

# La irrupción del transporte privado en la ciudad. Barcelona como ejemplo

Carme Miralles-Guasch\*



Fotografía: Antonio Santos (1951)

## LOS INICIOS DEL COCHE EN LA CIUDAD

La implantación del coche como principal medio de transporte en el ámbito urbano ha sido un proceso lento, que se inicia en las primeras décadas del siglo XX en Estados Unidos y en algún país europeo, como Alemania. La difusión de este medio de transporte está ligada a una dinámica, más general, de segregación, dispersión y selección de las actividades urbanas y a un aumento, con el incremento del consumo, del volumen de beneficio empresarial.

En este ámbito, el análisis tradicional argumenta que la irrupción y la generalización del uso del vehículo privado, conocida por la segunda *revolución del transporte*, fue un reemplazamiento tecnológico *natural*, al ser sustituidas las *viejas* tecnologías del transporte colectivo, por las nuevas del transporte privado (Monclús, 1992). Pero esta *revolución* no fue, sólo, un

cambio tecnológico, sino un cambio del modelo de movilidad, resultado de un cúmulo de estrategias sectoriales, territoriales y culturales, que se iniciaron de forma paralela y complementaria.

En el ámbito de la oferta, se desarrollaron políticas de carácter público y privado que afectaron a todos los medios de transporte. Por una parte la nueva organización del trabajo (el fordismo) permitió rebajar los costes de fabricación de los automóviles, que pasaron a ser productos asequibles a las clases medias (Flick, 1991). Paralelamente, *el highway lobby*,<sup>1</sup> de acuerdo con las administraciones locales, disminuyó la eficacia de la red de transportes urbanos colectivo: cerró líneas, redujo frecuencias y capacidades, etc. Dos estrategias que tenían como principal objetivo inducir el uso de los nuevos medios de transporte.

En una época de transición, la influencia se ejerce, no sólo desde ámbitos políticos y económicos, sino también desde los ideológicos y los culturales. Desde estos últimos se incidió en las pautas de consumo y en las relaciones sociales de las familias medias norteamericanas (Martin, 1991). La organización del hogar era un espacio fundamental para introducir el

\* Departamento de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona.

<sup>1</sup> Conjunto de colectivos relacionados con el transporte privado: constructores de infraestructuras, fabricantes de coches, productores de petróleo, compañías de seguros, etc.

nuevo medio de transporte (Miller, 1991). Las mujeres, ya aisladas en casas unifamiliares de las periferias,<sup>2</sup> fueron uno de los grandes colectivos captados para incrementar el uso del transporte privado. El automóvil se presentó como una herramienta eficaz para reducir su soledad y darles una imagen de modernidad.<sup>3</sup>

Las estrategias territoriales, que completaron los cambios sectoriales y culturales, se basaron en la zonificación, como criterio planificador y en la construcción de autopistas urbanas. La zonificación es un elemento fundamental del plan urbanístico, ya que permite ordenar y organizar el suelo urbano en diferentes partes según los usos, las actividades, las densidades y las tipologías edificatorias. A pesar de que se percibe como un elemento neutro y pragmático, es un instrumento de control social y económico (López de Lucio, 1993). El mecanismo se basa no sólo en la segregación y dispersión de las actividades urbanas sino también en la expulsión de aquellas que podrían rebajar el precio del suelo. La zonificación tiende a anular las ventajas de las economías de escala o de aglomeración, e ignora los procesos reales del suelo (Roca, 1979).

La autopista también es un elemento de selección y de segregación:<sup>4</sup> sólo admite aquellos usuarios que tienen coche y sólo puede asumir una de las muchas funciones que ha tenido tradicionalmente la calle: la de conexión. La vía rápida urbana se manifiesta como una destrucción de la calle tradicional que concentra demasiadas funciones (Bohigas, 1985); y, como ya se ha experimentado en la planificación territorial, es necesario segregar las funciones viarias. Pero la desaparición de la calle no es compatible con la ciudad que, construida a lo largo de las autopistas, acabará asumiendo un carácter suburbano (Alessandri Carlo, 1993).

Durante veinte años, en todas partes las calles fueron abandonadas pasivamente y con frecuencia destruidas directamente. El dinero y las energías fueron encauzadas hacia las nuevas autopistas (y la red de parques industriales, centros comerciales y ciudades dormitorio a que estas daban origen). En el transcurso de una generación la calle que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, vino a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado y agotado (Berman, 1988)

Todo este proceso se desarrolló primero en dos ciudades americanas, que serían el modelo paradigmático de la ciudad del siglo XX: Nueva York y Los Ángeles.

Desde estas ciudades, especialmente después de la Segunda Guerra Mundial, se irradiaron los modelos urbanos hegemónicos y con ellos la nueva organización de la movilidad urbana, hacia todas las ciudades del mundo occidental. Este proceso de expansión adopta diferentes métodos (reorganización de las pautas de consumo, nueva tipología de vivienda, etc.) y en él participan diversos colectivos, entre los que destacan los técnicos relacionados con la planificación (ingenieros y arquitectos, básicamente); inspirados muchos de ellos en los criterios de la ciudad funcionalista, propugnada por los *Arquitectos Modernos*, con Le Corbusier, a la cabeza. En Europa el punto álgido de esta dinámica se alcanzó en los años sesenta, cuarenta años después de su irrupción en la ciudad americana.

Esta idea de movilidad y en general de estructura urbana no es sólo una práctica urbanística, sino que forma parte de la idea de desarrollo económico y de estructura social surgido a principios de siglo XX, bajo el paradigma de la modernidad (Berman, 1988). Es el modelo de ciudad funcional y de sociedad motorizada que se corresponde al desarrollo económico que surgió con el fordismo. Basado, éste, en la masificación del consumo, en la reafirmación de la propiedad privada, en la

---

<sup>2</sup> Es necesario pensar que esta forma física de la esfera reproductiva no era la única alternativa a la organización de la vida cotidiana. Como bien señala Hayden, hombres y mujeres habían propuesto alternativas tanto a la densa ciudad del siglo XIX, como a la aislante y empobrecedora casa unifamiliar de los suburbios (Hayden, 1981; Hayden, 1984), aunque ninguna de estas alternativas preocupa a los grupos hegemónicos.

<sup>3</sup> Mis vecinas que no tienen coche me envidian; puedo ir de compras, a nadar, puedo salir al campo con este automóvil. Si quiero llevar mi hijo al dentista, es bueno saber que siempre hay un vehículo disponible para cualquier emergencia. Gran parte de nuestros buenos momentos están relacionados con el coche, y sin él nuestra casa parecería una prisión (Miller, 1991).

<sup>4</sup> Hay un ejemplo muy claro de esta función segregadora de las autopistas: los puentes encima de la primera autopista que iba de Nueva York a la playa eran demasiado bajos, no sólo para los camiones sino también para los autobuses, lo que impedía el acceso a la costa de todas aquellas personas que no tuvieran automóvil. O lo que es lo mismo, el uso de la playa estaba restringido a la clase mediana-alta de la ciudad (Hall, 1988).

libertad individual y en el aumento del nivel de vida asociado a un incremento de los bienes materiales.

A pesar de que este es el origen (cronológico, geográfico e ideológico) de la incorporación de los vehículos privados a casi todas las ciudades del mundo, cada una de ellas adopta un peculiar proceso de adaptación de estas formulaciones de la ciudad moderna (Cohen, 1996).

Desde el inicio de la ciudad contemporánea, a caballo de los siglos XVIII y XIX, Barcelona ha tenido un volumen de población y un nivel de actividad económica que han hecho necesaria la implantación de políticas que organizaran la movilidad de los ciudadanos, a través de los distintos medios de transporte. Pero Barcelona, también se caracteriza por una dinámica de *desfases temporales* entre los proyectos y su realización efectiva, que no sólo obedecen a la dinámica territorial, sino que están influenciados por las peculiaridades de la propia historia de la ciudad, caracterizada en muchas etapas por una falta de decisión política y por una capacidad económica insuficiente. Estas características peculiares de la ciudad son imprescindibles para entender la adaptación de los modelos de movilidad americana, con la construcción de vías rápidas urbanas, de la ciudad de Barcelona.

## LA CIUDAD DE BARCELONA

Si bien es cierto que Barcelona, como otras ciudades europeas, empieza a adaptar la ciudad al coche después de la posguerra, de la mano del alcalde Porcioles (1957-1973), los primeros pasos hacia este modelo de movilidad se dan, ya, a principios de siglo.

En Barcelona la implantación del vehículo privado como medio de transporte hegemónico es la culminación de un proceso difuso en el tiempo y poco analizado, que se inicia a principios de siglo. El proceso, que se percibe a partir de los años sesenta, enlaza dos dinámicas complementarias. La primera, más conocida aquí y en otros ámbitos urbanos, conecta con el in-

cremento del nivel de vida y de consumo y con la progresiva adopción de valores y de formas de vida que va exportando la sociedad americana; que culmina con la adquisición del vehículo privado familiar. La segunda, poco estudiada, enlaza con la historia político-urbana barcelonesa, caracterizada por una serie de *presencias y ausencias*, como expresión, respectivamente, de lo que se ha construido y de lo que se ha quedado en mero proyecto, que van perpetuando una morfología urbana particular. En este contexto, las ausencias forman parte de la historia particular de los transportes colectivos<sup>5</sup> y las presencias están relacionadas con la construcción de la red viaria, como impulso definitivo al transporte privado.

El análisis de las propuestas y de la construcción efectiva de la red viaria requiere, para la ciudad de Barcelona y su área metropolitana, un arco temporal que incluya todo el siglo XX. En este período histórico, que a primera vista puede parecer excesivo, se ha consolidado el proceso de propuesta-diseño-realización de la red viaria barcelonesa. Un proceso que puede parecer lento y en algunas épocas indeterminado, pero que, desde la perspectiva actual, puede afirmarse que ha concluido con éxito.

### El inicio de siglo: grandes proyectos y poca construcción

En 1901 el partido de la burguesía industrial gana las elecciones municipales de Barcelona. Después de la pérdida de la guerra de Cuba, la crisis invade el país, y desde el Ayuntamiento la burguesía local quiere impulsar la ciudad para que irradie hacia toda España.

En 1905 León Jaussely gana el concurso de ideas convocado por el Ayuntamiento barcelonés, para reestructurar el término municipal de la ciudad, que con la anexión de los municipios colindantes, se había multiplicado por cinco, alcanzando el medio millón de habitantes.

La propuesta formula, entre otras, un conjunto de infraestructuras viarias y ferroviarias que den cohesión a los 77,2 km<sup>2</sup> del nuevo término municipal. El esquema viario se organiza a partir de cinco ejes radiales y tres anillos de circunvalación. El trazado ferroviario trata de sistematizar las líneas de ferrocarril que convergen en la ciudad, con la construcción

<sup>5</sup> El análisis de los transportes públicos forman parte de los modelos de movilidad de una ciudad. Para más información consultar Miralles, 1997.

## La irrupción del transporte privado en la ciudad

de un anillo que una todas las estaciones y de un ferrocarril interior eléctrico (Torres i Capell, 1987). Las nuevas calles y vías diseñan el esqueleto vertebrador de una ciudad que se proyecta como una unidad funcional de producción y de consumo. Será la *taylorización* del espacio urbano, adecuada a las exigencias de la producción industrial (mapa 1).

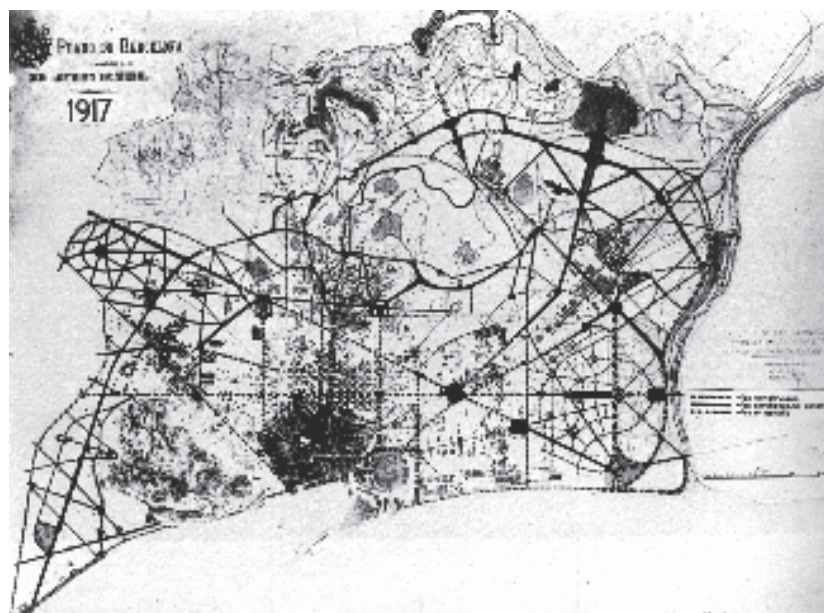
El proyecto, a pesar de que gana el concurso y entusiasma a la burguesía barcelonesa, queda aparcado hasta 1917. Entonces, con el Plan General de Urbanización de Barcelona, se reelabora y los arquitectos municipales Ferran Romeu y Ezequiel Porcel proponen el definitivo Plan de Enlaces. Es un gran plan de infraestructura viaria que, como en el proyecto anterior, propone la construcción de los cinturones de ronda, las autopistas de la costa y la multiplicación de diagonales dentro del término municipal. Una de las obras precursoras de esta política viaria fue la apertura de la rectilínea Vía Laietana (1907-1930), en pleno trazado medieval, que une el Ensanche con el puerto. Este plan estuvo vigente hasta 1953.

En las tres primeras décadas de este siglo los agentes públicos priman las infraestructuras viarias por encima de las fe-

roviarias. Éste se puede considerar el primer paso del que, a partir de entonces (con más o menos intensidad), será una dinámica continuada de políticas públicas de consolidación del transporte privado. Pero a pesar de la voluntad y de la estabilidad política que representan los casi treinta años de gobierno municipal de la *Lliga Regionalista*, esta época se caracteriza por un escaso volumen de construcción, que se concentra en el ámbito urbano (la Vía Laietana, por ejemplo).

Transporte privado que en estos años irrumpe en la ciudad, como utensilio de lujo, de la misma burguesía que gobernaba la ciudad. En 1923 el parque móvil de Barcelona (coches, taxis, etc.) es de 10.000 vehículos. Año que se crea el primer cuerpo especial de la Guardia Urbana, con 25 agentes. También se instalan las primeras fábricas modernas de coches (Ford, 1923 y General Motors, 1932) en el barrio del Poble Nou. Es un transporte para minorías. Un guardia urbano tendría que haber dedicado 47 sueldos íntegros para comprarse un coche mediano (Pernau, 1998).

La ciudad de Barcelona empieza la década de los treinta inmersa en una doble crisis. Por un lado, la crisis a escala inter-



Mapa 1

### ESQUEMA DE LAS VÍAS PRINCIPALES DEL PLAN GENERAL DE URBANIZACIÓN (1917)

(inspirado en el proyecto de León Jaussely)

Fuente: Galera, M.; Roca, F.; Tarrago, S (1980)

nacional, fruto de las deficiencias del sistema capitalista; por otro, la ciudad está en crisis, por las ineficiencias de la gestión municipal del partido que había gobernado la ciudad desde principios de siglo.

En este contexto en 1931 gana las elecciones municipales la izquierda, se proclama la II República y se restablece el gobierno regional catalán. En esta atmósfera se iniciará la discusión de modelos de organización territorial en los que cristalizarán propuestas urbanas alternativas, no circunscritas al término municipal sino a la región metropolitana (Busquets, 1992). Se formulan dos planes generales de ordenación territorial, que entre otras cosas, darán continuidad (aunque no de forma explícita) al proceso de consolidación de la red viaria, iniciado en la época anterior.

Tanto el llamado Regional Planning (1932) (mapa 2) como el posterior Plan Macià (1934) (mapa 3), apuestan por una red viaria que ordené el tránsito, a escala urbana, metropolitana y regional. En el primero los hermanos Rubió y Tudurí señalan tres tipos de circulación: la que llega, la que parte y la que pasa por la ciudad. Para las dos primeras proponen dos grandes arterias a lo largo de los valles del Besós y el Llobregat, y para la tercera diseñan una vía regional a través del corredor del Vallés. En el segundo Plan, los arquitectos agrupados en el GAPCPAC, asesorados por Le Corbusier,<sup>6</sup> inician una crítica al modelo urbano anterior y proponen una *ciudad futura*, donde la circulación rodada, y entre ella el automóvil, tenga un papel predominante. Así, se propone dos vías de comunicación, paralelas al mar. Una por la parte occidental de la sierra de Collserola, a lo largo del Vallés (coincidiendo con la propuesta anterior); otra a través de la zona central de Barcelona que requería el derribo de los edificios existentes a lo largo de una isla del en-

sanche barcelonés, entre la Gran Vía y la calle Aragón.

Por primera vez se configuran dos tendencias, que a partir de entonces se identificarán como complementarias: el incremento de la motorización privada y el proceso de metropolitanización.

A pesar de que casi todas las propuestas de estos años, con la pérdida de la Guerra Civil (1936-39), no pueden consolidarse, las ideas referentes a la red viaria urbana y regional (los corredores del Vallés, del Llobregat y del Besós) aparecen veinte años después en la formulación de las vías del ámbito urbano y metropolitano.

### La consolidación del transporte privado 1957-1979

Barcelona, como el resto de España después de la Guerra Civil, sufre un período de letargo, caracterizado por penurias económicas y aislamiento, con una inversión pública inexistente y un crecimiento sin orden. A partir de 1957, de la mano del nuevo alcalde Porcioles, Barcelona empieza a recuperarse y consolida un proceso de metropolitanización y un modelo de movilidad, donde el transporte privado tendrá un papel hegemónico.

El nuevo modelo de movilidad metropolitana lleva implícita la necesidad de construir una red viaria extensa, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano. Con el doble objetivo de organizar la demanda de desplazamiento y a la propia región metropolitana. Este fenómeno se da en esta época en muchas ciudades europeas. La peculiaridad de Barcelona es que por la dictadura militar esta política de construcción viaria no estuvo acompañada de ninguna medida compensatoria de los desequilibrios y las desigualdades que implica la movilidad en transporte privado. Ninguna medida de apoyo al transporte público estuvo vigente en este período.

A partir de la década de los sesenta, y tomando como referencia las propuestas presentadas a lo largo de los últimos cincuenta años (Jaussely, el Plan de 1917, el Regional Planning y el Plan Macià), se elaboran toda una serie de proyectos, tanto a escala local como supramunicipal (comarcal, metropolitana o regional), con el objetivo de incrementar la edificabilidad y construir infraestructura viaria. En esta lógica política se

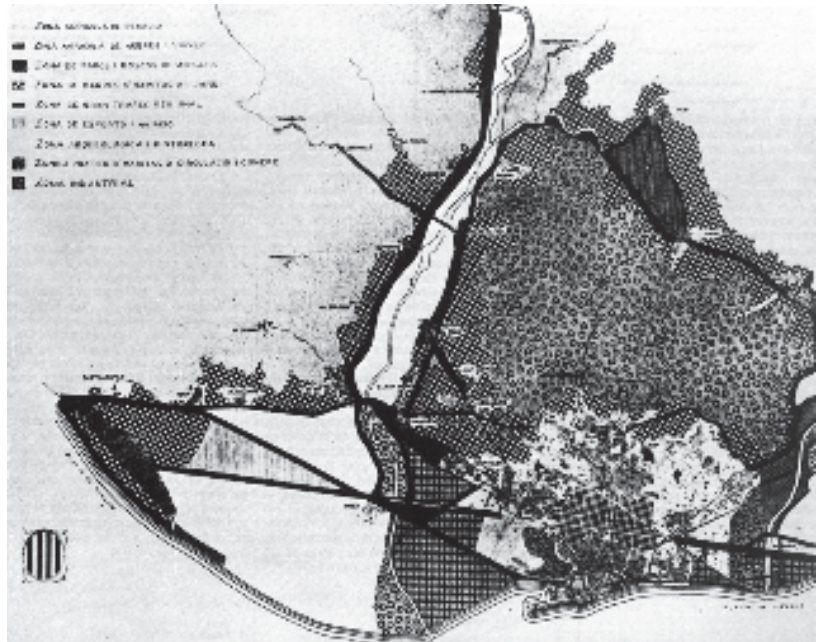
<sup>6</sup> En esta relación ciudad-automóvil, cabe subrayar un elemento que con frecuencia se olvida: la relación directa entre la motorización privada y la ideología de la ciudad moderna. Le Corbusier estuvo muy influenciado por la industria del automóvil. El primer plan urbanístico de París, realizado por Le Corbusier, fue financiado por Gabriel Voisin, fabricante de automóviles (Ragon, 1985).



## La irrupción del transporte privado en la ciudad

Mapa 2

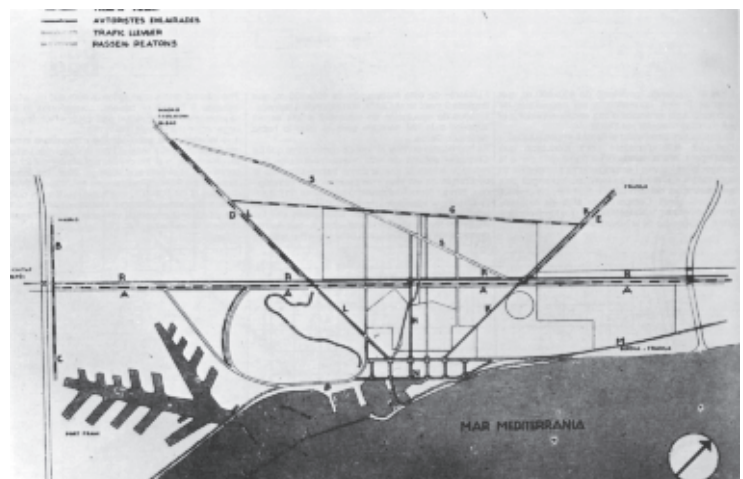
### MAPA DE LAS VÍAS REGIONALES DEL REGIONAL PLANNING (1932)



Fuente: Galera, M.; Roca, F.; Tarrago, S (1980)

Mapa 3

### PLAN MACIÀ. ESQUEMA DE LA RED VIARA (1934)



Fuente: Galera, M.; Roca, F.; Tarrago, S (1980)

priorizan las infraestructuras por delante de los servicios y empieza una etapa, con una gran dinámica especulativa, caracterizada por la transformación urbana a gran escala. En este contexto se enmarca el Plan de Barcelona 2000 (1970) (mapa 4). Un plan desarrollista caracterizado por la desvinculación del trazado tradicional y las vías propuestas. El planeamiento metropolitano, con distintos ámbitos de actuación, empieza con el Plan Comarcal de 1953. En 1964 se inicia su revisión que culmina en 1968 con el Avance del Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona. Finalmente, en 1976, se aprueba un ámbito metropolitano de planeamiento, con un Plan General que coincide con el ámbito de actuación de plan del 53, llamado Corporación Metropolitana de Barcelona. Todos estos planes dan una gran importancia a la construcción de nuevas vías rápidas, en muchos casos segregadas y desconectadas de la trama tradicional. Por lo que se refiere a la movilidad, el objetivo de todos ellos es adaptar el espacio urbano a las exigencias de la motorización privada, lo que significa remodelar tanto el centro como la periferia urbana.

Dentro de esta lógica se construyen las vías urbanas rápidas que atraviesan longitudinalmente la ciudad: la cobertura

de la calle Aragón, la extensión de la Gran Vía, de la Diagonal y de la Meridiana; y la construcción del Primer Cinturón y de la avenida Madrid. Vías rápidas que, no sólo potencian el uso del coche privado, sino que constituyen fuertes agresiones a los barrios, a los paisajes tradicionales de la ciudad y a los propios ciudadanos. Como ejemplos cabe recordar el paso elevado del primer cinturón y la consecuente destrucción de la plaza Lesseps; los puentes elevados sobre la avenida Meridiana para conectar a los vecinos del barrio de Sant Andreu que, la misma avenida había dividido; y la división de la zona universitaria con la prolongación de la Diagonal.

Estas vías no sólo potenciaban el transporte privado sino que a la vez marginaban a otros medios e incluso a los mismos peatones. Un buen ejemplo es la regularización de los semáforos que, en muchos casos, no permitía a las personas, con una velocidad más lenta, cruzar la calle (Fàbregas, 1971). Del mismo modo, el Ayuntamiento de la ciudad destinaba, a principios de los años setenta el 22,7% a la red viaria y sólo el 0,81% a asistencia social y el 1,15% a salud pública y asistencia médica.

En este período se inaugura la SEAT y cuatro años (1957) después se empieza a fabricar el 600, el coche-emblema del



Mapa 4  
**PLAN BARCELONA 2000.**  
**AYUNTAMIENTO**  
**DE BARCELONA (1970)**

Fuente: Galera, M.; Roca, F.; Tarrago, S (1980)

## La irrupción del transporte privado en la ciudad

desarrollismo y de la modernidad españolas. El parque móvil es de 103.000 vehículos en 1960, diez años más tarde pasa a 388.000 unidades y en 1980 llega a 704.000. A pesar de un crecimiento tan espectacular, y de los esfuerzos políticos para adecuar la ciudad al coche, la población que usa este medio de transporte no llega a un tercio de los barceloneses, en todo el período.

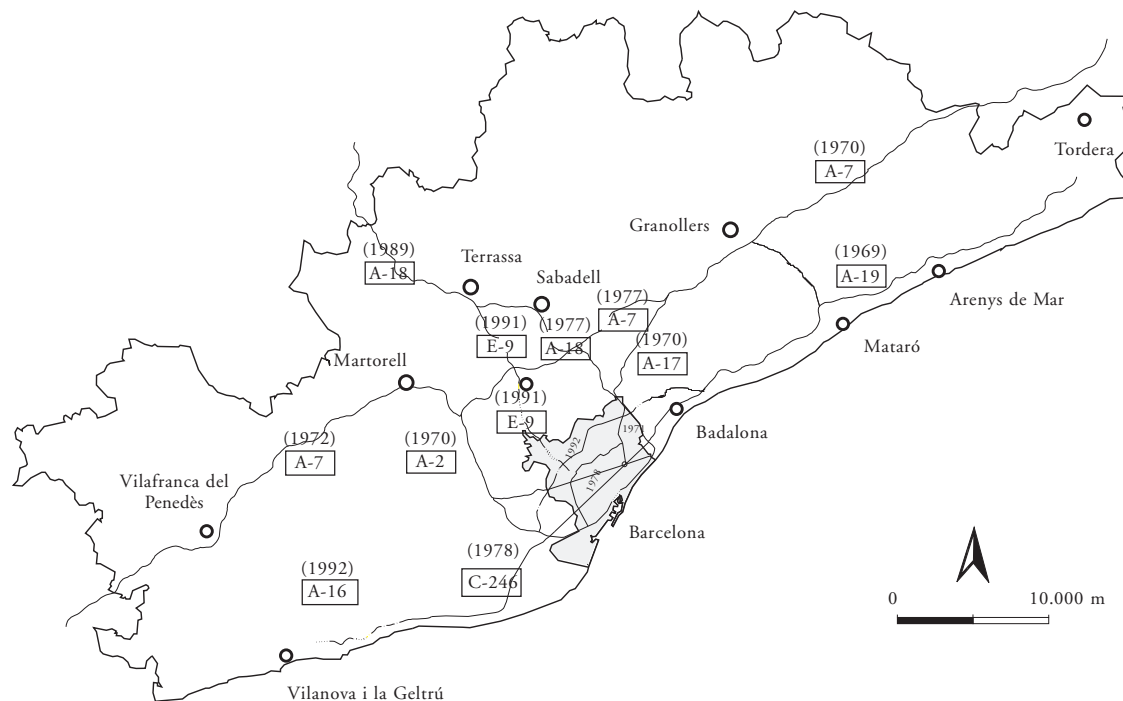
En el ámbito metropolitano los proyectos viarios tienen dos objetivos. Por un lado intentan aumentar los accesos a Barcelona a la vez que quieren facilitar el tránsito, que va de norte a sur, sin tener que pasar por la ciudad. A pesar de que el

nivel de las propuestas era muy extenso y pretendía comunicar, con autopistas, a todas las ciudades medianas con la capital, la realización fue mucho menor. En la década de los setenta se abren los enlaces de Barcelona a Mataró, a Terrassa, Papiol y a Vilafranca. Y se desdobra la autovía de Castelldefels y el tramo del cinturón del litoral (mapa 5).

De este primer período *constructor* destaca el déficit entre los kilómetros propuestos y los realmente ejecutados. El volumen de red viaria construida fue mucho menor que el índice de crecimiento de la actividad y que la motorización, especialmente en la periferia barcelonesa [CGAM, 1972]. Otra carac-

Mapa 5

### LA RED DE AUTOPISTAS DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA



Fuente: Elaboración propia.



terística es la nula conexión entre las actuaciones viarias y los problemas urbanos, ya que en el planeamiento viario metropolitano la ciudad es sólo un punto de origen y destino.

La red de autopistas programada en el ámbito urbano y regional, conecta todo el ámbito metropolitano con un diseño ortogonal: cinturones de ronda, autopistas paralelas a la costa, túneles de penetración hacia el interior, etc. Todo ello ya se proyectó en los años treinta, y su ejecución culminará en la etapa democrática, a partir de la segunda mitad de los años ochenta.

### Etapa democrática

Con la llegada de la democracia, a finales de los años 70, empieza una nueva etapa urbana. Las elecciones democráticas permiten que los grupos progresistas empiecen a gobernar las ciudades del área metropolitana, incluida Barcelona. Esta dinámica política, junto a la recuperación económica posterior a la crisis energética, impulsa una nueva estrategia urbana y con ella un modelo de movilidad que se está gestando desde los años treinta.

A partir de 1986, con la nominación olímpica de Barcelona, se retoma la construcción de grandes ejes viarios. Una política de transporte que, con la crisis de los años setenta y en la primera etapa de los nuevos Ayuntamientos democráticos, parecía eclipsada.

Las obras viarias que se realizan en Barcelona entre 1987 y 1992 son la segunda fase de un proceso que se inicia en 1962 con la construcción de la *Red de Arterias de Barcelona*, inspirado en las ideas de los años treinta. Es una segunda fase con un alto índice de construcción, ya que en estos cinco años se ejecuta la misma red viaria que en los treinta años anteriores. En esta fase, a diferencia de la anterior, se intenta que las vías rápidas sean elementos integrados con el entorno urbano, a la vez que intentan evitar el colapso en el centro de la ciudad. Así surge la construcción del anillo viario compuesto por dos rondas de circunvalación (la ronda de dalí y la del litoral), distantes unos cinco kilómetros una de la otra y muy próximas al centro de la ciudad, y tres accesos viarios principales: los nudos de la Trinitat y del Llobregat; las entradas al anillo desde las patas norte y sur y el túnel de Vallvidrera desde el

Vallés (mapa 5). En tan sólo cinco años la ciudad ha cambiado radicalmente la forma de la red, la organización del tránsito de paso, la circulación interna y las vías de penetración. La capacidad de la red viaria metropolitana ha aumentado un 35%, con un incremento de las capacidades de 588.000 vehículos/día a 900.000, que representa inicialmente entre el 15 y el 20% de reducción del tránsito, en el centro de la ciudad. Aunque con los índices de aumento de la motorización la nueva red viaria está colapsada al cabo de cinco años (Herce, 1992). En 1997 el parque de automóviles de Barcelona alcanzó los 913.000 vehículos.

En el ámbito metropolitano la estrategia política del transporte ha sido la misma que en el ámbito urbano: la construcción masiva de autopistas, aunque sin un gobierno que diera unidad a las actuaciones en este ámbito territorial. Las políticas de transporte son o bien fragmentarias a escala local o bien obedecen a objetivos suprarregionales: el desdoblamiento de la autopista del Llobregat, y los proyectos del cuarto cinturón y de las interpolares, etc.

En definitiva, en los últimos años se ha ido consolidando una tendencia que otorga protagonismo a la motorización privada; tendencia que se empieza a practicar a principios de siglo y que culmina con éxito en su última década. Es un proceso compuesto por distintas estrategias en diversos ámbitos (cultural, urbanístico, social, etc.), muy influenciadas por la experiencia de otras ciudades y por los criterios de modernidad y de funcionalismo de los arquitectos de los años treinta. Culminación de unas dinámicas que han actuado por omisión en lo referente a otros medios de transporte, incluido el peatón, y que han potenciado la red viaria rápida a escala urbana y metropolitana, que llega a su máximo esplendor en el período 1987-1992 cuando nada apuntaba su supervivencia.

### BIBLIOGRAFÍA

- ALESSANDRI CARLO, Ana Fani (1993), «El carrer l'espacialitat, el quotidiana i el poder» in *Revista Catalana de Geografia*, VII (20), pp. 5-10.
- BERMAN, Marshall (1988), *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI.

## La irrupción del transporte privado en la ciudad

- BOHIGAS, Oriol (1985), *Reconstrucció de Barcelona*, Barcelona, Edicions 62.
- BUSQUETS, Joan (1992), *Barcelona. Evolució urbanística de una capital compacta*, Madrid, Mapfre.
- COMISIÓN GESTORA DEL ÁREA METROPOLITANA (1972), *Plan del Área Metropolitana de Barcelona. Una estrategia de ordenación territorial 1974-1990*, Madrid, Ministerio de la vivienda.
- COHEN, Jean-Louis (ed.) (1996), *La temptació d'Amèrica. Ciutat i arquitectura a Europa 1893-1960*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- GALERA, M. ROCA, F. & TARRAGO, S. (1980), *Atlas de Barcelona*, Col·legi d'Arquitectes de Barcelona, Barcelona.
- FABREGAS, Simó (1971), «El automovil» in COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE CATALUÑA Y BALEARES (ed.), *Movilidad Urbana*, Barcelona, ATE, publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, pp. 37-51.
- FLICK, James, J. (1991) «The ultimate status symbol: the custom coachbuilt car in the interwar period» in WACHS, Martin & CRAWFORD, Margaret (ed.), *The car and the city: The automobile, the built environment and daily life*, Los Angeles.
- HALL, Peter (1988), *Cities of tomorrow. An Intellectual History of urban Planning and design in the Twentieth Century*, Cambridge (Ma), Basil Blackwell.
- HAYDEN, Dolores (1981), *The grand domestic revolution: a history of feminist designs for American homes, neighborhoods, and cities*, Cambridge (Mass), The MIT Press.
- HAYDEN, Dolores (1984), *Redesigning the american dream*, New York, Norton.
- HERCE, Manuel (1992), «Algunas medidas urbanísticas coadyuvantes a las políticas de vivienda», in *Papers*, 9 pp. 27-35
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (1993), *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Universitat de Valencia.
- MARTIN, Michèle (1991), «Communication and social forms: the development of the telephone, 1876-1920» in *Antipode*, 22:3, pp. 307-333.
- MILLER, Roger (1991), «Selling Mrs Consumer: advertising and the creation of suburban socio-spatial relations, 1910-1930», in *Antipode*, 23:3, pp. 263-301.
- MIRALLES GUASCH, Carme (1997), *Transport i ciutat Reflexió sobre la Barcelona contemporània*, Bellaterra, Publicacions Universitat Autònoma de Barcelona.
- MONCLÚS, Francisco Javier (1992), «Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EE UU. Literatura reciente y nuevas perspectivas» in *Historia Urbana*, 1, pp. 37-53.
- PERNAU, Gabriel (1998), «Coche y ciudad, cien años de amor y odio» in *Barcelona. Metropolis Mediterrànea*, 39, pp. 33-56.
- RAGON, Michel (1985), *L'homme et les villes*, París, Berger-Levrault.
- ROCA, Francesc (1979), *Política econòmica i territori a Catalunya. 1901-1939*, Barcelona, Ketres.
- TORRES i CAPELL, Manuel de (1987), *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya.

