Àrea Metropolitana de Barcelona

El Àmbit Metropolità se inserta adecuadamente con el relieve incorporando las comarcas de las depresiones prelitoral y litoral que ocupan la parte sur de la provincia de Barcelona; efectivamente incorpora las comarcas del Alt Penedès, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental en la depresión prelitoral y las del Garraf, el Barcelonès y el Maresme en la depresión litoral. El Baix Llobregat es la única comarca que se inserta en las dos depresiones – entre Montserrat y el mar. Con 4.929.889 habitantes (en 2020) y 3.126,20 km<sup>2</sup> tiene una densidad de 1.576,96 habitantes/km<sup>2</sup>, densidad que en<sup>20</sup> definimos como propia de una Área Metropolitana, entre 800 y 2.000 habitantes/km<sup>2</sup>–.

---

<sup>18</sup> Bohigas, Oriol, entrevistado por Rodríguez-Rata, Alexis, La Vanguardia, 19/07/2015.

<sup>19</sup> de Solà-Morales, Manuel, "*Deu lliçons sobre Barcelona*", COAC, 2005. Página 335.

<sup>20</sup> Punto 2.3.3 "Ciudad y Metròpoli: Cinco ejemplos europeos (1975-2015).

### **C3-03 La Barcelona-ciudad se inserta adecuadamente en el Àmbit Metropolità**

Efectivamente, la Barcelona-ciudad que proponemos, respecto al Àmbit Metropolità, comporta básicamente en determinar una subcomarca, la del Baix Llobregat Nord, situada en la depresión prelitoral – claramente fuera de la ciudad real de Barcelona – para incorporar la subcomarca del Baix Llobregat Sud al Barcelonès, formando la ciudad real de Barcelona. Quedando la subdivisión comarcal del Àmbit Metropolità con 4 divisiones comarcales en la depresión prelitoral: Alt Penedès, Baix Llobregat Nord, Vallès Occidental y Vallès Oriental; la depresión litoral quedaría dividida en tres ámbitos: Garraf, Barcelona-ciudad y Maresme.

### **C3-04 La Barcelona-ciudad es hoy la ciudad real**

La ciudad de 29 municipios formada por la subcomarca sur del Baix Llobregat y el Barcelonès, más dos municipios del Maresme (que han pertenecido a todas las administraciones locales de 2º grado desde el PC-53), es desde los puntos de vista social, económico, cultural, de movilidad, y de conurbación del suelo urbano, la ciudad real; pero desde el punto de vista urbanístico se ha tratado como una metrópoli con una red de autovías con sus respectivos nudos situados en el centro de la ciudad, interrumpiendo la continuidad de tejidos urbanos y de avenidas. En el caso de la relación Baix Llobregat-Barcelona centro, las autovías: C-31 y B-23 (anteriores al PGM-76), y las nuevas autovías: Rondas, A-2, Autovía del Litoral y C-32, junto a la maraña de nudos entre ellas, rompen toda continuidad urbana entre las avenidas de la ciudad central, y el Baix Llobregat (Gran Via y Diagonal) e impiden la potencia de avenidas como la C-245 entre Castelldefels y Esplugues; o la N-340, entre Molins de Rei y Vallirana. Si en 1975 había 4 puntos disruptivos (que impiden la continuidad de avenidas), en 2020 son un total de 11. **(I.3-44)**

La Barcelona-ciudad con 3.040.920 habitantes (en 2020) y una superficie de 507,36 km<sup>2</sup> tiene una densidad de 5.993,61 habitantes/km<sup>2</sup>.

### **C3-05 Los problemas de denominar a la ciudad real Àrea Metropolitana**

Si a lo que nosotros denominamos Barcelona-ciudad se le denomina Àrea Metropolitana, que incorpora los municipios del Vallès Occidental de la vertiente norte de Collserola (hasta la AP-7), esta Àrea Metropolitana no tendría ningún problema urbano; las autovías segregadas y la no continuidad de las avenidas urbanas serían perfectamente admisibles en un dilatado territorio metropolitano, pero se da la circunstancia que esta antigua Àrea Metropolitana se ha convertido en una ciudad compacta, donde los problemas de cortes e interrupciones de autovías en medio de un suelo urbano continuo son muy graves y están lastrando el futuro de la ciudad real. Para afrontar el futuro urbano de Barcelona y sus periferias del Besòs y el Llobregat, es fundamental asumir que estamos delante de una única ciudad y que no es un territorio metropolitano.

### **C3-06 El movimiento de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad**

La propuesta de los cinco sectores de la Barcelona-ciudad sirve para relacionar su realidad actual con el movimiento de estos sectores en la formación de la actual ciudad. Los cinco sectores son 1: Centro (Barcelona y l'Hospitalet, 1.933.564 habitantes); 2: Besòs (3 municipios del Barcelonès Nord y 2 del Maresme, 402.201 habitantes); 3: Baix Llobregat Oriental (7 municipios, 265.602 habitantes); 4: Baix Llobregat Occidental deltaico (8 municipios, 379.757 habitantes) y 5: Baix Llobregat Occidental montaña (7 municipios, 59.796 habitantes) con un total de 29 municipios.

Estos sectores tienen un grado diferente de madurez urbana. En el periodo 1900-1975 el crecimiento demográfico fue del 270,66% en el sector centro, el 1.555,01% en el sector 2: Besòs, el 1.627,57% en el sector 3: Baix Llobregat Oriental, el 1.486,22% en el sector 4: Baix Llobregat Occidental deltaico y, el 86,01% en el sector 5: Baix Llobregat Occidental montaña.

Como vemos el grueso del crecimiento en los tres primeros cuartos del siglo XX se da en los sectores Besòs, Baix Llobregat Oriental y Baix Llobregat Occidental deltaico, con crecimientos del orden del 1.550. Estos tres sectores constituyen la periferia creada especialmente en el periodo fordista 1950-1975. Si analizamos el crecimiento del periodo 1975-2020 resulta que el centro disminuye en un 5% su población, mientras que el crecimiento en el resto fue en el Besòs del 4,31%, en el Baix Llobregat Oriental del 21,16%, en el Baix Llobregat Occidental deltaico del 65,91% y el en Baix Llobregat Occidental montaña del 371,99%. En este periodo de 45 años, de un cierto estancamiento, Centro y Besòs están estancados, mientras que en el Baix Llobregat el crecimiento va de menos a más en la medida que nos alejamos del centro. En conjunto, los tres sectores del Baix Llobregat son la parte más joven de la Barcelona-ciudad.

Dentro de los movimientos pendulares entre el Besòs y el Llobregat, el Besòs madura primero, liderando el crecimiento 1900-1925 (145%), se homogeniza con el Baix Llobregat en el 1925-1950 (en torno al 60%) y crece algo menos en 1950-1975 (en torno al 320%) respecto al Baix Llobregat (475%). Estos vaivenes concentran operaciones relevantes durante el periodo 1900-1950 en el Besòs y a partir de 1950 en el Baix Llobregat.

### **C3-07 La obsesión de precintar la Barcelona "presentable"**

La dictadura opta por impedir la expansión del término municipal de Barcelona (100 km<sup>2</sup> frente a los 620 km<sup>2</sup> de Madrid). Por otro lado, opta por organizar una administración local de 2º grado que pretende precintar una Barcelona presentable, evitando incorporar sus periferias ambiental y paisajísticamente degradadas, con graves problemas de urbanización y calidad de la vivienda masiva, periferias con dominio del proletariado.

Esta estrategia, que se inicia con el PC-53, continúa con el "Proyecto de Red Arterial de Barcelona de 1966" y culmina con la Corporació Metropolitana de Barcelona y el PGM-76. Se concreta en definir una Barcelona precintada entre ríos con las autovías de las Rondas, entre Collserola y el mar, y con una segunda ronda, la AP-7 al otro lado de Collserola.



Con las Rondas de Barcelona se dejan fuera las periferias del Besòs y del Llobregat. Con la Ronda al Norte de Collserola se dejan fuera las periferias consolidadas de Sabadell y Terrassa en el Vallès Occidental, mientras que se incorporan municipios situados entre la AP-7 y Collserola, municipios extensos con pequeños núcleos rurales, sin fábricas ni obreros, sin conflictos sociales y con alta calidad ambiental, paisajística y arquitectónica.

### **C3-08 La resistencia del precinto de la Barcelona “presentable” en el marco metropolitano**

Esta estrategia se refuerza con el PGM-76 que, desde las posiciones progresistas de sus redactores aporta aspectos positivos, a la vez que refuerza la estrategia del régimen anterior. La cuestión es por qué el PGM-76 se mantiene en sus propuestas concretas y en su discurso general, sin revisarlo en estos 45 años.

### **C3-09 El olvido del Pla Macià (1934)**

Redactado por Le Corbusier, Josep Lluís Sert y el grupo del GATCPAC es la primera propuesta que atiende al conjunto del territorio, con una clara aproximación al futuro de Barcelona desde una precisa interpretación geográfica, en un ámbito claramente definido por las estribaciones del Montnegre-Corredor, Collserola y el Garraf-Ordal, y la línea de costa. Los ríos no tienen ningún protagonismo en ese claro marco geográfico.

Las propuestas urbanas son asimismo claras, en perfecta resonancia con el Pla Cerdà. La Gran Via es el eje generatriz de la extensión de la ciudad más allá del Besòs y del Llobregat. El refuerzo de las tres avenidas de Barcelona, y de una nueva vía de cornisa que recorre las estribaciones montañosas desde Castelldefels a Montgat completa el excelente croquis de Le Corbusier **(I.3-31)**.

Pero ese plan fue totalmente desechado en la dictadura, y nunca más reivindicado como una idea operativa de futuro entre el mundo académico y profesional de los arquitectos. Desde el punto de vista cultural destacaríamos el número 90 de Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme de 1972 en el que destacamos el artículo de Salvador Tarragó<sup>21</sup>, en defensa del Pla Macià.

Los motivos de este abandono son, entre otros, la pérdida de predicamento de los CIAM. El Pla Macià se presenta en el IV CIAM en 1933. Pero más allá de los postulados ideológicos de los CIAM destaca una potente interpretación geográfica, y de la estructura urbana de la nueva ciudad.

### **C3-10 El porqué del olvido del Pla Macià**

Son diversos los factores que explican esa posición unánime en la sociedad de la Barcelona-ciudad, en el mundo académico y político.

---

<sup>21</sup> Tarragó, Salvador, "El Pla Macià a la "Nova Barcelona", Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme nº90, 1972 (Ejemplar dedicado al GATCPAC).

- El relato del PGM-76 tuvo rápidamente, ya en la recuperación de la democracia, una clara ratificación del mundo profesional y académico.

Lo sorprendente es que esas actitudes, por otra parte entendibles, se consolidaran y fosilizaran en el mundo de lo políticamente correcto, con un consenso total, durante 45 años.

- La organización de la AMB a las órdenes de los ayuntamientos fue situando a la AMB como una especie de Diputación para sus municipios, y rápidamente el relato de ámbito supramunicipal fue desapareciendo, quedando en la memoria las políticas de los ejes industriales, cuando Pasqual Maragall presidía la AMB.
- En la medida que se incrementan las disciplinas incorporadas al planeamiento urbano: geografía, medio ambiente, paisaje, sostenibilidad, etc., y aparecen organizaciones en torno a estas disciplinas, más allá de las tradicionales asociaciones de vecinos nacidas en los 70, en el debate sobre la acción urbanística concreta: planeamiento sectorial, obras de urbanización o acciones sobre la vivienda, etcétera, se incrementa el nivel de discusión y conflictividad social.

Esa situación ha ido generando una cierta pereza en el colectivo político, respecto a la revisión del PGM-76.

Por último, estamos descubriendo que la transición democrática, que fue un excelente apaño para transitar con la mínima violencia entre dictadura y democracia, también supuso una adormidera intelectual.

### **C3-11 Las patologías urbanas resultantes de mantener el discurso transitorio hasta hoy**

Toda la discusión anterior tiene una traducción concreta en la ciudad actual:

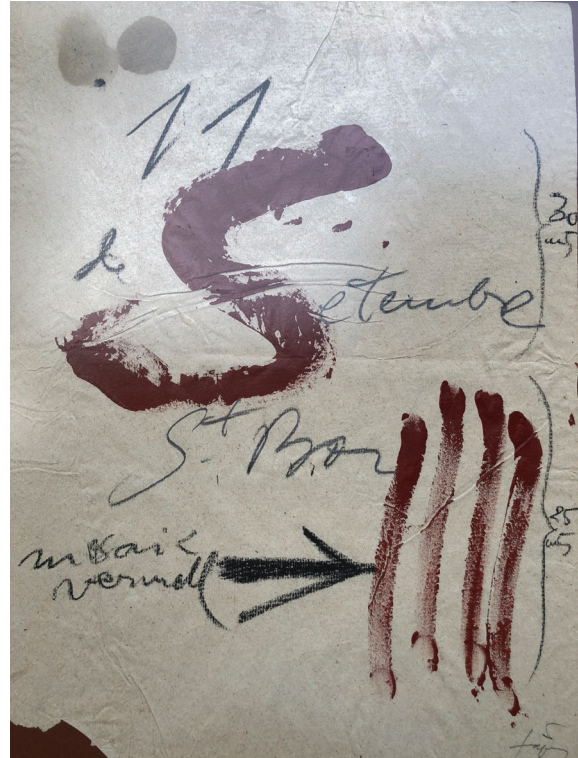
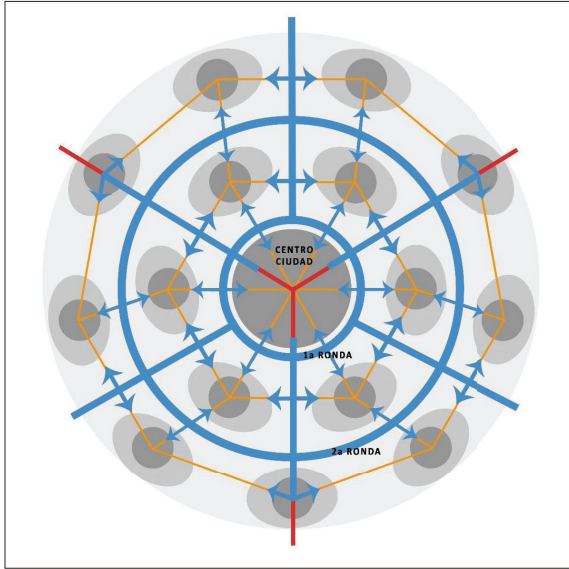
- Hemos hablado de los puntos disruptivos generados por una malla de autovías metropolitanas en medio de la ciudad compacta<sup>22</sup>. Son puntos que dificultan la movilidad urbana en la ciudad (peatones, vehículos ligeros y coches y motos entre 30 y 50 km/h). La excusa de la oportunidad de las zonas agrícolas ha sido determinante en la instalación de autovías con lógicas ministeriales y no de ciudad.
- Se producen muchos ejemplos de precintos en unos municipios respecto a los vecinos, cortando la continuidad de calles y avenidas entre ellos.
- Se ha perdido cualquier idea de conjunto de ciudad, más allá de poner algún carril bici y de cuidar ríos y montañas –temas por otra parte muy importantes–.

En la 4ª Parte hablaremos de cómo se está construyendo la ciudad concreta y de los tipos de aciertos y errores respecto a la concepción de la Barcelona-ciudad.

---

<sup>22</sup> Como veremos en la 4ª Parte.





La construcción por fragmentos  
del Baix Llobregat en Barcelona  
(1975-2020)

4ª Parte  
Hipótesis de Futuro  
Bibliografía



PERIFERIA Y CIUDAD. EL CASO DEL  
BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA



## 4ª PARTE LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA 1975-2020

### INTRODUCCIÓN

#### APARTADO 4.1 CONTINUIDAD DE AUTOVÍAS Y DISCONTINUIDAD DE AVENIDAS

- 4.1.1 Las autovías y la ciudad, entre el archipiélago y la mancha de aceite
- 4.1.2 Movilidad en la Barcelona-ciudad
- 4.1.3 Los nuevos puntos disruptivos en la ciudad real
- 4.1.4 Operaciones para superar los cortes de las autovías en la ciudad

#### APARTADO 4.2 LA RED FRAGMENTARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE INFRAESTRUCTURA FIJA

#### APARTADO 4.3 LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT

- 4.3.1 C-245 Poniente. Transversalidad de ciudad real y verticalidad municipal
- 4.3.2 Levante. El Tram como vector de urbanidad
- 4.3.3 Nuevos barrios: inserción y segregación urbana
- 4.3.4 Lentitud y velocidad en la reforma de las urbanizaciones marginales
- 4.3.5 Espacios y equipamientos públicos. Diferentes escalas de intervención

#### APARTADO 4.4 LAS AREAS RESIDENCIALES ESTRATÉGICAS DEL BAIX LLOBREGAT. UN ENSAYO DE INCREMENTO DE APORTACIÓN PRIVADA A LOS ESPACIOS Y USOS PÚBLICOS

- 4.4.1 Antecedentes
- 4.4.2 EL *Decret*1/2007 de las ARE y su desarrollo urbanístico
- 4.4.3 El PDU de las ARE del Baix Llobregat
- 4.4.4 El desarrollo de las ARE en el Baix Llobregat

#### APARTADO 4.5 LAS URBANIZACIONES DE MONTAÑA, ENTRE LAS MATRICES AMBIENTAL Y URBANA DE LA CIUDAD

- 4.5.1 Diagnósis del problema
- 4.5.2 Estrategias de solución

### CONCLUSIONES

### HIPÓTESIS DE FUTURO

### Bibliografía



## 4ª Parte LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT EN BARCELONA. 1975-2020

### INTRODUCCIÓN

En la 3ª parte hemos definido la naturaleza y los límites de la Barcelona-ciudad, incluyendo el Baix Llobregat y la Barcelona centro a partir del PGM-76. En esta 4ª parte analizaremos la construcción del Baix Llobregat desde aquel momento.

Tratar de conceptualizar la construcción fragmentaria del Baix Llobregat desde nuestra interpretación de la Barcelona-ciudad es una tarea especialmente compleja. Una valoración superficial nos puede llevar a la conclusión de que el Baix Llobregat se ha desarrollado como se había previsto en el PGM-76<sup>1</sup>, lo que no deja de ser en buena parte cierto. Ahora bien, conviene destacar que el PGM no se ajusta a la morfología del territorio, sino a una potente red arterial, complementada con una zonificación por ámbitos autónomos, y que no se ha revisado durante 45 años, habiendo sufrido más de mil modificaciones puntuales, sin replantear su estructura general, con lo que el resultado dista de ser el previsto.

Si tenemos en cuenta la multitud de agentes que han intervenido en ese largo proceso: el Estado (grandes infraestructuras de movilidad), la Generalitat (también en temas de movilidad), y cada municipio con un alto grado de soberanía; a los que podemos añadir promotores privados y públicos en el desarrollo de diferentes sectores residenciales y de actividad, entenderemos lo lejos que estamos de una mirada omnicomprensiva de la realidad territorial. Esto obliga a hacer un esfuerzo para discernir en qué medida cada operación pone el acento en construir ciudad.

Para enmarcar esta tarea dividimos este largo periodo de 45 años, para situar los diferentes ejemplos escogidos en el tiempo.

- 1979-1987. La CMB, presidida por el alcalde de Barcelona, impulsa el desarrollo del PGM-76, con acciones de carácter supramunicipal, como los ejes industriales o el Plan de Costas. Los municipios aceptan el liderazgo de la CMB, abriéndose un debate sobre gobernanza, con propuestas tales como transformar la CMB en un municipio único y convertir los actuales municipios en distritos, o mantener los municipios y hacer de la CMB un órgano de elección directa. Al final de este periodo, el presidente de la Generalitat de Catalunya, que ve la CMB como un contrapoder de su gobierno, propone la disolución de la CMB para organizar Catalunya en 42 comarcas, sin diferenciar el ámbito barcelonés. El resultado de dicha confrontación es la disolución de la CMB en 1987 (ver Apartado 2.2 de la 2ª Parte).
- 1987-1992. Se consolida el cambio promovido por Pujol, mientras que Maragall se centra en el municipio de Barcelona para preparar los Juegos Olímpicos, con el resultado bien conocido de una notable restructuración urbana. Los municipios periféricos ganan independencia y poder respecto a la situación anterior. La Generalitat, que ahora tiene la

---

<sup>1</sup> Lo comentamos en el apartado 3.4 de la 3ª Parte.



competencia de la aprobación definitiva del planeamiento derivado, tiende a ratificar las iniciativas municipales.

- 1992-2008. Este periodo post olímpico se apoya inicialmente en el éxito de la transformación urbana de Barcelona y de su repercusión internacional. Con soporte económico europeo, España se convierte en el segundo país del mundo en km de AVE (después de China). La economía funciona, los conflictos sociales disminuyen, y el sector inmobiliario se desarrolla exponencialmente. En los municipios de la periferia de Barcelona se producen grandes transformaciones urbanas impulsadas por inversiones públicas en parques y equipamientos.
- 2008-2014. La crisis de las *subprime* de 2007 en EE.UU. repercute en España en una enorme crisis inmobiliaria, que deviene crisis financiera que comporta la desaparición de la mayoría de cajas de ahorro y un rescate bancario de 60.000 millones de euros a fondo perdido. La inexistencia de una ley del suelo de corte socialdemócrata (como la que disponen la mayoría de países de la UE) estimula una especulación financiada de manera irresponsable por la mayoría de cajas de ahorro y por algunos bancos. En los municipios de la periferia cabe destacar dos circunstancias. Por una parte, se restituye en 2010 la antigua CMB, ahora Área Metropolitana de Barcelona (aunque más como entidad de ayuda a los municipios, que de impulso a proyectos a la escala de la ciudad real). Por otra parte, con el colapso del sector inmobiliario, los municipios resultan muy afectados por la interrupción de muchas promociones, poniendo de relieve las debilidades de la economía urbana.
- 2014-2022. La pandemia y la guerra de Ucrania acentúan las alarmas sobre un modelo socioeconómico y político que debe atender con urgencia graves problemas ambientales (calentamiento global e impulsión de las energías limpias); incremento de precios de la alimentación y de las materias primas; creciente deslocalización de la producción agrícola e industrial; alto coste ambiental y económico del transporte; desabastecimiento; paro, especialmente el estacional, el juvenil y el gran problema de la vivienda.

Parece que una época se acaba y empieza otra de perfiles inciertos. Diferentes autores apuntan a un cuestionamiento del modelo neoliberal.<sup>2</sup>

Para construir esta cuarta parte hemos hecho diversas exploraciones para destilar una selección de operaciones suficiente y variada (en términos de localización y de programa), que puedan soportar nuestras conclusiones, diferenciando tres apartados:

---

<sup>2</sup> Roubini, Nouriel, *"Crisis economics: a crash course"*, Penguin Press, 2010.

Thomas, Piketty, *"Capital et Idéologie"*, Editions du Seuil, 2019.

Thomas, Piketty, *"Vivement le Socialisme! Chroniques 2016-2020"*, Editions du Seuil, 2020.

Stiglitz, Joseph E., *"People, Power and Profits: Progressive Capitalism for an Age of Discontent"*, Allen Lane Publishers, 2019.

Krugman, Paul, *"Arguing with Zombies: Economics, Politics, and the Fight for a Better Future"*, W. W. Norton, 2020.

- En el primero abordamos los conflictos entre autovías y avenidas del que ya hablamos en la 1ª Parte<sup>3</sup>. La construcción de todas las autovías del PGM-76 (con algunos cambios de trazados y nudos) ha multiplicado las interrupciones de las autovías sobre las avenidas.
- En el segundo, analizamos la red de transporte público con infraestructura fija, poniendo en cuestión los déficits de movilidad que tiene esta red, en la conectividad interna del Baix Llobregat, y entre la comarca y Barcelona.
- El tercer apartado es el más complejo. Pretende ser una aproximación al análisis de la construcción por partes en cada municipio desde la perspectiva de la actual ciudad-real, para lo que hemos planteado una selección de actuaciones que aborden diversidad de localizaciones y programas, atendiendo, como decíamos, a su compromiso en relación a la Barcelona-ciudad, potenciándola, oponiéndose o con posiciones neutras; el segundo nivel de reflexión es su inserción urbana en los tejidos vecinos.

En esta 4ª Parte hemos abordado dos apartados más, que comportan una mirada del conjunto de la comarca desde dos perspectivas concretas, que nos ayudan a conceptualizar el conjunto de las diferentes acciones proyectuales en la comarca:

- En el cuarto apartado nos referimos a un episodio muy relevante en el desarrollo de nuevos suelos urbanos en el conjunto de Catalunya, el programa de las Àrees Residencials Estratègiques (ARE), que pretende cubrir la oferta de vivienda asequible, incrementando la aportación económica de los agentes privados en la construcción de nuevos barrios residenciales. El PDU de las ARE del Baix Llobregat es el que tiene mayor techo y número de viviendas de toda Catalunya.
- El quinto y último apartado se ocupa de las urbanizaciones de vivienda unifamiliar de montaña, con una gran ocupación de suelo, y un gran impacto, especialmente en el Baix Llobregat Occidental montaña. Es una cuestión que está muy lejos de estar resuelta, y, sin embargo, constituye una gran oportunidad de futuro.

Para construir esta documentación hemos tenido que lidiar con una doble dificultad. La constante interrelación entre teoría y práctica profesional que da origen a esta investigación exige necesariamente una mirada personal en la valoración de los ejemplos analizados, y en muchas ocasiones estamos situados a ambos lados del microscopio, como actores y observadores, tratando de objetivar nuestras valoraciones.

---

<sup>3</sup> Apartado 1.5 "La formación de las matrices urbana y territorial del Baix Llobregat en los 70."



## APARTADO 4.1 CONTINUIDAD DE AUTOVÍAS Y DISCONTINUIDAD DE AVENIDAS

### 4.1.1 Las autovías y la ciudad, entre el archipiélago y la mancha de aceite

En Barcelona, como en otras ciudades europeas, se produce en el periodo 1950-1975 un cambio de tipo de crecimiento de mancha de aceite al denominado archipiélago. En ese periodo, las grandes instalaciones industriales y los nuevos polígonos de vivienda masiva no se disponen ya en continuidad con la ciudad central. Por el contrario, saltan a los pequeños municipios periféricos, dejando vacíos urbanos entre sí; de donde surge esta metáfora del crecimiento en archipiélago. Pero este mecanismo no es más que una primera fase de crecimiento. Después, éste se sustancia en el relleno de los vacíos urbanos, conformando una macro mancha de aceite, que deja incrustadas en su seno las autovías suburbanas, que recorrían con toda libertad los antiguos vacíos del archipiélago. Alejándonos de la geografía concreta de Barcelona, y con riesgo de generalizar excesivamente, hemos elaborado una interpretación de los procesos planteados anteriormente sobre una ciudad virtual de organización radio-circular, que pretende aclarar lo explicado en el párrafo anterior.

El cambio de modelo de crecimiento pasa por tres grandes fases:

- Años 50. Situación previa al crecimiento en archipiélago **(I.4-01)**. En esta fase la gran ciudad crece en mancha de aceite y las carreteras la unen con el conjunto de pueblos de su entorno.
- Años 80. Tras el final de las grandes migraciones **(I.4-02)**, los núcleos rurales han crecido como consecuencia de las grandes implantaciones de los años anteriores. Aparecen las primeras autovías segregadas para tratar de superar la congestión de tráfico generado por dicho gran crecimiento. Las autovías suelen ser de carácter radial, apareciendo una primera ronda en torno a la ciudad central.
- Años 90 y primera década del siglo XXI. Se han construido nuevas autovías radiales y nuevas rondas **(I.4-03)**. El archipiélago es hoy un continuo urbano, el crecimiento en mancha de aceite de la ciudad central y de cada antiguo núcleo rural han producido un conglomerado de ciudad central y núcleos periféricos. Estamos de nuevo ante una extensión continua, pero no pensada como ciudad.

Los cortes de las autovías, y especialmente los accesos a éstas, comportan una fragmentación de la ciudad real, interrumpiendo la continuidad de cada municipio con el vecino.

Como respuesta a los problemas derivados de ese proceso, aparecen operaciones de soterramiento de las autovías y avenidas integradas, de las que Barcelona tiene excelentes ejemplos en puntos de las Rondas y en la Plaça Europa de l'Hospitalet. La ciudad sigue exigiendo reducir los impactos de las autovías, reivindicando coberturas, protecciones acústicas y otras operaciones.

Resolver esos problemas es parte de la tarea de recuperar y desarrollar la continuidad de la trama urbana de la ciudad.

#### 4.1.2 Movilidad en la Barcelona-ciudad

La continuidad de calles y avenidas para conectar las periferias del Baix Llobregat y del Besòs con la ciudad central, no solo responde a la voluntad de integración en la ciudad "Se es periferia cuando la población para comunicarse con la ciudad central está obligada a hacerlo a través de autovías". El valor de calles y avenidas crece con las nuevas tendencias de movilidad en la Barcelona-ciudad, comunes con otras ciudades europeas.

Antes de pasar a analizar las autovías en el ámbito del Baix Llobregat-Barcelona, haremos una síntesis rápida de la movilidad de la ciudad y de sus cambios en los últimos años, que nos ayudará a conceptualizar la importancia de calles y avenidas frente a las vías segregadoras de alta velocidad. Para analizar las tendencias de movilidad analizaremos dos documentos de referencia de la *Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner de la ATM*.<sup>4, 5</sup>

##### Año 2018

###### Ámbitos del Sistema Tarifari Integrat S.T.I.

Veamos en primer lugar los ámbitos del S.T.I. (I.4-04): Barcelona término municipal, Resto 1ª Corona y 2ª Corona, a los que hemos superpuesto el límite de la Barcelona-ciudad. Comprobamos que estos ámbitos no son coronas, sino bandas paralelas a la línea de costa. La llamada 1ª Corona está formada por dos extensiones de la Barcelona central, al Besòs y al Llobregat, sin conexión directa entre sí; la 2ª Corona es una franja paralela situada al norte de la primera.

La 1ª Corona corresponde a la parte más central de la Barcelona-ciudad (I.4-05), aunque incorpora el municipio de Montcada i Reixac (Vallès Occidental) y deja fuera los dos municipios del norte del Llobregat Oriental: El Papiol y Molins de Rei, y 9 municipios del Llobregat Occidental, 3 deltaicos: Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, y los 7 de montaña: Corbera de Llobregat, La Palma de Cervelló, Vallirana, Cervelló, Begues, Torrelles de Llobregat y Sant Climent de Llobregat. En 2018 la superficie y población de los ámbitos del Sistema Tarifario Integrado son los recogidos en el cuadro (I.4-06).

En primer lugar, analizaremos los movimientos internos y externos de las 3 partes del AMB.

###### Movimientos en y desde el AMB en 2018

Si agrupamos los movimientos que aparecen en el gráfico (I.4-07) en torno a la 1ª y a la 2ª Corona, contando la mitad de los desplazamientos entre ambos ámbitos (adjudicando una mitad a cada uno de ellos), y por otra parte consideramos los desplazamientos entre cada ámbito y el exterior del AMB, explicados en el gráfico (I.4-08)

La 1ª Corona es, desde el punto de vista de la movilidad (87,46% de desplazamientos respecto al 12,54% de la 2ª Corona), la parte más urbana de la Barcelona-ciudad. Si descartáramos el municipio de Montcada i Reixac (Vallès Occidental) e incorporáramos los 11 municipios del Baix Llobregat que deja fuera, más Vallirana, la 2ª Corona quedaría reducida a 8 municipios frente a los 29 de la

---

<sup>4</sup> *Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner* 2018 (EMEF 2018) ATM.

<sup>5</sup> Comparativo temporal 2008-2018 ATM.

Barcelona-ciudad. El porcentaje de movimientos de la Barcelona-ciudad respecto al AMB superaría con creces el 90%. La movilidad se convierte en un argumento más en la defensa de la idea de la Barcelona-ciudad.

La segunda consideración es sobre los motivos de desplazamiento.

#### Movilidad personal y ocupacional en 2018

Si del cuadro **(I.4-09)** eliminamos la parte de fuera del AMB, y nos referimos a los desplazamientos con destino a las diferentes partes, vemos en el cuadro **(I.4-10)** que queda clara la preminencia de los desplazamientos por motivos personales (2/3 partes) sobre los ocupacionales (1/3 parte). Este es un dato muy importante porque comporta una movilidad con multiplicidad de desplazamientos en itinerarios diversos. Hay que tener en cuenta, además, que los viajes ocupacionales crecen en diversidad de itinerarios (fuera de los movimientos rutinarios a los lugares de estudio o trabajo). A estos movimientos no rutinarios, hemos de añadir toda la logística. Al tradicional reparto de los comercios de ciudad, hay que añadir la creciente de reparto a domicilio. La movilidad turística en la ciudad tampoco está contemplada en la encuesta metropolitana. Aparece una demanda creciente de movilidad puerta a puerta -no rutinaria- difícil de satisfacer únicamente con el transporte público. En muchas ciudades europeas un porcentaje elevado de esa movilidad se resuelve con la bicicleta y los vehículos ligeros.

#### Modos de transporte

En el cuadro **(I.4-11)** recogemos el estudio de la ATM sobre modos de transporte en 2018, donde podemos ver que la movilidad activa (98% peatones y 2% bicicleta) es del orden del 50% en Barcelona y en el resto de la 1ª Corona, mientras que desciende al 45% en la 2ª. El uso del transporte público es más importante en Barcelona (32,50%) y se reduce en el resto de la 1ª Corona (19,13%), mientras que desciende claramente en la 2ª Corona (8,66%).

El transporte privado tiene un comportamiento inverso al público: llega hasta el 47% en la 2ª Corona y desciende (31,35%) en el resto de la 1ª Corona para reducirse claramente (18,18%) en Barcelona.

De nuevo, la posibilidad de reducir el uso del coche tiene un camino por explorar, acreditado en grandes ciudades europeas, que es el incremento del uso de vehículos ligeros: bicicleta, patinete, etc.<sup>6</sup>

#### Duración de los desplazamientos

La duración media de los desplazamientos **(I.4-12)** en el conjunto de los tres ámbitos (Barcelona, resto de la 1ª Corona y 2ª Corona) es de 23 minutos.

La duración de los desplazamientos en función de los modos de transporte es: Movilidad activa 15 minutos, Transporte público 36 minutos y Transporte privado 23 minutos.

---

<sup>6</sup> En Copenhague recientemente se ha llegado a que esta movilidad ligera signifique el 34% de los desplazamientos en la ciudad, en Barcelona es del 2%.

Como podemos ver (1.4-13), los tiempos de desplazamiento en el AMB son bajos, el 53% son de menos de 15 minutos y el 29% de menos de 30 minutos, por lo tanto, el 82% son de menos de 30 minutos.

Si establecemos un orden de magnitud de velocidades promedio de los diferentes sistemas de transporte de la Barcelona-ciudad, podríamos decir que en el caminar está en torno a los 4 km/h, que, en las bicicletas, vehículos ligeros y transporte público en superficie son del orden de 15 km/h, y en cuanto a los trenes de cercanías y los metros urbanos del orden de los 30 km/h. Resulta que los kilómetros recorridos para cada tipo de transporte en 30 minutos serían los siguientes: 2 km caminando, 7,5 km en bicicleta o transporte público de superficie, y 15 km en tren o metro. De nuevo aparece la versatilidad de bicis y vehículos ligeros, para responder a la demanda del tipo de movilidad que tiene la ciudad. Esta movilidad de vehículos ligeros aconsejaría reforzar la trama de calles y avenidas a lo largo de la ciudad real.

### **Comparativa temporal (2008-2018) de los diferentes parámetros de movilidad**

A continuación, nos referiremos a los datos comparativos de la encuesta de movilidad entre 2008 y 2018

#### Número de desplazamientos persona-día (1.4-14)

El número de desplazamientos por persona y día tiene una clara tendencia a crecer a un promedio de más del 20% en los diez años analizados. Recordemos que en la *Enquesta Metropolitana de Mobilitat* no se han contado los movimientos logísticos de reparto ni el turismo<sup>7</sup>.

#### Movilidad personal (1.4-15)

Excepto en la 2ª Corona, en Barcelona y en el Resto de la 1ª Corona, aparece un crecimiento de los desplazamientos personales y una disminución de los ocupacionales del 7% en Barcelona y del doble (15%) en el Resto de la 1ª Corona (entre 2011 y 2018). El gran crecimiento en el Resto de la 1ª Corona hace que se igualen los porcentajes con Barcelona entorno al 67%<sup>8</sup>.

#### Reparto Modal (1.4-16)

El comportamiento del reparto modal es diferente entre los tres ámbitos. Podríamos resumir diciendo que en la 1ª Corona hay un crecimiento del transporte público con un fuerte crecimiento del resto de la 1ª Corona (19,64%) y una pequeña reducción en Barcelona (5,26%); mientras que en la 2ª Corona

---

<sup>7</sup> Parece que se consolida la tendencia de un crecimiento sostenido de la movilidad en la ciudad. Con la extensión del teléfono ya se anunció que la movilidad se reduciría, con la de Internet se volvió a vaticinar lo mismo, pero la ciudadanía tiende tozudamente a moverse más, con desplazamientos más cortos y no rutinarios, pero en mayor cantidad.

<sup>8</sup> Parece que se consolida también el crecimiento de los viajes personales en detrimento de los ocupacionales, incremento que demanda de nuevo un soporte común entre periferia y ciudad central de una malla suficiente de calles y avenidas.

se da un importante crecimiento del uso del coche (30%) y un incremento del transporte público (10,48%), con una caída significativa de la movilidad activa (14,25%).

De nuevo en la 1ª Corona se consolidan los modos de transporte más urbanos, esta vez con el crecimiento del transporte público en el Resto de la 1ª Corona.

De esta destilación rápida de los parámetros básicos de la movilidad en 2018 y en el periodo 2008-2018 podemos concluir que la ciudad (1ª Corona) incrementa de manera continuada el número de desplazamientos por persona y día, y, asimismo, los desplazamientos personales a costa de los ocupacionales. En la 1ª Corona crece la movilidad a pie (que se sitúa aproximadamente en el 50%), mientras disminuye el transporte privado (se sitúa al 30% del total), incrementándose el transporte público (entorno al 20%).

#### 4.1.3 Los nuevos puntos disruptivos en la ciudad real

La Barcelona real responde hoy al modelo presentado en el punto 4.1.1. La consolidación de la continuidad del suelo urbano ha dejado en su interior trazados viarios que interrumpen la continuidad de avenidas y calles. Asimismo, el análisis de la movilidad en Barcelona confirma que el 80% de los movimientos (peatón + transporte público) solo se pueden hacer por calles y avenidas, mientras que solo parte del transporte privado (20%) se hace por autovías. De aquí la reivindicación de la calle y la avenida en la Barcelona-ciudad, uno de los objetivos centrales de esta parte. El haber renunciado a repensar la ciudad real en su conjunto desde el PGM-76, e insistir que a esta ciudad real se le siga llamando Área Metropolitana, ha hecho que los problemas anunciados no se hayan abordado con anticipación y que nos encontremos hoy con mayores dificultades para resolverlos. Veremos más adelante que existen ejemplos de buenas soluciones de avenidas integradas: tramos de las rondas, especialmente de la Ronda de Dalt, o la Plaza Europa en la Gran Vía de l'Hospitalet, donde se ha construido una avenida que acoge árboles de alineación y tráfico urbano (peatón, vehículos ligeros, transporte público en superficie y tráfico rodado (a 30-50 km/h), de camionetas, coches y motos). Pero esta avenida contiene a cota -1 (aproximadamente a 7 m por debajo) una autovía de tráfico segregado (80 km/h), en parte a cielo abierto en una franja central de la misma. En los trazados de los 70, reconocemos 4 puntos disruptivos consecuencia de la construcción de las dos primeras autovías<sup>9</sup>:

- C-31 (1954) Prolongación de la Gran Vía desde la Plaza Cerdà hasta Castelldefels.
- B-23 (1969) Prolongación de la Diagonal desde el límite entre términos de Barcelona y Esplugues (hoy cruce con las Rondas) hasta la zona agrícola de la Vall Baixa.
- Dos más en la N-340: En Molins de Rei -nudo con la B-23 a levante, y, a poniente al otro lado del río, Quatre Camins, cruce con la N-2 y la BV.2002.

A partir del PGM-76 se ha construido una nueva red de autovías en la Barcelona real (**I.4-17 y 18**), que podemos agrupar de la siguiente manera:

---

<sup>9</sup> Concretamente en el punto 1.5.2 Trazados generatrices del crecimiento urbano del Apartado 1.5 de la 1ª Parte de esta tesis.



## A levante del Llobregat

- Autovía A2. Es la única que cambia de vertiente en la Vall Baixa. Su primer tramo se desarrolló en la vertiente de levante entre el nudo con la B-23 a la altura de Sant Feliu hasta la conexión con la C-31, y se concluye en 1987. El segundo, desde el nudo de la B-23, que sube por la vertiente occidental en dirección a Martorell, se desarrolla en 1998.
- Rondas de Barcelona. Se culminan justo antes de los Juegos Olímpicos de 1992, y son, de hecho, el anillo básico de movilidad para los Juegos (Vila Olímpica, Montjuïc y Vall de Hebrón). B-20 Ronda de Dalt y B-10 Ronda Litoral. Estas rondas se corresponden con la idea de la Red Arterial de Barcelona de 1966, que posteriormente se incorporan en el PGM-76, y forman parte de la estrategia del régimen anterior de la Barcelona entre ríos, que pone barreras a las periferias del Besòs y del Llobregat<sup>10</sup>. Esa autovía urbana en forma de anillo tiene tramos de calidad muy variable, especialmente en la B-20, con un trazado y una sección como avenida integrada que se incorpora adecuadamente a la trama de calles de la ciudad, mientras que hay otros, donde prima su condición de autovía segregada, con nudos de conexión con la ciudad de naturaleza suburbial, y que significan un claro corte con el tejido urbano, especialmente en el frente del Llobregat. Justo en ese tramo, con la construcción de las Rondas se complica el punto disruptivo del que ya hablábamos en la 1ª Parte<sup>11</sup>, del paso de la Diagonal a la B-23. En ese punto se produce un nudo Rondas-Diagonal-B-23, que dificulta más si cabe, la continuidad de la Diagonal como avenida, hasta el nudo de la B-23 con la A-2, en el término de Sant Feliu.
- Plaça Europa. A levante se desarrolla también una operación que transforma una autovía en avenida integrada. Se trata de la Plaza Europa (2009-2019), que se desarrolla en l'Hospitalet entre la Plaza Cerdà y el trazado ferroviario, en dirección al Llobregat. Lo que antes era una autovía sin aceras y sin posibilidad de acoger peatones y vehículos ligeros, y una gran barrera en medio de l'Hospitalet, entre los barrios del Norte y las actividades productivas al Sur. Esta operación, hoy es un eje, que funciona longitudinalmente como una avenida y a la vez, permite el tráfico transversal entre ambos lados. Pero el tramo Plaça Europa, nudo con la B-20 continúa de régimen de autovía.

## A poniente del Llobregat

Las importantes operaciones a poniente se amparan en la amplia disponibilidad de terreno agrícola en el delta occidental del Llobregat:

- C-32 (1993) Discurre a lo largo de 10 km entre el cruce de la C-31 en Castelldefels y la B-20 (Ronda de Dalt), y da soporte a la mayor extensión urbanística del PGM-76 en el Baix

---

<sup>10</sup> Corresponde al punto 3.3.2 Antecedentes al PGM-76: el Proyecto de red arterial de Barcelona (1966) y la "Barcelona 2000" (1967) de Porcioles, y el Pla Macià de 1934. Dos miradas antagónicas del Apartado 3.3 de la 3ª Parte de esta tesis.

<sup>11</sup> En el punto 1.5.2 Trazados generatrices del crecimiento urbano del Apartado 1.5 de la 1ª Parte de esta tesis.

Llobregat: entre Castelldefels y Sant Boi genera una franja urbana mayoritariamente de usos industriales, con algunos barrios residenciales, entre la C-245 y la C-31, de 10 km x 1 km = 10 km<sup>2</sup>, en gran parte sobre antiguos terrenos agrícolas.

Esta autovía se abre en tres ramales en las proximidades del río:

- Ramal central C-32/nudo C-32 Rondas
  - Ramal B-25 con proyecto actualmente en construcción, entre la C-32 y la C-245 en Sant Boi. C-32 con C-245 en las proximidades del nudo de esta carretera con la C-245.
  - Entre Sant Boi y el Prat está la C-31C que tiene conexión en régimen de autovía con el Prat (C-31), conectando con la B-20, que a su vez conecta con la C-32B del aeropuerto.
- A poniente, la última autovía ejecutada, en la parte alta de la Vall Baixa, es la B-24, que va desde la A-2 al término de Vallirana, y añade muchas dificultades a la continuidad de la N-340 entre Quatre Camins (Molins de Rei) y Vallirana.

Hasta aquí una breve presentación de las nuevas autovías en la comarca, pero la pregunta es ¿qué nuevos puntos disruptivos generan estas nuevas autovías en las posibles extensiones o continuidades de las avenidas urbanas? Para responder a la pregunta lo primero es determinar cuáles serían esas posibles avenidas.

Si recuperamos los puntos disruptivos de la 1ª Parte y vamos de Sur a Norte, las avenidas principales que podrían integrar las dos bandas del río en el Baix Llobregat serían:

- Gran Vía. Ya hemos hablado en la 3ª Parte de la importancia de esta vía como generatriz de la Barcelona-ciudad entre Castelldefels y Montgat<sup>12</sup>.
- C-245. También tiene una gran continuidad entre Castelldefels-Sant Boi-Cornellà-Esplugues y Avinguda Bonanova en Barcelona.
- Diagonal. La continuidad en régimen de avenida hasta las instalaciones del FC Barcelona en Sant Joan Despí constituye una larga reivindicación.
- N-340. A pesar de tener una anchura de 20 m a su paso por los cascos urbanos de Esplugues, Sant Feliu y Molins de Rei, es también un eje vertebrador del conjunto de urbanizaciones entre Quatre Camins y el congost de l'Ordal, en los términos de Cervelló y Vallirana, y conexión directa con Corbera.

Centrémonos aquí en esas cuatro vías, entorno a las cuales se producen interrupciones en sus continuidades urbanas que describimos a continuación **(1.4-19 y 20)**:

- Gran Vía. La posibilidad de continuar la Avinguda Gran Vía entre la Plaça Europa y Castelldefels pasa por superar toda una serie de puntos disruptivos:
  - G.V.1: Tramo desde la Plaça Europa hasta las Rondas.
  - G.V.2: Nudo con las Rondas de difícil atravesamiento en modo de avenida. **(1.4-21)**

---

<sup>12</sup> Se hace mención en el punto 3.3.2 del Apartado 3.3 "Antecedentes al PGM-76: el Proyecto de red arterial de Barcelona (1966) y la "Barcelona 2000" (1967) de Porcioles, y el Pla Macià de 1934. Dos miradas antagónicas."

- G.V.3: Tramo entre el nudo con las Rondas y el nudo con la C-31C.
  - G.V.4: Nudo de la C-31C (vía de Sant Boi) con la C-31.
  - G.V.5: Tramo entre el nudo con la C-31C y el nudo de acceso al aeropuerto.
  - G.V.6: Nudo de la Gran Vía con el acceso al aeropuerto.
  - G.V.7: Largo tramo entre el acceso al aeropuerto y la conexión con la C-31 en Castelldefels.
- C-245. Castelldefels-Avinguda Cornellà-Esplugues-Avinguda Bonanova en Barcelona.  
L’Avinguda d’Esplugues tiene una buena continuidad con la traza en avenida de la B-20 hasta el hospital Sant Joan de Déu; la continuidad se complica más en el frente de Finestrelles hasta l’Avinguda dels Països Catalans en Esplugues que continua con el tramo en avenida con el Tram de Pont d’Esplugues, para bajar en dirección a Cornellà por la avenida (con Tram) hasta el *bypass* de la Cornellà-centre, del intercambiador Tren-Metro-Tram, para continuar con el Tram hasta la rotonda con Avinguda del Baix Llobregat. **(I.4-22)**

Los problemas de discontinuidades comienzan en el cruce con la A-2.

- C-245.1: Cruce de la C-245 con la A-2. Este cruce impide el paso de peatones y de vehículos ligeros entre Cornellà y Sant Boi. **(I.4-23)**
  - C-245.2: Justo después del cruce, en dirección a Sant Boi, se da el paso a tres niveles de Carrilet, C-245 y AVE que complica la posibilidad de encontrar un trazado urbano continuo entre Cornellà y Sant Boi.
  - C-245.3: el tramo de 950 m entre el cruce en trébol de 4 hojas con la A-2 y la rotonda de unos 100 m de diámetro (conectada directamente a la C-32), este tramo tiene prácticamente carácter de autovía (no peatones y no vehículos ligeros). La conexión directa de la C-32 con la C-245 para conectar con la A-2 es un hándicap importante.
  - C-245.4: El tramo entre Sant Boi y Castelldefels de unos 10 km en principio no tiene puntos disruptivos, pero el propio trazo de la carretera, con muchas variaciones de anchura es otra dificultad, con estrechamientos hasta los 13 m a la altura de Viladecans.
- Diagonal-B-23.
- D.B-23.1: El punto disruptivo del 75 se ha complicado con el cruce de la B-20 **(I.4-24)**; en todo caso se ha realizado un itinerario de peatones y bicicletas que sortea el nudo y consigue la conexión entre la amplia acera de montaña de la Diagonal y la Avinguda dels Països Catalans.
  - D.B-23.2: Todo el tramo de la B-23 entre el nudo con la B-20 y el nudo con la A-2 a la altura de Sant Feliu. Todo este tramo de 5,5 km significa un corte en los tejidos urbanos de Esplugues y Sant Joan Despí, que además de impedir el paso de peatones y vehículos ligeros a su largo, dificulta el paso a través (se está redactando un proyecto para cambiar el carácter de este tramo).

- D.B-23.3: En ese largo tramo de 5,5 km de la B-23 únicamente hay un acceso al tronco principal en el cruce con la Avinguda del Baix Llobregat entre San Just Desvern y Sant Joan Despí, que conecta la N-340 con la C-245, Cornellà. El paso sobre la B-23 está delimitado por dos rotondas, que a su vez acceden al tronco central. Ese paso entre rotondas no permite el paso a peatones ni vehículos ligeros.
- N-340. Para concluir el tema de los puntos disruptivos trataremos los de la N-340 entre Molins de Rei y Vallirana. En el 75 ya se aprecian dos puntos disruptivos **(I.4-25)**:
  - N-340.1, Nudo de la N-340 y la B-23. Este nudo corta la continuidad del paso de peatones y vehículos ligeros antes de cruzar el puente de Molins de Rei.
  - N-340.2: Al otro lado del puente, el nudo de Quatre Camins (N-340, N-2, B.2002) se hace impermeable al tráfico activo en las dos direcciones del cruce N-340 y N-2-B.2002.

Pero la autovía B-24 entre la A-2 y Vallirana añade nuevas interrupciones, especialmente en:

- N-340.3: Trenza de la N-340 y la B-24, entre la carretera de Corbera y el casco urbano de Cervelló. Todo este tramo rompe la continuidad urbana de la N-340, que es la única avenida potencial, que puede ayudar a estructurar el gran racimo de urbanizaciones que se concentran en los términos de Cervelló, Vallirana y Corbera.

Hemos localizado un total de 17 puntos disruptivos **(I.4-19 y 20)** (7 en la Gran Via, 4 en la C-245, 3 en la Diagonal y 3 en la N-340); en las principales trazas urbanas que podrían soportar una relación de continuidad urbana entre el Baix Llobregat Occidental, el Baix Llobregat Oriental y la Barcelona.

En las imágenes **(I.4-26 y 27)** podemos ver la importancia del gran nudo del delta a ambos lados del río y el doble nudo entorno al puente sobre el Llobregat de la N-340.

#### 4.1.4 Operaciones para superar los cortes de las autovías en la ciudad

A lo largo de estos 30 años (1992-2022) se han realizado algunos proyectos con el objeto de superar las barreras de las autovías. Traeremos a colación tres operaciones de carácter muy diferente, para poder caracterizarlas en referencia al reto que la ciudad-real tiene en torno a este tema:

Parc de la Solidaritat en Esplugues de Llobregat 1998: (I.4-28 y 29) El término municipal de Esplugues se sitúa mayoritariamente, a poniente de la Ronda B-20, pero se extiende hasta el barrio de Can Vidalet a levante. Las Rondas segregaban este barrio del resto del municipio. El Ayuntamiento de Esplugues de Llobregat, durante el proceso de redacción del proyecto de la Ronda, reivindicó que se cubriera, para disponer un parque que conectara Can Vidalet (a levante) con el grueso del municipio (a poniente).

Se trata de una operación puntual, un parque sobre las rondas, pero que no resuelve el problema del trazado de la B-20, que comporta un corte entre tejidos urbanos, sin laterales y con nudos que impiden los pasos a través de peatones y bicicletas.

Paso de Peatones y Bicicletas entre la Diagonal y Esplugues 2008: (I.4-30 y 31) Se trata de uno de los puntos disruptivos más problemáticos para la futura conexión urbana de la Diagonal en dirección al Llobregat, por la rotura de la continuidad urbana entre la Diagonal y la B-23, agravada por el nudo con la B-20. La operación reciente del paso de peatones y bicicletas, entre la acera norte de la Diagonal y la Avinguda dels Països Catalans a Esplugues está teniendo una amplia aceptación en su uso, quedando pendiente la continuidad urbana de la Diagonal hasta las instalaciones del Barça en Sant Joan Despí; que sin duda es un reto importante en el camino de hacer realidad urbana el concepto de la Barcelona-ciudad.

Glòries-Diagonal en Barcelona 2024: (I.4-32 a 37) El tema de la Plaza de les Glòries se resolvió en las Olimpiadas del 92, con el denominado tambor que conectaba ambos lados de la Gran Vía, dejando a nivel de calle las conexiones, a través de la gran rotonda, la conexión de las vías que confluían (Gran Vía, Diagonal y Meridiana). Este tambor fue derruido para encajar un gran parque de 270 x 380 m, sin vías que lo atravesasen, interrumpiendo la Diagonal y la Meridiana y soterrando la Gran Vía. La conexión entre las tres avenidas se debe producir rodeando el largo perímetro rectangular del parque.

Barcelona tiene una gran preocupación por el flujo de tráfico que entra al centro de la ciudad desde las tres avenidas que la unen a las periferias del Besòs y del Llobregat. Teniendo en cuenta los efectos perniciosos de la contaminación, es muy comprensible esta preocupación. Pero si nuestra mirada es la de la Barcelona-ciudad, ese tráfico a través es un tráfico interno de la propia ciudad, que se debe resolver con la limitación creciente de vehículos contaminantes en el centro de la misma y otros tipos de medidas. Romper la continuidad de la Diagonal y la Meridiana en Glòries y dificultar la conexión de las 3 avenidas es claramente una medida en contra de la integración urbana de las periferias del Besòs y del Llobregat en la Barcelona-ciudad.

Esta opción de Barcelona término municipal de impedir el tráfico desde los municipios vecinos puede pretender llevar a las rondas todo el tráfico; como sucede con muchos de los municipios vecinos enviando todo el tráfico a las autovías más próximas.

La reivindicación de las avenidas y de la malla de calles para absorber las nuevas demandas de movilidad con peatones y vehículos ligeros, compartida con transporte público en superficie y tráfico rodado con limitaciones de velocidad y contaminación, supone un nuevo camino de transformación de la ciudad real que pertenece a los 29 municipios que la forman; en el caso de Barcelona término municipal es un sueño difícil de llevar a cabo -los rondas son la corona de la mayoría de entradas de coche a Barcelona-.

Manuel de Solà-Morales escribió un artículo de prensa muy crítico con el proyecto de Glòries **(I.4-38)**<sup>13</sup> en relación a su compromiso de relación de la Barcelona centro con su periferia *"o és que la*

---

<sup>13</sup> de Solà-Morales, M. *"Incertes Glòries"*. Diari Ara 27/02/2012.

*seva (Cerdà) hipòtesi d'un gran centre urbà que -per Diagonal, Meridiana i Gran Via- pugui ser nucli del Barcelonès, el Maresme i el Vallès sembla massa valenta per a les nostres Glòries d'avui?"*

A esta idea añadiría que Glòries también sería centro urbano para el Baix Llobregat a través de la Diagonal y la Gran Vía.

Barcelona, consecuente con la operación de Glòries, aborda la reurbanización de la Diagonal con la instalación del Tram, con una radical reducción del tráfico.

La propuesta del tranvía por la Diagonal ocupa el actual tronco central para el Tram, bicis y peatones, dejando únicamente dos carriles laterales por banda que deben dar respuesta al transporte público de buses y a un carril por banda de tráfico rodado.

Consideramos un acierto que finalmente se haya optado por la continuidad del Tram por la Diagonal conectando el Trambaix y el Trambesòs; la operación más importante para la reconstrucción urbana de la Barcelona-ciudad, conectando las dos periferias con el centro. Pero la reducción drástica del tráfico rodado, como ya está sucediendo en Glòries, pasa a incrementarlo en las tramas urbanas de los barrios vecinos (especialmente el Ensanche).

Barcelona sufre una clara escasez de espacio libre, con lo que parece buena idea peatonalizar algunas calles cortas de la trama urbana de la ciudad, en los barrios, y también en el Ensanche. Pero, valorando el interés de las operaciones puntuales del Parc de la Solidaritat y del paso de peatones y bicicletas de la Diagonal a Esplugues; y planteando las dudas sobre Glòries, la única operación de real transformación urbana de una autovía en avenida integrada es, de momento, la de la Plaça Europa en l'Hospitalet.

#### Plaça Europa 2007: (1.4-39 a 1.4-41)

Podemos ver la radical transformación de la C-31 en la Avinguda de la Gran Vía, entre la Plaça Cerdà y el Gornal. Se trata de una operación que dota de laterales de amplias aceras y paso de bicicletas y carriles de coches, y que posibilita el paso a través de los barrios situados al Norte y al Sur de la Gran Vía.

#### Prat-Nord: (1.4-42 a 1.4-49)

Se planteó un concurso en los terrenos situados entre la B-20, la B-22 y la C-31, limitados a levante por el río Llobregat, concurso fallado en el 2009, que ganó el equipo Claus en Kaan y Jaume Carné, y del que reproducimos una planta general y una imagen de la maqueta.

Si observamos el proyecto dentro del ámbito municipal de El Prat, parece una idea interesante. Se localiza un parque central por encima de la Gran Vía, con dos penetraciones al casco urbano de El Prat, situando un nuevo barrio al Norte de ese parque central.

La localización del parque junto a la Gran Vía lo sitúa en la posición más central posible, respecto al conjunto urbano futuro del Prat.

La Gran vía pasa soterrada bajo el Gran Parque, pero desde la perspectiva de la Barcelona-ciudad, aparecen las dudas:

- ¿Tiene sentido a 3,5 km de la Plaça Europa que la Gran Vía –la avenida más importante de la Barcelona-real– desaparezca bajo un parque?
- ¿Por qué no sumarse al esfuerzo urbano de la Plaça Europa en dirección a Castelldefels?

La idea de una Gran Vía en avenida que se sitúe en continuidad desde l'Hospitalet hasta el frente del Prat se hace presente. En el curso 2009-2010 de Urbanística VI de la ETSAB, dirigido por Josep Parcerisa, trabajamos el tema Gran Vía / Bellvitge<sup>14</sup>. En mi grupo de taller tratamos especialmente la continuidad de la Gran Vía en avenida desde la Plaça Europa al frente del Prat. Se apostó por sustituir el nudo Gran Vía-Rondas por un trébol con 3 niveles, donde el intermedio era el de los laterales, y el trébol relacionaba el nivel +1 Rondas con el -1, del tronco central deprimido de la Avinguda de la Gran Vía.

Como se ve en los dibujos, ese nudo permitía pasar a nivel de tierra los laterales (aceras, bicis y coches a 50 km/hora) sin discontinuidad entre Plaça Europa al frente del Prat<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Parcerisa, Josep y Crosas, Carles. "*Barcelona enllaços*". Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, septiembre 2013.

<sup>15</sup> Comentaremos el desarrollo de esta idea en las Hipótesis de futuro.

## APARTADO 4.2 LA RED FRAGMENTADA DE TRANSPORTE PÚBLICO CON INFRAESTRUCTURA FIJA

El transporte con infraestructura fija en la comarca, está constituido por el ferrocarril, el metro, el Tram, y el AVE, que conjuntamente conforman una red que tiene algunas insuficiencias como veremos más adelante. **(I.4-50)**

Los ferrocarriles que conforman la comarca en los 70 tienen tres trazados **(I.4-51)**:

- Vall Baixa oriental (año 1854)  
Se sitúa en la parte alta del *samontà* y tiene estaciones en el Baix Llobregat en los términos de. El Papiol, Molins de Rei, San Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Cornellà. Dos líneas de Rodalies recorren este trazado: la R1 de Molins de Rei a Maçanet-Massanes y la R4 de Sant Vicenç de Calders a Manresa.
- Línea de la costa (1884)  
Esta traza tiene en la comarca las estaciones de Castelldefels, Gavà, Viladecans y el Prat de Llobregat, sobre la que circulan tres líneas: R2. Desde Castelldefels a Granollers; R2 Sud. Desde Sant Vicenç de Calders, y la R2 Nord. Desde el Aeroport del Prat hasta Maçanet-Massanes.
- Carrilet FGC (1912)  
Pasa por el *samontà* occidental de la Vall Baixa con estaciones en la comarca en: Pallejà, Quatre Camins, Can Ros, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Colònia Güell, Molí Nou-Ciutat Cooperativa, Sant Boi, Cornellà-Riera y Almeda. Por este trazado pasan tres líneas: S33 Can Ros-Plaça Espanya; S4 Olesa-Plaça Espanya S4 Olesa-Plaça Espanya

Estos tres trazados ferroviarios han tenido un papel fundamental en la formación urbana de los municipios de ambas vertientes de la Vall Baixa, la de los del frente deltaico occidental, y la del Prat.

Dos líneas de metro llegan al Baix Llobregat, y dos se quedan a sus puertas **(I.4-52)**:

- Línea 5. Con terminal en Cornellà-Centre (1983), tiene además dos estaciones en el término de Cornellà: Gavarra y Sant Ildefons (1976). Esta línea discurre por la N-340 hasta Collblanc-Badal (conexión con la Línea 10) hasta la Sagrera (conexión con la Línea 10) para subir hasta Vall d'Hebron.
- Línea 9 (2016) (salta el río). Con terminal en el Aeroport y paradas en el Prat: Mas Blau, Parc Nou, Cèntric, El Prat Estació y les Moreres. Esta línea continúa por Mercabarna, Parc Logístic y Fira para subir hasta su terminal actual en Zona Universitària (conexión con la Línea 3).
- Línea 1. No llega a conectar con la comarca, aunque tiene la terminal en el Hospital de Bellvitge. Es una línea que atraviesa toda Barcelona, Plaça Espanya, Plaça Catalunya, Marina, Sagrera, saltando el Besòs hasta la terminal en Fondo de Badalona. Está prevista la continuación de esta línea en dirección al Prat (atravesando el río).
- Línea 3. Se queda a las puertas de la comarca en la parada término de Zona Universitària; también está prevista la prolongación de esta línea en el Baix Llobregat Oriental.



El metro es una cuestión pendiente en el Baix Llobregat, si contemplamos las líneas de metro que saltan el Besòs, vemos que el Baix Llobregat va claramente retrasado en este tema.

En la comarca hay tres líneas de Tram **(I.4-53)** que tienen un tronco común: Francesc Macià-Pont d'Esplugues desde donde se abren las tres:

- T1 Bon Viatge,
- T2 Llevant-Les Planes, prolongación de la T1 y
- T3 Sant Feliu-Consell Comarcal.

Los 20 años del Trambaix ratifican el éxito de la operación, pero su baja velocidad pone límites a las posibles extensiones de las líneas.

Está programada la continuidad por la Diagonal. Francesc Macià hasta Glòries para conectarse con las líneas de Tram del Besòs T4, T5 y T6. Finalmente, se ha tomado esta decisión de conectar el Trambaix con el Trambesòs. Esta es la operación urbana que más va a colaborar en la integración de las periferias del Besòs y del Llobregat en el camino de la consolidación urbana de la Barcelona-ciudad.

El AVE discurre por el corredor prelitoral, bajando por la Vall Baixa del Llobregat hasta la estación del Prat, que, junto a la Estació de Sants y Sagrera, serán las tres paradas del AVE en la Barcelona-ciudad **(I.4-54)**.

Potenciar la Estación del Prat para nuevos explotadores reforzará la conexión del Baix Llobregat con ese medio de transporte, a la vez que refuerza la conexión Ave-Aeropuerto.

El Baix Llobregat tiene una buena conexión con la Barcelona Centro a través de:

- Línea de Rodalies del interior, que conecta los municipios de la Vall Baixa oriental.
- Línea de Rodalies de la costa, que conecta Castelldefels, Gavà, Viladecans y el Prat
- FGC, que conecta los de la Vall Baixa occidental.
- L5 de metro de Cornellà.
- Tram (hasta Francesc Macià).

Sin embargo, las conexiones internas de la comarca son más deficitarias:

- El Prat solo tiene conexión directa con Castelldefels, Gavà y Viladecans a través de la línea de la costa.
- Estos mismos tres municipios del frente deltaico occidental tampoco tienen conexión directa con ningún municipio del Baix Llobregat, excepto con el Prat.

Queda claro que es necesaria la prolongación de 3 líneas de metro en la comarca:

- Cornellà-Castelldefels (probable prolongación de la Línea 5)
- Bellvitge (l'Hospitalet)-el Prat-Sant Boi (extensión de la Línea 1)
- Prolongación de la Línea 3 en el Llobregat Oriental.

Solo con la prolongación de estas tres líneas mejoraría mucho la conectividad interior de la comarca, y de esta con Barcelona centro y Besòs. La extensión y consolidación de la red de transporte público

de infraestructura fija, representará un gran soporte en la reconstrucción urbana de la Barcelona-ciudad.



### APARTADO 4.3 LA CONSTRUCCIÓN POR FRAGMENTOS DEL BAIX LLOBREGAT

La construcción urbana del Baix Llobregat en estos 45 años se ha hecho en buena medida con grandes obras públicas por parte del Ministerio y la Generalitat. Sin embargo, también tiene mucha importancia en el crecimiento de la comarca la que hemos denominado por fragmentos, liderada de forma independiente por cada uno de los 29 municipios de la Barcelona-ciudad<sup>16</sup>.

La intención de este apartado es tomar un camino diverso respecto a OFF Barcelona, aquí se trata de enfatizar los aspectos urbanísticos críticos analizando una selección de planes y proyectos con diferentes emplazamientos y programas para destilar criterios sobre el nivel de inserción urbana en diferentes escalas de intervención; especialmente en lo que hace referencia a la Barcelona-ciudad.

Para ello analizamos en 37 ejemplos que recogemos en el plano (I.4-56), de los cuales 25 están en el Llobregat Oriental (I.4-57) y 12 en el Occidental (I.4-58). Asimismo clasificamos estos proyectos atendiendo a una variada diversidad tipológica (I.4-59), con una extensión de 489,39 ha, 2.743.901 m<sup>2</sup> de techo construido y 13.566 viviendas.

De este estudio que por su dimensión escapa de las limitaciones de esta investigación, hemos seleccionado 26 proyectos, la mayoría construidos, que hemos clasificado en cinco apartados presentados brevemente:

- 4.3.1 C-245 Poniente. Transversalidad de ciudad real y verticalidad municipal
- 4.3.2 C-245 - Avinguda Cornellà - Esplugues. El Tram como vector de urbanidad
- 4.3.3 Nuevos barrios: inserción y segregación urbana
- 4.3.4 Lentitud y velocidad en la reforma de las urbanizaciones marginales
- 4.3.5 Espacios y equipamientos públicos. Diferentes escalas de intervención

#### 4.3.1 C-245 Poniente. Transversalidad de ciudad real y verticalidad municipal

Una de las propuestas más relevantes del PGM-76 es la redefinición urbana de la que hemos denominado la banda de poniente. Los municipios de Castelldefels, Gavà, Viladecans, y Sant Boi, con los núcleos originados en el *samontà* accedían de manera individualizada desde la C-245. Por debajo de la misma tan solo había alguna zona residencial y fragmentos de zonas industriales. El PGM-76 propone establecer una banda de 10 x 1 km en el frente deltaico de la C-245, mayoritariamente de

---

<sup>16</sup> Sobre esta temática organizamos dos eventos, el primero en 1986 en Cornellà, la Conferencia sobre Periferias y en 1997, la exposición "OFF Barcelona" (I.4-55) en el Palau Robert, que recogía la obra de cuatro artistas, producida desde la periferia del Llobregat.

Si la Conferencia de Cornellà tenía contenido académico, social y político; con amplia participación de ponentes nacionales e internacionales, la exposición "OFF Barcelona" en el Palau Robert era una defensa ideológica de la potencia de la periferia como fuente de inspiración y creación artística. Tuvo una buena aceptación mediática, pero carecía de reflexión teórica y crítica. En ella presentamos una selección de trabajos de urbanismo y de arquitectura en la comarca.

actividades económicas, entre dicha vía y la actual autovía C-32, disponiendo entre ambas una avenida intermedia (Siglo XXI). Los núcleos urbanos situados en el *samontà* se enlazan por una vía de cornisa que va desde Castelldefels a Santa Coloma de Cervelló.

Situados en la banda deltaica, analizamos seis proyectos, de los cuales tres tratan de reforzar la estrategia del PGM, y tres establecen otra totalmente opuesta. Los tres proyectos alineados con el PGM (**1.4-60 a 75**), situados entre la C-245 y la vía intermedia, son:

- Parc d'Activitats de Can Calderón. Sant Boi-Viladecans 1989. Redactamos el planeamiento al calor de la política de ejes industriales, de carácter supramunicipal, impulsados por la Corporació Metropolitana de Barcelona. Este proyecto se sitúa a caballo de los municipios de Sant Boi y Viladecans, y trata de reforzar la C-245 como una futura avenida, aportando un frente equipado, proyectando asimismo la vía intermedia (Siglo XXI) como una nueva avenida.
- Can Calderón I. Viladecans 1999. Propusimos el nuevo barrio, situado entre el Parque de actividades y el antiguo barrio de Sales, prolongando los patrones urbanos establecidos en el proyecto anterior, permeabilizando la relación con Sales; y con nuevas dotaciones.
- Gabrielistes I. Viladecans 1998. En la misma franja, entre la C-245 y la vía intermedia, y entre el barrio de Sales y el antiguo barrio de Gabrielistes, se organiza una nueva zona residencial que aporta permeabilidad y un parque a los barrios vecinos, con la voluntad de constituir un continuo urbano formado por los cuatro sectores, los dos antiguos (Sales y Gabrielistes), y los dos nuevos (parque de actividades de Can Calderón I y Gabrielistes I).

Estos tres proyectos refuerzan la banda urbana direccionada entre la C-245 y la vía industrial intermedia s. XXI entre Sant Boi y Viladecans.

Los tres proyectos que presentamos a continuación parten de una idea opuesta a la anterior (**1.4-76 a 87**):

- Gabrielistes 2. Viladecans 2003. Se sitúa entre Gabrielistes I y la C-32, en la parte baja de la banda al sur de la Avinguda Siglo XXI. Apuesta por establecer una placa rectangular de un centro comercial, que soporta una serie de torres residenciales dispuestas al tresbolillo. Genera tres tipos de interrupciones respecto al PGM: se cambian los usos de actividad por vivienda; se interrumpe la avenida intermedia, sin resolver su continuidad a poniente, y se incrementa la edificabilidad neta y el impacto paisajístico respecto al conjunto de la banda de poniente, a cambio de situar un gran parque a levante de la operación; que, por su posición perimetral al casco urbano, tiene un bajo uso social.
- Polígono Industrial Centro. Viladecans 2017. Se trata de un polígono industrial, que califica como patrimoniales una docena de casas antiguas que dan frente a la C-245, lo que comporta estrangular la anchura prevista de la vía de 30 a 13 m, impidiendo la circulación rodada en ese tramo y cortando la continuidad de la futura avenida, que unos metros a levante se consolida con los proyectos de Can Calderón, y Can Calderón I.
- Sector Llevant. Viladecans 2015. Este proyecto ocupa el sector en el *samontà*, entre el casco urbano de Viladecans y el límite con el término municipal de Sant Boi. El documento

aprobado definitivamente, no incluye la conexión de la vía de cornisa con el tramo de Sant Boi, manteniendo únicamente la reserva de suelo.

Los tres primeros proyectos siguen las pautas del PGM y potencian las avenidas transversales de la C-245 y la avenida intermedia, que afectan al conjunto de la banda de poniente, a la vez que organizan las vías perpendiculares, que conectan la C-32 con la vialidad situada al otro lado de la C-245.

El segundo grupo de dos proyectos (solo el primero construido) interrumpen las tres vías transversales del PGM-76: Cornisa, C-245 y eje industrial, impidiendo su continuidad en dirección a Gavà y Castelldefels, y se plantean la conexión directa, dentro del término municipal, con la autovía C-32. Reproducen así el modelo de municipio aislado anterior al PGM, sustituyendo la C-245 por la C-32. Este segundo grupo subvierte la estructura urbana del PGM, utilizando el mecanismo de la modificación puntual, cuando se trata en realidad de una revisión del PGM-76 **(I.4-88 y 89)**.

Debido a un alto grado de autonomía municipal, se produce una revisión que afecta a la estructura del PGM, mediante tres modificaciones puntuales independientes entre sí, que comportarían una revisión del PGM-76 en esta zona.

El primer modelo corresponde al de ciudad que pone en valor la continuidad de las avenidas, el tejido de los diferentes barrios, la compensación de espacios libres y equipamientos, y el cuidado en la definición y contacto entre los diferentes paisajes urbanos. El segundo modelo corresponde a una idea suburbana de metrópoli donde los cascos urbanos de cada municipio se conectan directamente con la autovía más cercana, a la vez que se establecen barreras con los municipios vecinos, impidiendo el tráfico a través.

Estas discontinuidades intermunicipales están en resonancia con el tratamiento de las autovías construidas por el Ministerio. En el Apartado 4.1 hablábamos de la transformación de facto de la C-245 en autovía a lo largo de 2 km entre Sant Boi y Cornellà, en torno al trébol con la A-2. La conexión directa de la C-32 con la C-245, para acceder a ese nudo, está en la base del problema.

El segundo grupo de tres proyectos analizados, junto con la opción del Ministerio de conectar en régimen de autovía la C-32 con la C-245 y con el trébol de la A-2, tratan de abortar las potencialidades de la C-245 como una avenida Castelldefels Sant Boi-Cornellà-Esplugues-Avinguda Bonanova, clave la interrelación urbana Baix Llobregat-Barcelona. El PGM-76 ya tenía de origen la debilidad de proponer gran variedad de anchos para la C-245, la mayoría de su trazado tiene un ancho de 50 m. Justo en el tramo de Viladecans, hay una parte de 975 m con anchos que varían entre 33 y 13 metros.

#### **4.3.2 Levante. El Tram como vector de urbanidad**

Como podemos ver en la imagen **(I.4-90)**, en Barcelona existen 2 redes de tranvía: El Tram Llobregat con las líneas T1, T2 y T3, y las líneas T4, T5 y T6 en el Tram Besòs, separadas por un tramo de 3,5 km de la Diagonal entre Francesc Macià y Glòries. Es difícil de explicar que una vez que la ciudad apostó por el Tram, no se hiciera al mismo tiempo la traza por la Diagonal, y que después de 20 años de la instalación de los 2 Tram de periferia, todavía no se haya instalado el correspondiente en la Diagonal.

En la actualidad, hay un proyecto de Barcelona para instalar ese tramo de Tram, la crítica del cual exponíamos en el punto 4.1.4.

En la actualidad las dos líneas existentes reciben del orden de 25 millones de viajes/año. Es interesante destacar que el Tram Baix mueve 18 millones, mientras que el Tram Besòs solo 7 millones. El plano hace elocuentes los motivos de esa descompensación: el Tram Baix entra en Barcelona hasta Francesc Macià, mientras que el Tram Besòs es una red interna que solo llega a Glòries. Los estudios de demanda nos dicen que añadiendo esos 3,5 km centrales, podría doblar el número total de viajeros; lo que colaboraría a sacar muchos coches de Barcelona. Sería además el único modo de transporte en superficie que conectaría el Baix Llobregat, Barcelona y Besòs.

La instalación del tranvía en el Llobregat oriental en torno a 2004 fue la operación de transformación urbana más importante del Llobregat oriental en estos 45 años; transformar carreteras en avenidas ha sido su principal acción urbana. En todo caso, ha tenido dos limitaciones en su trazado. La principal es la deficiente conexión con la ciudad central. La conexión con la Diagonal, serpenteando por L'Hospitalet, es poco franca -el nudo Diagonal-Ronda no dejaba otra opción-. En segundo lugar, la no ejecución del Tram entre Sant Just y el Pont d'Esplugues perjudica la eficiencia del servicio, y la continuidad en la transformación urbana de la N-340 en avenida. En todo caso, el tranvía está siendo un importante elemento de conexión entre la periferia y la ciudad central.

A efectos urbanos, el Tram implicó el ensanchamiento de algunos tramos de las carreteras donde se instalaba, la urbanización total (de fachada a fachada) de las nuevas avenidas y la obra del intercambiador en el by-pass de Cornellà-Centre. No había habido otro instrumento tan potente de transformación urbana en el Llobregat Oriental.

Ya dentro del Llobregat Oriental **(I.4-91)** analizaremos estos grandes cambios en tres avenidas: Cornellà-Esplugues, N-340 y la Avinguda Barcelona, y lo haremos valorando a su vez el cambio en la urbanización; y toda una serie de proyectos de edificación en sus bordes para una mejor comprensión de la transformación urbana que el Tram ha generado, y está generando.

**Avinguda Cornellà-Esplugues.** En la prolongación de la C-245, a levante del río, sin el PGM, no hubiera sido posible el éxito de esta operación. A este lado del río, el PGM-76 propone la ampliación de 20 a 40 m de ancho a todo lo largo de 2,5 km entre el Pont d'Esplugues y la calle Rubió i Ors de Cornellà, e insinúa un *bypass* bajo la línea férrea, que orienta una mejor continuidad en dirección a Sant Boi. En el año 2000, cuando se adjudicó el concurso para la construcción de la infraestructura del Tram Baix, la carretera todavía tenía tramos en ambas fachadas con edificios que ocupaban 10 m de la anchura prevista de 40 m. En cuatro años se obtuvieron los suelos para ampliar completamente la avenida de 20 a 40 m y se realizó la obra de urbanización que se inauguró en el 2004. El Tram se instaló en posición central, y la avenida dispuso de amplias aceras, pasos de bicicletas, y dos carriles por banda. Se construyó el paso bajo el ferrocarril generando el intercambiador de transporte público Tren-Metro-Tram más importante de todo el trazado. En el otro extremo el Tram continúa por el Pont d'Esplugues y la N-340 (carretera de Collblanc), hasta llegar a la Avinguda de Xile, con una sección que oscila entre los 25 y los 30 m.

En la Avinguda Cornellà-Esplugues trataremos los proyectos de Can Cervera (2000), el *by-pass* + intercambiador modal (2004), Cornellà-Centre (2010), Can Clota (2007) y Can Bagaria (en construcción).

- Can Cervera. Esplugues 2000. (I.4-93 a 96) La operación ocupa dos manzanas situadas al Norte de la carretera. En una de ellas había una hilera de viviendas unifamiliares adosadas catalogadas, y en la otra una casa *noucentista* también catalogada, que ocupaban 10 m de la futura avenida de 40 m. Ante la previsión del Tram el Plan propuso descatalogar esas edificaciones, y derruirlas, y concentró la edificación en una manzana para dejar un parque con dos casas *noucentistes* cedidas al Ayuntamiento. Esta actitud es opuesta a la del Polígono industrial centre de Viladecans de la que hablábamos anteriormente (donde se reduce la C-245 de 40 a 13 m por catalogar unas viviendas que no lo estaban, y de mucho menor interés arquitectónico que las de Esplugues). El planeamiento de Can Cervera se redactó antes de que se adjudicara la contratación del Tram Baix en el 2000, con toda confianza y apoyo municipal para la anticipación para la adjudicación de la obra.
- *By-pass* + Intercambiador modal. (I.4-97 a 108) Las primeras propuestas de la inserción urbana del Tram son del año 1997, el concurso de la adjudicación de las obras fue en el 2000, y en 2004 se inauguraba la nueva avenida a 40 m con el Tram. En las ortofotos de 1992 (I.4-93), y de 2020 (I.4-94) podemos ver el cambio de sección de carretera de 20 m a avenida de 40. También podemos ver una perspectiva de la nueva avenida con el Tram (I.4-95) y una vista a pie de calle (I.4-96). Las nuevas avenidas del Tram suponen, sin duda, la mayor transformación urbana del Llobregat Oriental.

En la ortofoto de 1974 (I.4-97) podemos ver como la C-245 traspasa la línea férrea haciendo un zig-zag (buscando el punto bajo del cauce del antiguo *torrent del Llop*) para pasar bajo el puente del ferrocarril; después recupera la dirección de la carretera de Esplugues en dirección a Sant Boi.

El PGM-76 (I.4-98) sugiere de manera un tanto incierta, hacer un túnel que dé continuidad directa a la carretera de Esplugues en dirección a Sant Boi, una idea que contrastaba con el criterio municipal de "nunca se hará".

En 1986, en el marco de un debate sobre el plan estratégico de Cornellà, el doctorando dictó una conferencia donde presentó una imagen antropomórfica de Cornellà (I.4-99) que acentuaba el estrangulamiento de los tejidos urbanos, justo en el punto que nos ocupa, entre los barrios situados a cotas superiores e inferiores de la traza ferroviaria.

El doctorando redactó en 1997 redacté el proyecto de inserción urbana del Tram para Barcelona Regional BR, proyecto que formó parte de la documentación para el concurso de adjudicación de las obras y la futura explotación del Tram. En ese proyecto BR tenía previsto no hacer el túnel viario del PGM-76, optando por hacer uno exclusivo para el Tram, girando después del instituto Francesc Macià para atravesar la línea ferroviaria a una altura intermedia entre el tren y el metro (I.4-100). Dicha propuesta era la más barata, pero no resolvía el zig-zag de la carretera de Esplugues pasando por la plaza central del pueblo, ni la



fluidez de recorridos Cornellà-Sant Boi. En el plano se puede ver un trazado a puntos que apunta la alternativa que propusimos al Ajuntament de Cornellà.

Al año siguiente hicimos un estudio sobre temas de vertebración urbana para el municipio de Cornellà, y pudimos desarrollar la idea sugerida en la versión de BR. Consistió en diseñar el túnel del PGM-76, con el objeto que la nueva avenida de 40 m Esplugues-Cornellà, con el Tram integrado, pasara bajo el trazado del ferrocarril en dirección a Sant Boi **(I.4-101)** generando un intercambiador Tram-tren-metro, que podemos ver en la imagen **(I.4-102)**. Esta nueva propuesta fue aceptada por Cornellà y hoy es una realidad **(I.4-103)**, el intercambiador más importante en el Llobregat Oriental. La perspectiva a vista de pájaro **(I.4-104)** da fe de la apuesta, que tiene la ventaja de ofrecer un trazado rectilíneo a la Avenida Cornellà-Esplugues en dirección a Sant Boi, que a su vez reduce sustancialmente el tráfico por el centro de la ciudad del antiguo trazado en zig-zag que pasa por la plaza del centro de Cornellà, y de situar un intercambiador entre el Tram, el metro (en una planta inferior), y el tren (en una planta superior). Este proyecto ejecutado en 2004 es claramente un producto directo de las reflexiones desarrolladas en esta investigación.

- Cornellà Centre. 2010. (I.4-105 a 108) En la confluencia de la antigua traza de la Carretera de Cornellà-Esplugues con la nueva del paso bajo el ferrocarril, el Ayuntamiento redactó un primer plan con un IEN muy alto, fruto de compensaciones de cesiones de suelo para el nuevo tramo de avenida. Se trata de hecho de una transferencia de aprovechamiento (poner más techo, procedente de otros lugares, del que inicialmente le adjudicaba el PGM). El proyecto, que modifica la volumetría del primer planeamiento, trata de reforzar la bifurcación de la avenida, enfatizando la fachada a la rotonda, y situando un paso peatonal interior que conecta el barrio de Gabarres, con el intercambiador de transporte público. La arquitectura procura resolver la sobrecarga de techo con dos edificios de volúmenes diversas que aligeran su carga de edificabilidad, insertándose en un terreno tan singular, colaborando a la integración del intercambiador Tren-Metro-Tram con los flujos urbanos de la ciudad y su paisaje
- Can Clota. Esplugues 2007. (I.4-109 a 114) Está situado en un punto estratégico entre el barrio de Can Clota, y el Pont d'Esplugues, dando frente a la rotonda de la gasolinera por un lado, y al Parc dels Torrens por otro. A través de un planeamiento derivado se sustituye una volumetría muy fragmentada por un edificio en un lugar fruto de la transformación del Tram, cambiando la escala y reconociendo en su arquitectura la diversidad urbana de sus cuatro frentes.
- Alstom Bagaria. Cornellà (en construcción). (I.4-115 a 119) El Ayuntamiento añade a la edificabilidad normal derivada de la parcela de la antigua Alstom, volúmenes procedentes de otros lugares del municipio, creando una zona de un IEN muy alto, generando una discontinuidad volumétrica en la avenida derivada de usar un singular sistema de gestión que prevalece sobre las determinaciones del PGM-76.

Estos 4 edificios colaboran en la definición de una nueva inserción urbana y de un cambio de escala que consolida la definición de la nueva Avinguda Cornellà-Esplugues.

Como conclusión de las obras de urbanización y de edificación en la transformación de la Avinguda de Cornellà-Esplugues, podríamos decir que el Tram Baix ha sido un potente instrumento de urbanidad que en 4 años (2000-2004) culmina en la ampliación de la carretera de 20 a 40 metros, que tiene un trazado de avenida con amplias aceras y dos carriles bici por banda y el Tram y sus estaciones en posición central. Esos cambios suponen mejoras en la movilidad, el paisaje urbano y las actividades en planta baja, así como en la singular versión de intercambiador modal y en nuevas edificaciones que ajustan su escala a las nuevas dimensiones de la avenida. Seguramente la Avinguda Cornellà-Esplugues es la transformación urbana más importante del Baix Llobregat Oriental.

**Carretera Reial (N-340).** La segunda vía donde se comprueban estos resultados es la Carretera Reial (N-340) Sant Feliu-Sant Just y l'Hospitalet.

La N-340 entre Sant Feliu y l'Hospitalet tiene anchura muy variable a lo largo de su recorrido: 20 m en los cascos urbanos de Collblanc, L'Hospitalet, Esplugues, y Sant Feliu, mientras que en el tramo Sant Feliu-Sant Just una anchura dominante de 50 m. En ese tramo el Tram se coloca en posición central, con andén entre vías, anchura que se mantiene a lo largo de todo el recorrido, situando una línea de palmeras entre ambas vías. La diversidad de tejidos que le dan frente se traduce en secciones variables de la avenida, con y sin laterales. En este tramo de 1.900 m de longitud hubiera sido necesario hacer una modificación de PGM y reconsiderar los frentes edificados (industria, edificios unifamiliares y plurifamiliares, etc.). Entre Sant Just y el Pont d'Esplugues hay un tramo de 750 m que comienza con 26 m de ancho, para pasar a 20 en el casco urbano de Esplugues. En este tramo no se ha instalado el Tram por voluntad expresa del Ayuntamiento de Esplugues. En el tramo Sant Feliu-Sant Just, comentaremos tres proyectos: Illa Walden (1996) en Sant Just, Montejurra (2007) en Sant Feliu, y Torreblanca (2020) en Sant Just.

- Illà Walden. Sant Just. 1997.<sup>19</sup> **(1.4-120 a 126)** Esta operación en torno al Walden y al Taller de Ricardo Bofill, completa la manzana en sector circular con un frente edificado curvo al barrio Sud y recto a la N-340, situando una plaza en el ángulo norte, y un parque al interior de la manzana. De alguna manera, estas operaciones ayudan a insertar el Walden en el tejido urbano de Sant Just, y en el frente de la N-340. Se finaliza la construcción de este edificio en 1996, antes de la adjudicación del concurso del Tram Baix en el 2000 (las obras de urbanización se acabaron en el 2004). La alineación de los edificios a la N-340 estaba claramente fijada por el PGM-76, con una anchura de 45 metros. No hubo problema con la instalación del tram y la transformación de la carretera en avenida. El edificio trata de contrarrestar la contundencia de PB + 4PP frente a un barrio de manzanas pequeñas en la trama de Sant Just. La radical horizontalidad del edificio que genera una placita interior abierta al eje del Walden realza el edificio de Ricardo Bofill y su taller en los silos de la antigua cementera.

---

<sup>19</sup> Mattogno, Claudia y Dionino, Giovanna publican un artículo en Edilizia Popolare nº 272, cuarto trimestre de 2001, con el título "*Nuovi Modelli Abitativi Urbani*" destacando tres proyectos construidos en Europa entre los que está la Illa Walden.

La expresión nítida de la fachada curva contrasta con una gran complejidad tipológica: en las tres edificaciones. Todo el edificio mantiene una sola rasante de coronación; con lo que la ondulación de la rasante de la calle Salvador Espriu da lugar a una especie de zócalo flotante a la banda central de los simplex. Y la propia pendiente de la calle da lugar a una planta baja de 4 metros en el frente de la Avinguda Indústria, mientras que se levantaba hasta los 7 metros en el frente donde actualmente pasa el Tram. En la fachada interior del parque se sustituye la planta baja comercial por un dúplex de vivienda levantado sobre la cota del parque interior para mantener la intimidad. También la construcción fue especial, al construir parcialmente sobre un barranco de 16 metros, con edificios sobre pilotes y otros sobre zapatas. La Plaza, el parque y la calle se construyeron después de las estructuras del edificio.

- Montejurra. Sant Feliu 2007. (I.4-127 a 130) En el frente de la N-340, haciendo esquina con la Rambla define una nueva alineación a la carretera retrasándose 5 m respecto a la alineación a poniente de la Rambla. Asimismo, se produce un retranqueo a la fachada de la Rambla para consolidar la anchura de 25 m. El nuevo edificio da frente a la parada final del Tram a la entrada de Sant Feliu y resuelve el frente de la N-340 entre la Rambla y la calle Josep Ricard y el frente posterior con el carrer del Terrisser, que en realidad es un pasaje. El Tram tiene delante la parada final de la línea T3, girando al sur para evitar entrar en la calle de 20 m que es la N-340 en el casco urbano de Sant Feliu.
- Carretera Reial-Parc de Torreblanca. Sant Just, 2020. (I.4-131 a 134) Se trata de un sector situado entre la N-340 y el término de Sant Joan Despí de 1,8 ha, calificado de espacio libre y equipamientos generales, con una fachada de un kilómetro a la N-340. Con motivo de la campaña municipal de Sant Just "Salvem la Vall" se aprobó una modificación puntual del PGM en 2006, que proponía descalificar unas zonas de vivienda unifamiliar en torno a la riera de Sant Just en Collserola, a cambio de compensar a los propietarios del suelo con la misma edificabilidad en el término de Sant Just y, si fuera necesario, en otros municipios vecinos. Se trata de generar transferencias de aprovechamiento en suelo urbano de un total de 80.000 m<sup>2</sup>t de viviendas y 20.000 m<sup>2</sup>t de terciario. Fruto de esa compensación, una de las operaciones es la que estamos considerando en este punto, se aprueba con un PMU en 2017, sitúa un techo de 26.400 m<sup>2</sup>t de viviendas, y en la actualidad finalizada. Es la primera operación de transferencia de aprovechamiento, quedando un total de 53.600 m<sup>2</sup>t de viviendas por colocar en futuras transferencias de aprovechamiento, que ya se están iniciando en otras operaciones similares en la N-340. La ley del suelo, de la que hablaremos en las Hipótesis de futuro, la falta de revisión del PGM-76, y los mecanismos de gestión que tratan a las edificabilidades adjudicadas por el PGM-76 como un valor móvil en la ciudad, permiten desplazar esos teóricos derechos para acumularlos sobre otras zonas edificables, o en el caso como el que nos ocupa, sustituir simplemente zonas calificadas de verde o equipamiento en el PGM.

Este marco legal y de gestión obliga a los ayuntamientos a convertir una opción como liberar de nuevas edificaciones zonas sensibles de Collserola, en operaciones negativas en el centro de la ciudad, sustituyendo espacios libres y equipamientos por viviendas.

La Avinguda N-340 muestra un cambio positivo respecto a la carretera gracias al Tram; sin la fuerza urbana de la Avda. Cornellà-Esplugues. Sus continuos cambios de anchura, con el estrangulamiento en Sant Just-Esplugues, llegan al extremo de interrumpir el trazado del tranvía en el tramo de 735 m de 20 metros de ancho entre el límite de término entre Sant Just y Esplugues y la rotonda frente al Ayuntamiento de Esplugues. Esto obliga al Tram a realizar un trazado sinuoso que lo conecta con la Avinguda Cornellà-Esplugues para llegar hasta la rotonda del Ayuntamiento de Esplugues.

Los cambios de anchura y la diversidad de tipologías edificatorias que le dan frente son responsabilidad del PGM-76 (que resolvió tan bien la Avinguda Cornellà-Esplugues con el paso a lo largo de los 2,5 km de un ancho de carretera de 20 m a uno de una avenida de 40 m). Con el tema de variaciones de anchos de la avenida sucede algo parecido a lo que comentábamos con la C-245 a la altura de Viladecans.

**Avinguda Barcelona. Sant Joan Despí.** El tramo de la avenida entre la rotonda situada por encima del ferrocarril, y la de la Avinguda Baix Llobregat tiene una longitud de 1.360 m y una anchura constante de 30m. Esta avenida está situada entre el barrio de les Planes de Sant Joan Despí y una banda industrial de unos 80 m de ancho situada entre la Avinguda Barcelona y el carrer de la Font Santa al otro lado del parque de la Font Santa. En esta avenida presentamos 3 proyectos: La biblioteca Martí Pol construida en 1995, las dos torres de oficinas del 2004 y el edificio Bayer, del 2005. Asimismo presentaremos para concluir una Modificación del PGM-76 del 2004 que ha cambiado el uso y el paisaje urbano de la banda industrial:

- Biblioteca Martí Pol. Sant Joan Despí 1992. (I.4-135 a 140) Esta biblioteca fue el primer cambio de uso de la banda de la actividad industrial. En una antigua planta de hormigón que contaminaba todo el barrio de Les Planes, se levanta este edificio que se construye a caballo de la Avinguda Barcelona y la calle Font Santa, con dos plantas de desnivel entre ambos frentes. El programa es de un aparcamiento para dar servicio al barrio de Les Planes, una gran biblioteca de ámbito municipal y un pequeño auditorio. En el frente a la Avinguda Barcelona se deja una pequeña plaza.
- Edificio doble de oficinas. Sant Joan Despí 2001. (I.4-141 a 144) Esta es la segunda operación de cambio de uso en la franja industrial. Dos edificios en forma cúbica dando frente a las dos vías con una vía de conexión entre ambas que es a su vez acceso al aparcamiento. El frente de la Avinguda Barcelona se retranquea 15 m respecto a las alineaciones industriales. Esta segunda tipología de oficinas consolidó la tendencia de ir sustituyendo las actividades de esa banda industrial estrecha entre el barrio denso de les Planes y el parque de la Font Santa.
- Edificio Bayer. Sant Joan Despí 2001. (I.4-145 a 148) Ésta es la tercera operación puntual de cambio de uso previa a la Modificación de PGM de toda la franja industrial de 2004. Se trata de un antiguo edificio industrial de PB+5 de 50 x 70 m de planta donde se aborda un proyecto global de remodelación, para pasar su uso a oficinas y hotel, y una ampliación a PB+7. Finalmente, se cambió el proyecto inicial, transformando todo el uso a oficinas y sustituyendo la fachada de doble vidrio por un muro cortina. Los usos de oficina sobre

rasante ocuparon 25.488 m<sup>2</sup> de techo a los que se añadieron 17.478 m<sup>2</sup> de techo bajo rasante más el aparcamiento en las plantas sótano. Por volumen y actividad, es probablemente el edificio de oficinas más importante del Baix Llobregat.

El segundo itinerario con resultados limitados es la Avinguda del Baix Llobregat, en cuyo frente se prestó atención al conjunto de operaciones en torno a Bayer.

**Intersección de tres límites municipales. (I.4-149 a 152)** Merece la pena detenerse en este cruce de términos para analizar las diferencias de los tres municipios en este punto periférico para los tres.

La Avinguda del Baix Llobregat hasta la Avinguda de Cornellà-Esplugues y su continuación en el primer tramo de la Avinguda de Sant Ildefons en el límite poniente del término municipal de Esplugues. Al otro lado, el carrer dels Cirerers separa los términos de Sant Joan Despí al Norte y de Cornellà al Sur.

Para cada uno de estos tres ayuntamientos, este cruce constituye la periferia de sus respectivos términos, mientras que una mirada urbanística de ese continuo urbano nos permite ver que estamos en uno de los puntos de mayor centralidad del Llobregat Oriental.

Después de la construcción de Bayer en Sant Joan Despí, en Cornellà se construye un edificio de oficinas en el frente de la rotonda con la Avinguda Cornellà-Esplugues, y posteriormente el municipio se plantea levantar una mezquita, y decide hacerlo en su periferia, entre Bayer y el edificio de oficinas de Cornellà.

¿Tiene sentido que en un punto tan central no se aprovechen las economías de escala generadas por Bayer para transformar el entorno industrial obsoleto en una zona de centralidad? ¿Tiene sentido colocar un edificio religioso, en un lugar de actividad tan central? Éste es un ejemplo paradigmático de las discontinuidades de los tejidos urbanos en las bandas de los términos municipales.

**Modificación del PGM-76 en el frente industrial de la Avinguda de Barcelona 2004. (I.4-153 a 157)**

Después de las 3 modificaciones puntuales del PGM-76 que hemos presentado, el municipio decide abordar una MPGM en toda la banda industrial de 1.360 m X 90 m situada entre el barrio de Les Planes y el parque de La Font Santa. Esta MPGM tiene los siguientes objetivos:

- Ampliar la Avda. Barcelona de 30 a 45 m recogiendo la opción de retranqueo ya habíamos adoptada en las dos Torres de oficinas. Esta banda de 15 metros calificada de espacio libre permitiría un amplio paseo arbolado en este frente.
- Cambiar a uso mayoritario a viviendas con comercial en planta baja.
- Para facilitar la gestión posterior del plan optar por unidades de actuación pequeñas de dos o tres parcelas industriales, que generan en su interior caminos de verde y permeabilizaran el paseo peatonal entre el paseo de 15 m y el Parque de la Font Santa.
- Posibilitar que las unidades de actuación se desarrollen independientemente y compatibilizar la convivencia temporal de nuevas edificaciones de viviendas en vecindad con actividades industriales no nocivas.

Todas esas bases de partida se instrumentaban con una ordenación volumétrica con un frente muy definido en la fachada a la Avinguda de Barcelona y una serie de testas de bloques dobles de PB+5, alineadas a los 45 m de la avenida, dando un resultado de volumetrías repetidas, pero separadas con anchuras variables, que potencian la avenida con este nuevo frente permeable; mientras que en la fachada al parque, estos bloques dobles varían en altura y profundidad para ofrecer un frente más aleatorio.

El Plan fue un éxito de gestión y mantuvo su ejecución durante la crisis 2008-2015. Sin embargo, el Ayuntamiento aceptó la solicitud de los promotores para optar mayoritariamente por construir torres de diferentes alineaciones, tamaños, y alturas que han alterado la volumetría propuesta que reforzaba el carácter urbano de la avenida y del parque.

La Avinguda de Barcelona muestra un trazado del Tram en zigzag y que cambia de vía única a doble vía con el consiguiente desorden en los carriles rodados. De hecho, se ha urbanizado solo para vecinos; una contradicción que tiene el objetivo de dificultar el paso a los municipios vecinos –en este caso a Esplugues por el municipio de Sant Joan Despí. Hemos hablado de estas actitudes en el punto 4.3.1 cuando nos referíamos a las operaciones entorno a la C-245 en Viladecans. Al anterior desorden se le suma la diversidad de torres de diferente posición, ocupación y altura, que no configuran imagen clara de avenida.

#### **Breve balance del Tram como vector de urbanidad en el Llobregat Oriental.**

En conjunto, el Tram ha sido un vector de urbanidad en una periferia muy fragmentada, la transformación urbana más relevante de estos últimos 45 años. Hemos verificado que las avenidas con mejor resultado son las intermunicipales: La Avinguda Cornellà-Esplugues, y la N-340, más limitada por la incertidumbre en la continuidad de anchura del PGM-76. El peor se da en la Avinguda de Barcelona, que está en un solo municipio, donde la tentación de dificultar el tráfico a través del mismo ha estado muy presente. Encontramos un ejemplo claro de disrupción urbana entre términos municipales en el cruce de la Avinguda del Baix Llobregat con la Avinguda de Cornellà-Esplugues. La autonomía y soberanía municipal dentro de un continuo urbano generan ese tipo de situaciones.

#### **4.3.3 Nuevos barrios: inserción y segregación urbana**

Después de analizar los seis sectores de Viladecans y el sector de la Avinguda de Barcelona en Sant Joan Despí, consideraremos tres nuevos barrios, donde no se discute tanto el modelo de ciudad que representan, sino más bien su grado de inserción urbana en la ciudad.

Los dos primeros ejemplos tienen un grado adecuado de inserción en su entorno urbano, mientras que el tercero, Mas Lluí en Sant Just Desvern tiene interés en su inserción con Mas Lluí de Sant Feliu, y con el parque de Collserola, siendo, sin embargo, deficiente su conexión con el casco urbano de Sant Just Desvern y con el Llobregat Oriental.

- Riera Gasulla. Sant Boi 1990. (I.4-158 a 162) Este nuevo barrio, ubicado en el triángulo entre el ensanche y el frente de equipamientos sanitarios resuelve adecuadamente el suave giro de la trama del ensanche, con la incorporación de fragmentos de manzanas existentes en su

interior, a la vez que genera un moderado cambio de escala de verde y equipamiento en sus dos frentes, colaborando a la mejora del conjunto de su entorno urbano. Asimismo, se conecta bien con la Ronda (vía de cornisa de la que hablábamos en el punto anterior) y con los tejidos urbanos situados al otro lado. La manzana tiene una medida similar a las del ensanche de la Plaça de la Generalitat, pero con una tipología de edificación abierta, que permite la unidad proyectual de cada edificio.

- Can Llobera. Sant Feliu de Llobregat 1991.<sup>20</sup> **(I.4-163 a 168)** Este es un barrio de menor tamaño, que se enfrenta a cuatro frentes muy diversos: La Riera de la Salut a cielo abierto con un muro de protección que la separa del casco urbano, y un frente opuesto que da al barrio de Can Maginas, con un frente de testeros ciegos con tabiques pluviales. En el otro sentido están las fachadas posteriores de los edificios que dan frente a la N-340 por un lado, y al ferrocarril en el opuesto. El proyecto se resuelve respondiendo de manera diversa a cada uno de los frentes: con edificios en torre en el frente de Can Maginas; con edificios en dúplex sobre dúplex en el frente paralelo a la N-340, y en el de la riera (ahora soterrada) con planta baja comercial; y con un pequeño parque y una plaza en el frente ferroviario. Una trama interna de tres vías peatonales en cada dirección permeabiliza el barrio, y da soporte a unas hileras de viviendas adosadas en su interior. Dos aparcamientos subterráneos eliminan los coches dentro del barrio. La plaza y el parque se ofrecen a los tejidos urbanos vecinos.
- Mas Lluí. Sant Just 2006. **(I.4-170 a 177)** Situado en Collserola, como continuación del barrio del mismo nombre de Sant Feliu, es mayoritariamente peatonal con manzanas abiertas y genera un parque central para uso de los dos barrios y una amplia zona de equipamientos en el límite con Collserola. Trata de cuidar el impacto de paisaje en relación a la montaña. Tiene un problema de segregación urbana respecto a Sant Just. El PGM planteaba un buen acceso en avenida, que conectaba directamente la N-340 con la B-23 y continuaba por los términos de Cornellà y L'Hospitalet (una de las vías más importantes de mínima pendiente establecidas por el PGM-76 en el Baix Llobregat Oriental). Este acceso fue sustituido por otro puntual a media pendiente del gran talud sobre la zona industrial. Una vez más la modificación puntual del PGM empeora sensiblemente la propuesta original. De nuevo, el árbol municipal nos impide ver el bosque de la ciudad real. Parece que cada municipio siente perder identidad, si forma parte de la estructura urbana de mayor ámbito.

Hemos descrito muy rápido lo esencial de estos tres nuevos barrios para analizar los pros y contras de su inserción urbana en el marco próximo y en la Barcelona-ciudad y tratar de discernir los caminos más solidarios de los más autárquicos en términos urbanísticos.

---

<sup>20</sup> Ruano, Miguel "Ecurbanismo. 60 proyectos urbanos sostenibles" Editorial GG 1999; en este libro Can Llobera figura como uno de los ejemplos.

#### 4.3.4 El ritmo adecuado en la reforma de las urbanizaciones marginales

Las urbanizaciones marginales eran un fenómeno relevante antes del PGM-76, especialmente a poniente del Baix Llobregat; normalmente situadas en terrenos con pendientes pronunciadas, como prolongación de cascos urbanos, y próximas al Carrilet en el Baix Llobregat occidental y a vías rodadas de comunicación en el Llobregat Oriental. El PGM pone en valor sus excelentes localizaciones para la integración en los respectivos núcleos urbanos. La reforma de estas urbanizaciones afronta, en general, los siguientes retos: urbanizarlas, dotarlas de espacios públicos y equipamientos, y lo que es más específico, establecer mecanismos para conseguir una habitabilidad adecuada de las viviendas, todo ello con mínimos recursos de los propietarios y del Ayuntamiento y tratando que en el proceso de transformación no se genere una expulsión social por motivos económicos. Este urbanismo extremo interpela a la ciudad sobre su capacidad de regenerarse, a la vez que algunos ejemplos son de gran interés como referencia para abordar el gran reto de dar respuesta al problema de las urbanizaciones en el Baix Llobregat. Mostramos dos ejemplos: uno de los primeros años de democracia en el Llobregat occidental, y otro recientemente urbanizado en el Llobregat oriental.

- La Guardia. Sant Vicenç dels Horts 1982. (I.4-178 a 182) Se trataba de una urbanización marginal muy consolidada con una gran dispersión en la superficie de las parcelas y en tipologías edificatorias al interior de cada manzana, lo que impedía una zonificación de ordenanzas diversas dentro de cada manzana. El Plan Especial apuesta por mantener la morfología informal estableciendo condiciones mínimas de volumetría, acceso y distancia entre viviendas. La gran dificultad estaba en establecer la edificabilidad por parcela. Se hizo un gráfico con la superficie de parcela en la abscisa y el techo en la coordenada, resultando una nube de puntos que representaba la situación de cada parcela; las parcelas pequeñas tenían un Índice de Edificabilidad Neto (IEN) más alto, mientras que las grandes estaban menos edificadas. Si se hubiera trasladado el IEN de las parcelas pequeñas al conjunto del barrio, éste habría incrementado exponencialmente el techo total, exigiendo un gran incremento de espacio libre y equipamientos, que hubiera afectado al carácter del barrio -en contra de los objetivos planteados-. Se optó por impedir la subdivisión de parcelas grandes y establecer un IEN alto para las parcelas pequeñas y bajo para las grandes resultando un IEN variable en parábola, que envolvía el máximo de parcelas existentes<sup>21</sup>. La justicia distributiva de la propuesta tuvo el apoyo unánime de los vecinos y del consistorio. El barrio se ha ido rehaciendo lentamente a lo largo de estos 35 años, convirtiéndose en un lugar excelente para vivir, que conserva el tejido social y la idiosincrasia de sus orígenes.
- Finestrelles Nord. Esplugues 2016. (I.4-183 a 190) El barrio está situado al norte de Finestrelles, con los frentes Oeste, Norte y Este, dando directamente a Collserola. Consta de una planta muy regular de calles de 6 m, y manzanas con parcelas de 8 x 16 m, y con muy pocas

---

<sup>21</sup> Concretamente se definió una fórmula parabólica  $y = -556,1 + \sqrt{-x^2 - 1.822,6x + 284.879,7}$  donde  $x$  era la superficie de parcela e  $y$  la de techo adjudicado (todavía hoy se están dando licencias con esta fórmula).



parcelas edificadas. El barrio se asienta sobre un relieve muy pronunciado (más de la mitad de las calles supera el 20% de pendiente, y las parcelas llegan a superar el 30% en la parte más alta). En el 2003 se aprobó el Plan Especial que establece la estrategia general del proyecto, que básicamente consiste en mantener la estructura parcelaria con un IEN aproximado de  $1 \text{ m}^2\text{t}/\text{m}^2\text{s}$ , y situar un frente sur de edificios de tres plantas, para absorber las afectaciones por espacio libre de la manzana triangular situada al norte, y la ampliación de la calle del límite sur. Una vez aprobadas la reparcelación y el proyecto de urbanización, se hizo una modificación del PERI, que se aprobó en 2016, con el objetivo de definir con mayor precisión tipologías de edificación, alineaciones y rasantes de cada vivienda, un tema de una gran complejidad. En todo este proceso, el objetivo de no producir expulsión social fue un tema esencial. Sin embargo, los elevados costes de urbanización debido a las fuertes pendientes y a la aportación del 10% de aprovechamiento medio en metálico al Ayuntamiento (del orden de  $350\text{€}/\text{m}^2\text{t}$ ) provocaron que una parte de los propietarios se vieran obligados a vender, fracasando el objetivo de no expulsión social. El respeto minucioso a la parcelación existente, que era la base para conseguir ese objetivo, se había quedado sin el argumento de base. A la vista de ese fracaso, y mientras se estaba urbanizando el barrio, se planteó prescindir de la parcelación originaria, manteniendo el techo y número de viviendas máximas por manzana. ¿Cómo se podría plantear un proyecto que pusiera en valor la orientación a sur y las vistas sobre Barcelona? Se redactó un proyecto alternativo que cubría esos objetivos, y que mejoraba claramente el aprobado en términos de paisaje, accesibilidad y calidad de las viviendas. Este nuevo proyecto fue aceptado por la Dirección General de Urbanismo, y por el Ayuntamiento, pero ambos dejaron la decisión final a los vecinos. Éstos, que habían luchado por abaratar los costes de urbanización, cuando el precio de venta de las parcelas estaba en  $600 \text{ €}/\text{m}^2\text{t}$ , ahora que la repercusión estaba en  $2.000 \text{ €}/\text{m}^2\text{t}$  y tenían la parcela libre para actuar, no quisieron reparcelar el interior de cada manzana, y rechazaron el nuevo proyecto.

Si comparamos los dos Planes Especiales, llegamos a la conclusión que el de la Guardia ha sido un éxito, a pesar de su lenta ejecución y de su informalidad. La CMB adjudicó el proyecto por concurso, y junto con el Ayuntamiento, se implicaron plenamente en su desarrollo. En el caso de Finestrelles Nord, el Ayuntamiento adjudicó el primer Plan Especial, y se comprometió a desarrollarlo por el sistema de cooperación, pero durante años no tomó ninguna iniciativa. Fueron los propietarios los que se organizaron para desarrollarlo por compensación, tomando ellos todas las decisiones. La falta de amparo de la administración pública está en la base del fracaso de este Plan Especial que no consiguió evitar la expulsión social.

Nos hemos detenido un poco más en estos dos proyectos de reforma porque el primero tuvo toda la atención del consistorio de Sant Viçens dels Horts y el soporte de la Corporació Metropolitana de Barcelona, con muy escasos recursos para abordar la urbanización del barrio. Estas circunstancias hicieron que el proceso fuera muy lento, condición necesaria para no forzar a los propietarios a hacer grandes aportaciones económicas. Esa lentitud fue la base del éxito de tener hoy un barrio con un alto nivel de transformación urbana y sin expulsión social.

Por el contrario. El caso de Finestrelles nos llevó rápidamente al doble fracaso, expulsión social y peor proyecto.

#### 4.3.5 Espacios y equipamientos públicos, diferentes escalas de intervención

La construcción de espacios públicos y equipamientos ha sido una de las tareas centrales de los municipios a lo largo de estos 45 años. Primero, fueron las escuelas y las plazas públicas; después, los parques (no existían antes de la democracia); más tarde, centros sociales, polideportivos, y bibliotecas; y finalmente, grandes centros deportivos y auditorios. Esta tarea municipal ha sido esencial en la maduración urbana y social de la periferia.

Analizaremos seis proyectos, tres en Sant Joan Despí y tres en Sant Boi, de los cuales dos tienen ámbito de barrio; dos, municipal; y dos son de carácter supramunicipal.

Proyectos de ámbito de barrio:

- Plaça del Mercat. Sant Joan Despí. 1978, 1998. (I.4-191 a 195) El primer proyecto tuvo una impronta urbanística y social, con un eje peatonal prolongado hasta Cornellà, el patrón semicircular abierto al barrio de Les Planes y la tribuna en el centro para entronizar el lugar del mitin. Para el segundo proyecto se demolió el primero con el objeto de situar un aparcamiento subterráneo. La arquitectura toma protagonismo, sin eliminar las certezas básicas del lugar. En ambos proyectos se respondió al espacio centrífugo del entorno de la plaza, con un proyecto que fijara la centralidad del lugar.
- Centre Rodó. Sant Joan Despí 1989. (I.4-196 a 200) Situado en el solar contaminado del antiguo Gasómetro, a continuación de la Plaça del Mercat, al otro lado del mercado; también con 3 m de desnivel entre las dos calles que le dan frente. Con cinco tipologías edificatorias y cuatro direcciones distintas dándole frente –un entorno centrípeto muy complejo–, el proyecto apuesta por establecer un plano horizontal a la cota de la calle más elevada, bajo la cual se sitúa un aparcamiento de tres plantas. Sobre este plano se coloca un edificio de forma cilíndrica, con un doble corte que lo direcciona en paralelo a la calle. La arquitectura centrífuga toma posesión del lugar, dando respuesta al entorno centrípeto, estableciendo así un dialogo interesante con el mismo.

Proyectos de ámbito municipal:

- Biblioteca Martí Pol. Sant Joan Despí 1992. Este proyecto se ha comentado en el apartado 4.6 al referirnos a la Avinguda Barcelona.
- Plaça Catalunya. Sant Boi 1981.<sup>22</sup> (I.4-201 a 207) Sólo habían pasado cinco años desde el primer Onze de Setembre (1976, primera concentración pública no reprimida en la Plaça Catalunya de Sant Boi). Como resultado de un concurso público se proyecta la plaza. Sería una de las terceras plazas que se construyen en municipios del Baix Llobregat (cada municipio tenían un par de plazas, normalmente vinculadas al Ayuntamiento, el mercado y la

---

<sup>22</sup> Roa, M y Coca, J "Por una estética de la crisis" y "11 de septiembre de 1976" proyecto publicado en color a toda página en la contraportada de la Vanguardia 20/03/1983.

Iglesia y en los primeros años de democracia se construyeron éstas vinculadas a tejidos de expansión). En este caso tiene la singularidad de ser una de las dos plazas de ensanche en el Baix Llobregat (la otra, la Plaça de la Generalitat, también está en el ensanche de Sant Boi). Se trata de una plaza de bajo presupuesto, de espacios y usos variados, y tonos mediterráneos, que usa el collage en la superposición de: accesos y pasos, pavimento central, red de fuentes, y peristilo de árboles. El lema del proyecto es "Safareig" y da el tono de la cotidianidad mediterránea; el mosaico de Tàpies integrado en el collage de pavimentos apunta a esa cotidianidad, evitando connotaciones épicas monumentalizadas. Como en el caso de la Plaça del Mercat de Sant Joan Despí, también se derruye la plaza para poner un aparcamiento subterráneo, en esta ocasión negando los patrones de partida de la primera plaza, para enfatizar la diagonal peatonal de la calle, que la plaza interrumpe, dejando el mosaico de Tàpies descontextualizado.

Proyectos con potencial de uso supramunicipal:

- Parc de la Muntanyeta. Sant Boi. 1984.<sup>23</sup> (I.4-208 a 215) Una suave loma ocupa el centro de Sant Boi, en contacto directo con el parque del Garraf-Ordal. Una modificación del PGM de 1983 había planteado establecer unas vías sobre la loma, para localizar reservas de equipamientos en la suave vertiente sur y dejar la empinada vertiente norte como parque. La previsión del PGM de mantener los ritmos de crecimiento de las décadas de los años 60 y 70 llevó a esa reserva de equipamientos y a multiplicar la vialidad municipal. Poner en valor las potencialidades de esa loma, y cuestionar la necesidad de estas nuevas reservas de equipamiento fueron los primeros objetivos del documento "*114 idees pel parc de la Muntanyeta*", que al mismo tiempo fijaba los criterios para el proyecto del nuevo parque, documento que fue objeto de una exposición y de una amplia participación ciudadana concluyendo con los siguientes criterios básicos: un parque para los barrios, el municipio, la comarca, y el AMB; hito y mirador de la comarca, y puerta del parque forestal del Garraf; un parque para el ocio, las relaciones sociales, el deporte y la cultura. En 1987 se aprobó un anteproyecto general, y un planeamiento de acuerdo con la nueva idea. En 1993 se inaugura la primera fase de urbanización con la abertura de la nueva calle Baldiri Aleu, y la disposición de plazas y jardines, que fijan el acceso principal al parque por la vertiente sur. Años después, el Ayuntamiento modifica el proyecto para trasladar la edificabilidad del auditorio, situado en el punto más alto de la loma, a la mejor zona de la vertiente sur de suave pendiente, la parte más importante del parque en su primera versión, y disponer una biblioteca de 5.000 m<sup>2</sup>. En segundo lugar, sitúa un gran muro de piedra, que rompe la continuidad del acceso a la loma, restringiendo el paso a una pequeña escalera dispuesta en diagonal. Estas actuaciones se hacen sin una discusión a fondo sobre *Les 114 idees*, el Plan Especial, el Anteproyecto general, y la primera fase construida.

---

<sup>23</sup> Roa, Miquel "La Muntanyeta, nuevo parque metropolitano" artículo publicado en color a toda página en la contraportada de la Vanguardia 13/09/1987.

- Pista d'Atletisme. Sant Boi 1985. (I.4-216 a 220) Este proyecto tiene un origen muy singular. Se habían adjudicado las obras para construir la autovía litoral. El Ministerio de Fomento ofreció al contratista una loma entre dos rieras en el término de Sant Boi para extraer 1 millón de m<sup>3</sup> de tierras, pero la oposición del Ayuntamiento llevó a una confrontación con el Ministerio. Finalmente se llegó al pacto de proyectar el gran rebaje de tierras para situar una pista de atletismo a modo de teatro griego, que construiría la concesionaria. Así se hizo, con una pista de atletismo y un campo de fútbol en su interior, un plano superior con aparcamiento y dos pistas polideportivas, y unas gradas entre ambos planos que incorporaban vestuarios y gimnasios. En la actualidad, la instalación deportiva está descontextualizada, vecina a unas naves municipales del parque móvil y al depósito de la grúa. En todo caso se sitúa en una amplia zona de equipamientos municipales que incorpora el béisbol, y una amplia reserva en los barrios de Canons-Orioles, y en consecuencia tiene amplias posibilidades de articular una gran zona de equipamientos pluri-municipales.

Del conjunto de comentarios anteriores, podemos concluir que los Ayuntamientos dominan los proyectos de espacios públicos y equipamientos de ámbito de barrio, pero se ven superados por los de ámbito municipal, y en mayor medida por los de ámbito supramunicipal.

En cuanto a los proyectos de barrio, podemos decir que la tarea de promover plazas y equipamientos de ámbito de barrio correspondió claramente a los Ayuntamientos. En los primeros años de la democracia plazas y centros sociales fueron, más allá del servicio concreto que prestan, elementos clave para consolidar la estructura urbana de los barrios, y su cohesión social; formando parte de su identidad.

Los dos ejemplos considerados, Plaça del Mercat y Centre Rodó en el barrio de les Planes de Sant Joan Despí, aportan aparcamientos subterráneos para un barrio que carece de ellos. Asimismo, aportan espacio público, también en el Centre Rodó, alrededor del edificio, estableciendo una entrada muy abierta que relaciona muy directamente interior y exterior. Ambos ayudan a construir el principal eje urbano del barrio, con el mercado entre ambos, consolidando su estructura urbana, y su identidad.

En referencia a los proyectos de municipio, concluimos que en la medida en que plazas y equipamientos alcanzan dimensión municipal, la demanda social de sus usos es más abierta, aumentan los grados de libertad para su proyecto, se incrementan las inversiones, y se complica la definición de sus usos, y la gestión para su construcción y posterior mantenimiento.

La biblioteca Martí Pol, en un solar central de Sant Joan Despí, colabora con las dos actuaciones de barrio a solventar el problema del aparcamiento de Les Planes, con tres plantas subterráneas. El retranqueo respecto a la Avinguda Barcelona dejando una pequeña plaza en su frente se convierte en un antecedente que orientará los planes y proyectos privados en la avenida ampliando de 30 a 45 m su ancho. El alto costo de la operación, y la conceptualización arquitectónica del equipamiento, desbordó las capacidades municipales, cambiando substancialmente el proyecto inicial y ejecutándose en dos fases con arquitecturas diferenciadas.

En el caso de la Plaça de Catalunya de Sant Boi, de nuevo la complejidad del proyecto supera la capacidad municipal. Se pasa del primer proyecto, fruto de un concurso, y con una amplia información pública entre la población, que tenía una determinada concepción de ese espacio público, y que integraba el mosaico de Tàpies, a una plaza con una concepción radicalmente diferente, que además descontextualiza el mosaico. El problema no es un cambio de diseño, sino en el concepto de plaza, que no ha estado argumentado, ni compartido con la población.

Sobre los proyectos supramunicipales, se puede decir que tienen mayor complejidad de programa, ámbito de servicio, y paisaje urbano y que, por su dimensión, constituyen una parte diferenciada del espacio urbano del municipio. Los problemas de financiación, fases, y ejecución se multiplican también; el ámbito municipal puede ser insuficiente para abordar estos tipos de proyectos.

En la Pista d'Atletisme, la instalación deportiva, está todavía aislada en la montaña, sin haber organizado la gran zona de equipamientos donde se inserta, operación que sobrepasa la capacidad municipal.

En el caso de la Muntanyeta, después de aprobar un documento de análisis y objetivos con una amplia participación pública, de aprobar un anteproyecto y una modificación de PGM, y de realizar una fase esencial de ese proyecto, se ejecutan dos obras que contradicen todo lo anterior, negando la condición principal de parque, ocupando 5.000 m<sup>2</sup> de suelo con una biblioteca en la mejor parte del parque, que a la vez enturbia el acceso peatonal principal construido en la primera fase, y situando un gran muro de piedra que corta la continuidad de la vertiente sur con la loma y con la vertiente norte. Estos cambios se han hecho sin una justificación conceptual a la altura de los trabajos elaborados y muy participados al inicio. El proyecto ha sobrepasado la capacidad municipal para dar respuesta a este tipo de proyectos. Una vez más, no se trata de un cambio de diseño del parque, sino de un cambio radical de concepto.

## APARTADO 4.4 LAS AREAS RESIDENCIALES ESTRATÉGICAS DEL BAIX LLOBREGAT. UN ENSAYO DE INCREMENTO DE APORTACIÓN PRIVADA EN LOS NUEVOS BARRIOS

En esta cuarta parte estamos explorando diferentes aspectos de la construcción de la Barcelona-ciudad, relacionándolos con las ideas de ciudad que subyacen, y con el PGM-76. En este apartado haremos una excepción, trataremos las Áreas Residenciales Estratégicas, que todavía no se han construido salvo algunas situadas en zonas de alta demanda, que se están desarrollando. Al tratarse de un primer intento de producir planeamiento residencial para el conjunto de Catalunya, merece la pena estudiar su concepción, desarrollo e instrumentación concreta en el Baix Llobregat.

### 4.4.1 Antecedentes

A finales del 2006 y principios del 2007, se estaba en el momento álgido de la burbuja inmobiliaria, en el año 2007 se acabaron en Catalunya 79.580 viviendas<sup>24</sup> (en contraste, en 2015 apenas 4.034). Se estaba generando un doble problema: el incremento excesivo del precio de la vivienda, y la falta de viviendas de protección oficial para atender a una creciente demanda.

El gobierno de izquierdas de la Generalitat, impulsó el *Pacte Nacional per l'Habitatge*, que plantea la construcción de 160.000 viviendas en el período 2007-2016 (que resultó coincidir con la crisis), consiguiendo reducir a un total de 58.000 las necesidades de vivienda no atendidas. Se plantea asimismo construir 40.000 viviendas de protección oficial en el período 2008-2011 y obtener suelo calificado para 250.000 viviendas más. El programa de las Àrees Residencials Estratègiques plantea absorber aproximadamente la mitad de la demanda establecida en el *Pacte Nacional per l'Habitatge*. Las *Lleis d'Urbanisme 2/2002* y *10/2004*, y el *Text refòs de julio de 2005* no habían tenido efectos suficientes como para resolver la fragmentación del mercado. En la ley de 2004 se ponía como condición, para el desarrollo del planeamiento derivado en zonas urbanas, unas reservas de suelo calificado del 20% de vivienda protegida de régimen general y del 10% para vivienda protegida concertada.

### 4.4.2 EL Decret 1/2007 de las ARE y su desarrollo urbanístico

Presentamos las características principales del Decreto, y su desarrollo urbanístico hasta la aprobación definitiva de las ARE:

- El Departament de Política Territorial i Obres Públiques establece un programa de 101 sectores en el territorio catalán, fruto de un pacto inicial entre la Generalitat y los Ayuntamientos. Estos sectores se agrupan en 12 ámbitos, en cada uno de los cuales se desarrollará un Plan Director Urbanístico (I.4-221).

---

<sup>24</sup> Fuente IDESCAT.

- En las Àrees Residencials Estratègiques se dan unas características específicas diferentes a las condiciones generales que la ley establece para el planeamiento derivado, especialmente en los siguientes aspectos:
  - Deben reservar un mínimo del 50% de vivienda protegida (la ley de urbanismo de Catalunya establece un mínimo del 30%).
  - Se establece una cesión de aprovechamiento del 15% (la ley establece el 10%).
  - El 15% de cesión se puede utilizar para construir los equipamientos del barrio (la ley obliga a destinar el 10% a vivienda pública).
  - Se pone especial atención a la calidad y sostenibilidad ambiental, incorporando las necesidades de transporte público en la inversión inicial y en el mantenimiento del propio barrio.
  - También se debe justificar la rentabilidad de la operación y la sostenibilidad económica del nuevo barrio, sin que sea un elemento drenante para las arcas municipales.

Los Planes Directores Urbanísticos (PDU) de cada uno de los 12 ámbitos incorporan el conjunto de las ARE de su ámbito, y se tramitan como documento único (PDU + ARES). El equipo redactor de cada Plan Director Urbanístico tiene la tarea de definir los aspectos propios de dicho plan, orientar, coordinar y supervisar el conjunto de los equipos redactores de las Àrees Residencials Estratègiques de su ámbito, negociar con cada Ayuntamiento implicado, y reportar a la Dirección General de Actuaciones Estratégicas. De hecho, los redactores de los Planes Directores Urbanísticos son una especie de prolongación de la administración actuante, que así trata con 12 equipos en lugar de los 101 que trabajaron, y tramita 12 Planes Directores Urbanísticos en lugar de 101 Àrees Residencials Estratègiques. Las competencias específicas los Planes Directores Urbanísticos son las siguientes:

- Clasificación del suelo, con potestad para cambiarla en caso de que el planeamiento municipal fuera de suelo no urbanizable.
- Calificación del suelo, con potestad para cambiar la establecida en el planeamiento municipal (por ejemplo, de equipamientos a residencial).
- Fijación de los parámetros urbanísticos de cada ARE, pudiendo modificar los establecidos en el planeamiento municipal.
- Legitimación del inicio de la ejecución urbanística de la actuación, sin adaptación previa del plan general municipal.
- Garantizar el cumplimiento de los requisitos especiales establecidos, y la bondad y coherencia de ese planeamiento derivado.

En primavera de 2008 se adjudican los concursos para los 12 PDU, y el planeamiento sectorial y proyecto básico de urbanización de las 101 ARES; adjudicación que implica a 100 equipos y 500 profesionales. Los documentos se aprueban definitivamente en marzo de 2009, con la excepción de un pequeño grupo que se aprueba en junio de 2010. Finalmente se aprueban un total de 73 ARE que ocupan 12,28 km<sup>2</sup>, con 73.923 viviendas de las que 40.000 son de protección oficial. Nunca se había producido en una operación de planeamiento derivado de tal magnitud y velocidad.

#### 4.4.3 El PDU de las ARE del Baix Llobregat

El PDU del Baix Llobregat contenía once ARE, el equipo adjudicatario del PDU coordinó 16 equipos (en ocasiones el planeamiento, y el proyecto de obras básicas de urbanización de una ARE se adjudicó a equipos distintos), más el equipo responsable del estudio de impacto ambiental. El conjunto del PDU + 11 ARE se aprobó en marzo de 2009. El PDU del Baix Llobregat es el mayor de los 12 PDU establecidos en toda Catalunya<sup>25</sup>.

Si observamos el plano adjunto del documento del PDU, veremos **(I.4-222)** que las grandes ARE de la zona de levante se concentran en Esplugues (08 y 09), y en el frente fluvial (10) en Sant Joan Despí, y (11) en Cornellà; mientras que en poniente las dos grandes AREs están en la fachada fluvial (04) en Sant Vicenç dels Horts, y (06) en el Prat. No hay ninguna en el frente deltaico de poniente. En todo caso, debemos tener en cuenta que las localizaciones de las ARE se hicieron a demanda de los municipios, y no hay ninguna línea argumental urbanística en la selección (Viladecans, Gavà y Castelldefels no estuvieron interesados en incluir ninguno de los planeamientos que tenían pendientes).

Todos los sectores tienen una buena accesibilidad viaria **(I.4-223)**, y ferroviaria **(I.4-224)**.

Dado que la mayoría de las ARE no se están desarrollando, excepto la 06 del El Prat, que está en pleno desarrollo y la 08 de Esplugues, que está iniciando la urbanización, no entraremos a valorar proyectos; únicamente presentaremos algunas imágenes del PDU sobre la inserción urbana de las ARE: **(I.4-225)** ARE 04, 05, y 10; **(I.4-226)** ARE 11, 06, y 07; y **(I.4-227)** ARE 08, 09, 10, y 11 y otras de alguna ARE y de la iniciada en el Prat.

El programa general de las ARE del Baix Llobregat para los tres sectores del mismo es el reflejado en el primer cuadro **(I.4-228)**. El programa pivota en el Baix Llobregat Oriental, el sector urbanamente más maduro, con 4 AREs con un total de 993.000 m<sup>2</sup>t. En el Baix Llobregat Occidental hay otras 4 ARE con 588.000 m<sup>2</sup>t. Y en el Baix Llobregat Norte, el sector urbanamente menos maduro y fuera de la delimitación de la Barcelona-ciudad, hay 3 AREs con 261.000 m<sup>2</sup>t.

En el segundo cuadro **(I.4-229)** podemos ver las superficies de suelo y de techo para cada una de las ARE de los sectores Occidental y Oriental (incorporados en la Barcelona-ciudad) donde se señala las ARE con cambios de clasificación y de calificación más extremos.

Finalmente, en el último cuadro **(I.4-230)** se establece la distribución del techo total para cada ARE en: terciario, comercial y vivienda, así como el número de viviendas libres y de HPO, con un total de 5.800 viviendas libres y 7.600 de HPO.

---

<sup>25</sup> Roa Miquel, "Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques de l'àmbit del Baix Llobregat", publicat a "Les àrees residencials estratègiques ARE" Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, noviembre 2010.



El tema que tiene especial relevancia en este PDU es la relación de las ARE con el planeamiento vigente: el PGM-76 con la incorporación de todas las modificaciones puntuales (**1.4-231**); merece la pena prestar atención a las grandes modificaciones de planeamiento, que algunas de las ARE comportan, tal como se señala en el segundo cuadro.

Las modificaciones sustanciales son:

- El paso de 22,31 ha de suelo no urbanizable de uso agrícola a suelo urbanizable delimitado del ARE de Sant Vicenç dels Horts; con un incremento de 241.851 m<sup>2</sup>t.
- El paso de 80,43 ha de las AREs de Can Creixells (Sant Joan Despí) y Ribera Salines (Cornellà) de suelo exclusivo de equipamientos a ARE. Con un incremento de 513.478 m<sup>2</sup>t.

Las anteriores modificaciones comportan una clara revisión sustancial del planeamiento vigente, como no se había dado anteriormente en el PGM-76. De ahí surge la pregunta sobre si el PDU es un instrumento suficiente para esa gran modificación. Es evidente que el PDU tuvo todas las aprobaciones, y en consecuencia es legal. Pero lo que se pone en cuestión es si el contenido urbanístico del PDU justifica esta gran modificación. Veamos las bases y contenidos de los PDU:

- El propio decreto de las ARE establecía para cada PDU (como es el caso del Baix Llobregat) las ARE que debía contener, la delimitación y el contenido básico del programa de cada una<sup>26</sup>.
- El concurso de la Direcció General d'Actuacions Estratègiques para la adjudicación de la redacción del PDU establecía además la delimitación, las modificaciones del planeamiento vigente, y el programa de cada ARE. Tanto es así, que al mismo tiempo que se realizaba el concurso de adjudicación del PDU, se realizaba también el concurso para la redacción de cada ARE, donde se especificaban con precisión los parámetros del programa de cada una de ellas. En las adjudicaciones de los concursos del PDU y de cada ARE del Baix Llobregat (como ocurrió con los otros 11 PDU en toda Catalunya) ya estaba decidido, en buena medida, el contenido del PDU. Mientras se desarrollaban los PDU, los equipos de las distintas ARE estaban desarrollando el programa preestablecido para cada una de ellas.
- En PDU del Baix Llobregat se limitó pues a ajustar parámetros, a fijar las bases de inserción de las ARE en el marco urbano (estructura, morfología, medio ambiente), a coordinar el conjunto de equipos que redactaban las 11 ARE, a tener contacto directo con todos los Ayuntamientos implicados, y a reportar a la Direcció General d'Actuacions Estratègiques y al Incasol. Todo ese trabajo colectivo (8 metros de estantería de cajas DIN-A3), se hizo y se aprobó en un año (primavera 2008-primavera 2009), plazo totalmente impensable sin el decreto especial de las ARE y la implicación del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
- Trece años después, con la perspectiva que da el tiempo, y en el marco de reflexión de esta investigación, las cosas se ven algo diferentes. El PDU no justifica en ningún momento desde el punto de vista del planeamiento general las modificaciones que establece; el único

---

<sup>26</sup> De hecho, se partió de las demandas de los Ayuntamientos para fijar las condiciones de cada ARE.

argumento es la urgencia para desarrollar nuevo suelo para vivienda, que no puede soportar por sí mismo esas modificaciones.

Tratemos de analizar los porqués de ese procedimiento:

- Parece muy adecuado establecer un programa de construcción de vivienda pública a nivel del conjunto de Catalunya, para responder a la escalada de precios de la vivienda libre, y al gran déficit de vivienda protegida (hoy sabemos que estábamos a días del estallido de la burbuja inmobiliaria, que generó una crisis económica general, que duró hasta el 2014).
- La delimitación de las ARE se hizo a demanda de los municipios, sin ningún estudio general; la fórmula de los 12 PDU se instrumentó, entre otros motivos, como una manera de hacer simultáneamente todas las modificaciones de planeamiento general que hicieran falta en las ARE de cada uno de ellos.
- En el caso del Baix Llobregat nos encontrábamos con un PGM-76 muy parcheado de modificaciones puntuales, con una dinámica de continuar haciéndolas de manera cada vez más significativa. En todo caso, no se había dado el salto a ocupar SNU protegido de carácter agrícola, como es el caso 04 “La Façana” de Sant Vicenç dels Horts, ni de eliminar dos grandes piezas de equipamiento, como son los casos 10 “Can Creixells” en Sant Joan Despí, y 11 “Ribera Salinas” de Cornellà. Estos tres Ayuntamientos aprovecharon el decreto de las ARE para que se les aprobaran unas modificaciones, que, en su caso, hubieran tenido mayor riesgo político, si hubieran sido promovidas directamente por los propios Ayuntamientos (en las ARE la tramitación corría directamente a cargo de la Direcció General d’Urbanisme). De nuevo la Generalitat, esta vez de izquierdas, se ponía al servicio de los municipios, sin aportar ninguna visión de conjunto de la ciudad real de Barcelona, con resultados imprevisibles sobre esa Barcelona-ciudad.
- En descargo del decreto y de su desarrollo, diremos que el PDU del Baix Llobregat es probablemente el que tiene las mayores modificaciones del plan general, por las circunstancias especiales del PGM-76; ni tan siquiera el PDU del Barcelonès tuvo ese nivel de modificaciones. Fuera del ámbito del PGM, la mayoría de pueblos y ciudades de Catalunya tienen los Planes de Ordenación Urbana Municipal vigentes y las ARE correspondían mayoritariamente a sectores de planeamiento sectorial para programas de vivienda.
- En todo caso, las ARE tuvieron la virtud de plantear un programa de obtención de suelo de vivienda para el conjunto de Catalunya. Apareció por primera vez un debate público sobre este proyecto de conjunto, que tuvo las correspondientes alegaciones que iban más allá de una ARE concreta, para discutir la globalidad del proyecto. El problema en el caso del Baix Llobregat es si se puede hacer un programa global de planificación de nuevos barrios sobre un planeamiento general obsoleto y permanentemente modificado, y hacerlo al dictado de los Ayuntamientos. La respuesta a las dos preguntas, a la vista de los resultados, es claramente que no se debería.
- Los anteriores comentarios son indicios de que el planeamiento general y el sectorial en la Barcelona-ciudad tiene muchas limitaciones en su calidad democrática, entre las que está la información a la ciudadanía para facilitar su participación.

#### 4.4.4 El desarrollo de las ARE en el Baix Llobregat

Después de una década desde la aprobación definitiva de las ARE, trataremos de analizar su recorrido y hacer un balance actual de la experiencia:

- La primera consideración que debemos hacer es que se han anulado dos ARE: La de Can Cervera en Esplugues de Llobregat, por iniciativa de los propietarios (no confiaban en la rentabilidad del programa de 118.980 m<sup>2</sup>t terciario); y La Façana de Sant Vicenç, debido a un cambio en el gobierno municipal, evitando el paso de 22,31 ha de SNU de uso agrícola a urbanizable.
  - Durante la crisis, se agravó sensiblemente el tema de la vivienda, no solo hacía falta poner en marcha el programa de las ARE para la obtención de vivienda protegida de venta, cuya demanda iba creciendo, sino que apareció un problema no contemplado anteriormente por la administración pública, ni tampoco por las ARE: la vivienda pública de alquiler asequible. El gobierno no previó que debería abordar un problema secular, especialmente grave en la Barcelona-ciudad, la creación de vivienda de propiedad pública para poder abordar una demanda que se multiplicó en la crisis. La sociedad post crisis resultó ser diferente a la anterior a la crisis, con un empobrecimiento significativo de trabajadores y clases medias.
  - Las ARE se plantean en la cresta de la burbuja inmobiliaria, y se aprueban en plena crisis después de la explosión de la burbuja; coincidente además con el cambio de gobierno de izquierdas (PSC+ERC+ICV) a un gobierno de derechas (CDC), en diciembre de 2010.

Dos meses después del cambio de gobierno, Clara Blanchar escribe un artículo en el País<sup>27</sup> (1.4-232), donde plantea el fracaso del desarrollo de las ARE (solo 7 se están desarrollando en toda Catalunya). En este artículo el Secretario de Territorio y Movilidad decía:

- “El problema de las áreas residenciales estratégicas [...] es que llegaron tarde. Ubicadas tanto en suelos privados como públicos, eran muy oportunas cuando se anunciaron, con el precio de los pisos disparado y un brutal déficit de vivienda asequible, pero por mucho que previeran un planeamiento ágil, la crisis se les ha echado encima.”
- “Llegaron tarde; se llenan la boca hablando de vivienda de protección, pero deberían haber comenzado en 2003, cuando entraron [en el Gobierno]. Las ARE responden a necesidades del periodo 2008-2011, por lo que son un fracaso absoluto, un intento de planificación académica, que estaba falto de sentido de la realidad”.
- “Tienen unas cargas excesivas, tanto para los Ayuntamientos, como para los promotores, y un mal dimensionamiento. Algunas son enormes, asustan, y ni en los

---

<sup>27</sup> Clara Blanchar “Solo siete de los 100 nuevos barrios echan a andar” El país 6/03/2011.

tiempos de máxima actividad del sector hubieran sido realistas, añade. Conclusión: se analizarán “una a una”, se hablará con los Ayuntamientos y con los privados, porque la mitad de los suelos son de promotoras, y se estudiará si son viables. “Los que no lo sean se aparcarán”, zanja.

En el mismo artículo se recogían las opiniones del exsecretario de vivienda:

- “... si las ARE están paradas es porque “todo está parado”. Y otro, que suponen una enorme bolsa de sueldo blindada a la especulación, porque la mitad va a pisos protegidos. “No tiene sentido echarlas atrás; cuando el mercado tire, tirarán”,

En el mismo sentido, un diputado del PSC dice:

- “Seguimos pensando que es un buen instrumento de preparación de suelo para vivienda asequible. Es cuestión de mercado y de voluntad política”.
- “Parece mentira que el nuevo consejero fuera alcalde. En su discurso, los Ayuntamientos brillan por su ausencia”, afirma, y defiende estos planeamientos como herramienta urbanística: “La crisis pasará y nos podemos volver a encontrar como en 2000, sin suelo para vivienda protegida. En Cataluña se crean 35.000 familias al año, los pisos son necesarios”.

Hemos traído a colación este artículo de prensa porque muestra la controversia sobre las ARE en ese momento; pero pasemos a analizar su desarrollo hasta hoy:

En el periodo de crisis, 2008-2014, la iniciativa privada de promoción de nuevos barrios fue casi inexistente. Aparentemente cayó la demanda, no porque no hubiera crecido la necesidad, sino porque el paro subió exponencialmente, se redujeron los ingresos de las familias, y este panorama retrajo a las familias con posibilidad de compra; pero, en realidad, la necesidad de vivienda protegida de compra, y también de alquiler, no dejó de crecer.

- Ante la difícil situación, y antes del cambio de gobierno de la Generalitat, planteé la necesidad de abordar el desarrollo de las ARE que tenían más demanda, poniendo en marcha los consorcios establecidos en el Decreto (Direcció General d’Actuacions Estratègiques, Ajuntament, e Incasol, Entidad de compra y gestión de suelo de la Generalitat), y abordando el desarrollo de las ARE por el sistema de Cooperación (iniciativa pública). La idea era que la venta del suelo urbanizado de protección oficial pudiera financiar los costes de urbanización, con los ajustes que fueran necesarios en las propias ARE para hacer posible ese objetivo.
- En ese sentido publiqué dos artículos de prensa en la Vanguardia<sup>28</sup> (1.4-233), y en el Periódico<sup>29</sup> (1.4-234), en los que proponía que fuera la administración la que tomara el desarrollo de las ARE en sus manos, de acuerdo con el Decreto, y que se desarrollara una

---

<sup>28</sup> M. Roa “El transito” La Vanguardia 5/11/2008.

<sup>29</sup> M. Roa “A buenas horas mangas verdes” El Periódico 27/06/2009.

primera fase de vivienda protegida. Pero después de haber comentado el artículo de Blanchard de marzo de 2011 (después del cambio de gobierno) cambiaron mucho las cosas. Con los sucesivos gobiernos de derecha en la Generalitat desde diciembre de 2010 en estos 12 años, se ha discurrido por otros derroteros:

- Se han usado los PDU para sustanciar las modificaciones de los Planes Generales, y una vez modificados, no se han mantenido vivos como elementos de reflexión comparada de las ARE, y de ayuda a su desarrollo en los distintos territorios. Salta así el primer intento de planificación general y coordinada para el desarrollo de nuevos barrios en Catalunya, que ofrecía una nueva dimensión a la participación ciudadana.
- Se están tratando una a una, se están pasando al sistema de compensación (iniciativa privada), y se ha prescindido de la mayoría de equipos que habían ganado el concurso para su diseño. Los Ayuntamientos han aceptado de la Secretaría de Territorio y Movilidad, el paso al sistema de gestión privada, y el desmantelamiento de los equipos y los proyectos existentes. Los Ayuntamientos ya tienen la modificación del PGM-76 que fue instrumentada directamente por el gobierno de la Generalitat de izquierdas, la iniciativa de esa modificación no es de su responsabilidad. Ahora el Ayuntamiento tramita las aprobaciones inicial y provisional de la ARE, pero está cubierto con la aprobación definitiva por la Generalitat; a cambio cede una parte importante de la estrategia a la propia Generalitat. Se vuelve así a la práctica habitual en estos menesteres, de la que hablábamos en el apartado 4.3; el planeamiento sectorial se hace sin una idea de ciudad, a la medida de cada municipio independiente y soberano, y con un pacto de cobertura con la Generalitat.

En ese proceso se están revisando los parámetros básicos de las ARE, que las hacía más participativas en la colaboración con la administración pública.

Por último, cabe preguntarse por el grado de cumplimiento del Pacte Nacional per l'Habitatge, del que hablábamos al comienzo de este apartado:

- Con los datos obtenidos por el IDESCAT, el total de viviendas acabadas, y las de protección oficial, en el periodo 2007-2017 es el siguiente **(1.4-235)**:
- Podemos observar el efecto diferido en el descenso de viviendas acabadas. Así en 2007 se acabaron 79.580 viviendas, cifra que fue descendiendo muy rápidamente hasta el punto más bajo en el 2015, cuando se acabaron 4.034 viviendas. A partir de ese año comienza una lenta recuperación.
- Las viviendas de protección oficial acabadas tienen una secuencia más errática, siempre por debajo de las 7.000 viviendas anuales; con un crecimiento desde 2007 con 4.303 viviendas hasta 2010 con 6.735 viviendas, y descendiendo irregularmente hasta el año 2018 con 677.
- Si observamos las viviendas de protección oficial acabadas, que fueron iniciadas durante un gobierno de izquierdas, en los 6 años del periodo 2007-2012, resulta un total de 34.625 viviendas, cerca de las 40.000 establecidas por el PNH para el periodo 2008-2011, mientras

que las viviendas acabadas, iniciadas durante el gobierno de derechas en los 6 años del periodo 2013-2018, son un total de 5.576, mientras crecía rápidamente la demanda.

- El PNH establecía además la necesidad de crear suelo calificado para 250.000 viviendas de protección oficial, a cuyo objetivo deberían haber colaborado las ARE. Este objetivo está hoy en el aire.
- La Vanguardia de 21/03/2019 **(I.4-236)** se ocupa de este tema con un titular en portada<sup>30</sup> del que destacaríamos los siguientes datos:
  - Listas de espera para viviendas de protección oficial en Catalunya, en el año 2011 son 61.761 familias; en 2018, 125.265 familias.
  - En 2018 la Comunidad de Madrid construyó 2.418 viviendas de protección oficial, y Catalunya 677,
  - En 2018 se inician 1.394 viviendas de protección oficial, de las cuales un 50% son de promoción pública, un 25% de cooperativas, y un 25% de promoción privada.

Queda claro que las ARE fueron, a pesar de sus defectos, un buen instrumento para conseguir suelo calificado para viviendas de protección oficial. Con la perspectiva del tiempo podemos comprobar que los gobiernos de derechas de la Generalitat desde finales de 2010, han conseguido agravar el problema de la vivienda en Catalunya, desmontando un mecanismo, el de las ARE, que corregido y depurado era un potente instrumental inicial para abordar el problema.

---

<sup>30</sup> La Vanguardia 21/03/2019 en portada "La lista de espera para pisos sociales se dispara en Catalunya", con un artículo de Angulo S. en el interior, y un editorial "El déficit de vivienda protegida".



## APARTADO 4.5 LAS URBANIZACIONES DE MONTAÑA, ENTRE LAS MATRICES AMBIENTAL Y URBANA

La base de este apartado es un estudio realizado sobre las urbanizaciones del Baix Llobregat<sup>31</sup>, donde se realiza un análisis exhaustivo sobre el tema, estableciendo una diagnosis y unas hipótesis para su transformación.

Volvemos a considerar la realidad construida, esta vez referida a una sola tipología, las urbanizaciones (así denominamos a los tejidos de viviendas unifamiliares), con trazados no proyectados. Tenemos en cuenta el conjunto de las urbanizaciones existentes y prestaremos atención a los aspectos más propiamente urbanísticos: ocupación de suelo, estructura urbana del conjunto, transporte público (buses), y relación con la matriz ambiental (relieve y rieras). De hecho, la raíz del problema es la debilidad estructural de un salpicado de urbanizaciones, colgando de pequeñas carreteras (excepto la N-230), cerradas en sí mismas y, sin ninguna relación estructural entre ellas, dispuestas sobre una matriz ambiental a la vez potente y sensible.

Antes de presentar la diagnosis, conviene comentar brevemente su origen:

- En los 60 se destapó un boom inmobiliario en los pequeños núcleos urbanos situados en el *samontà*, mientras que en los siete municipios de montaña: Corbera, Cervelló, La Palma de Cervelló, Vallirana, Torrellas, Sant Climent, y Begues (todos fuera del ámbito de la CMB excepto Sant Climent) quedaban al margen de esa actividad. Con las urbanizaciones entraron en el negocio inmobiliario. Muchas de las urbanizaciones que se realizaron tenían origen ilegal. Una máquina abría un camino, dejando la profundidad de dos parcelas entre las trazadas sensiblemente paralelas, hasta completar toda la superficie de la finca; después se situaban los mojones de las parcelas, y las vendían; seguía un largo proceso de traer el agua y la electricidad (en los primeros años funcionaban con fosas sépticas), y posteriormente se tratan de legalizar, con un éxito muy próximo al 100%.
- Las urbanizaciones más alejadas en las montañas, que utilizaban el método explicado anteriormente, estaban dirigidas como segunda residencia al proletariado que vivía en viviendas mínimas en L'Hospitalet y en el propio Baix Llobregat, lo que exigía que los precios de venta fuesen muy bajos. De la publicidad de ventas de parcelas vemos una de "Vallirana Park" en 1977 a 20 pesetas el palmo, es decir 500 pesetas el metro cuadrado (3 €/m<sup>2</sup>), hoy con el IPC serían 24 €/m<sup>2</sup>. Hoy solo el coste de urbanización sería 100 €/m<sup>2</sup>; se vendieron las parcelas por la cuarta parte del coste de urbanización. Todo ese proceso se hizo con una deforestación incontrolada, con invasiones de zonas de protección de rieras, con graves problemas ecológicos derivados de vertidos de aguas negras sin depuración, con peligro de incendios por no dejar zonas de protección, con unas urbanizaciones sin proyecto, y casas

---

<sup>31</sup> Roa, Miquel "Las Urbanizaciones del Baix Llobregat. Una oportunitat de futur", mayo 2011.

El estudio contiene las referencias de los estudios realizados en Catalunya y de manuales de EE.UU.



sin arquitectura. Este proceso es parte de la huella profunda que dejaron cuatro décadas de dictadura. Los consistorios cuando se cometían ilegalidades miraban hacia otro lado. Fuera del ámbito del PGM-76, y al calor de su vecindad, todo era más descontrolado.

- En todo caso, después de 45 años, todas las urbanizaciones se han legalizado. Muchas de las casas han pasado de segunda a primera residencia. La mayoría tiene medio resuelto el tema de los colectores y la depuración, mientras que muchas tienen problemas en el estado de las calles. Los propietarios y los Ayuntamientos han ido poco a poco asumiendo los costes de esta transformación, pero quedan pendiente los problemas de estructura urbana del conjunto de urbanizaciones y de la relación de éstas con las matrices urbana y ambiental de la comarca.
- Para acabar esta explicación del origen del problema, comentaremos sucintamente algunas de las octavillas de venta de parcelas, que llegaban a los buzones de las viviendas de Cornellà en la segunda mitad de los 70 y principios de los 80 **(I.4-237 y 238)**:
  - Las octavillas, en general, tenían una cara a color con el nombre de la urbanización y la distancia en km al centro de Barcelona con imágenes de algún chalet y de los servicios (piscina, tenis y restaurante); en la otra cara aparece un plano de situación con el acceso desde la plaza Calvo Sotelo, hoy Francesc Macià, y magnificando las anchuras del recorrido de acceso donde no hay referencias al núcleo urbano del término municipal, ni a la multitud de urbanizaciones vecinas (publicidad claramente engañosa).
  - Algunas destacan la propiedad material de una parcela como una inversión segura; la imagen de Vallirana Park con una parcela con su chalet y sus árboles en un “pan de tierra” en la mano del propietario, no deja dudas del contenido ideológico.
  - En otros casos el objetivo de vender al proletariado de la migración, es evidente. “Catalunya es de todos”, con una *senyera*, mensaje ratificado en la otra cara de la octavilla con un “Sí, nosotros tenemos nuestro trozo de Catalunya”.

#### 4.5.1 Diagnósis del problema

En este apartado plantearémos los temas principales desde la perspectiva de la incorporación de esas urbanizaciones en la Barcelona-ciudad:

- En el plano de urbanizaciones **(I.4-214)** vemos su gran ocupación de suelo, especialmente en las estribaciones del Garraf-Ordal (Baix Llobregat occidental). La comarca, tiene 139 urbanizaciones con 35.000 parcelas, de las cuales unas 23.000 están construidas y 12.000

pendientes de construir frente a un total 30.000 parcelas, 20.000 construidas, y 10.000 libres dentro del ámbito de la Barcelona-ciudad.<sup>32</sup>

En este cuadro aportamos algunos datos cuantitativos sobre la ocupación del suelo referido al conjunto de la Comarca (incluye el sector Norte (fuera de la Barcelona ciudad):

Sector	Nº municipios	Nº urbanizaciones	ha de suelo urbanizaciones	ha suelo urbano urbanizable *	%superficie urbanizada sobre total (a)
Norte	8	30	1.124	2.044	54,99
Poniente (b)	15	101	4.067	8.186	49,68
Levante	7	8	259	2.124	12,19
-----					
Total B.LI.	30	139	5.450	12.354	44,12

(a) Total suelo urbano más urbanizable, excluido el suelo industrial.

(b) Corresponde a los sectores Oeste y Sur.

- Si consideramos los sectores incorporados en la Barcelona-ciudad (Poniente + Levante); en los 22 municipios hay 109 urbanizaciones que ocupan un total de 43,26 km<sup>2</sup>, el 41,96% del suelo urbano y urbanizable (excluido el suelo industrial) de los 22 municipios. Las urbanizaciones son un tema especialmente relevante en el sector Poniente, con 40,67 km<sup>2</sup>, la mitad del total del suelo urbano y urbanizable (excluido el suelo industrial) de los 15 municipios. Si tenemos en cuenta que en muchos casos se localizan en estribaciones montañosas, con pendientes que superan en ocasiones el 40%, apreciaremos la gravedad del problema.
- El relieve de la comarca **(1.4-240)** tiene dos vertientes, ambas con la línea de carena en los límites de levante y de poniente. La vertiente oriental tiene una longitud paralela al río de unos 15 km, por 5 km de promedio en la perpendicular; estando los cerros más altos situados en el límite oriental, oscilando entre los 340 y los 430 m; con tres rieras definen la matriz ambiental: Vallvidrera, La Salut, y Sant Just. La vertiente occidental gira del río al mar (sobre el delta occidental); ocupa un frente al río de 20 km y su profundidad varía entre los 8 km en la parte de Corbera, hasta los 12 km en el resto del límite de poniente, con la excepción de Begues que llega a 17 km. Los cerros más altos están situados en el límite occidental, y oscilan entre los 650 m a la altura de Corbera, y los 430 m a la altura de

<sup>32</sup> Plan General de Corbera, Cervelló y Vallirana, (aprobada definitivamente la parte de Corbera en 1987), urbanización de Mas Pascual – 30 ha -en Begues, (aprobación definitiva del Plan Parcial en 2001), Can Coll – 10 ha - en Torrellas (aprobación definitiva Plan Parcial en 2005), y en el apartado anterior hablábamos de los planes de reforma de urbanizaciones marginales de La Guardia en Sant Vicenç dels Horts (PERI aprobado en 1981), y Finestrelles en Esplugues (aprobación definitiva del PERI 2016).

Begues. Seis rieras definen la matriz ambiental de esta vertiente, tres en el frente fluvial, Rafamans, Cervelló, y Torrelles; y tres en el frente deltaico, Sant Climent, Sant Llorens y Canyars. El acceso a las urbanizaciones dispersas por el territorio se hace desde los viales que se trenzan con las rieras.

- En el plano de pendientes **(I.4-241)**, del que denominamos sector Oeste, podemos comprobar cómo se colocan las urbanizaciones en torno a la matriz de las rieras, observando también la importancia de la superficie con pendiente superior al 40% dentro de los límites de las urbanizaciones (en este plano vemos también la división de este sector en tres subsectores, de los que hablaremos más adelante)
- En el mismo Sector Oeste, en el planeamiento vigente **(I.4-242)**, vemos no solo la gran mancha de las urbanizaciones, sino también sus viales, y la total desconexión entre urbanizaciones contiguas.
- Con la misma referencia del Sector Oeste vemos el plano de transporte público **(I.4-243)**: la N-340 trenzada con la riera de Cervelló, los dos accesos a Corbera, desde Sant Andreu (riera de Corbera), y desde la N-340 (riera de Rafamans), y el acceso a Torrelles en torno a la riera del mismo nombre. Las líneas laberínticas de buses son muy significativas y corroboran lo que decíamos en el punto anterior. Sus itinerarios explican la inexistencia de una mínima estructura urbana entre urbanizaciones, y plantean dudas sobre la eficiencia y rentabilidad del servicio.
- Podemos decir que hay cuatro grandes tipos de localizaciones de las urbanizaciones:
  - 1) Esplugues y Sant Just, desde el origen mayoritariamente de primera residencia, al calor de la zona vecina de Pedralbes en Barcelona, actualmente con procesos de densificación (más de una vivienda por parcela).
  - 2) En el frente marítimo de Castelldefels de segunda residencia en el origen, con morfologías proyectadas, y con salto a primera residencia, y a plurifamiliares; tipologías que ya se construyeron directamente, un par de décadas después, en el frente de Gavà.
  - 3) En los municipios del *samontà* de los frentes fluvial y deltaico del Llobregat occidental; situadas en contacto con los núcleos urbanos, a caballo entre el *samontà* y el monte bajo, barrios que ya son de primera residencia, y que empiezan a tener procesos de densificación (más de una vivienda por casa).
  - 4) Por último, los seis municipios de montaña del Llobregat Occidental: Corbera, Cervelló, La Palma, Vallirana, Torrelles y Sant Climent (todos fuera del ámbito del PGM-76, excepto Sant Climent), que ya han tenido el proceso de paso a primera residencia, pero donde se sustancia la mayor problemática.

Las urbanizaciones de montaña tienen básicamente dos tipos de posiciones en relación a la matriz ambiental:

- En la vertiente de una riera, con muy diferentes grados de pendientes y formas, Las de pendientes más suaves y con una buena accesibilidad son las más susceptibles de transformación.
  - En el lomo de una estribación, en algunas ocasiones en forma de altiplano como en el caso de Begues, o de Corbera con las urbanizaciones de Cases Pairals, Santa María de la Vall, y Fontpineda (en Pallejà). Estas posiciones en función de la suavidad de la pendiente y de la buena accesibilidad también ofrecen oportunidades de transformación.
- En definitiva, buena accesibilidad y suaves pendientes ofrecen mayores posibilidades de transformación.
  - Pero el tema esencial es establecer estructuras urbanas en racimo con accesos comunes, con el objeto de darles una mínima estructura de conjunto que permita abordar el problema de manera agregada.

Para finalizar esta breve diagnosis, apuntaremos seis tipos de problemas, que con diferentes grados de intensidad tienen especial relevancia en los seis municipios de montaña:

1. Ambiental: ocupación de zonas inundables, contaminación de rieras, erosión de suelos fruto de desmontes muy pronunciados sin estabilizar, contaminación por el uso casi exclusivo del coche como medio de transporte (contaminación que aportan al conjunto de la ciudad), y generación de incendios forestales.
2. Paisajístico: urbanizaciones con grandes impactos por deforestación, con trazados de calles cerrados sobre sí mismos. El conjunto de la urbanización es un gran *cul-de-sac*, sin vegetación en las parcelas (pequeña dimensión y peligro de incendios), sin árboles en las calles, y en relieves con fuerte impacto visual; grandes muros de contención y rampas de acceso, proliferación de diversidad de altas vallas, tan protagonistas en las urbanizaciones, edificaciones compitiendo en estilo e individualidad, lo edificado agrava, si cabe, lo urbanizado.
3. Déficit y deficiente mantenimiento de calles y servicios urbanos: el IBI, y las tasas no son suficientes para compensar estos gastos, los “partidos de las urbanizaciones” con representación municipal, son un indicador del conflicto entre urbanizaciones y núcleo urbano, a la hora de asumir los costes del déficit y del mantenimiento de éstas.
4. Seguridad: Los incendios forestales son una amenaza permanente. Muchas de las urbanizaciones no tienen la banda de protección de 25 m respecto al bosque (con reducción del número de árboles por ha, eliminación de arbustos, y mantenimiento del sotobosque); en ocasiones porque esa banda de 25 m está fuera de la propiedad que dio origen a la urbanización, y en otras, por problemas de coste de realización o falta de mantenimiento. Otro problema importante de seguridad son los robos, que tienen diferentes formas preventivas, desde patrullas de vecinos en las épocas de más frecuencia, guardias privados, y

aparece una creciente tendencia a cerrar la urbanización, poner cámaras y alarmas, y vigilancia 24 horas, tema que las aísla más entre sí

5. , y del núcleo urbano.
6. Transporte público: éste es un problema central para el futuro de las urbanizaciones, ya que dependen casi exclusivamente del coche. El problema de la baja densidad, y de la inconexión entre urbanizaciones vecinas genera un transporte público insuficiente, deficitario y obligadamente caótico, como podemos ver en el plano de itinerarios de buses del que llamamos Sector Oeste.
7. Déficit de equipamientos y comercio: de nuevo la baja densidad está en la base de este problema. Sencillamente no hay demanda mínima para una dotación comercial suficiente, o para equipamientos como guarderías o escuelas de enseñanza básica. La desconexión entre urbanizaciones agrava el problema.

Hasta hoy, después de 40 años de existencia, el tema de las urbanizaciones, continua con una gestión individualizada, dependiendo solo de la junta de propietarios y del municipio donde esté ubicada. Se trata de urbanizaciones independientes y soberanas, ubicadas en municipios independientes y soberanos.

Las urbanizaciones son una primera fase de colonización del territorio (como en Esplugues, Cornellà o Castelldefels) (1.4-244), con el paso de zonas de casas de veraneo a pequeños ensanches, o a zonas de plurifamiliares aisladas. En el anexo también hacemos referencia a la experiencia y a los manuales en EE.UU., que es sin duda el país con más recorrido en la reforma y transformación de urbanizaciones, normalmente con procesos de densificación y de incremento de techo como base de las transformaciones.

Pero el tema que tenemos delante, tiene la complejidad añadida de la enorme extensión de grupos de urbanizaciones contiguas e inconexas entre sí, sobre una matriz ambiental de una pequeña sierra muy replegada, con multitud de cimas y rieras.

#### 4.5.2 Estrategias de solución

En el estudio repetidamente citado (2), se establecen una serie de estrategias para abordar el problema que hemos presentado en el punto anterior:

1. Agrupar las urbanizaciones por racimos de tres tipos: agrupaciones, que cuelgan de un tramo de vial común, y en muchas ocasiones son contiguas; extensiones, urbanizaciones prolongación de los cascos urbanos; y aisladas, con una posición de no contigüidad.
2. Dividir el territorio en sectores y subsectores; los grupos de urbanizaciones se establecen al interior de los subsectores. Dentro de la que hemos llamado la Barcelona-ciudad, se establecen los siguientes sectores y subsectores<sup>33</sup>:

---

<sup>33</sup> No se presenta el sector norte -fuera de la Barcelona-ciudad-.

- Los municipios de poniente se diferencian entre el Sector Oeste, y el Sector Sur. El sector Oeste **(I.4-245)** tiene los subsectores: SO1 Pallejà, La Palma y Corbera, que incluye los grupos 12 a 15; SO2 Cervelló y Vallirana, que incluye los grupos 16 a 20; y SO3 Sant Vicenç, Santa Coloma y Torrelles que incluye los grupos 21 a 23. El sector Sur **(I.4-246)** tiene dos subsectores: SS1 Sant Boi, Sant Climent, que incluye los grupos 24 a 26; y el SS2 Begues, Gavà, y Castelldefels, que incluye los grupos 27 a 30; con un total de 19 grupos
  - El Sector Este **(I.4-247)** está compuesto por dos subsectores: SE1 Molins de Rei, que incluye el grupo 31; y SE2 Sant Just y Esplugues, que incluye el grupo 32, con un total de 2 grupos
  - En los esquemas de los planos anteriores, podemos ver las vías de interconexión de los diferentes grupos de urbanizaciones, los grupos que son susceptibles de tener un incremento de techo y de densidad – por su mejor accesibilidad y proximidad a los continuos urbanos del *samontà*, y las que podrían tener un incremento de densidad menor; así mismo se plantean algunos puntos que podrían asumir una cierta centralidad.
3. Los procesos de incremento de densidad i/o techo pueden tener diferentes grados, que de menor a mayor serían:
- Incremento de la densidad (número de viviendas por parcela) manteniendo el techo máximo, estos son procesos que ya se están dando en urbanizaciones vinculados a los núcleos urbanos del *samontà*.
  - Incremento del techo máximo por parcela a través de procesos de planeamiento sectorial, pasando a régimen plurifamiliar, incrementando el Índice de Edificabilidad Neta IEN, con incrementos de ocupación y altura, en estos procesos es especialmente importante el replanteo del aparcamiento en el sótano del edificio. En todo caso son procesos que ya se han dado en municipios de periferia como Esplugues, Cornellà o Cornellà.
  - Incremento de techo sobre la base de agrupación de parcelas unifamiliares que permitan tipologías de mayor IEN, también podemos ver casos, por ejemplo, en Castelldefels- playa.
  - Por último, se pueden dar procesos de transformación más importantes para proyectar y construir los lugares de centralidad: plurifamiliares, plaza, comercios y servicios y pequeños equipamientos escolares y sociales; en ocasiones, y de manera excepcional estas operaciones se podrían plantear en suelos no urbanizados, con buena accesibilidad, y entre urbanizaciones próximas.
4. Los anteriores mecanismos tienen por objetivo no solo hacer económicamente sostenibles las urbanizaciones, sino también, crecer sin ocupar nuevo suelo no urbanizable; el potencial

de crecimiento podría ser significativo, si hoy es de 10.000 viviendas (tantas como parcelas vacías), aplicando las medidas anteriores el crecimiento del número de viviendas (según nuestro estudio para la Diputació (2) podría ser del orden del doble del número total de parcelas (30.000), es decir unas 60.000 nuevas viviendas; lo que significa pasar de un potencial de 25.000 a 150.000 habitantes (2,5 personas/vivienda). La densidad de viviendas pasaría de 2,3 a 13,8 viviendas/ha (sobre las 4.326 ha de las urbanizaciones en la Barcelona-ciudad), y dado que el techo por vivienda se reduciría sustancialmente respecto a la potencialidad actual de grandes casas unifamiliares, el incremento de techo total sería del orden de una vez y media el actual techo máximo permitido. Las urbanizaciones del Baix Llobregat, podrían absorber del orden del 5% de crecimiento sobre la población actual de la Barcelona-ciudad (de 3 millones de habitantes). Todas estas cifras solo tienen el objetivo de ayudar a imaginar el orden de valores de las urbanizaciones, si se aplican el tipo de medidas presentadas anteriormente.

5. No hemos de obviar, que estas transformaciones tendrían carácter estructural, y exigirían reforzar la estructura urbana de conjunto y el transporte público, así como los equipamientos y servicios, y establecer nueva vivienda pública. De la misma manera se debería reforzar la matriz ambiental no ocupada, para proteger su carácter de parque forestal.
6. Para poder afrontar el tema de las urbanizaciones desde esta perspectiva se deben dar una serie de condiciones:
  - Es imposible afrontar este problema con una mirada urbanización a urbanización al interior de cada municipio. Se necesita plantear un plan estratégico de la Barcelona-ciudad, que en su dimensión espacial formule una idea general sobre el tratamiento de las urbanizaciones, para lo cual se debería profundizar sobre la información de cada uno de los 19 grupos de urbanizaciones desde la perspectiva ambiental, morfológica, de edificabilidad y tipología, valorando estado de calles y servicios urbanos y cuantificando los déficits. Asimismo se deberían hacer entrevistas con los propietarios y con los Ayuntamientos actuales para conocer la historia de gestión, y la opinión sobre la hipótesis general de futuro planteada. Con esos trabajos, se puede elaborar una propuesta de futuro sobre el tema en el marco de la dimensión espacial del plan estratégico.
  - Para desarrollar esta estrategia será necesario elaborar un proyecto de conjunto, y a la vez un proyecto por cada uno de los 19 grupos establecidos –estos proyectos deben iniciarse por un anteproyecto integrado de urbanización y parque forestal para el conjunto, y anteproyectos para cada grupo de urbanizaciones–.
  - En esa propuesta estratégica, es muy importante la dimensión económica y de gestión –que debe tener un soporte legal adecuado– Con el objetivo de que el incremento de valor generado con la propuesta, aporte los recursos necesarios para

abordar la inversión pública necesaria, se debería usar el sistema de coordinación (iniciativa pública). La ciudad debería dedicar una comisión política, y un gabinete técnico para desarrollar todo este proceso, en un periodo acotado de tiempo; dejando a la iniciativa privada el desarrollo de la multitud de pequeñas promociones – muchas podrían ser vía cooperativas o comunidades de propietarios. Entendemos que la multiplicación de promociones lideradas por los futuros usuarios, es un gran valor añadido a esta propuesta.

Estos breves apuntes sobre las urbanizaciones en el ámbito de la Barcelona-ciudad, nos ayudan a entender un problema no abordado en estos 45 años, y la imposibilidad de resolverlo en el marco de la actual gestión municipal. Si en los apartados anteriores hemos tratado de desbrozar las diferentes ideas de ciudad que hay detrás de la construcción de infraestructuras, y de una muestra de diferentes sectores de planeamiento, y la relación de esa ciudad construida con el PGM-76, tratando de aportar luz a procesos poco conocidos, aquí nos hemos introducido en un mundo todavía más oculto a la mirada de la ciudadanía, y que es imprescindible abrir para abordarlo. De alguna manera la ciudad se va ocultando a sí misma, en la medida que se sale de su núcleo central; pudiendo establecer cuatro niveles (I.4-248):

1. Ciudad dentro de las Rondas (Barcelona término municipal, y L'Hospitalet);
2. Llobregat Oriental (El Papiol, Molins de Rei, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, Sant Just Desvern, y Esplugues) y El Prat;
3. Municipios del *samontà* del Llobregat Occidental (Pallejà, Sant Vicens dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Sant Boi, Viladecans, Gavà, y Castelldefels); y
4. Municipios de Montaña (Corbera, Cervelló, La Palma de Cervelló, Vallirana, Torrellas, y Sant Climent, y Begues).

Para cerrar este apartado, y teniendo en cuenta que los estudios que se han hecho sobre urbanizaciones en Catalunya<sup>34</sup> tratan básicamente de cuantificar déficits, sin plantear vías de solución, y menos aún, de tomar ejemplos exteriores para tratar este problema, haremos unas breves referencias a la cultura americana sobre el tema:

---

<sup>34</sup> Muñoz, Francesc. "Urbanización", tesis doctoral 2004, también publicado con el mismo título en Colección GG Mixta en 2010.

Barba, Joan; Mercadé, Montserrat. "*Les urbanitzacions a la província de Barcelona*". Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge, Diputació de Barcelona, 2006.

"*Llei de regulació i millora d'urbanitzacions amb déficits urbanístics*". Generalitat de Catalunya, 2009.

Roa, Miquel. "*Les urbanitzacions del Baix Llobregat. Una oportunitat de futur*". Encargado por la Diputació de Barcelona, mayo 2011.



- En primer lugar quisiéramos destacar dos excelentes manuales **(I.4-249 a y b)**: "*Sprawl Repair Manual*"<sup>35</sup> y "*Retrofitting Suburbia*"<sup>36</sup>. El primer libro tiene un carácter de planeamiento regional, mientras que el segundo está más relacionado con el diseño de las reformas de urbanizaciones y con patrones concretos para sustentar esas reformas.
- Tiene especial interés el gráfico adjunto **(I.4-250)** sobre tipologías de familias en áreas suburbanas en el año 2000, donde el conjunto de hogares se divide a tercios entre familias con hijos, familias sin hijos, y solteros, que añadiendo el factor edad, concluye que la vivienda unifamiliar individual está cada día más lejos de ser un modelo universal para los hogares. Son porcentajes que probablemente no están lejos de los actuales en las urbanizaciones del Baix Llobregat.
- El siguiente gráfico **(I.4-251)** explica la transformación de un fragmento de urbanización incorporando edificios plurifamiliares en línea en los frentes de las calles principales, transformación, lo que comporta un incremento de techo del 40%, un incremento de ocupantes del 90%, un decremento de plazas de aparcamiento per cápita del 10%, y un decremento de superficie de calle per cápita del 50%
- Otra imagen que recogemos de estos manuales es la de transformaciones sucesivas de las diferentes tipologías en edificación aislada **(I.4-252)**, donde aparecen los incrementos de ocupación de la parcela, de altura, y la disposición del aparcamiento. Sobre este tema en el Estudio de la Diputación (2) ensayábamos procesos similares desde la transformación de la normativa.
- En la siguiente imagen **(I.4-253)** podemos ver una transformación completa de una urbanización eliminando totalmente las casas unifamiliares aisladas.

En EE.UU. llevan varias décadas transformando urbanizaciones para adaptarlas a los nuevos programas familiares, y para hacerlas sostenibles, constituyendo una fuente de ejemplos.

---

<sup>35</sup> Galina Tachieva. "*Sprawl repair manual*". Islan Press, 2010.

<sup>36</sup> Dunham-Jones, Ellen, y June Williamson. "*Retrofitting Suburbia*". New Jersey: John Wiley&Sons, Inc. 2009.

## CONCLUSIONES 4ª PARTE

Anunciábamos en la introducción de esta 4ª Parte la dificultad y diversidad de los temas que ésta debía abordar para tratar de definir las características principales, desde nuestra perspectiva de la Barcelona-ciudad, sobre la construcción urbana de Baix Llobregat en estos 45 años.

Hemos transitado por los estudios de la movilidad en la ciudad, por el análisis del colapso del modelo metropolitano de archipiélago, convertido en mancha de aceite, por el estudio de las acciones ministeriales y de las consejerías en la construcción de autovías, con las consiguientes disrupciones en calles y avenidas; y hemos analizado, asimismo, el transporte público de infraestructura fija, responsabilidad, también, del Estado y la Generalitat.

Hemos entrado en la iniciativa municipal de planes sectoriales sobre un PGM-76 no revisado y sí alterado por cientos de modificaciones puntuales; mientras íbamos perdiendo la noción del conjunto de la ciudad real, con una gobernanza de una AMB de elección de 2º grado, al servicio de los municipios, que iba tomando los tintes de una Diputación, más que un órgano para orientar el conjunto de la ciudad real. Para hacer un análisis concreto de las acciones fragmentarias, hemos recurrido a un observatorio de 26 proyectos, que nos han dado algo de luz en ese laberinto de acciones puntuales, que han construido esa parte de la ciudad real que actualmente es el Baix Llobregat.

Hemos entrado en el proyecto de las Àrees Residencials Estratègiques del Baix Llobregat analizando el interés de su propuesta, y las dificultades que están resultando de su implementación; y, por último, hemos abordado un tema tabú en la ciudad-real: el de las urbanizaciones de montaña, y de la incapacidad de abordarlo en profundidad en estos 45 años.

Del conjunto de esas exploraciones nos hemos hecho una cierta idea del cómo se ha construido la ciudad que hoy tenemos, estableciendo juicios que pueden colaborar a replantear los diferentes ámbitos de la acción urbanística y los marcos necesarios para redefinir las rutinas de la situación actual.

De manera muy sintética trataremos de destilar las conclusiones de esta 4ª y última Parte, que se suman a las establecidas para las tres anteriores, para conformar la síntesis de la investigación.

### Movilidad, calles y avenidas

#### **C.4-01 Los estudios de la movilidad en el AMB ratifican a la 1ª Corona del STI como el corazón de la Barcelona-ciudad**

La 1ª Corona del Sistema Integrat de Transport constituye el "corazón" de la Barcelona-ciudad; deja fuera los municipios situados más al norte de la Vall Baixa, 2 del Llobregat Oriental y 3 del Occidental y todos los del Baix Llobregat Occidental montaña. Esta 1ª Corona concentra el 87,46% de los movimientos del AMB (la 2ª Corona el 12,54% restante).

#### **C.4-02 Las tendencias de la movilidad demandan más continuidad de calles y avenidas**

En la 1ª Corona crece el número de viajes por persona y día (3,35 en 2008 y 4,15 en 2018); crecen asimismo los viajes personales sobre los ocupacionales (60% en 2008 y 67% en 2018); se estabilizan viajes a pie en torno al 50% y los de automóvil en torno al 20% mientras crecen los de transporte público al 30%. El 80% de los movimientos cotidianos se realizan por calles y avenidas, mientras que el tráfico privado (30%) es el único que parcialmente usa las autovías.

#### **C.4-03 Necesidad de incrementar sustancialmente los movimientos de bicicletas y vehículos ligeros**

En estos momentos esa movilidad es del orden del 3%, mientras que el incremento de la movilidad personal, la ocupacional no rutinaria, y la distribución de mercancías del último kilómetro demandan claramente que calles y avenidas den cabida a este modo de transporte. En Copenhague el 34% de los movimientos son de este tipo. La Barcelona-ciudad necesita urgentemente disponer de un plan estratégico de movilidad, que se plantee como objetivo a medio plazo llegar al 25% de desplazados en bici y vehículos ligeros (ese porcentaje podría impactar muy positivamente en reducir el impacto del coche en la ciudad).

#### **C.4-04 En estos 45 años el aumento de autovías y de grandes nudos entre ellas ha fragmentado el continuo urbano**

Las autovías que pasaban por los intersticios del modelo de archipiélago han quedado incrustadas cuando el archipiélago se ha conurbado formando una gran mancha de aceite, impidiendo continuidades de calles y avenidas. Esos enquistamientos son un problema grave para la continuidad de la movilidad urbana en calles y avenidas.

#### **C.4-05 Barcelona ha aumentado el número de puntos disruptivos en la ciudad real de 4 en 1975 a 17 en la actualidad**

Como resultado de la concreción del fenómeno comentado en **C.4-04** y de no pensar la ciudad de manera conjunta desde 1976; este fenómeno es especialmente grave en la relación Barcelona-Baix Llobregat, y tiene un papel fundamental en mantener los cortes periferia-ciudad central.

#### Transporte público

#### **C.4-06 El metro es el gran déficit de transporte público en el Baix Llobregat**

Efectivamente, el metro todavía no salta el Llobregat (al contrario de lo que sucede en el Besòs). Aparte de la línea 9, que conecta el Prat; es necesario el salto de la línea 1 el Prat y Sant Boi, y la prolongación de una línea ferroviaria, quizás la línea 5 de Cornellà hasta Castelldefels. Con este tipo de operaciones no solo mejoraría la relación Baix Llobregat-Barcelona centro, sino también la conectividad entre los diferentes municipios de la comarca.

#### **C.4-07 La estación del AVE en el Prat. Una infraestructura a poner en servicio con los nuevos operadores**

La puesta en servicio de esta estación para los nuevos operadores descargaría las de Sants y Sagrera, a la vez que sería la referencia para el Baix Llobregat. Esta estación acercaría la conexión AVE-Aeropuerto.

#### Las actuaciones municipales

#### **C.4-08 El corte de la vialidad urbana propuesta por el PGM-76 entre Castelldefels y Sant Boi**

El PGM-76 propone consolidar y ampliar el *continuum* urbano a ambos lados de la C-245 en todo el frente del delta occidental. En el *samontà*, sobre la C-245, establece una trama urbana que conurba los 4 municipios con una vía de cornisa que los conecta todos, y que gira en Sant Boi para llegar hasta la BV. 2002 (por encima de la Colònia Güell). En el delta, el PGM-76 establece una banda de 10 km por 1 km, entre la C-245 y la C-32, de usos mayoritarios industriales, salpicados por pequeños barrios residenciales. El Prat establece una vía intermedia entre la C-245 y la C-32 (hoy Avinguda Segle XXI) que se prolonga a través de los 10 km de largo.

En Sant Boi-Viladecans se establecen tres operaciones que van en ese sentido: Parc d'Activitats de Can Calderon, Can Calderon I (residencial) y Gabrielistes I (también residencial). Posteriormente, en Viladecans se establecen tres nuevas operaciones que cortan las tres vías urbanas (Cornisa, C-245 y Vía intermedia) que articulaban esa banda de la ciudad – modificación substancial del PGM-76 que hubiera necesitado de una revisión del Pla General –, y que lo desvirtúa profundamente. La decisión de un municipio rompe la coherencia urbana de toda esa parte de la ciudad real.

#### **C.4-09 El Tram como vector de urbanidad en el Llobregat Occidental**

La instalación del Tram ha comportado la transformación de las carreteras por donde pasa en avenidas. Especialmente en la Avinguda Cornellà-Esplugues, en la que el Tram consigue ampliar definitivamente la anchura de la carretera de 20 m (quedaban tramos con esta anchura) a 40 m a lo largo de toda la avenida (2,5 km), más el *bypass* bajo el ferrocarril, estableciendo un punto de intercambio modal: tren, metro y Tram.

Las nuevas avenidas generadas por el Tram han estimulado multitud de actividades en planta baja de mayor medida que las existentes anteriormente, así como arquitecturas que reconocen el cambio de escala de las nuevas avenidas. Estas operaciones de transformación de carreteras a avenidas impulsadas por el Tram, y el intercambiador modal, tienen como objetivo priorizar la movilidad intermunicipal. Una filosofía que es diametralmente opuesta a la presentada en la **C.4-08** en el frente deltaico occidental.

#### **C.4-10 Intersección de los términos municipales de San Joan Despí, Cornellà y Esplugues, centralidad de ciudad y periferia municipal**

Cada uno de los tres municipios, que con términos municipales cerca del cruce de la Avinguda del Baix Llobregat con la Avinguda Cornellà-Esplugues, entienden ese punto como la periferia de su término municipal, mientras que desde el punto de vista de la ciudad real se trata de un punto central. No se aprovecha la centralidad generada por el edificio Bayer. Cornellà ubica allí una institución religiosa y en el polígono el Gall d'Esplugues se continua de espaldas a la implantación de Bayer. De nuevo, las miradas municipales van en contra de la mirada de ciudad.

#### **C.4-11 El conflicto entre los Ayuntamientos de periferia y Barcelona es central en la carrera por evitar el tráfico a través de cada municipio**

La mirada imperante de cada municipio es evitar el tráfico a través de su término municipal y muestra ejemplos extremos, como el corte de las 3 avenidas entre los 4 municipios del frente occidental deltaico (ver **C.4-08**). El mecanismo de estos municipios en términos de movilidad privada es constituirse cada uno de ellos, en *cul de sac* conectado directamente a la C-32. Esta actitud de cortar calles y avenidas, respecto de los municipios vecinos, tiene tres consecuencias negativas: reducir el soporte del tráfico de bicicletas y vehículos ligeros, generar congestión de tráfico del propio municipio en horas punta en el cordón umbilical que los conecta a la autovía, y producir congestiones de tráfico en esa autovía, dado que no hay alternativas de vías urbanas que absorban parte de ese tráfico.

Ese tráfico comporta un promedio diario de unos 1,8 M de vehículos que acceden o atraviesan la ciudad central. Frente a esa invasión, Barcelona municipio trata, con el mismo criterio que los ayuntamientos de la periferia, de impedir que ese río de vehículos y contaminación llegue al centro de la ciudad. Así, transforma el nudo de las Glòries, que conectaba en rotonda las tres avenidas de la ciudad central, en un gran parque, dificultando en extremo dicha conexión, que, de todas maneras, se siguen haciendo, contaminando una zona más extensa del Ensanche. Coherentemente con esa opción, se plantea la Diagonal en el tramo Francesc Macià-Glòries de uso casi exclusivo de transporte público, peatones y bicicletas, dejando un solo carril en cada lateral para el coche. De esa manera, la ciudad reduce al extremo la movilidad, factor esencial de su competitividad.

El empoderamiento de los municipios de la periferia y de los barrios de Barcelona y el objetivo de reducir la contaminación tratando de evitar los coches, sin recurrir con más decisión en otros recursos, como limitar más el uso de vehículos contaminantes, establecer tasas especiales para acceder al centro, u otros, va convirtiendo la Barcelona real en un laberinto al servicio de municipios y barrios y sin una mirada general de ciudad. Un Área Metropolitana con elección de 2º grado hace las veces de una Diputación al servicio de cada municipio. Nadie piensa, planifica, ni actúa desde la idea global de ciudad.

## Nuevos barrios, inserción urbana y morfología

### **C.4-12 Nuevos barrios; inserción urbana, un indicador de bondad**

De los tres ejemplos presentados, los dos primeros (Riera Gasulla. Sant Boi 1990, y Can Llovera. Sant Feliu 1991, tienen a nuestro juicio una buena inserción en los tejidos urbanos municipales. En Sant Boi entre la parte del ensanche de la Plaça de la Generalitat y el frente de equipamientos psiquiátricos, con una morfología de manzanas de tamaño similar a las del ensanche, pero con tipologías que permiten con tres o cuatro edificios, de coronación enrasada, completar esas manzanas abiertas. Los años han certificado el acierto de las intenciones proyectuales. El caso de Can Llovera. Sant Feliu 1991, tiene asimismo, una adecuada inserción urbana (eliminando las dos calles a través, que determinaba el PGM-76). El muro de protección que protegía el casco urbano de la riera de la Salut es un frente y los bloques exhibiendo testeros de tabiques pluviales, sin ninguna calle que los atravesase, en el otro frente, permitió construir una sola manzana de 200 x 250 m, que resolvía en su particular morfología interna, respuestas diferentes a los 4 frentes. El recurso de los dos peines de aparcamientos consolida un barrio sin coches en superficie, con vocaciones ecológicas varias. En este caso una gran manzana, ajena a la lógica de la diversidad de tejidos vecinos, tiene una adecuada inserción urbana.

El tercer caso, Mas Lluí. Sant Just Desvern 2006, vuelve a subvertir el orden de PGM-76 con su estructura y morfología, pero se inserta bien con el Mas Lluí de Sant Feliu, a través de una vialidad marco y un gran parque central comunes. De nuevo, un gran barrio con una morfología de manzanas abiertas con tipologías diversas, constituye un barrio peatonal con geometrías cuadradas de manzanas y calles, que se abren entre el parque central y la montaña. El problema de inserción urbana de Mas Lluí es su precaria conexión con el casco urbano de Sant Just y con el resto del Baix Llobregat Oriental. Un pequeño vial tangente al gran talud que lo separa de los tejidos próximos certifica esa diferencia. Son deficiencias generadas, aquí también, por el cambio del PGM-76 que ofrecía una solución claramente mejor y más comprometida con el conjunto del Llobregat Oriental. Una vez más, la estrecha mirada municipal, al no querer compartir vialidad con los vecinos genera disrupciones urbanas en el interior del término municipal.

## Urbanizaciones marginales

### **C.4-13 Lentitud y velocidad en las transformaciones de las urbanizaciones marginales**

Una actitud de conservación del tejido social y por ende de morfologías y tipologías informales; habiendo de resolver la movilidad y los estudios de espacio libre y equipamientos, ha permitido el lento madurar del barrio de La Guardia en Sant Vicenç dels Horts 1925, a lo largo de estos 45 años.

Por el contrario, una actitud más rotunda de urbanización homologada, en un periodo corto de tiempo, llevó al Pla de Finestrelles Nord, en Esplugues de Llobregat, a una expulsión de los vecinos con menor capacidad económica, en los primeros pasos del plan (2016). El objetivo de mantener y mejorar la parcelación unifamiliar adosada, en un terreno de gran pendiente -con trazados orientados a este-oeste, renunciando a la orientación sur con vistas al mar- queda en cuestión con la

exclusión social que generó un costoso proyecto de urbanización. Después, con la urbanización en marcha se propuso un cambio para girar la orientación de las edificaciones, con todas ellas orientadas a sur y con vistas al mar.

Los propietarios que ya tenían la reparcelación aprobada con sus respectivas parcelas unifamiliares se resistieron a redefinir la reparcelación, y a pesar que el Ayuntamiento y la Direcció General d'Urbanisme preferían la segunda versión, el proyecto no se modificó.

La Guardia es un proyecto de éxito y Finistrelles de fracaso, donde la arquitectura tiene una parte importante de responsabilidad, pero también es verdad que en los primeros 80 la Corporació Metropolitana de Barcelona se implicó a fondo a tratar de resolver el tema de las urbanizaciones marginales, y los Ayuntamientos también. En el 2018 la administración pública tuvo una actitud de espectador.

#### **C.4-14 La certeza de las plazas y equipamientos de barrio**

Hemos analizado el caso de las plazas (1978 y 1998) del mercado de las Planes de Sant Joan Despí, la primera justo en los primeros años de la transición, y la segunda 20 años después, para situar un aparcamiento semi-soterrado. En la primera, la implicación directa en el proyecto de la AA.VV. dio a ésta una certeza de apoyo social que se consolidó a lo largo de 20 años. En la segunda, apareció la contestación de los vecinos porque no se quería perder ese espacio central tan apreciado, y menos reducir el verde (debido al aparcamiento bajo la plaza). El hecho de que el equipo redactor fuera el mismo, no fue, en principio, suficiente. Finalmente, después de dos asambleas y de marcar sobre la 1ª plaza las zonas verdes de la segunda, se llegó a un acuerdo, y hoy la 2ª plaza tiene el mismo uso y aceptación que la 1ª.

En el caso del Centre Rodó. Sant Joan Despí 1989, sucedió algo similar. El proyecto fue discutido en las AA.VV. y una vez construido el Centro Social el barrio indiscutiblemente se lo hizo suyo.

#### **C.4-15 Plazas y equipamientos de ámbito de ciudad, incremento de incertidumbre**

Cuando se va perdiendo el contrato social porque los proyectos apelan al conjunto de un municipio, las certezas empiezan a desvanecerse. En la Biblioteca Miquel Martí i Pol de Sant Joan Despí, se hizo un primer proyecto con un gran aparcamiento en planta sótano y un programa de biblioteca y auditorio, a caballo del desnivel entre la Avinguda de Barcelona y la calle Font Santa. El proyecto fue desvirtuado desde el primer momento, con cambios de materiales de fachada. En cualquier caso, se hizo una primera fase de aparcamiento y biblioteca que tuvo una buena aceptación social y un gran uso popular. Se cambió la arquitectura para hacer el auditorio sobre la biblioteca, con dudas e indeterminaciones en la gestión municipal.

Sucedió lo mismo con la Plaça Catalunya de Sant Boi 1981 y 1995. Se adjudicó por concurso la primera plaza de 1981; y aquí también con el objetivo de hacer un aparcamiento subterráneo, se redefinió la plaza con otro equipo redactor que subvertía la filosofía de la primera versión, sin ningún

argumento que sostuviera el cambio. Ahora, el mosaico de Tàpies queda descontextualizado al eliminar el juego de pavimentos del primer proyecto.

#### **C.4-16 Parques y equipamientos plurimunicipales, el desconcierto conceptual**

El parque de la Muntanya. Sant Boi 1984 fue un proyecto con una sólida base argumental y participativa, que anulaba un proyecto anterior que transformaba ese turó en un almacén de escuelas, siguiendo la estela de los antecedentes. Un completo estudio determinó la no necesidad de esta reserva de equipamientos, y, por el contrario, se puso en valor la suave loma en el centro de Sant Boi como un futuro parque urbano. La única edificación, un auditorio, se situaba en la parte más alta del turó, con un buen acceso desde la Avinguda de Sant Ramón, constituyendo un hito en el paisaje del Llobregat Occidental, junto a la ermita de Sant Ramon, el auditorio de la Muntanya y el Castell del casco antiguo. Se desarrolla una primera fase del proyecto definiendo el acceso sur, abriendo la calle Baldiri Aleu y una secuencia de espacios libres de diferente carácter, que daban acceso al parque y a la parte más alta de la loma. Una modificación del planeamiento a principio de los 2000 cambia la colocación del edificio, ahora biblioteca con una ocupación de unos 5.000 m<sup>2</sup>- para ponerlo en la mejor parte del parque -la suave pendiente sur-. El acceso se hace en disonancia con el construido en la 1ª fase y se construye, asimismo, un gran muro de piedra entre la pendiente suave del sur y la coronación de la loma. El proyecto anterior trataba de dar continuidad a esos espacios. Esa muralla artificial rompe la unidad de un parque que se quería unitario a las dos vertientes. De nuevo, los vaivenes municipales.

#### **C.4-17 Las ARE. Un intento de urbanismo socialdemócrata desde una perspectiva catalana**

La gran necesidad de construir nuevas viviendas, especialmente de protección oficial, llevó al Govern de la Generalitat de izquierdas, a impulsar una operación de planeamiento residencial para todo el territorio catalán. Las ARE, deberían calificar el 50% de las viviendas de protección oficial (la ley fijaba el 30%), asimismo, se fijaba el 15% de aprovechamiento medio de cesión a la administración (la ley fijaba el 10%). Las ARE deberían atender también a los gastos del nuevo transporte público necesario para atenderlas, y a unos altos estándares medioambientales para minimizar la huella de carbono.

#### **C.4-18 Los instrumentos de planeamiento de las ARE fueron la redacción de un Pla Director (PDU) y a su vez la redacción del proyecto de cada uno de los sectores**

La selección de las ARE se hizo a demanda municipal. Los Ayuntamientos escogieron sectores que a través de las ARE les pudieran aportar más recursos, mayor número de vivienda protegida, y mayor velocidad de tramitación; pero también sectores que necesitaban cambios substanciales de clasificación y calificación del suelo respecto al PGM, y que las ARE podrían generar con más rapidez y menor riesgo político.



Teóricamente, la definición de los sectores escogidos debería haber partido de las conclusiones de los Planes Directores, contrastados después con los Ayuntamientos. Asimismo, la redacción de cada sector se debería realizar con el Plan Director acabado.

En el caso del Baix Llobregat el procedimiento escogido tuvo virtudes realistas y prácticas. En el marco de un PGM-76 parcheado por centenares de modificaciones puntuales, y nunca repensado en estos 45 años, no se podía pretender establecer un PDU riguroso para desarrollar un planeamiento deslavadado por la historia.

En segundo lugar, tampoco se podía esperar a tener el PDU para redactar cada ARE; la urgencia no permitía esas dilaciones.

En definitiva, en el panorama concreto de la Barcelona real, las ARE ha sido una operación de gran interés, que además pone de relieve las contradicciones del planeamiento de la ciudad real.

#### **C.4-19 El proyecto de las AREs del Baix Llobregat es el de mayor tamaño de Catalunya.**

Efectivamente, el PDU encargado del Baix Llobregat (incluido el Baix Llobregat Nord, que no pertenece a la Barcelona-ciudad). Un total de 11 ARE que ocupan 2,63 km<sup>2</sup> y tienen 1.841.897 m<sup>2</sup> de techo. Si nos referimos estrictamente a las ARE que están dentro de la delimitación de la Barcelona-ciudad resultan un total de 8 ARE, 2,14 km<sup>2</sup> de suelo, 1.580.610 m<sup>2</sup> de techo y un total del 5.768 viviendas privadas y 7.576 viviendas públicas. Los cambios fundamentales de clasificación y de calificación del suelo son:

- De suelo no urbanizable (agrícola protegido) a suelo urbanizable delimitado: 1 ARE de 22,31 ha, con un incremento de 241.851 m<sup>2</sup> de techo respecto al PGM-76.
- De suelo de equipamientos públicos a suelo urbanizable delimitado: 2 ARE de 80,43 ha, con un incremento de 513.478 m<sup>2</sup> de techo respecto al PGM-76.

A todas luces la endeblez del PDU no es un instrumento que justifique esos cambios substanciales. Solo una revisión del PGM-76 podría defender ese tipo de modificaciones.

#### **C.4-20 El desarrollo de las ARE en el nuevo panorama económico y político**

Se redactaron en un año y se aprobaron en el 2009, ya en plena crisis inmobiliaria, que pasó a ser financiera. El mercado inmobiliario se paró en seco, reduciéndose de una manera drástica la producción de viviendas, y especialmente las de protección oficial. Las ARE quedaron paradas. Con la salida de la crisis, el gobierno de derechas de la Generalitat boicotea el esfuerzo realizado, alegando falta de rentabilidad para la promoción privada. Se trasladan los cambios de clasificación y calificación directamente al PGM-76, se anula el procedimiento de gestión a través de los Consorcios (Ayuntamiento e Incasol), por cada ARE, con el sistema de cooperación y se rebajan los requerimientos extra que las ARE imponían al desarrollo de los nuevos suelos.

El resultado está siendo que el problema de la vivienda protegida se ha agravado, aprovechando la necesidad de que una parte substancial de ésta sea de alquiler; frente a la inacción del Govern de la Generalitat.

### Urbanizaciones

#### **C.4-21 Urbanizaciones: dispersión, degradación de calles y plazas, no integración en la estructura urbana de la ciudad, graves impactos ecológicos e insostenibilidad económica**

Todas esas consideraciones de las urbanizaciones de montaña, que significan una gran mancha territorial, y, por otra parte, un gran problema a la vez urbano y ambiental, no se pueden resolver una a una en el marco del ámbito municipal, y con partidos de las urbanizaciones, que pretenden implicar a todo el municipio en la solución económica de los problemas señalados.

Las urbanizaciones se pueden convertir en una oportunidad para el conjunto de la ciudad si se establece una estrategia para este tema que defina una estructura de los diferentes conjuntos de urbanizaciones, resuelva los problemas ambientales, plantee incrementos selectivos del número de viviendas y de edificabilidad, que permitan, por un lado, llegar a una masa crítica poblacional que pueda sostener unos servicios y equipamientos mínimos, y, por otro, que pueda colaborar, a través de la cesión de aprovechamiento público, a las inversiones necesarias para su transformación.

#### **C.4-22 A partir de las reflexiones anteriores planteamos algunas preguntas más generales que trataremos de contestar en las hipótesis de futuro que cierran esta tesis:**

- ¿Es posible orientar el futuro de la Barcelona-ciudad a través de la actual gobernanza del AMB con elección de 2º grado, o hace falta una elección de 1º grado para esa Barcelona real?
- ¿Es posible orientar el futuro urbano de la Barcelona-ciudad sin la aprobación de un plan estratégico-renovable cada 4 años que tenga un componente importante en su dimensión espacial?
- ¿Es sostenible mantener el PGM-76 y actuar por modificaciones puntuales para la construcción de la ciudad real?
- ¿Puede ser el proyecto urbano un mecanismo democrático eficaz para orientar la construcción de la ciudad por partes?
- ¿Es posible hacer una política de parcheado desde la Generalitat y/o desde los Ayuntamientos para abordar los problemas de la vivienda, o se necesita una ley del suelo que traslade las rentas diferenciales entre el suelo rústico y el urbano a quién realmente los ha generado, la ciudad?

Con estas conclusiones concluye el cuerpo central de esta investigación. En el apartado siguiente se abren nuevas hipótesis que me propongo seguir analizando en el futuro, para la instrumentación de la Barcelona-ciudad.



## HIPÓTESIS DE FUTURO

En la Introducción explicábamos las motivaciones que han impulsado esta larga investigación y sus objetivos. Su contenido se sustancia en las cuatro Partes que la componen y estas Hipótesis de futuro son, de hecho, textos de entrada y salida de la misma, inquietudes que aún persigo y que me animan a continuar investigando de ahora en adelante.

Este apartado pretende pues contextualizar el recorrido hasta este momento, para perfilar algunas intuiciones que me ayuden a imaginar posibles caminos derivados de los trabajos realizados.

Compartiendo el valor del discurso urbanístico de la transición en Barcelona, y valorando asimismo la profunda transformación urbana que se ha producido en la periferia, liderada por sus ayuntamientos; entendemos, sin embargo, que en la realidad urbana totalmente conurbada, algunos postulados se están quedando obsoletos después de 45 años sin revisarlos. No hemos vuelto a pensar esa ciudad en su conjunto, se ha construido con el liderazgo de municipios soberanos, y operando por fragmentos, mientras se diluía en el tiempo y en la memoria, los rasgos de un PGM-76, que a la vez se deterioraba y envejecía con la multiplicación de cientos de modificaciones puntuales, por la propia realidad urbana construida, y por la obsolescencia del modelo económico, social, cultural, y ambiental de hace 45 años.

Apoyándonos en el contenido de la investigación, plantaremos algunas reflexiones pensando en el futuro de la ciudad, que lejos de perseguir una mirada completa o cerrada, abran la discusión sobre diferentes temas con enfoques ajenos a la agenda urbanística actual. Estos temas son:

1. La actual ley del suelo como problema que ha afectado al conjunto de la economía de toda España, a su urbanismo, y a la inexistencia de vivienda pública de alquiler.
2. El reconocimiento de la Barcelona-ciudad.
3. La necesidad de institucionalizar la Región Metropolitana de Barcelona.
4. El impulso de la planificación estratégica que incorpore la dimensión espacial de la ciudad.
5. Algunos posibles caminos para renovar la estructura urbana y ambiental del Baix Llobregat en la Barcelona-ciudad (5.1 Avenidas y vías verdes; 5.2 Transporte público; 5.3 parques forestales, agrícolas y corredores verdes; 5.4 Urbanizaciones de montaña; 5.5 Polígonos industriales) y 6. Obras y proyectos para superar puntos disruptivos en avenidas del Baix Llobregat).

## H.F.- 1 Por una ley del suelo de carácter socialdemócrata

Se trata de un tema no abordado propiamente en la investigación. Sin embargo no se puede analizar el urbanismo español sin repensar la ley del suelo que lo ha enmarcado.

Se definía bien en los pactos de la Moncloa en lo referente a Urbanismo y suelo<sup>1</sup> el principio de que “el plus valor del suelo urbano es fundamentalmente de la colectividad”, pero en estos 45 años de democracia nunca se hizo efectivo. Y ese objetivo empieza a diluirse al año siguiente en el texto constitucional cuando se habla en el artículo 47 del derecho a la vivienda: “La comunidad participará en las plusvalías que genera la acción urbanística de los entes públicos”. Ahí ya desaparece el concepto “fundamentalmente”. El objetivo de los Pactos de la Moncloa, se reduce más si cabe en la actual Ley del Suelo, Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de Octubre, donde para el caso de operaciones urbanísticas de transformación de suelo rústico en urbano, establece la obligatoriedad de entregar a la administración un porcentaje del aprovechamiento del sector. Concretamente en el artículo 18.1b dice: “Con carácter general, el porcentaje a que se refiere el párrafo anterior no podrá ser inferior al 5% ni superior al 15%”. Finalmente la Llei d’Urbanisme de Catalunya, Decret Legislatiu 1/2020, de 3 d’agost, dice en su artículo 40: “Los propietarios y propietarias de suelo urbano no consolidado tienen derecho al 90% del aprovechamiento urbanístico del sector”.

A lo largo de 20 años (1985-2005) se produjo la construcción de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise (al noroeste de París). Con el amparo de una ley del suelo socialdemócrata, la administración compró los terrenos agrícolas a precio agrícola; desarrolló el planeamiento, y el proyecto de urbanización; construyó las infraestructuras de movilidad general, y las básicas de la Ville Nouvelle; y desarrolló su centro con los parques y equipamientos, plazas, y edificios de viviendas y oficinas. A partir de aquí, se fue construyendo la urbanización de los barrios, y mediante concursos entre empresas privadas, los diferentes tipos de edificaciones. La clave fue la compra de los terrenos agrícolas a precio agrícola, lo que significa que el 100% del plus valor agrícola-urbano pasa a manos de la administración pública. Es decir, a la comunidad urbana que realmente lo ha generado. Para entender que significa en términos económicos haremos una comparación de un modelo con el marco de la actual ley del suelo de España y de Urbanismo de Catalunya frente a una ley de carácter socialdemócrata, donde la renta diferencial agrícola-urbana pasa íntegramente a manos de la administración.

El modelo de partida sería: 10 Ha de suelo, Índice de Edificabilidad Bruta de 0,65 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s con un total de 65.000 m<sup>2</sup>t. Con un programa de 65% de vivienda libre 42.250 m<sup>2</sup>t, 30% de vivienda protegida 19.500 m<sup>2</sup>t, y 5% de comercial 3.250 m<sup>2</sup>t. Se ha calculado la repercusión del suelo urbanizado por m<sup>2</sup> de techo de vivienda libre a 700 €/m<sup>2</sup>t = 1 UV (Unidad de valor) y 350 €/m<sup>2</sup>t = 0,5 UV para VPO, y comercial.

---

<sup>1</sup> Los Pactos de la Moncloa 1977 fueron un acuerdo político de todos los partidos y de los sindicatos mayoritarios para afrontar la difícil situación económica, y para establecer unos primeros criterios para la redacción de la Constitución que se aprobaría en 1978. La cita referida figura en el Capítulo 5 “Política de Urbanismo, Suelo y Vivienda”



Pero una ley del suelo liberal a lo largo de los 45 años de democracia, tiene una serie de consecuencias colaterales de enorme envergadura:

- Estímulo vertiginoso a la especulación. El negocio Inmobiliario se centra en comprar lo antes posible el suelo agrícola al menor precio posible. Quien tenga información privilegiada antes que el planeamiento salga a la luz, puede comprar el suelo del modelo planteado por 200.000 €, invertir 300.000 € en desarrollar el planeamiento y los proyectos de urbanización hasta las correspondientes aprobaciones definitivas; a cambio de una inversión de 500.000 €, puede vender el suelo urbanizado por 17.696.250 €, con un beneficio sobre la inversión de:

$$17.196.250 \times 100 / 500.000 = \mathbf{3.439,25 \%}$$

- En función del momento de la compra este beneficio se lo reparten entre el propietario original del suelo agrícola y el promotor inmobiliario. Como consecuencia, la obtención del máximo porcentaje de esa renta diferencial es el foco principal del negocio inmobiliario. Tratar de obtener información privilegiada, decidir por donde pasa la "raya" que deja a un lado terrenos agrícolas a 2 €/m<sup>2</sup>s, y al otro a 177 €/m<sup>2</sup>s, son temas centrales para ese negocio especulativo, que genera una gran atracción de capital, de crédito bancario, de fondos de inversión, etc. Es una constante invitación a negocios poco transparentes sin ningún valor añadido.
- La explosión de la burbuja inmobiliaria en el 2008 es resultado de la escalada de precios del suelo, estimulado por la codicia de imaginarse un incremento de beneficios sin fin, hasta que la demanda dice basta. La enorme debilidad del negocio inmobiliario, que ya había contaminado a Cajas de Ahorro (al extremo de hacer desaparecer la mayoría de ellas) y Bancos se transformó en nuestro país en una enorme crisis financiera, que finalmente tuvo que frenarse con una aportación de 60.000 millones de euros a fondo perdido, pagados por todos los contribuyentes de este país. Estas circunstancias que se sustentan en una ley liberal del suelo, hizo que en España la crisis durara seis largos años.
- Esa situación contamina a la administración pública, a los profesionales del urbanismo, a las universidades que dictan estas disciplinas, etc. Para los profesionales del urbanismo la redacción de un planeamiento general se convierte en una tortura de presiones para "mover la raya", donde tratar de defender el interés general de una manera racional es una misión casi imposible.
- No se logra entender que los diferentes gobiernos de izquierda de España nunca abordan este tema que tanto daño ha hecho al país, y que en la actualidad lo vemos sustanciado en el gran problema de la vivienda, que ahora se tendrá que tratar de resolver con grandes inversiones públicas, cuando nuestros vecinos de Europa central,

con leyes del suelo justas, han sido capaces de acumular altos porcentajes de vivienda de propiedad pública.

- En Catalunya, donde llevamos una década muy auto-referenciados, y que en contra de nuestra tradición miramos muy poco hacia afuera, la Ley del suelo no es tema, “es una cosa de Madrid”, “nosotros tenemos las competencias de urbanismo”. Aquí solo tenemos la *Llei d'Urbanisme*, pero no la del suelo, que a estos efectos es la importante. El liberalismo de base se da por supuesto como una ley natural.
- En todo este proceso, las empresas de promoción inmobiliaria sufrieron una grave crisis con la caída vertiginosa del valor de sus activos, y con el cierre de una parte significativa de las mismas. Tanto es así, que en la actualidad muchas promotoras inmobiliarias han cambiado mucho su sesgo, confiando más en sus capacidades de aportar valor añadido a sus promociones, partiendo de la compra de suelo planificado y operativo para iniciar sus edificaciones, caminando por un camino de menor riesgo, y menos incierto. Nos sorprenderíamos de cuantas empresas solventes del sector, serían hoy partidarias de una ley del suelo de carácter socialdemócrata, que les permitiera comprar a un precio razonable el suelo urbano para hacer sus promociones.

Sin esta reflexión resulta difícil entender la transformación urbana de la ciudad de Barcelona, ni del urbanismo en todo el Estado, a lo largo de estos 45 años de democracia.



## H.F.- 2 Por el reconocimiento de la Barcelona-ciudad

A lo largo de la investigación hemos defendido que la ciudad real hoy es la de los 29 municipios, 500 km<sup>2</sup>, y 3 millones de habitantes (I. HF-01), frente a la actual Àrea Metropolitana de Barcelona de 36 municipios, 636 km<sup>2</sup> y 3.339.279 hab. (I. HF-02). El cambio fundamental es pasar los 7 municipios del Vallès Occidental a la Regió Metropolitana de Barcelona (que veremos en el punto siguiente).

Para entender la situación de la gobernanza de la actual AMB retomamos al artículo de Jaume Llorens "Barcelonismo y catalanismo", en La Vanguardia del 6/12/1984 "El fondo de la cuestión reside en si pueden adquirir estas zonas urbanísticamente degradadas y agredidas (los municipios de periferia) la categoría de ciudad, en el sentido pleno del término, por una evolución creativa interna, o precisan acogerse a la sombra protectora de Barcelona para encontrar una identidad ciudadana". El Pujolismo apostó claramente por transformar los municipios de periferia en "ciudades en sí mismas". Con la disolución de la CMB en 1987, se inicia plenamente el lanzamiento de esa política, que consigue en poco tiempo el aplauso de los consistorios de izquierda, que ven incrementada la independencia y soberanía de sus respectivos municipios, olvidando rápidamente el proyecto de Pasqual Maragall de mantener la CMB con políticas intermunicipales coordinadas, que orquestasen el conjunto de los municipios, y retuviera en ese ámbito local de segundo grado las competencias de aprobación del planeamiento derivado.

La Mancomunidad de municipios 1987-2010, perdió las competencias de urbanismo y se convirtió en una especie de Diputación al servicio de cada municipio con ayudas de proyectos y de inversión, que ayudaron substancialmente a dotar de infraestructuras, parques y equipamientos a estos municipios, con un papel menor en proyectos intermunicipales.

La Llei 31/2010 de 3 d'agost del Àrea Metropolitana de Barcelona consolida ésta como un órgano de local de elección en segundo grado entre los consistorios municipales. Tiene mayoritariamente las competencias de urbanismo compartidas con la Generalitat de Catalunya en dos comisiones de urbanismo: La Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Àmbit Metropolità de Barcelona, que tiene el ámbito de la AMB menos el municipio de Barcelona (35 municipios), y la Subcomissió d'Urbanisme del municipi de Barcelona. En ambas comisiones, la presidencia es de la Generalitat, con la participación del AMB en el primer caso, y del Ajuntament de Barcelona en el segundo. Es sorprendente que el organismo de aprobación del planeamiento de la AMB se divida en dos, con un tratamiento independiente del término de Barcelona, justo cuando la interrelación de la ciudad central con su periferia es hoy a nuestro juicio el tema central a tratar.

En este periodo 2010-2022 el AMB ha seguido manteniendo el criterio de la autonomía y soberanía de cada municipio. El papel de la Generalitat en esas dos comisiones es de árbitro, evitando que un municipio intervenga en las determinaciones de sus vecinos.

45 años sin revisión del PGM-76, sin dar oportunidad a los ciudadanos a participar en el proyecto de futuro de su ciudad, es una clara deficiencia democrática, a la vez que nos ha hecho a todos más ignorantes en estos menesteres. La ciudadanía participa y aprende en las sucesivas revisiones del

planeamiento de su ciudad, que aquí simplemente no han existido. El forzar hasta este extremo la situación hace que el millar de Modificaciones Puntuales del PGM 76, muchas de las cuales tienen carácter estructural, hayan colaborado a desvirtuar ese documento.

Siendo defensor del gran esfuerzo y buen resultado de tantas actuaciones municipales en la cohesión social y en la mejora urbana, tengo una posición crítica respecto a mantener una inercia desde la transición democrática, de la autonomía y soberanía municipal. El continuo urbano es una ciudad en lo ambiental, en lo social, en lo económico, y en lo cultural, y debe serlo también en su gobernanza, en su estructura urbana, en la fluencia de sus morfologías y sus paisajes.

Hemos de afrontar que esta ciudad se haga responsable de su futuro sin la tutela de la Generalitat, y atrevemos a plantear un consistorio de la Barcelona-ciudad de elección en primer grado, con plenas competencias urbanísticas sobre sí misma.

Desde mi lejanía a los temas de gobernanza, de organización política y administrativa de la misma, sugeriría tres modelos distintos a considerar:

- Madrid. Un alcalde y 57 concejales, lo que implicaría en Barcelona la transformación de los 29 municipios en 29 distritos sin elección directa.
- Londres. Mantener los municipios y elegir directamente un pequeña asamblea (aquí sería de una docena de miembros) y un alcalde de la Barcelona ciudad, que tuvieran como función principal redactar (o revisar en su caso) y aprobar al inicio de cada legislatura, un plan estratégico de la gran ciudad, con un componente espacial (urbanístico) que fuera de obligado cumplimiento para el conjunto de municipios. En todo caso, este modelo solo se puede entender como una *City* minúscula en relación al conjunto del *Greater London*.
- Budapest. En las elecciones municipales se escogen al mismo tiempo los concejales de la ciudad, y los de los diferentes distritos con consistorios con menores competencias y número de concejales.

Es evidente que en nuestra corta tradición democrática, no es imaginable apostar por la disolución de los municipios de la periferia, pero si es necesario apostar por un cambio radical de filosofía municipal, pasando del principio de la autonomía y soberanía municipal, al de la cooperación colectiva, para poder establecer un verdadero proyecto de futuro de esta ciudad real, y una elección directa de un consistorio de la Barcelona-ciudad, que tome el timón del proceso de transformación de la misma. En todo caso, se deberían mantener los 28 municipios de periferia, reduciendo sus competencias, y el número de concejales. Sé que esta propuesta incomoda a gran número de políticos de todos los partidos que han hecho las cosas bien a lo largo de estos años, pero en realidad muchos son conscientes que el modelo actual está agotado, y que solo desde la perspectiva de la Barcelona-ciudad podemos dar un renovado impulso político que refuerce el futuro ambiental, social, económico, y cultural de nuestra ciudad, en favor de todas y todos sus ciudadanos.

### H.F. -3 Institucionalizar la Región Metropolitana de Barcelona

Dado que la mayoría de la actual AMB es hoy una ciudad, resulta importante institucionalizar la Región Metropolitana de Barcelona (hoy llamada Àmbit Metropolità), situada en parte en la depresión prelitoral con cuatro comarcas: Alt Penedès, Baix Llobregat Nord, Vallès Occidental, i Vallès Oriental, con 97 municipios, 2.046,06 km<sup>2</sup>, y 1.588.891 habitantes. La otra parte se sitúa en la depresión litoral, con la comarca del Garraf, La Barcelona-ciutat, i la comarca del Maresme, con 63 municipios, 1.080,14 km<sup>2</sup>, y 3.597.014 **(I. HF-03)**

El conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona está formada por la Barcelona-ciudad más 6 comarcas, con una extensión de 3.126,20 km<sup>2</sup> (9,80% del territorio catalán), y una población de 5.185.905 habitantes (el 67,16% de la población de Catalunya), con una densidad de 1.659 hab/ha. La Región Metropolitana debería ser un órgano con una representación en segundo grado del mundo local, de las seis comarcas y la Barcelona-ciudad, y una representación de la Generalitat de Catalunya. A diferencia del ámbito de la Barcelona-ciudad que hemos defendido en esta investigación, la Región Metropolitana de Barcelona tiene una larga tradición como división territorial (la Regió 1 (no incorporaba el Alt Penedès ni el Garraf, en la División territorial de Catalunya, ponencia de 1932, y vigente en el periodo de 1936-1939; reconocida como ámbito territorial en el Pla Territorial General de Catalunya de 1995, y planificada en el Pla Territorial Parcial de l'Àmbit Metropolità de 2010). Barcelona-ciudad se inserta adecuadamente en esa Àrea Metropolitana, respetando la identidad de las comarcas que la componen, con la única salvedad de que la comarca del Baix Llobregat integra la subcomarca sur en la Barcelona-ciudad y la subcomarca norte en las comarcas de la depresión prelitoral. La institucionalización de esa Regió Metropolitana de Barcelona no solo se ha reivindicado en el mundo de los urbanistas y de algunos grupos políticos, sino que ha trascendido como reivindicación de sectores de la sociedad civil, siendo uno de sus primeros defensores el Círculo de Economía con su libro "Gestión o Caos: el área metropolitana de Barcelona" Ariel 1973.

En estos 45 años de democracia la política territorial dominante en Catalunya ha sido la de la descentralización, con resultados de maduración urbana de interés, no solo en las capitales provinciales y comarcales, sino en el conjunto del territorio catalán. Esta política ha debilitado la centralidad de Barcelona y su región en el marco de competitividad de las grandes ciudades europeas. Pero estamos a tiempo de volver a estabilizar esa centralidad en beneficio del conjunto de Catalunya. Institucionalizar la Barcelona-ciudad en el mundo local, y la Regió Metropolitana de Barcelona donde converja el mundo local y el autonómico, son dos instrumentos clave para transitar el siglo XXI. Hemos de sustanciar en Barcelona y su región unas estrategias territoriales de futuro que incrementen nuestra competitividad en el marco europeo, al mismo tiempo que mejoramos substancialmente la calidad ambiental y sostenibilidad, la cohesión social, y la dimensión cultural, y hacerlo en beneficio del conjunto del territorio catalán.

#### **H.F. -4 De la planificación estratégica a los proyectos y programas de ciudad**

Hemos de volver a pensar la ciudad en su conjunto; la ciudad debe disponer de un plan estratégico revisable, que tenga una componente espacial que se plantee objetivos sobre la estructura y morfología, que sintetice objetivos urbanos y ambientales, y que proponga programas de actuación sobre temas de movilidad, sociales, ambientales, económicos y culturales. Esta planificación estratégica ha de dar pie a la planificación física, con proyectos estructurales y morfológicos que sustancien la ciudad como un todo y que instrumente la localización física de los programas que se hayan establecido.

El plan estratégico debe tener calendarizadas las actuaciones a desarrollar en cada mandato electoral, y presupuestadas las intervenciones públicas. Una vez sometido a la participación ciudadana debe ser aprobado por el consistorio, comprometiendo al conjunto de sus representantes. Un observatorio independiente deberá dar cuenta al consistorio y a la ciudadanía de la marcha de los trabajos, que a su vez será un instrumento objetivable para el voto de la ciudadanía en el siguiente periodo electoral. Ni los políticos ni la administración pública implicada en los temas urbanos conocen que implica trabajar con un plan prefijado, participado y controlado por los ciudadanos. El urbanismo de la ciudad necesita una intensa inyección de democracia.

Hemos de desterrar la ciudad hecha por fragmentos sin ninguna idea global de sí misma. El proyecto urbano o la acupuntura urbana pueden ser instrumentos muy negativos actuando sobre un cuerpo que se desconoce; mientras que su creatividad puede tener un efecto multiplicador en el marco de unos objetivos espaciales estratégicos claros.

#### **H.F. -5. Por una renovada estructura territorial del Baix Llobregat en la Barcelona-ciudad.**

Después de los trazados generatrices y de las matrices urbana y territorial de los 70 (ver 1ª Parte), el PGM-76 ha conformado la realidad urbana actual sin repensarse en su conjunto en estos 45 años de democracia. En sus trazados se acumulan problemas originarios de la ideología del plan, del propio proyecto, de la indiferencia al cambio de los tiempos, y de la visión fragmentaria del municipalismo que en ocasiones empeora los valores de continuidad de las trazas del Plan.

Manuel de Solà-Morales en sus "Deu Lliçons sobre Barcelona", publicadas por el COAC en 2008, nos dice en la página 335 "Pero esta difusión urbanizadora, bastante maléfica, no puede modificar el reconocimiento que la estructura de la ciudad futura pasa, sin duda, por la integración entre la ciudad clásica y la nube de poblaciones vecinas, en un conjunto urbano que constituirá la idea misma de Barcelona". En el desarrollo de la comprensión de ese objetivo hemos empeñado esta investigación.

A riesgo de caricaturizar, amparado por el amplio paraguas de estas hipótesis (ya fuera del esfuerzo demostrativo del cuerpo central de la investigación), nos gustaría plantear algunas consideraciones generales para una propuesta de futuro de estructura territorial del Baix Llobregat en la Barcelona-ciudad. Se trata de poner en valor lo que el Baix Llobregat puede aportar a la nueva Barcelona-ciudad, partiendo de no ocupar más suelo no urbanizable. La ciudad debe mirar al futuro próximo con una idea de reestructuración urbana, no de extensión.

En este apartado trataremos de definir una renovada Matriz territorial del Baix Llobregat en la Barcelona-ciudad, que nos dé idea de las transformaciones y reestructuraciones que debería asumir la comarca, con el objeto de integrarse en la ciudad. Para lo cual, definiremos objetivos concretos de transformación de avenidas y vías verdes, que constituyan el soporte de la movilidad urbana, superando los puntos disruptivos de las autovías, de los que hablábamos en la 4ª Parte. Asimismo propondremos ajustes necesarios en el transporte urbano para completar la red de transporte público básico entre el Baix Llobregat y Barcelona; y prestaremos también atención a los parques agrícolas y forestales, y a los ejes de ocio.

Para ofrecer una primera idea del crecimiento sin ocupar, nos acercaremos a dos tipos de suelos de ser susceptibles de transformarse profundamente en los próximos años: Las urbanizaciones de montaña, de las que hablábamos en la 4ª Parte y los grandes polígonos industriales.

El conjunto constituirá un esbozo de matriz territorial para el futuro de la ciudad. A continuación abordaremos los cinco puntos anunciados:

## 5.1. Avenidas y vías verdes

En primer lugar, hemos de considerar el gran conflicto de tráfico que hay entre los municipios del Baix Llobregat y Barcelona.

Tal como hemos estudiado en la 4ª Parte, los municipios del Baix Llobregat tienden a cortar el tráfico a través entre los municipios situados en el *samontà* a ambos lados del río, para acentuar su independencia respecto a los municipios vecinos, y para evitar que el tráfico de estos municipios atraviese el propio término municipal. Esta política solo se puede resolver haciendo que el tráfico interno de cada municipio funcione en *cul de sac*, enchufado directamente a la autovía más cercana. Si observamos este mecanismo en el conjunto de la comarca (**I. HF-04**), veremos que todo el tráfico del Baix Llobregat se conecta a través de la A-2, B-23, C-32, y C-31 directamente sobre la Diagonal y la Gran Vía y más dispersamente a través de la Rondas B-20 y B-10. Barcelona centro, que sufre enormes problemas de colapsos y de contaminación, trata de defenderse con medidas extremas como pueden ser, entre otras, hacer de sus dos grandes avenidas (Diagonal y Gran Vía) ejes verdes de defensa, que nacen en el tapón de Glòries y que tienden a extenderse en dirección al Llobregat. Al mismo tiempo crece día a día la polución de los municipios de la periferia, y la necesidad de extender la ZBE es cada día más urgente. Por otro lado, en los municipios organizados en *cul de sac*, conectados directamente a las autovías, se generan grandes atascos internos en las horas punta, al no tener una trama urbana intermunicipal que ayude a disipar esas concentraciones. Otro efecto en el tráfico interno de esos municipios es que no se pueden usar vehículos ligeros, dado que su único trayecto para ir al centro de Barcelona es a través de una autovía. La batalla del tráfico periferia-Barcelona ha llegado al extremo de que para los municipios de periferia se acaba de poner en funcionamiento el servicio de bicicletas eléctricas AMBici, incompatible con el Bicing de Barcelona. La solución para poder ir en servicio público de bicis entre la periferia y Barcelona, son las 7 estaciones de transbordo entre los dos tipos de bicis, situadas a las entradas de Barcelona. Hasta aquí llega la disparidad de políticas entre Barcelona y los municipios del extrarradio.

De nuevo la no revisión del PGM-76, y los órganos de aprobación del planeamiento independientes de las Comisiones de Urbanismo de los 35 municipios de periferia, por un lado, y la de Barcelona término municipal por el otro, agravan esta situación que se debería estudiar y resolver conjuntamente. La propuesta de avenidas y vías verdes de conexión directa Baix Llobregat-Barcelona ayudaría a potenciar el tráfico de vehículos ligeros, reduciendo sustancialmente el uso del coche.

Trataremos de añadir a los trazados generatrices de los 70, de los que hablamos en la 1ª Parte, nuevas trazas con potencialidad de avenidas y de vías verdes que, teniendo en cuenta la transformación urbana de estos 45 años con el PGM-76 como referencia, soporten la futura realidad urbana y ambiental de la comarca. Unas y otras exigirán una especial atención proyectual para ajustar sus trazas y anchuras, y para asegurar los recorridos peatonales y de vehículos ligeros a lo largo de todos sus recorridos, superando los "puntos disruptivos" del cruce con autovías.

En primer lugar, señalaremos las cuatro avenidas que saltan o deberían saltar el río:

1. **N-340.** Desde el puerto de Barcelona hasta el Congost de l'Ordal. A pesar que su ancho se reduce a 20 m en la parte en los cascos urbanos que atraviesa, tiene el valor estructurante de haberlos generado, y la potencialidad de ser la futura avenida de Cervelló y Vallirana de la nube de urbanizaciones en torno a esos municipios. Esta vía tiene que resolver especialmente el doble nudo a ambos lados del río, y el trenzado con la B-24.
2. **Diagonal.** Es la avenida que con más claridad debe asumir la continuidad del Baix Llobregat con la Barcelona-centro. Por una parte, la Diagonal tiene el reto de recuperarse como avenida entre Francesc Macià y el mar superando el actual tapón de Glòries, reformulando la sección de la instalación del Tram, para recuperar la idea de una avenida completa que incorpore no solo los itinerarios peatonales y de bicis, sino también los carriles para el tráfico rodado. Por otra parte debe transformar el nudo con la ronda para permitir el paso de peatones y bicis a través, y de la misma manera debe tomar sección de avenida hasta saltar al otro lado del río, conectando con la BV-2002. Antes del salto se deberá establecer el nudo de transición entre la A-2 y la B-23 con la avenida.
3. **C-245.** La transformación de la C-245 en avenida deberá conectar Castelldefels con la Avenida Bonanova y con las laterales de la Ronda de Dalt. En el primer tramo Castelldefels-Sant Boi se debe tratar de reducir las sucesivas variaciones de anchura, eliminando cuellos de botella, como el recientemente proyectado en Viladecans, dejando la sección en 13 m, (del que hablábamos en la 4ª Parte). En el segundo tramo Sant Boi-Cornellà, es donde se acumulan más problemas. La conexión directa de la C-32 con la C-245 para ir a buscar el nudo de la A-2, genera un tramo entre Sant Boi y Cornellà de 2 km en régimen de autovía.

Forzar ese enlace tuvo que ver con la idea de conectar la A-2 (1991) y la C-32 (1993) con los centros comerciales de Llobregat Centre (1994) en Cornellà, y Alcampo (2001) en Sant Boi. En ocasiones los ayuntamientos en los 90 pusieron todas las facilidades para instalar hipermercados; el popular Eroski (Llobregat Centre) situado a 200 m de la iglesia y del ayuntamiento ha cerrado definitivamente el 8/01/2023, la competencia de dos nuevos centros comerciales en Cornellà: Corte Ingles (1999) y Splau (2010) están en la base del cierre; pero el nudo sigue ahí, y es necesario que esos 2 km en régimen de autovía entre Sant Boi y Cornellà pasen a ser parte de la futura avenida C-245. No se podrá resolver este tema sin eliminar la conexión en régimen de autovía entre la C-32 y el nudo de la A-2. La C-32 deberá mantener la conexión en régimen de autovía con el nudo de la B-20, pero no con el nudo de la A-2. El tercer tramo está resuelto con la avenida Cornellà-Esplugues que integra el Tram con una anchura constante de 40 m,

y con el intercambiador Tram-Metro-tren (del que hablábamos en la 4ª Parte). Esta operación no hubiera sido posible sin la clara determinación del PGM-76 de fijar una anchura constante de 40 m en todo el trazado (a pesar que la carretera tenía 20 m), y sugerir el paso bajo el ferrocarril. Por último, el cuarto tramo debe de resolver la conexión en avenida entre Països Catalans y la avenida de Esplugues en el término de Barcelona; tema especialmente complejo que se deberá resolver junto al nuevo nudo de la Diagonal con la Ronda.

4. **Gran Vía.** Resolver la transformación en avenida de La Gran Vía es un reto de tanta dificultad o más que el de la Diagonal. Tal como comentábamos en la 4ª Parte, la operación de la Plaça Europa, es a nuestro criterio la mejor transformación urbana en la Barcelona-ciudad en los 45 años de democracia; por que ha acercado en forma de avenida integrada (tronco central a 80 km/h a un nivel bajo la superficie de la avenida) la avenida al río. Ahora falta llegar en modo avenida al nudo con la ronda, atravesar dicho nudo con la continuidad urbana de las laterales y continuar como avenida integrada en el frente del Prat en dirección Castelldefels.

#### **En segundo lugar, plantearemos las ocho avenidas y vías verdes a transformar en el Llobregat Oriental**

Partiendo de la realidad urbana actual, de nuestra "*Proposta Urbanística per el Baix Llobregat*" (ver 1ª Parte) y de las trazas propuestas por el PGM-76, presentaremos las ocho avenidas.

Comenzaremos por las tres avenidas situadas por encima de la traza ferroviaria:

5. **Avenida de Cornisa.** Itinerario de mínima pendiente, que desde el Mas Lluí, ha de conectar Sant Just Desvern y Esplugues con la avenida Pearson (en termino de Barcelona)
6. **Avenida Intermedia.** Esta avenida también sensiblemente de mínima pendiente, ha de conectar Mas Lluí con Sant Just, Sant Joan Despí (per la Avinguda del Baix Llobregat) seguir per la Avenida Sant Ildefons a Cornellà, para girar por la Avinguda de la Electricitat, para dirigirse a los barrios de L'Hospitalet (al Sur de la C-245). Esta avenida será particularmente importante en la vertebración urbana entre el Baix Llobregat y L'Hospitalet.
7. **Avenida Baja.** Justo por encima del ferrocarril, conectaría Sant Feliu, Sant Joan Despí, y Cornellà.

Continuaremos por las dos avenidas y dos paseos situados por debajo de la traza ferroviaria:

8. **Passeig del Canal de la Infanta.** Se trata de recuperar la continuidad de la traza del Canal, como paseo de peatones y bicicletas, entre Molins de Rei y la desembocadura a los pies de Montjuïc.
9. **Vía Romana.** Va cambiando de nombre y de sentido de circulación a lo largo de los municipios que recorre desde Sant Feliu hasta la Plaça Espanya (en el municipio de Barcelona). Su sección se reduce a 20 m en los cinco cascos urbanos que atraviesa y a



los que dio origen (Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellà, L'Hospitalet y Sants-Barcelona). Sin embargo, su significado histórico, su excepcional posición geográfica, y su papel estructurante en los municipios con terrenos de aluvión, demandaría una reorganización de esa vía como referencia común del Llobregat oriental, y no como suma de fragmentos inconexos de los diferentes municipios.

10. **BV-2001.** Esta nueva vía define hoy el límite del suelo urbano con el agrícola en la Vall Baixa, desde Molins de Rei a Cornellà. En la mayor parte de su recorrido tiene un ancho suficiente para transformarse en avenida. A la altura del polígono industrial de Almeda se abre en cuatro trazados, que la conectan con L'Hospitalet a través del polígono industrial Famades en Cornellà (Avinguda del Carrilet, Tirso De Molina, Avinguda del Maresme, y carretera del Mig), todas con anchos suficientes para su transformación.
11. **Passeig del Riu a Llevant.** Este es un paseo que tiene un gran éxito en el uso de peatones, corredores, y bicicletas, asociado al paseo de poniente. Entendemos que se debería potenciar su uso lúdico, pero a la vez conectarlo con el paseo del Canal, la Vía Romana, y la BV-2001. Este paseo puede tener también uso urbano en recorridos a pie y en bicicleta.

Por último, trataremos las tres vías parque de acceso a Collserola, que deberían acoplarse a la triple función: vías de tráfico vinculadas a la malla viaria del Llobregat oriental en su relación con Barcelona, uso de bicicletas, especialmente los fines de semana, y acceso de peatones y bicis al propio parque.

12. **BV-1468. Carretera de Vallvidrera.** Esta vía ya figuraba en los trazados generatrices de los 70 (ver 1ª Parte). Sube desde Molins de Rei trenzada con la riera de Vallvidrera, para discurrir a levante, próxima a la cumbre, en dirección a Vallvidrera (término de Barcelona).
13. **Carretera de la Sanson** en Sant Feliu. Llega hasta las obsoletas instalaciones de la antigua cementera, quedando un tramo para conectar con la parte alta de la Carretera de Vallvidrera. Entendemos que consolidar ese segundo acceso reforzaría la malla de vías trenzadas de triple función, situadas en Collserola.
14. **Cami de la Muntanya.** En Sant Just este camino ha estado recientemente urbanizado con solera de hormigón para el tráfico rodado, y un paseo protegido para peatones. Este camino trenzado con la riera de Sant Just, completaría esa trama de vías en el frente de Collserola.

**Para presentar el esbozo de avenidas y vías verdes en el Llobregat occidental, lo haremos en tres partes: La Vall Baixa, el frente deltaico, y El Prat.**

**En la Vall Baixa proponemos dos avenidas.** La Vall Baixa tiene un *samontà* menos profundo, y la única vía que cose el rosario de pueblos es la BV-2002. Si bien es cierto que tiene menos profundidad de tejido urbano, también lo es que las urbanizaciones de montaña están pegadas o cerca, y en consecuencia, necesitan que se refuerce la estructura urbana lineal a lo largo de los cuatro municipios

que conforman el frente fluvial: Pallejà, Molins de Rei, Santa Coloma de Cervelló, y Sant Boi. A continuación, hacemos una propuesta de dos avenidas:

15. **BV-2002.** Esta traza tiene bastantes obstáculos a sortear para convertirse en una avenida: Se ha de replantear el nudo de la N-2 (prolongación al norte del nudo de Cuatro Caminos) y la BV-2002 con la N-340 (del que hablábamos en el punto 1 de este apartado); asimismo, se debe repensar también el nudo en Sant Boi con la C-245 (del que hablábamos en el punto 3). El trazado de la BV-2002 entre esos dos nudos es muy irregular y variable en términos de anchura, aunque mayoritariamente es de 20 m, con pequeños tramos de variante entre el suelo urbano y el agrícola. Es una vía que se ha de redefinir, y en algunos tramos deberá doblarse para construir una avenida a la BV-2001, que también de frente a la zona agrícola. La BV-2001 y la BV-2002, serían como una ancha avenida que contiene en su centro el río, las actividades agrícolas y de ocio y las infraestructuras de autovías y ferroviarias.
16. **Vía de cornisa.** Así como el PGM propone claramente una vía de cornisa sobre los cascos urbanos, desde Castelldefels a Sant Coloma de Cervelló, ésta no sigue hasta llegar a Corbera; apoyándose en la maraña de la vialidad de las urbanizaciones pegadas a los cascos urbanos. Se debería encontrar una traza que completara la vía de cornisa desde Castelldefels a Corbera.

Las tres avenidas propuestas darán mejor soporte al continuo urbano del *samontá* poniente en la Vall Baixa y en el frente deltaico, y asimismo será un mejor soporte de la nube de urbanizaciones.

Dando a este frente del Llobregat se han de reestructurar tres vías parque que entran en el parque Garraf-Ordal trenzadas con rieras:

17. **BV-2421.** Conecta la parte baja de la N-340 con Gélida (al otro lado del afluente del Anoia). Esta vía da origen al casco urbano de Corbera y soporta una buena parte de la nube de urbanizaciones de Corbera.
18. **BV-2005.** Conecta Sant Vicenç dels Horts con Torrelles hasta la intersección con la BV-2041 que baja hasta la playa por Gavà, y con la BV-2411 que va a Begues. Esta vía da soporte a un buen número de urbanizaciones de Sant Vicenç, Santa Coloma, y Torrelles.
19. **BV-2004.** Va de Sant Boi a Sant Climent de Llobregat, donde conecta con la BV-2003 que baja por Viladecans hasta la playa, y que soporta urbanizaciones de Sant Boi, Sant y de Sant Climent.

**En los municipios del frente deltaico occidental** presentaremos en primer lugar las dos avenidas a consolidar junto a la C-245 (de la que ya hemos hablado en el punto 3), y las tres que hemos analizado en la 4ª Parte cuando presentamos las interrupciones producidas sobre cada una de ellas en término de Viladecans.

20. **Avenida de Cornisa.** Hemos hablado de la interrupción de esta avenida en Viladecans. A nuestro criterio no solo es importante consolidarla en el frente deltaico, sino, tal como comentábamos en el punto 16, se debería prolongar hasta Corbera.
21. **Vía intermedia en la banda deltaica Castelldefels-Sant Boi.** También hemos hablado de esta vía y de su interrupción en Viladecans. Tiene un buen trazado entre Viladecans y Sant Boi, y se debe recuperar entre Viladecans y Castelldefels, con secciones más homogéneas y sin estrangulamientos.

En el frente deltaico debemos hablar de las dos vías verdes trenzadas que van de la montaña a mar, y de una tercera vía que atraviesa longitudinalmente el delta:

22. **BV-2003.** Entre Sant Climent y el mar, que se articula con la BV-2004 (Sant Climent-Sant Boi)
23. **BV-2041, BV-2411.** La primera entre Torrelles y el mar a través de Gavà, y la segunda, a continuación de la primera, en dirección a Begues.
24. **B-210.** (Antiguo camino de Valencia) Es una vía que se sitúa en pleno delta, entre el acceso al aeropuerto en la C-31, y el cruce con la C-245 a la altura de la vía del Canal.

**Por último, plantearemos las avenidas en el término del Prat de Llobregat, que son la Gran Vía que hemos planteado en el punto 4. I dos vías más:**

25. **Avinguda 11 de Setembre.** Que delimita el ARE Sud con el casco urbano y se conecta con la zona Franca.
26. **Avenida El Prat-Sant Boi.** Se debe recuperar la B-201 entre El Prat y Sant Boi.

El conjunto de esas avenidas y vías verdes, que necesitan en muchas ocasiones reestructuraciones para transformarse en una trama de vías urbanas sin puntos disruptivos en sus cruces y continuidades con autovías, asegurarían la que a nuestro criterio sería la base principal para asumir la condición de ciudad.

## Resumen

Podríamos decir que las grandes avenidas urbanas estratégicas a redefinir serían 6: Las cuatro que atraviesan el río N-340, Diagonal, C-245, y Gran Vía; y las dos que se sitúan a ambos lados de la banda de terreno aluvial de la Vall Baixa: BV-2001, y BV-2002. Justamente en estas avenidas están los 6 nudos disruptivos que se deben permeabilizar para darles continuidad: 2 nudos en la N-340 a ambos lados del puente de Molins de Rei; 2 nudos en la Diagonal, con la Ronda (B-20), y en la futura conexión con la BV-2002; un nudo de la C-245 con la A-2, y un nudo de la Gran Vía con la B-20. **(I. HF-05).** La reestructuración de esas 6 avenidas y la recomposición de esos 6 nudos son la clave para integrar urbanamente el Baix Llobregat con la ciudad central.

No se trata de anular las autovías existentes, se trata de proponer una red básica de avenidas y calles, y priorizar esos trazados respecto a los de las autovías eliminando la floración de "puntos disruptivos".

## 5.2. Transporte público con infraestructura fija

Hablábamos de este tema en el apartado 4.2 de la 4ª Parte. La condición de comarca corredor de entrada a Barcelona hizo que las dos líneas de ferrocarril y la de FGC tuvieran un gran papel en la estructura y morfología urbana de la misma. A las dos líneas de Rodalies, y la de Ferrocarriles de la Generalitat (FGC), se han añadido la de AVE con estación en el Prat, las líneas de Metro: 5 en Cornellà y 9 en el Prat, y las tres líneas de Tram en el Llobregat oriental. Formando un entramado importante, al que a nuestro criterio le faltan cuatro operaciones para mejorar el transporte público al sí de la comarca, y en relación al centro de Barcelona:

- Nueva línea de transporte público con infraestructura fija entre Castelldefels y Cornellà (probablemente prolongación de la línea 5 de Metro) que tome el eje de la C-245 para servir a las zonas residenciales y a la banda de actividad de 10 x 1 km entre la C-245 y la C-32.
- Extensión de la línea 1 de Metro entre Bellvitge, el Prat en la Gran Vía (con Intercambiador con la línea 9) y continuar hasta Sant Boi en la C-245 (con probable intercambiador con la línea 5)
- Prolongación de la línea 3 de Metro en el Llobregat oriental desde ciudad universitaria hasta Sant Feliu.
- Por último, es de vital importancia la prolongación del Tram Baix desde Francesc Macià a plaça de Les Glòries. Esta línea relacionará el Llobregat con el Besòs a través de la Diagonal.

A parte de estas cuatro operaciones, es importante reconsiderar los dos trazados ferroviarios y el de FGC, con el objeto de permeabilizar la traza a las conexiones urbanas a lado y lado de la misma. El soterramiento del ferrocarril en el Prat, en la primera década de este siglo, y el proceso de soterramiento del ferrocarril en Sant Feliu, son dos ejemplos importantes. En todo caso analizar permeabilizaciones más finas a lo largo de todo el recorrido de estas infraestructuras en la comarca, es una tarea pendiente.

### 5.3. Parques forestales, agrícolas, y corredores verdes.

Entendemos que el proceso de redefinición de la estructura urbana del Baix Llobregat en la Barcelona-ciudad pasa por mantener y potenciar los valores ambientales y de ocio de los parques forestales de Collserola y del Garraf-Ordal, manteniendo las clasificaciones y cualificaciones del suelo del planeamiento vigente. Así mismo se deberá conservar todo el suelo agrícola en los terrenos aluviales de la Vall Baixa y del delta. **(I. HF-06)**

Potenciar los valores ambientales y de ocio del río Llobregat, y los del frente costero y sus humedales, debe continuar siendo una prioridad.

Las vías verdes "trenzadas" con rieras a ambos lados de la Vall Baixa, cosen parque forestal, banda urbana, agricultura, y parque fluvial. De la misma manera en el frente deltaico de poniente, estas vías verdes conectan parque forestal, banda urbana, delta agrícola, y frente marítimo. Estas vías verdes traman la matriz ambiental de la comarca, que a su vez se cruza con las avenidas de la matriz urbana de la que hablábamos en el punto 5.1.

La potencia de la matriz ambiental, y su cruce con las avenidas de la matriz urbana, es sin duda una característica esencial de la matriz territorial que el Baix Llobregat aporta a la Barcelona-ciudad.

#### 5.4 Las urbanizaciones de montaña

En la estrategia de crecer sin ocupar más suelo, las urbanizaciones de montaña deberán tener un papel relevante. Ya indicábamos en la 4ª Parte la problemática ambiental y urbana de las urbanizaciones, así como su gran consumo de suelo. En el conjunto de los 22 municipios del Baix Llobregat, incorporados en la Barcelona-ciudad, hay un total de 109 urbanizaciones con un total de 30.000 parcelas, de las cuales 10.000 están sin construir; ocupan en total 43,26 km<sup>2</sup>, y el 41,96% del suelo urbano y urbanizable, mientras que en número de viviendas (suponiendo todas las parcelas construidas con viviendas unifamiliares) significarían el 10% de todo el Baix Llobregat. Esta problemática se extrema en el Llobregat Occidental donde hay 101 urbanizaciones ocupando 40,67 km<sup>2</sup>, que significan el 50% del suelo urbano y urbanizable **(I. HF-07)**

Este gran problema urbano y ambiental, se ha ido abordando en estos 45 años de manera individual en algunas urbanizaciones, especialmente para reparar las calles y los servicios urbanos, en el marco de una confrontación de intereses sobre quién debe asumir los costes de reparación: los propietarios de la urbanización o el ayuntamiento al que pertenece. La proliferación de partidos de las urbanizaciones en los pequeños municipios de montaña, dan fe del conflicto.

Para transformar este problema en una oportunidad para la ciudad, en primer lugar se han de establecer sectores, y dentro de estos diferentes grupos de urbanizaciones: en el Llobregat Occidental se han establecido 5 sectores, que en su conjunto contienen 19 grupos de urbanizaciones, mientras que en el Llobregat Oriental se han establecido 2 sectores y 2 grupos de urbanizaciones. En **(I. HF-08)** podemos ver mapificados los objetivos de transformación del que hemos nombrado como sector Oeste.

**Los objetivos de la reforma serian tres:**

**Incrementar la densidad de viviendas** con tres mecanismos posibles:

- Aumentar el número de viviendas por parcela originariamente unifamiliar, en función del techo máximo admitido.
- Cambiar la calificación de unifamiliar a plurifamiliar, sin cambiar la parcelación existente.
- Establecer pequeños lugares de centralidad, definiendo nuevas plazas públicas con edificios con comercial en PB, equipamiento de guardería, y paradas de microbuses.

Cada uno de estos mecanismos se instrumentará al interior de cada uno de los 21 grupos de urbanizaciones (19 a poniente, y 2 a levante), en función de la centralidad y la orografía, la tipología parcelaria, y el nivel de edificación.

Estos procesos se deben instrumentar en planeamientos sectoriales, que tengan el grupo como unidad mínima; donde las medidas más ligeras deberán ser más una oportunidad para los propietarios, que una imposición pública, mientras que en las propuestas más estructurales de las plazas de centralidad, la iniciativa pública deberá ser más relevante. Estos criterios tienen a la vez la intención de trasladar parte de las plusvalías generadas a la transformación y reforma de calles y

servicios. La materialización de esta estrategia se dilatará en el tiempo, especialmente en lo que respecta al paso de la normativa de unifamiliar a plurifamiliar, que dependerá de cientos de decisiones individualizadas.

En la 4ª Parte comentábamos que a los 50.000 habitantes actuales de las urbanizaciones (20.000 parcelas x 2,5 hab/parc), se les podrían añadir del orden de 137.500 habitantes con los procesos de densificación de las parcelas construidas, y de las 10.000 no construidas, a un promedio de 30.000 parcelas X 2,50 viviendas/parcela = 75.000 viviendas, que a 2,5 viviendas/parcela = 187.500 habitantes. El incremento de 137.500 habitantes sobre los 705.155 habitantes del Baix Llobregat representa el 19,50%, sin ocupar nuevo suelo no urbanizable.

### **Reforzar las vías verdes "trenzadas" con las rieras, como estructura de las urbanizaciones y del parque**

Las vías verdes han de jugar una triple función de acceso a los pequeños núcleos urbanos, al parque, y conformar los ejes de los grupos de urbanizaciones. En el caso de las urbanizaciones, será necesario que estos ejes tomen un claro valor urbano en su trazado para soportar un transporte público de buses-lanzadera en horas punta entre las urbanizaciones y las estaciones de transporte de infraestructura fija situadas en el *samontà*, así como la movilidad en vehículos ligeros que puedan tener un aparcamiento adecuado en las distintas estaciones. Es muy importante que ese proceso de transformación evite multiplicar los coches que accedan a los municipios del *samontà* del Baix Llobregat y al centro de Barcelona. La falta de esta estructura hace que actualmente los recorridos de buses tengan trazados laberínticos entre las urbanizaciones, que difícilmente permite una velocidad operativa en su servicio.

Estas vías verdes han de tener también un claro papel en el acceso al parque a través de sus senderos GR, PR, y SL. En ese sentido las vías verdes deben ofrecer secciones que faciliten de una manera segura el paso de peatones, y de bicis. Se deben considerar a la vez estructura urbana y de parque. Las centralidades urbanas de los correspondientes racimos de urbanizaciones serían de menor a mayor: 1 los nuevos centros de racimo con un programa mínimo de vivienda plurifamiliar, comercio, guardería, y parada de buses; 2 los núcleos urbanos de los municipios de montaña, y 3 las centralidades urbanas del continuo urbano de los municipios del *samontà*, de los que cuelgan los diferentes racimos de urbanizaciones.

### **Reforzar los valores ambientales y paisajísticos del parque y la adecuación a éstos de las urbanizaciones**

Entre las acciones a implementar en ese sentido destacaríamos tres:

- Respetar las zonas de inundabilidad en los márgenes de las rieras, recortando las posibles invasiones privadas de jardines o edificaciones.
- Establecer las bandas de protección del fuego de 25 m entre los límites de las urbanizaciones y el bosque.

- Establecer una zona de bajas emisiones de CO2 tanto para el tráfico como para las calefacciones y refrigeraciones de las viviendas, con una calificación energética mínima de A.

Entendemos que abordar el problema actual de las urbanizaciones desde esos objetivos estratégicos significaría una gran oportunidad para el Baix Llobregat en Barcelona.



## 5.5 Por una paulatina transformación de polígonos industriales en 22@

Sobre esta cuestión no disponemos de estudios de la profundidad de los que hay en el tema de las urbanizaciones que comentábamos en el punto anterior. Por el contrario sí que tenemos experiencia en transformaciones de industria a vivienda hoy día construidas, como la de la Avenida de Barcelona en Sant Joan Despí de la que hablábamos en la 4ª Parte.

La idea de plantearse la transformación de polígonos industriales del Llobregat empieza a tomar forma en un estudio muy inicial sobre los polígonos de Almeda y Famadas en Cornellà (I. HF-09). Estos dos polígonos de 75 y 48 ha respectivamente están en continuidad del polígono Carretera del Mig de L'Hospitalet de 105 Ha, formando un continuo urbano industrial de 2,28 km<sup>2</sup> (el término municipal de Cornellà tiene 7 km<sup>2</sup>). Esta zona industrial tomó forma a partir de los Ejes Industriales del Baix Llobregat impulsados por la Corporació Metropolitana de Barcelona en los 80, con el objetivo de impulsar la industria después de su caída a causa de las dos crisis consecutivas del petróleo en los 70. Este gran polígono está situado en el centro de la Barcelona-ciudad, conectado con la Ronda que pasa de Norte a Sur entre Almeda y Famadas, y con la autovía del litoral que lo limita al Sur; con la avenida del Carrilet que lo atraviesa de Este a Oeste, con tres estaciones de los FGC; asimismo con acceso directo al ferrocarril en las estaciones de Cornellà Centre y Sant Ildefons a 300 m de la carretera de Cornellà-L'Hospitalet que lo delimita al Norte, muy bien conectado con los cascos urbanos de Cornellà y L'Hospitalet, y con calles amplias en los sentidos Este-Oeste y Norte-Sur. En el centro mismo de Almeda se sitúa el barrio residencial del mismo nombre, con el edificio del Corte Inglés; su ángulo suroeste está en contacto directo con el campo del Español, y el Centre Comercial Splau de Cornellà.

Las anteriores circunstancias de centralidad, accesibilidad, y urbanidad ya han producido tres operaciones, del tipo 22@: La manzana de oficinas del World Trade Centre (en la antigua parcela de Pirelli) en los 90, y más recientemente las operaciones de transformación de dos manzanas: City Park y Arboretum, también en esa línea de actividades de mayor valor añadido, próximas a las del 22@ de Barcelona.

Parece evidente que esta zona industrial tiene todas las posibilidades de ir convirtiéndose en un 22@. La mayor diferencia con Barcelona, es que en la zona actualmente ocupada por el 22@ había mucha industria obsoleta o fuera de funcionamiento, mientras que aquí estamos en un polígono industrial en pleno funcionamiento. Sin embargo, esta transformación tiene interés para la Barcelona-ciudad en general y para el Baix Llobregat en particular. Es importante incrementar el valor añadido de las actividades en este sector, aumentando también la edificabilidad y el número de puestos de trabajo, que además colaborará a reducir la movilidad ocupacional con el centro de Barcelona. Es muy importante cambiar la actual práctica de reducir las transformaciones industriales exclusivamente a vivienda. Sin embargo, es asimismo importante que los nuevos 22@ incorporen algo de vivienda y de equipamientos en lugares estratégicos, no solo por la importante demanda que existe, sino también para asegurar la vida urbana, especialmente los fines de semana.

En esta propuesta acaba siendo esencial cómo se plantea una estrategia de cambio paulatino y sin imposiciones, para que puedan convivir en el tiempo las antiguas actividades con las modernas, que las irán sustituyendo. Tenemos como referencia la experiencia en la Avenida de Barcelona de Sant Joan Despí, de transformar una banda industrial de 1 km por 100 m en residencial, a través de una modificación del PGM-76 (2004), con unidades de actuación que correspondían a una manzana industrial de dos o tres parcelas, y estableciendo las cesiones de verde y equipamiento como la suma de las de cada manzana. El sector se ha transformado mayoritariamente, pero todavía hay alguna industria en funcionamiento.

Los otros dos ejes industriales de la CMB en los 80 son el de Castelldefels-Sant Boi de 524 ha. Recordemos el proyecto de Can Calderón entre Sant Boi y Viladecans, y el de Molins-Sant Feliu de 123 ha, ambos con condiciones para su transformación a 22@. Los tres antiguos ejes industriales suman un total de 8,75 km<sup>2</sup> **(I.HF-10)**

También existen otros polígonos industriales de menor tamaño insertos en la trama urbana. Pero, justo por esa circunstancia merece la pena considerar: Sant Joan-Cornellà 84 ha, Sant Just 35 ha, Gall en Espugues 15 ha, el Prat Ponent 65 ha, con un total de 1,99 km<sup>2</sup>.

Los polígonos Estruc y Pratenc del Prat con 39 ha y 211 ha respectivamente (2,5 km<sup>2</sup>) están muy ligados a la zona Franca, que por su dimensión y vinculación al Puerto tienen características específicas.

Este quinto punto de las hipótesis de futuro únicamente quiere poner en valor la posibilidad de transformar algunos de los polígonos industriales en 22@, dada su centralidad dentro de la ciudad real de Barcelona. El caso Almeda-Famadas en Cornellà es el que consideramos más maduro para dicha transformación, pero asimismo los ejes Molins-Sant Feliu, y Castelldefels-Sant Boi serían también susceptibles de este cambio, que comportaría doblar la edificabilidad neta de las actuales parcelas industriales, aumentar el valor añadido de sus actividades, y aumentar substancialmente el empleo. Estos procesos de transformación paulatina deberían ser compatibles con las actividades actuales, y un porcentaje del incremento de valor debería ser de cesión a la administración justamente para la inversión en la transformación urbana de los sectores de 22@. Multiplicar el número de los empleos de calidad en el Baix Llobregat daría más centralidad a esta parte de la Barcelona-ciudad, y disminuiría los viajes personales y ocupacionales con Barcelona centro, colaborando también a reducir el actual conflicto de movilidad del que hablábamos en el punto 5.1.

## 6. Dos obras y dos proyectos para superar puntos disruptivos en la red de avenidas Baix Llobregat-Barcelona centro.

En la 4ª Parte explicamos que la gran operación de superación de una disrupción entre Barcelona y el Baix Llobregat en estos 45 años, es la de la Plaça Europa en L'Hospitalet<sup>2</sup>. También citamos el proyecto de transformación de la carretera Cornellà-Esplugues con la instalación del Tram, que plantearíamos en dos partes: la transformación de la propia sección de la vía, y el proyecto de intercambiador modal a su paso bajo la vía férrea<sup>3</sup>.

A partir de esas dos transformaciones urbanas ya ejecutadas: Plaça Europa en l'Hospitalet y Avenida de Cornellà-Esplugues con el intercambiador modal, que a nuestro juicio van en la buena dirección de transformación de la ciudad, presentaremos dos nuevos anteproyectos de superación de puntos disruptivos, que se derivan de las reflexiones de la investigación.

### Dar continuidad urbana al paso de la N-340 entre las dos vertientes del Llobregat.

Este proyecto es la respuesta propia a un concurso de la AMB, que se planteaba en otros términos referidos a las travesías metropolitanas. Nos planteamos la pregunta de cómo dar continuidad urbana a la N-340 a ambos lados del río, superando los dos puntos disruptivos **(I. HF-11)**: el nudo con la B-23 a levante, y el nudo de 4 Camins a poniente, con el objetivo de poner en valor la N-340 como la principal avenida que integre los núcleos urbanos de Cervelló y Vallirana, y al mismo tiempo la nube de urbanizaciones de estos dos municipios, el de La Palma y parte del de Corbera. La N-340 entre Molins y el *congost* del Ordal está llamada a ser la vía verde trenzada (con la riera de Cervelló) más importante del Llobregat Occidental.

Lo primero fue resolver la permeabilidad de los dos nudos **(I. HF-12)** para lo cual tomamos las siguientes decisiones:

- Trasladar el nudo de la B-23 a 1,5 km al norte, en término del Papiol. El nudo empotrado en el tejido urbano de Molins en el frente del puente fue en parte responsable del colapso de los tres ojos centrales del puente en la riada de 1971. A la extracción de tierras cerca de los cimientos de las pilastras del río para la construcción de la B-23 se añadieron las obras del nudo a pocos metros del contrafuerte del puente. Ya de origen, la dimensión y posición de este nudo fue muy forzada. No resulta imaginable con el espacio que dispone, cambios para superar la disrupción que provoca -.
- El nudo de 4 Camins **(I. HF-13)**, al otro lado del río, se resuelve desmontando el existente, que ha perdido su funcionalidad. La nueva autovía B-24 que recoge de manera alternativa el grueso del tráfico que soportaba la N-340 se conecta a la A-2 con un nudo situado 1 km al norte de 4 Camins. Asimismo, la antigua carretera N-2 que conforma la avenida central de Pallejà ha perdido su función de vía estatal al ser sustituida por la A-2.

---

<sup>2</sup> Ver punto 4.1.4 de la 4ª Parte.

<sup>3</sup> Ver punto 4.3.2 de la 4ª Parte.

La reducción del tráfico sobre el nudo que esos factores comportan, nos permite plantear la idea de desmontarlo.

La propuesta consiste en hacer un cruce al nivel actual del terreno para peatones y vehículos ligeros, y por otra parte una rotonda elevada sobre el cruce peatonal, que permita la conexión rodada entre las dos vías que constituyen el cruce. Esta simple operación permite transformar el antiguo nudo en un cruce de avenidas, permitiendo todos los movimientos a través de peatones y bicicletas.

Una vez resuelta la urbanidad de los cruces, se abren toda una serie de posibilidades:

- Un espacio de nueva centralidad en torno al actual polígono industrial situado a ambos lados del Carrilet de unas 100 ha, con una zona de actividades 22@ plenamente integrables en su entorno urbano, que podría aportar más techo de actividades (del orden de 1,5 millones de m<sup>2</sup>t), más I+D+i, y más lugares de trabajo. Esta operación, que debería colaborar con un porcentaje de su incremento de valor, en aportaciones económicas a la administración, podría asumir los gastos de la remodelación del nudo de 4 Camins. Ese espacio de centralidad añadiría valor al corredor Pallejà-Sant Vicenç dels Horts y también al de Molins de Rei-Cervelló-Vallirana, y su nube de urbanizaciones.
- Las BV-2001 y BV-2002, avenidas de límite entre el continuo urbano y la agricultura a ambos lados del río tendrían una conexión urbana con la N-340, integrándose más en la trama de avenidas urbanas del Baix Llobregat. Cada una de estas dos avenidas podría tener una sección de unos 35 m (**I. HF-14**), con una parte simétrica: de 5 m acera/8,8 m calzada (bus y 2 carriles coche)/ mediana 1,25 m = 15,05 m resultando una anchura de 30,10 m, a la que se añadiría una plataforma de 5 m, en contacto con la zona agrícola, donde se situarían dos carriles de bicis de una anchura total de 4 m. Esta amplia sección permitiría mayor fluidez de tráfico a ambos lados de la Vall Baixa (**I. HF-15**) (la BV-2002 sería propiamente la única avenida urbana que recorrería el frente occidental, y la BV-2001 tendría mucha mayor anchura y continuidad que la N-340 en la vertiente oriental)
- Por otra parte, estas dos avenidas simétricas, separadas aproximadamente 1,5 km, definirían con más precisión las tres bandas en las que está dividido el terreno deltaico (**I. HF-16**), que de poniente a levante serían: zona agrícola 50 m/paso de la A-2 y el AVE/Parque fluvial 50m/paso B-23/ zona agrícola 50 m. Queda así claramente delimitado el Parque Central del río en la Vall Baixa entre Corbera y Sant Boi-Cornellà con 50 m x 11 km = 55 ha de superficie.
- En la zona de levante está el polígono industrial Molins-Sant Feliu, situado entre la línea del ferrocarril y la BV-2001, nacido al calor de la N-340, con 128 ha. La nueva Avenida BV-2001 significaría un renovado soporte y visualización del mismo; este polígono, como el de Cementos Molins en 4 Camins, podría asumir entre 1,5 y 2 millones de m<sup>2</sup> de techo 22@. Los argumentos empleados entonces servirían para este polígono: El desarrollo de

la nueva zona de actividad podría costear la transformación de la BV-2001, esta nueva centralidad en la vertiente oriental dinamizaría toda esa parte de la comarca.

Como vemos el superar los puntos disruptivos generados por la prioridad de las autovías sobre las avenidas, tiene efectos que van mucho más allá de permitir pasar peatones y bicicletas.

### **Transformar la autovía C-31 en el frente del Prat en una avenida prolongación de la Plaça Europa.**

Estamos trabajando en la Modificación del PGM-76 del antiguo frente industrial del Prat, situado entre el trazado soterrado de cercanías-AVE, y la autovía C-31 (I. HF-17 y 18). En estos momentos el documento está aprobado inicialmente. En planeamientos anteriores (I. HF-19 y 20) se propuso elevar los terrenos actuales hasta llegar a 7 m por encima de la cota actual de la C-31, formando un muro de esa altura en su frente; la conexión con el Prat Nord se hacía en acueducto sobre la C-31. Nuestra propuesta parte de la idea de mantener los terrenos a la cota actual entre el casco urbano del Prat y la C-31 (I. HF-21), transformando la autovía C-31 en la avenida de la Gran Vía, conectada a la Plaça Europa (situada a 3 km en término de L'Hospitalet), soterrando el tronco central de la autovía, en dos fases manteniendo las laterales a nivel del terreno actual (I. HF-22, 23, y 24)

El resultado es transformar la actual traza de la Gran Vía en un Parque lineal de 50 m x 1 km = 5 ha, con conexiones a través, rodadas y peatonales alternativas, entre el frente del nuevo barrio y el Prat Nord (futuro parque de actividades) (I. HF-25).

El mecanismo propuesto es abordar la transformación en avenida de la actual C-31 en dos fases. La primera se realizaría junto al desarrollo de la MPGM que estamos abordando, y consistiría en situar una gran pérgola fotovoltaica de 10 metros de altura, con placas translúcidas, de 1 km X 20 m a lo largo del futuro parque. Las líneas de soportes de la pérgola se situarán en el centro de la actual vía de 4+4 carriles, y en el extremo sur de la misma, dejando una amplia lateral de 25 m entre la pérgola y los edificios. Estas placas tendrían a la vez la función de pantalla acústica para proteger el frente del nuevo barrio. Asimismo en el plano de pilares del frente sur de la C-31 se situarían pantallas acústicas translúcidas para completar la protección del nuevo barrio.

La segunda fase se realizará junto al desarrollo del Prat Nord soterrando el tronco central de la autovía, desplazándolo al Norte con el objeto de no mover la pérgola instalada. Una vez realizado el soterramiento, se generará otra lateral de 25 m en el frente norte de la avenida de la Gran Via, se construirá el parque central y se retiraran las protecciones acústicas de la pérgola, dejando únicamente el uso fotovoltaico (I. 26).

El desplazamiento al Norte de la traza soterrada deberá hacerse en curva para entroncar con la traza en el puente sobre el Llobregat a levante, y con la conexión con la avenida de Sant Boi a poniente (en esos dos extremos se deberá cambiar el sistema de soporte de la pérgola, o desmontarla para recomponerla). Detrás de esa idea, de nuevo aparece esta investigación en los esquemas previos de la transformación de la C-31 en avenida, desde la plaça Europa hasta la nueva avenida propuesta de conexión Prat-Sant Boi. (I. HF-27 y 28)

En estos croquis destacaremos el mecanismo de continuar las laterales desde la Plaça Europa a través del gran nudo C-31 y B-10. Después de imaginar cambios radicales del nudo descubrimos un mecanismo sencillo y barato (**I. HF-29**). Se trata de envolver el nudo con las laterales enganchadas a los lazos viarios de autovía del nudo, doblando los puentes y los pasos en túnel de los actuales lazos. De esa manera damos continuidad a las laterales sin alterar la funcionalidad del nudo de autovías.

Hemos querido acabar estas líneas con ese croquis a mano alzada que no es más que una simple hipótesis de futuro. Hubiera sido imposible estar transitando por estos caminos sin esta investigación. De nuevo los caminos profesional y teórico se juntan en un método de trabajo que en la introducción general denominábamos *action thinking*. Entiéndase estas hipótesis de Futuro como balbuceos teórico-proyectuales, que nacen a partir de esta investigación.

Naciendo de una posición crítica en términos ideológicos, hemos ido observando la Barcelona-ciudad en términos de gobernanza, ambientales, de estructura urbana, de planeamiento y arquitecturas urbanas; concluyendo con una nueva idea de ciudad que pide cambios en los temas abordados respecto a la ciudad pensada y ejecutada desde la transición, tratando de abrir nuevas hipótesis de futuro.



## Bibliografía

- Ascher, François. « *Métapolis: ou L'avenir des villes* ». Paris : Éditions Odile Jacob, 1995.
- Autors varis "Atlas del Baix Llobregat" 1955 Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat: Institut Cartogràfic de Catalunya.
- Balaguer, Víctor. "Guía de Barcelona a Martorell por ferrocarril". 1855.
- Bohigas, Oriol. "*Annexionem els "Hospitalets"*". Diari de Barcelona, 1 de abril de 1987.
- Bonet, F; Sanso, J; Fernández, R. "*Ponts i passarel·les sobre el Llobregat Martorell avall*". Senior Lab Cornellà. 2014
- Branchetti, C. "La crítica des de la militancia urbanística". Urbanística, nº 79, 1985.
- Branchetti, C; Gabellini, P. "*La política urbana d'Estat a favor del Projecte davant del Pla*". Urbanística nº 79, 1985.
- Brenner, Neil. *New State Spaces*. Oxford University Press, 2004.
- Busquets, Joan. "Evolución del planeamiento urbanístico en los años ochenta en Barcelona: Del Plan General Metropolitano a la recuperación urbana de la ciudad". Ciudad y territorio: Estudios territoriales, nº 93, 1992.
- Busquets, Joan. "La urbanización marginal". Barcelona: Edicions UPC. 1999.
- Busquets, Joan. "Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta". Ediciones del Serbal, 2004.
- Busquets, Joan. Coordinador dels Quaderns PDU Metropolità, AMB, 2014.
- Busquets, Joan. "Barcelona". Quaderns d'arquitectura i urbanisme, nº. 266-267, 2015.
- Busquets, Joan; Gómez Ordoñez, J. L. Monografía: Plan especial de Sant Josep, en Sant Vicenç dels Horts. Barcelona. Rehabilitación de un barrio de urbanización marginal. CAU: construcción, arquitectura, urbanismo, nº 82, 1982.
- Busquets, Joan; Parcerisa i Bundó, J. "*Instruments de projectació de la Barcelona suburbana*". Annals d'arquitectura, nº. 2, 1983.
- Caballero, J. J. "La Corporación Metropolitana de Barcelona en un momento clave para su futuro (1). La Barcelona metropolitana, un poder en alza que cuenta con el 52% de la población catalana". La Vanguardia, 27 de mayo de 1984.
- Caballero, J. J. "La Corporación Metropolitana de Barcelona en un momento clave para su futuro (2). CIU y PSC temen que pueda crearse un "contrapoder" de la Generalitat". La Vanguardia, 29 de mayo de 1984.
- Cabral, Joao. "Práctica profesional y enseñanza del Urbanismo en Portugal". Urban, Nº. 10, 2005.
- Cantal Dupart, Michel. "*Mission Banlieues 89*". Revue Urbanisme, n.º 197 (septiembre de 1983).
- Carreras, J. M. "*50 Anys de transformacions territorials, 1956-2006. Àrea i regió metropolitana*", Àrea Metropolitana de Barcelona, 2012.
- Castro, Roland. "*Il faut élire la Métropole au suffrage universel et fusionner l'Île-de-France et la Normandie*". Le Journal du Grand Paris, 19 de enero de 2021.



- Catálogo de la exposición *"Cergy-Pontoise 20 ans d'aménagement de la ville 1969-1989"*.
- Cerasi, Maurice. *Cittá e periferia. Condizioni e tipi della residenza della classi subalterne nella città moderna*. Milano: CLUP. 1973.
- Codina, Jaume. *"Delta del Llobregat. Lagent del fang. EL Prat: 965-1965"*. Ed. Montblanc, 1966.
- Codina, Jaume. *"El Delta del Llobregat i Barcelona: Gènesis i formes de vida dels segles XVI al XX"*. Ed. Ariel, Esplugues de Ll. 1971.
- Codina, Jaume. *"Proletariat rural al Delta del Llobregat al s. XVIII"*. Ed. Dalmau, Col Episodis de la Historia nº128-129, 1968.
- Codina, Jaume. *"Inundacions al Delta del Llobregat"*. Ed. Dalmau, Col Episodis de la Historia nº147-148, 1971.
- Colomé, G., & Tomás, M. La gobernabilidad metropolitana: el caso de Barcelona. *Gestión Y Análisis De Políticas Públicas*, (24). 2011
- Comissió Intermunicipal d'Urbanisme. *Informe de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme sobre els problemes originats pels Polígonos de San Juan Despi, el Pla Parcial Torreblanca, el Pla Parcial La Mallola i el Pla Parcial Can Cervera*, noviembre 1977.
- Consejo Económico Social Sindical del Baix Llobregat publica en 1975 "Estructuras y perspectivas de desarrollo del Bajo Llobregat".
- Cornellà: *"Miscel·lania Històrica de Cornellà"*. 17 de febrero de 1968.
- Corporació Metropolitana de Barcelona, *"Enquesta de mobilitats obligades del padró 1981"*, 1982.
- Esteban i Noguera, Juli. *"Els 20 anys del Pla General Metropolità: les distintes escales i formes de desplegament del Pla."* Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament [en línia], Núm. 28. 1997
- Esteban, Juli. Los ensanches menores en la región de Barcelona. Barcelona: ETSAB. 1976
- Ferrer, A. *El polígonos de Barcelona: l'habitatge massiu i la formació de l'àrea metropolitana*. Barcelona: Edicions UPC. 1996
- Ferrer, Amador. *"El Pla General Metropolità de Barcelona. La versió de 1976."* Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament [en línia], Núm. 28, p. 43-54. 1997
- Fiter Inglés, Josep. *"Aplec de notes històriques de Cornellà"*. 1908.
- Folch, Jacques, presidente de la Asociación "Ville et Banlieu", "La posición dels alcaldes de ciutats perifèriques" *Mission Banlieus* 89.
- Folch, Jacques. *"Ces villes que personne n'a construites"*. Ver (A.2-01).
- Font, Antonio. Director de la tesis de Carles Llop Tornè "Espacios proyectuales de una metrópoli. Cambios en la estructura espacial del área central metropolitana de Barcelona 1976-1992". UPC, 1996.
- Font, Antonio. "El Área Metropolitana de Barcelona". *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 1972.
- Font, Antonio. *"Marges i intersticis: l'ordenació de les vores dels nous cinturons de Barcelona"*. *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 1992.
- Font, Antonio. "Ciudad: mercancía o espacio colectivo". *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, nº 103, 1995.

- Font, Antonio. "Las nuevas formas del crecimiento metropolitano". Cartas Urbanas, nº 8, 2003.
- Font, Antonio. (coord.) Planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación. Barcelona: Diputación de Barcelona. 2003
- Font, Antonio. "Las regiones urbanas objeto de estudio". Ministerio de vivienda, 2007.
- Font, Antonio. "*Barcellona: dalla pianificazione della "città compacta" al progetto urbanistico dei "territori metropolitani"*". Urbanística, nº 175 (2015)
- Font, Antonio, y Carreras, J. M. (2005). "Transformaciones urbanizadoras recientes en el Área y Región metropolitanas de Barcelona, 1977-2000". Barcelona: AMB y ETSAV.
- Font, Antonio; Indovina, F. "Región urbana de Barcelona: de la ciudad compacta a los territorios metropolitanos". Diputación Provincial de Barcelona, 2007
- Font, Antonio; Indovina, F. "Morfologías metropolitanas contemporáneas de baja densidad". Diputación Provincial de Barcelona, 2007
- Font, Antonio; Llop, C.; Vilanova, J. M (1995). "Génesis de la estructura espacial metropolitana de Barcelona: Atlas". Barcelona: DUOT.
- Font, Antonio; Llop, C.; Vilanova, J. M. (ed.) (1999). "*La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*". Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Font, Antonio.; Mas, S.; Maristany, L.; Carreras, J. M.; Valls, J. (2005). "Transformaciones urbanizadoras 1977-2000. Área metropolitana y región urbana de Barcelona". Barcelona: AMB.
- Font, Antonio; Oyón, J. L; y Pié, R. "La construcción de la Cataluña urbana". Quaderns d'arquitectura i urbanisme", núm. EXTRA, 1981.
- Font, Antonio; Sambrić, C. "La cultura urbanística en la Transición política Española". Ed. Universidad de Sevilla, 2022
- Font, Antonio; Vecslir, L; Carracedo, O. "Morfologías metropolitanas contemporáneas: los territorios morfológicos". Ministerio de vivienda, 2007.
- Font, Antonio; Vecslir, L. "Nuevas geografías de la producción y el consumo en la Región Metropolitana de Barcelona". Scripta Nova, nº 270 (agosto de 2008)
- Funes, Jaime. "Cornellà: "No más licencias de construcción en ciudad Satélite"". La Vanguardia, 17 de octubre de 1975.
- Gelabert i Fite, Eduard. "*Cornellà de Llobregat. Història, Arqueologia, Folklore*" A. G. M. Floridablanca 142, Barcelona 1973.
- Gomez Ordoñez, J. L; Domingo, Miquel. "*La vialitat de Catalunya*". Laboratori d'Urbanisme de Barcelona 1969-2019.
- Gravelaine, Frédérique de. "*Una crònica periodística de les idees i dels fets*". Urbanisme, nº 205, 1985.
- Hawley, Amos H. *Human ecology: a theoretical essay*. Chicago: University of Chicago Press, 1986.
- Huertas, Josep M. Círculo de Economía: "Gestión o Caos: el área metropolitana de Barcelona". Barcelona: Ariel, 1973.
- Iglésies, Josep. "*El Baix Llobregat i les divisions territorials de Catalunya*". En *IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat*. Cornellà, 1984.

- Indovina, Francesco. *"Il ritorno delle periferie"*. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, nº. 112, 2015.
- Indovina, Francesco. "La metropolización del territorio: nuevas jerarquías territoriales". La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional / coord. por Antonio Font Arellano, 2007.
- Julià, J; Vergés, R. "Presente y futuro de la red ferroviaria de Barcelona". *Papers Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies planejament*. Nº16 1994 ierm.uab.cat.
- Lecoin, J. P. *"El punt de vista des de l'I.A.U.R.I.F."* Mission Banlieues 89
- Ligen, Pierre Yves. "Una política para la primera periferia". *Urbanística*, nº 79 (mayo de 1985).
- Llop, Carles. *"Espais projectuals d'una metropoli. Canvis en l'estructura del Àrea central metropolitana de Barcelona, 1976-1992"*. Tesis UPC. 1996
- Llop Torné, Carles. *"Il progetto urbanistico di Barcellona 2011-2015: in cerca di un nuovo modello di città?"* *Urbanística*, Año. 67, no. 155, 2015.
- Llop Torné, Carles. *"Paisatges Metropolitans: policentrisme, dilatacions, multiperifèries i microperifèries: del paisatge clixé al paisatge calidoscopi"*. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, nº. 47, 2008.
- Lloret Devesa, Joan. "La izquierda revisa sus relaciones en la CMB y en el Ayuntamiento de Barcelona. PSC y PSUC acuerdan crear una comisión para preparar un nuevo pacto metropolitano". *El País*, 6 de junio de 1984.
- Lloret Devesa, Joan. "Pujol asiste a un acto de la CMB por primera vez desde que propuso su desaparición". *El País*, 11 de diciembre de 1986.
- Lloret Devesa, Joan. "Tarradellas se declara comarcalista frente al concepto de la Gran Barcelona. Ignasi Riera reclama medios de comunicación propios para vertebrar el Baix Llobregat". *El País*, 7 de junio de 1984.
- Lloret Devesa, Joan. "Alcaldes y ediles comunistas abandonan la Institución si no cambia su gobierno. El PSUC se pronuncia por la desaparición de la Corporación Metropolitana de Barcelona". *El País*, 2 de junio de 1984.
- Lloret Devesa, Joan. "Barcelonismo y Catalanismo". *La Vanguardia*, 6 de diciembre de 1984.
- Maragall, Pasqual. "Discurso de clausura de las *Jornades de Perifèries de Cornellà*". En *Jornades de Perifèries de Cornellà*. Cornellà, 1986. Ver anexo (A.2-06)
- Marmolejo Duarte, Carlos y Stallbohm, Mariana. En contra de la ciudad fragmentada: ¿Hacia un cambio de paradigma urbanístico en la Región Metropolitana de Barcelona? *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Nº. Extra 12, 270, 2008.
- Mattogno, Caludia y Dionino, Giovanna publican un artículo de *Edilizia Popolare* nº 272, cuarto cuatrimestre de 2001, con el título *"Nuovi Modelli Abitativi Urbani"* destacando tres proyectos construidos en Europa entre los que está la Illa Walden de Roa, Miquel.
- Miguel González, Rafael de. Planificación territorial, gobierno y gobernanza metropolitana en las grandes ciudades españolas. *Boletín de la A.G.E.*, 48. 2008.
- Milagro, José María. *"El pont de Molins de Rei, erigit per Carles III, perdut per sempre: després del seu enfonsament el 1971, la proposta de reconstrucció va quedar anul·lada per la dinamita i la depredació"*. *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, 16 de enero de 1988.

Miralles-Guasch, Carme y Tulla Pujol, Antoni F. La región metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales recientes. Boletín AGE, 58. 2012

*Mission Banlieues 89. "Il "Decalogo" di "Banlieues 89"".* Construire, s. f.

Montilla, José. "La hora de las periferias". El País, 17 de diciembre de 1986.

Moya González, Luis. "Recuperar Madrid". Reflexiones a propósito de la revisión del Plan General de Madrid / coord. por Julio Vinuesa Angulo, David Porrás Alfaro, Felipe Fernández García, José María de la Riva Ámez, 2013.

Nel-lo, Oriol. *Catalunya, Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya.* Barcelona: Empúries. 1999

Ortí, Antonio. "Pasqual Maragall destacó la necesidad de Mantener la CMB". La Vanguardia, 13 de diciembre de 1986.

Parcerisa Bundó, J. *Barcelona Urbanisme Segle XX. Vigila el mar, vigila les muntanyes.* Barcelona: ICG Marge, SL. 2014.

Queralt, Enric; Isla, Elena. "L'aigua del Delta". Comunitat de Regants d'Aigües del Delta del Llobregat. Portals del Institut d'Estudis Catalans.

Quilès, Paul. "El recolçament explícit del (llavors) Ministre de l'Urbanisme, du Logement es des Transports". Urbanisme, nº 205, 1985.

Ribas Piera, Manuel. "La divisió comarcal i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Criteris". En *IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat.* Cornellà, 1984.

Riera, Ignasi. "Tarradellas se declara comercialista frente al concepto de la "Gran Barcelona"". El País, 7 de junio de 1984.

Riera, Ignasi. y Botella, J. "El Baix Llobregat 15 años de lucha". Barcelona: Blume. 1976.

Riera, Ignasi; Roa, M; Rocosa, J; Vaccaro, R. Catálogo de la exposición OFF BARCELONA. Generalitat de Catalunya, Barcelona 1997.

Roa, Miquel, Codina, J; Moran, J. y Vives, M. "Baix Llobregat o Barcelonès?" En *Grup d'estudis del Baix Llobregat*, editado por Secció de Cultura de l'Ateneu, s. f.

Roa, Miquel; Vicaría, B; Fusté, R. y Merin, J. A. "Congreso de Entidades de Cornellà". En Ponencia de Urbanismo, 1975. No publicado. Ver anexo (A.1-01)

Roa, Miquel. "Cornellà. Maduració d'una ciutat nova (o la necessitat de desvetllar la seva memòria)". Trabajo sin publicar. 1976. No publicado. Ver anexo (A.1-02)

Roa, Miquel. "The Royal Channel of the Most Serene Infanta Doña Luisa Carlota de Borbon as it passes through Cornellà". Publicación "2nd Residential course of the International Laboratory of Architecture and Urban Design" Urbino, September-October 1977.

Roa, Miquel, Roca, F; Codina, J; Baltà; P y Ferret, J. "No La conurbació urbana de Barcelona i Catalunya". En *Congrés de cultura catalana.* El Prat de Llobregat, 1977.

Roa, Miquel, y J Coca. "Por una estética de la crisis". La Vanguardia, 1983.

Roa, Miquel. "L'Estructura física del Baix Llobregat: Els canvis del sistema de camins en els últims tres segles". XXV Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos, Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, El Prat de Llobregat, 25-26 octubre 1980. Publicado en el libro del mismo nombre por el Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat y Amics del Prat, 1985.

Roa, Miquel. *"El Baix Llobregat"*. Publicado en los dos números extra de Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, 1981, sobre la identidad del Territori Català.

Roa, Miquel. *"El Baix Llobregat, comarca o suburbi?"* Informe Arrel, abril de 1982.

Roa, Miquel. "Por una estética de la crisis". Sobre el proyecto de la Plaça Catalunya de Sant Boi de Llobregat. La Vanguardia, 1983.

Roa, Miquel. *"El Baix Llobregat com ecosistema social"*. El Periódico de Catalunya del Llobregat Llobregat, 2 de junio de 1984.

Roa, Miquel. *"El Baix Llobregat com a ecosistema humà"*. Publicado en el libro de las *IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat*. Cornellà, 1984.

Roa, Miquel. *"La situació urbanística: els problemes metropolitans"*. Publicado en el libro de las *IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat*. Cornellà, 1984.

Roa, Miquel. *"La comarca del Baix Llobregat. Consciència d'una realitat?"* Ponencia presentada en el *Àmbit VIII del Congrés de Cultura Catalana. El Prat de Llobregat 22 i 23 de gener. (Ver 1.1-15)* Publicada en el libro *"El Debat de la divisió territorial de Catalunya. Edició d'estudis, propostes i documents (1939-1983)"*. Coordinado por Enric Lluch i Oriol Nel·lo. Diputació de Barcelona, 1984.

Roa, Miquel. *"Costruire la Periferia"*. Milano, 11 de octubre de 1985.

Roa, Miquel. Estudio sobre la Conferencia *"Costruire la Periferia"*. Milano, 11 de octubre de 1985. Ver anexo (A2-02)

Roa, Miquel. "Debate sobre periferias". La Vanguardia, 10 de diciembre de 1986.

Roa, Miquel. "La periferia metropolitana de Barcelona". El Periódico, 11 de diciembre de 1986.

Roa, Miquel. Coordinador de la "1a Conferencia sobre municipios de Periferia". Cornellà de Llobregat, 1986. Organizadas por el Ajuntament de Cornellà de Llobregat, y Corporació Metropolitana de Barcelona.

Roa, Miquel. Varios. *"Manifest sobre l'organització territorial de Catalunya i la realitat metropolitana"*. El País, 12 de febrero de 1987.

Roa, Miquel. *"Baix Llobregat versus Barcelona"*. Diari de Barcelona, 28 de junio de 1987.

Roa, Miquel. "La Muntanyeta, nuevo parque metropolitano". La Vanguardia, 1987.

Roa, Miquel. "La tercera metrópoli europea". La Vanguardia, 7 de julio de 1989.

Roa, Miquel. *"El debat metropolità a Catalunya"*. Diari de Barcelona, 31 de julio de 1989.

Roa, Miquel. "París y Barcelona dos caminos divergentes". El País, 25 de noviembre de 1989.

Roa, Miquel. *"Banlieues 89: La perifèria com objecte de projectació urbana"*, 1990. No publicado. Ver anexo (A.2-03)

Roa, Miquel. *"Informe Banlieues 89. Una iniciativa per qualificar les perifèries urbanes a França"*, 1990. No publicado. Ver anexo (A.2-01)

Roa, Miquel. *"Creixement urbà i planejament urbanístic" dins del Atlas Baix Llobregat*. (El doctorando formaba parte del Equipo director) publicado por el Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat y Institut Cartogràfic de Catalunya, 1995.

Roa, Miquel. "Métapolis, nombre con futuro". La Vanguardia, 11 de octubre de 2000.

- Roa, Miquel. *"La Satélite. Records d'un passavolant"*, artículo publicado en el libro de varios autores coordinado por Tardà, Joan *"Sant Ildefons de Cornellà de Llobregat. Apunts de quatre dècades del barri."* Llibres de l'Avenç de Cornellà, 2003. Ver (A0-01)
- Roa, Miquel. "El tránsito". La Vanguardia, 2008.
- Roa, Miquel. "A buenas horas mangas verdes". El Periódico, 2009.
- Roa, Miquel. *"Pla director urbanístic de les àrees residencials estratègiques de l'àmbit del Baix Llobregat"*. En *Les àrees residencials estratègiques ARE*. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. 2010
- Roa, Miquel. *"El Pla Macià. 75 aniversari en stand by"*, revista D'UR, febrero 2011.
- Roa, Miquel. *"L'Urbanisme de la CIU. Un episodi rellevant"*. En *Tothom al carrer*. El Baix Llobregat, 2011. No publicado. Ver anexo (A.1-06)
- Roa, Miquel. *"La ciutat dins i fora de les Rondes"*, *Materials del Baix Llobregat*, revista del Centre d'Estudis del Baix Llobregat, nº 18, octubre de 2012.
- Roa, Miquel. *"Tres accents"*, catálogo de la exposición *Barcelona Enllaços*, COAC, septiembre 2013.
- Roa, Miquel. Coordinador del módulo de movilidad urbana en el Máster de Desarrollo Urbano y Territorial dirigido por Carles Llop desde 2015, con conferencias anuales sobre la movilidad entre periferia y centro.
- Roa, Miquel. Conferencia "Periferia y ciudad. El caso del Baix Llobregat en Barcelona", en el marco del Máster universitario en Urbanismo, Planeamiento y diseño Urbano dirigido por Górgolas, Pedro y organizado por la Escuela de Arquitectura de Sevilla, miércoles 14 de noviembre 2022.
- Roa, Miquel; Tardà, Joan y Guaita, Pere. Mesa redonda sobre *"Sant Ildefons, els orígens d'un barri de Cornellà"*, miércoles 23 de noviembre 2022.
- Roca Cladera, Josep. "La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible?". Ciudad y Territorio: Estudios territoriales, 135. 2003
- Roca Cladera, Josep y Clusa, Joaquín. *"El canvi d'escala de la ciutat metropolitana de Barcelona"*. *Revista Econòmica de Catalunya*, 33. 1997
- Rodríguez-Rata, Alexis. "Entrevista a Oriol Bohigas". La Vanguardia, 19 de julio de 2015.
- Ruano, Miguel. *Ecourbanismo. 60 proyectos urbanos sostenibles*. Editorial GG, 1999. Artículo sobre Can Llovera en Sant Feliu de Llobregat.
- Sabaté Bel, Joaquim. "De la plaza de las Glorias al Fórum: luces y sombras en el proyecto urbanístico reciente de Barcelona". Cartas Urbanas, Nº. 11, 2005.
- Sabaté Bel, Joaquim. *"Parc agrari del Baix Llobregat"*. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, nº. 240, 2004.
- Sabaté Bel, Joaquim. "Paisajes culturales y proyecto territorial. El eje patrimonial del Llobregat". Patrimonio industrial y paisaje: V congreso sobre patrimonio industrial y la obra pública en España / coord. por Miguel Ángel Álvarez Areces, 2010.
- Sabaté Bel, Joaquim. "Proyecto de parque agrario del Baix Llobregat". Gestión del paisaje: Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje / coord. por Jaume Busquets Fàbregas, Albert Cortina Ramos, 2009.

- Sabaté Bel, Joaquim. "El fragmento urbano residencial en la construcción de la metrópoli barcelonesa 1976-2006". Tesis doctoral dirigida por Joaquim Sabaté Bel (dir. tes.), Julio César Gómez Sandoval (codir. tes.). Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), 2011.
- Sánchez Vega, A. "La lucha por la canalización de Almeda" Archivo Histórico Municipal de Cornellà.
- Secchi, Bernardo. "*Costruire la Periferia*", Palazzo della Triennale, Milan, 11 de octubre de 1985.
- Secchi, Bernardo. "*Prima lezione di urbanistica*". Roma: Laterza; 2000.
- Secchi Bernardo. "*La città del ventesimo secolo*". Roma: Laterza; 2005.
- Secchi, Bernardo. "*La città dei ricchi e la città dei poveri*". Roma-Bari: Laterza, 2013.
- Simon, Philippe. "*Paris visita guidée – Architecture, urbanism, history and actuality*", Paris: Pavillon de l'Arsenal. 2007
- Solà-Morales, Manuel. "*Deu lliçons sobre Barcelona: els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna = Ten lessons on Barcelona: urbanistic episodes that have made the modern city.*" Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2008.
- Solà-Morales, Manuel. (coord.) "*L'identitat del territori català*". Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, COAC, vol. Extra. 1981
- Solà-Morales, Manuel, "*Una Catalunya que té por del futur*". Diari de Barcelona, diciembre de 1986.
- Solà-Morales, Manuel. "Las formas de crecimiento urbano". Barcelona: Edicions UPC. 1997
- Solà-Morales, Manuel. "*Projectar la perifèria*". *Revista UR. Laboratori d'Urbanisme ETSAB*, nº 9 y 10, 1992.
- Solà-Morales, Manuel, Ibelings, H. y Frampton, K. "De cosas urbanas". Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- Solà-Morales, Manuel; Llobet, J; Bellmunt, J; Clos, O; Fiol, C; Roa, M. "*El projecte urbà: una experiència docent*." Barcelona: Edicions UPC, 1999.
- Solà-Morales, Manuel; Parcerisa, J. "*La forma d'un país*". Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, COAC, vol. Extra. 1981.
- Teixidor, Julià. "El Baix Llobregat siente distorsionada su identidad por la Corporación Metropolitana de Barcelona". *La Vanguardia*, 3 de junio de 1984.
- Terán Troyano, Fernando. "Notas para la historia del planeamiento de Barcelona. La era de Franco". *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, Nº 2, 1977.
- Terán Troyano, Fernando. "Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible". Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- Terán Troyano, Fernando. "Planeamiento urbano en la España contemporánea 1900-1980". Alianza Editorial, 1982.
- Terán Troyano, Fernando. "El Plan General Metropolitano de Barcelona en el contexto del urbanismo español de los setenta." *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament* [en línea], Núm. 28, p. 55-61. <https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/102595> 1997.
- Terán Troyano, Fernando. "Historia del urbanismo en España: Vol. III. Siglos XIX y XX". Ediciones Cátedra, 1999.
- Terán Troyano, Fernando. "Sobre enseñanza del Urbanismo en España". *Urban*, Nº. 10, 2005.

- Terán Troyano, Fernando. "En torno a Madrid: génesis espacial de una región urbana". Barcelona: Lunwerg, 2006.
- Terán Troyano, Fernando; Sambricio, Carlos. "Madrid, ciudad-región". Madrid: Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, 1999.
- Torres Capell, Manuel de. "*La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat*". Barcelona: AMB. 1999.
- Tribó, G; Lloret, R; Bargalló, C; Hachuel, E; Bonich, J; Doñate, I; Castillo, I. "*El Canal de la Infanta. La recuperació d'un patrimoni*". Edició L'Avenç de Cornellà, juny 2015.
- Varios. Alegación al Plan General Metropolitano de ordenación urbana de la entidad municipal metropolitana de Barcelona, 1976.
- Varios. "Proyectos seleccionados de Banlieues 89". Revue de l'habitat social éditée par l'Union National des HLM, n.º 95 (abril de 1984).
- Varios. "Proyectos seleccionados de Banlieues 89". Revue de l'habitat social éditée par l'Union National des HLM, n.º 100 (octubre de 1984).
- Varios. *Cergy-Pontoise. Inauguration du centre-ville*. Cergy-Pontoise, 1984.
- Varios. "*Métropolis 84. Synthèse des Travaux*". Cahiers de l'IAURIF, Conseil Régional d'Île-de-France, n.º 74 (1984).
- Varios. Ponencias "*Construire la periferia*" Milà onze d'octubre del 1985. Ponentes: Campos Venuti, Pierluigi Nicolini, Paolo Portoghesi, Bernardo Secchi.
- Varios. "*Le Gran Paris*" de la Mission Banlieues 89. Centre Pompidou, Paris, 1986.
- Varios. "*Manifest sobre l'organització territorial de Catalunya i la realitat metropolitana*". El País, 12 de febrero de 1987.
- Varios. "*El pont de les quinze arcades*" Molins de Rei 1767-1971. Romà Català Sabaté 2015 roma.cataleg.files.wordpress.com> 2277
- Varios. "Puente de Molins de Rei" 1788, óleo sobre tabla 57x117 cm. Sala 039 del Museo del Prado. Autor: Sánchez, Mariano Ramón, Valencia 1740-1822. 2288
- Varios. "El puente de Molins de Rey" Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Biblioteca virtual Miguel de Cervantes.
- Vilà, Valentí. "*El medi natural i l'estructuració comarcal*". En *IV Jornades d'Estudis sobre el Baix Llobregat*. Cornellà, 1984.
- Vilanova, J. M. Espacio residencial y metrópoli: las tramas residenciales en la formación y evolución metropolitana de Barcelona, 1856-1953. Tesis doctoral UPC. 1995
- Vilar, Pierre. "*Catalunya dins l'Espanya moderna*". Ed. 62
- Virgili, Lanfranco. "*Política urbana i pràctica urbanística a França*".
- Vives Tort, Miquel "*L'evolució històrica de la xarxa viària entre el Llobregat i el Foix. Desde l'època romana fins al tercer decenni del s.XX*". Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona, 2007, diposit.ub.edu.
- Warnier, Bertrand. Institut français d'architecture. *Cergy-Pontoise: vingt ans d'aménagement de la ville, 1969-1989*. Paris : Editions Moniteur Images, 1989.



Warnier, Bertrand. *Cergy-Pontoise du projet à la réalité: Atlas commenté*. Ed. Mardaga, 2004.

WEB:

Àrea Metropolitana de Barcelona. "Pla Territorial General de Catalunya (1995 y PTMB 2010)", s. f. <https://territori.gencat.cat>.

Atelier Parisien d'Urbanisme. "Projets d'aménagement", s. f. <https://www.apur.org/fr>.

Cartografia - Àrea Metropolitana de Barcelona". Accedido 29 de julio de 2021. <https://www.amb.cat/s/web/territori/urbanisme/cartografia.html>.

Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat – CECBLL. Accedido 2 de julio de 2021. <https://www.cecbll.cat/>. "CCEPC - qui som". Accedido 2 de julio de 2021.

Consell Comarcal del Baix Llobregat | Consell Comarcal del Baix Llobregat. Accedido 2 de julio de 2021. <https://www.elbaixllobregat.cat/consell-comarcal-del-baix-llobregat>.

Corporació Metropolitana de Barcelona (PGM-76). "Pla General Metropolità", 1976. <https://www.amb.cat>.

Cultura. Accedido 2 de julio de 2021. <https://santjust.org/ateneu/cultura.html>.

Ejército de tierra. Accedido 2 de julio de 2021. <https://ejercito.defensa.gob.es/unidades/Madrid/ceget/>.

Eurostat. "Priority axes of the trans-European transport network", 2009. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Priority\\_axes\\_and\\_projects\\_of\\_TEN-T.PNG&oldid=225](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Priority_axes_and_projects_of_TEN-T.PNG&oldid=225).

GREATER LONDON AUTHORITY. "The London Plan", 2016. <https://www.london.gov.uk>.

Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. "Plano de comarcas y municipios", s. f. <https://www.icgc.cat/>.

Institut d'Estadística de Catalunya. "Datos comarcales", s. f. <https://www.idescat.cat/>.

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne, (IAURP). "Schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)", s. f. <https://www.institutparisregion.frl>.

PIM. "Piano intercomunale Milanese", s. f. <http://www.pim.mi.it>.

Torroja Ingeniería. Accedido 21 de julio de 2021. <http://torrojaingenieria.es/HTML/TrabDetalle.php?Proyecto=88&texto1=View map>.

