

III Jornadas de Campo de Geografía Económica
Grupo de Geografía Económica, AGE
Barcelona, 29 y 30 de junio de 2009

**BARCELONA:
DE CIUDAD
INDUSTRIAL
A METRÓPOLIS
INTERNACIONAL**

Organización: Joan-Eugeni Sánchez

Textos: Joan-Eugeni Sánchez
Rosa Tello Robira
Núria Benach

Colaboración: Elisabet Rosa
Departamento de Geografía Humana

Con el soporte de:



Índice

Barcelona: de ciudad industrial a metrópolis internacional

Joan-Eugeni Sánchez p. 4

Nuevos usos de los espacios industriales de Barcelona

Rosa Tello Robira p. 27

La economía simbólica de la ciudad: Barcelona como ejemplo

Núria Benach p. 34

Unidades territoriales de estudio

Joan-Eugeni Sánchez p. 48



BARCELONA: DE CIUDAD INDUSTRIAL A METRÓPOLIS INTERNACIONAL

Joan-Eugeni Sánchez
Departament de Geografia Humana
Universitat de Barcelona
c-e: jesanchez@ub.edu

OBJETIVOS

En las *II Jornadas de Campo de Geografía Económica en Madrid* tuvimos ocasión de observar y analizar las transformaciones económicas, laborales y territoriales asociadas al proceso de globalización de una metrópolis internacional, capital de un Estado. Además pudimos hacerlo en un momento que coincidía con la máxima expansión económica de los últimos decenios.

Las circunstancias económicas han cambiado radicalmente, habiéndose deslizado el sistema económico mundial hacia una de las más graves recesiones de toda la historia del capitalismo.

En esta coyuntura, nos proponemos indagar sobre un territorio, el de Barcelona y su entorno metropolitano, donde, a los procesos transformadores a que ha estado sometida la metrópolis, se le suma el problema de tener que adaptarse a la crisis del sistema.

Dichos procesos transformadores, llamémosles estructurales, están vinculados a los cambios hacia la internacionalización, la mundialización y la globalización, con sus implicaciones sobre las estructuras territoriales industriales que habían sido la base del desarrollo de este territorio desde la primera revolución industrial, a mediados del siglo XIX.

La segunda componente que se ha incorporado a la presión transformadora del territorio responde a una coyuntura que, en este caso, aporta todos los síntomas de que tendrá una dimensión con efectos transformadores estructurales, tanto sectoriales como también territoriales, a escala mundial.

En esta nueva coyuntura se presentan dos grandes líneas de cuestionamiento en el análisis de un territorio como el de la Región Metropolitana de Barcelona; Por un lado, indagar cómo tenía asumida la metrópolis el cambio estructural a que estaba sometida, al cual se sobrepone, por otro, preguntarse si está preparada para adaptarse a los nuevos cambios que se derivarán de la crisis.

En el marco de estas *III Jornadas* intentaremos adentrarnos en nuestro territorio de análisis siguiendo el hilo de estas dos grandes cuestiones.

1. El contexto territorial

A modo de introducción y contextualización, se mostrará rápidamente la forma de la estructura territorial sobre la que se asienta la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), así como la huella de la base histórica del territorio metropolitano. Sobre ambos condicionantes fundamentaremos la interpretación de la situación a la que se ha llegado.

De hecho no se hace más que partir del criterio de que los procesos de metropolización, como la mayoría de procesos socioterritoriales, responden a formas de adaptación de tendencias generales a los condicionantes particulares del territorio en el que se producen.

2. La estructura territorial de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)

Para interpretar las particularidades de forma que está adoptando la estructura territorial de la RMB tomaremos en consideración tres grandes factores que juzgamos básicos: la orografía, la madurez de los asentamientos poblacionales previos y la disposición y evolución de la red de transportes.

Los condicionantes de la orografía

Barcelona es una ciudad marítima encajada entre el mar y una cadena montañosa (Serralada Litoral) que, aunque no de gran altitud -la cota máxima alcanza poco más de 500 metros (Tibidabo, 512m)-, deja libre un llano de unos escasos diez kilómetros de profundidad. Para penetrar en el territorio interior sólo se dispone de los pasos abiertos por dos cauces fluviales: el Llobregat al sur y el Besos al norte, además del camino que bordea la costa norte siguiendo la comarca del Maresme, que buscará otra apertura fluvial (Tordera) para penetrar hacia el interior y poder dirigirse por Girona hasta Francia y el resto del continente europeo. La línea de costa hacia el sur se encuentra con un trazado dificultoso para superar el macizo del Garraf, con lo que adquiere un papel secundario. Estos tres pasos han sido las vías históricas de relación entre la ciudad y el resto de Cataluña, España y el continente europeo. De hecho hasta 1979 este complicado recorrido histórico era el único camino de enlace importante entre la Península Ibérica y el continente por el lado oriental de los Pirineos. Ello significa que, hasta fecha cercana, todo el tráfico terrestre, por carretera o por ferrocarril, pasaba por el interior de la ciudad.

Al otro lado de este sistema montañoso se extiende una fosa tectónica paralela a la línea de Costa -que comprende de norte a sur las comarcas del Vallès Oriental, Vallès Occidental y Alt Penedès- sobre la que se proyectará la expansión metropolitana. Todo ello queda perfectamente reflejado en la *Figura 1*¹.

Figura 1. La orografía como condicionante de la RMB



La estructura morfológica y la configuración de las vías de comunicación evidencian una complejidad del medio físico que no va a permitir que la expansión metropolitana se produzca espontáneamente en forma de marcha de aceite, sino que habrá hecho necesario adaptarse a ella.

Los datos básicos recogidos en el *Cuadro 1* y la *Figura 2* nos hacen ver que, sobre una superficie municipal de unos 100 kilómetros cuadrados, el municipio de Barcelona tiene algo más de 1,6 millón de habitantes en 2008, mientras que el conjunto de la RMB alcanza casi los 5 millones. Estas cifras representan respectivamente el 22% y el 67% del total de la población catalana (7,4 millones de habitantes).

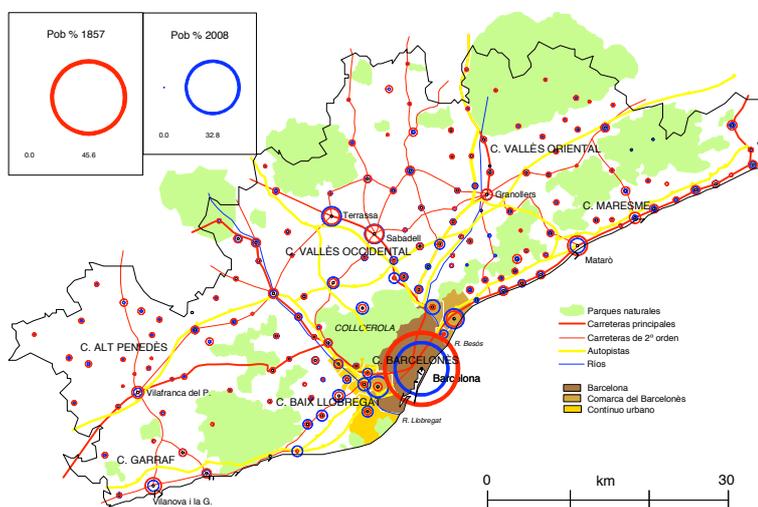
Cuadro 1. Estructura de la población y movilidad

	Superficie km ²	Población 2008			Densidad hab/km ²	Población ocupada (2001)				
		Total	de 15 a 64 años			agricultura/ pesca	industria/ energía	construcción	servicios	Total
Barcelona	101	1.615.908	1.095.605	15.936	2.356	116.074	39.523	487.466	645.419	
Barcelonés	145	2.235.578	1.528.275	15.450	3.414	180.176	67.195	646.563	897.348	
RMB	3.242	4.928.852	3.413.397	1.521	15.674	500.970	176.808	1.258.163	1.951.615	
Catalunya	32.107	7.364.078	5.084.172	229	69.287	708.921	291.482	1.745.436	2.815.126	
% s. Catalunya										
Barcelona	0,32	21,94	21,55		3,40	16,37	13,56	27,93	22,93	
Barcelonés	0,45	30,36	30,06		4,93	25,42	23,05	37,04	31,88	
RMB	10,10	66,93	67,14		22,62	70,67	60,66	72,08	69,33	
Estructura interna										
Barcelona					0,4	18,0	6,1	75,5	100	
Barcelonés					0,4	20,1	7,5	72,1	100	
RMB					0,8	25,7	9,1	64,5	100	
Catalunya					2,5	25,2	10,4	62,0	100	

Fuente: Elaboración propia sobre IDESCAT

Pero los límites administrativos esconden una realidad, que es aquella formada por el continuo urbano, el cual, sobre una superficie de unos 150 kilómetros cuadrados acoge a 2,2 millones de habitantes, con una densidad de 15.450 habitantes por kilómetro cuadrado ².

Figura 2. Distribución porcentual de la población en 1857 y 2008 en la RMB



Fuente: Población elaborado sobre Madoz, P. (1845-1859) y Padrón 2008

3. El comportamiento del asentamiento de la población y de la estructura de transportes

Para la RMB se manifiestan dos factores de orden histórico fundamentales en el modelo de su crecimiento metropolitano: a) la existencia y pervivencia de un sistema de asentamientos potente y consolidado y b) la introducción de la red de autopistas cuando en 1967 entra en funcionamiento el primer tramo entre Barcelona y Granollers y hasta 1974 en que se concluyen la red básica que confluye sobre Barcelona y del *by-pass* de enlace exterior por el Vallès (1979), que permite el enlace norte-sur sin pasar por el interior de la ciudad.

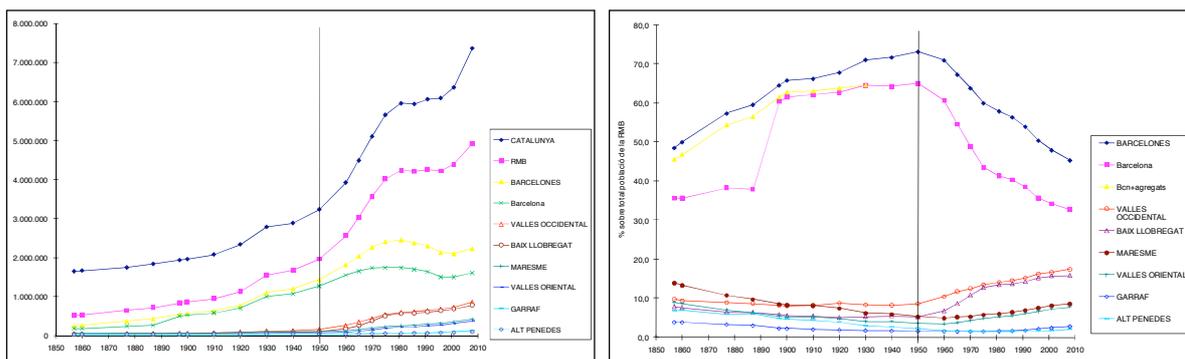
Como se ha apuntado y representado en las Figuras 2 y 3, la configuración de la RMB se hace sobre un sistema urbano que ya a mediados del siglo XIX mostraba una estructura que se ha mantenido con pocas alteraciones hasta el presente ³. De hecho, los núcleos principales de este sistema urbano se remontan, cuanto menos, al periodo de la dominación romana

En la actualidad, constituye una red urbana cuyos núcleos maduros de mayor dimensión se distribuyen en forma de semicírculo alrededor de la ciudad central. Si observamos este mapa, donde se refleja comparativamente el peso relativo de cada uno de estos núcleos en relación al conjunto de la población metropolitana en 1857 y 2008, vemos una patente continuidad en la forma de una misma red. Ello significa que el avance metropolitano se ha producido bajo dos ejes de tendencia. Por un lado siguiendo el clásico modelo de expansión desde la ciudad central, por otro, se complementa con la expansión en forma de mancha de aceite de los núcleos maduros de dimensiones entre 50.000 y 250.000 habitantes por municipio, que se estabilizan en su crecimiento en estas cifras por cuanto ellos mismos actúan como centros de difusión de población sobre su entorno.

Por ello, el proceso de metropolización, aún cuando esté liderado por la ciudad central, deberá tener en cuenta el factor de mantenimiento de su personalidad dentro del conjunto, que reclamarán los núcleos maduros consolidados.

Las representaciones contenidas en el *Figura 3* muestran con claridad el proceso que ha seguido la etapa de metropolización de Barcelona. Por un lado, refleja una primera etapa de crecimiento cuantitativo de avance hacia la metrópolis, ya que, desde una ciudad central de menos de 200 mil habitantes a mediados del siglo XIX se ha pasado a otra de 1,6 millones (habiendo alcanzado un máximo de 1,75 millones en los años 1970) y a un continuo urbano de más de 2,5 millones.

Figura 3. Comportamiento intrametropolitano de la evolución de la población por comarcas: valores absolutos y valores relativos



Pero la importancia de lo que reflejan estas gráficas es ser indicador del momento en que podemos fechar el inicio de la metropolización, alrededor del año 1950, en que el crecimiento cuantitativo metropolitano se efectúa sobre la tendencia de una pérdida de peso relativo del núcleo central dentro del conjunto. Ello significa que, a partir de ese momento, el asentamiento de la población se irá difundiendo por el territorio metropolitano.

Como resultado, en el actual territorio metropolitano la consolidación de Barcelona como ciudad industrial producto de la revolución industrial tuvo un efecto concentrador en el municipio central hasta su saturación territorial en los años 1950, a partir de cuyo momento se inicia la recuperación del peso de la estructura histórica de asentamientos, sobre la que se apoya la expansión territorial de distintos asentamientos municipales, especialmente de aquellos que constituían los núcleos más potentes a mediados del XIX y que participaron activamente de la revolución industrial.

Al datar en los años 1950, cuando las autopistas todavía no habían abierto la accesibilidad y conectividad dentro del territorio metropolitano, el inicio de pérdida de concentración en la ciudad central, deberá significar que algún otro factor está interviniendo en el proceso. Se trata de los procesos de inmigración interior española, sobre todo a lo largo de un periodo de los 30 años que van desde 1939 hasta finales de los 60. Siendo decisivo el papel que juegan los asentamientos de base industrial existentes. Sólo recordar que los procesos migratorios sobre Barcelona y las ciudades industriales del entrono tienen su origen en el propio proceso de configuración de la ciudad industrial desde el siglo XIX. Los migrantes expulsados de los ámbitos rural-agrarios en busca de un puesto de trabajo en las ciudades (servicios y construcción), buscan en las zonas industriales lugar de refugio para su asentamiento. Para el caso de la RMB ello significa que esta fase expansiva no de produzca por desconcentración interna, sino por expansión particular de cada ciudad industrial, por recepción directa de inmigración desde fuera de la región.

Será cuando se modernice la red de transportes (autopista, carretera, ferrocarril de cercanías) y se potencien los medios de transporte (automóvil privado sobre todo, y transporte público intermetropolitano), que coincide en el tiempo con crecimiento de la ciudad central y su conurbación que saturan el territorio disponible, que se potenciará el doble proceso de destrucción y de relocalización de actividad industrial y de servicios complementarios (especialmente transporte) hacia el entorno metropolitano, y de cambio residencial de las nuevas clases media emergentes con el desarrollismo hacia entornos de mayor calidad, y de clase obrera industrial alrededor de los nuevos asentamientos fabriles.

En el momento presente el grado de concentración que asume la ciudad de Barcelona vuelve a los valores que tenía un siglo y medio antes, situándose en el 33% de concentración, después de haber alcanzado un máximo del 65% de concentración en la década de 1950. Aún cuando ahora lo haga bajo

una estructura de homogenización territorial, representada por la importante continuidad metropolitana del espacio construido. Esto nos permite insistir en la importancia y la pervivencia de los procesos históricos en el territorio.

El segundo condicionante lo referimos al sistema de transporte, tanto en su estructura previa como en las modificaciones introducidas por la construcción de las autopistas iniciadas a principios de los años 70, ya que hasta 1979 la red era básicamente radial a partir de Barcelona. Hasta ese momento, como hemos señalado, sobre la ciudad convergían todos los ejes viarios de largo recorrido, por carretera o por autopista. Esta estructura implicaba que todo el tráfico entre el centro y sudeste peninsular y Europa debía circular por el interior de Barcelona siguiendo la vía del Llobregat, y enlazando por la vía litoral hacia Girona y la frontera. El eje del Besós era el que servía para conectar con el territorio posterior de Collserola y con la Catalunya oriental y la del Llobregat con la Cataluña Occidental

La construcción de las autopistas recuperará el sistema de comunicaciones romano, por cuanto reintroducirá el paso a lo largo del corredor prelitoral –por donde la vía Augusta unía Roma con Tarragona- y sobre la que se asentaban un conjunto de núcleos de población que han pervivido hasta nuestros días en su disposición estructural, los cuales conforman la trama urbana madura de la que estamos hablando. En su vertiente práctica, significa que, primero se recupera el corredor interior en el enlace entre Barcelona y Girona, y después, que se establece una conexión directa entre el trazado norte y el del sur, con un *by-pass* de enlace siguiendo el corredor y uniéndose con el eje del Llobregat sin necesidad de entrar en Barcelona. Se trata de la autopista AP-7, que en sus laterales constituye la B-30, cinturón que se cierra circularmente sobre la ciudad.

4. El aumento de movilidad, factor clave

Partimos de la premisa de que el aumento de movilidad es un factor clave que posibilita la expansión metropolitana, al permitir el aumento de la distancia que puede separar el lugar de residencia del lugar de trabajo, condición para que pueda darse una estructura territorial basada en la cotidianidad. Estamos hablando de la posibilidad de configurar mercados de trabajo que asuman extensiones territoriales que abarquen los 30/50 kilómetros de radio, como facilidad cotidiana de desplazamiento entre lugar de residencia y lugar de trabajo

No olvidemos que el análisis en términos de localización del empleo y de territorialidad del mercado de trabajo establece la base de la que deriva el asentamiento de la población, por cuanto la fuerza de trabajo ocupada y la población complementaria que la acompaña, constituyen la demanda de servicios colectivos y a las personas, con el efecto multiplicador indirecto y derivado que conlleva.

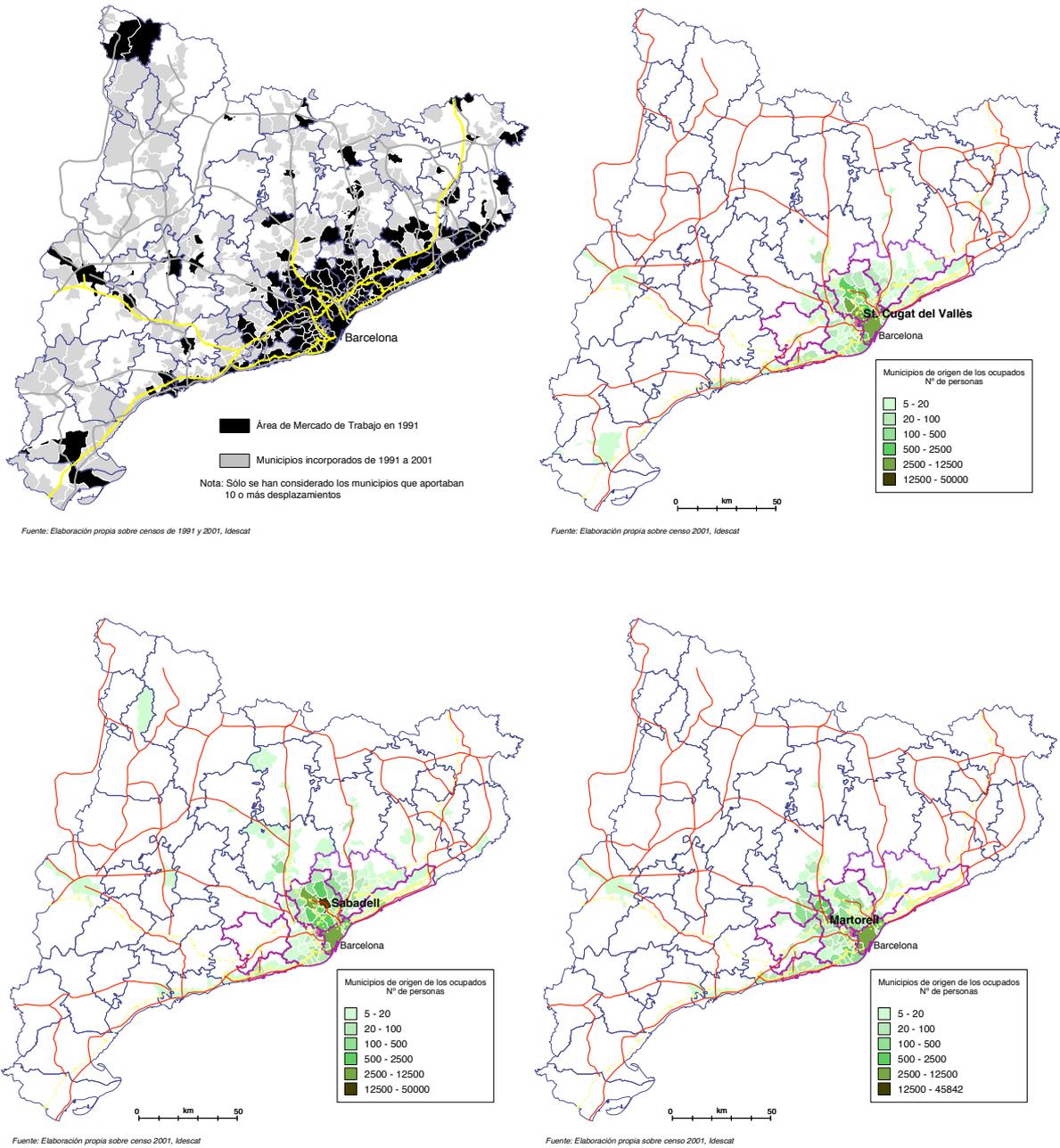
El resultado para el presente es que lo que se considera administrativamente como RMB queda prácticamente toda ella enclavada como área de mercado de trabajo de Barcelona, al tiempo que se expande más allá de éstos límite a lo largo de los ejes de transporte rápido privado (autopistas) y de la extensión de la red de transporte público.

Los mapas de la *Figura 4* presentan cuatro ejemplos de áreas de mercado de trabajo. La de Barcelona que claramente se expande prácticamente por toda Cataluña. Pero la expansión territorial también se manifiesta en los otros núcleos, representados con los ejemplos de Sant Cugat del Vallès y Sabadell, que manifiestan con claridad la extensión superficial de lo que significa mercados de trabajo intrametropolitanos en la actualidad.

La desvinculación entre lugar de residencia y lugar de trabajo más allá de los límites municipales queda claramente reflejada en el *Cuadro 2*. El indicador de autosuficiencia como medida de los residentes que trabajan en el municipio sobre los puestos de trabajo en el propio municipio disminuye progresivamente hasta valores que, dentro del área metropolitana, hacen que el 45% los puestos de trabajo locales deban ser cubiertos por trabajadores de otro municipio. Representa que prácticamente la mitad de la población esté desvinculada en su relación entre lugar de trabajo y lugar residencia. Y la tendencia va en aumento.

La *Figura 5* muestra, en el conjunto del territorio, los valores absolutos de movilidad intermunicipal por causas de trabajo. Vemos reproducirse claramente el doble efecto de las vías de comunicación y de la red urbana madura. La zonas más oscuras corresponden a los municipios receptores del mayor número de trabajadores externos (no residentes que trabajan en el municipio), hasta alcanzar los casi 250 mil que recibía diariamente Barcelona en 2001.

Figura 4. Áreas de mercado de trabajo de Barcelona en 1991 y 2001; Sant Cugat del Vallès, Sabadell y Martorell en 2001

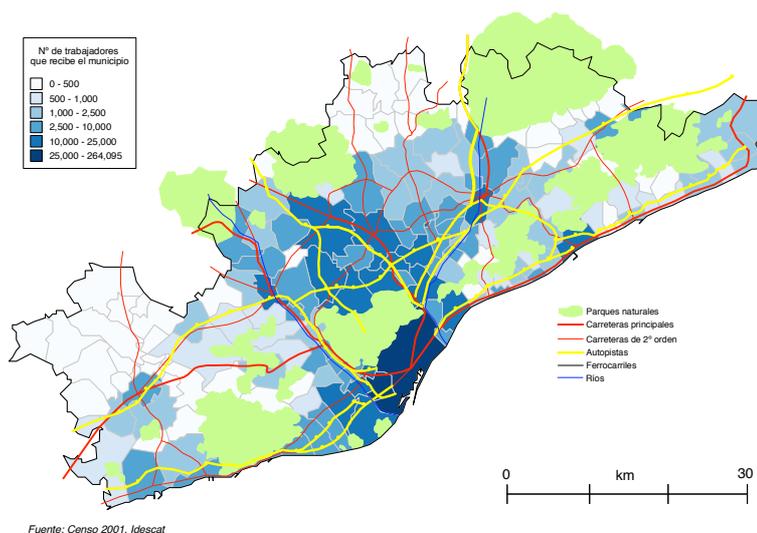


Cuadro 2. Dinámica de movilidad del empleo

	Autosuficiencia		Autocontención	
	RMB	Cataluña	RMB	Cataluña
1991	61,6	64,4	61,9	64,2
2001	56,0	58,5	52,7	54,3
Variación	-5,6	-5,9	-9,2	-9,9

Fuente: elaboración propia sobre datos censales. Idescat

Figura 5. Movilidad: No residentes que trabajan en el municipio (2001)



Un hecho que incidió profundamente sobre la transformación del territorio metropolitano fue la citada puesta en servicio en 1979 de la autopista AP-7/B-30, la cual unía los ramales norte y sur de la autopista entonces existente que pasaba por dentro de Barcelona. A partir de ese momento el tráfico pesado y de larga distancia se desviaría por el corredor interior, liberando a la ciudad de este tipo de tráfico. Ello implicó un doble efecto. Por un lado el anotado de descongestionar el tráfico que antes se veía obligado a pasar por el interior de la ciudad, con los efectos de congestión y contaminación consiguientes. Por otro significó abrir unos espacios mal comunicados, y de uso agrario y función rural, a la expansión de la ocupación residencial, pero también, y de forma muy significativa, a las actividades productivas: suelo industrial, suelo de oficinas, suelo de servicios a la producción, con especial énfasis en actividades logísticas, y suelo de función terciaria comercial (grandes superficies y centros comerciales de alcance metropolitano) o de servicio a las personas (hospitales, centros educativos, centros de ocio como el Circuito de fórmula 1 o restaurantes).

La refuncionalización era fácil, y altamente especulativa, por cuanto se pasaba a transformar suelo agrícola en suelo industrial, terciario o residencial, en éste último caso abriendo las posibilidades a una importante construcción de residencia de baja densidad para las nuevas clases medias emergentes, que iniciaron la apropiación de las zonas de mejor calidad antes mal comunicadas.

En resumen, los efectos más importantes de la construcción de la AP-7/B-30 serán: abrir un amplio territorio rural de baja accesibilidad, dotar de valor metropolitano a dicho territorio y, además, desviar el flujo de transportes de larga distancia de su paso por el centro de Barcelona.

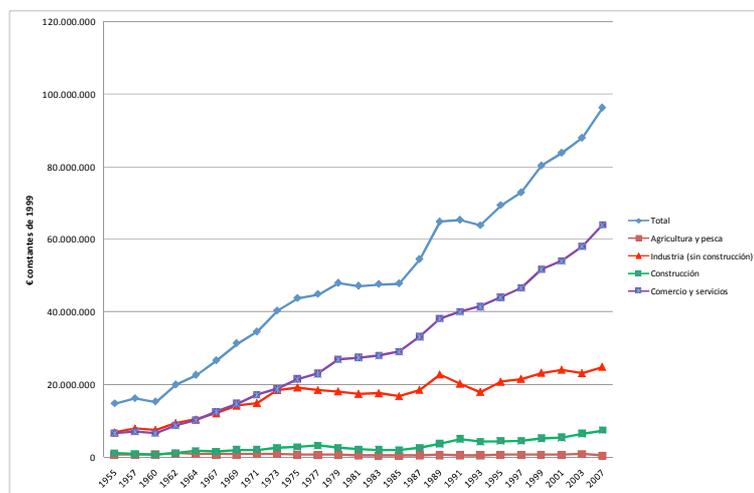
5. La dinámica sectorial en el territorio metropolitano

El conjunto de ciudades que quedan englobados en la RMB constituyen históricamente uno de los ámbitos más importantes de industrialización en España. Sobre la base de la industria y el comercio que desarrollaban se expandió la revolución industrial a lo largo del siglo XIX. Un ejemplo fue la construcción del primer tramo del ferrocarril español entre las ciudades de Barcelona y Mataró, esta última en aquel momento la segunda en importancia de Cataluña. Las industrias textil y metalúrgica constituyeron la base de la especialización territorial.

Desde entonces la Región Metropolitana de Barcelona ha evolucionado en un proceso de terciarización pero sin perder su base industrial⁴, como se desprende de la *Figura 6*, que refleja la evolución del VAB a precios constantes entre 1955 y 2007.

Figura 6. Evolución de la estructura sectorial del VAB 1955-2003 para la provincia de Barcelona

La RMB representa aproximadamente el 95% del VAB provincial



Fuente: Adaptación estimada de los datos de la Renta nacional de España, BBV y Contabilidad regional de España, INE

En su conjunto el volumen de producción estimamos que se ha multiplicado por casi 7 en valor constante a lo largo del periodo. En esta evolución la agricultura ha mantenido valores constantes, mientras que en términos relativos ha pasado de representar el 3,4% al 0,4%⁵. La industria, sin la construcción, multiplica cerca de cuatro veces su capacidad productiva situándose en una tendencia ligeramente creciente, pero acusando de forma clara los ciclos de depresión. En este sentido, el sector industrial es el que se ha mostrado más sensible a la coyuntura. Por su parte el sector terciario mantiene una línea constante de crecimiento, con menores repercusiones de los efectos cíclicos depresivos. Crece casi 10 veces respecto a 1955 y pasa de representar el 45% al 66% de la estructura productiva sectorial.

La interpretación que efectuamos de estas tendencias es que la industria mantiene plenamente vigente su capacidad productiva regional ya que, como es bien sabido, una de las vertientes del proceso de terciarización se asienta en la externalización de actividad industrial hacia actividades de servicios a la producción y a las empresas, valores que deberían añadirse al activo del sector industrial si se quiere comparar con momentos anteriores. La ganancia evidente de peso del sector servicios en el conjunto de la sociedad metropolitana no debe esconder el mantenimiento del papel clave que le corresponde a la industria en la de RMB.⁶

A su vez, asistimos a un cambio de actividades en la estructura productiva hacia la diversificación. En concreto, dentro de la actividad industrial se observa la pérdida de peso de las actividades tradicionales maduras, especialmente textil y metalurgia, y la apertura hacia nuevas actividades con mayor contenido tecnológico. En cuando a los servicios, junto a la expansión de las actividades vinculadas al estado del bienestar se aprecia la expansión de los servicios a las empresas y a la producción, así como de nuevas actividades vinculadas a las TIC.

Analizando la estructura en la producción del VAB en el interior de la RMB disponemos de las representaciones y valores contenidos en la *Figura 7*, estimadas para el año 2007, y donde el Barcelonès concentra algo más de la mitad del PIB de la RMB.

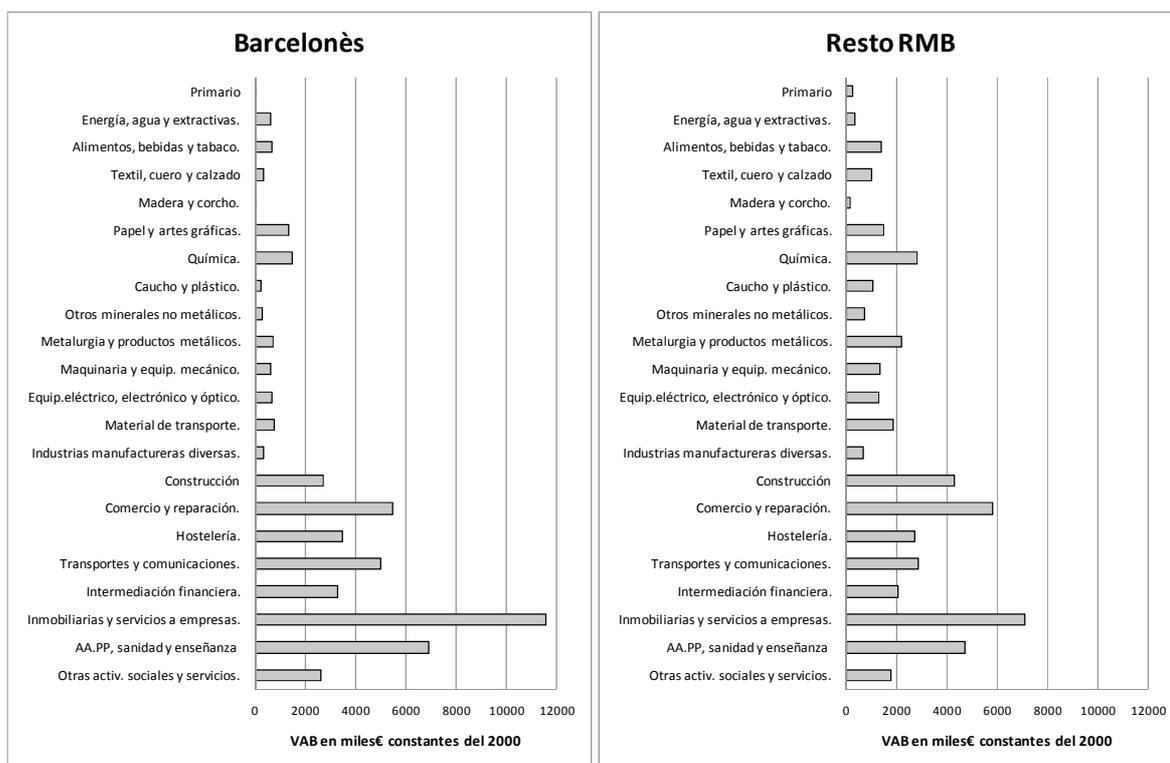
En la estructura sectorial de la actividad vemos como las actividades industriales representan el 25% de PIB regional, con un peso que se ha desplazado en los últimos años hacia el exterior de Barcelona, de forma que en la ciudad la industria aporta el 16,5% mientras que el resto de la región se dobla esta aportación hasta el 34%. El peso de la construcción también es superior sobre el más extenso territorio metropolitano, con un 9%, frente al 5% en Barcelona. En contrapartida, los servicios son más potentes en la ciudad central (78%) que en su entorno (56,4%).

Por actividades industriales, química y edición y artes gráficas son las dominantes en la ciudad, mientras que la primera aumenta su volumen absoluto en la región, donde el sector metalúrgico y el material de

transporte se sitúan a continuación, aun cuando son la actividad industrial claramente dominantes como conjunto.

En el ámbito de los servicios destaca el papel creciente de los distintos servicios a la empresa, con un claro peso absoluto dominante para la ciudad. El comercio en su conjunto, reuniendo las actividades mayoristas y minoristas supera ligeramente su peso cuantitativo en la región sobre Barcelona.

Figura 7. VAB por sectores en 2007



Comarca	Barcelonès	Resto RMB	RMB
Valor absoluto por actividades			
Primario	10	248	258
Energía, agua y extractivas.	609	353	962
Alimentos, bebidas y tabaco.	682	1.372	2.054
Textil, cuero y calzado	317	1.008	1.325
Madera y corcho.	65	150	215
Papel, edición y artes gráficas.	1.356	1.476	2.832
Química.	1.462	2.807	4.269
Caucho y plástico.	219	1.052	1.271
Otros minerales no metálicos.	276	736	1.012
Metalurgia y productos metálicos.	707	2.186	2.892
Maquinaria y equip. mecánico.	633	1.346	1.980
Equip. eléctrico, electrónico y óptico.	690	1.301	1.991
Material de transporte.	755	1.856	2.611
Industrias manufactureras diversas.	349	657	1.006
Construcción	2.710	4.301	7.011
Comercio y reparación.	5.483	5.825	11.308
Hostelería.	3.489	2.734	6.224
Transportes y comunicaciones.	4.985	2.855	7.840
Intermediación financiera.	3.297	2.030	5.328
Inmobiliarias y servicios a empresas.	11.580	7.116	18.696
AA.PP, sanidad y enseñanza	6.902	4.697	11.598
Otras activ. sociales y servicios.	2.607	1.765	4.373
Total	49.184	47.873	97.057
% por grandes sectores			
Primario	0,0	0,5	0,3
Industria	16,5	34,0	25,2
Construcción	5,5	9,0	7,2
Servicios	78,0	56,4	67,3
Total	100	100	100
Total por comarcas	50,68	49,32	100,00

Fuente: Caixa Catalunya (2008). Valores calculados estimados

	Alt Penedès	Baix Llobregat	Garraf	Maresme	Vallès Occidental	Vallès Oriental
Primario	28	60	16	78	15	51
Energía, agua y extractivas.	8	70	28	27	162	57
Alimentos, bebidas y tabaco.	354	371	18	85	359	184
Textil, cuero y calzado	40	105	14	314	411	124
Madera y corcho.	8	30	3	19	64	27
Papel, edición y artes gráficas.	94	501	16	89	521	254
Química.	39	756	21	220	997	774
Caucho y plástico.	34	331	28	33	336	290
Otros minerales no metálicos.	62	285	22	64	209	94
Metalurgia y productos metálicos.	80	586	46	184	875	414
Maquinaria y equip. mecánico.	20	441	31	63	579	212
Equip. eléctrico, electrónico y óptico.	28	386	59	56	568	206
Material de transporte.	58	966	80	32	481	239
Industrias manufactureras diversas.	21	175	24	51	238	148
Construcción	186	1.265	192	484	1.438	737
Comercio y reparación.	229	1.815	225	728	1.992	835
Hostelería.	89	796	219	531	759	340
Transportes y comunicaciones.	71	1.127	72	215	958	412
Intermediación financiera.	97	522	65	250	844	253
Inmobiliarias y servicios a empresas.	191	2.171	317	883	2.676	879
AA.PP, sanidad y enseñanza	172	1.318	234	675	1.632	665
Otras activ. sociales y servicios.	42	539	88	236	626	235
Total	1.951	14.615	1.819	5.318	16.741	7.430
Primario	1,4	0,4	0,9	1,5	0,1	0,7
Industria	43,3	34,2	21,5	23,3	34,6	40,7
Construcción	9,5	8,7	10,6	9,1	8,6	9,9
Servicios	45,7	56,7	67,1	66,2	56,7	48,7
Total	100	100	100	100	100	100
Total por comarcas	2,01	15,06	1,87	5,48	17,25	7,66

El Cuadro 3 nos informa de la estructura por grandes sectores del empleo en su evolución entre 2001 y 2008. La RMB acoge más de 2,2 millones de empleados. De ellos, casi la mitad en la ciudad central, superando 1 millón, aun cuando podemos estimar en unos 750.000 los puestos de trabajo reales ⁷. Los empleos industriales serían superiores en el entorno metropolitano, con pérdidas de peso también inferior. Mientras que los servicios serían más numerosos en términos absolutos en la ciudad central que en el entorno metropolitano.

Cuadro 3. Estructura sectorial de la ocupación en 2001 y 2008 (afiliados a la Seguridad Social)

	Barcelona: Afiliados SS en 2008	Resto RMB: Afiliados SS en 2008	RMB: Afiliados SS en 2008	Barcelona: Variación Afiliados SS en 2008 sobre 2001	Resto RMB: Variación Afiliados SS en 2008 sobre 2001	RMB: Variación Afiliados SS en 2008 sobre 2001
Total empleados						
Agricultura, ganadería y pesca	2.648	6.800	9.448	103,2	148,2	133,7
Industria	102.782	265.803	368.585	-22,9	-19,8	-20,7
Construcción	52.894	124.595	177.489	-1,2	9,3	6,0
Servicios	879.901	788.229	1.668.130	16,1	29,2	21,9
Total	1.038.225	1.185.427	2.223.652	9,8	12,0	10,9
Estructura						
Agricultura, ganadería y pesca	28,0	72,0	100			
Industria	27,9	72,1	100			
Construcción	29,8	70,2	100			
Servicios	52,7	47,3	100			
Total	46,7	53,3	100			
	BCN		Resto RMB		RMB	
	2001	2008	2001	2008	2001	2008
Agricultura, ganadería y pesca	0,1	0,3	0,3	0,6	0,2	0,4
Industria	14,1	9,9	31,3	22,4	23,2	16,6
Construcción	5,7	5,1	10,8	10,5	8,4	8,0
Servicios	80,1	84,8	57,7	66,5	68,3	75,0
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: Barcelona Economía nº 54 y nº 69

Es interesante en analizar los desgloses por actividades y su evolución, que reflejan los perfiles sectoriales de empleo de la Figura 8, según los valores absolutos en 2008 y la dinámica de evolución entre 2001 y 2008. Un mayor desglose por actividades nos permitirá matizar en mayor medida la estructura interna de las actividades metropolitanas.

Los perfiles muestran con cierto detalle la estructura de actividades a partir del volumen de empleo, que demanda algo más de 2,2 millones de puestos, así como las tendencias que se han puesto de manifiesto en la evolución interna de la actividad entre 2001 y 2008.

Los servicios muestran con claridad su papel como generador de empleo. Si bien la actividad comercial en su conjunto es la que ofrece mayor número de puestos de trabajo, observamos como el segundo lugar lo ocupan aquellas actividades vinculadas a los servicios a las empresas y a la producción. Es un indicador que refuerza la argumentación anterior sobre la importancia del proceso de externalización que afectaría a la industria. Es interesante destacar como los servicios a las empresas son la actividad que mayor empleo ocupa en la ciudad de Barcelona (150.000), muy por encima del resto de actividades.

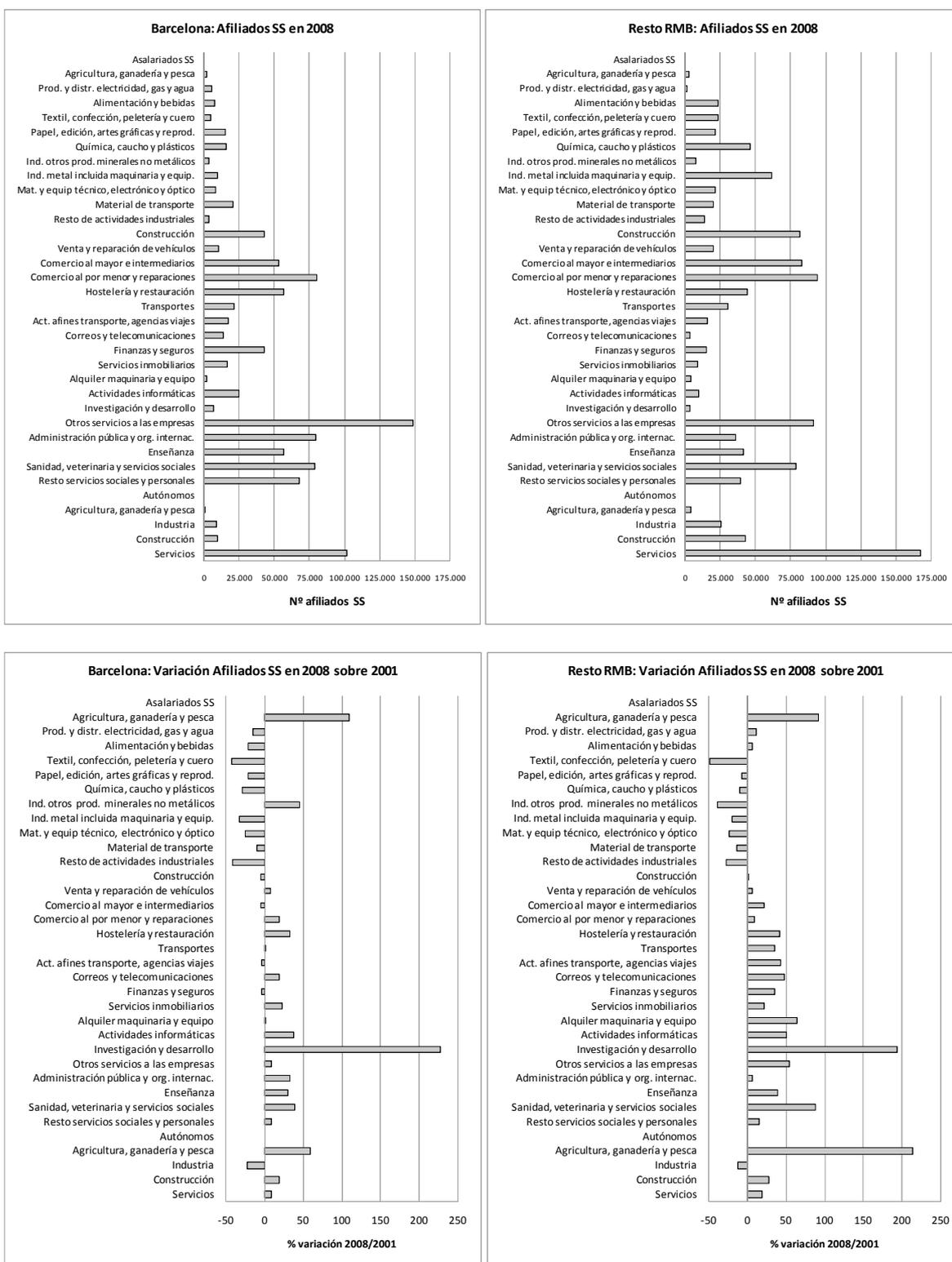
En cuanto a la industrial, la metalurgia, conjuntamente con la fabricación de material de transporte, y la química, representan las actividades de máxima especialización, a las que acompañan las vinculada a la edición y las artes gráficas, la alimentación, la fabricación de material y equipo técnico y electrónico y el textil.

Sobre una tendencia general hacia el aumento de la productividad industrial, con la consiguiente pérdida de empleo, las tendencias entre 2001 y 2008 reflejan una caída del empleo industrial en general, que pasa de representar el 23% al 17%, con especial importancia en el caso de las actividades textiles.

En cuanto a los servicios, manifiestan una clara propensión al incremento de puestos de trabajo, con especial incidencia en el caso de la RMB de los servicios a la producción y a las empresas y, muy concretamente en el espectacular crecimiento de las tareas de investigación y desarrollo.

Estos valores globales para el conjunto metropolitano adquieren su significación en su distribución territorial.

Figura 8. Afiliados a la SS por actividades económicas



6. Las tendencias de localización y uso del suelo productivo

Territorialmente, asistimos a un proceso clásico de relocalización de la actividad industrial en el entorno metropolitano. Se constata la difusión sobre el territorio metropolitano de la actividad industrial, pero manteniéndose los polos relacionados con la estructura urbana que apuntábamos anteriormente.

En el momento actual es interesante señalar, medido a través del empleo, que Barcelona retrocede en su grado de actividad industrial, del 14% al 9% de su estructura productiva, mientras que los servicios alcanzan el 80%. En el ámbito metropolitano estas cifras presenta un mayor peso de la actividad industrial (parten del 31% y evolucionan hacia el 22% entre 2001 y 2008), mientras que la actividad terciaria es inferior a la de Barcelona, del 68% y 75% respectivamente.

La explicación del elevado peso de la actividad industrial de Barcelona en relación al conjunto metropolitano se halla en que es el municipio que, aún hoy, dispone de la mayor cantidad de suelo industrial. Sin incluir la superficie diseminada por el tejido urbano, los polígonos de actividad económica (ZAE) abarcan 1.373 ha (más de 10% de la superficie metropolitana en ZAE. Si sumamos el suelo que ofrece el Prat del Llobregat, en la práctica formando un continuo con la Zona Franca de Barcelona (507 ha), suman casi el 18% del total metropolitano.

El vaciamiento de las antiguas zonas más centrales (S. Andreu, Poble Sec, y significativamente el Poblenou), no ha afectado sin embargo a la zona del Bon Pastor ni a la Zona Franca. Ésta última, por el contrario, se está viendo potenciada por su vinculación al puerto y al aeropuerto, expandiéndose sobre la nueva plataforma que representa la ZAL (Zona de Actividad Logística). De hecho se trata de la evolución desde suelo industrial a zonas de actividades económicas (ZAE), donde se da la conjunción de diversas actividades: industriales, logísticas, terciarias, direccionales, hoteleras a las que, en numerosos casos se les incorpora suelo residencial cuando se trata de espacios más vinculados a los núcleos urbanos.

Ahora bien, aún cuando Barcelona continúa siendo el municipio con mayor actividad industrial, con gran diferencia respecto a cualquiera de los restantes municipios de la RMB (102.000 puestos de trabajo en la ciudad sobre 369.000 del total de la RMB), la dispersión de actividades y la desaparición de antiguos enclaves textiles y metalúrgicos liberaron gran cantidad de suelo urbano obsoleto dentro de la ciudad, especialmente desde la crisis del textil de los años 60 y la general de los 70 del siglo pasado, lo que permitió que se llevaran a cabo grandes operaciones de transformación urbana. Posiblemente, la más significativa es la transformación del frente marítimo, sobre la base de gran parte de los terrenos industriales de Poblenou, en la doble vertiente de reconstrucción de más de cuatro kilómetros de playas y una extraordinaria actuación de producción de suelo residencial, hotelero y de oficinas. Comenzó con la construcción de la Villa Olímpica (1992), y le siguió la transformación del frente litoral, y en 2004 la Zona del Fórum de las Culturas. Paralelamente ha sido posible aprovechar gran cantidad de suelo industrial reconvirtiéndolo en zonas públicas o en la reordenación de la trama viaria, como es el caso de haber terminado la abertura de la Diagonal desde la plaza de las Glorias hasta el mar, con lo cual cruza ya completamente toda Barcelona.

Sobre el resto del territorio metropolitano, y muy especialmente a lo largo de los nuevos ejes de circulación rápida, se han diseminado gran número de polígonos e implantaciones industriales que han acogido actividades industriales de nueva planta y, en menor medida, de relocalización desde Barcelona. Dos ejemplos de relocalización sobre el entorno metropolitano son la construcción de la planta de la empresa Alstom, continuadora de las antiguas *Maquinista Terrestre y Marítima* y *Macosa* en Palau de Plegamans, justo lindante con el CIM (Centro Intermodal de Mercancías) que aglutina a una parte importante de la antigua actividad de transportistas, que se ubicaban en el Poblenou, acompañando a la intensa actividad industrial de la época, reconvertidos hacia lo que actualmente se denominan actividades logísticas.

En este punto, es interesante constatar que un proceso de difusión similar se ha dado en los antiguos núcleos históricamente de importancia industrial (Sabadell, Terrassa), donde también se ha producido un proceso de expansión y de relocalización sobre los municipios circundantes, una vez saturado su suelo industrial, o reconvertido el que había quedado encerrado en el entorno urbano.

No olvidemos que la localización funcional de la actividad industrial tiende a situarla preferentemente en la periferia de los núcleos urbanos, máxime cuando la actividad industrial sea de uso extensivo de suelo, cuando requiere condiciones de facilidad de acceso de grandes volúmenes de materias o cuando tiene efectos contaminantes sobre el entorno.

Esta adecuación funcional deja de darse a partir del momento en que, al extenderse el área residencial urbana, se sobrepasa y envuelve los enclaves industriales, con la consiguiente limitación de las posibilidades de expansión, de accesibilidad para el transporte de mercancías, y aparición de conflictos medioambientales y de convivencia con el entorno residencial. Pero el propio proceso de urbanización envolvente abre la posibilidad de iniciar una etapa de especulación, dado el aumento del valor del suelo industrial ocupado ante la posibilidad de reconvertirlo en suelo residencial o de servicios más intensivo en capital. La coincidencia temporal de estas circunstancias de diverso tipo favorece la tendencia a la refuncionalización del suelo industrial. Todo ello sumado, se sitúa en la base del interés por establecer nuevas áreas industriales o de soporte a la producción en espacios abiertos periurbanos, como en el caso de la logística. Además, durante los últimos años, ha coincidido con un momento de elevación desmesurada del precio del suelo y de la actividad constructiva, con la burbuja inmobiliaria que ha explotado en 2008.

Una problemática similar se presenta con ciertas instalaciones de servicios extensivos en ocupación de suelo, o de impacto considerado socialmente negativo: estadios deportivos o cárceles, por poner dos ejemplos.

Al mismo tiempo, desde inicios del siglo XX, facilitaron este proceso la introducción del zóning como figura urbanística de segregación de funciones, así como la extensión territorial de los mercados de trabajo, que han posibilitado el distanciamiento entre lugar de trabajo y lugar de residencia.

Esta secuencia se ha manifestado claramente en la RMB hasta la actualidad, mediante un conjunto de transformaciones del modelo, como extensión del proceso adaptativo de un modelo de comportamiento social a unas condiciones territoriales concretas. Sinteticémoslo en sus aspectos más destacados.

Barcelona recalifica el suelo industrial que se integra urbanamente, pero mantiene aquel que por sus condiciones territoriales conserva sus características funcionales, sea por su posición periférica relativa (Zona Franca, Bon Pastor), o por ser compatible con otros usos urbanos, representado por el *Proyecto 22@bcn*, de actividad tecnológica y del conocimiento y de actividades terciarias, que se asienta sobre dos zonas, con un total de 163 hectáreas (66 y 97) en el corazón del Poblenou. (*Figura 9*)

Figura 9. Resaltadas en azul las áreas sobre la que actúa el 22@, con un perspectiva al fondo de la parte central de la RMB

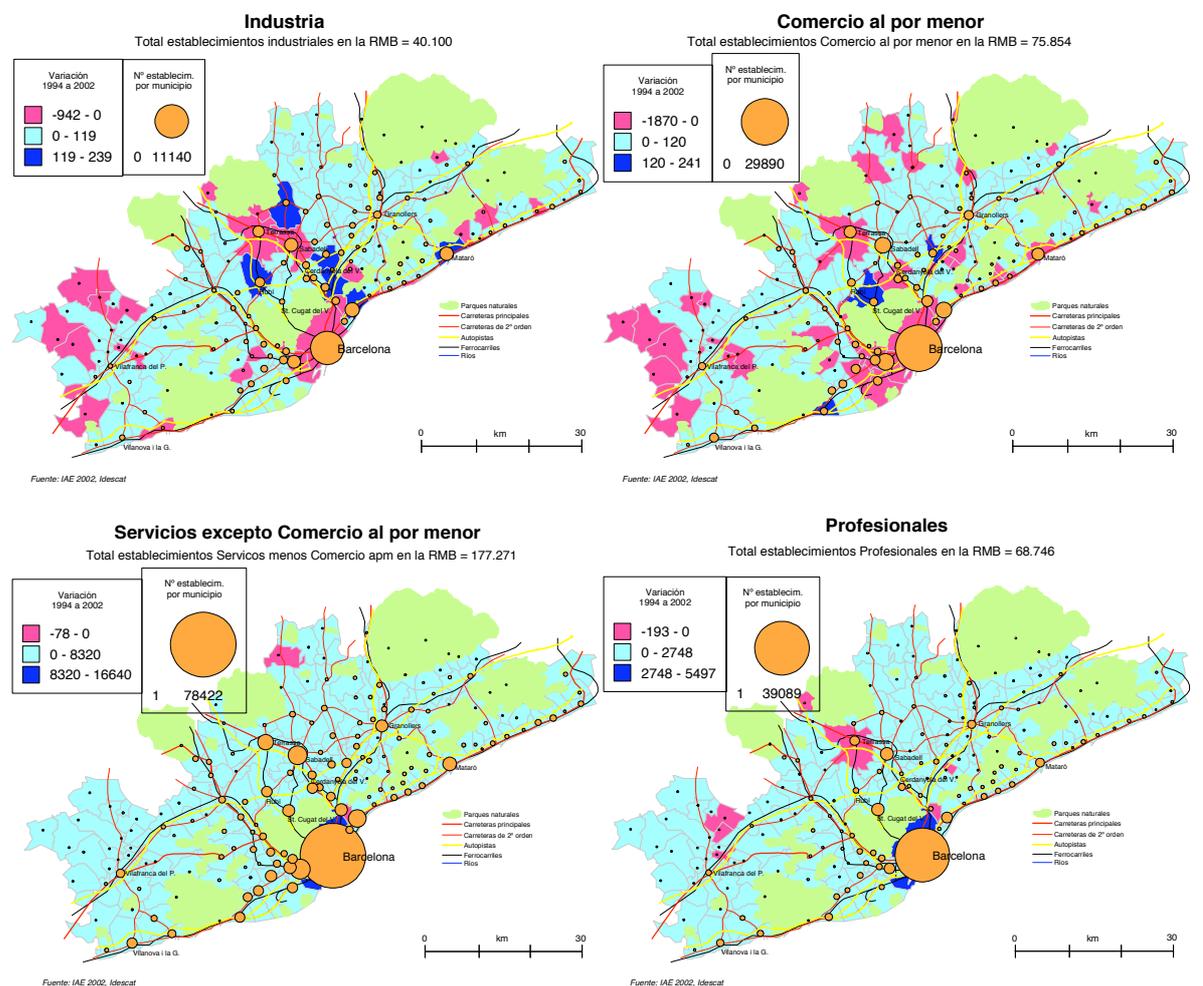


Los diferentes usos productivos del suelo según la posición dentro de la RMB están claramente diferenciados, donde el peso de la industria es proporcionalmente superior al de los servicios en las comarcas colindantes, mientras que los servicios se concentran predominantemente en la ciudad central, pero manifestando una clara tendencia creciente en todo el territorio metropolitano, en el cual se están ejecutando un conjunto de actuaciones de esta naturaleza.

Acercándonos al momento actual, podemos hacer uso de las estadísticas de creación de establecimientos entre los años 1994 y 2002. En este caso, presentamos la información en forma de mapas a escala municipal, en donde se representa el número de Establecimientos existentes en el año 2000 por grandes sectores de actividad y la variación entre ambos años. El conjunto de representaciones

que forman la *Figura 10* permiten visualizar estas distribuciones y tendencias sobre la base del número de establecimientos existentes, para las actividades industriales, del comercio al por menor, del resto de servicios y de las actividades profesionales.

Figura 10. Establecimientos por sectores en 2002 y variación entre 1994 y 2002



La interpretación de ambos indicadores permite extraer algunas conclusiones:

- La ciudad central presenta pérdida de peso absoluto en industria y comercio, mientras que se muestra expansiva en la creación de empresas del sector de servicios y profesionales.
- Se constata claramente el mayor peso relativo de la actividad industrial en este entorno donde, junto a las ciudades tradicionales, se han expandido los nuevos territorios de industrialización y de servicios extensivos a la empresa y a la producción, como son las actividades logísticas.
- Como se aprecia, la expansión no es radialmente homogénea, sino que se concreta sobre tres grandes ejes de transporte. Un eje radial perpendicular a la línea de mar que une la ciudad central con los grandes núcleos maduros de Sabadell y Terrassa, ayudando a rellenar este trazado. Una V en la zona del Llobregat, siguiendo las dos autopistas, hacia Martorell y hacia el Garraf. Por último, sobre la B-30 que une los dos ejes anteriores. En cualquier caso, se configura una concentración sobre un triángulo que tiene sus vértices en la línea de costa entre Castelldefels y Badalona y hacia el interior en Terrassa. No podemos decir que territorialmente se trate de una forma en corona.
- Para la industria, estos ejes son claramente visibles, al tiempo que las prolongaciones de las tres autopistas que tienen como vértice Barcelona presentan índices de localización paulatinamente expansiva a medida que se satura la zona central, mostrando una dispersión mayor sobre el territorio metropolitano siguiendo estos ejes de circulación rápida.

- Por su parte, el comercio se ajusta a la red de asentamientos de mayor población, en un proceso de distribución metropolitana, aún cuando sobre el terreno se aprecia una localización de los centros comerciales, bien en el interior de Barcelona, bien en las áreas periféricas que son en sí mismas centrales a las áreas de mayor población. En ese caso, allí donde están bien comunicadas y abarcan un mercado de demanda, y donde disponen de suelo para sus implantaciones extensivas.
- Una de las características de la metropolización en este sector es la dispersión de grandes centros comerciales por el área metropolitana, en la medida en que se plantean como grandes centros de venta con vocación de alcanzar el ámbito metropolitano como área de influencia.
- El resto de los servicios toman prioritariamente la zona central, en gran medida ajustados a la concentración de población y a las demandas de la actividad industrial y productiva en general. Así como muestran un cierto grado de concentración en los núcleos más importantes de la red urbana.
- Por último, es interesante ver como las actividades vinculadas a las iniciativas profesionales individuales buscan refugio en las economías de concentración y de aglomeración que ofrece el territorio central (excepto Terrassa). Se manifiesta así el poder de la concentración en la capacidad de generar actividad innovadora y de dinamización por encima del resto del territorio.

Tendríamos de este modo una estructura territorial jerarquizada, con el papel director de la ciudad central y secundariamente de los grandes núcleos maduros de la red urbana. Mientras que el resto del territorio ha estado usado hasta el momento como espacio de expansión no uniforme, sino vinculada a las dinámicas propias de cada territorio y a su relación con la ciudad central y con los ejes de transporte. Mientras que los territorios más alejados del centro y de los ejes de transporte rápido llegan a perder peso en el conjunto.

A su vez, el proceso histórico y las tendencias de implantación empresarial tienen su reflejo territorial en la necesidad de uso de suelo para cada una de las funciones. Como es bien sabido, las localizaciones sectoriales siguen lógicas de ubicación idónea para la actividad, al tiempo que diferenciadas de unas a otras. Por ejemplo, que los profesionales se implanten en mayor medida en el centro responde como hemos dicho a ventajas de aglomeración que generan economías de concentración y de escala. Lo mismo hemos de señalar para el comercio al por menor, donde se articulan núcleos que ejercen la función de centros de mercado, como nos han enseñado los clásicos.

El conjunto de mapas de la *Figura 11* sobre suelo ocupado, por la industria, el comercio al por menor y los servicios en el año 2002, y las variaciones respecto a 1996, y de la *Figura 12* sobre superficies dedicadas a actividad económica en los polígonos en 2004, permiten complementar lo dicho anteriormente al tiempo que visualizar las distintas lógicas de distribución metropolitana.

La mayor superficie la aporta Barcelona como municipio: 341,1 ha útiles directamente industriales, frente a las 1.373 ha de los polígonos de actividad económica.

Importancia de la superficie industrial metropolitana, claramente asentada sobre los ejes de autopistas, y especialmente de la zona central, mientras que disminuye a medida que se aleja del centro. Escasa presencia en las zonas peor comunicadas.

Mayor papel potencial del comercio al por menos en la ciudad central.

Igualmente dominancia del resto servicios por parte de Barcelona, como significado de su papel como económica de aglomeración y escala.

Figura 11. Suelo y techo ocupado por las distintas actividades. Año 2002

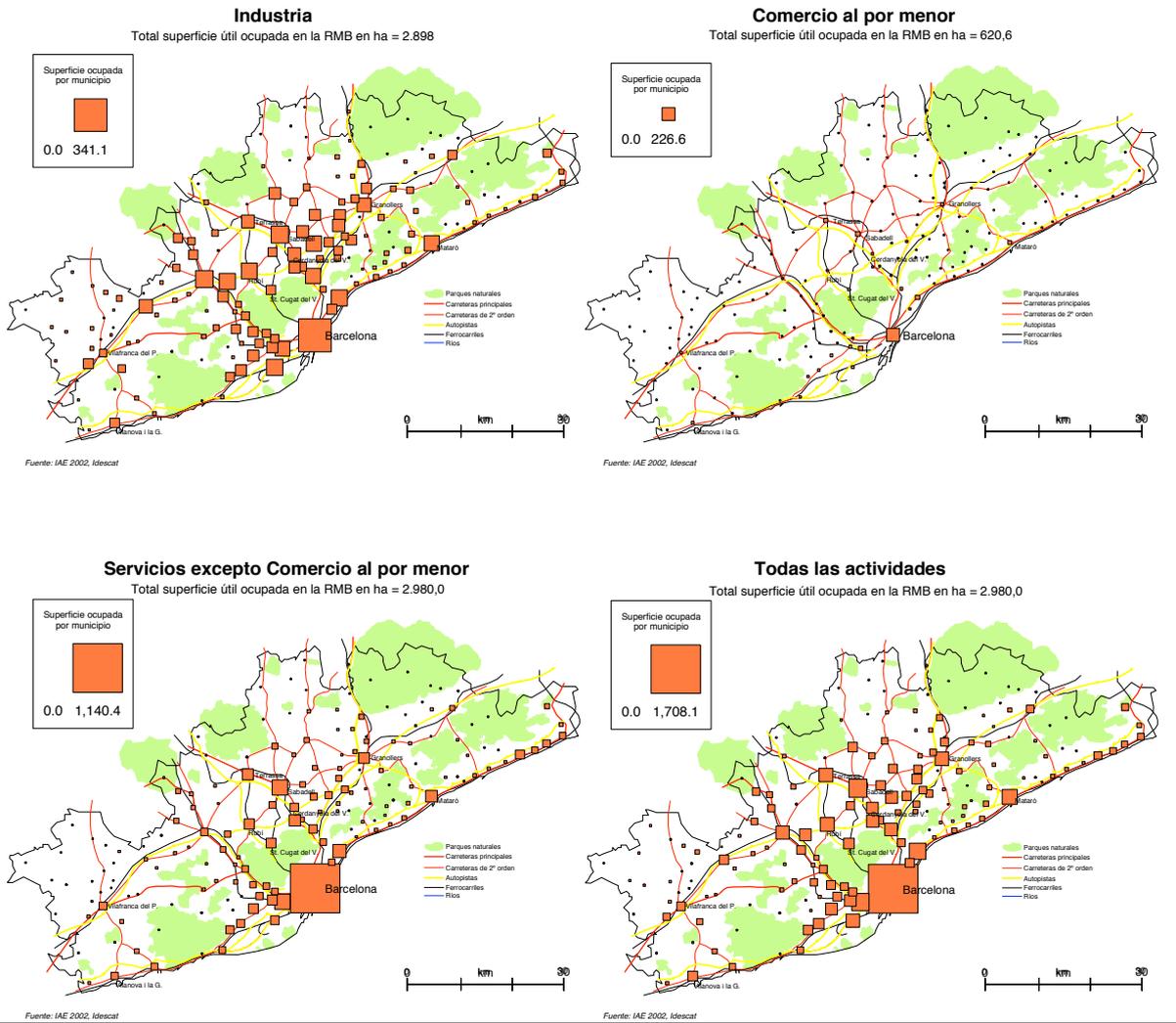
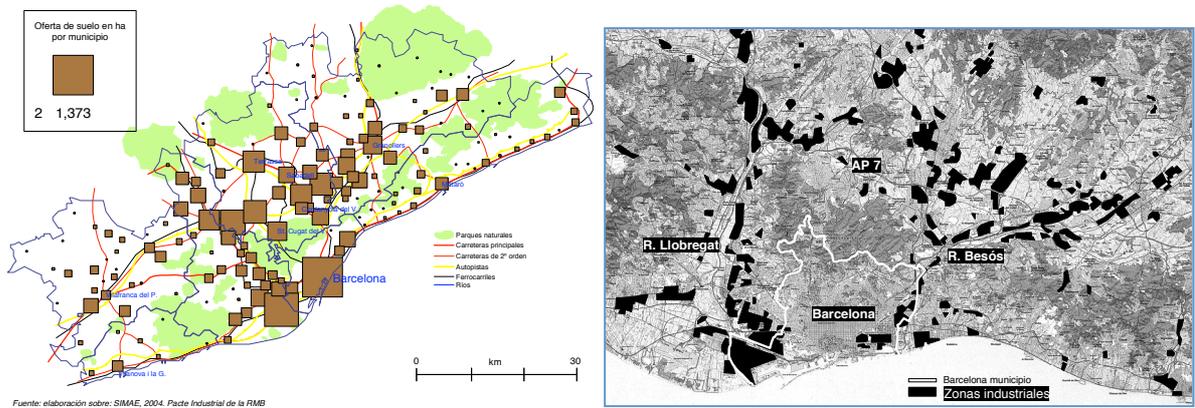


Figura 12. Superficie ocupada por los polígonos de actividad económica (2004)



7. Evolución de las sedes de las grandes empresas

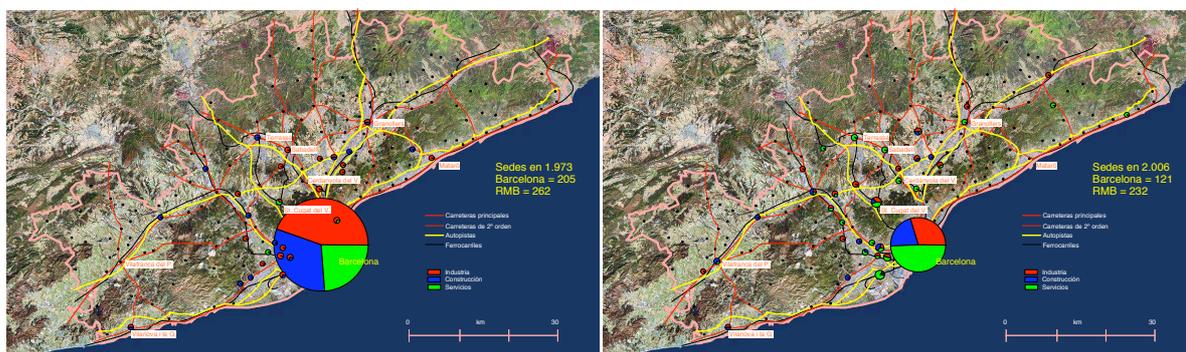
Un caso particularmente importante de la lógica de implantación empresarial hace referencia a la localización de las sedes direccionales de las grandes empresas. El Cuadro 4 y los mapas de la Figura 12 muestran las tendencias desde 1973 hasta 2006 que han seguido las grandes empresas ubicadas en la RMB en la localización de sus sedes centrales⁸

Cuadro 4. Cambios en la localización de las sedes de las grandes empresas en la RMB

	1973				1994				2006			
	Total	Ind	Cnst	Serv	Total	Ind	Cnst	Serv	Total	Ind	Cnst	Serv
Mun con 4 o más emp algun año												
Barcelona	205	91	65	49	160	49	41	70	121	36	25	60
Sant Cugat del Vallès	3	1		2	5	3	1	1	13	5	2	6
Prat de Llobregat el	3	2	1		6	1	2	3	11	1	1	9
Esplugues de Llobregat	2	2			3	2	1		8	2	3	3
Hospitalet de Llobregat I	3	2	1		4	1		3	7	3		4
Palau de Plegamans					3	1	1	1	6	3	2	1
Martorell					1		1		4	1	2	1
Terrassa	2		2		5	1		4	4			4
Sant Just Desvern	1		1		8	2	1	5	2			2
Barberà del Vallès					4	2		2	1	1		
Badalona	4	3		1	1	1						
Total emp en mun con 4 o más emp	223	101	70	52	200	63	48	89	177	52	35	90
Resto mun con 1 a 3 emp												
Nº mun restantes	23	15	10	2	24	12	9	9	27	13	8	15
Nº emp restantes	33	21	10	2	35	14	11	10	50	20	9	21
Total empresas en la RMB entre las 1000 mayores en España	256	122	80	54	235	77	59	99	227	72	44	111

Fuente: Elaboración propia sobre "Fomento de la Producció 2000" y fuentes diversas

Figura 13. Cambios en la localización de los centros direccionales de las grandes empresas entre 1973 y 2006



La RMB concentra alrededor del 25% de los centros de decisión de las grandes empresas que actúan en España, con una tendencia ligeramente decreciente. El otro gran polo, y a su vez el principal es Madrid, que con un proceso creciente desde 381 hasta 448 empresas refleja la tendencia a la concentración territorial de los centros de poder y decisión y al papel de las ciudades centrales de cada estado en esta polarización.

La lógica de localización y cambio de la ubicación de los centros de decisión dentro del territorio metropolitano presenta dos pautas. Una primera de concentración prioritaria en la ciudad central y muy secundariamente en las otras ciudades maduras de las que hemos hablado.

La otra tendencia es, sobre la base de mantener esta lógica de centralidad, introducir un nuevo proceso de localización sobre los grandes ejes de transporte rápido que han rearticulado el territorio. Ellos son los que han absorbido la pérdida de peso de la ciudad central, que en los tres años considerados (1973, 1994 y 2006) ha visto descender la presencia de las sedes de las grandes empresas respectivamente en los valores: 205, 160 y 121.

Un aspecto que podemos considerar de trascendental importancia se refiere al papel del control del capital extranjero sobre grandes empresas reflejado en el Cuadro 5.

En la investigación de base en la que se apoyan estos datos un aspecto fundamental tratado es la vinculación de las empresas con el capital local y el capital internacional. El proceso de internacionalización se refleja claramente en el aumento de la penetración de capitales extranjeros en la economía metropolitana (al igual que en el resto de España) y la pérdida de peso del capital autóctono. Está claro que nos hallamos en una fase de clara internacionalización del capitalismo. Pero lo que ocurre en nuestro caso no es tanto una internacionalización, en el sentido de combinación de capitales internacionales, como de dependencia bajo un proceso de concentración a escala mundial de las grandes corporaciones.

Cuadro 5. Presencia del capital extranjero en las grandes empresas en España

	Porcentaje de participación de capital extranjero									
	Nº de empresas				Total empresas	Distribución porcentual				
	Sin participación	menor al 50%	del 50% al 99%	100%		Sin participación	menor al 50%	del 50% al 99%	100%	Total
RMB										
1973	161	21	46	28	256	62,9	8,2	18,0	10,9	100
1994	83	23	24	105	235	35,3	9,8	10,2	44,7	100
2006	100	22	13	92	227	44,1	9,7	5,7	40,5	100
España										
1973	690	106	127	77	1000	69,0	10,6	12,7	7,7	100
1994	472	118	104	306	1000	47,2	11,8	10,4	30,6	100
2006	484	92	52	372	1000	48,4	9,2	5,2	37,2	100

Fuente: Elaboración propia sobre "Fomento de la Producción 2000" y fuentes diversas

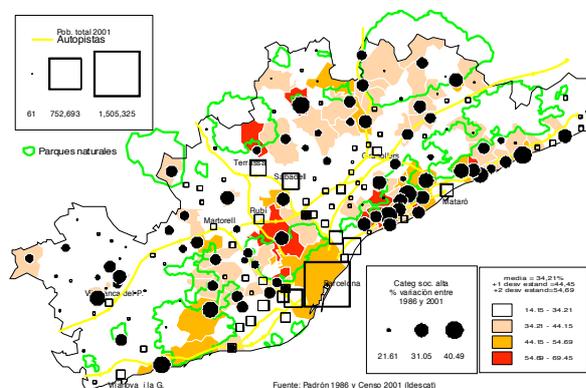
No se trata, pues, de que la empresa española y barcelonesa se haya internacionalizado, sino que ha sido absorbida en gran parte por empresas multinacionales extranjeras, que ha ido pasando a controles del capital del 100%. Ello es lo que me llevo a cualificar el proceso que se está viviendo de proceso de dependencia y concentración.

Aun así, los últimos datos de 2006 apuntan a un cierta recuperación de la autonomía empresarial, donde aumentan las empresas no participadas entre 1994 y 2006 (del 35,3% al 44,1% en la RMB). No así en el conjunto español, donde el control al 100 por ciento aumenta significativamente del 30,6% al 37,2%.)

8. La Región Metropolitana de Barcelona: Una ciudad metropolitana sobre un sistema urbano maduro

Para finalizar, si aportásemos otros indicadores de orden de articulación social y jerárquica del territorio metropolitano, llegaríamos a la hipótesis de que, por lo menos para el caso de Barcelona, el hecho metropolitano puede interpretarse como un proceso de cambio de escala de la función urbana clásica.

Figura 14. Hacia la ciudad jerarquizada a escala metropolitana. Localización de la residencia de las categorías socioprofesionales superiores (1986-2001)



La RMB de Barcelona aparecería claramente jerarquizada y funcionalizada intraterritorialmente, reproduciendo a esta escala la articulación funcional de la *ciudad*, donde se mantienen los mismos hechos cotidianos de relación entre lugar de residencia y las múltiples diversas funciones de la vida diaria, pero donde el cambio en los medios de transporte manifiestan una forma reticular amplia, con pérdida de contacto personal zonal directo, en relación con los antiguos movimientos reticulares que, por desarrollarse a pie dentro de un pequeño territorio, otorgaban una percepción de unidad que ahora se echa en falta.

Por lo demás, los procesos y funciones son las mismas, pero bajo reglas de movimiento y de contacto personal, aquí sí distintos.

Además, en el caso de Barcelona, al producirse la expansión metropolitana sobre un territorio maduro en sus asentamientos, ha obligado a adaptar el triple proceso de expansión de la ciudad central, de interacción con los antiguos asentamiento y, a su vez, de expansión de los antiguos núcleos maduros. La mayor distancia, y la disponibilidad de suelo intermedio, bajo unas condiciones políticas distintas, han hecho que se mantuviese la independencia administrativa de los municipios desde principios del siglo XX, creando una complejidad en las relaciones interterritoriales y de dificultad en la organización funcional del territorio.

Podía haber sido de otra manera, por anexión municipal como había sucedido en el siglo XIX y comienzos del XX, pero no fue así. Esta complejidad es la que puede esconder la interpretación de que la RMB es, en realidad, una nueva ciudad, entendida como unidad territorial de acción cotidiana, internamente organizada y jerarquizada.

9. El papel de la metrópolis en la internacionalización de la economía

Enlazando con la implantación empresarial a través de los centros de decisión entroncamos con el proceso de internacionalización de la economía. Podemos considerar que en la tendencia a la internacionalización y globalización, las regiones metropolitanas constituyen un factor territorial primordial en su proceso de articulación mundial. Es básicamente a su través que se ejerce la intervención sobre el territorio desde los centros de decisión localizados en ellas y vinculados a las redes empresariales mundializadas.

Sin ser este el momento de profundizar en esta dimensión de las relaciones internacionales de las regiones metropolitanas, puede ser interesante resumir, ni que sea esquemáticamente, algunos de los elementos o procesos en los que se apoya:

- Las áreas metropolitanas presentan ventajas de localización direccional.
- Las áreas metropolitanas se constituyen en polos de concentración, incrementando la polarización territorial a escala mundial.
- La economía metropolitana está sometida a un proceso de dependencia del capital extranjero.
- En España, este proceso de concentración metropolitana de las sedes centrales de la gran empresa se manifiesta claramente con dos polarizaciones en Madrid y Barcelona, con clara predominancia hacia una mayor polarización en Madrid.
- Importancia del papel de las áreas metropolitanas en la división internacional de la producción, como enclaves de organización subregional.
- Las áreas metropolitanas y sus territorios dependientes presentan oportunidades en la competencia económica a escala mundial.
- En la organización socioterritorial mundial en forma de “pulpo” (más que de “archipiélago”), las áreas metropolitanas representan la base de apoyo de sus tentáculos a través de los que se desplazan las órdenes e información y se articulan las relaciones de poder supraestatal.
- El problema se les presenta a los territorios no vinculados a alguna área metropolitana, para poder acceder a los procesos de desarrollo y modernización.

- La ciudad, y con ella la ciudad metropolitana, se configura y ofrece en el mercado internacional como mercancía en sí misma.
- El “city marketing” se ha desarrollado como estrategia de promoción y venta de la mercancía “ciudad”.
- El proceso metropolitano se presenta como un modelo adaptado a las condiciones de competencia a escala mundial (“city competition”)

El Plan Estratégico: un instrumento para el desarrollo y la internacionalización

Desde las instancias de gobierno de la ciudad de Barcelona, se optó en 1988 por incorporar el Plan Estratégico como un instrumento de planificación y prospectiva. A este primer plan le siguieron los de 1994 y 1999. A partir de este tercer plan de ciudad se asumieron las limitaciones que comportaba reducirlo al municipio, y se aceptó extenderlo a la realidad metropolitana compacta, delimitada por los 36 municipios que conforman la antigua área metropolitana de Barcelona (AMB), en el interior del conjunto de los 164 municipios que incluyen actualmente la región metropolitana (RMB). En el año 2002 se iniciaron los trabajos para la elaboración del primer plan de ámbito metropolitano. En marzo de 2003 se aprobó el 1er Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona. En la última memoria del plan metropolitano de 2008 (http://www.bcn2000.es/Usuarios/43B94/archivos/ZDE/Altres/Memoria_2008-baixa.pdf) pueden observarse los 47 proyectos operativos y los 50 planes metropolitanos y 29 proyectos de urbanismo y cohesión social, todo ello complementado con proyectos estratégicos locales de los distintos municipios.

A finales de 1997, y fruto de una iniciativa surgida del Pla Estratègic Barcelona, se puso en marcha el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona (<http://www.pacteind.org/>), con la voluntad de agrupar en un espacio común de trabajo y de debate, a los principales agentes implicados en la dinámica económica, la formación y el empleo en la región metropolitana.

En este contexto se plantean los retos para la gestión y la ordenación del territorio metropolitano desde la óptica de la economía territorial para:

- Crear y localizar los puestos de trabajo que se deriven de la evolución de la población programada.
- Conducir la actividad económica en la dirección de
 - Producir más valor sostenido en el territorio
 - Aumentar el valor disponible en el territorio
- Definir la reserva de suelo productivo -industrial y de servicios- en un momento histórico:
 - de expectativas sectoriales inciertas
 - de expectativas empresariales inciertas
 - de práctica ausencia de decisiones políticas
- Definir un modelo de gestión / ordenación adaptativa a la imprevisibilidad, pero sobre la base de unos principios políticos, sociales y éticos que deberían estar claramente establecidos.
- Definir objetivos del desarrollo territorial bajo criterios de:
 - Cohesión socioterritorial interna
 - Solidaridad interterritorial
 - Sostenibilidad intergeneracional

La internacionalización y la formulación de un nuevo modelo productivo

Es bien conocido que uno de los objetivos primordiales en la organización de los JJ.OO. del 1992 fue situar a Barcelona en el mapa del mundo. Desde entonces se ha profundizado en su proceso de internacionalización a partir de dos fuerzas motoras.

Una parte importante se debe a los esfuerzos y políticas que desde la ciudad se han impulsado en esta dirección. Los más visibles han sido lo que han buscado como motivación la organización de eventos. Este modelo sirve a un tiempo para la promoción y el “marketing” de la ciudad, al tiempo que facilita la obtención de recursos para actuar sobre el conjunto urbano, promoviendo y ejecutando aquellas obras de urbanización y de infraestructura necesarias.

Pero no debemos ignorar que este período también ha sido importante desde el punto de vista de la modernización de España, por lo que ha podido situarse a reflujo de la internacionalización española. Y también ha sido un elemento de esta dinámica global.

En cualquier caso, estos años han servido para generar un ambiente “atractivo”, con lo que su capacidad de atracción se ha manifestado en diversos ámbitos que sintéticamente podemos resumir en:

Formar parte del circuito de ciudades turísticas.

Potenciarse como sede de turismo de negocio, congresos y convenciones.

Promoción política de la ciudad: Sede del Secretariado Permanente de la Unión por el Mediterráneo

Exportar la “sensación” de ser una ciudad agradable para residir en ella.

Consolidar la ciudad como marca: “modelo Barcelona”.

Internacionalización de la empresa catalana

Apostar por la innovación como modelo de cambio del modelo productivo.

Potenciar los servicios de alto valor añadido a las empresas.

Impulsar Barcelona como ciudad creativa.

Ciudad de comercio internacional.

Ampliar su capacidad de atracción centros productivos internacionales y sedes direccionales “regionales”

Atracción de capitales

Situar sus infraestructuras a nivel de calidad internacional: puerto, aeropuerto, AVE.

Potenciar la especialización internacional en ciertas actividades, configurando clústeres de actividad como plataformas marca Barcelona:

- Barcelona Centro Logístico
- Barcelona Centro Médico
- Fundación Dieta Mediterránea
- Barcelona Centro Universitario
- Barcelona Centro de Diseño
- Fundación Barcelona Digital

- Fundación Fórum Ambiental
- Barcelona Aeronáutica y Espacial
- Turismo de Barcelona
- Barcelona Centro Financiero Europeo

El cambio en el modelo productivo, del que el proyecto 22@bcn es la punta de lanza, y una combinación de actividades industriales y de servicios en el entorno metropolitano pueden estar creando las condiciones en la buena dirección ante la salida de la crisis.

Un ejemplo del valor de la integración metropolitana que potencia su proyección internacional se muestra en la estrategia de presentación, como un planteamiento territorial integrado, de los tres ámbitos metropolitanos donde se desarrollan los planes más ambiciosos de implantación del nuevo modelo productivo por el que se apuesta desde Barcelona y Cataluña: la innovación y el conocimiento. La plataforma territorial que se proyecta internacionalmente está constituida por el Distrito 22@bcn (<http://www.22barcelona.com/>), el Centro Direccional de Cerdanyola (<http://www.centredireccional.com/>), y el Delta BCN Parque Aeroespacial y de la Movilidad de Viladecans (<http://www.aer.cat>), para lo que se ha constituido la marca Barcelona Economic Triangle (<http://www.barcelonaeconomictriangle.cat/b/>)

Queda, no obstante, pendiente de reenfocar cuanto menos cuatro temas vitales para el crecimiento futuro:

- Dotación de las infraestructuras competitivas en esta estrategia de internacionalización.
- Hacer evolucionar los sectores de actividad madura, sobre todo la dependencia de la industria de montaje automovilístico y de la construcción exclusivamente especulativa.
- Avanzar hacia un cambio de balance en la relación entre la dependencia empresarial y la internacionalización de la empresa catalana, sobre lo que hemos visto que parecían apuntarse algunos signos al considerar una reciente tendencia a recuperar posiciones entre las grandes empresas.
- Potenciación de la sociedad civil como fortaleza ante la ausencia del factor capitalidad que coadyuve a la potenciación empresarial.

Quedan otros problemas de orden interno que abordar, pero se escapan de los objetivos de visión *extensiva* que nos hemos propuesto en esta panorámica de conjunto.

Barcelona, junio de 2009

Notas

1. En las representaciones cartográficas temáticas que se incluirán se utilizará una representación de los parques naturales existentes, simbolizados por manchas de color verde, como indicador de esta estructura orográfica condicionante. Debe tenerse en cuenta que, a excepción del parque natural del Delta del Llobregat, los restantes ocupan las zonas montañosas más importantes de los sistemas Litoral y Prelitoral dentro del territorio de la RMB.
2. La comarca del Barcelonès está formada por los municipios de Barcelona, Sta. Coloma de Gramanet, Badalona, St. Adrià del Besós y l'Hospitalet del Llobregat. Actualmente completan el continuo urbano los municipios de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, el Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Just Desvern.
3. MADUZ, P., 1845-1850, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz, L. Sagasti, 16 v.
4. Ello es válido para el conjunto de Cataluña. Precisamente en este sentido titulé un trabajo como: "Cataluña, un proceso de terciarización sin desindustrialización": SÁNCHEZ, J.-E., 1995, "Cataluña: terciarización sin desindustrialización", in BOSQUE MAUREL, J., MÉNDEZ, R. (coord.), 1995, *Cambio industrial y desarrollo regional en España*, Barcelona, Oikos-Tau, pp. 261-301.

5. Aún cuando los datos se refieran al conjunto de la provincia de Barcelona debe tenerse en cuenta que la región metropolitana de Barcelona representa semanalmente que el 95% del VAB provincial. De ahí que apliquemos las tendencias al caso de la RMB.
6. Ver el reciente trabajo sobre la relación entre industria y servicios: BARÓ I TOMÀS, E., VILLAFANA MUÑOZ, C. (2009) *La Nova indústria: el sector central de l'economia catalana*, Barcelona, Departament d'Innovació, Universitat i Empresa, 319 pp., http://www.gencat.cat/diue/doc/doc_25018078_1.pdf
7. Los puestos de trabajo reales en la ciudad no alcanzan esta cifra del millón, dado que la cifra refleja a los cotizantes a la Seguridad Social, los cuales pueden hallarse inscritos en la sede de la empresa y no en el municipio de localización del centro de trabajo. En realidad podríamos estimar en un 25% inferior (750.000) los puestos de trabajo en la ciudad.
8. Las empresas reflejadas son las que dentro de las 1000 mayores en España se encuentran localizadas en la RMB. Los datos son fruto de una línea de investigación que vengo desarrollando. Los correspondientes a los momentos 1973 y 1994 están recogidos en el libro: SÁNCHEZ, JOAN-EUGENI, 1998; *La gran empresa en España. Un proceso de dependencia y concentración*, Madrid, Consejo Económico y Social, 277 pp. Los del año 2006 forman parte de la continuación de la investigación.