

Capítol 3

DERRIBOS Y REMODELACIONES PARA LA PRODUCTIVIDAD DEL TERRITORIO

El propósito de este capítulo es indagar en las razones y concreciones de las transformaciones urbanas recientes de la metrópoli de Barcelona. Por ello, la primera reflexión que se plantea es la necesidad de efectuar otra mirada sobre la ciudad metropolitana, y en un doble sentido. Barcelona no es un caso aparte en las operaciones de reestructuración del territorio, pues las modificaciones que la afectan se corresponden a las dinámicas espaciales que imprime el actual ciclo de acumulación de capital, donde impera el requisito de conformar territorios articulados por y para la productividad, y en los que las mallas territoriales ya no sólo se contemplan como soporte de dicha productividad sino como factor clave de la competitividad; en paralelo, el territorio metropolitano, en su conjunto y en cada una de sus piezas, es cada vez más en sí mismo un bien en venta, subsumido como mercancía en el circuito de la valorización capitalista.

Asimismo, y esa sería la segunda cuestión, esa ciudad metropolitana que ha devenido metrópoli-empresa retoca sus escalas operativas. El alcalde Clos, al presentar el Fòrum a finales del 2002 ante un selecto auditorio en la Pedrera, se refería precisamente a que “la ciutat se’ns fa petita, s’esten sobre el territori, però encara hi ha racons que s’han de millorar, i sabem que hem d’aprofundir en moltes direccions”. Los núcleos de expertos, con otro vocabulario, redundan en que son los procesos amplios de metropolitanización los que empujan a estructurar Barcelona, al igual que a otras ciudades, como un sistema o región metropolitana unificada a través de la potenciación e intensificación de las relaciones de interacción y dependencia entre áreas cada vez más extensas. Ese proceso tiene, a la vez, plasmaciones centrífugas y centrípetas. Hacia fuera, y siguiendo la impronta de la jerarquización del sistema de ciudades, Barcelona aspira, sin lograrlo, a configurarse como epicentro de un arco mediterráneo que se articularía como macrorregión metropolitana de una franja del sur de Europa y que integraría el catalogado C-6 (Barcelona, Zaragoza, Valencia, Palma de Mallorca, Montpellier y Toulouse). Internamente, las dinámicas y pautas propias del proceso tienden a anexionar territorios circundantes cada vez más amplios, a través de la interacción creciente de unas polarizaciones o islas metropolitanas difusas por el conjunto del territorio metropolitano; la realidad intra-metropolitana se caracteriza, sin embargo, por el reforzamiento de la heterogeneidad y la yuxtaposición de fragmentos, ya que en ella se frotan tramas morfológicas compactas, continuas o discontinuas y con funcionalidades distintas entre sí, que no dejan, sin embargo, de gravitar alrededor de la aglomeración central.

Para dar cuenta de esta reurbanización de los territorios metropolitanos que conforman la Barcelona real, nos apoyamos en las cuestiones más de carácter socio-económico y de gobernabilidad social ya abordadas en los capítulos precedentes. Y la escala analítica escogida es el conjunto disperso de la región metropolitana, pues aunque se incorporen algunos ejemplos ilustrativos de detalle, éstos son desarrollados más a fondo en otros apartados de esta obra colectiva.

(Re)modelar para la metrópoli-empresa

El punto de partida es considerar que todavía se ha de poder seguir pensando que el territorio es sede de la producción y la reproducción social, y que como tal, la organización y gestión de los espacios y también sus usos sociales y las luchas que en ellos o por ellos se despliegan vienen marcados por esa condición. Por eso, al referirnos a las muchas obras que remueven la metrópoli, a las tantas grúas que puntean por doquier el decorado urbano, y al escándalo de unas viviendas marcadas por los precios desorbitados que propicia la especulación, hemos de subrayar que para algunos la ciudad es un suculento negocio, pero igualmente hemos de incidir en que la metrópoli es también, o ante todo, un lugar privilegiado para los negocios. No descuidamos, como recuerda Harvey, que la producción del espacio es parte integrante y fundamental de la dinámica de la acumulación del capital y la geopolítica de la lucha de clases.

Desde esta perspectiva, Barcelona no es más que un trozo en el mapa del mundo que para estar en él —para contar y no ser ninguneado— ha de acomodarse a las pautas que rigen en la economía política de los espacios de la sociedad capitalizada, y que imponen el criterio de la imperiosa actualización del territorio como soporte o garante de las condiciones generales de la producción y de la reproducción social. Es así, que Barcelona, considerada como una plataforma que ha de competir o concurrir con otras en facilitar el aterrizaje y despliegue de los negocios del capital, ha de conformarse como “espacio de oportunidad para inversores extranjeros y como espacio con condiciones privilegiadas de calidad de vida”. El objetivo, ajustándose al marcapasos de la globalización de un mundo capitalizado, consiste en maniobrar en la subordinación con el propósito de rentabilizar al máximo la posición geoestratégica: convertir Barcelona y su “marca o modelo”, desde una condición periférica, en una especie de capital del norte del sur de Europa, con tal de generar “áreas de oportunidad” que permitan atraer y retener capital.

Reincidencia, pues, persistente en el propósito de ofertar oportunidades para los negocios de los emprendedores, a costa, eso sí, de esquilmar territorios y precarizar poblaciones. El “modelo” Barcelona, alejado de sus proclamas de singularidad, se ajusta sin más a unas lógicas globales que reclaman volcarse en el cometido de maximizar potencialidades y minimizar debilidades; en el sentido que la imperiosa supeditación a las dinámicas de unos flujos de capital desterritorializados incorpora la precisa adecuación de todo territorio a las exigencias de una geografía desigual y diferenciada de los lugares, caracterizada además por una extrema variabilidad. La cuestión de la aceleración de las transformaciones, o la puesta al día o justo tiempo de los espacios se ha incorporado como un factor cada vez más relevante en las políticas territoriales, pues los trenes de las distintas velocidades del crecimiento económico imponen la renovación constante de los territorios-estaciones. La celeridad en las mutaciones es un activo que hace cotizables las ciudades metropolitanas, o, al revés, las demoras o retrasos del acondicionamiento del territorio desincentivan inversiones, repelen el estacionamiento de capitales. Barcelona se ha de remodelar a fondo y rápido, y tanto en sus formas urbanas como en su contenido social.

Desde mediados los 80 hacia acá, o desde los juegos olímpicos del 92 al fórum del 2004, el territorio metropolitano ha sido sometido, con motivo o no de esos eventos-excusa, a una profunda metamorfosis que no cesa. La concertación público-privatizada comanda ese proceso en aras a lograr un territorio adecuado a las exigencias cambiantes e incuestionables de un “crecimiento económico” que se supone palanca o sinónimo de “progreso social”. Dicho de otra manera, la remodelación del territorio es una condición para incrementar la productividad del capital que opera en él y, al mismo tiempo, una

materia productiva para ciertos sectores del capital. Los territorios de la metrópoli están, pues, cada vez más mercantilizados, ya que bien su organización y gestión se rigen por la lógica de la mercancía o bien se tratan y expenden como mercancía.

Para lograr unos territorios para la productividad, y según dictan los cánones del capitalismo mundial integrado, la especialización o generación de una marca específica vendible es un requisito ineludible. De ahí, que en las estrategias y propuestas prioritarias del sistema de gobierno de la metrópoli, se prime la perspectiva de situar Barcelona como “tecnópolis” que ha de especializarse en la captación y emplazamiento de actividades terciarias punteras, entre las que se consideran los sectores productivos de la industria limpia generadora de alto valor añadido y basada en sectores o segmentos de media o alta tecnología (la industria aeroespacial a propagarse en Viladecans, la biomédica muy vinculada a los laboratorios de la industria farmacéutica implantados en Barcelona ciudad o en otras colindantes de la propia aglomeración central, la producción de manufacturas y servicios asociados a las TIC o tecnologías de la información y comunicación, concentradas en el Poble Nou del 22@ pero también en la Zona Franca y por el distrito central de negocios de la ciudad, etc.). Asimismo, se persigue apuntalarla como puerta o almacén del sur de Europa a partir de la potenciación de las actividades logísticas, focalizadas alrededor del área del delta del Llobregat mediante un denominado Masterplan que configuraría un área económica aeroportuaria que iría desde Montjuïc hasta Castelldefels. La doble apuesta se deriva de la necesidad de aplicar una obligada transformación acelerada del sistema productivo metropolitano, dado que las condiciones que oferta la estructura productiva consolidada han dejado de ser atractivas. Cimentada en la combinación de bajos costes laborales y buena cualificación de la fuerza de trabajo, junto a las ventajas e incentivos en aspectos urbanísticos, financieros o fiscales, la región metropolitana ha perdido ventajas comparativas frente a la concurrencia de otros enclaves –especialmente de los PECOS, países de la “nueva” Europa central y oriental, pero también de otras áreas geográficas- y hacia los que se desplazan las actuales tendencias geoeconómicas europeas y mundiales.

Pero los territorios también son, en este nuevo ciclo de acumulación flexible, cada vez mayores fuentes de negocio a explotar, por lo que la metrópoli en su conjunto ha de ofertarse a modo de meta-mercancía reclamo. Sea para atraer capitales hacia ese nuevo fondo de inversiones-refugio que es lo inmobiliario, o clientes turistas solventes (categoría a la que ciertos segmentos de residentes también se han acomodado desde el perfil de consumidores solventes de la ciudad) que “generan riqueza” en su ir de compras de productos materiales o inmateriales y pernoctar por la Barcelona metrópoli-tienda. El desarrollo de las actividades y funciones turísticas marcan así la caracterización creciente de, al menos, ciertas partes del territorio como objetos de consumo y para el consumo. La especialización de Barcelona como ciudad-ocio, o parque temático en el circuito internacional, implica, además de una incitación a un ponerse guapa de fachada, de promover su conversión en ciudad-museo, de adecuar partes del puerto para el atraque de cruceros de élite, repercusiones territoriales más directas. Entre ellas, la apoteosis de museos y espacios para la cultura espectáculo y derivados (MACBA, Caixaforum, ciudades del teatro,...), la proliferación de complejos lúdicos de todo estilo (emplazados en megacentros como el de las Arenas a construir u otros ya en funcionamiento como el Maremagnum, o en dispersiones aglomeradas pero igual de contundentes que afectan a distintas zonas de la ciudad, como l'eixample como distrito gay y de recreaciones mil). En este apartado, debe considerarse igualmente el incremento notorio de la oferta hotelera; tanto de alto standing a través del plan de hoteles dinamizado por el consorcio de turismo que ha representado que de los 118 ubicados en 1990 se pasase a los 253 previstos en el

2004, como también de la progresiva consolidación de otras formas de hospedaje —recintos varios de apartamentos, pisos o habitaciones de alquiler, ...- dedicadas a cubrir la demanda de otros segmentos. Al turismo, a sus gastos —en el año 2000, por ejemplo, deparó unos ingresos de 1.262 millones de euros, lo que representaba un 20% del PIB de la ciudad- y a sus pernoctaciones —unas 8.700.000 en la ciudad durante el año 2002- se le proporcionan así unos espacios que se sustraen a otros usos y usuarios.

Entre las estrategias o actuaciones que priorizan un territorio metropolitano para la productividad, y las que abogan por la propia productividad de dicho territorio no dejan de producirse, sin embargo, tensiones o desajustes. Las primeras, aun asumiendo la velocidad de los cambios del modelo económico en su vertiente productiva y locacional, intentan anteponer el criterio de tratar de gobernar las transformaciones en marcha con una perspectiva espacio-temporal de futuro que no comparte las premuras del corto plazo derivadas de beneficiarse a toda costa y de cualquier modo de lo inmediato. Premisa que en buena medida define el boom inmobiliario y el ciclo expansivo de todos los subsectores de la construcción, y el despegue fulminante de los sectores y actividades vinculados a un turismo masificado pero de “escasa calidad”, como subrayan los informes consultados. El problemático ensamblaje de ambas perspectivas sitúa, como reconocen los prohombres de la metrópoli —en, por ejemplo, las propuestas de la Cámara de Comercio para el impulso económico de Catalunya de noviembre de 2003-, al indefinido “modelo” Barcelona en un punto crítico con visos de inviabilidad o agotamiento, dado que los indicadores que se manejan dan cuenta de la pérdida de peso económico en relación con España, y que el crecimiento de la productividad además de débil está claramente ya no sólo por debajo de la media europea sino bastante alejado de los índices de las regiones metropolitanas europeas consideradas más avanzadas. De hecho, el “modelo Barcelona” es un inmenso globo cuya vulnerabilidad apenas logran disimular los esfuerzos por apuntalar “la marca Barcelona” en el mercado de los rankings de la economía-mundo. Pues más allá de la mercadotecnia, el modelo está marcado, especialmente, por una merma de la productividad del capital que agudiza su dependencia de todas las burbujas coyunturales o pasajeras (inmobiliaria, turística, o locacional de filiales o unidades productivas de las multinacionales).

Demarcar el entorno metropolitano

Frente a ese horizonte de crisis, ya palpable, la apuesta de los gestores consorciados es trazar un “pacto por el progreso” capaz de reformular el modelo de crecimiento de la región metropolitana. Sus expectativas estriban en impulsar la actualización de los factores de atraktividad que faciliten tanto la captación de ciertos flujos inversores como la salida crucial de exportaciones. Su programa, además de urgente, pretende pisar a fondo, pues persigue la adecuación del capital humano (en cuantía, ubicación, movilidad y cualificación), la innovación del capital tecnológico (más investigación aplicable), la dinamización y optimización del tejido empresarial (modernización) y especialmente, en lo que se refiere a este capítulo, la dotación de las infraestructuras básicas de primera clase, entendiéndose por éstas tanto las de transporte y sus intermodalidades, las infoestructuras de la comunicación, y las redes de servicios técnicos de gran alcance —energía eléctrica, agua y demás.

La reactivación económica es así indisociable de lo que han venido a denominar “proceso de destrucción creativa” del entorno metropolitano. Entre otros efectos

“saludables” para el impulso económico se contempla, fuera de cámaras y micros, la profusión de desinversiones o cierre de industrias, relocalizaciones de las actividades en el territorio y desplazamientos o expulsiones de población de ciertas áreas. No cabe duda, que todo modelo urbanístico o territorial está subordinado al modelo socio-económico imperativo. En el lenguaje del capital las premisas de unos territorios para la productividad pasan únicamente por su revitalización o rehabilitación para el negocio, lo que requiere –paradojas del neoliberalismo- un significativo incremento en la dotación de capital público directamente productivo (infraestructuras) y un retroceso, a cambio, de las partidas dedicadas al capital público social (sanidad, educación, vivienda).

Denominada metrópoli polinuclear o policéntrica, red o ciudad de ciudades, Barcelona en su tránsito a ciudad metropolitana ya no se reduce, obviamente, a las renovadas partes centrales de la ciudad-matriz por más que éstas impongan y difundan su imagen –y también definan todo tipo de imaginarios, ya sean de consenso o disenso-, tampoco se circunscribe a lo que administrativamente se corresponde con la escasa superficie de su municipio. Hoy la Barcelona real, ha pasado a ser, al menos para quienes diseñan y desarrollan sus estrategias de dominio y expolio, lo que se denomina ciudad metropolitana, que integra a los 36 municipios que componen el ámbito del Plan Estratégico Metropolitano –en adelante PEMB- aprobado, curiosamente, un 10 de marzo del 2003 mientras se decía “no a la guerra”. O región metropolitana, si nos atenemos a los más de 160 municipios contemplados en las propuestas del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, todavía sin aprobar, pero que con ligeras variaciones es ya campo de actuación unificada en materias como el transporte o la gestión del agua; un Pla, por otro lado, que prosiguiendo la estela del sueño de una Gran Barcelona, de los tiempos de Porcioles y anteriores, coincide con el territorio que ya delimitara el Plan Director del área metropolitana de Barcelona aprobado en 1968 .

La remodelación de la metrópoli ha implicado, en definitiva, la alteración por ampliación de su escala de operaciones, y, en consecuencia, la redefinición de los procedimientos para la conjunción de los pedazos o subconjuntos que la componen. Barcelona, ya como ciudad o región metropolitana, adosa unos espacios enmarcados alrededor de las grandes infraestructuras viarias. Dentro del anillo de las rondas se emplaza el núcleo central como continuo de alta densidad que subsume según ciertos informes entre nueve o trece municipios. Entre la B-30 y las autopistas que ésta enlaza, se ubica la conurbación central o primera corona de la ciudad metropolitana (coincidente más o menos con los 36 municipios del Plan Estratégico metropolitano). Más allá, y con el cuarto cinturón o B-40 como vía orbital, se asienta el arco periférico, o segunda corona, de la región metropolitana; con sus propios polos centrales y corredores adyacentes: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca y Vilanova i la Geltrú. La población residente en el conjunto de la región metropolitana alcanza así en 2001 los 4.390.390 censados, y de éstos, se ubicarían en el primer ámbito 2.377.695 residentes (de ellos 1.503.884 -un 34,25%- en el municipio de Barcelona); en el resto de la ciudad metropolitana 558.863 y en los otros municipios que conformarían la región metropolitana 1.453.827.

Si la disposición de la población residente en el entorno metropolitano muestra las dinámicas descentralizadoras en auge, otro tanto ocurre con la relocalización de las actividades económicas, inscritas igualmente en una lógica de la desconcentración, aunque más condicionada por las rentas de posición. De la distribución de la localización de puestos de trabajo por la región metropolitana, se desprende que el peso del ámbito

central es, a pesar de la dispersión de la actividad, todavía relevante. De un total, en el 2002, de 2.032.795 empleos, se localizarían en el núcleo central 1.239.979 (de ellos 956.521 en Barcelona ciudad, o sea un 47,05% del total de la región metropolitana), en el resto de la ciudad metropolitana 220.028 y en el de la región metropolitana 572.728. No obstante, esa persistencia de una mayor dimensión en cuanto al volumen del empleo en el núcleo central, va asociada, a lo largo de la década de los noventa, a una pérdida progresiva de su peso relativo, dado que durante este período han sido los mercados laborales de la segunda corona los que han mostrado un mayor dinamismo. La distribución de la ocupación por sectores de actividad manifiesta, asimismo, contrastes más significativos: en Barcelona ciudad los diversos servicios ocupan un 80,5% de la fuerza de trabajo afiliada a la seguridad social mientras que ese porcentaje decrece progresivamente en los otros ámbitos circundantes (representando sólo un 55,2% en los municipios de las coronas periféricas). La terciarización de las economías es, sin duda, un rasgo significativo de la reestructuración de las metrópolis, pero éste no comporta, sin embargo, la automática des-industrialización. De hecho, la Barcelona metropolitana, y a diferencia de otras conurbaciones, presenta una estructura productiva sustentada alrededor de la industria, complementada con el desarrollo de un terciario, por lo general, de poco valor añadido y una considerable presencia de la construcción. Basta mencionar, por la función de locomotora que desempeñan, que un 55% de las empresas multinacionales extranjeras instaladas en la región metropolitana son industriales, mientras que las de servicios alcanzan un 42%. En este sentido, la superficie destinada a usos industriales alcanza cerca de un 20% del suelo ocupado en la región metropolitana, un porcentaje además que lejos de decrecer o mantenerse no cesa de aumentar, entre otros motivos porque la reorganización de los procesos productivos implica un incremento de los metros cuadrados industriales por lugar de trabajo.

La metrópoli-empresa se articula así como grupo de ciudades, con sus unidades-matrices y sus ámbitos filiales, entre las que se esparcen también las áreas subcontratadas. El tiralíneas grueso de ese holding demarcaría unas partes centrales reservadas a la producción de servicios, y entre ellos los turísticos, mientras que el entorno metropolitano restaría como sumidero de industrias. Un emplazamiento de la industria, por otro lado, que se vertebraría en una hilera de subcentros o economías locales con elevados y crecientes grados de especialización. Algunos casos significativos serían, por ejemplo, la concentración de buena parte de las industrias químicas alrededor de Sant Celoni, en el Baix Montseny polarizado por Granollers, al igual que en el entorno del Prat; Mataró y su área se conforma como territorio preferente del textil, sumergido o no; Martorell, o el Baix Llobregat Nord, acoge la industria de la automoción y sus componentes; los alrededores de la B-30 -Sant Cugat, Cerdanyola, Barberà, ...- son el enclave preferido de las empresas dedicadas a la fabricación de componentes electrónicos o de electrónica de consumo.

Esta otra realidad metropolitana, que ha saltado de escala, se conforma pues como un conjunto de territorios basado en "la diversidad en la especialización". Mediante la zonificación o especialización de los territorios, a través de la segregación o jerarquización de usos y usuarios, se habilita un territorio metropolitano cada vez más extenso que a tenor de esos procesos modifica constantemente su geografía (según algunos estudios, por ejemplo, Barcelona ya llega o absorbe funcionalmente el área de Tarragona). La configuración progresiva de esa unidad territorial integrada, con connotaciones cada vez más supramunicipales, ya que las partes que la componen acusan una creciente relacionalidad de interdependencia, comporta una crisis acusada de todo localismo e implica la acentuación de todo tipo de movi­lidades obligadas, debidas tanto al trabajo, a los

estudios, a las compras o al consumo ocioso, así como el aumento de tiempo perdido en unos trasvases intermetropolitanos que comportan cada vez más a menudo recorrer mayores distancias.

La Barcelona metropolitana desplaza luego, pero no elimina, las relaciones entre centros y periferias. Tras la división técnica y social de los territorios, se acentúa una reorganización polarizada alrededor de los puntos o núcleos fuertes de la malla territorial, pues se ha procedido a una potenciación de las dinámicas de policentrismo o descentralización basadas en la promoción y consolidación de áreas de nueva centralidad, o áreas dinamizadoras o centros direccionales que trazan la articulación de un conjunto metropolitano cuya estructura espacial sigue pivotando, sin embargo, alrededor de su ámbito central. Estos polos o nodos, consecuencia de una revitalización de viejos centros urbanos -caso de Terrassa, Sabadell- o resultado de nuevos paquetes urbanos formateados ad hoc –el centro direccional Cerdanyola-Sant Cugat, o el del Prat con la anexa ciudad aeroportuaria, por ejemplo-, se dispersan, además, por el territorio metropolitano según criterios de complementariedad. Su agregación por discontinuidad geográfica demanda, en contrapartida, asegurar la accesibilidad y la conectividad. Garantizar la fluidez de los intercambios, tanto de mercancías, como de personas o informaciones, se convierte así en un requisito imprescindible para la articulación de la metrópoli-empresa que sólo aborda el territorio desde el prisma de acrecentar la productividad, es decir como espacio-tiempo del capital.

Destruir para reurbanizar

Una máxima, entre desiderata y programa, de los patrones de la Barcelona metropolitana consiste pues en dotarse de las infraestructuras adecuadas que consientan encadenarse a los circuitos de la economía mundializada. En esa perspectiva, todas las líneas estratégicas y propuestas de actuación priorizan la urgencia de reurbanizar los espacios metropolitanos como soporte ineludible para revitalizar el proceso de capitalización de su economía. En cambio, todos los re-guiones que preceden al lenguaje que acompaña a las prácticas de la transformación del entorno metropolitano -del estilo renovación, rehabilitación, regeneración, revitalización y demás- dejan de lado que ese proceso que se presenta como ineludible no es más que el resultado de una intensificación de la apropiación capitalista de los espacios. No obstante, el suelo como materia prima de la urbanización es un bien escaso, y más cuando los lindes indefinidos de la Barcelona-metrópoli contienen obstáculos geonaturales -una alta proporción de su superficie, según algunos datos alrededor del 60%, está dispuesta en pendientes superiores al 20%-, y ya están ocupados por las rugosidades históricas propias de los espacios heredados, rústicos o no. La nueva planta productiva metropolitana requiere optimizar la explotación del “poco” suelo apto para usos urbanos, aplanando para ello todos los obstáculos históricos, ambientales o sociales que ofrezcan resistencia.

Ciertos estudios indican que son actualmente unas 50.000 hectáreas las que acogen los usos urbanos de la región metropolitana. Y de ese consumo urbano de suelo, 30.000 hectáreas se reconvirtieron entre los años 1972 y 1997; es decir, antes de esa fase, y a lo largo de toda la historia, sólo se habían ocupado 20.000. Sin embargo, si se añaden los considerados usos periurbanos o paraurbanos en suelo no urbanizable –por ejemplo, depuradoras, vertederos, prisiones, complejos hoteleros, campos de golf, cementerios o circuitos automovilísticos como el de Montmeló, etc.-, éstos ocupan o

artificializan otras 9.500 hectáreas. Y aún restarían en el cómputo de la presión urbanizadora, los terrenos también designados como no urbanizables pero destinados a las redes de infraestructuras y servicios –energéticas, agua,...-, con sus servidumbres o afectaciones incorporadas; las líneas eléctricas de muy alta tensión, por ejemplo, ocupan actualmente unas 10.000 hectáreas. La batalla de cifras e incluso por el desglose de las mismas es, sin embargo, una constante entre los gabinetes de expertos, y hasta hay quien testimonia que el reconocimiento real de la ocupación del suelo metropolitano es a lo sumo aproximativo, cuando no una especie de caja negra propicia a todo tipo de permutas y compensaciones. A pesar de todo, hay coincidencias en señalar que resta poca superficie urbanizable, programada o programable, y además su potencial urbanización es, en bastantes casos, cuestionable. No sólo incumplen los decálogos de la sostenibilidad que el discurso oficial proclama, sino sobre todo no se avienen a los umbrales mínimos de calidad socio y medio-ambiental que la implantación de empresas innovadoras con sus ejecutivos o personal altamente calificado exigen, pues como constatan informes de la Agencia Europea del Medio ambiente la Barcelona metropolitana es uno de los territorios de Europa que concentra más problemas por la presión hiperurbanizadora que padece.

El ingente consumo de suelo ha significado que la capacidad de acogida tolerable de nueva urbanización, a partir de lo estrictamente urbanizable, sea mínima en la región metropolitana. Además de escaso, el suelo potencialmente urbanizable presenta una distribución contrastada: ciertas áreas del núcleo central de la ciudad metropolitana han agotado, tal como reconoce una subcomisión de prospectiva del PEMB, las superficies “amb condicions racionals d’èsser urbanitzat”, mientras que en el entorno metropolitano todavía restan algunos vacíos. Lo urbanizable se aleja del centro, y por ello el zurcido de la metrópoli-empresa se lanza a la reutilización intensa del territorio, y contempla indistintamente acrecentar el “reciclado” de las áreas centrales saturadas y la expansión de la ocupación urbana en la periferia. Se trata, de un modo u otro, de incrementar la oferta de volumen de suelo disponible e incrementar los metros cuadrados edificables, especialmente en paquetes extensos y unitarios, no fragmentados, que se acoplen a la demanda de las nuevas actividades y clientes y favorezcan, al mismo tiempo, el negocio de las grandes empresas de la construcción. En la competencia por los usos de un suelo escaso y preciado, y por criterios de rentabilidad, ciertos cultivos (lo terciario, las infraestructuras y redes técnicas) y ciertas especies (dentro, por ejemplo, del terciario sus sectores más avanzados o cuaternarios; y de los usos residenciales las viviendas de alto standing) se emplazan en posiciones de centralidad, mientras que el resto se desplaza a la periferia (caso de los usos residenciales para hipotecados o insolventes, o de las industrias nocivas y nada “limpias”). La apuesta es recalificar y recualificar el entorno metropolitano construido, tal como explicita, a modo de ejemplo, el Programa de Actuación Municipal de Barcelona 2000-2003, al recalcar que “la política de sòl de l’Ajuntament de Barcelona posarà emfasi en exhaurir totes les possibilitats per obtenir el major aprofitament urbanístic de l’esgotat sòl edificable existent”.

La avalancha de planificaciones estratégicas, ya abordadas en el capítulo tercero, se erigen en este contexto en la fórmula mágica para promover y gestionar la desregulación territorial. Éstas, consensuadas a modo de programas de actuación, y con un cariz más socioeconómico que de ordenación territorial, alientan un modus operandi basado en criterios de flexibilidad sin límites y justo a tiempo, que privilegia ante todo los proyectos e intervenciones estratégicas de trascendencia e impacto metropolitano, y que se han de hacer, como diría en una cena conferencia el presidente de la Cambra de Comerç, “allá donde son más necesarias para el crecimiento económico”.

Estas intervenciones estratégicas selectivas, y que adquieren el rango de prioritarias y que no admiten retrasos, son competencia del sistema público-privatizado que gobierna la metrópoli, pero conlleva inexorablemente una fuerte inversión de capital público. El Plan Estratégico Metropolitano recoge, en este sentido, los 51 grandes proyectos u operaciones estrellas que han de facilitar la pronta reconversión de la metrópoli, y agrupa las intervenciones según su finalidad. Entre ellas, sobresalen las destinadas a las infraestructuras de comunicación –ampliaciones del puerto y aeropuerto, TAV, nuevas líneas de metro-, las catalogadas de urbanismo para la promoción económica – centros logísticos, parques o ferias de negocios, distritos o centros direccionales de la nueva economía-, las volcadas en los proyectos de investigación y tecnología –parques o campus científicos, tecnológicos, alimentarios, de la salud, biomédicos- y, por último, las reservadas al saneamiento del medio ambiente –depuradoras del Llobregat y del Besós, parques fluviales, paseos marítimos,...-.

Los cuentos o discursos que avalan dichas actuaciones estratégicas con la pretensión de legitimarlas son sobreexposados, tal como se analiza en el capítulo 5, pero las cuentas de las operaciones, por el contrario, carecen de exposiciones claras. En los informes del PEMB se afirma que en torno a ellas se construirán cerca de 19 millones de metros cuadrados de techo de diferentes usos (y entre ellos, a lo sumo, un 25% dedicado a vivienda). Sobre las cifras del negocio, nada fiable se puede aportar, pues al oscurantismo habitual se añade la constante contradicción o parcialidad de lo poco accesible. Unas mínimas pistas para aproximarse al monto total podrían ser considerar los 36,6 mil millones de euros, sin contar las inversiones de tipo infraestructural y de conectividad, que revela el PEMB como coste de las 51 operaciones estrellas en marcha –entre las que no se contempla, por ejemplo, la renovación de Ciutat Vella-. También se podría añadir, como mínimo, la inversión programada por la Autoridad del Transporte metropolitano que a través del Plan Director de Infraestructuras destina, entre el 2001-2010, una cuantía de 7.295,74 millones de euros dedicados exclusivamente a la descongestión de la red viaria metropolitana mediante la incentivación de un transporte público eficaz y eficiente –es decir rentable para las empresas explotadoras del servicio, bien a través del precio de las tarifas o mediante suplementos públicos para cubrir las expectativas del negocio-; pero en él no se consideran ni el TAV, ni las ampliaciones aeroportuarias, ni un alargado etcétera. Con toda seguridad, y según las evaluaciones del gabinete de programación del Ayuntamiento de Barcelona, el importe agregado de las obras en marcha será superior al que supuso la inversión olímpica. Algunas de estas operaciones estelares se abordan, precisamente, de manera más incisiva en otros capítulos posteriores del libro.

La magnitud de la renovación de la metrópoli redundante, sin duda, en el negocio de las grandes empresas del cemento y ladrillo –y cristal posmoderno-, pues dadas las dimensiones de las intervenciones y licitaciones se reserva a ellas la adjudicación de las distintas fases de las obras, por más que en la ejecución recurran y se beneficien de las abusivas subcontrataciones. Pero también cabe considerar, que para los pormenores o pedazos de la remodelación que no afectan al conjunto metropolitano, entran en escena, por principios de subsidiaridad, los otros escalones menores de la administración, y que en ellos ya participa más directamente del negocio de la especulación el inmenso entramado de empresas en la órbita del sector de la construcción. Tras los territorios para la productividad, es decir, la “re-ordenación” de los espacios para la mercancía, asoma la

explotación del territorio como mercancía, como producto en alza en las compra-ventas de la sociedad capitalizada.

Tanto en las grandes operaciones estratégicas metropolitanas como en las obras menores de acupuntura urbana las maniobras para competir por el suelo escaso y caro comportan, como se ha anotado, ahondar en la recalificación y recualificación de los espacios. El recurso a las recalificaciones, se ha reflejado por ejemplo en las más de mil modificaciones que han afectado de una manera u otra al Plan General Metropolitano de 1976, y ha sido el instrumento que se ha manejado para generar las hectáreas de suelo urbano y urbanizable que precisaba la reestructuración urbana en su colmatada aglomeración central (véase, por ejemplo, el capítulo 22@). Otro tanto ha ocurrido, con los cerca de 90 planes generales, preferentemente de carácter municipal, que cubrían los otros ámbitos del territorio metropolitano no comprendido en los 27 municipios de la extinta corporación metropolitana (en este caso, el capítulo dedicado al Vallès).

Al mismo tiempo, el mobbing del mercado, operador implacable del urbanismo contaminador –de la metástasis urbana que en código experto diría O. Bohigas en su propuesta de reconstruir Barcelona- alentado o preconizado –tanto por activa como por pasiva- por las distintas administraciones, se ha encargado de forzar las recalificaciones que igualmente han transformado los usos urbanos consolidados en anteriores fases de la urbanización. Una vía es la rehabilitación, que promueve la sustitución de usos y usuarios; la otra el derribo. No extraña así que, por ejemplo, la Societat Municipal Barcelona Gestió Urbanística, SA -(BAGUR, SA)-, que “actua com a agent de les funcions empresarials en la realització efectiva de la transformació de sòl i de les obres d’infraestructura i dotació de serveis, tenga entre sus cometidos principales les “desconstruccions realitzades per a alliberament de sòl”.

La remodelación de la metrópoli exige, pues, ensañarse primero en la destrucción de lo heredado, el entorno previamente producido. La “sostenibilidad” del modelo Barcelona se aplica así sin cortapisas al “reciclado” de lo existente: de manera dura, cuando los bulldozers y los derribos arrasan con las morfologías preexistentes; o de manera blanda, cuando las técnicas de rehabilitación tan en boga mantienen las formas territoriales anteriores a cambio de modificar sus usos o funciones, y por tanto a sus usuarios y los modos de empleo que éstos daban a los espacios. La complementariedad de las tecnologías duras y blandas convergen en la modificación profunda de la morfología de los territorios, pues en la metrópoli-empresa la reconquista del espacio consiente cada vez menos los vacíos o espacios infrautilizados que escapan al imperativo del máximo beneficio: la depredación del patrimonio colectivo es la manera de liberar espacios que practica el capital. Una “buena práctica” –por lo de premiada internacionalmente- es la ejemplificada por la actividad de la sociedad mercantil PROCIVESA, con una participación municipal del 53,57%, que destinó, entre 1980 y el 2002, 114,3 millones de euros de inversión en gestión del suelo, es decir en expropiaciones, desalojos y derribos para agilizar esa “rehabilitación” integral de Ciutat Vella que ha permitido en esos años liberar, como insisten, 106.757 metros cuadrados de suelo, o 395.700 de techo expropiado.

La estructura metropolitana resultante se caracteriza pues por la agudización de todas las polarizaciones, ya que las discontinuidades del nuevo mapa son tanto morfológicas como sociales. Pero la gestión de la pérdida de valor de ciertas áreas urbanas también desempeña una función: “les àrees devaluades no han de ser sempre les mateixes, però la seva total desaparició, a més de no ser possible, no és segurament convenient en una fase de intensa immigració”. No obstante, la vecindad geográfica entre lo emergente y lo residual o precario, sujeta a las variabilidades espacio-temporales de las rentas de

posición o situación, no deja de ser fuente de fricciones o tensiones entre usos y usuarios, por eso la misma memoria socioeconómica de Barcelona del 2002 (coeditada por el Ayuntamiento de Barcelona, Foment del Treball, CCOO y UGT, en el marco del Consell Econòmic i Social de Barcelona) sugiere una “gestió acurada” de esas áreas para evitar “que caiguin en una greu degradació”. La marca Barcelona ædia, en fin, y sin contemplaciones, a las otras barcelonas, ya que la “mejor ciudad del mundo” y sus postulados de innovación y calidad se fundamentan en el reverso de una acentuación de la crisis social, tal como se pone de relieve en el posterior capítulo dedicado a las barcelonas alojadas entre lujos y desalojos.

