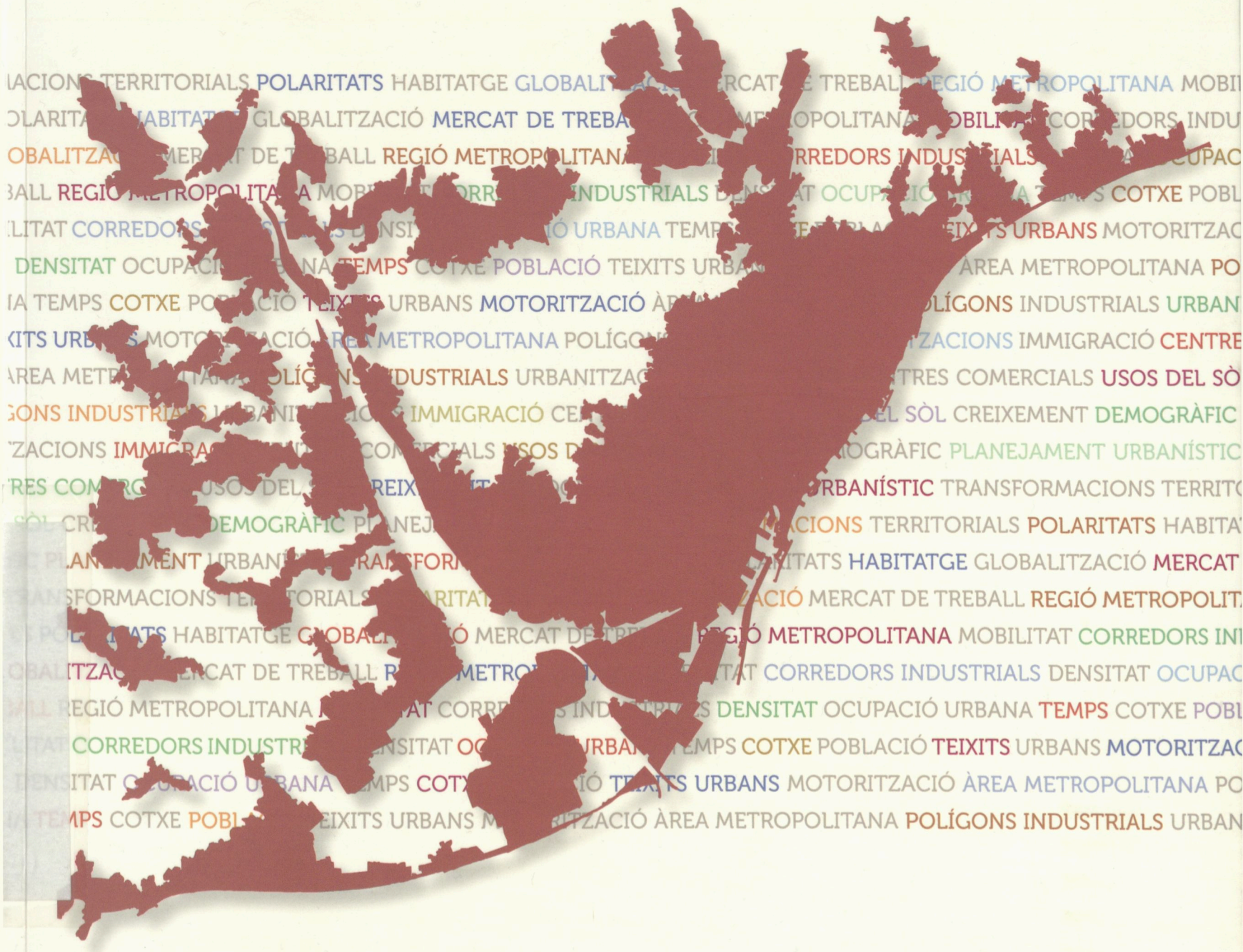
50 anys de transformacions territorials. 1956-2006

Àrea i regió metropolitana de Barcelona



Biblioteca AMB
10027143

50 anys de transformacions territorials. 1956-2006

Àrea i regió metropolitana de Barcelona

50 anys de transformacions
territorials. 1956-2006
Àrea i regió metropolitana de Barcelona
© Àrea Metropolitana de Barcelona

ISBN: 978-84-878881-10-7

Àrea Metropolitana de Barcelona
Direcció de Serveis d'Urbanisme

Director del treball
Josep Maria Carreras i Quilis

Autors
Josep Maria Carreras i Quilis
Montserrat Otero i Vidal
Ernest Ruiz i Almar

Col·laboradors
Francesc Artal i Vidal
Martí Dot i Ventalló
Manuela Esteban Reyes
Montserrat Serrano i Martí
Manuel Ibarrro Barja
Sara Ortiz Contreras

Concepción Arcos i Aguilera
Cristina Crespi de los Reyes
Agustí Gonzalez i Llull
Laia Grima i Torres
Alba Ibarro i Cerdán
Verònica Morales i Cantabella
Lourdes Serrano i Calvo
Eduard Tudela i Ramírez
Paula Gemma Valderrama i Garcia

Agraïments:
Arxiu Municipal de Viladecans
Arxiu Nacional de Catalunya
Departament de Comunicació de SEAT
Arxiu del Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona
Centre Comercial Baricentro
Institut Cartogràfic de Catalunya

Coordinació de disseny
Enric Folch i Gallen
Úrsula Solans i Hierro

Edició
© Àrea Metropolitana de Barcelona

Disseny gràfic i maquetació
Primer Segona Serveis de Comunicació

Portada
Úrsula Solans i Hierro

Revisió i traducció de textos
Mots - Jordi Curell, Debbie Smirthwaite

Documentació fotogràfica
Miquel Ribas Comas

Fotografies
Àrea Metropolitana de Barcelona
Arxiu Adolfo Zerkowitz
Arxiu Municipal de Barcelona
Arxiu Municipal de Viladecans
Arxiu Nacional de Catalunya
Arxiu del Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona
Centre Comercial Baricentro
Col·lecció MACBA. Fons Xavier Miserachs
Departament de Comunicació de SEAT
Jordi Todó. TAVISA

Impressió
Vanguard Gràfic, S.A.

Tiratge
1000 exemplars

Reservats tots els drets d'aquesta edició.
Barcelona, desembre de 2012

Dipòsit legal: B.11.534-2012

50 anys de transformacions territorials. 1956-2006

Àrea i regió metropolitana de Barcelona

AMB
Àrea Metropolitana
de Barcelona

BIBLIOTECA
R. 31554

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Índex

Presentació

Xavier Trias i Vidal de Llobatera,
Antonio Balmón Arévalo 7

Introducció 9

Els factors de la transformació territorial

L'evolució demogràfica 12

La distribució de la població 12

1950-1980: consolidació de l'àrea metropolitana 12

1980-2000: migracions internes sense creixement demogràfic 14

2000-2010: noves migracions i creixement 16

El factor demogràfic en les transformacions territorials 16

L'activitat econòmica 18

Antecedents 18

1956-1976: de l'autarquia a la liberalització de l'economia, el creixement i la crisi del petroli 18

1976-2006: de la reconversió industrial a la globalització de l'economia 20

El mercat de treball 21

El factor econòmic en les transformacions territorials 22

Les infraestructures viàries i la motorització 24

Antecedents 24

La popularització del vehicle privat i la modernització de la xarxa viària 26

El factor motorització en les transformacions territorials 28

1956-1977

Ocupació urbana 34

L'ocupació urbana de 1956 34

L'ocupació urbana en el període 1956-1977 34

Usos i teixits 42

Els usos i teixits de 1956 42

La variació de l'ús residencial en el període 1956-1977 42

La variació de l'ús industrial en el període 1956-1977 43

El planejament urbanístic 54

Els fenòmens urbans, 1956-1977 58

Les urbanitzacions de segona residència 58

Els polígons residencials 64

Els polígons industrials. Desplaçament de la indústria a la perifèria urbana 68

1977-2006

Ocupació urbana 74

L'ocupació urbana de 1977 74

L'ocupació urbana en el període 1977-2006 74

Usos i teixits 84

Els usos i teixits de 1977 84

La variació de l'ús residencial en el període 1977-2006 84

La variació de l'ús industrial en el període 1977-2006 85

La variació de les dotacions urbanístiques en el període 1977-2006 85

El planejament urbanístic 94

L'etapa de la transició democràtica 94

El període 2000-2006 95

Els fenòmens urbans, 1977-2006 98

El reompliment de les urbanitzacions de segona residència 98

Els corredors industrials 102

Els centres comercials 110

Conclusions

Cadenes de transformació urbana 116

Les transformacions urbanes derivades de la motorització 122

El planejament urbanístic com a eina reguladora 124

Epíleg 125

Annex: taules per municipis i comarques 127

Metodologia i fonts 160

Bibliografia 162

Traduccions

Versión castellana 165

English version 195

Presentació

Xavier Trias i Vidal de Llobatera
Alcalde de Barcelona
President de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Antonio Balmón Arévalo
Alcalde de Cornellà de Llobregat
Vicepresident de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Amb la publicació de l'estudi *50 anys de transformacions territorials 1956-2006. Àrea i regió metropolitana de Barcelona*, els Serveis Tècnics de l'Àrea Metropolitana de Barcelona fan una aportació decisiva al coneixement del que ha passat en l'ocupació territorial al llarg dels darrers cinquanta anys.

L'estudi mostra la forma, l'ús i la quantia dels espais ocupats; explica quins són els factors que desencadenen les transformacions i els fenòmens urbans col·laterals; dóna una nova visió d'alguns episodis de l'urbanisme de la nostra història recent, com és el cas de les urbanitzacions de segona residència, el barraquisme, els polígons residencials i la relocalització de l'activitat industrial, i posa de manifest el paper i l'esforç de les administracions per recuperar un territori protegit i bastir unes ciutats de qualitat a través dels instruments que proporciona el planejament.

En definitiva, ara estem en una situació millor per entendre quina és la matèria urbanística de la qual estan fets els municipis i barris de l'àrea metropolitana de Barcelona, com també per esbrinar quins eren els reptes i les necessitats del moment històric en què es van construir.

Tanmateix, aquesta publicació no fa referència només al passat. És també una reflexió prèvia i necessària a l'inici de la redacció del Pla director urbanístic metropolità, que és l'eina amb la qual hem de construir la nova visió de la metròpolis barcelonina.

Des d'aquest punt de vista, l'aportació d'aquest treball al coneixement i l'explicació de les transformacions urbanes de la darrera meitat del segle XX és molt important per clarificar la naturalesa de l'escenari territorial sobre el qual s'haurà de construir l'àrea metropolitana del futur: un territori definit per un conjunt de ciutats que conformen una realitat urbana complexa, policèntrica i interconnectada.

Així entès, el futur de la metròpolis passarà necessàriament pel desenvolupament d'aquelles oportunitats i fortaleses que han de permetre que l'àrea de Barcelona sigui un territori econòmicament competitiu i socialment cohesionat, un centre d'activitats empresarials de primera línia mundial i un lloc excel·lent i de reconeguda qualitat per viure-hi.

Aquesta és la voluntat i el gran objectiu que persegueix el Govern metropolità per al conjunt dels 35 municipis del voltant de Barcelona, amb el benentès que conèixer l'evolució i les transformacions del territori al llarg del temps és la millor manera de projectar-ne el futur i d'exercir encertadament la tasca de govern.

Introducció

Josep Maria Carreras i Quilis
Director de Serveis d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Barcelona ha esdevingut metropolitana al llarg dels darrers cent cinquanta anys. L'anàlisi d'aquest procés, que s'ha accelerat en l'última meitat del segle passat, ha estat objecte d'alguns treballs d'investigació. Un d'aquests estudis, publicat l'any 2006 amb el títol *Transformacions urbanitzadores 1977-2000, regió i àrea metropolitana de Barcelona*, va ser fruit d'una investigació compartida entre el Servei d'Informació i Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Càtedra d'Urbanística de la Universitat Politècnica de Catalunya.

El treball que ara es presenta es pot entendre com una continuació del que es va publicar l'any 2006, però introdueix tres aspectes diferencials. En primer lloc, s'ha ampliat el període històric estudiat amb relació al passat fins a l'any 1956 i amb relació al present fins al 2006, amb la qual cosa s'obre més la finestra en el temps i s'inclouen una cinquantena dels anys més significatius del procés metropolità d'ocupació urbana.

En segon lloc, l'estudi també s'ha centrat en aquells aspectes dels fenòmens territorials que són mesurables amb la metodologia emprada en aquest treball. És el cas de la quantificació aproximada de les urbanitzacions de segona residència dels anys seixanta i setanta, dels polígons residencials d'habitatge d'alta densitat o dels assentaments industrials de les perifèries.

En tercer lloc, introdueix algunes tesis explicatives a partir de l'anàlisi de tres factors clau de les transformacions d'aquest mig segle: economia, demografia i mobilitat. Els canvis en les condicions econòmiques, caracteritzades per una evolució creixent del nivell de renda, així com les fluctuacions demogràfiques, que reflecteixen els comportaments migratoris de la població en el territori, han fixat un nou escenari que és la base on s'ha produït la transformació de les condicions de mobilitat.

L'impacte social i territorial que ha tingut la irrupció del cotxe particular en el desplaçament de les persones i el camió en el transport de mercaderies indueix a pensar que la mobilitat de final de segle conforma i explica bona part de les característiques de la ciutat metropolitana dels darrers vint-i-cinc anys del segle XX. En aquest sentit, les transformacions urbanes que s'han donat a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona representen, més enllà de les dades quantitatives, un canvi en el model de societat que ha tingut fortes repercussions territorials.

En la mesura que la construcció urbana té una inèrcia molt llarga, podem parlar de dues ciutats en el temps, la que correspondria a una mobilitat de transport públic molt limitada i que va acompanyada d'una proporció elevada de viatges a peu, que condicionava unes distàncies reduïdes entre residència, lloc de treball i lleure, i la que correspondria a una mobilitat on el transport amb vehicle particular permet distàncies molt més grans entre la localització dels diferents usos. En definitiva, una ciutat concentrada de distàncies curtes i una ciutat dispersa de distàncies llargues.

La ciutat metropolitana actual és el resultat de la coexistència d'aquests dos models, el de la concentració urbana dels nuclis i el de la dispersió d'usos i activitats, que és un fenomen que no existia abans dels anys cinquanta.

Per contrarestar la trajectòria aleatòria que podria seguir el creixement urbà segons aquests dos models, la política urbanística permet aturar fenòmens territorials o reorientar-los per restablir periòdicament l'ordre, l'eficiència i la qualitat de la ciutat. Al llarg d'aquests cinquanta anys, la voluntat política de controlar les condicions de creixement de la ciutat ha estat a vegades més feble i a vegades més decidida però, en qualsevol cas, la planificació i la regulació urbanístiques han tingut un paper fonamental en la definició i la construcció de l'àrea metropolitana actual.

Aquest treball quantifica l'ocupació urbana a l'àrea i la regió metropolitanes des de 1956 fins a 2006, discriminant usos i separant les dues fases de dictadura i democràcia, segons els períodes 1956-1977 i 1977-2006. Al mateix temps fa una aproximació als models d'ocupació que han anat definint els planejaments urbanístics de 1956, 1980, 2000 i 2010.

Amb l'anàlisi dels models d'ocupació del sòl del planejament urbanístic es podrà esbrinar quina era la ciutat imaginada en cada moment històric. Amb la delimitació de les àrees urbanitzades i edificades es pot saber quina va ser la ciutat construïda real. El coneixement de totes dues en el passat recent és un exercici imprescindible per a la creació de la ciutat metropolitana del futur.

Els factors de la transformació territorial

L'evolució demogràfica

La distribució de la població

En el transcurs dels darrers seixanta anys, la població de Catalunya ha experimentat un creixement molt important i un procés de redistribució territorial com a conseqüència d'una sèrie de factors demogràfics, urbanístics i socials. La configuració actual de la realitat catalana és fruit de la superposició de diferents fenòmens com ara l'arribada de població immigrada en diferents moments, el nivell de densificació de la ciutat de Barcelona, l'ampliació i millora de les xarxes de transport, la descentralització cap a la primera i la segona corones metropolitanes i altres processos de redistribució de la població arreu del territori.

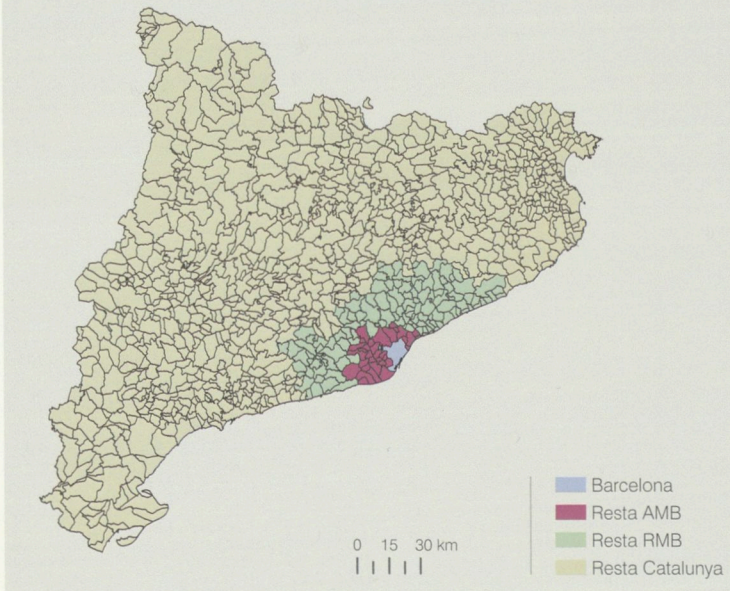
Cal destacar que en aquest període i en valors absoluts, la població de Catalunya s'ha duplicat i ha passat de 3.218.596 habitants l'any 1950 a 7.512.381 l'any 2010. Aquest augment de 4,3 milions d'habitants s'ha distribuït equitativament entre la resta de Catalunya, la resta de la regió metropolitana de Barcelona (RMB) i la resta de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB): 1.300.000 persones en cada àmbit, més els 400.000 habitants que ha guanyat la ciutat de Barcelona.

Per la seva banda, el procés de redistribució territorial ha transcorregut per diferents etapes i no ha tingut un desenvolupament lineal ni homogeni com es pot apreciar en el gràfic adjunt. L'any 1950, la ciutat de Barcelona representava el 40% de la població catalana, mentre que l'any 2010 només en constitueix el 22%. En canvi, els municipis que formen part de la resta de l'AMB i de la regió metropolitana de Barcelona en representaven el 9% i el 13%, respectivament, mentre que actualment han passat a constituir el 21% i el 24%, en detriment de la ciutat de Barcelona i de la resta de Catalunya, que han perdut pes en aquest lapse de temps i han passat del 39% al 33%.

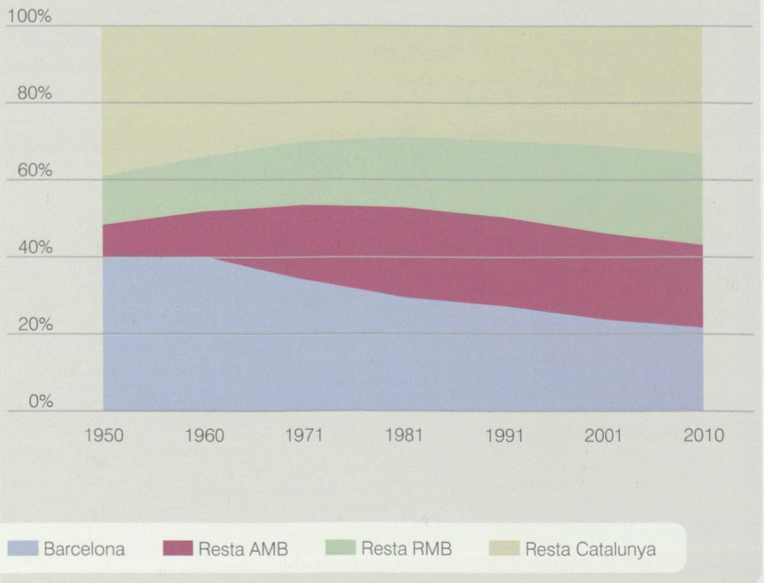
1950-1980: consolidació de l'àrea metropolitana

Entre 1950 i 1980, l'àrea metropolitana de Barcelona va experimentar un creixement intensiu de població amb l'arribada d'un milió i mig de nous habitants. Prop de mig milió de persones (472.500) es van instal·lar a la ciutat de Barcelona i 1.124.000 a la resta de municipis metropolitans. Aquesta onada migratòria procedia de l'Estat espanyol, en especial de les zones rurals més deprimides d'Andalusia, Múrcia

Àmbits territorials



Distribució de la població per grans àmbits



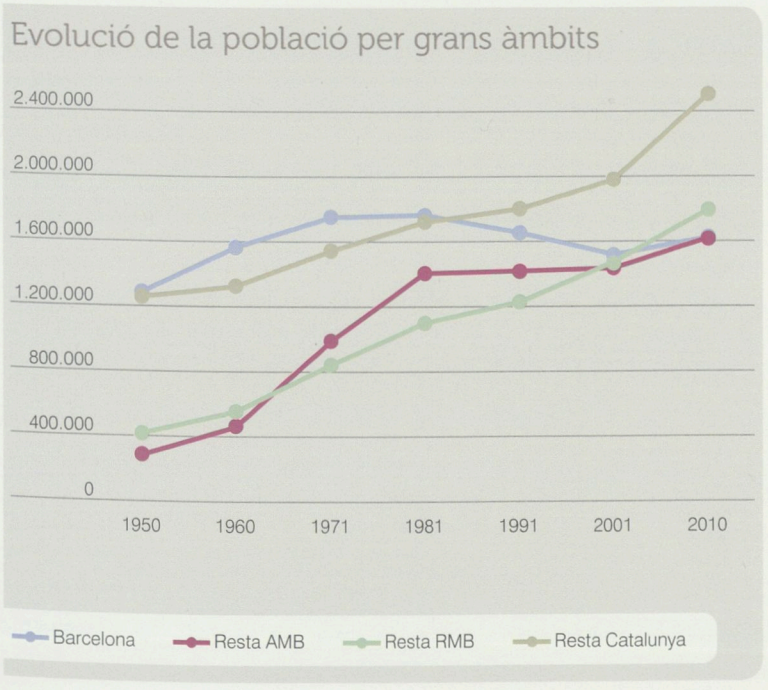
i Extremadura, i estava motivada per la incorporació al mercat laboral de Barcelona i el seu entorn. Catalunya liderava la recuperació econòmica d'Espanya i va ser la principal receptora de mà d'obra que, buscant oportunitats laborals en el sector industrial i de la construcció, va deixar els seus llocs d'origen.

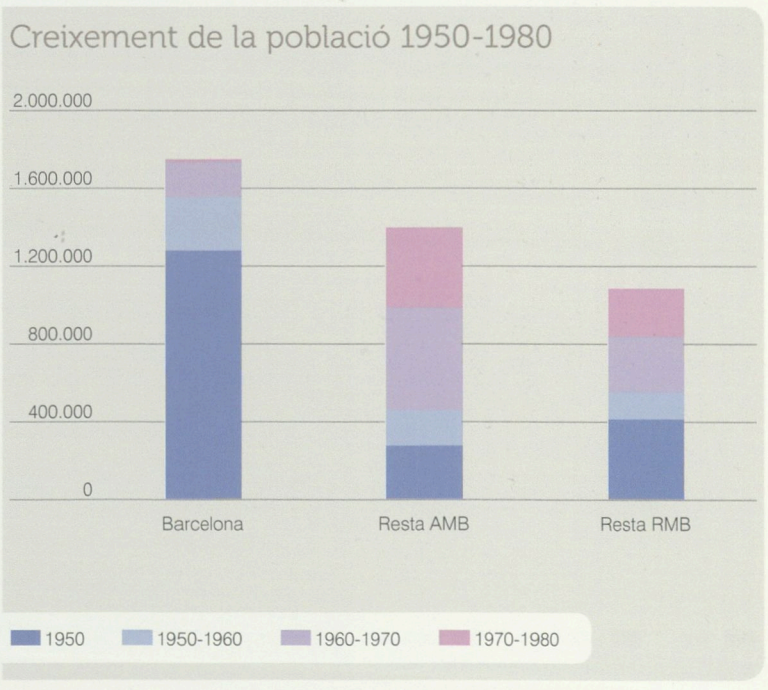
L'etapa compresa entre els anys 1950-1980 es pot caracteritzar com el moment en què es consolida l'àrea metropolitana constituïda per Barcelona i els municipis més propers a la ciutat central. Durant aquest període es produeix la saturació de la ciutat central, molt densament poblada (17.284 hab./km^2, la segona ciutat europea en densitat, després de París), però que, al mateix temps, es desborda cap al seu entorn immediat tant des del punt de vista residencial com de l'activitat econòmica. Els municipis contigus de la primera corona, que conformen alhora el cinturó industrial de Barcelona, s'urbanitzen intensament tant per localitzar les noves instal·lacions industrials com per dotar-se de l'habitatge necessari per al milió i mig de persones que hi van arribar en aquest període provinents de la resta de l'Estat espanyol.

Barcelona va quedar pràcticament saturada al voltant de 1970 i durant els deu anys següents el creixement de la ciutat es va estancar, mentre que els municipis del seu entorn continuaven creixent.

En els gràfics adjunts es pot apreciar la seqüència i la intensitat del procés de creixement durant aquest període. En el cas de la ciutat de Barcelona és en la dècada dels cinquanta quan experimenta un augment de població més fort, mentre que a la resta de l'AMB i de l'RMB és durant la dècada dels seixanta. Pel que fa al gràfic individualitzat dels municipis metropolitans, s'hi pot observar el seu ritme de creixement i constatar que els de mida més gran i més propers a Barcelona van créixer més intensament en la dècada dels anys seixanta, mentre que els de mida més petita van tenir creixements, proporcionalment, més intensos en la dècada dels anys setanta.

Durant aquest període de trenta anys, Badalona i l'Hospitalet de Llobregat van multiplicar per quatre la seva població; Santa Coloma de Gramenet, Esplugues de Llobregat, Viladecans, Barberà del Vallès i Cornellà de Llobregat la van multiplicar per nou i per deu; Cerdanyola del Vallès, Sant Joan Despí i Castelldefels encara ho van fer de forma més accentuada. Va ser l'època dels polígons residencials





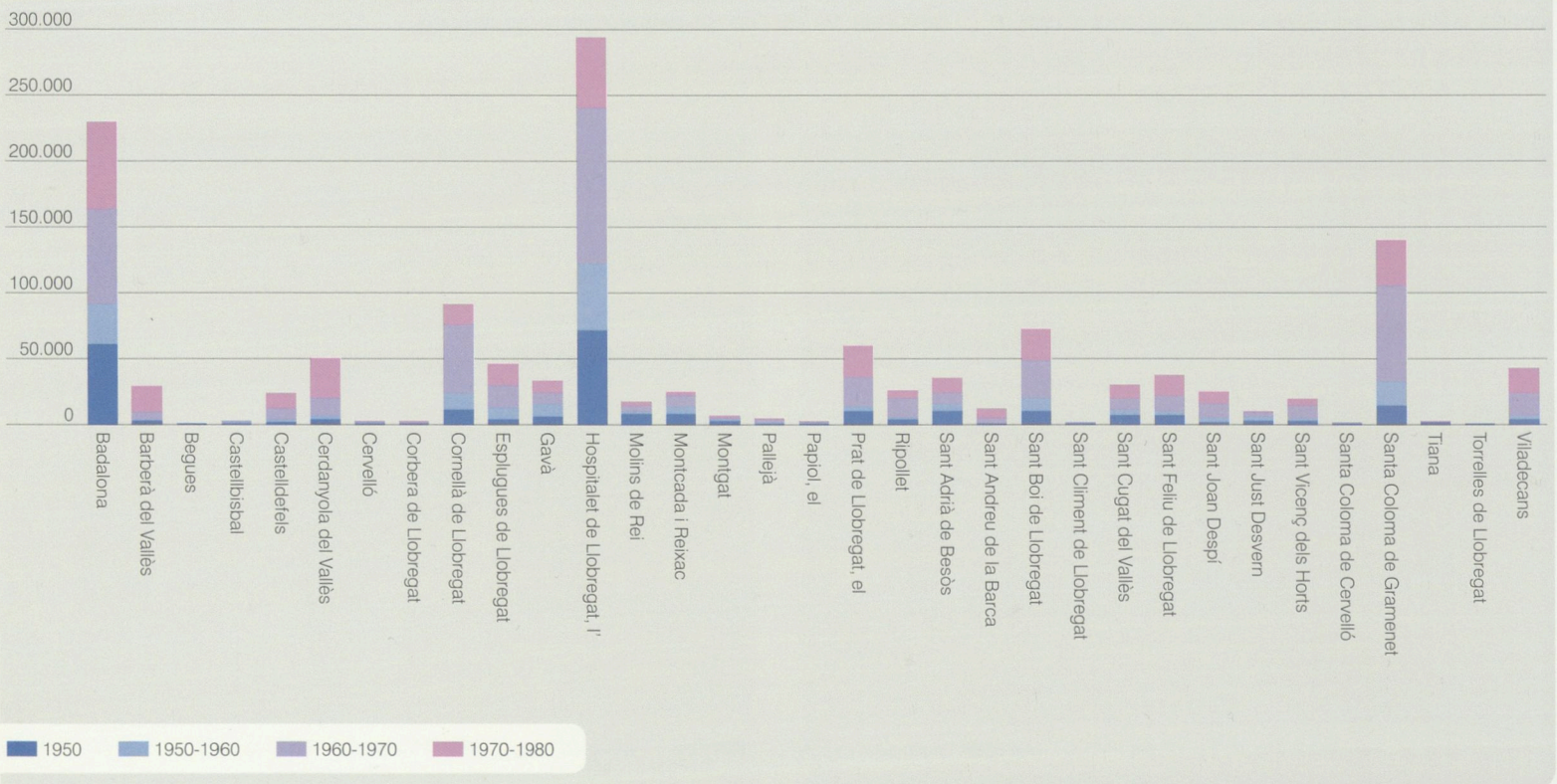
a Barcelona i als municipis esmentats que donaven resposta a la demanda d'habitatge de tota la població nouvinguda i es caracteritzaven per uns nivells de densificació molt alts. Al mateix temps, la pressió demogràfica sobre el teixit residencial de la ciutat central va estimular l'expulsió de moltes indústries cap a les zones periurbanes on es van anar construint els polígons industrials.

En resum, es pot concloure que és una etapa de creixement demogràfic excepcional per l'arribada de la immigració i per l'increment de les taxes de natalitat, històricament força baixes. Una etapa en la qual es va començar a consolidar una classe mitjana formada per uns assalariats amb bons sous i una formació de caràcter professional, que va accedir a una nova societat de consum caracteritzada per la possessió d'un cotxe particular, la compra dels primers electrodomèstics i de les primeres segones residències. La societat dels anys cinquanta de base industrial obrera i amb unes condicions socials molt precàries es va anar transformant progressivament en una societat més diversificada amb unes incipients classes mitjanes que es van acabar de consolidar al final dels anys setanta.

1980-2000: migracions internes sense creixement demogràfic

El cens de població de 1981 va posar de manifest que a Barcelona i al seu entorn més proper s'havia produït un canvi de tendència demogràfica que es traduïa en una pèrdua de població. En el conjunt de la regió metropolitana la població total es va mantenir estable durant aquests vint anys, però al mateix temps s'hi va produir una redistribució interna a través d'una migració continuada des de Barcelona

Àrea metropolitana. Creixement de la població 1950-1980







1 ▶ La immigració procedent de la resta de l'Estat arriba a Catalunya per incorporar-se als sectors productius. Voltants de l'estació de França l'any 1962. *Col·lecció MACBA. Centre d'Estudis i Documentació. Fons Xavier Miserachs.*

2 ▶ La immigració de la primera dècada del segle XXI ha estat majoritàriament d'origen africà, asiàtic i llatinoamericà. Barri del Raval, Barcelona, 2012.

i la primera corona metropolitana cap a la resta de la regió. El final del procés migratori extern –que va estar motivat per la crisi econòmica del petroli amb el subsegüent augment de l'atur i el cessament de la migració laboral– i la davallada generalitzada de les taxes de natalitat expliquen l'estabilitat global de la població a la regió en aquest període. D'altra banda, els canvis en el model de mobilitat i en el mercat de l'habitatge també expliquen els desplaçaments de la població entre municipis metropolitans.

Al gràfic adjunt es posen en relleu les diferents dinàmiques demogràfiques dels municipis metropolitans: en les dècades dels anys vuitanta i noranta, el grup dels municipis grans del continu urbà barceloní[1] perd prop de 400.000 persones, 250.000 de les quals corresponen a la ciutat central. Barcelona i el seu entorn immediat passen de ser un pol d'atracció laboral i migratòria a ser el principal centre emissor cap a les perifèries i els municipis més externs de l'RMB, que es van omplint sobre una base urbanística d'edificació més extensiva.

S'alleugereix, d'aquesta manera, la densitat demogràfica de la ciutat central a causa de la migració residencial cap a municipis de la resta de l'àrea i de la regió metropolitana, estimulada per la possibilitat de trobar habitatge a preus més assequibles en un mercat immobiliari que oferia unes condicions d'habitabilitat i d'entorn més avantatjoses i atractives. Un mercat que es va anar estenent a partir de la transformació de les condicions de mobilitat que es deriven de la construcció d'infraestructures viàries ràpides.

Aquest procés de pèrdua de població dels centres urbans més densos és similar al ja experimentat en altres grans ciutats europees que deu anys abans també havien seguit pautes semblants de desconcentració.

Pel que fa a l'evolució social, a partir dels anys vuitanta, amb l'increment continuat del nivell de renda, es va consolidar l'ampliació de la classe mitjana que ha estat la base sobre la qual s'han fonamentat molts dels canvis socials i culturals que s'han esdevingut en els darrers trenta anys.

2000-2010: noves migracions i creixement

Durant els primers anys del segle XXI es produeix un altre canvi de tendència demogràfica: la ciutat de Barcelona i les ciutats grans del seu entorn comencen a guanyar població amb l'arribada d'una onada migratòria de prop de 400.000 persones. Aquest creixement no solament compensa les pèrdues de l'emigració interna cap a la resta de la regió, sinó que incrementa en 170.000 persones la població de les ciutats centrals. L'origen d'aquesta immigració, que ha continuat fins a l'inici de l'actual crisi econòmica, són els països d'Amèrica Central i del Sud (Equador, Bolívia, Perú, Colòmbia i República Dominicana, principalment), del nord d'Àfrica (Marroc) i d'Àsia (Pakistan, Xina i Filipines, en especial).

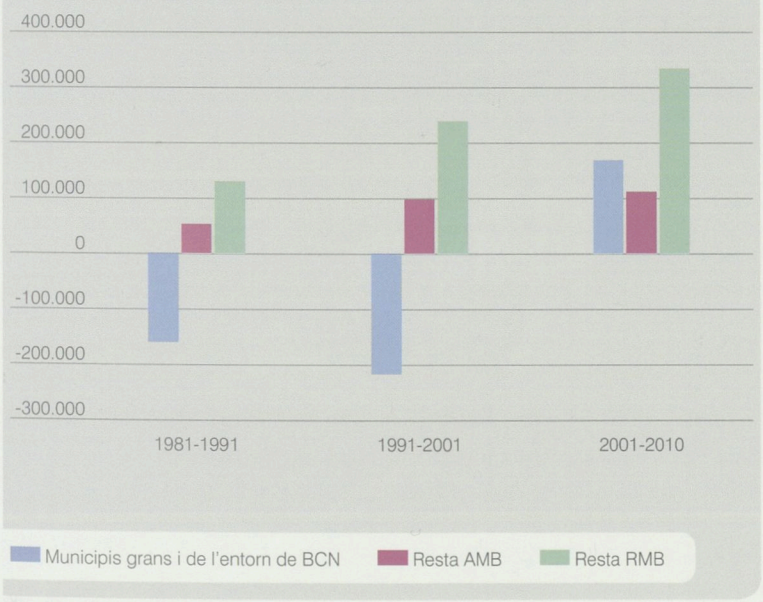
Una dinàmica migratòria, iniciada en una etapa de bonança econòmica, que s'atura a partir de 2007 arran de la crisi econòmica i financera global i de l'esclat de la bombolla immobiliària a l'Estat espanyol.

El factor demogràfic en les transformacions territorials

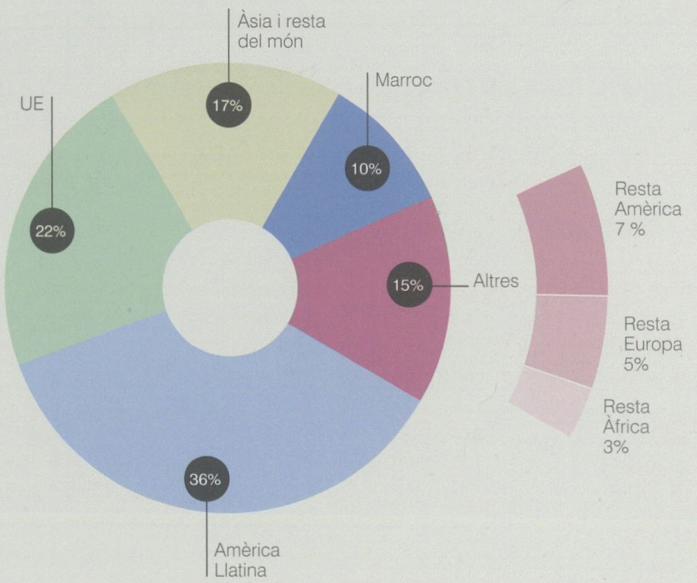
Tots aquests fluxos demogràfics des de l'exterior cap a Barcelona, la seva regió i l'àrea metropolitana han constituït l'origen de moltes transformacions urbanes i territorials al llarg de la segona meitat del segle passat i la primera dècada del present. Fenòmens com el barraquisme, els polígons residencials d'alta densitat, el reompliment dels teixits residencials històrics i l'extensió i densificació dels nuclis dels municipis de la primera corona metropolitana són mostres del pes del factor demogràfic en la conformació de la ciutat metropolitana. La població és, en definitiva, el subjecte beneficiari de la construcció urbana residencial. El creixement de la població està directament relacionat amb el creixement urbà o amb l'increment de la densitat dels nuclis, però la relació, com veurem més endavant, no és de proporcionalitat sinó que està matisada per altres factors econòmics i culturals.

[1] Aquest grup de municipis que perden població entre l'any 1980 i el 2000 són Barcelona, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat i Sant Feliu de Llobregat.

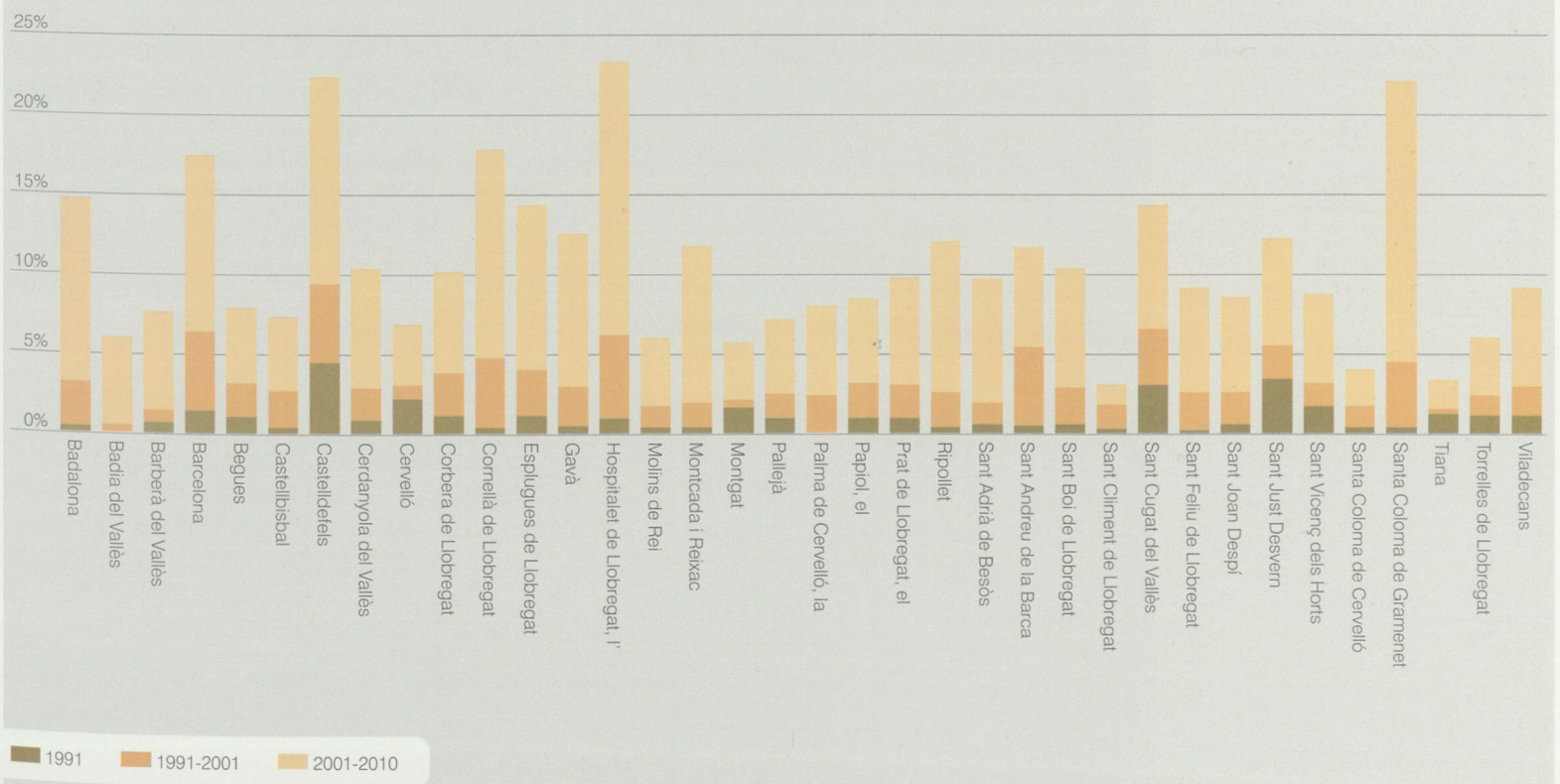
Evolució de la població 1981-2010



Immigració segons nacionalitats, 2010



Evolució de la població estrangera. Variació percentual per municipis, 1991-2010



L'activitat econòmica

Antecedents

Des dels inicis de la industrialització, Catalunya ha tingut un pes decisiu en l'activitat econòmica de l'Estat espanyol. La contribució catalana al producte interior brut del conjunt d'Espanya ha estat, al llarg del darrer segle i mig, entre el 20% i el 30%, una aportació molt superior a la que li correspondria segons la població (segons les dades del primer cens de 1857 i fins a 1950 va representar un 11% del total espanyol i aquesta proporció es va anar incrementant fins al 16% de l'actualitat).

Al principi del segle XX, Catalunya va consolidar el seu lideratge econòmic impulsada pel creixement del mercat i per l'augment de la demanda de productes manufacturats tant des de Catalunya com des de la resta de l'Estat espanyol. El pilar de la seva economia va ser la indústria tèxtil del cotó i de la llana, que representava més del 60% de la capacitat manufacturera catalana. El sector agrari, per la seva banda, amb la millora de la competitivitat va produir excedents suficients per generar els recursos econòmics necessaris per impulsar i finançar el creixement de l'activitat industrial. Al mateix temps, la ciutat de Barcelona s'anava consolidant com a nucli urbà i industrial de dimensions rellevants tant a escala espanyola com europea.[2]

Fins a l'any 1930, la tònica dominant de l'economia va ser de caràcter expansiu, amb augments destacats del PIB, dels salaris i de la renda disponible a les llars. En aquests anys, la diversificació de l'activitat econòmica es va accentuar i, tot i que la indústria tèxtil va continuar tenint un pes molt important, van despuntar altres sectors productius com ara la indústria metal·lúrgica, la química, la mineria i la relacionada amb la producció de materials per a la construcció.

Aquesta situació de prosperitat es va estroncar quan Catalunya es va veure immersa en un seguit d'esdeveniments que van bloquejar, pràcticament, l'activitat econòmica del país. En primer lloc van ser les conseqüències de la gran depressió de 1929, que es van estendre ràpidament per Europa: augment de l'atur, davallada del consum i de la producció industrial i disminució del comerç. Posteriorment, i encara més determinant, va ser l'esclat de la Guerra Civil, que va crear una situació d'inestabilitat econòmica, social i política d'efectes desastrosos. L'acabament d'aquest conflicte va anar seguit d'un període d'autarquia econòmica del règim franquista, en un context internacional immers en la dramàtica situació de la Segona Guerra Mundial.

1956-1976: de l'autarquia a la liberalització de l'economia, el creixement i la crisi del petroli

Un cop acabada la Guerra Civil, el Govern espanyol va instaurar unes condicions d'aïllament del país, tant de caràcter polític com social, que van provocar que l'economia de Catalunya i d'Espanya es deslligués de la recuperació experimentada per la resta de països occidentals que van rebre les ajudes del Pla Marshall.[3] Durant els anys de la postguerra, les macromagnituds econòmiques nacionals van registrar un retrocés de pràcticament vint anys i no es van començar a recuperar tímidament fins al començament dels anys cinquanta. El 1950 es va assolir el nivell de renda nacional equivalent al de 1933 i el 1954 es va assolir la renda per càpita que s'havia registrat l'any 1929. Progressivament, al llarg de tota la dècada, es va anar recuperant l'activitat industrial de forma que el 1955 amb prou feines es va arribar a la que s'havia registrat l'any 1930.

A la fi dels anys cinquanta es produeix un canvi de tendència en la política econòmica de la dictadura amb l'objectiu de sortir de la greu situació de crisi. Els que fins aleshores havien estat responsables de les polítiques econòmiques del règim van ser substituïts per una generació de polítics més tècnics, els

[2] El creixement urbà de la ciutat de Barcelona es va produir per l'annexió dels municipis més propers del seu voltant. L'any 1897 van ser les Corts, Sants, Gràcia, Sant Andreu, Sant Gervasi de Cassoles i Sant Martí de Provençals. L'any 1904 s'hi va incorporar Horta i l'últim va ser Sarrià, l'any 1921.

[3] El Pla Marshall va ser un programa nord-americà d'ajuda econòmica als estats europeus occidentals per finançar la reconstrucció de les seves malmeses economies de postguerra mitjançant la concessió de préstecs econòmics i assistència tècnica.





3 ▶ La fàbrica SEAT, creada l'any 1950.
Arxiu SEAT.

4 ▶ La fàbrica Roca Radiadors, ubicada entre Gavà i Viladecans.
Arxiu Municipal de Viladecans (AMVA).

anomenats tecnòcrates, que defensaven el creixement econòmic com a mecanisme d'estabilitat. El règim va anar suavitzant el seu intervencionisme buscant el reconeixement i les inversions dels països occidentals. Tot i que Espanya no va ser inclosa en el Pla Marshall, es va beneficiar, a partir de l'any 1953, de l'ajuda nord-americana a través dels Pactes de Madrid que van incloure aportacions econòmiques i acords en matèria de defensa mútua.

L'any 1959, els nous responsables econòmics del país van establir el Pla d'estabilització, que pretenia assolir tres objectius principals: millorar el sistema fiscal i disminuir el dèficit públic; alliberar els preus i establir la lliure competència, i fomentar la inversió estrangera, el lliure comerç i la convertibilitat de la pesseta.

Tot seguit es van redactar els plans de desenvolupament econòmic i social (1964-1967, 1968-1971 i 1972-1975) que, amb un caràcter de planificació indicativa, pretenien impulsar des de l'Estat un conjunt de mesures per dinamitzar l'economia espanyola. Una de les iniciatives que preveien aquests plans era la creació de pols de desenvolupament industrial que, acompanyats de mesures fiscals i financeres, volien estimular els sectors productius de determinades zones del territori de l'Estat. La liberalització comercial, les inversions estrangeres i l'augment del turisme, el qual va començar a despuntar com una activitat fonamental, van desencadenar un fort creixement econòmic a l'Estat.

En aquest context, Catalunya es va poder recuperar i es va situar un altre cop al capdavant de l'economia espanyola, alhora que el desenvolupament de les activitats terciàries i la tecnificació de les activitats productives configuraven una classe obrera més qualificada i una nova classe mitjana. Aquests sectors socials amb un poder adquisitiu més alt gràcies a l'augment dels salaris van constituir la base d'una nova societat caracteritzada per la producció i el consum massius de béns i serveis. Progressivament, les famílies van tenir la possibilitat de dedicar part dels seus ingressos a l'estalvi i també van accedir al crèdit financer. A més a més, van poder invertir en l'adquisició de béns de consum (equipaments per a la llar, automòbils, segones residències...) sota l'estímul d'una creixent oferta de productes a l'abast de capes cada cop més extenses de la població.

La relativa bonança que havia experimentat l'economia espanyola al llarg d'aquests anys es va acabar el 1973 amb la crisi del petroli, resultat de l'augment sobtat dels preus internacionals d'aquest recurs energètic. Aquesta situació va desencadenar una crisi industrial que provocaria la transformació en profunditat de les estructures econòmiques dels països desenvolupats. A partir de l'any 1975, l'economia de Catalunya i d'Espanya va entrar en recessió amb la pèrdua d'inversions estrangeres, la paralització del comerç internacional i els alts costos derivats de la dependència de la tecnologia estrangera, dels recursos energètics i de les matèries primeres. Aquell moment va coincidir amb l'inici de la transició política de l'Estat i la transformació estructural de l'economia que s'allargaria fins als anys vuitanta.

1976-2006: de la reconversió industrial a la globalització de l'economia

Tot i que la transició política espanyola va relegar a un segon terme els problemes econòmics derivats de la crisi del petroli, la nova democràcia es va trobar amb els efectes d'una crisi que van comportar un augment dels preus i de l'atur, un estancament de la producció, una disminució del consum i una inflació creixent.

Les línies d'actuació de les polítiques de reestructuració industrial a Espanya, que es van retardar fins als anys vuitanta, van ser les següents:

- **La reconversió industrial**, que pretenia reorganitzar les indústries madures per fer-les més viables i competitives.
- **La reindustrialització**, que s'adreçava a recuperar les zones afectades per la reconversió, diversificar la indústria i crear nous llocs de treball.

El procés de reconversió industrial espanyol va significar el desmantellament de bona part de la indústria pesant més obsoleta, concentrada en zones amb un teixit industrial poc diversificat, com per exemple Astúries (Hunosa, Ensidesa), Bilbao (Altos Hornos de Vizcaya), Sagunt o Cartagena. També va incidir en el sector tèxtil, el del calçat i el d'electrodomèstics de línia blanca.

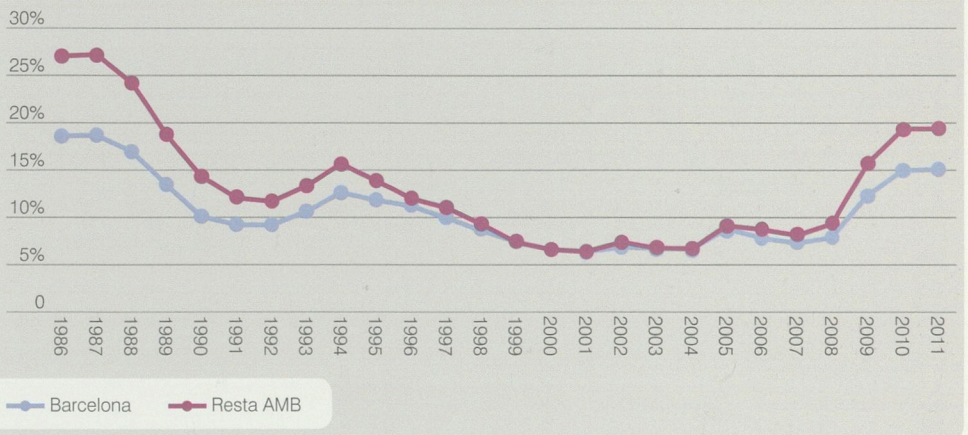
Catalunya també va haver de fer front a la reconversió industrial per adaptar les empreses a les necessitats del mercat, modernitzar-les i millorar-ne el rendiment. L'activitat econòmica es va veure molt afectada per la reconversió de les indústries tradicionals, que va comportar ajustos en la producció i retallades en l'ocupació per intentar ser competitives en la nova situació internacional. Es van tancar instal·lacions amb els consegüents ajustos de plantilles (amb regulacions d'ocupació, acomiadaments i jubilacions anticipades) i, pel que fa a la producció, només van sobreviure les indústries que es van saber adaptar al nou cicle tecnològic orientant-se cap a productes amb més demanda i més valor afegit i es van abandonar sectors que havien estat la base productiva fins aleshores.

Tanmateix, a través de les ajudes de la política de reindustrialització es van estimular la inversió i la diversificació industrial. En l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, aquests estímuls es van traduir en l'establiment de noves instal·lacions industrials que es van localitzar als polígons industrials dels afores dels nuclis urbans.

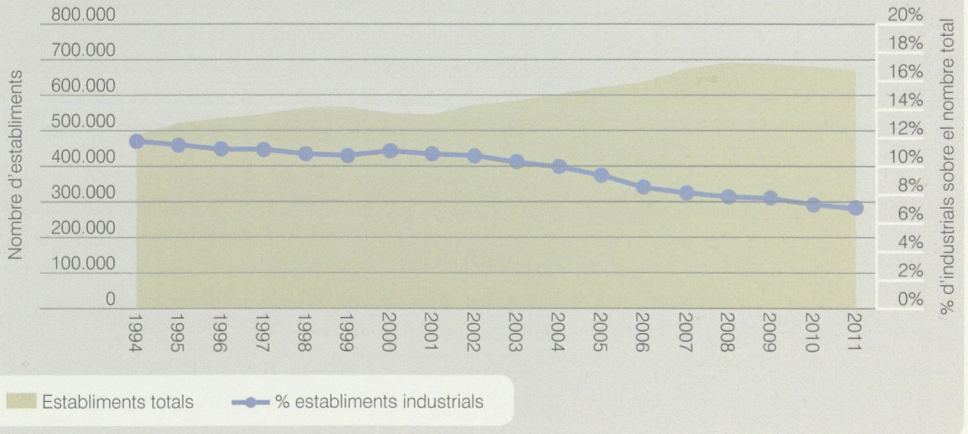
A partir dels anys noranta es van succeir una sèrie de canvis que van reconfigurar l'activitat econòmica del país. La incorporació d'Espanya a la Unió Europea, l'any 1986, i el procés de globalització van induir una reorientació de l'activitat econòmica catalana cap a la producció de béns intermedis, els mercats exteriors i el sector de serveis.

La deslocalització de l'activitat industrial s'emmarca en un nou context on els processos productius per fabricar béns de consum, que fins aleshores es portaven a terme en una mateixa empresa i en un mateix lloc, es desagreguen en subprocessos a càrrec de diferents empreses en diferents llocs. Aquest canvi de paradigma ha estat afavorit per la revolució en el transport de mercaderies i les infraestructures logístiques i, més recentment, per l'extraordinària evolució experimentada en el món de les telecomunicacions. La deslocalització dels processos productius s'ha dirigit cap a països d'industrialització emergent on s'apliquen sistemes de gestió amb costos de mà d'obra molt més baixos, legislacions menys estrictes amb la protecció del medi ambient i condicions de treball sense gaires drets laborals.

Evolució de la taxa d'atur a l'AMB, 1986-2011

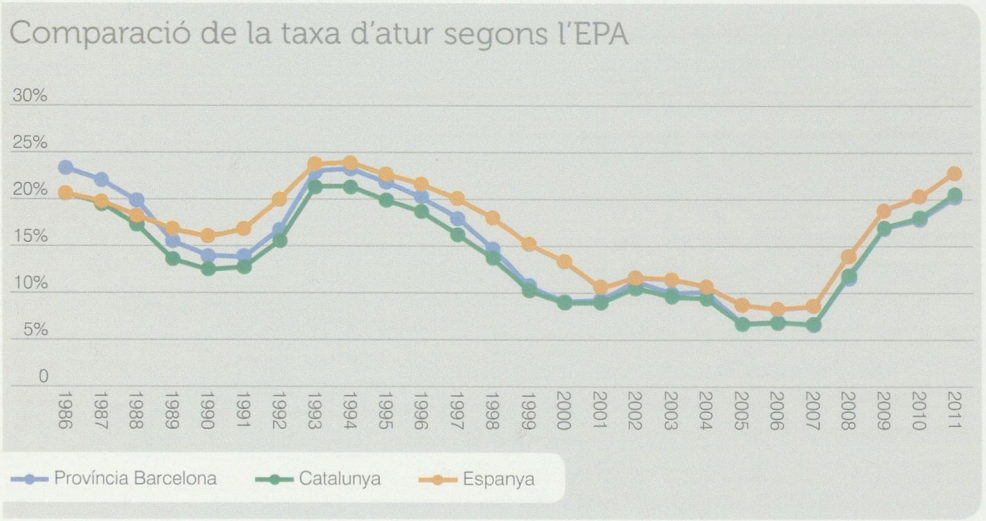


Variació del nombre d'establiments. Catalunya



El mercat de treball

Pel que fa al mercat de treball, el període 1976-1980 es va caracteritzar per un fort augment del nombre d'aturats i la taxa d'atur es va elevar del 4% a gairebé el 20%. Durant els anys vuitanta i fins a 1991, el nombre d'ocupats va millorar fruit d'una fase de recuperació econòmica i les xifres de l'atur van baixar al voltant del 13%. A partir de 1995 i fins a 2007 es va viure una fase d'expansió sostinguda i l'atur va baixar fins al 7%, però en els darrers cinc anys l'actual crisi econòmica i financera ha elevat les taxes d'atur a valors situats al voltant del 20%.



També s'ha produït una baixada lenta i sostinguda de l'ocupació en el sector agrícola, que registra un descens del 2,4% al 0,9%, i una evolució irregular del sector de la construcció que, com que és molt sensible als moments de recessió econòmica, experimenta pujades i baixades al ritme d'aquestes crisis.

El sector industrial perd pes com a sector de referència i mentre que el 1976 el 46% dels ocupats treballava a la indústria, l'any 2006 la xifra se situa per sota del 25%. Aquest descens reflecteix el gir de l'economia cap a la terciarització de les activitats, amb un augment de l'ocupació en aquest sector des del 41% el 1976 fins a registrar, al final del període, una xifra propera al 63%.

Tanmateix, la comparació clàssica de sectors productius no reflecteix l'evolució real de l'activitat industrial dels darrers decennis perquè l'activitat empresarial es desagrega per parts, algunes de les quals són externalitzades cap a altres empreses de serveis, de manera que es comptabilitza com a serveis una part de l'activitat que abans estava classificada com a industrial. Aquest fet produeix, òbviament, un creixement del sector serveis i al mateix temps desplaça de forma equívoca una part del PIB industrial cap als serveis. Aquesta desagregació del procés productiu industrial en empreses de serveis ha comportat dos efectes en la localització territorial de l'activitat: en primer lloc, ha reduït la grandària mitjana de les empreses i, en segon lloc, ha diversificat els sectors d'activitat en els polígons industrials.

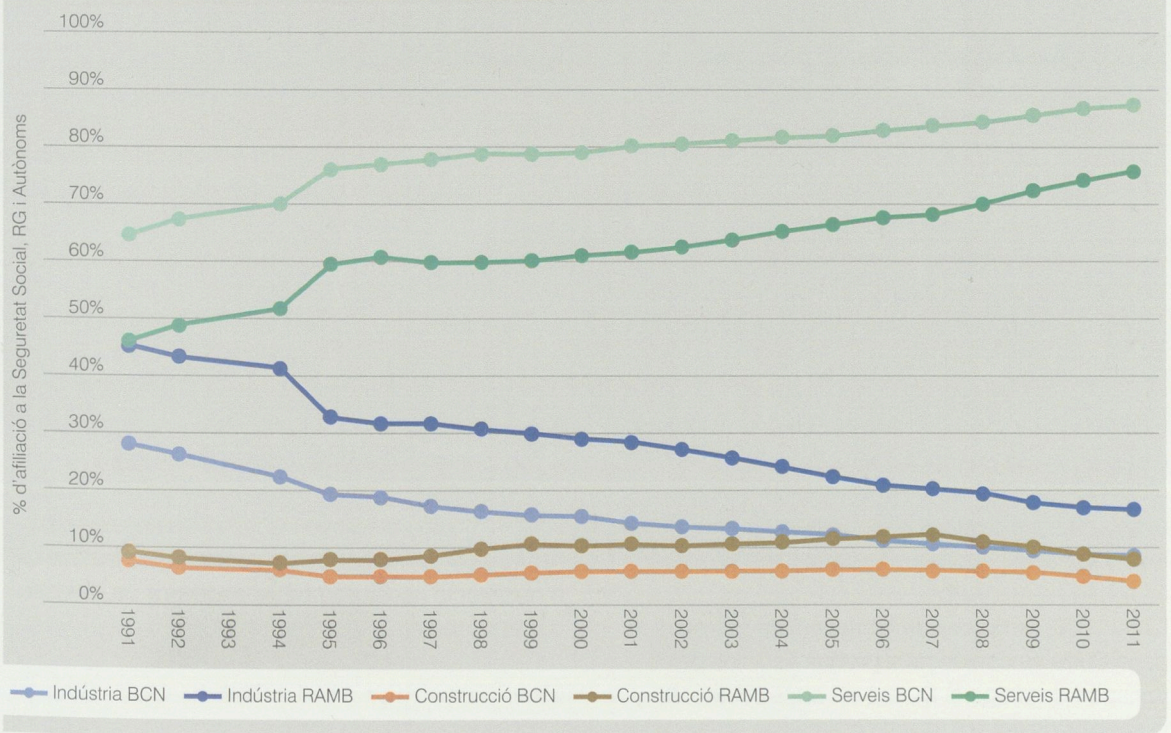
D'altra banda, aquesta redistribució dels processos productius en multitud de petites empreses repartides pel territori, juntament amb l'increment del volum d'importacions i exportacions, ha disparat la necessitat de transport i el creixement de les empreses del sector logístic.

El factor econòmic en les transformacions territorials

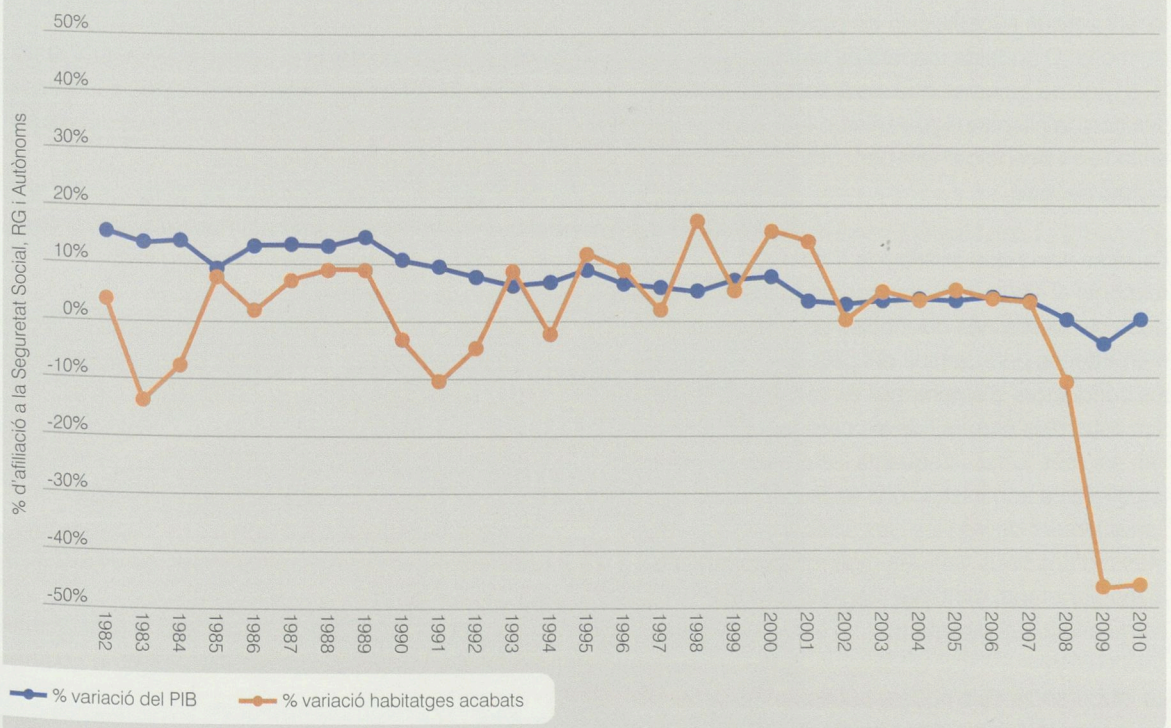
La relació entre evolució econòmica i transformacions territorials no és directa ni evident. Si es compara l'evolució del PIB amb la construcció d'habitatges, s'observa que fins i tot en períodes d'estancament econòmic es donen increments en el mercat immobiliari i a l'inrevés, potser perquè en períodes d'incertesa econòmica els inversors prefereixen reorientar el capital des del sector industrial al sector de la construcció.

Tanmateix, un creixement sostingut del nombre d'empreses sí que es tradueix en un increment en la creació de superfície de sòl industrial. Aquests sòls industrials, però, han passat d'acollir únicament indústries manufactureres madures a incorporar progressivament empreses de logística i serveis, la qual cosa produeix la fragmentació i diversificació dels processos productius. Generalment, aquests canvis es localitzen territorialment als polígons industrials, que partint d'una activitat industrial especialitzada es transformen en zones d'activitat econòmica diversificada.

Evolució de l'ocupació per grans sectors d'activitat a l'AMB



Evolució del PIB i dels habitatges acabats. Catalunya



Les infraestructures viàries i la motorització

Antecedents

La introducció del vehicle de motor a Catalunya es va produir a la darrera dècada del segle XIX. El primer cotxe fabricat a Espanya es va construir l'any 1890 i les primeres botigues d'automòbils es van obrir a Barcelona uns anys després. Al començament del segle XX es van començar a veure els primers cotxes circulant, tot i que el parc mòbil de la província de Barcelona només tenia 114 vehicles. El nombre de cotxes, motos i camions, però, va augmentar ràpidament i l'any 1912 es comptabilitzaven ja més de mil vehicles.

L'ús del vehicle de motor per al transport de mercaderies va seguir un procés paral·lel al del cotxe particular. Des de 1905 es té constància de les primeres empreses de Barcelona i Girona que van adquirir camions per al transport dels materials manufacturats.

L'any 1908, l'empresa de fabricació de cotxes Hispano Suiza va començar a produir vehicles per al transport de viatgers. Durant els anys posteriors, els cotxes de línia d'aquesta marca van arribar a les poblacions més llunyanes, substituint o complementant les tartanes i diligències. Hispano Suiza donava moltes facilitats financeres als petits emprenedors locals perquè substituïssin els cavalls per vehicles de motor. D'aquesta manera es va anar teixint una teranyina de trajectes que els autobusos d'empreses com la Hispano-Igualadina o la Hispano-Hilarienca feien periòdicament per comunicar les viles i ciutats del país.

La xarxa viària que existia a la fi del segle XIX responia al sistema de transport per tracció animal, quan els carros i les diligències portaven persones i mercaderies pels camins del país. Ben aviat, però, els conductors d'automòbils es van queixar del pèssim estat dels carrers i de les carreteres. Cada cop van ser més fortes i freqüents les pressions perquè les diferents administracions es fessin càrrec de l'arranjament de les vies i les adaptessin als requeriments d'uns nous vehicles molt més ràpids però, al mateix temps, molt més fràgils per resistir les irregularitats del paviment.

La inoperància dels poders públics a l'hora de modernitzar la xarxa de carreteres va induir el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), entitat privada creada l'any 1906, a promoure l'arranjament de les vies, ja fos executant obres per iniciativa pròpia o bé reclamant a les administracions competents que exercissin la seva responsabilitat. Al mateix temps, el RACC mantenia una xarxa de socis col·laboradors arreu del país que subministraven gasolina i oli als automobilistes perquè llavors encara no existien les gasolineres. L'Administració, desbordada pels esdeveniments, no era capaç de respondre a les necessitats derivades de la implantació d'una nova forma de transport i anava a remolc dels requeriments que li feien les empreses i els usuaris.

A partir dels anys vint, l'automòbil va deixar de ser un privilegi reservat únicament a l'alta burgesia. Diferents tipus de professionals i petits empresaris van adquirir un cotxe perquè els facilitava la seva tasca. Així l'automòbil, a banda de ser un objecte esportiu d'ostentació social, també va esdevenir un objecte d'utilitat laboral.

L'any 1923, el parc mòbil de la província de Barcelona era de 10.000 vehicles i va arribar a 24.000 l'any 1927. Aleshores, la ciutat de Barcelona ja tenia més de cent tallers, cent garatges, vuit comerços de compravenda de cotxes, dotze escoles de conduir, nou empreses de taxis i cinc benzineres. A la ciutat de Barcelona, segons el registre de vehicles, hi circulaven 10.000 cotxes, 3.500 taxis, 4.000 camions i camionetes, 2.000 motos, 760 tramvies, 8.200 carros, 4.200 carretons i 800 bicicletes.

Pel que fa a la millora de les infraestructures, fins a l'any 1926 el Ministeri de Foment no va planificar la que havia de ser la xarxa nacional de carreteres amb unes característiques tècniques adequades per als vehicles de motor (paviments especials, eliminació de revolts tancats, construcció de ponts, etc.).

La disminució del preu dels vehicles va afavorir l'expansió del parc mòbil, que va créixer moltíssim fins a arribar a 64.000 vehicles l'any 1935. El comprador podia escollir entre tres-cents models de cotxes de setanta marques diferents.

Amb l'esclat de la Guerra Civil, l'any 1936, la compra de cotxes es va aturar. La guerra va deixar el país desfet i exhaurit. El nombre de vehicles censats a la





5 ▶ Coexistència de vehicles de tracció animal i de motor al carrer Diputació entre el passeig de Gràcia i la Rambla de Catalunya als anys trenta. *Arxiu Adolfo Zerkowitz.*

6 ▶ Construcció de l'autopista Barcelona-Mataró al pas sobre el riu Besòs al començament dels anys seixanta. *Arxiu Nacional de Catalunya. TAF Helicòpters, SA.*

província de Barcelona l'any 1940 era de 21.000 i el parc automobilístic de 1936 no es va recuperar fins a l'any 1951. L'estat de la xarxa viària va quedar molt malmès. Al mateix temps, durant els anys quaranta es va reduir l'ús del vehicle per la manca de gasolina, pneumàtics i recanvis.

La difusió progressiva de l'accés al transport mecanitzat, tant públic com privat, és un procés que s'obre pas a la primera meitat del segle XX, tot i les circumstàncies adverses. Ni la inexistència d'una xarxa de vies adequades, ni el total desinterès inicial de les administracions, ni els preus elevats dels vehicles van aturar un fenomen que al final del segle va comportar una transformació molt important dels hàbits socials.

La pressió continuada dels primers usuaris va induir un canvi en la implicació de les administracions amb relació a l'arranjament de les xarxes. En aquest sentit, l'evolució que va experimentar la xarxa viària catalana durant el primer terç del segle XX va ser molt important atès que va passar de 4.000 quilòmetres de carreteres l'any 1907 a 8.650 el 1935, la qual cosa significa un ritme de construcció de 140 quilòmetres anuals.

La popularització del vehicle privat i la modernització de la xarxa viària

A partir de 1950, les condicions per circular es van començar a normalitzar. La benzina ja arribava de forma regular i es va autoritzar l'entrada de vehicles de marques estrangeres (Renault i Citroën). L'Estat va promoure, a través de l'Institut Nacional d'Indústria, la creació de noves marques de fabricació nacional de camions i cotxes. Fruit d'aquesta voluntat, l'any 1949 s'inaugura a la Sagrera la fàbrica de camions Pegaso. Quatre anys més tard es funda a la Zona Franca de Barcelona l'empresa SEAT, que introdueix les primeres cadenes de fabricació de cotxes en sèrie d'Espanya. Les dues empreses s'encarregaran d'introduir vehicles nacionals en el mercat espanyol. L'any 1957 surt de fàbrica el primer model de Seat 600, el cotxe que facilitarà en gran mesura la popularització de l'automòbil entre les classes mitjanes i els treballadors. Des del primer moment, la demanda de Seat 600 va ser altíssima, fins a l'extrem que la fàbrica de la Zona Franca només podia atendre part de la demanda i les llistes d'espera s'allargaven molts mesos.

L'entrada d'altres fabricants al mercat espanyol va facilitar l'absorció de la demanda creixent de cotxes. Des de 1950 fins a 1960, el parc de vehicles de la província de Barcelona quasi es va multiplicar per quatre i va passar de 28.000 a 102.000 vehicles. En el conjunt de l'Estat espanyol, l'increment del nombre de matriculacions també va ser espectacular. Aquestes dades posen en evidència que a partir de 1950 es produeix el fenomen de la popularització dels vehicles motoritzats. L'automòbil va ser, al començament del segle, un objecte de luxe, després una eina de treball dels petits empresaris i professionals liberals i, finalment, a partir de la meitat del segle, un objecte a l'abast de la classe mitjana i de la classe treballadora.

La popularització de l'automòbil a tot Europa va comportar la democratització del turisme. El cotxe particular invitava a explorar nous territoris cada cop més allunyats del lloc de residència i la possibilitat de viatjar amb el vehicle propi permetia arribar a preus econòmics fins a altres països. La massificació del fenomen turístic va desencadenar, en un període de temps curt, l'arribada a l'Estat espanyol de milers de visitants. L'any 1949 van creuar la frontera de la Jonquera 21.000 vehicles, mentre que set anys més tard el nombre de cotxes comptabilitzats va ser de 202.000.

Amb tot això, les infraestructures viàries anaven millorant i després de la primera autovia ràpida d'Espanya, la Madrid-Barajas, es va inaugurar la Barcelona-Castelldefels, l'any 1954, que va ser la primera gran obra pública feta a Catalunya després de la Guerra Civil. De tota manera, les deficiències de la xarxa continuaven sent notables tal com informava un estudi elaborat l'any 1956, que considerava que només el 15% de la xarxa viària era apta per circular-hi amb automòbil.

Durant la dècada dels anys setanta es van fer inversions importants per construir vies ràpides que comuniquessin les principals capitals catalanes. L'any 1969 es van inaugurar els trams d'autopista de Barcelona a Mataró, de Barcelona a Molins de Rei i de Barcelona a Granollers. L'any 1971, l'autopista A-7

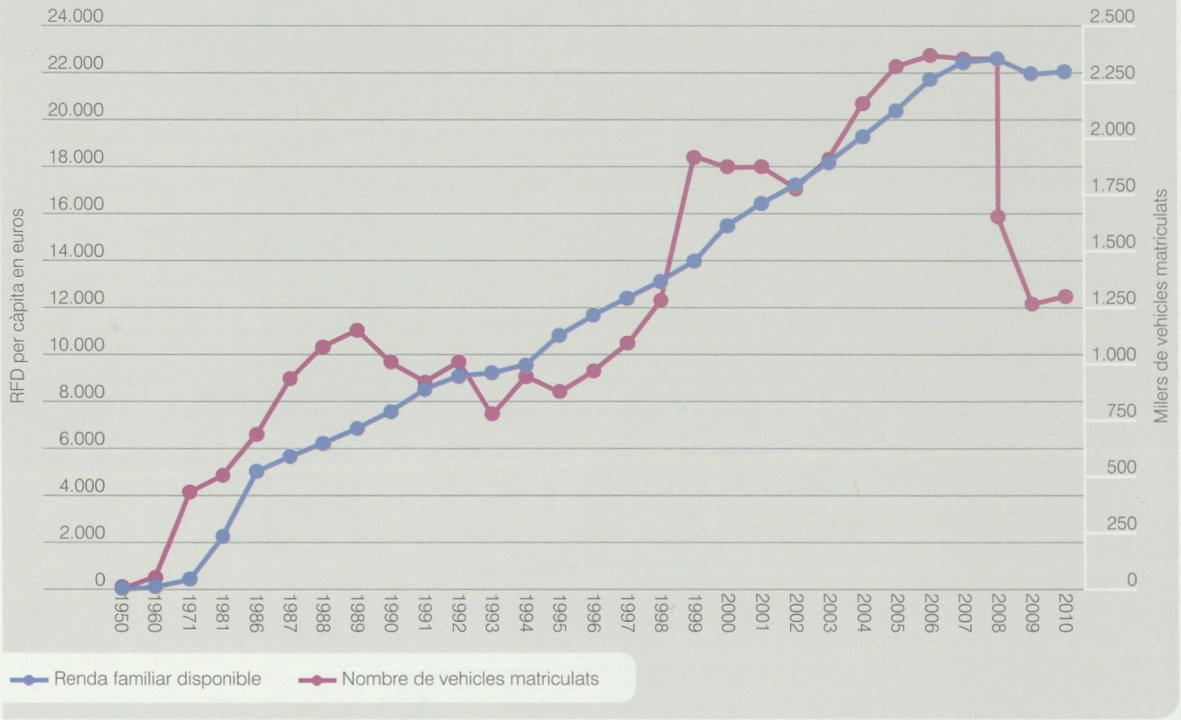




7 ▶ Fàbrica Pegaso (ENASA), al barri de la Sagrera de Barcelona, al començament dels anys cinquanta. *Arxiu Nacional de Catalunya. TAF Helicòpters, SA.*

8 ▶ El SEAT 600, el primer automòbil espanyol produït en sèrie, va fomentar la popularització del vehicle privat. *Arxiu SEAT.*

Evolució de la matriculació de vehicles i la renda familiar disponible. Espanya



arriba a Girona i quatre anys més tard a la frontera. El 1975 s'inaugura l'autopista de Barcelona a Terrassa. Durant el període 1980 a 2008 es construeix una mitjana anual de 21 quilòmetres d'autovia, la qual cosa indica que encara s'està completant la xarxa de vies ràpides segregades arreu del país.

Les crisis del petroli de 1973 i 1979 van disparar el preu de la benzina i van provocar un estancament de la venda de cotxes i les matriculacions (aproximadament 570.000 anuals). No obstant això, un cop superada la crisi del petroli, el parc de vehicles de la província de Barcelona va continuar creixent i va passar d'1.700.000 vehicles l'any 1985, fins a 3.552.020 l'any 2008.

El procés d'introducció dels vehicles mecànics en el transport, que s'havia iniciat a començament de segle i desplegat amb més o menys dificultats durant les dècades següents, esclata com a factor de transformació social a partir dels anys cinquanta i s'allarga durant tot el segle. L'accés de centenars de milers de famílies al cotxe privat canvia radicalment les condicions de mobilitat i les infraestructures del territori metropolità. El Pla d'autopistes d'Espanya es va redactar l'any 1967 i des d'aquesta data i fins a l'any 1985 a Catalunya es van construir 600 quilòmetres d'autopistes.

El factor motorització en les transformacions territorials

La capacitat de l'economia metropolitana per crear riquesa i oferta de llocs de treball ha estat el motor que ha mobilitzat les onades migratòries des d'altres zones del país o del món. En aquest sentit, economia i demografia han estat i són fonaments de la transformació urbana. Tanmateix, la motorització entesa com el procés de generalització del transport mecanitzat públic i privat ha esdevingut un nou factor de les transformacions territorials des de la darrera meitat del segle XX.

Ja s'ha esmentat anteriorment que la mecanització del transport i la modernització de la xarxa de car-

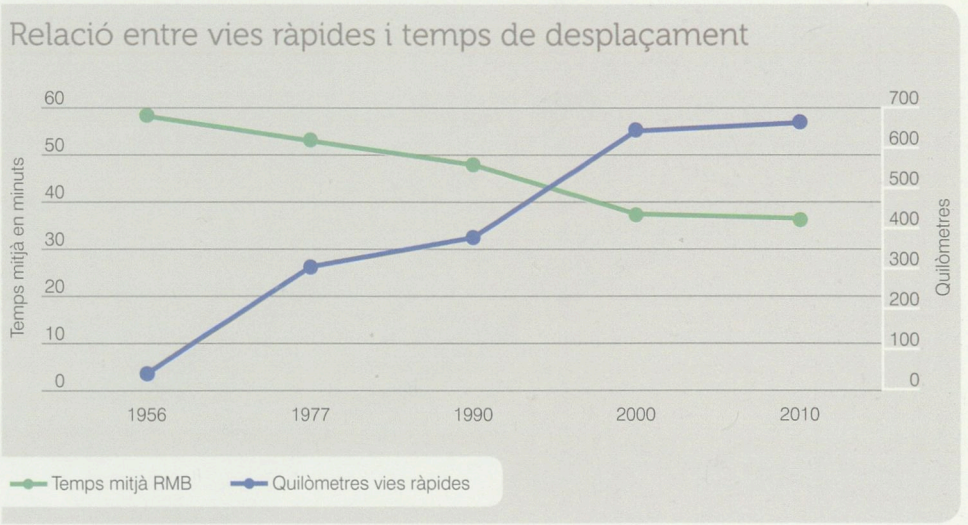
reteres són dos processos que s'alimenten mútuament, però les seves conseqüències van molt més enllà de la simple adequació de la xarxa viària a les característiques dels nous vehicles.

Aquests processos provoquen una sèrie de transformacions territorials amb noves formes d'ocupació del sòl i de localització de la població i de l'activitat que no s'havien donat prèviament. Si es consideren les mitjanes dels temps de desplaçament entre les principals ciutats de l'RMB i Barcelona per a aquest període, atenent als eixos viaris existents en cada moment, es pot observar que a mesura que s'incrementa el quilometratge de vies ràpides es redueix el temps mitjà de desplaçament.

En el cas de la regió metropolitana, en els darrers seixanta anys s'han construït un bon nombre de vies ràpides d'alta capacitat i això ha provocat, com es pot veure en el gràfic, una reducció significativa del temps dels trajectes en aquest àmbit territorial.

Aquest fet, sumat a la disponibilitat de vehicle privat per part de la majoria de la població, ha tingut conseqüències en el desencadenament dels diferents fenòmens territorials que es descriuen al llarg d'aquest treball. A continuació, es quantifiquen el grau i tipus d'ocupació urbana per territori i alguns dels canvis produïts durant els dos períodes analitzats.

Si s'observen els fets i les dades, es constata que els factors demogràfics, econòmics i sociològics, incloent-hi com a tal la motorització de la societat, es troben entre les causes de transformació de la ciutat.



Evolució de les infraestructures a l'RMB

Construcció de vies segregades d'alta capacitat (autovies i autopistes)

▸ 1956



▸ 1977



▸ 1990



▸ 2006


0 3 6 km
Autopistes i autovies
Resta sòl transformat
Límits municipals

1956-1977

Ocupació urbana

L'ocupació urbana de 1956

En el mapa de l'ocupació urbana de 1956 encara es poden identificar els nuclis compactes aïllats de tots i cadascun dels municipis metropolitans, però ja s'observen algunes continuïtats entre municipis veïns com és el cas de Santa Coloma de Gramenet i Badalona, l'Hospitalet i Barcelona, Granollers i les Franqueses o Granollers i Canovelles.

Per les seves dimensions hi destaquen, més enllà de Barcelona, els nuclis de Sabadell i Terrassa al costat d'altres capitals de comarca com Granollers, Mataró, Vilafranca del Penedès o Vilanova i la Geltrú.

A grans trets, els nuclis urbans de l'àrea metropolitana perfilaven dos models d'ocupació territorial:

- Teixits compactes als nuclis urbans, amb un model de creixement que prolongava les trames urbanes preexistents, com ara Barcelona, l'Hospitalet, Sabadell, Terrassa, Granollers o Badalona, però també uns altres de més petits com Gavà, el Prat, Sant Boi o San Feliu de Llobregat.

- Nuclis que s'organitzaven estenent els assentaments urbans al llarg de les carreteres, com podia ser el cas de Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Corbera, Cervelló, Vallirana, Tiana, Sant Fost o Martorelles.

Tanmateix, l'efecte polaritzador de les carreteres també es dóna en qualsevol municipi del primer grup, de tal manera que vies com la carretera de Sants, la carretera Nacional 340 o la carretera de França actuen com a eixos estructurants, no únicament a Barcelona sinó també als municipis del voltant.

Al mateix temps, una nebulosa de petits assentaments a la perifèria més propera de Barcelona comença a cristal·litzar i colonitza el que uns anys més tard serà el continu urbà metropolità central.

Un aspecte significatiu de l'ocupació urbana d'aquest període són els assentaments dispersos de ciutat jardí de segona residència vinculats a les estacions de la línia de ferrocarril de Barcelona a Sabadell. Aquestes primeres urbanitzacions de segona residència tenen lloc a les Planes, la Floresta, Valldoreix i Bellaterra. Es conformen al voltant de les estacions, sense relació de continuïtat amb els nuclis dels municipis on estan ubicades.

En conjunt, l'ocupació del territori l'any 1956, sense menystenir-ne la complexitat, encara mantenia uns models d'ocupació continguts i vinculats als nuclis i les masses urbanes de pobles i ciutats.

Les limitacions de la mobilitat de les persones de la primera meitat de segle XX, quan els desplaçaments es feien majoritàriament a peu o amb transport públic, contenia les ciutats dins d'una geometria de distàncies curtes. Els creixements urbans s'organitzaven a la rodalia dels nuclis preexistents, la qual cosa donava espontàniament com a resultat una ciutat compacta. No hi havia cap plantejament teòric o polític al respecte, sinó que la ciutat era així perquè les regles de la mobilitat de l'època no permetien altra cosa.

El mapa d'ocupació del sòl de 1956 és el darrer on encara es manifesta de forma generalitzada aquest model de ciutat compacta, derivat d'una mobilitat continguda. No obstant això, des de mitjan dècada dels anys cinquanta la maduració del procés de motorització de la societat, que havia començat al principi del segle, reforçat per les noves fàbriques de producció de cotxes que s'instal·len al país, farà esclatar aquest model i donarà pas a un nou paradigma de la societat de consum que canviarà radicalment la mobilitat individual i la manera d'entendre el territori.

L'ocupació urbana en el període 1956-1977

En el període 1956-1977, Barcelona i els municipis del seu entorn encara disposaven de sòl lliure per créixer. En són bona prova les 2.055 hectàrees que es van ocupar en aquest període a la capital. Però, on els creixements d'ocupació de sòl van ser més substancials va ser a la resta de l'AMB, amb 9.052 hectàrees, i a l'RMB, amb 29.814 hectàrees. Això representa un creixement relatiu d'un 36% a Barcelona, un 160% a la resta de l'AMB i un 368% a la resta de l'RMB. La capital ja no va concentrar la quasi totalitat dels creixements, com havia succeït en etapes anteriors, sinó que, ben al contrari, en el període 1956-1977 els creixements relatius s'incrementen

exponencialment a mesura que els municipis estan més allunyats de Barcelona.

Aquest també és el període en què Barcelona va exhaurir els límits de la plana i va arribar fins als vessants del massís de Collserola. Es van urbanitzar els barris del Besòs, la Mina, la Verneda, Montbau, Nou Barris, Ciutat Diagonal i les Corts. Es va edificar la Ciutat Universitària de la Diagonal, es van reomplir els buits intersticials que hi havia entre l'avinguda Meridiana i les vies del tren de la Sagrera, es va ampliar el port i es va ocupar el gran polígon industrial de la Zona Franca.

Als municipis de l'entorn immediat de Barcelona, el creixement de l'ocupació va compactar les primeres continuïtats urbanes de l'àrea metropolitana i es van edificar els teixits industrials des de Badalona fins a Sant Adrià de Besòs. Santa Coloma de Gramenet va reomplir i densificar la totalitat del seu sòl urbà. Al mateix temps, es van urbanitzar grans quantitats de sòl des del nucli de Cornellà, cap al nord, fins als assentaments de Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Esplugues de Llobregat i, cap al sud, fins a arribar a l'Hospitalet de Llobregat.

Més enllà de les transformacions urbanitzadores dels municipis de l'entorn de la capital, l'onada expansiva del creixement urbà en aquest període va arribar fins als límits de la regió metropolitana de Barcelona.

El mateix increment exponencial del creixement urbà que hem descrit per a les tres corones metropolitanes es reprodueix quan analitzem individualment el creixement relatiu dels municipis. En aquest sentit, a la primera corona, Badalona va tenir un creixement relatiu del 110%, Sant Adrià de Besòs del 95% i Sant Just Desvern del 86%. A la segona corona, Sabadell va augmentar un 125%, Granollers un 203% i Mataró un 180%. I, encara més lluny, a la tercera corona, Cardedeu, Sant Celoni, Vacarisses i Tordera van incrementar la seva població un 150%, un 453%, un 796% i un 756%, respectivament.

En conjunt, a l'RMB es van ocupar en aquest període 41.000 hectàrees, amb un creixement relatiu del 210%, la qual cosa representa el creixement més intens de la història de les transformacions urbanitzadores de l'AMB.

A banda de les comparacions quantitatives que es deriven de l'ocupació urbana, els mapes mostren configuracions diverses dels creixements que es poden tipificar de la manera següent:

- Creixements per extensió des dels nuclis urbans. Són creixements que continuen estenent els teixits urbans anteriors a 1950, però amb tipologies arquitectòniques diferents com és el cas dels barris de la Verneda, el Maresme i el Besòs, a Barcelona, on sobre una trama prolongada de l'Eixample Cerdà s'edifiquen blocs residencials d'alta densitat de característiques variades.

- Reompliment dels buits de les perifèries urbanes. Formen part, especialment, del procés de saturació dels nuclis urbans de la primera corona de municipis metropolitans, tot i que aquests processos també es donen en qualsevol altre municipi. A Barcelona, és característic d'aquest procés el reompliment dels barris de les Corts i Pedralbes amb instal·lacions esportives, educatives i universitàries.

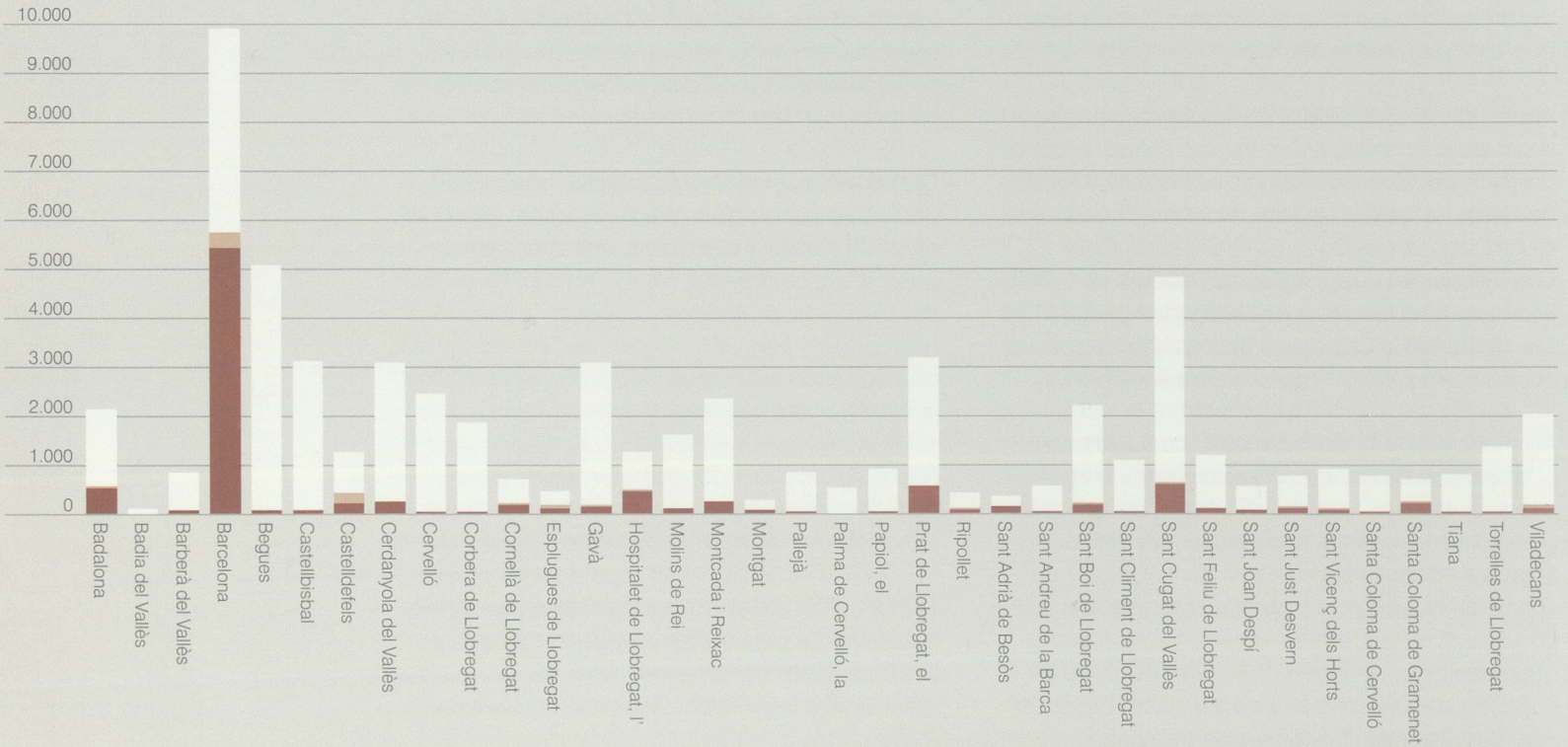
- Nous assentaments industrials i residencials estesos al llarg de les terrasses fluvials i les carreteres històriques. L'efecte polaritzador de les carreteres es fa molt evident en aquest moment. Observant el mapa, es poden veure els assentaments encadenats al llarg de la C-59 a la Riera de Caldes o els que es vinculen a la C-246 de Castelldefels al Prat de Llobregat.

- Assentaments dispersos d'urbanitzacions de segona residència. En aquest període és quan s'estenen massivament les urbanitzacions de segona residència, amb una característica comuna que és la dispersió. Per primera vegada, el territori és ocupat massivament per un model de creixement deslligat dels nuclis urbans, localitzat majoritàriament als vessants forestals dels turons i les serralades de la regió metropolitana.

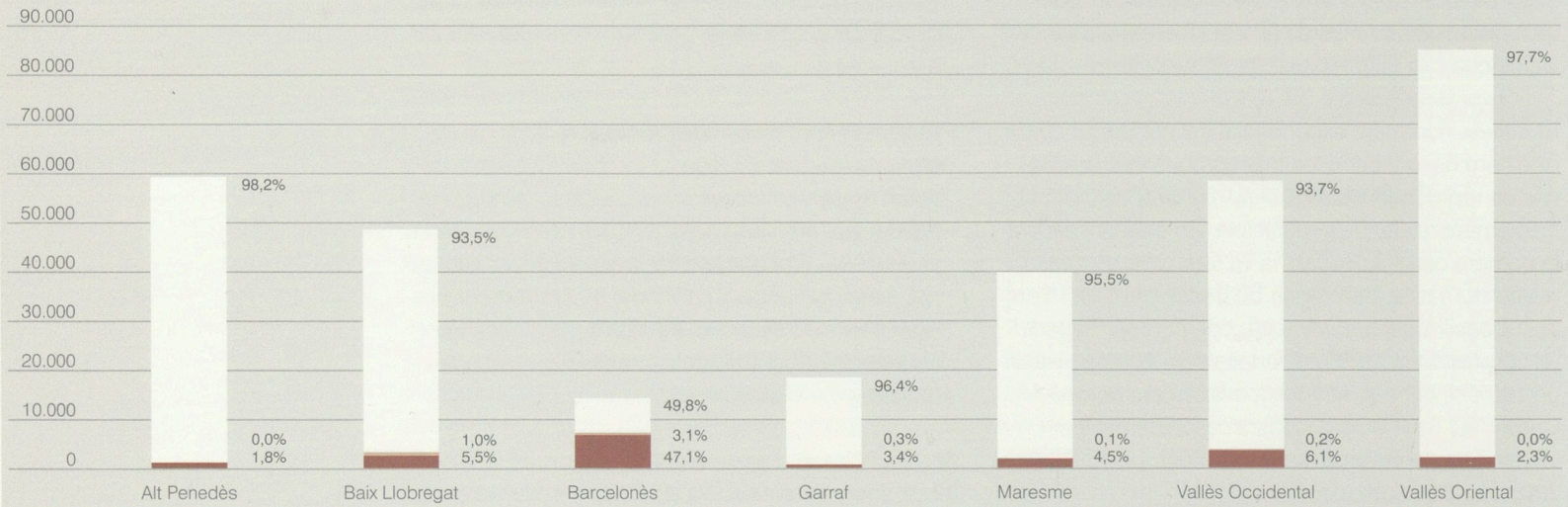
Aquesta classe d'assentaments urbans es va distribuir sobre el territori i va donar lloc a municipis de característiques diferenciades amb la concentració d'assentaments similars, com és el cas de les urbanitzacions de segona residència de Corbera de Llobregat, Vallirana o Cervelló, o bé amb una certa diversitat d'assentaments en un mateix municipi, com en el cas de Rubí.

Sòl ocupat, 1956

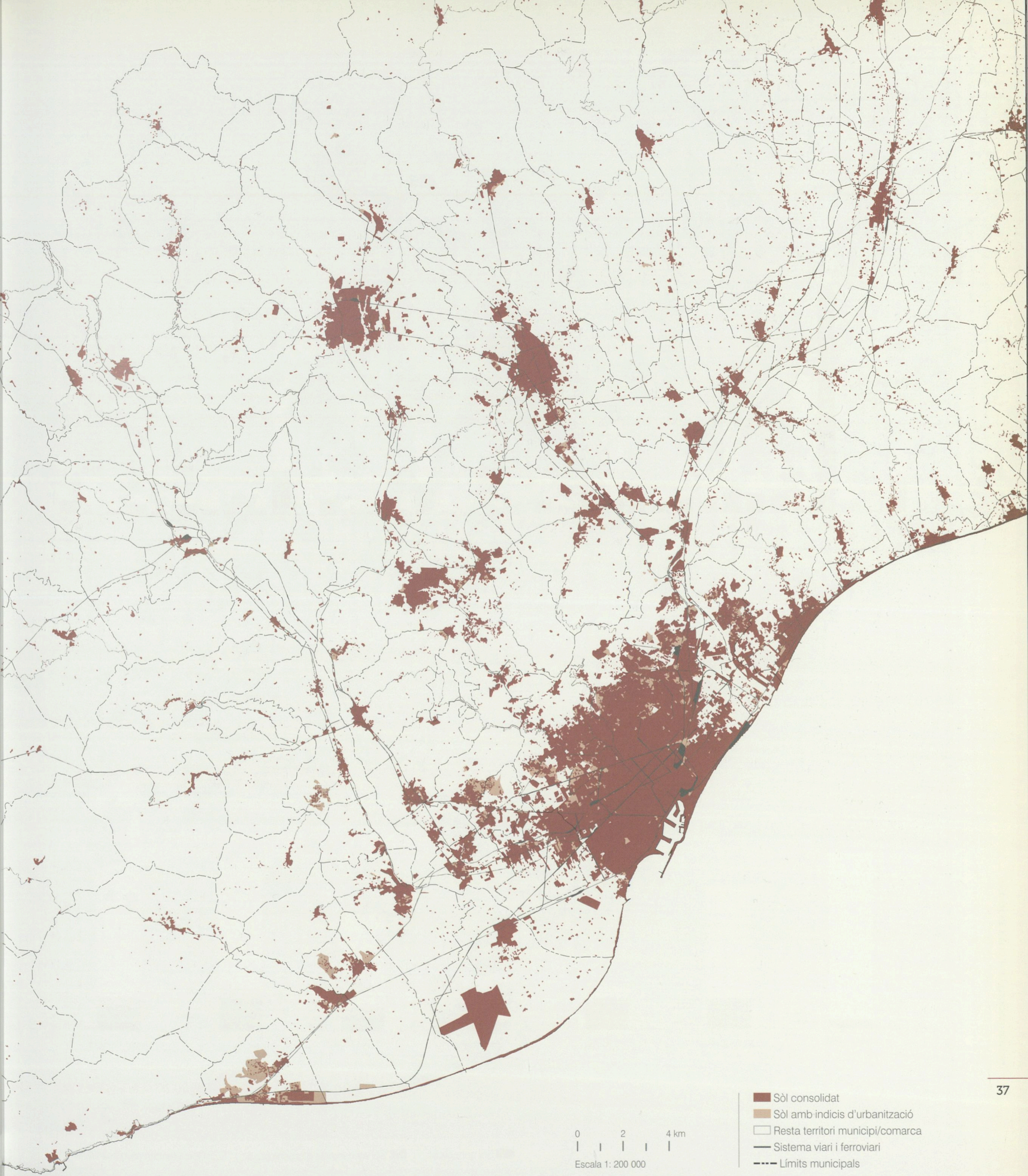
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

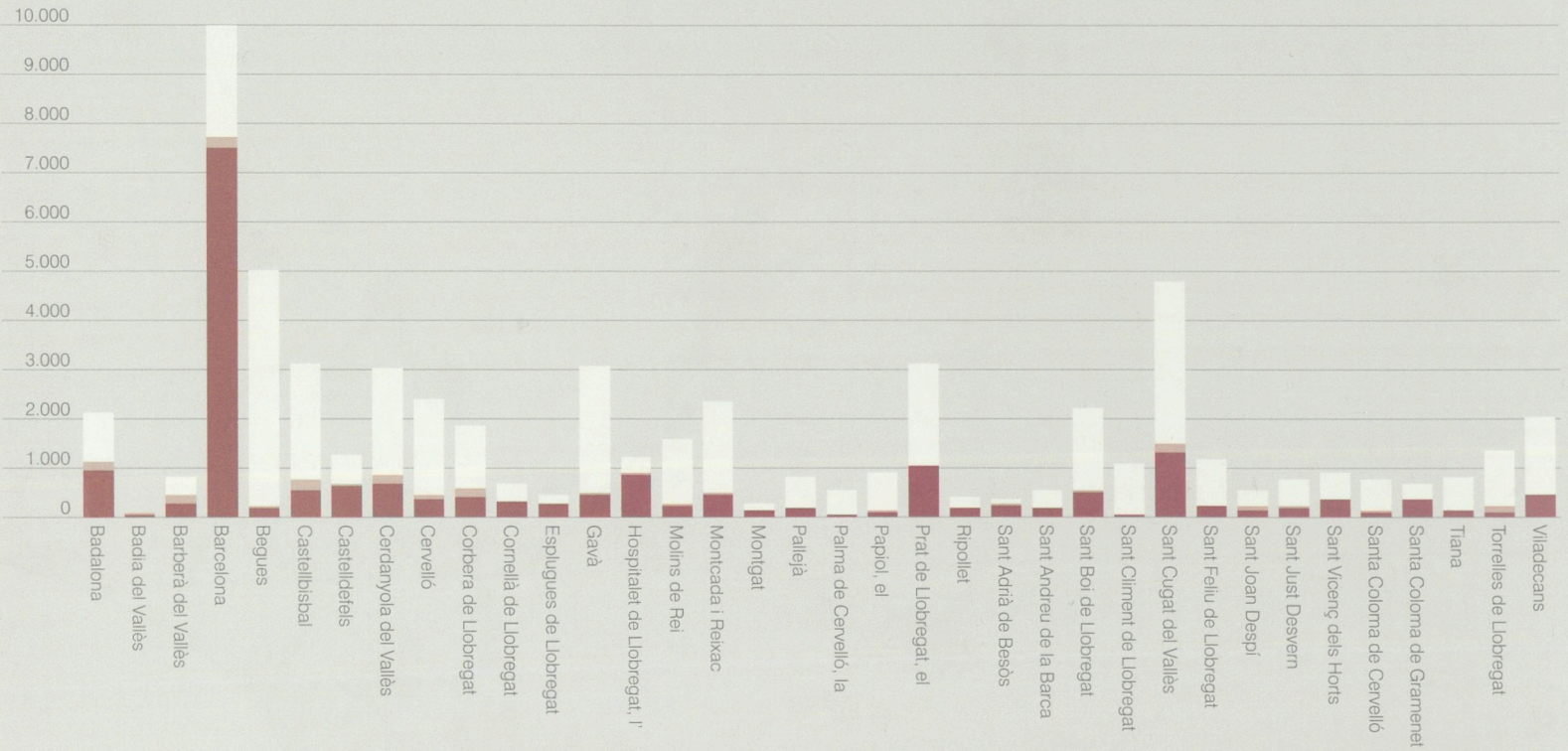


Sòl consolidat | Sòl amb indicis d'urbanització | Resta territori municipi/comarca

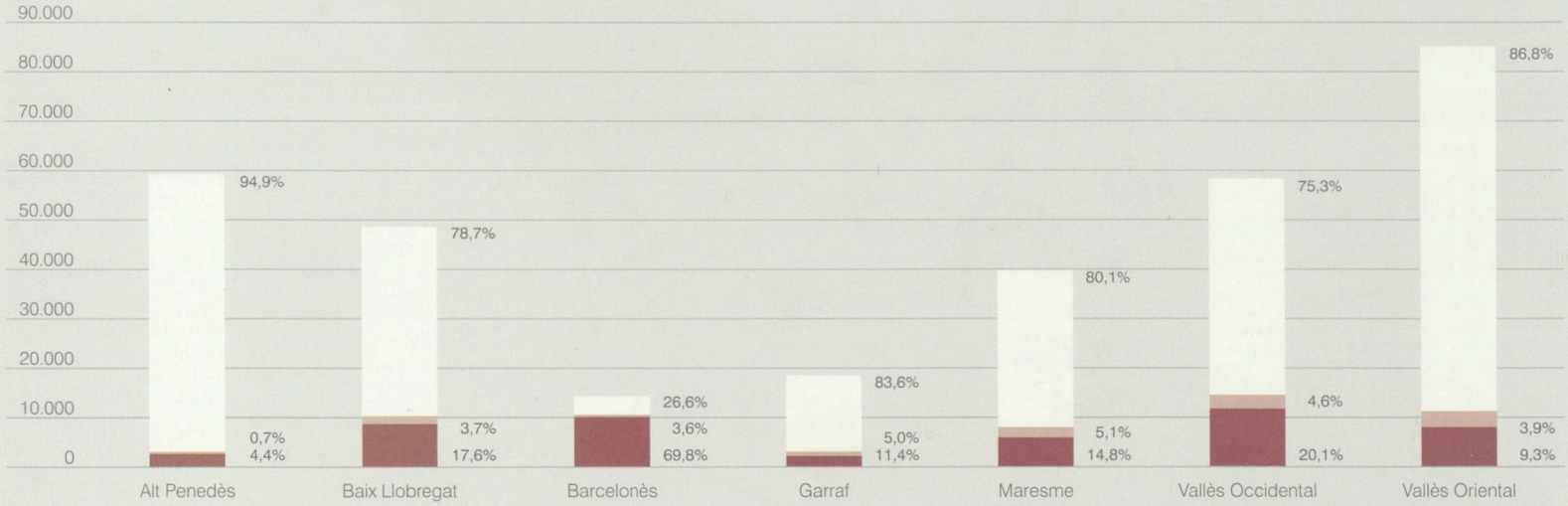

0
2
4 km
Escala 1: 200 000
Sòl consolidat
Sòl amb indicis d'urbanització
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals

Sòl ocupat, 1977

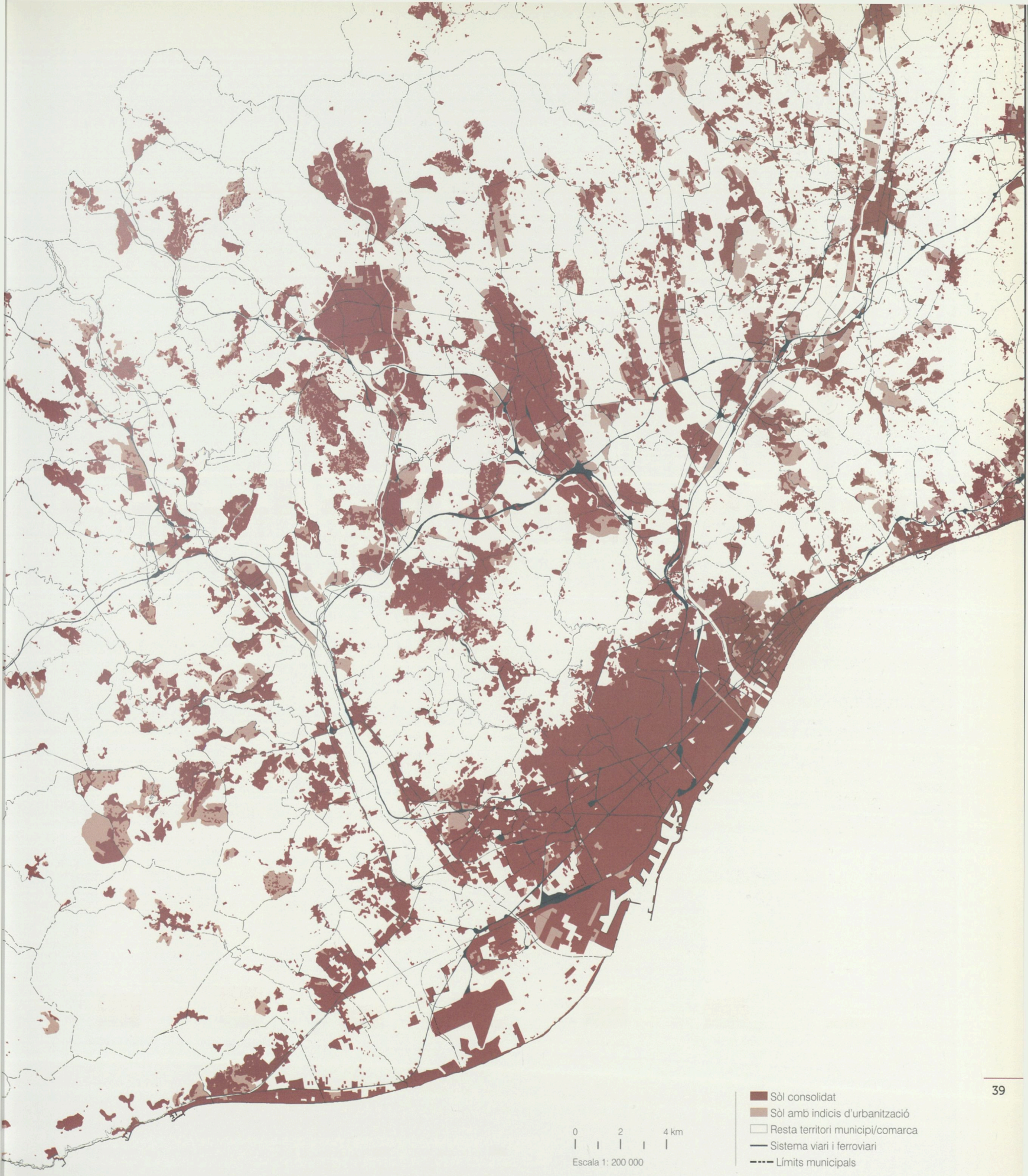
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

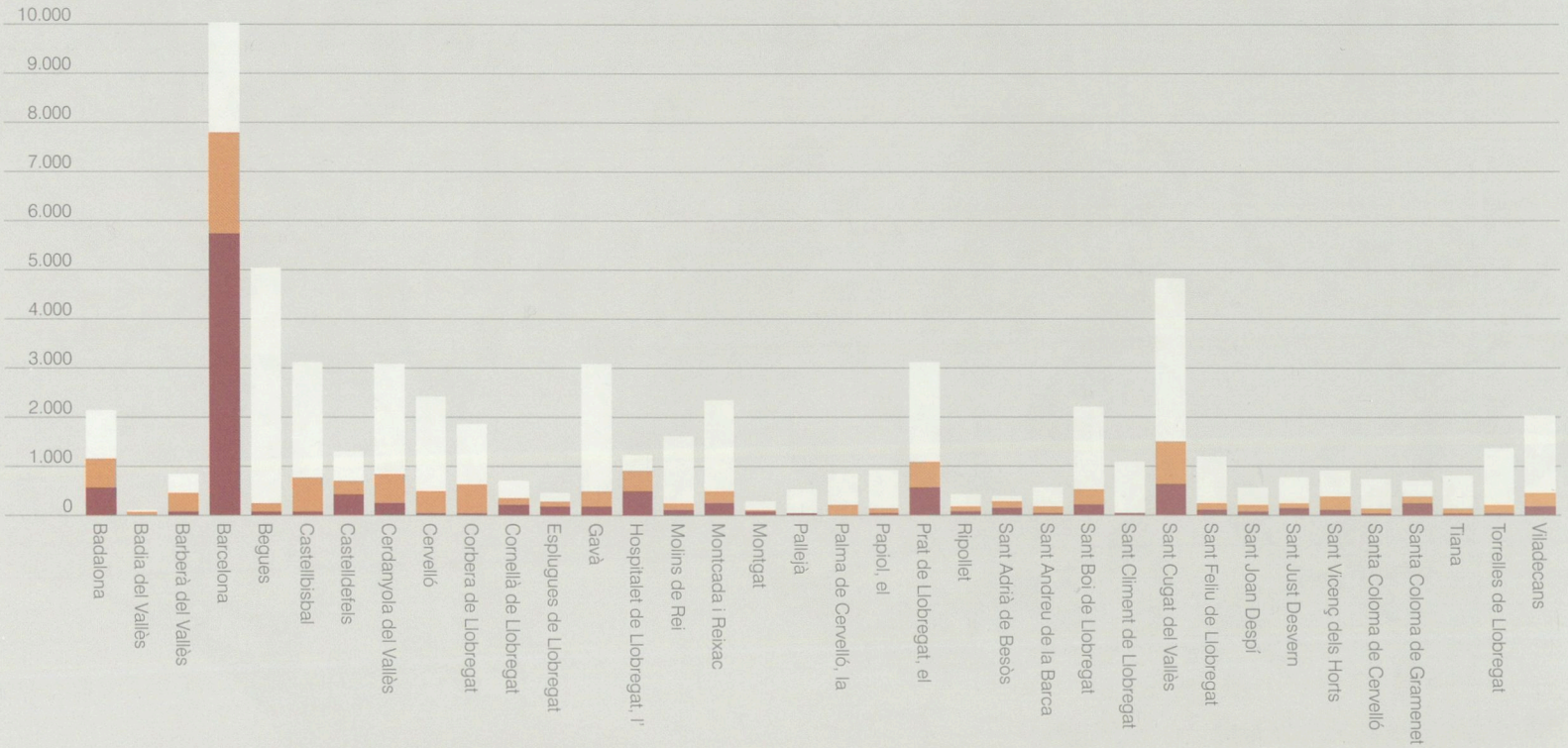


Sòl consolidat | Sòl amb indicis d'urbanització | Resta territori municipi/comarca

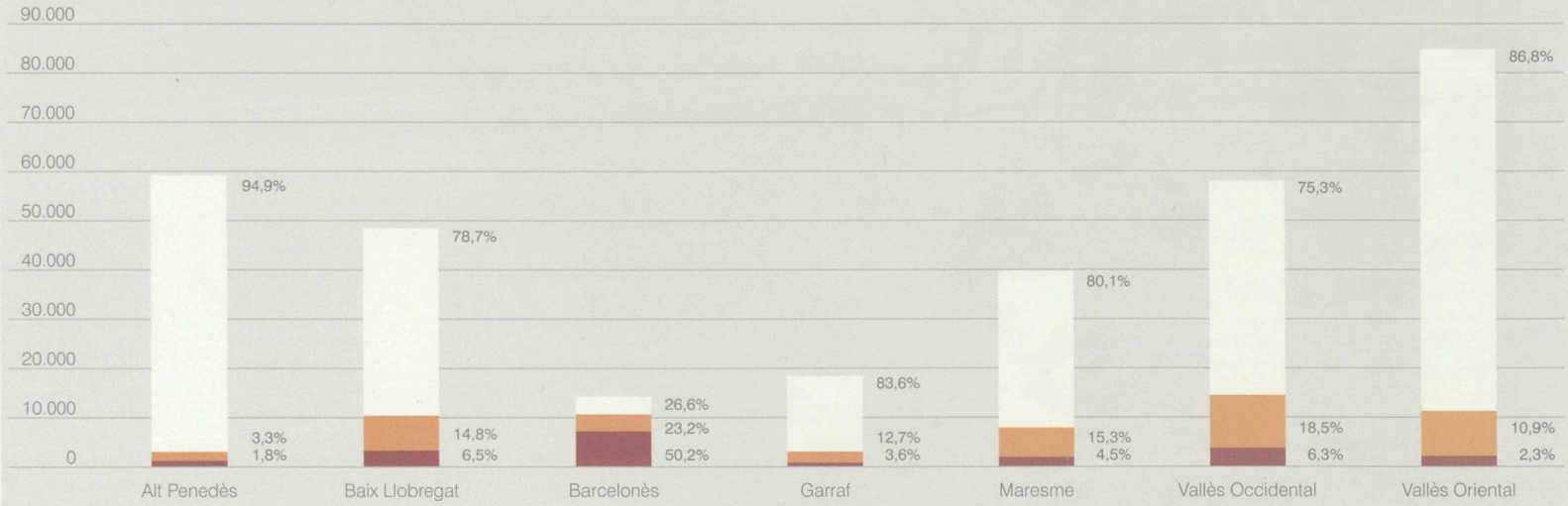

0
2
4 km
Escala 1: 200 000
Sòl consolidat
Sòl amb indicis d'urbanització
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals

Variació del sòl ocupat, 1956-1977

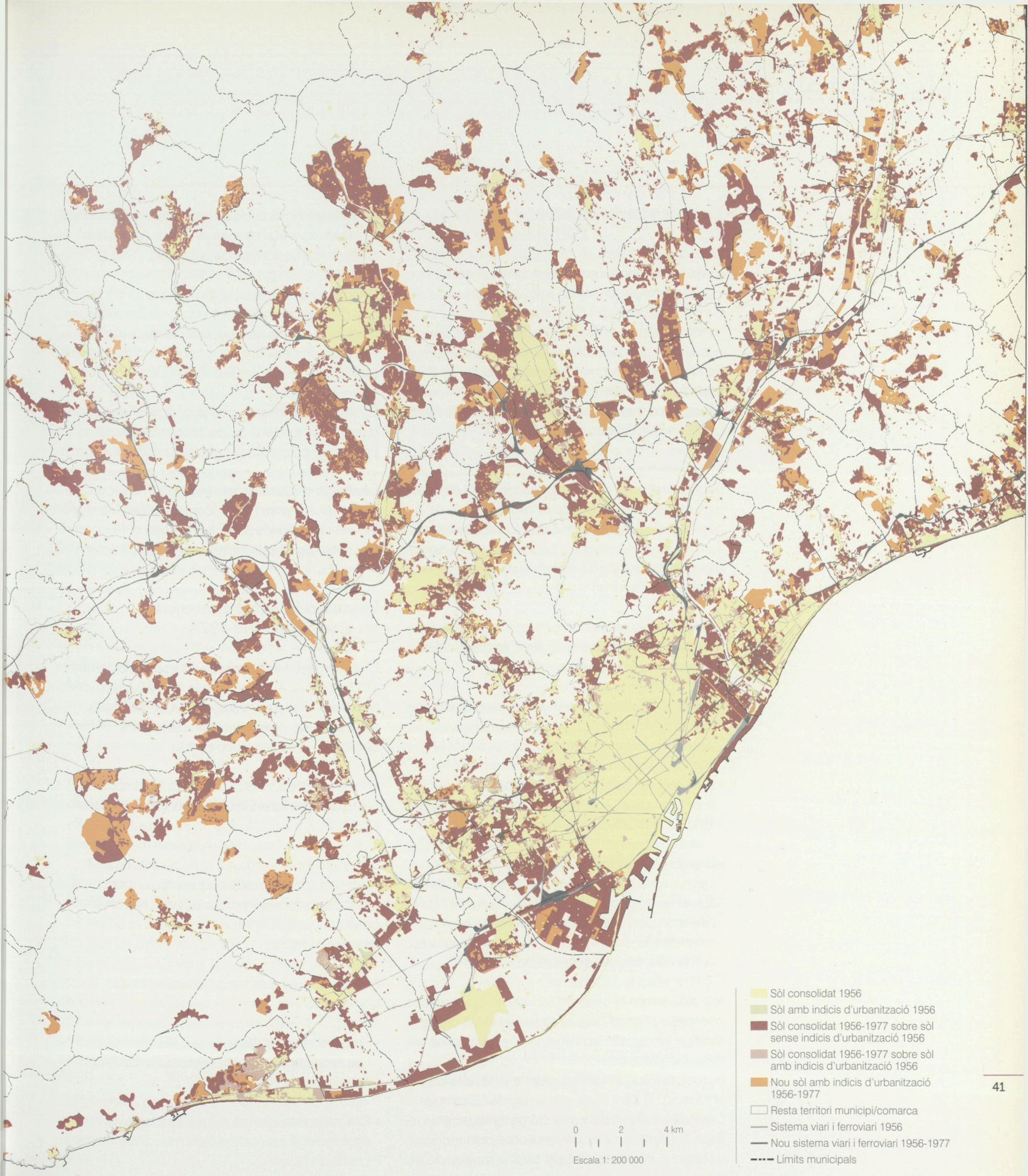
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona



Sòl ocupat 1956 | Nou sòl ocupat 1956-1977 | Resta territori municipi/comarca


Sòl consolidat 1956
Sòl amb indicis d'urbanització 1956
Sòl consolidat 1956-1977 sobre sòl sense indicis d'urbanització 1956
Sòl consolidat 1956-1977 sobre sòl amb indicis d'urbanització 1956
Nou sòl amb indicis d'urbanització 1956-1977
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1956
Nou sistema viari i ferroviari 1956-1977
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Usos i teixits

Els usos i teixits de 1956

La distribució d'usos de l'any 1956 mostra un domini del sòl residencial compacte d'alta densitat a la majoria de municipis de la regió, amb l'excepció de Barcelona, Badalona i l'Hospitalet, que presenten zones industrials extenses. Excepte els buits urbans que encara queden a l'entrada de la Diagonal des del Llobregat i a la zona del Besòs, la ciutat de Barcelona ja es mostra, en aquest mapa de 1956, molt consolidada, especialment a la part central ocupada per l'Eixample Cerdà.

Els assentaments de baixa densitat d'aquest any són pocs i corresponen a zones d'estiueig de ciutat jardí de nuclis de platja o de l'interior dels municipis de la perifèria barcelonina, com és el cas de Castelldefels, Sant Cugat o Cerdanyola, o bé a les poques urbanitzacions vinculades a les estacions dels Ferrocarrils Catalans com les Planes, Valldoreix o Bellaterra.

L'ocupació industrial a l'àmbit metropolità central de l'any 1956 es distribueix en dues àrees de la perifèria del municipi de Barcelona:

- Una àrea localitzada a la banda de llevant, integrada en primer lloc per l'històric barri del Poblenou de Barcelona, on encara persistia l'activitat del que havia estat la concentració industrial més important del país, en segon lloc pels polígons de la Sagrera i Sant Andreu i, en tercer lloc, per les instal·lacions industrials de Sant Adrià i Badalona.

- Una àrea situada a la banda de ponent de Barcelona, amb implantacions industrials sobre la parcel·lació agrícola de l'antiga carretera de l'Hospitalet de Llobregat a Cornellà i amb els assentaments fabrils que s'estenien a les dues bandes de la Gran Via, també a l'Hospitalet.

Al mateix temps hi havia implantacions industrials inserides a l'interior dels teixits residencials, com per exemple La España Industrial, una fàbrica del sector tèxtil ubicada al barri de Sants, o l'antiga fàbrica de motors Elizalde, inactiva des de 1951, situada al passeig de Sant Joan, al bell mig de l'Eixample Cerdà. Aquesta era una situació generalitzada a Sabadell, Terrassa i, en una proporció més reduïda, a Mataró i Granollers, on l'any 1956 la majoria de les instal·lacions industrials es trobaven dins dels teixits residencials, amb una mescla d'usos típica de la ciutat industrial del final del segle XIX.

Les grans infraestructures del transport, com l'aeroport del Prat de Llobregat o el port de Barcelona, es mantenien encara amb unes dimensions molt contingudes, en sintonia amb la congelació de l'activitat que havien suposat la Guerra Civil i la postguerra.

És significatiu observar que ja en aquest mapa, que respon a un model d'ocupació urbana del territori propi de la primera meitat de segle XX, hi apareix la primera de les autovies que es va construir a Catalunya, la de Castelldefels (any 1954), inaugurada fa només dos anys (1954), com també les instal·lacions de la fàbrica SEAT, inaugurada el 1953, en el que seria el polígon industrial de la Zona Franca.

La variació de l'ús residencial en el període 1956-1977

El creixement del sòl residencial en el període 1956-1977 va ser de 4.431 hectàrees a l'AMB i de 15.687 hectàrees a la regió metropolitana, la qual cosa representa un creixement relatiu del 69% a l'AMB i del 132% a la regió metropolitana.

El creixement dels teixits residencials compactes a l'AMB en el període 1956-1977 va ser de 2.232 hectàrees, xifra que representa un increment relatiu del 54% respecte a l'any 1956. A la regió metropolitana, el creixement va ser de 4.230 hectàrees, amb un increment relatiu del 60%. Aquest creixement es va localitzar, fonamentalment, a les perifèries urbanes, on va ocupar terrenys lliures contigus i va omplir intersticis urbans.

Aquests creixements residencials compactes podien ser:

- Polígons residencials unitaris d'alta densitat orientats específicament a les necessitats d'habitatge de la classe obrera.

- Creixements de continuïtat, tant de la trama viària com tipològica, orientats a una demanda residencial diversificada.

En el primer cas es troben els creixements de nova implantació, amb una tipologia d'habitatge plurifamiliar de blocs aïllats, projectats de forma unitària i habitualment desvinculats de les trames de la ciutat construïda. En el segon cas, els creixements es fan prolongant les trames i la tipologia dels habitatges, resultat de la inèrcia de les formes de creixement preexistents.

Un exemple de la coexistència d'aquestes formes de creixement, la dels polígons residencials amb altres tipologies d'habitatge, es pot observar a Cerdanyola, al voltant del polígon residencial de Can Serraperera, que es troba inserit entre creixements que segueixen les tipologies i les xarxes de carrers anteriors a 1956.

D'altra banda, en el període 1956-1977 els teixits residencials de baixa densitat, amb cases unifamiliars aïllades, van tenir un creixement espectacular. Es van urbanitzar o edificar 2.260 hectàrees a l'AMB i 11.457 hectàrees a la regió metropolitana, amb un increment relatiu del 100% i del 238%, respectivament. Aquests nous teixits urbans de baixa densitat se situen bàsicament en tres llocs:

- A la perifèria dels nuclis consolidats, com és el cas de Castelldefels, el nord de Viladecans o Tiana.
- A les zones de creixement de les quatre urbanitzacions de les Planes, la Floresta, Valldoreix i Bellaterra vinculades a la línia del ferrocarril de Barcelona a Sabadell.
- A les noves urbanitzacions disperses de segona residència que es van estendre per tot el país.

No s'han de confondre els teixits residencials urbans de baixa densitat amb el que anomenem teixits dispersos. El concepte de dispers urbà és independent de la densitat perquè depèn de la desvinculació respecte dels nuclis urbans consolidats. En aquest sentit, el primer dels tres supòsits d'ubicació dels teixits de cases unifamiliars no introdueix dispersió urbanística, però els dos darrers sí. Per això la gran explosió de dispersió urbanística en el territori de la regió metropolitana de Barcelona comença abans de 1956, però esclata realment en el període 1956-1977.

La variació de l'ús industrial en el període 1956-1977

El creixement del sòl industrial en el període 1956-1977 va ser de 1.869 hectàrees a l'AMB i de 4.799 hectàrees a la regió metropolitana, la qual cosa representa un creixement relatiu del 145% a l'AMB i del 279% a la regió metropolitana.

El creixement industrial de Barcelona en el període 1956-1977 es produeix fonamentalment al polígon de la Zona Franca, al sud de la ciutat, on l'any 1953 es va inaugurar el complex industrial de l'empresa SEAT que va ser el primer assentament d'aquest polígon.

I, a més a més, a la resta de l'AMB els creixements industrials en aquest període van triplicar els de Barcelona i a la resta de la regió l'ocupació industrial va créixer, en valors absoluts, nou vegades més.

L'any 1956, a les ciutats amb tradició industrial, els assentaments productius es trobaven barrejats amb els teixits residencials. Tanmateix, en el període 1956-1977 es produeix un canvi de model de localització que desplaça les activitats històricament ubicades als eixamples, on es barrejava residència amb indústria, cap a polígons industrials especialitzats a les perifèries urbanes.

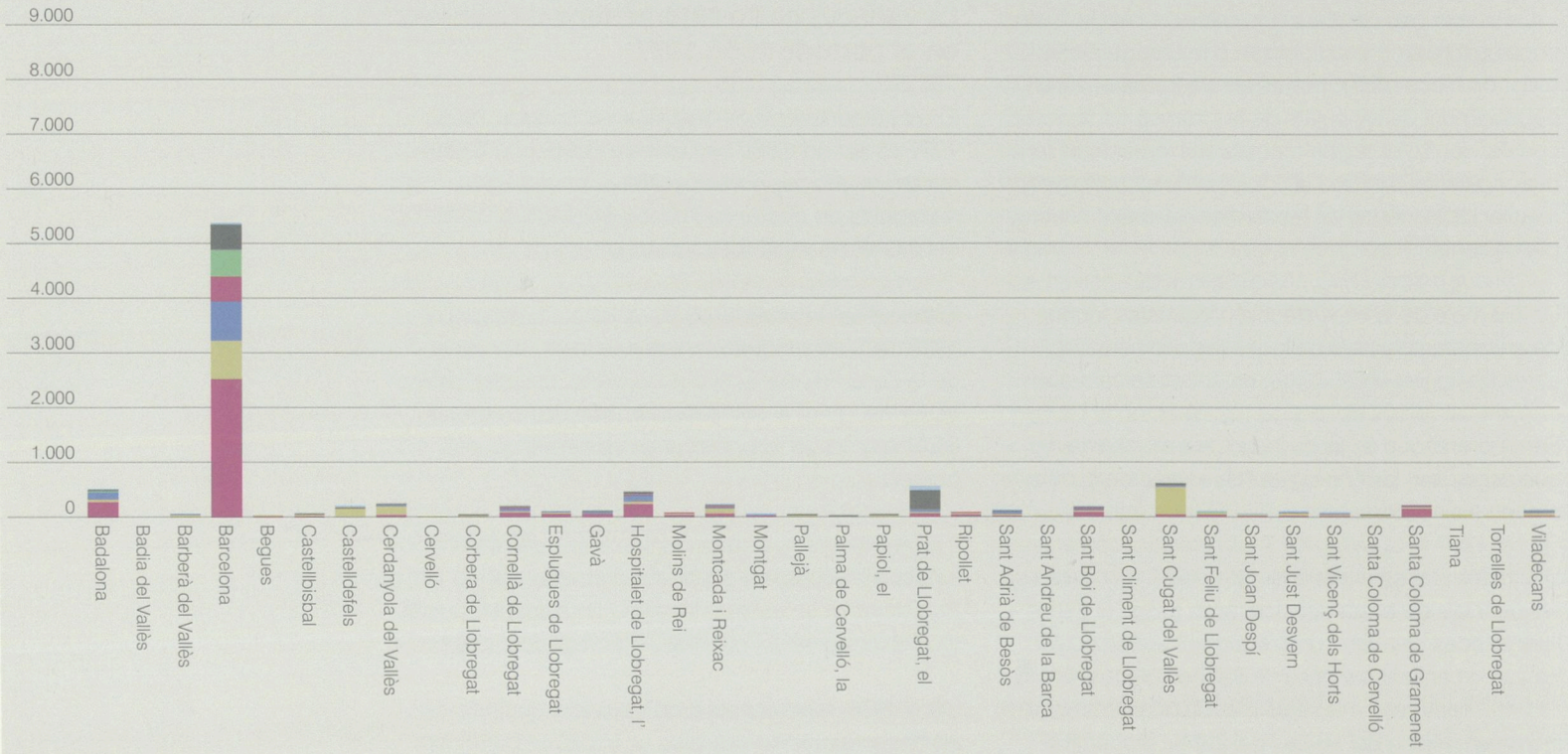
Era habitual que aquests polígons es trobessin en continuïtat amb els nuclis consolidats, com és el cas dels polígons industrials de Can Parellada i Santa Margarida, a Terrassa, o el reompliment industrial de Sabadell fins a la C-58.

Però en aquest període també es van estendre els polígons industrials vinculats a alguna carretera comarcal o local. En aquest cas es trobarien el polígon de Can Pelegrí, a Castellbisbal, vinculat a l'N-2, a la comarca del Baix Llobregat, o el conjunt vinculat a l'actual C-17, des de Granollers fins a la Llagosta, els de la Riera de Caldes, els de Polinyà o el polígon del Pla de la Bruguera, a Sentmenat, a les comarques del Vallès Occidental i Oriental.

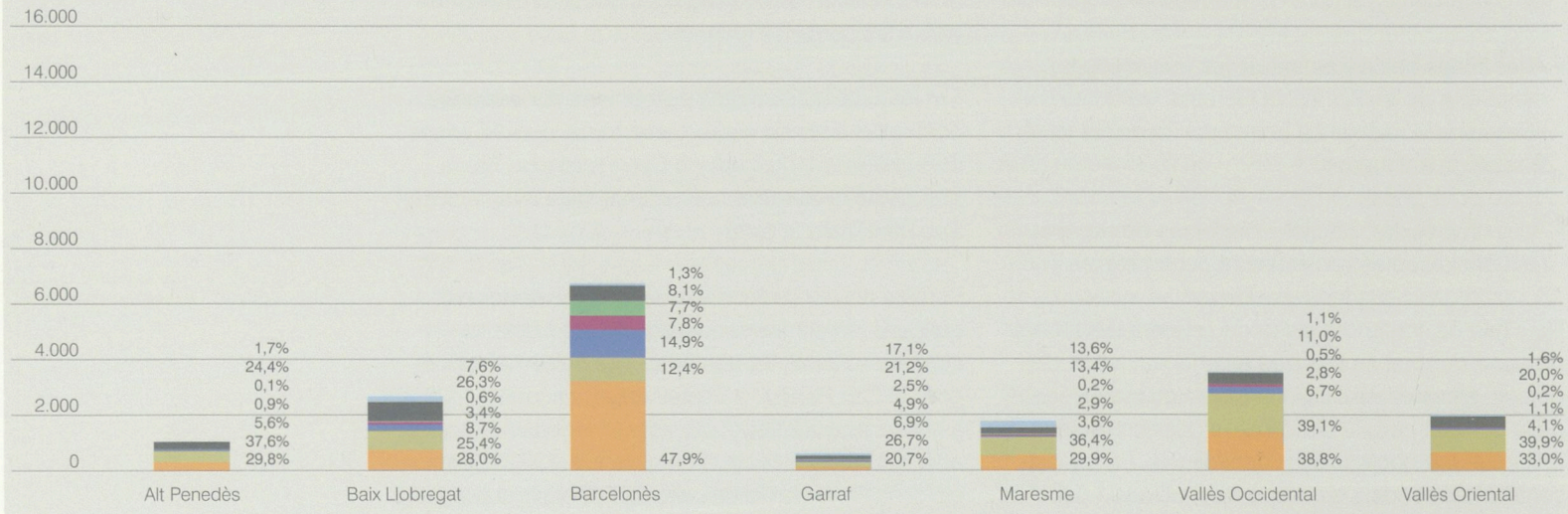
En conjunt, es pot afirmar que aquest és un període de creixements industrials importants al territori de la regió metropolitana de Barcelona.

Usos del sòl, 1956

Àrea metropolitana de Barcelona

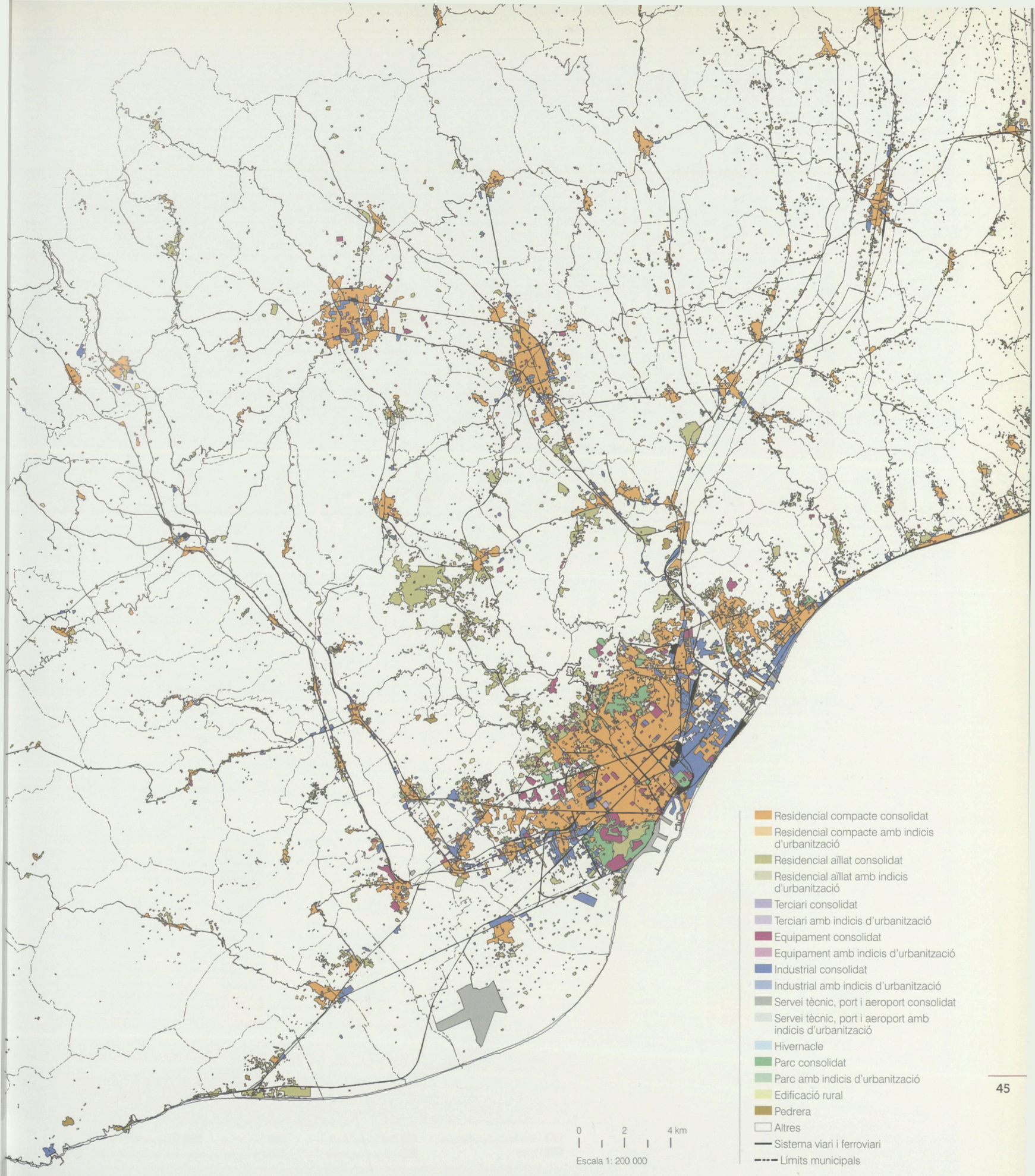


Regió metropolitana de Barcelona



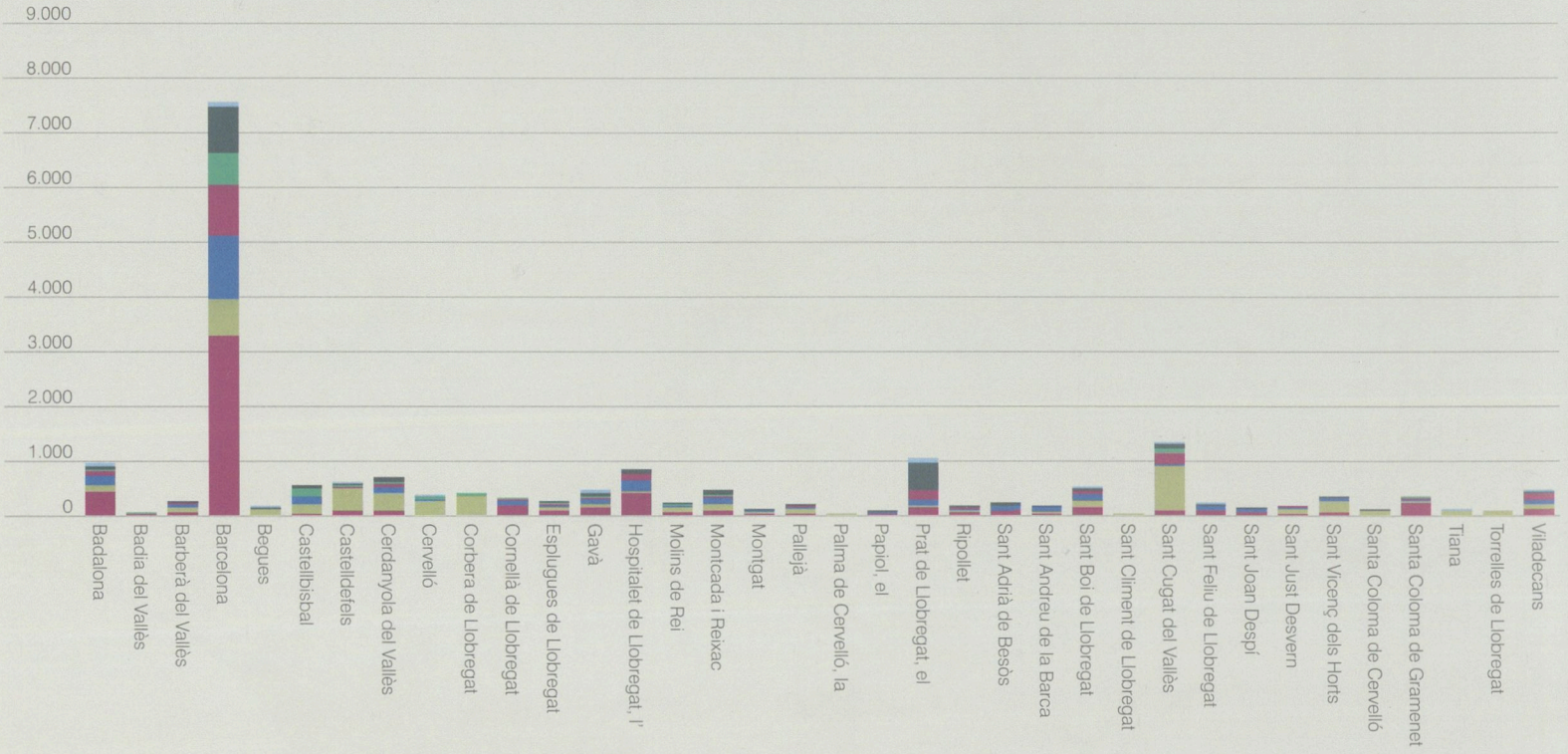
Nota: els percentatges són respecte del total del sòl consolidat de cadascun dels àmbits.

Residencial compacte
Residencial aïllat
Industrial
Equipaments i terciari
Parcs
Infraestructures
Pedreres, hivernacles, edificació rural i altres

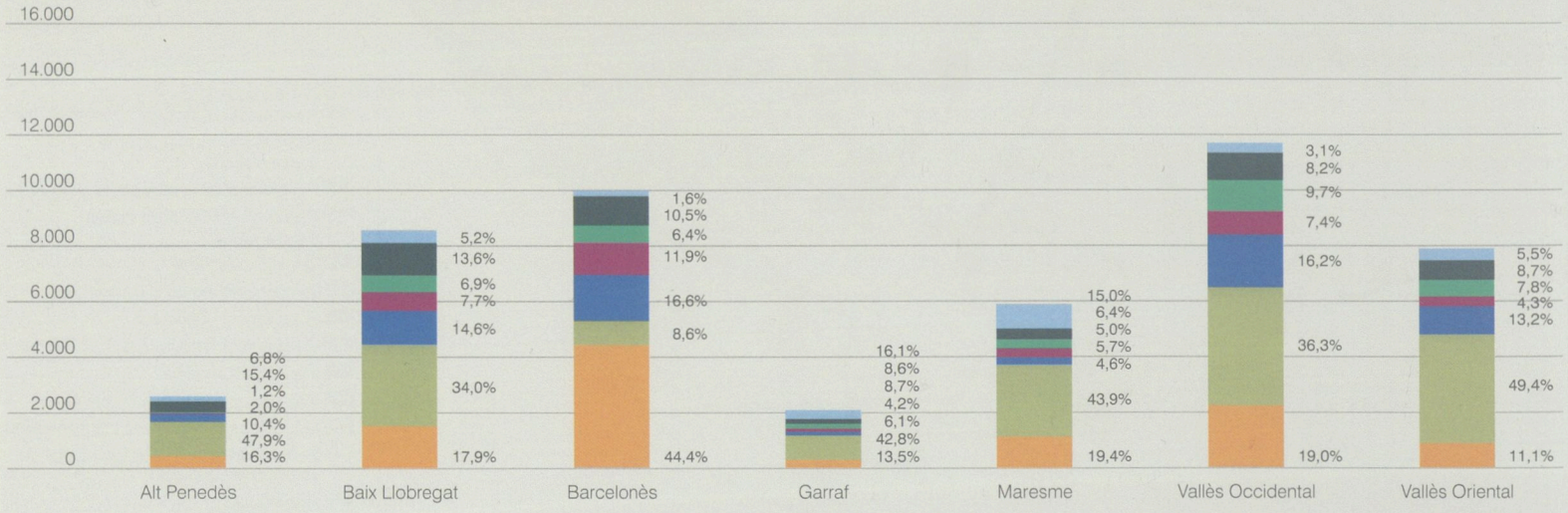

Residencial compacte consolidat
Residencial compacte amb indicis d'urbanització
Residencial aïllat consolidat
Residencial aïllat amb indicis d'urbanització
Terciari consolidat
Terciari amb indicis d'urbanització
Equipament consolidat
Equipament amb indicis d'urbanització
Industrial consolidat
Industrial amb indicis d'urbanització
Servei tècnic, port i aeroport consolidat
Servei tècnic, port i aeroport amb indicis d'urbanització
Hivernacle
Parc consolidat
Parc amb indicis d'urbanització
Edificació rural
Pedrera
Altres
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Usos del sòl, 1977

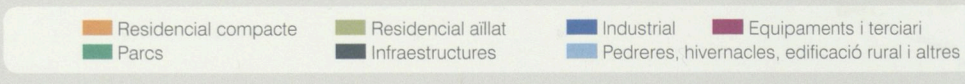
Àrea metropolitana de Barcelona

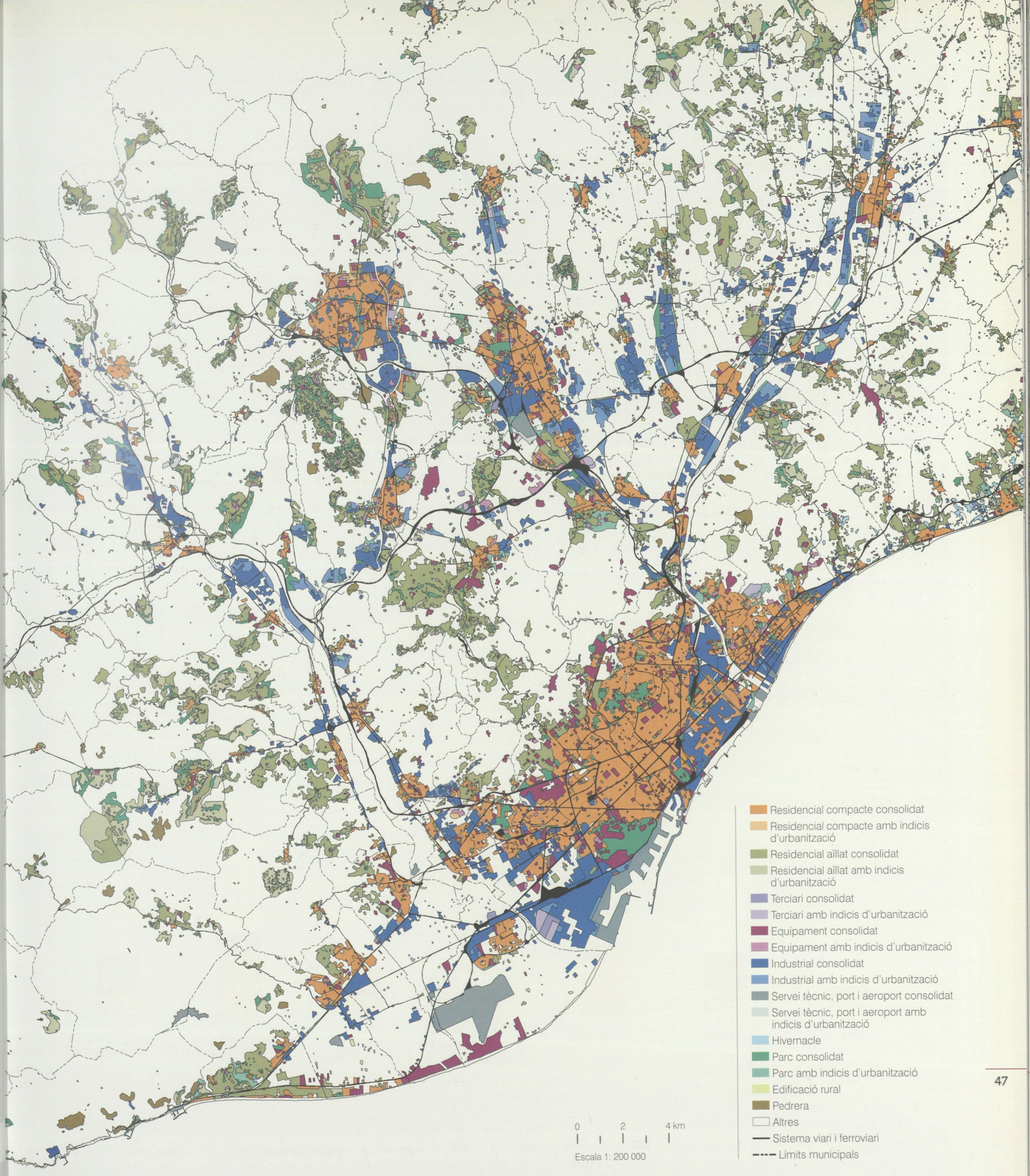


Regió metropolitana de Barcelona



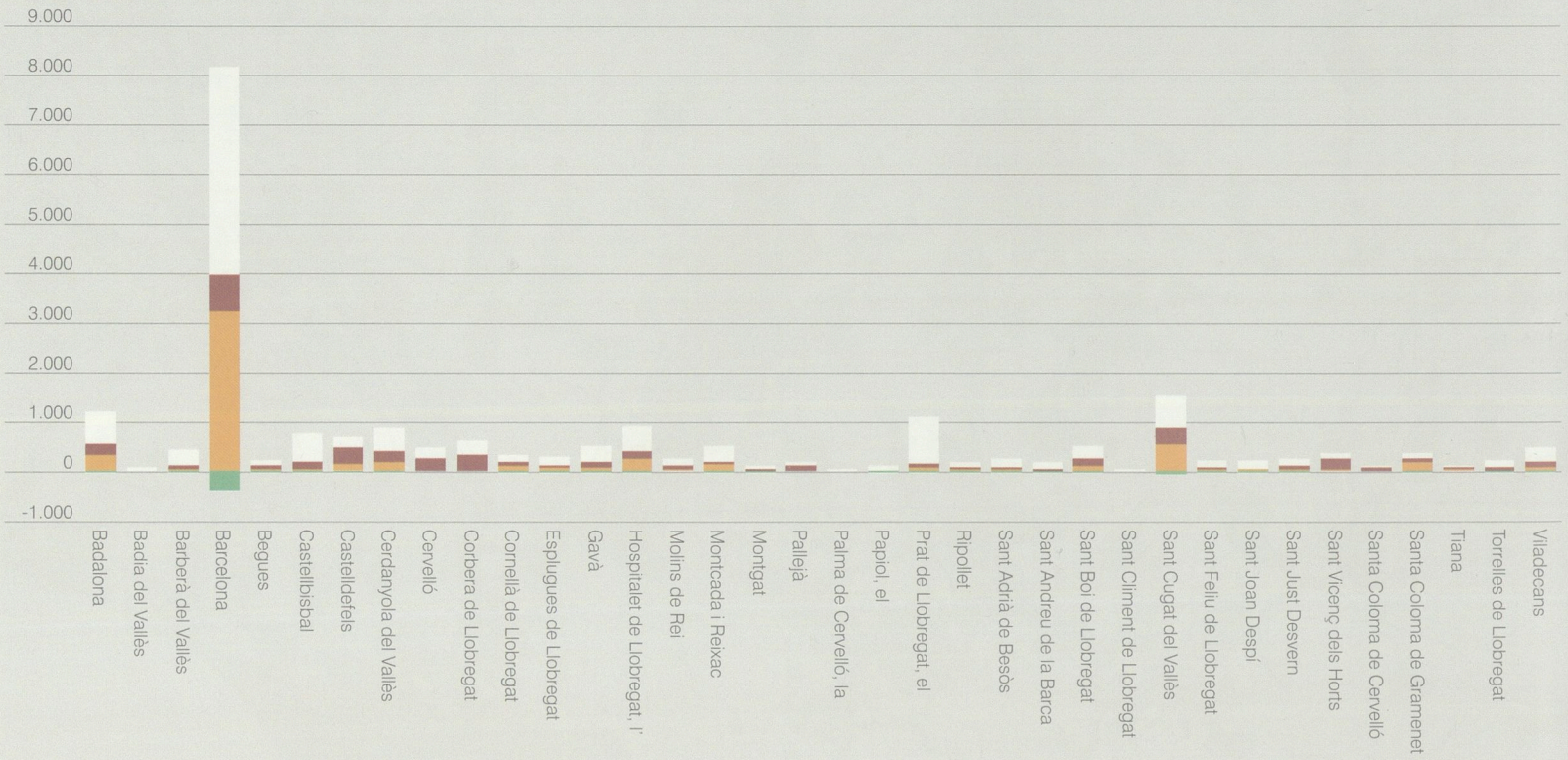
Nota: els percentatges són respecte del total del sòl consolidat de cadascun dels àmbits.



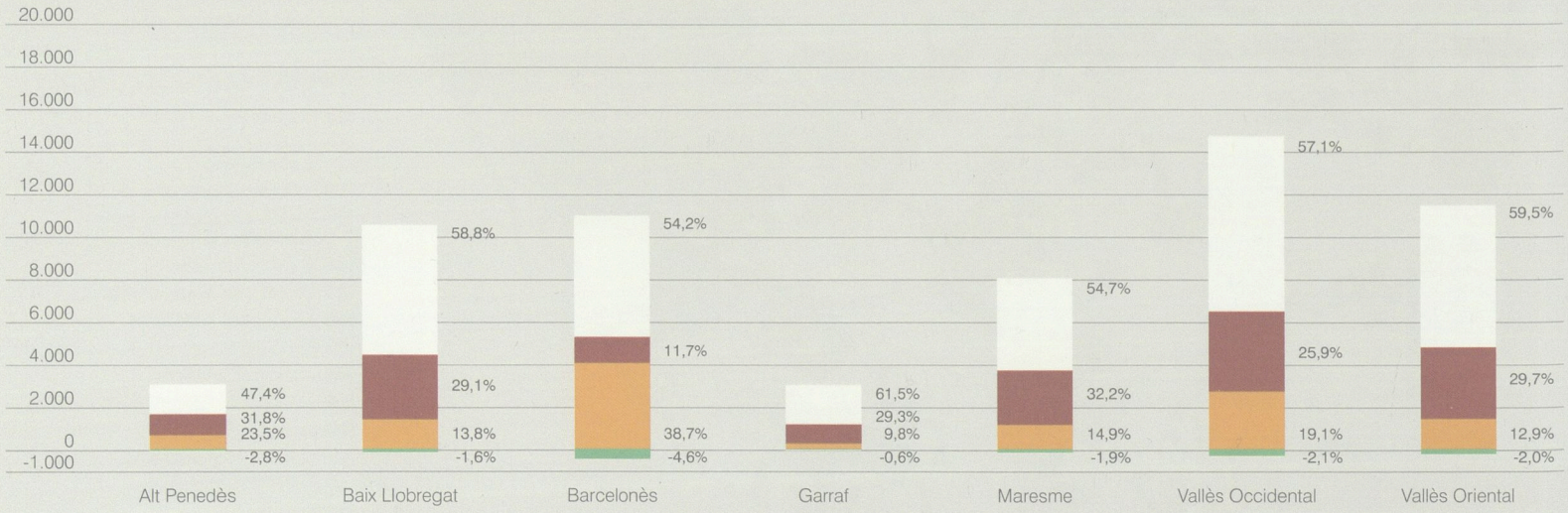

Residencial compacte consolidat
Residencial compacte amb indicis d'urbanització
Residencial aïllat consolidat
Residencial aïllat amb indicis d'urbanització
Terciari consolidat
Terciari amb indicis d'urbanització
Equipament consolidat
Equipament amb indicis d'urbanització
Industrial consolidat
Industrial amb indicis d'urbanització
Servei tècnic, port i aeroport consolidat
Servei tècnic, port i aeroport amb indicis d'urbanització
Hivernacle
Parc consolidat
Parc amb indicis d'urbanització
Edificació rural
Pedrera
Altres
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Variació de l'ús residencial, 1956-1977

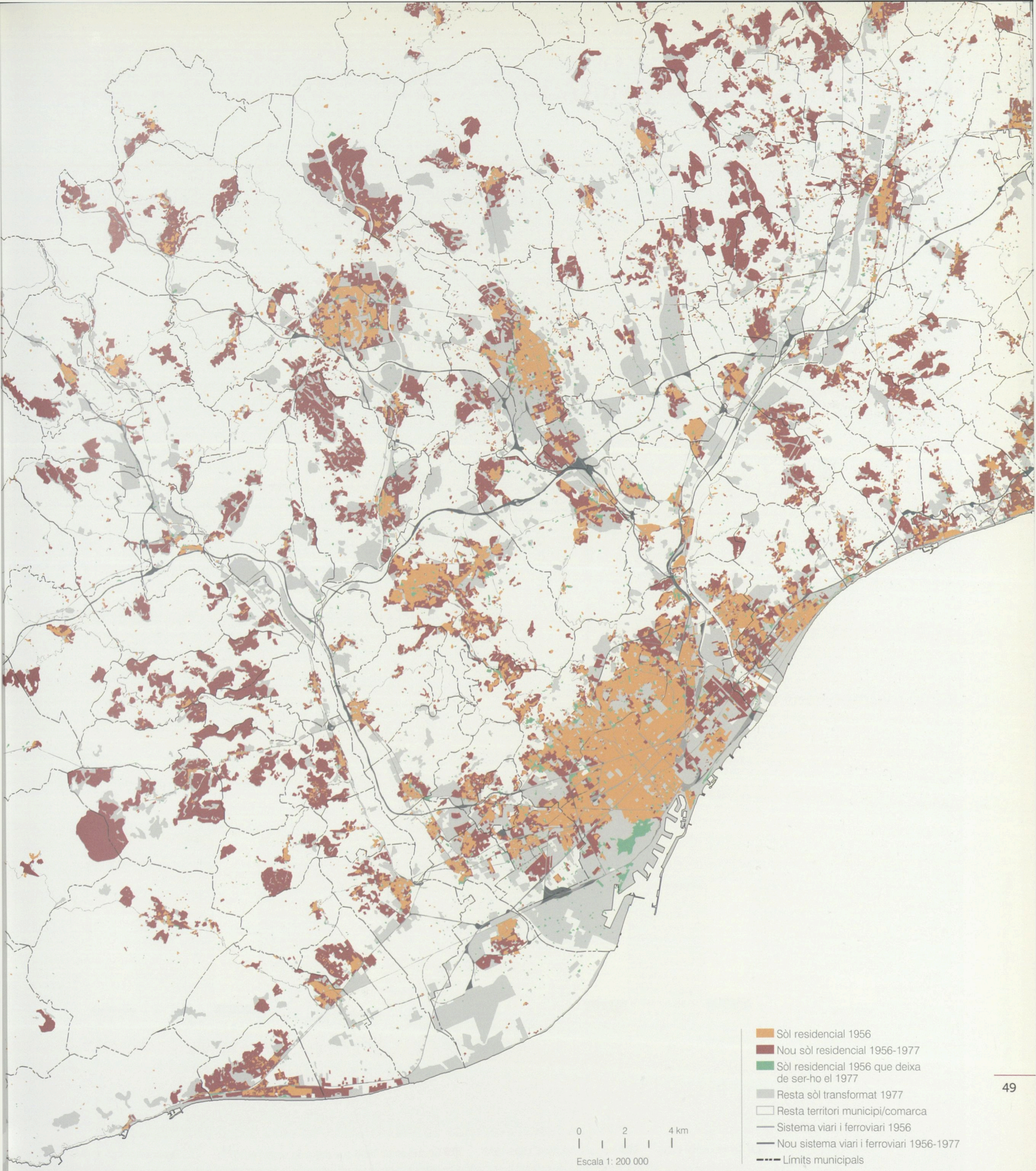
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

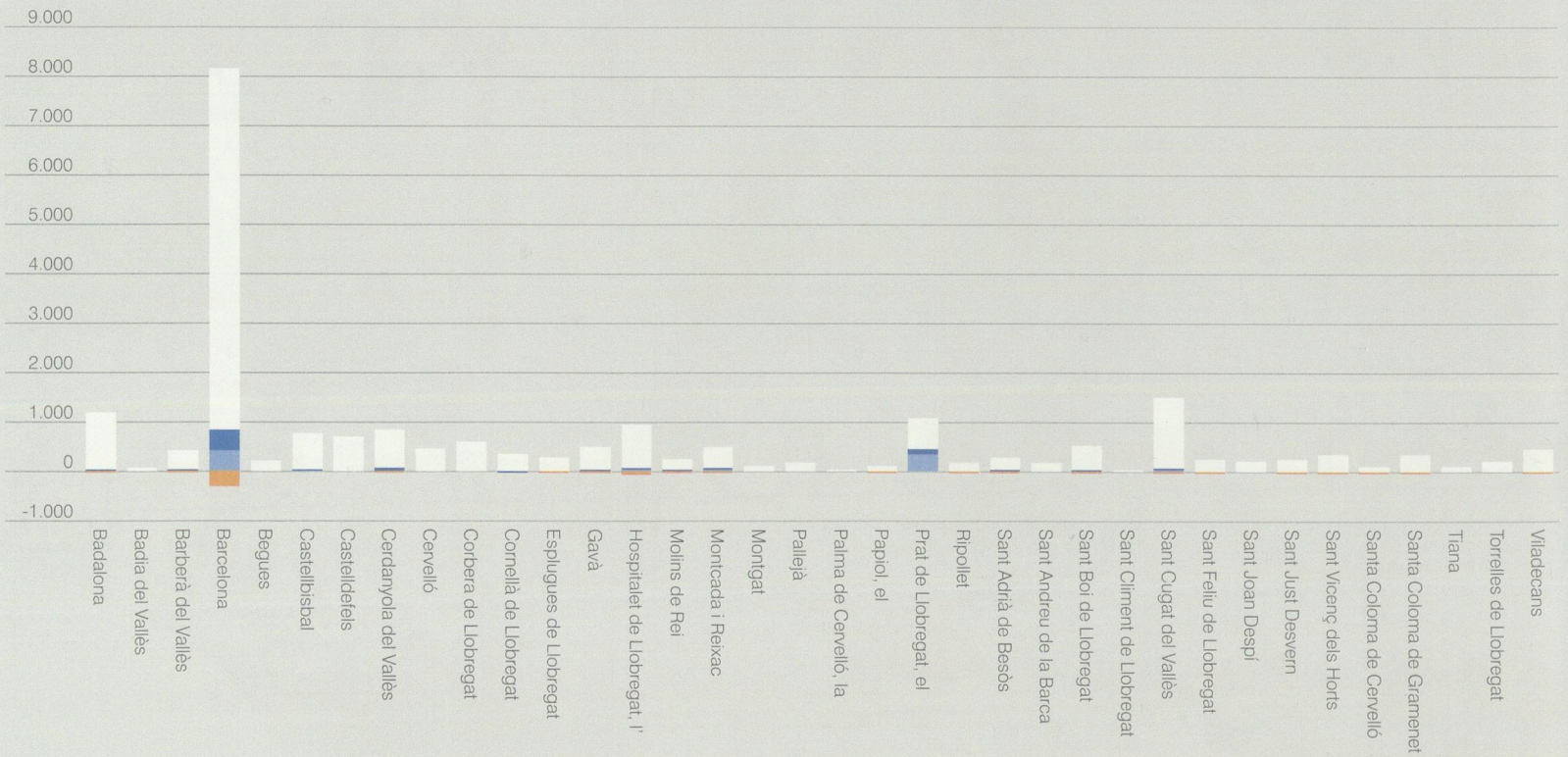


Sòl residencial 1956 | Nou sòl residencial 1956-1977 | Sòl residencial 1956 que deixa de ser-ho el 1977 | Resta sòl transformat 1977

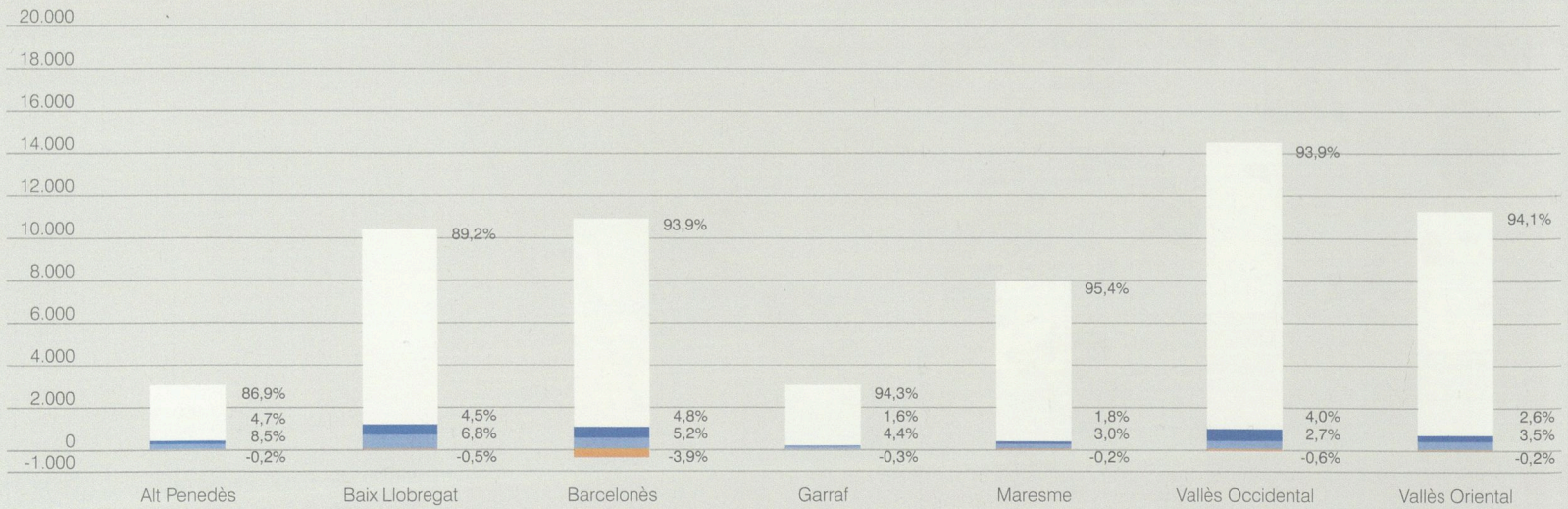

Sòl residencial 1956
Nou sòl residencial 1956-1977
Sòl residencial 1956 que deixa de ser-ho el 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1956
Nou sistema viari i ferroviari 1956-1977
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Variació de l'ús industrial, 1956-1977

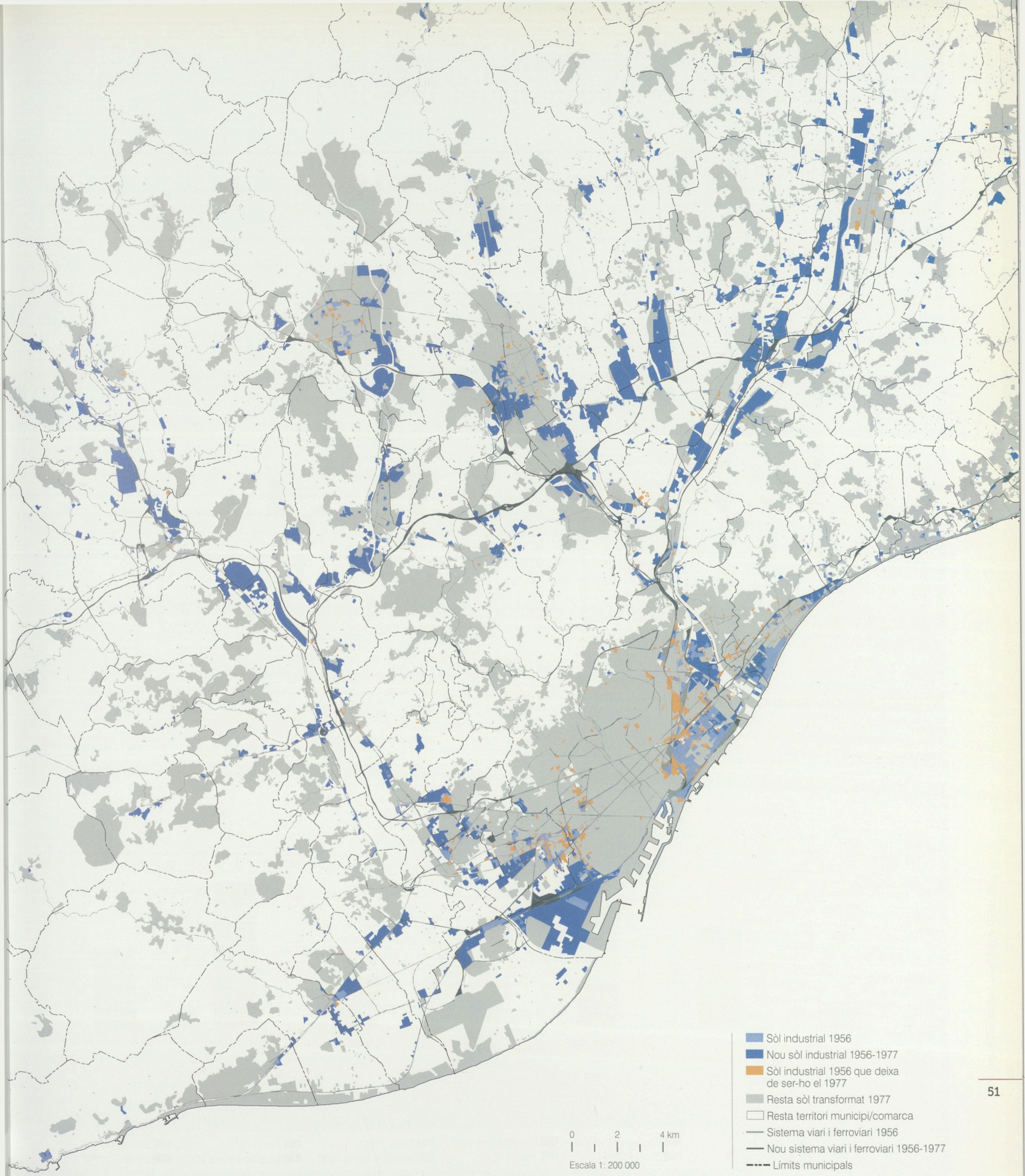
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

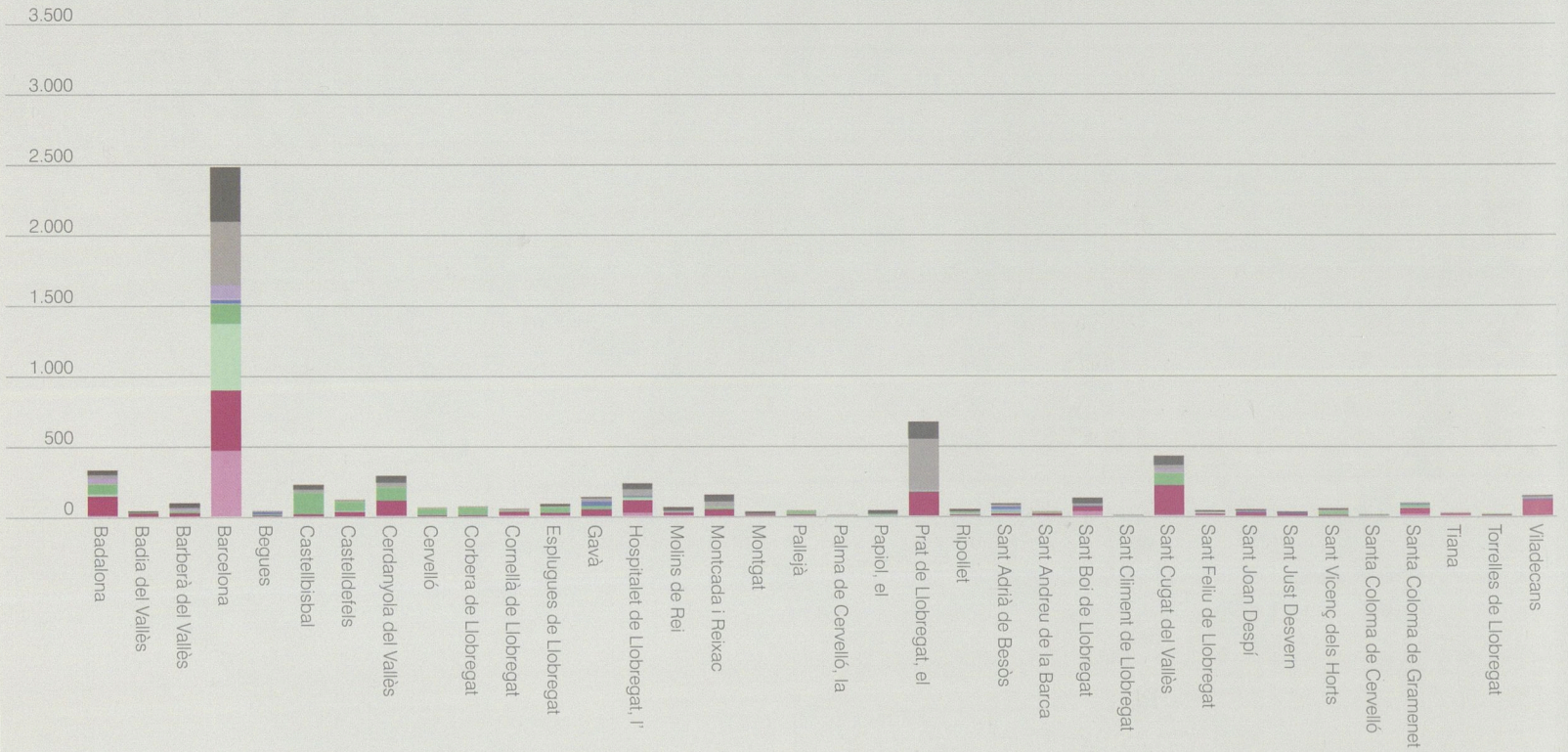


Sòl industrial 1956 | Nou sòl industrial 1956-1977 | Sòl industrial 1956 que deixa de ser-ho el 1977 | Resta sòl transformat 1977

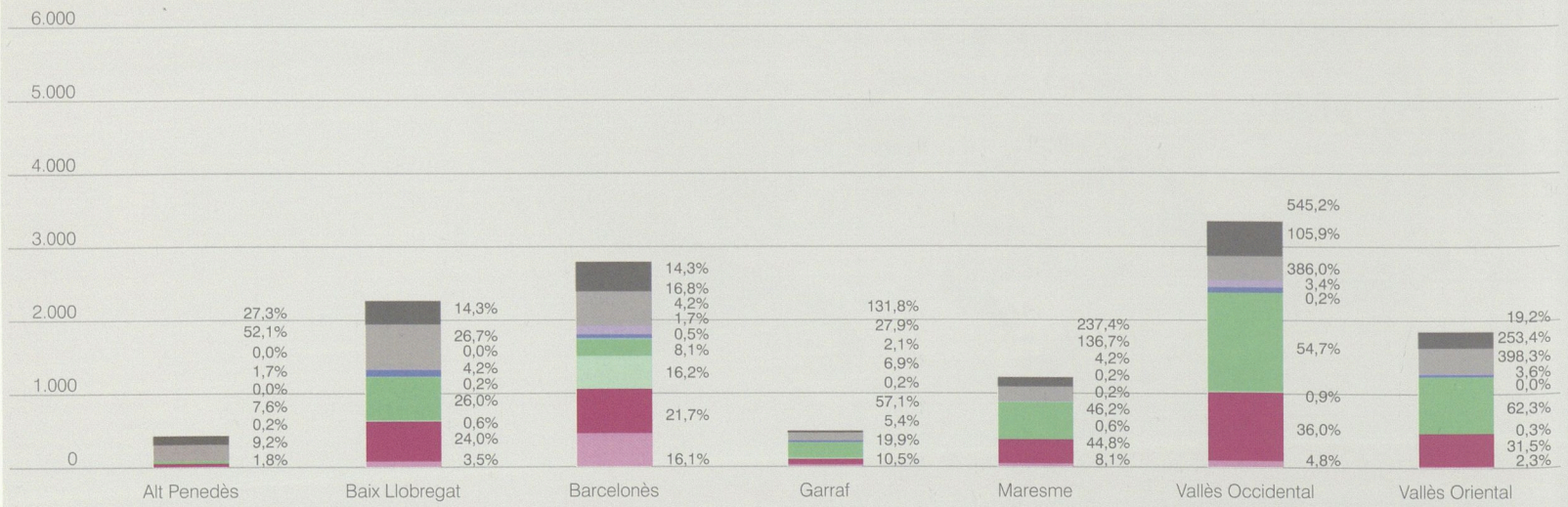

Sòl industrial 1956
Nou sòl industrial 1956-1977
Sòl industrial 1956 que deixa de ser-ho el 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1956
Nou sistema viari i ferroviari 1956-1977
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Variació de les dotacions urbanístiques, 1956-1977

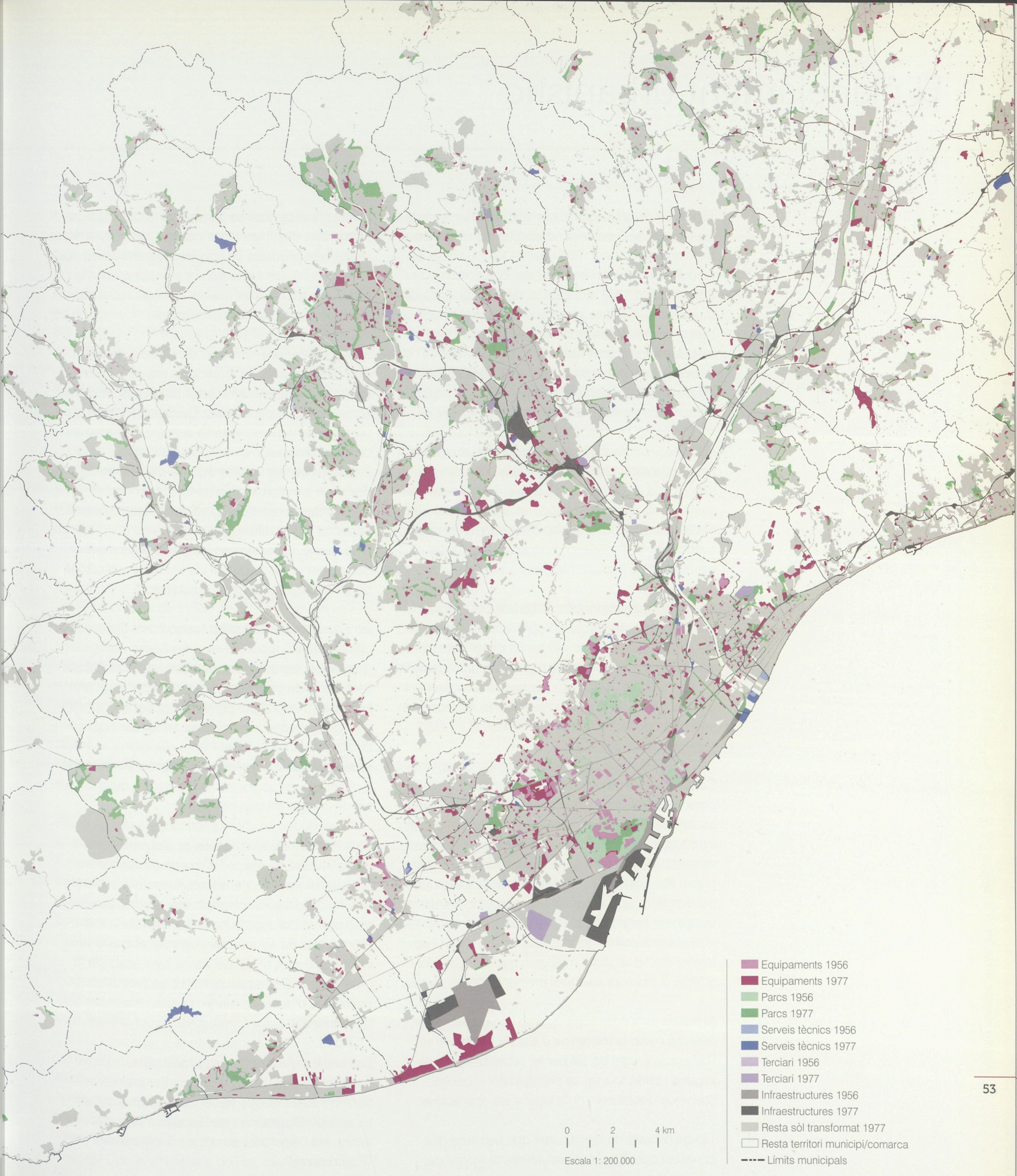
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona



Equipaments 1956 · Equipaments 1977 · Parcs 1956 · Parcs 1977 · Serveis tècnics 1956
Terciari 1956 · Terciari 1977 · Infraestructures 1956 · Infraestructures 1977 · Serveis tècnics 1977


Equipaments 1956
Equipaments 1977
Parcs 1956
Parcs 1977
Serveis tècnics 1956
Serveis tècnics 1977
Terciari 1956
Terciari 1977
Infraestructures 1956
Infraestructures 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

El planejament urbanístic

Als arxius de la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya no consta cap documentació anterior a l'any 1960 referida als municipis de la regió que no formaven part del Pla comarcal de Barcelona de 1953. Aquesta circumstància pot tenir dues explicacions: la inexistència d'aquests documents en molts dels municipis, simplement perquè aleshores no disposaven de cap planejament urbanístic aprovat, o bé la pèrdua de documents abans de 1980, quan encara no hi havia un registre rigorós dels expedients de la Comissió Provincial d'Urbanisme. Per resoldre aquestes mancances caldria revisar la documentació dels arxius municipals i detectar quins documents no consten als arxius de la Generalitat però sí que es conserven als ajuntaments. No obstant això, en aquest estudi s'ha treballat amb la documentació avui disponible per avançar en la clarificació del que va representar el planejament urbanístic d'aquells anys.

Els expedients urbanístics de l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona aprovats amb anterioritat a 1977 que es troben als arxius de la Generalitat són 2.865, 1.700 dels quals eren plans parcials, 227 plans especials i 109 modificacions de planejament general. D'aquest conjunt d'expedients, els que fan referència als municipis del Pla comarcal de 1953 representen un 53,6%.

Durant els 25 anys que van de 1955 a 1980, el règim polític de la dictadura va condicionar inevitablement el context de l'urbanisme, en la mesura que facilitava la introducció dels interessos especulatius en els documents de planejament general per sobre de l'interès públic. Per posar un exemple entre molts altres que podríem citar, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar, l'any 1965, el Pla general d'Olivella, en el qual el sòl classificat com a urbanitzable (1.951 hectàrees) era 18 vegades més gran que el sòl ocupat i edificat al municipi en aquell moment (106 hectàrees).

Al mateix temps es donava, amb considerable freqüència i amb la tolerància d'alguns ajuntaments, l'ocupació il·legal de sòl per fer urbanitzacions de segona residència sense planejament urbanístic previ que donés cobertura legal a les operacions.

També hi havia un mecanisme que permetia que aquestes operacions especulatives al marge del planejament general es fessin sota cobertura legal. Es tractava d'aprovar plans parcials, que òbviament no estaven previstos en els plans generals però que en la mesura que seguien un tràmit administratiu reglat, encara que mal aplicat, dotaven l'operació d'un segell administratiu de legalitat.

En aquest període, el model d'ocupació del sòl dels plans urbanístics municipals era de caràcter fortament expansiu i amb unes previsions de creixement desproporcionades. La classificació de sòl urbà o urbanitzable s'entenia com un mecanisme creador de riquesa, sense discriminar gaire a qui afavoria realment la generació de plusvàlues derivades de la transformació urbana. Els conceptes de la zonificació eren d'una gran ambigüitat, tant amb relació al règim jurídic del sòl com a les condicions d'edificació. Generalment, els plans es limitaven a determinar els usos bàsics i la tipologia edificatòria de grans bosses de futura urbanització.

En aquest sentit, la qualitat tècnica dels documents urbanístics era molt escassa i les bases cartogràfiques sobre les quals es treballava tenien molt poca precisió i detall. És en aquests documents urbanístics on es detecta, per primera vegada, la dispersió dels creixements de cap a cap del territori i desvinculats dels teixits urbans. Peces disperses, sobretot d'urbanitzacions de segona residència que, municipi a municipi, van conformar la morfologia de la dispersió de la regió metropolitana.

Però la problemàtica urbanística d'aquell moment no es limitava als efectes d'una planificació urbanística deficient, sinó que també afectava el procés d'execució d'aquest planejament. Un dels problemes que es donava de forma generalitzada entre les promocions de sòl era que la parcel·lació i venda de les parcel·les s'iniciava sense tenir acabada la urbanització. Encara avui, moltes zones edificades provinents d'aquest període no estan acabades d'urbanitzar.

En l'àmbit metropolità, la regulació urbanística la feia el Pla d'ordenació urbana de Barcelona i la seva zona d'influència, que va ser elaborat pels serveis tècnics de l'Ajuntament de Barcelona i aprovat definitivament l'any 1953, conegut col·loquialment com "Pla comarcal".

L'any 1968 es va aprovar inicialment, com a revisió del Pla comarcal, el Pla director de l'àrea metropolitana de Barcelona, però aquest pla va quedar arraconat i no va assolir mai l'aprovació definitiva. El pla que va substituir finalment el Pla comarcal de 1953 en la regulació urbanística de l'àrea metropolitana va ser el Pla general metropolità de Barcelona, conegut com PGM i aprovat definitivament l'any 1976.

Tot i la manca d'informació del planejament d'aquest període en l'àmbit del Pla comarcal de 1953, és possible fer-ne algunes interpretacions. Aquest pla cobria el territori dels 27 municipis de l'entorn de Barcelona que vint-i-tres anys més tard serien objecte de l'esmentat PGM. La superfície que el Pla comarcal classificava com a urbana o urbanitzable era de 23.624 hectàrees i la que classificava com a no urbanitzable de 23.999 hectàrees.

A partir de la digitalització del règim jurídic del sòl del Pla comarcal de 1953 i del PGM s'han pogut encreuar els dos mapes resultants i s'ha obtingut un tercer mapa que dibuixa els espais on els dos plans coincideixen i aquells altres on s'ha produït un canvi de planejament. En aquest segon cas es troben tant les 2.627 hectàrees que el 1953 estaven classificades com a sòl urbà o urbanitzable i que passen a ser no urbanitzables, com les 7.340 hectàrees de sòl no urbanitzable que passen a ser urbanitzables o urbanes.

Des d'aquest exercici comparatiu es pot observar que el PGM planteja la consolidació de les continuïtats urbanes que la ciutat real ja apuntava des dels anys seixanta. Al mateix temps, desclassifica terrenys forestals inadequats per a l'edificació dels vessants de Collserola als municipis de Montcada i Reixac i Sant Cugat del Vallès.

El model d'ocupació del Pla comarcal encara mantenia el caràcter aïllat d'alguns dels nuclis urbans, com era el cas de Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat, però el PGM estableix la continuïtat de tots aquests nuclis del marge dret del Llobregat i reforça la dels nuclis del marge esquerre. En aquest sentit, consolida les continuïtats urbanes entre Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat i entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei, mentre que reserva com a sòl agrícola una franja contínua des del Papiol fins a Castelldefels.

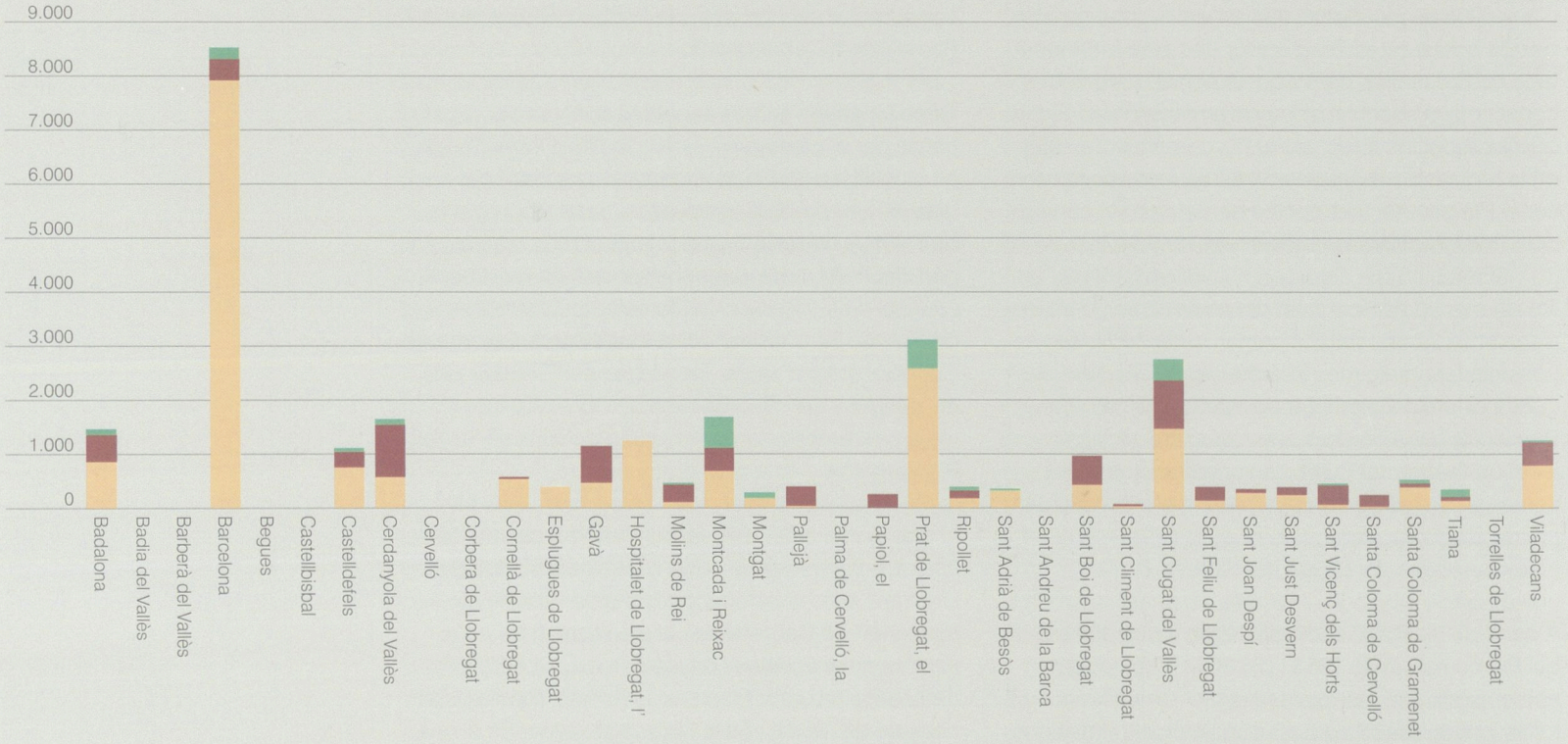
També s'observen tres aspectes que van ser significatius per al planejament metropolità. D'una banda, es dibuixa, per primera vegada, la proposta de desviament de la desembocadura del Llobregat i, de l'altra, s'observa un planejament més realista, per part del PGM, amb el reconeixement de les urbanitzacions de les Planes i la Floresta, a Collserola, o les de Pallejà, Sant Vicenç dels Horts i Santa Coloma de Cervelló, entre d'altres. Finalment, el PGM delimita els polígons del sòl urbà amb una precisió que no tenien els àmbits del règim jurídic del sòl definits pel Pla comarcal.

El planejament de 1976 també fixa l'eix de la B-30 com a polaritzador de nous creixements industrials i terciaris amb la introducció del gran "centre direccional" de Cerdanyola i la planificació de nous sectors urbanitzables consolidant les expectatives de continuïtat entre Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat del Vallès. En el cas de Badalona també introdueix dues grans reserves de sòl urbanitzable a Montigalà i les Guixeres, que reomplen els espais buits entre els nuclis de Santa Coloma de Gramenet, Badalona i Montgat.

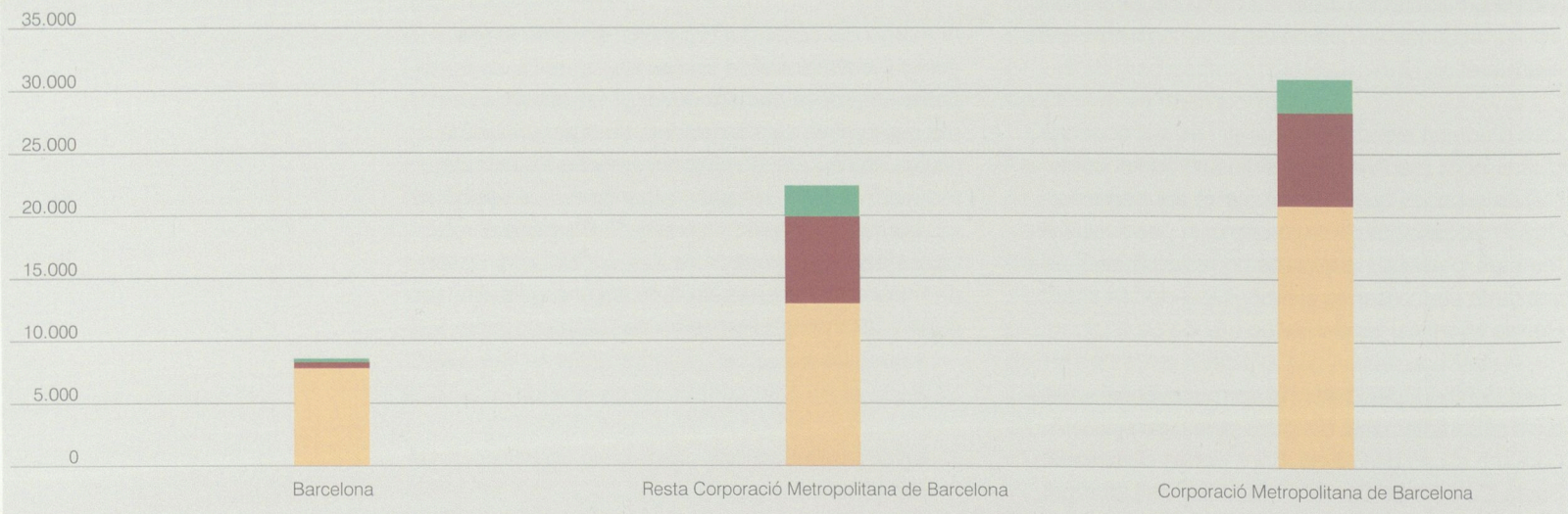
Al marge del contingut urbanístic concret, el Pla general metropolità de Barcelona de 1976 va representar una nova manera de fer planejament. És un pla que renova els instruments de regulació urbanística de l'època, en sintonia amb els treballs de redacció de la llei estatal d'urbanisme que també va ser aprovada aquell mateix any. El Pla general metropolità de Barcelona, més que concloure un període històric, és una metàfora de les energies amb les quals s'afrontarà l'urbanisme de l'etapa següent.

Variació del règim del sòl, 1956-1977

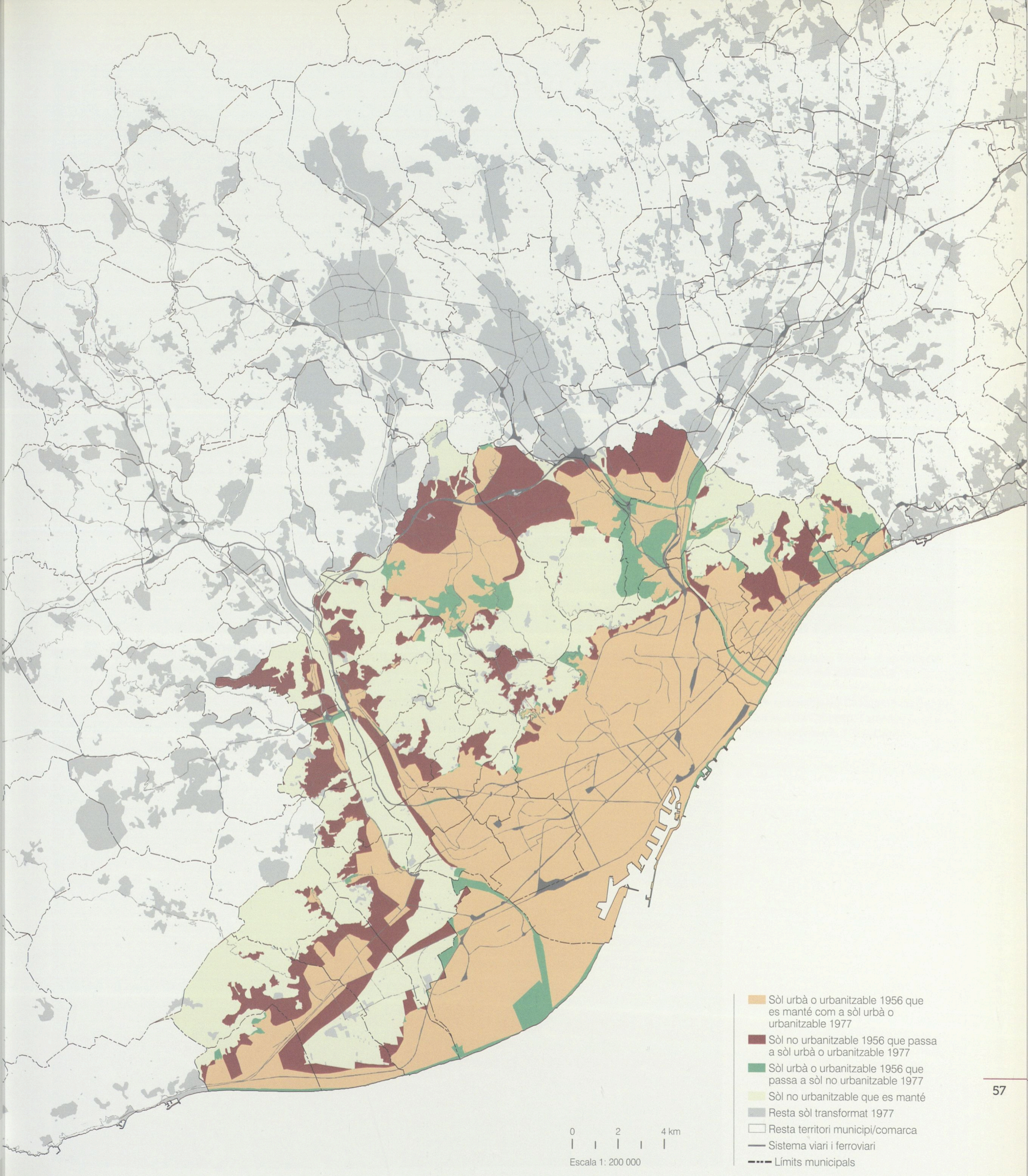
Àmbit Pla comarcal 1953 i Pla general metropolità 1976



Àmbit Pla comarcal 1953 i Pla general metropolità 1976



Sòl urbà o urbanitzable 1956 que es manté com a sòl urbà o urbanitzable 1977
Sòl urbà o urbanitzable 1956 que passa a sòl no urbanitzable 1977
Sòl no urbanitzable 1956 que passa a sòl urbà o urbanitzable 1977


Sòl urbà o urbanitzable 1956 que es manté com a sòl urbà o urbanitzable 1977
Sòl no urbanitzable 1956 que passa a sòl urbà o urbanitzable 1977
Sòl urbà o urbanitzable 1956 que passa a sòl no urbanitzable 1977
Sòl no urbanitzable que es manté
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0 2 4 km
Escala 1: 200 000

Els fenòmens urbans, 1956-1977

Les urbanitzacions de segona residència

Quan s'observen els mapes d'aquest període es posa en evidència un fenomen que no tenia antecedents en la història de l'urbanisme a Catalunya. Amb la comparació dels mapes de 1956 i 1977 apareixen creixements importants deslligats dels nuclis urbans, grans bosses de parcel·les repartides pels vessants de les serralades Litoral i Prelitoral.

Un fenomen semblant s'havia produït al voltant de 1920 amb les urbanitzacions associades a la línia de ferrocarril de Barcelona a Sant Cugat i Sabadell. En aquell cas, però, el fet d'estar vinculades a les estacions en limitava el nombre i fixava la seva posició al territori

Les urbanitzacions que afloren a partir dels anys cinquanta, a diferència de les que acabem d'esmentar, no estan vinculades als nuclis urbans ni a les línies de ferrocarril, sinó que es poden trobar en qualsevol punt del territori, alienes a la ciutat i a l'entorn on s'ubiquen.

Això té efectes determinants sobre la morfologia de la ciutat metropolitana, que deixa de ser un sistema de nuclis arrelats històricament en el territori per passar a ser un híbrid que incorpora grans superfícies parcel·lades desencaixades, sense serveis i mal comunicades amb els centres urbans. És un fenomen que introdueix confusió en la morfologia de la ciutat metropolitana perquè la seva distribució sobre el territori, com veurem més endavant, respon a circumstàncies aleatòries.

Les característiques tipològiques són les d'uns teixits de parcel·les amb cases unifamiliars aïllades, amb dues plantes d'alçada, que en algun cas arriben a tres. Els vials poden seguir una trama ortogonal quan s'estenen sobre un terreny pla, però habitualment la localització d'aquestes urbanitzacions als vessants de les muntanyes obliga els vials a seguir una configuració curvilínia que s'adapta als pendents forts del terreny.

El fenomen de les urbanitzacions de segona residencia es desencadena a partir de la massificació del vehicle privat. A les dècades dels anys cinquanta, seixanta i setanta, amb una majoria de famílies propietàries d'un utilitari, es podien oferir terrenys molt barats, localitzats en zones allunyades dels nuclis, sense valor agrícola i que la majoria de les vegades estaven sense urbanitzar. Per fer-nos una idea de les dimensions del fenomen, només a la província de Barcelona es van obrir 806 urbanitzacions de segona residència entre els anys 1955 i 1977, amb una oferta total de 164.521 parcel·les a la venda.

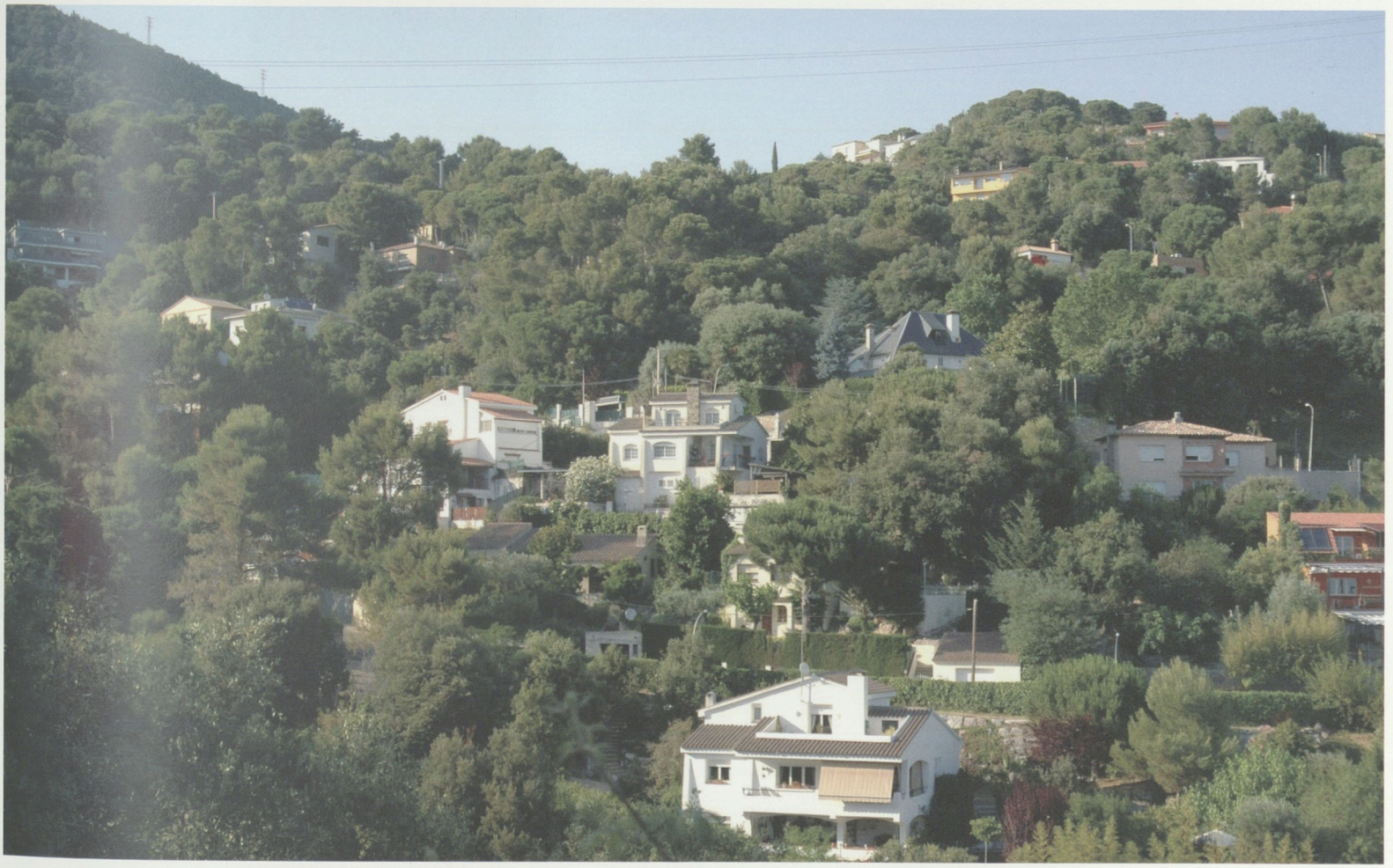
En el cas de la regió metropolitana, les urbanitzacions de segona residència aparegudes en el període 1956-1977 ocupaven 14.824 hectàrees, la qual cosa representava un 24,5% de la totalitat del sòl ocupat, un 35% del creixement de sòl i més d'un 90% del creixement del sòl residencial d'aquell període.

Les urbanitzacions, analitzades com a conjunts relacionats, mostren dos tipus de configuracions:

- **Nòduls d'urbanitzacions de segona residència vinculats umbilicalment a les carreteres**, les quals actuen com a eixos generadors. En són un exemple les urbanitzacions que pengen de la carretera BP-5002, des d'Alella, passant pel coll de Font de Cera, fins a Vallromanes, Montornès i Vilanova del Vallès.

- **Teixits d'urbanitzacions sobre una xarxa de camins agrícoles preexistents.** És el cas de Santa Eulàlia de Ronçana, Lliçà d'Amunt i Lliçà de Vall. Aquí la xarxa històrica de camins agrícoles ha esdevingut el suport estructural d'una malla d'urbanitzacions que s'han situat aleatòriament en algunes de les antigues finques agrícoles.

El model que adopten els conjunts d'urbanitzacions és majoritàriament el de les configuracions vinculades a les carreteres. El segon cas és menys freqüent perquè el valor del sòl agrícola, que en els anys seixanta era molt més alt que el de les finques forestals, va ser un factor dissuasiu d'aquest tipus de promocions.





9 ▶ Urbanització El Serrat al municipi de l'Ametlla del Vallès, 2012.

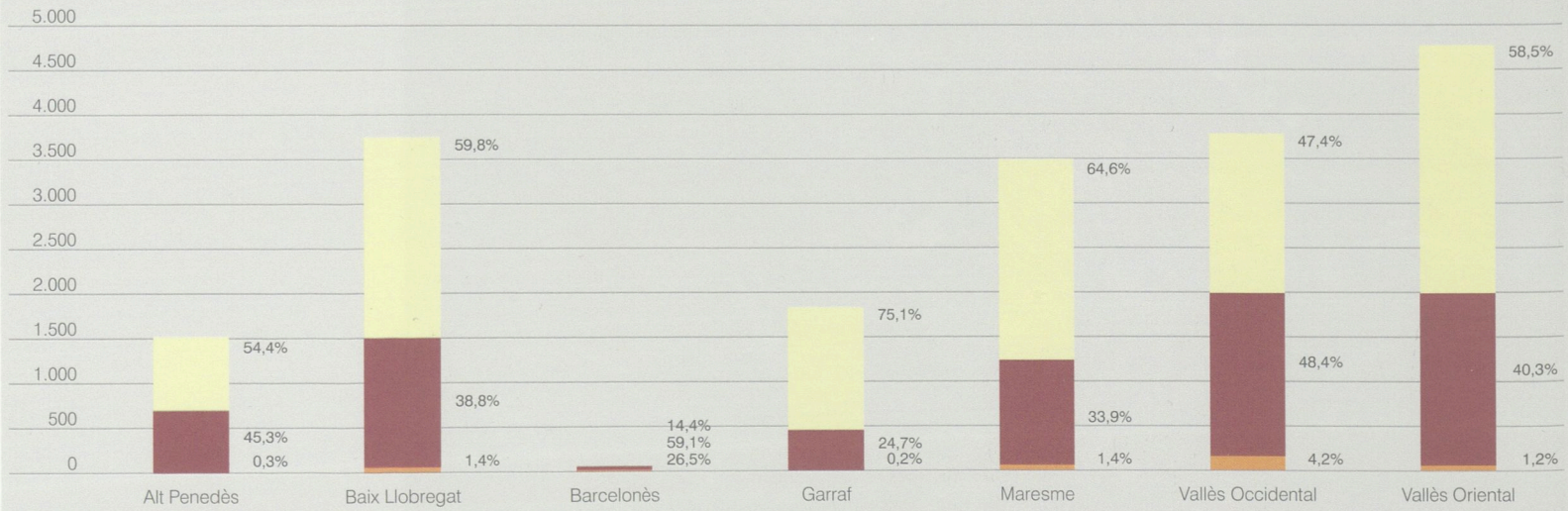
10 ▶ Urbanització Cesalpina de Santa Coloma de Cervelló, l'any 1977.
Vol fotogramètric 1997. CMB.

Les urbanitzacions de segona residència. Ocupació, 1956-1977

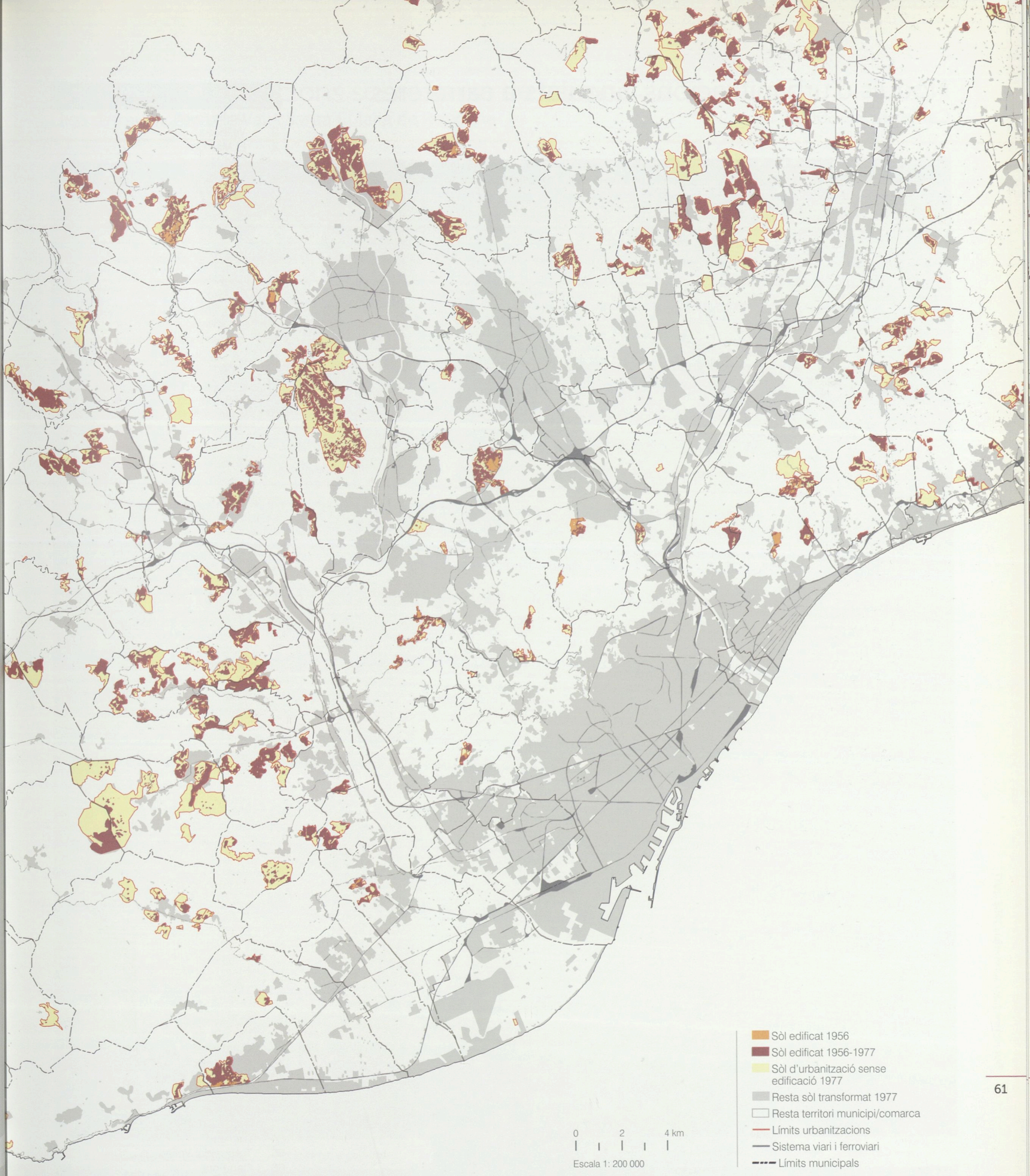
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

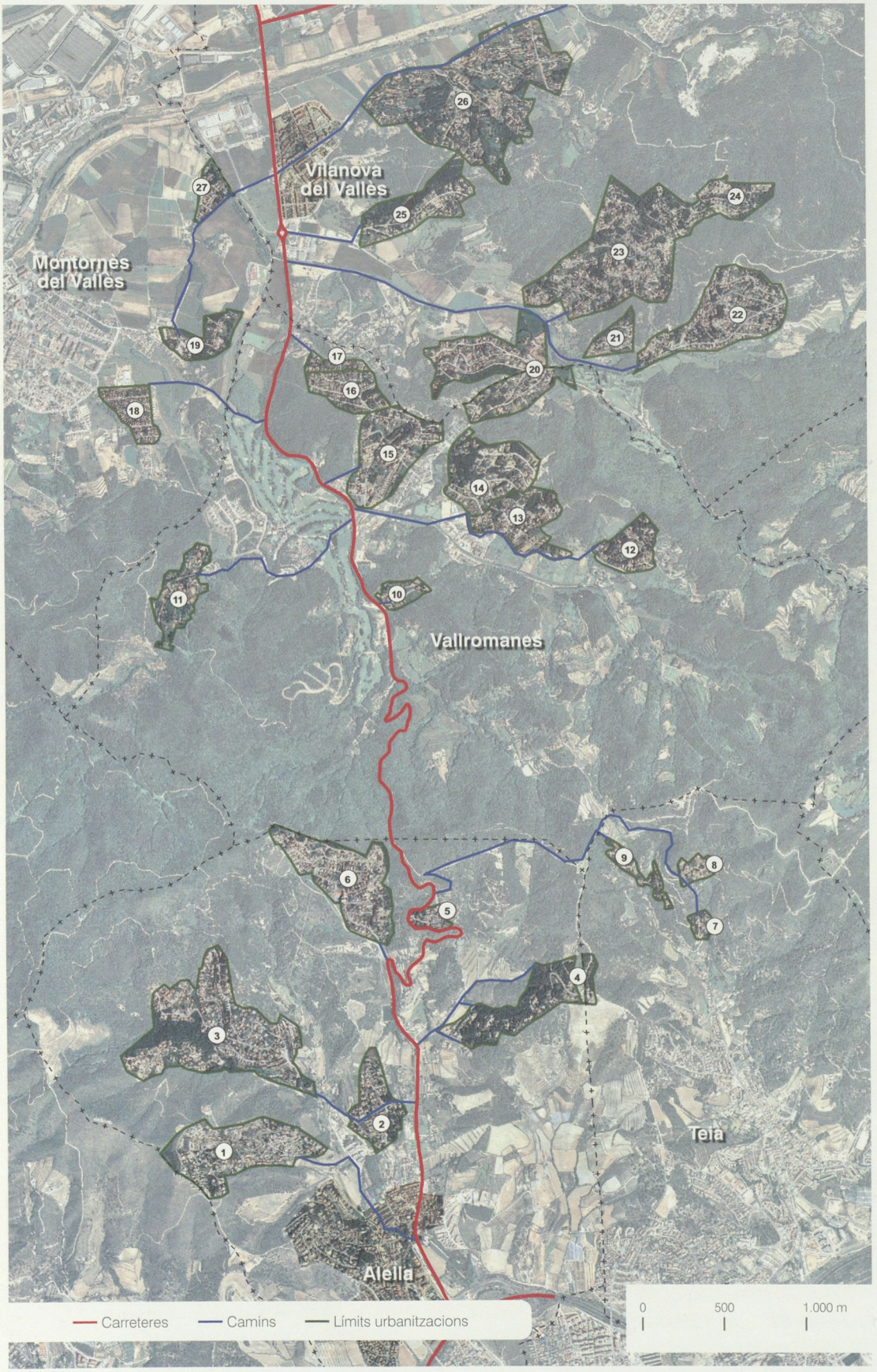


Sòl edificat 1956 | Sòl edificat 1956-1977 | Sòl d'urbanització sense edificació 1977


Sòl edificat 1956
Sòl edificat 1956-1977
Sòl d'urbanització sense edificació 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Límits urbanitzacions
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Nòduls d'urbanitzacions vinculats a carreteres

Carretera BP-5002

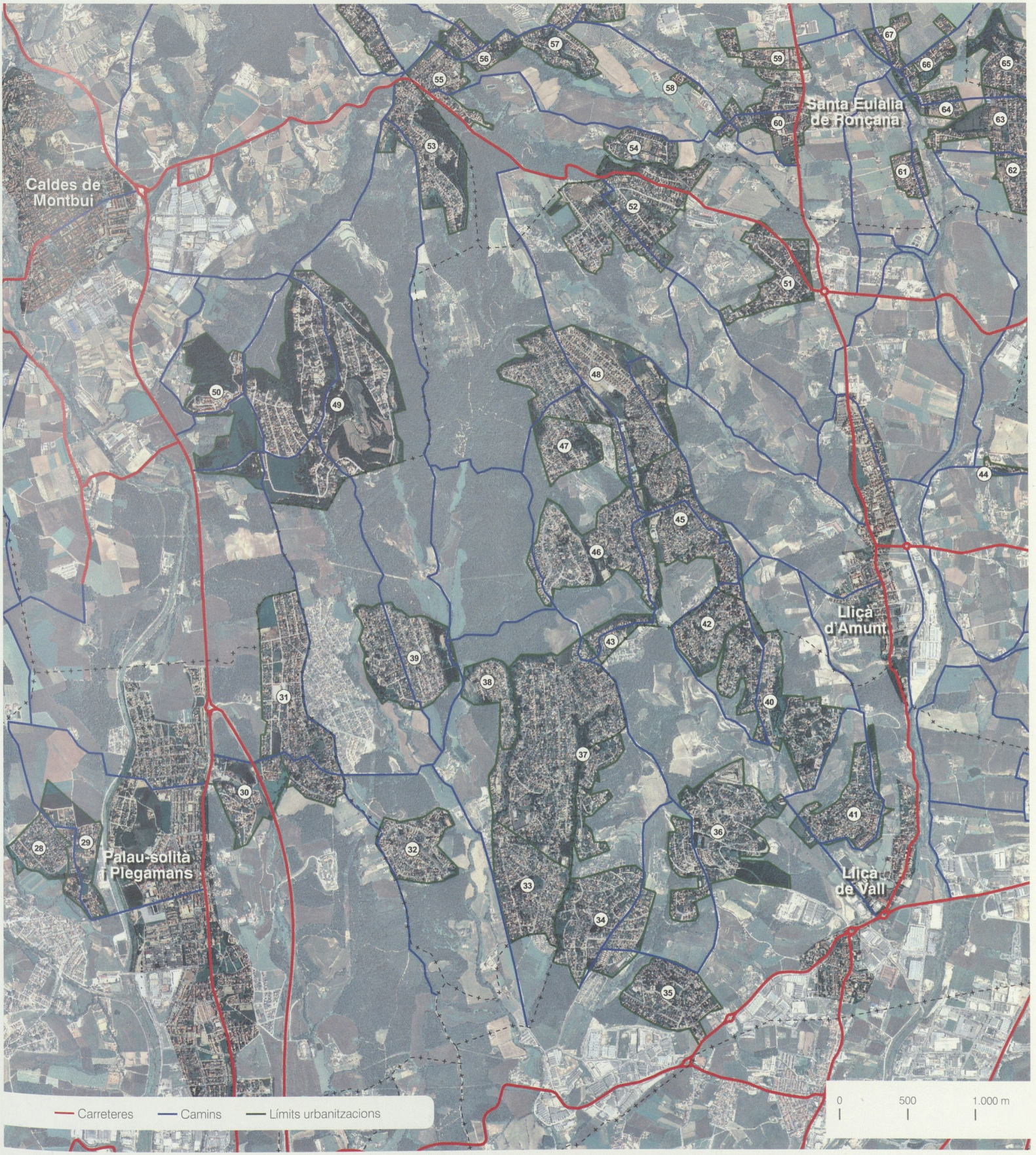


REF.	URBANITZACIONS A LA CARRETERA BP-5002
1	Coma Fosca
2	Vallbona
3	El Mas Coll
4	Can Magarola
5	La Font de Cera
6	Alella Park
7	Les Delícies
8	Gran Vista i l'Assumpció
9	Santa Fe
10	Can Carló
11	Can Corbera
12	Cal Tàvec i l'Oasi
13	Can Poal i la Mimosa
14	Can Morera Xic, Cal Galvany i la Joiosa
15	Vallromanes Residencial
16	Can Palau i la Soleia
17	Polígon Vallesà
18	Barri del Castell
19	Can Xec
20	Can Rabassa
21	Can Jornet
22	Can Nadal i el Xaragall
23	Ca l'Alegre
24	Can Bosc
25	Can Cebrià
26	Barri Rodés i Mirambell
27	El Barri Atmeller

REF.	URBANITZACIONS A LLIÇÀ D'AMUNT, LLIÇÀ DE VALL I STA. EULÀLIA DE RONÇANA
28	Can Duran
29	Montjuïc
30	Els Turons
31	Can Falguera
32	Palaudalba
33	Can Lledó
34	Can Prat i la Caseta
35	Miranda del Vallès
36	Mirador i Mas Gordi
37	Can Salgot
38	Can Roure
39	Can Rovira
40	Can Vilardebó
41	Sot dels Nostris i Sant Moritz
42	Serra de Ca l'Estaper
43	Mas Bo
44	Can Xicota
45	Ca l'Esteper
46	Pinedes del Vallès
47	Can Costa
48	Ca l'Artigues
49	Can Valls
50	El Negrell
51	El Pinar, Santa Justa i la Pineda d'en Feu
52	Can Farell
53	Can Masponç
54	Les Pinedes del Castellet
55	La Font d'Abril
56	El Mas Vendrell
57	La Font de Sant Joan
58	Can Benet
59	Can Torres
60	El Bosc del Forn
61	Can Sabater
62	Can Maruès
63	Sant Cristol
64	Can Juli
65	Turons del Vallès
66	Can Font
67	Sant Isidre

Teixits d'urbanitzacions sobre xarxa de camins

Lliçà d'Amunt, Lliçà de Vall i Santa Eulàlia de Ronçana



Els polígons residencials

Els grans corrents migratoris des de la resta d'Espanya, on les condicions econòmiques adverses del món rural expulsaven milers de persones que buscaven la supervivència a la ciutat industrial de Barcelona, van assolir proporcions espectaculars des de 1950 fins a 1975.

L'arribada d'aquests contingents migratoris a la ciutat va plantejar el problema d'on ubicar-los. Una part dels nouvinguts es van instal·lar en habitatges vells i nous de la ciutat consolidada, la qual cosa va densificar les trames urbanes existents, però aquells que no van poder assolir un habitatge van ocupar barraques autoconstruïdes als nombrosos nuclis d'aquesta mena que hi havia repartits per la ciutat des del començament del segle. Es calcula que Barcelona tenia 10.352 barraques l'any 1957, que van créixer fins a 20.000 al principi dels anys seixanta. Aquest fenomen va durar fins a la fi dels anys vuitanta i es va cloure amb els darrers reallotjaments dels barraquistes de la Mina i el Camp de la Bota.

El barraquisme era un símptoma de la incapacitat de la ciutat per acollir dignament una part dels immigrants que hi anaven arribant. Des del començament del segle era palès que l'oferta d'habitatges de baix cost no cobria la demanda de les successives onades migratòries.

Des del segon quart del segle es van donar iniciatives públiques amb l'objectiu d'alleugerir el problema. En aquest sentit, el Patronat de l'Habitació, a Barcelona, havia fet algunes promocions públiques d'habitatge cap a l'any 1929 als barris del Baró de Viver, Milans del Bosch, Ramon Albó i Eduard Aunós.

Aquestes promocions especialitzades d'habitatge massiu, que responien a les necessitats d'una població de baix nivell adquisitiu, es van conformar amb els anys com un nou model de creixement urbà, el del projecte i construcció unitària d'una part de la ciutat residencial, que rep el nom de polígon d'habitatges o polígon residencial.

Tanmateix, no va ser fins als anys cinquanta quan la promoció pública de l'habitatge, a través de la figura del polígon residencial, va adquirir dimensions significatives en el creixement de la ciutat de Barcelona. Entre 1950 i 1958 es van construir a la ciutat 16 polígons de dimensions diferents, entre els quals es poden citar la Verneda, Sant Martí, la Trinitat o els Habitatges del Congrés.

A la dècada dels anys seixanta es construeixen 21 polígons residencials més de dimensions molt notables amb relació al sòl urbà consolidat del moment. Són d'aquests anys els polígons de Montbau, el Besòs, el Bon Pastor, Sant Martí II, Ciutat Meridiana i la Pau, a Barcelona.

Però també, en la mesura que Barcelona va exhaurint el sòl lliure disponible, comencen a estendre's els polígons d'habitatge als municipis metropolitans de l'entorn, com és el cas de Sant Roc i Pomar a Badalona, Cobasa a Sant Adrià, Can Serra i Bellvitge a l'Hospitalet de Llobregat, Sant Cosme al Prat de Llobregat, Fonollar a Sant Boi de Llobregat o la Roca a Viladecans. Un polígon especialment significatiu va ser el de Ciutat Badia, que inicialment va ser compartit per Cerdanyola i Barberà del Vallès però que més endavant es va constituir com a municipi independent.

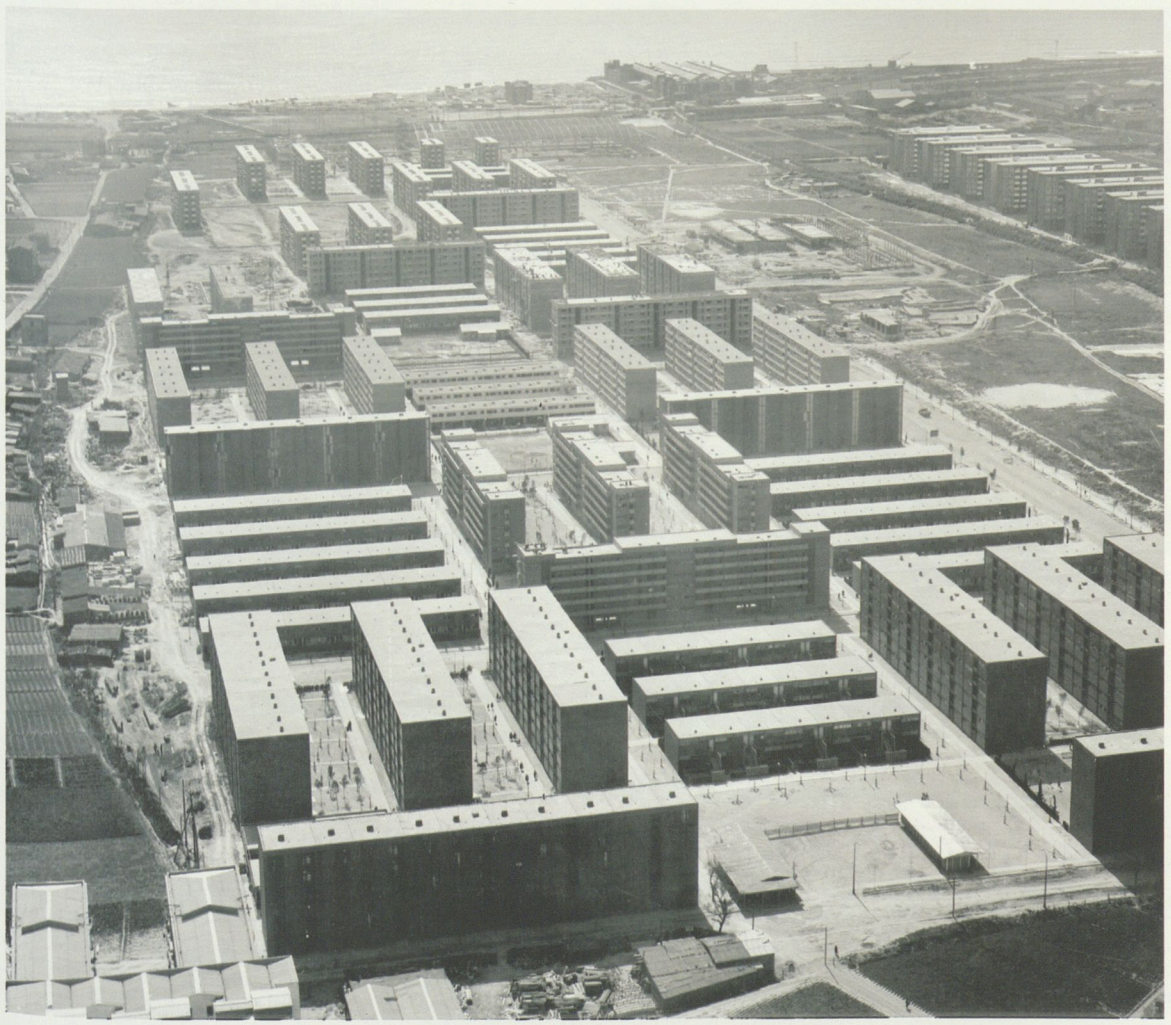
Aquestes promocions, que podien ser tant d'iniciativa pública com privada i anaven adreçades a les classes treballadores, moltes vegades eren al mateix temps grans operacions especulatives. Van ser objecte de crítica per les dificultats d'integració, tant urbana com sociològica, que plantejaven amb la resta de la ciutat i per les mancances de serveis i dotacions internes que presentaven. Eren grans contenidors d'habitatges molt sovint orfes de qualsevol plantejament general d'ordenació urbana que resolgués la relacions amb la ciutat preexistent.

Això no obstant, si bé es van donar males pràctiques en l'aplicació d'aquest model de creixement, també trobem operacions de bona qualitat urbana que demostren que els defectes provenien més de plantejaments urbans erronis i d'una concepció anodina de l'arquitectura, que no pas del model en si.

En el conjunt de l'AMB, la superfície d'aquests polígons comptabilitzada l'any 1977 era de 904,4 hectàrees. En el cas de Barcelona ciutat, la superfície d'aquests polígons era de 361,64 hectàrees, xifra que representa el 40% del total metropolità.







11 ▶ Zona de barraquisme al costat del cementiri de l'Est, al Poblenou de Barcelona, anys 1970. *Arxiu Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona.*

12 ▶ Polígon Canyelles, al peu de la serralada de Collserola, l'any 1974. *Arxiu Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona.*

13 ▶ Polígon del Sud-Oest del Besòs al final dels anys seixanta. *Arxiu Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona.*

Polígons residencials, 1977

Polígons residencials representats al mapa adjunt

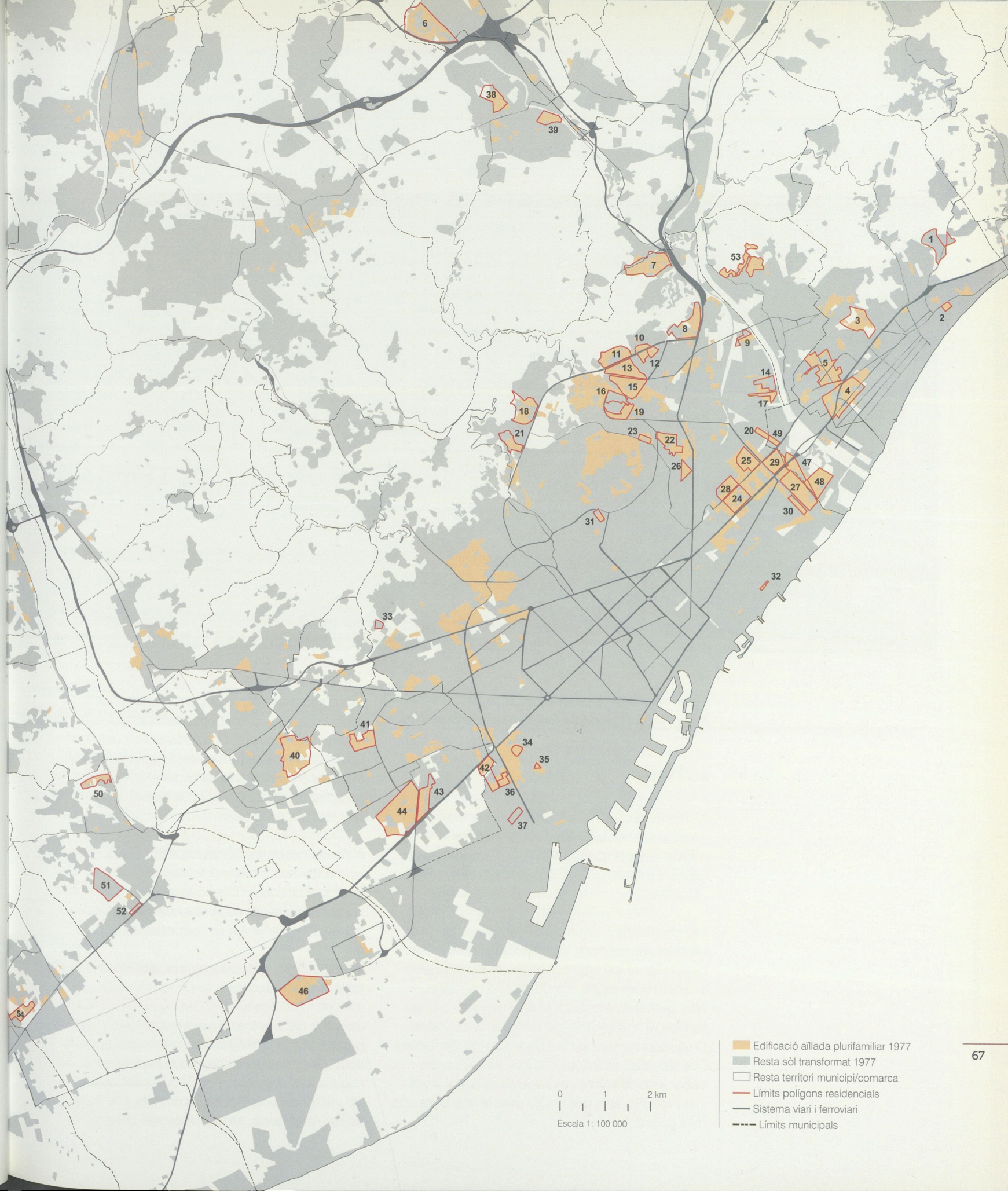
REF.	NOM DEL POLÍGON	MUNICIPI	ANY CONSTRUCCIÓ
1	Pomar	Badalona	1966-68
2	Caixa de Pensions	Badalona	1971
3	Can Lloreda	Badalona	1970
4	Sant Roc	Badalona	1962
5	Llefià	Badalona	1970
6	Ciutat Badia[1]	Badia del Vallès	1972
7	Ciutat Meridiana	Barcelona	1964
8	Trinitat	Barcelona	1953
9	Baró de Viver	Barcelona	1929
10	Verdum	Barcelona	1952
11	Canyelles	Barcelona	1973
12	Habitatges del Governador	Barcelona	1952
13	Guineueta	Barcelona	1962
14	Milans del Bosch	Barcelona	1929
15	Casa Ensenya I i II	Barcelona	1967
16	Ramon Albó	Barcelona	1929
17	Bon Pastor	Barcelona	1963
18	Montbau	Barcelona	1960
19	Turó de la Peira	Barcelona	1953
20	Via Trajana	Barcelona	1952
21	Can Figarola i Patronat	Barcelona	1969
22	Habitatges del Congrès	Barcelona	1953-62
23	Torre Llobeta	Barcelona	1950
24	Sant Martí I	Barcelona	1958
25	Sant Martí II	Barcelona	1963
26	Urbanització Meridiana	Barcelona	1945
27	Sud-Oest del Besòs	Barcelona	1960
28	Joan Antoni Parera	Barcelona	1950-54
29	La Pau	Barcelona	1965
30	Maresme	Barcelona	1960
31	Camp de l'Europa	Barcelona	1968
32	Passeig Calvell	Barcelona	1952
33	Nostra Senyora de la Mercè	Barcelona	1948
34	El Polvorí	Barcelona	1953
35	Can Clos	Barcelona	1951
36	Grup d'habitatges de la SEAT	Barcelona	1956
37	Grup d'habitatges Eduardo Aunós	Barcelona	1929
38	Can Serraperera	Cerdanyola del Vallès	1973
39	Fontetes	Cerdanyola del Vallès	1972
40	Sant Ildefons	Cornellà de Llobregat	1960
41	Can Serra	Hospitalet de Llobregat, l'	1965
42	Residencial Gran Via	Hospitalet de Llobregat, l'	1964
43	Gornal	Hospitalet de Llobregat, l'	1972
44	Bellvitge	Hospitalet de Llobregat, l'	1968
45	Turó de Montgat	Mongat	1971
46	Sant Cosme	Prat de Llobregat, el	1968
47	Cobasa	Sant Adrià de Besòs	1963-64
48	La Mina	Sant Adrià de Besòs	1071
49	Via Trajana	Sant Adrià de Besòs	1952
50	Ciutat Cooperativa (Ramon Llull-Joan Maragall)	Sant Boi de Llobregat	1966
51	Camps Blancs (Cinco Rosas)	Sant Boi de Llobregat	1968
52	Fonollar	Sant Boi de Llobregat	1966
53	Singuerlín	Santa Coloma de Gramenet	1970
54	Roca	Viladecans	1966

[1] L'any 1972 aquest polígon formava part dels municipis de Barberà del Vallès i Cerdanyola del Vallès.

Superfície dels polígons residencials

MUNICIPI	SUPERFÍCIE POLÍGON (ha)	TOTAL RESIDENCIAL DEL MUNICIPI 1977	% POLÍGON/ TOTAL RESIDENCIAL
Badalona	128,20	563,85	22,74
Badia del Vallès[1]	57,26	30,31	100,00
Barcelona	361,64	3.946,19	9,16
Cerdanyola del Vallès	28,14	402,47	6,99
Cornellà de Llobregat	44,91	180,44	24,89
Hospitalet de Llobregat, l'	118,54	422,54	28,05
Montgat	8,32	49,87	16,68
Prat de Llobregat, el	48,32	164,63	29,35
Sant Adrià de Besòs	34,57	86,35	40,03
Sant Boi de Llobregat	38,68	263,83	14,66
Santa Coloma de Gramenet	21,60	264,89	8,16
Viladecans	14,23	200,78	7,09
Total AMB	**904,40**	**6576,15**	**13,75**

[1] En la superfície del polígon s'inclouen tots els altres usos que no són residencials.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
46
47
48
49
50
51
52
53
0
1
2 km
Escala 1: 100 000
Edificació aïllada plurifamiliar 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Límits polígons residencials
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals



▶ Polígons industrials 1977 a les vores de la C-17 (l'ortofoto correspon a l'any 2008).

Els polígons industrials. Desplaçament de la indústria a la perifèria urbana

Al principi dels anys cinquanta la indústria es concentrava als nuclis de les ciutats catalanes amb tradició manufacturera, sobretot a Barcelona, però, també a Badalona, Sabadell, Terrassa, Mataró i Granollers.

Les condicions econòmiques favorables dels anys seixanta van estimular el creixement industrial i la necessitat de mà d'obra, que va ser satisfeta amb població nouvinguda des de la resta de l'Estat. Això va desencadenar un procés migratori que es va allargar fins a la crisi del final dels anys setanta. D'aquesta manera, les ciutats industrials van créixer i les fàbriques situades als nuclis urbans es van trobar amb dificultats per poder ampliar les seves instal·lacions, atès que l'espai urbà estava cada cop més ocupat.

Des d'aquesta situació de constrenyiment de la capacitat d'ampliació de l'espai de les indústries es va desencadenar un procés de trasllat, lent però continuat, als afores de les ciutats. En aquests espais allunyats era on la indústria que necessitava ampliar les seves instal·lacions havia de buscar els terrenys que requeria per créixer.

Al mateix temps, les activitats de nova implantació ja no s'ubicaven als teixits dels eixamples històrics, on els pocs buits que podien quedar no responien a les necessitats d'espai, seguretat i compatibilitat d'una indústria moderna. Així és com es va anar consolidant un procés de relocalització dels assentaments industrials més enllà dels centres urbans que havien estat el seu bressol.

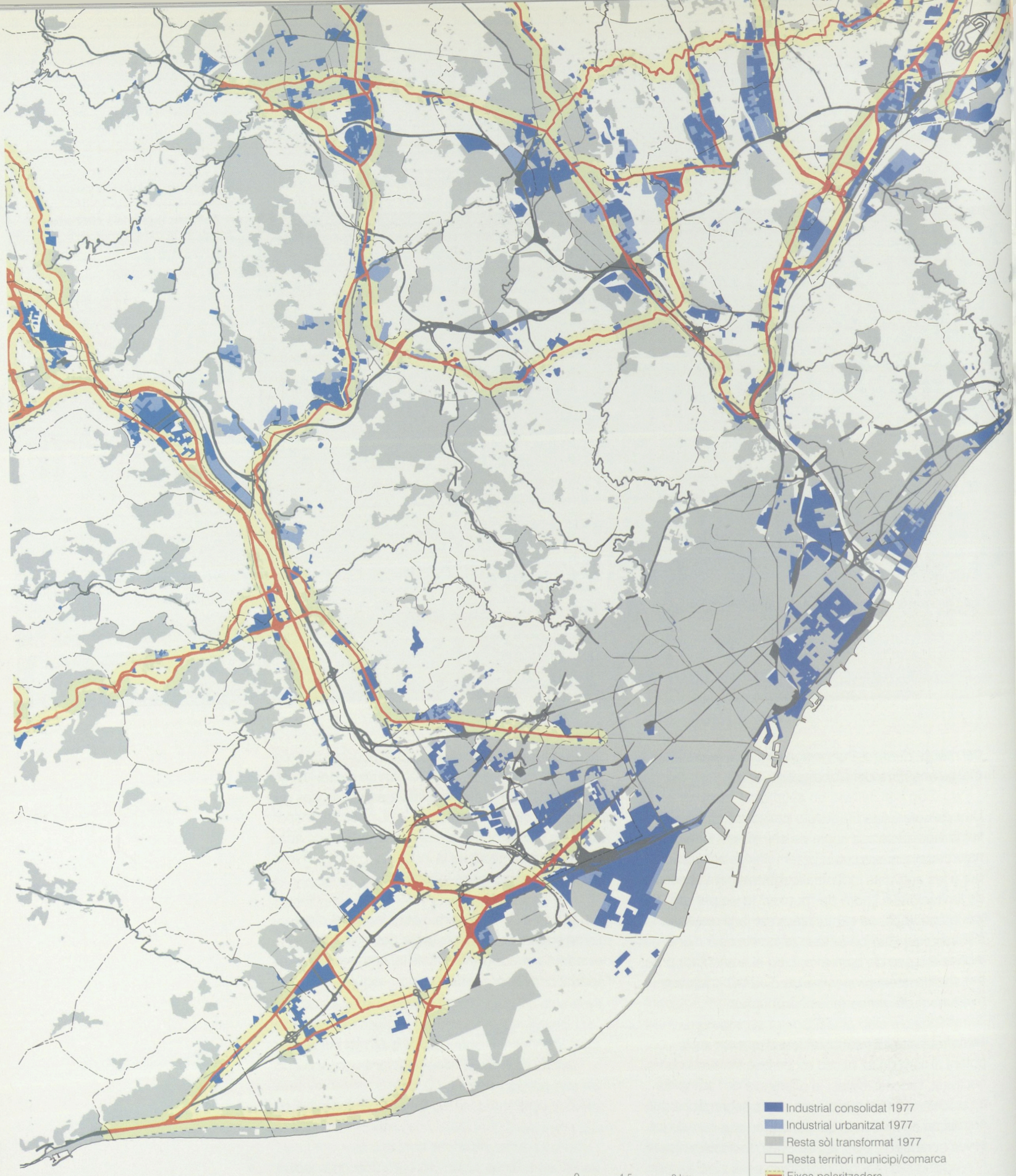
Durant la dècada dels anys cinquanta van aflorar els primers polígons industrials que acollirien aquests trasllats i moltes de les noves inversions econòmiques dels anys posteriors. Aquest és l'origen dels assentaments industrials de Rubí, Montcada i Reixac, la Llagosta, Mollet, Montmeló i Parets, els del marge dret del Congost, a Granollers, o els del marge esquerre del Llobregat.

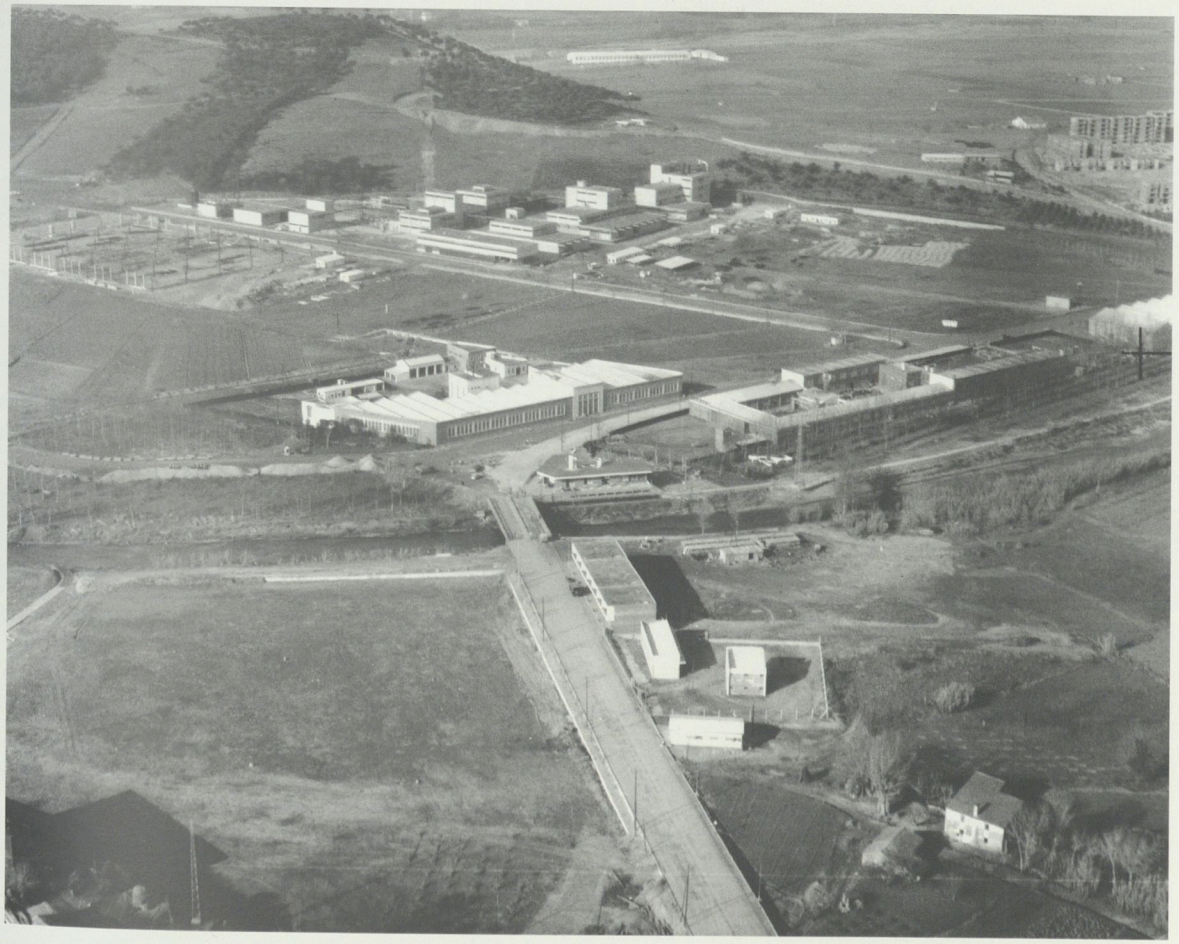
Una característica d'aquests polígons industrials va ser la vinculació a la xarxa de carreteres. Determinats eixos van exercir un potent efecte polaritzador per a les activitats industrials, motivat per l'absència de limitacions a l'hora de "punxar" la via per utilitzar-la com a eix de comunicació amb la resta del sistema viari i també perquè la localització d'una indústria a peu de carretera, o en el seu entorn proper, facilitava els processos de distribució i subministrament de mercaderies i productes.

La carretera té, doncs, un efecte d'atracció molt potent al llarg de tot el seu eix perquè facilita la connectivitat, l'accessibilitat i, a diferència de l'autopista o l'autovia que funcionen com a vies segregades que només tenen un efecte concentrador al voltant de les seves sortides, s'hi pot accedir des de qualsevol punt.

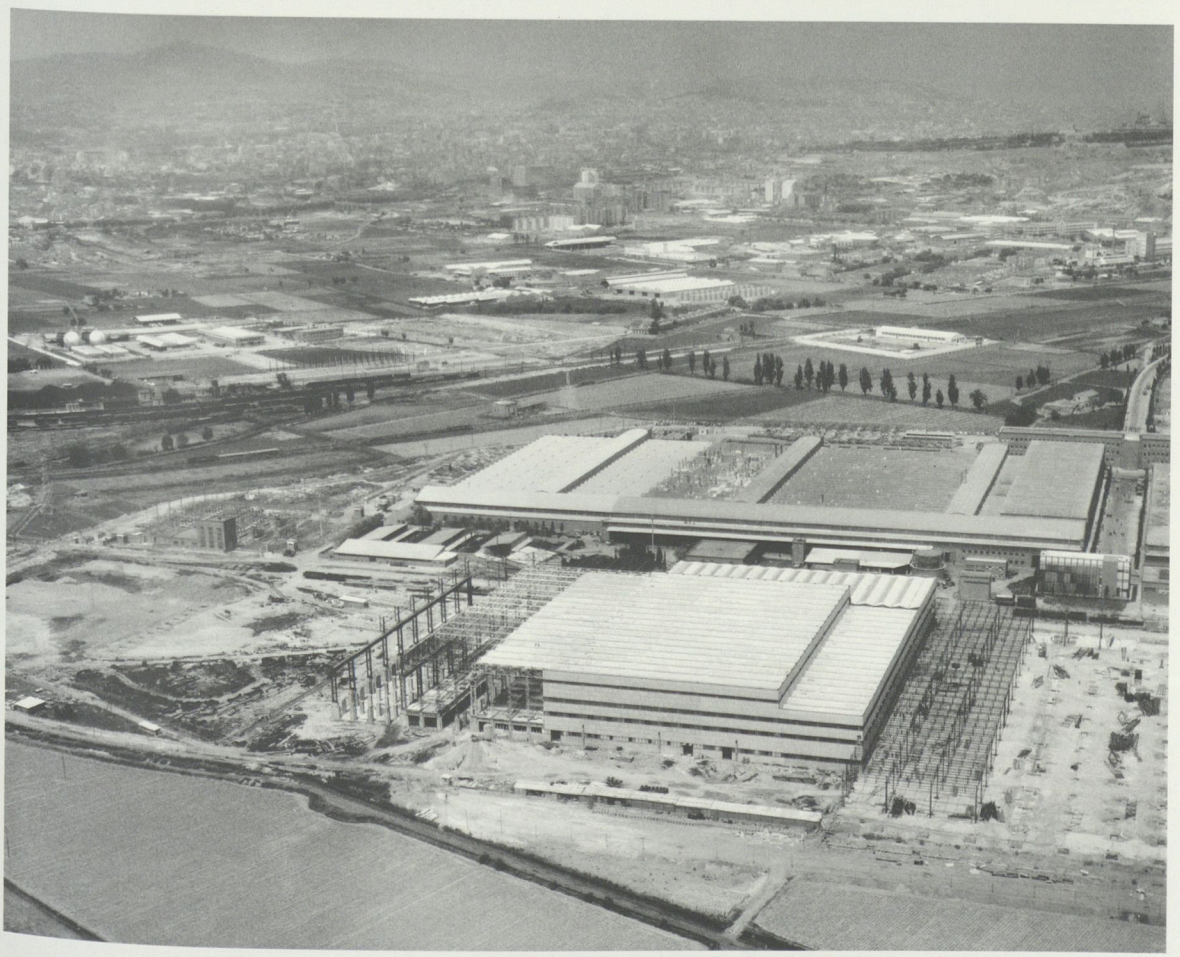
Alguns eixos viaris com l'N-2, l'N-340, la C-245, la C-31, la C-17, la C-59 i d'altres van atreure assentaments industrials al llarg dels seus recorreguts i així es va anar consolidant un fenomen de cristal·lització de polígons industrials vinculats a aquestes vies que anomenem eixos polaritzadors industrials. Al mapa adjunt es poden observar les traces dels eixos quan s'inicia la implantació de la indústria fora dels nuclis urbans cap als polígons industrials.

Amb el transcurs dels anys, i per efecte del dinamisme econòmic, aquests eixos polaritzadors esdevindran corredors industrials tal com s'exposa a l'apartat corresponent del període següent.


Industrial consolidat 1977
Industrial urbanitzat 1977
Resta sòl transformat 1977
Resta territori municipi/comarca
Eixos polaritzadors
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
1,5
3 km
Escala 1: 150 000



14 ▶ Polígon industrial Riera-Marsà, a la plana del riu Mogent. Montornès del Vallès al voltant de 1965.
Arxiu Nacional de Catalunya. TAF Helicòpters, SA.



15 ▶ Al començament dels anys seixanta es va iniciar el polígon de la Zona Franca i la fàbrica SEAT va ser una de les primeres a instal·lar-s'hi.
Arxiu Nacional de Catalunya. TAF Helicòpters, SA.

1977-2006

Ocupació urbana

L'ocupació urbana de 1977

En el mapa de l'ocupació urbana de 1977, la dispersió de la taca urbana sobre el territori ja és ben palesa. Les urbanitzacions de ciutat jardí s'estenen arreu del territori metropolità i els polígons industrials apunten les traces del que seran, en un futur pròxim, els corredors industrials de la regió de Barcelona. Al mateix temps, els nuclis compactes d'alguns dels municipis metropolitans creixen sobre el territori i es troben per formar continuïtats urbanes.

El territori que estava urbanitzat o edificat l'any 1977 presenta uns models d'ocupació que es van formar durant el període anterior però que seran la base a partir de la qual es consolidarà la morfologia urbana de la regió de Barcelona del començament del segle XXI. Es constata que cadascun dels fenòmens d'ocupació urbana de les dècades anteriors deixa fortes petjades en el territori de la regió de Barcelona. I si bé en alguns casos l'empremta queda congelada quan el fenomen s'atura, en d'altres la inèrcia dels processos de creixement continua eixamplant la taca urbana a través del temps i de l'espai.

La morfologia complexa que s'observa en el mapa de 1977 es pot tipificar d'acord amb les categories següents:

- **Nuclis urbans històrics amb creixements per agregació.** Són el resultat de l'ocupació urbana dels nuclis històrics més l'agregació de nous teixits urbans amb continuïtat de teixits i carrers. Aquesta categoria ocupa 18.136 hectàrees i representa un 30% de l'ocupació total. Incorpora les primeres continuïtats urbanes de l'àrea metropolitana a Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

- **Urbanitzacions de segona residència.** Es poden trobar en contigüitat amb els nuclis o bé desvinculades. La major part estan disperses sense continuïtat amb els centres urbans. Aquesta categoria ocupa 16.264 hectàrees i representa un 27% de l'ocupació total. En general les urbanitzacions de segona residència, en aquesta data, es troben semiurbanitzades, amb una gran quantitat de parcelles sense edificar, però fixen una taca delimitada per la parcel·lació i per la urbanització de la xarxa viària, que ja serà definitiva.

- **Assentaments vinculats a les carreteres.** Majoritàriament per a usos industrials i comercials especialitzats. L'efecte polaritzador de les vies constitueix la base d'aquests creixements. Aquesta categoria ocupava 3.492 hectàrees i representa un 5,8% de l'ocupació total (assentaments a menys de 250 metres de les vies).

La forma que adopta la taca d'ocupació urbana de la regió de Barcelona és més comprensible des d'una identificació d'aquests tres models en un territori geogràficament complex tant perquè presenta una topografia accidentada com per les preexistències històriques. La discriminació de cadascuna d'aquestes categories sobre les taques d'ocupació del mapa no sempre és fàcil, i fins i tot pot ser discutible, perquè moltes vegades es troben continuïtats urbanes que contenen dues o tres d'aquestes categories i això comporta dificultats per delimitar-les. Tanmateix, ens atrevim a dibuixar una hipòtesi d'identificació per tal d'obrir una nova línia de mesurament dels fenòmens urbans d'aquest període. La delimitació de les urbanitzacions és una adaptació de l'inventari que va fer l'arquitecte Joan Barba per a la Diputació de Barcelona, publicat a *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*, als polígons de teixits urbans d'aquest estudi. La diferenciació entre els creixements per agregació i els relacionats amb la polarització de les carreteres s'ha fet prenent els nuclis de 1956 com a punt de partida de les agregacions.

L'ocupació urbana en el període 1977-2006

Globalment, el creixement continua, però es produeix una forta reducció respecte al ritme accelerat que va caracteritzar el període anterior. El creixement relatiu de l'ocupació en el període 1977-2000 a la regió de Barcelona va ser del 38%, mentre que el corresponent al període 1956-1977 va ser del 165%. En l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona els creixements relatius corresponents van ser del 31% i del 99%, respectivament. Es produeix un

reompliment generalitzat dels buits urbans que quedaven en el mapa de 1977, seguint una tendència vers la compactació del sòl urbà preexistent que es reprodueix en gairebé tots els municipis de la regió metropolitana.

Des de Molins de Rei fins a Cornellà, es consoliden definitivament les continuïtats urbanes que inicialment estaven vinculades a la carretera N-340, així com les que des de Sant Boi de Llobregat fins a Gavà estaven vinculades a la carretera C-245. En el mateix sentit, es consolida la continuïtat dels sectors de la Riera de Caldes, que finalment s'allarga des de Palau Solità i Plegamans, passant per Santa Perpètua de Mogoda, fins a Mollet.

Va ser especialment significativa la concentració de sectors de creixement que es van executar durant aquests anys a Sant Cugat del Vallès, que responen tant al reompliment de buits urbans de dimensions substancials com a les operacions de nova implantació planejades pel Pla general metropolità de Barcelona. La darrera de les implantacions urbanes significatives d'aquest municipi es produeix a l'encreuament de les autopistes B-30, des de Castellbisbal a Mollet, i E-9 que va des dels túnels de Vallvidrera fins a Terrassa, on es consolida una nova centralitat subcomarcal de caràcter terciari. Al mateix temps, Sabadell completa el seu creixement fins a arribar a la Ronda Nord, i Barberà del Vallès i Ripollet consoliden els sectors del marge esquerre del riu Ripoll.

En l'ocupació del sòl d'aquest període destaca l'ampliació de les grans infraestructures de transports, com és el cas de l'aeroport del Prat i el port de Barcelona, o la construcció de la depuradora del Llobregat, relacionades amb el desviament del riu. Els sectors de creixement industrial i terciari del Mas Blau estan vinculats a l'aeroport, mentre que el polígon de la Zona Franca, que ja es trobava consolidat l'any 1977, i la seva ampliació, que forma un conglomerat amb el polígon Pratenc, al Prat de Llobregat, urbanitzats a partir dels anys noranta, estan relacionats amb el port.

Els grans equipaments metropolitans que es consoliden són la Universitat i el canal de rem, a Castelldefels, la franja d'equipaments esportius de Cornellà i el circuit de Catalunya, a Montmeló.

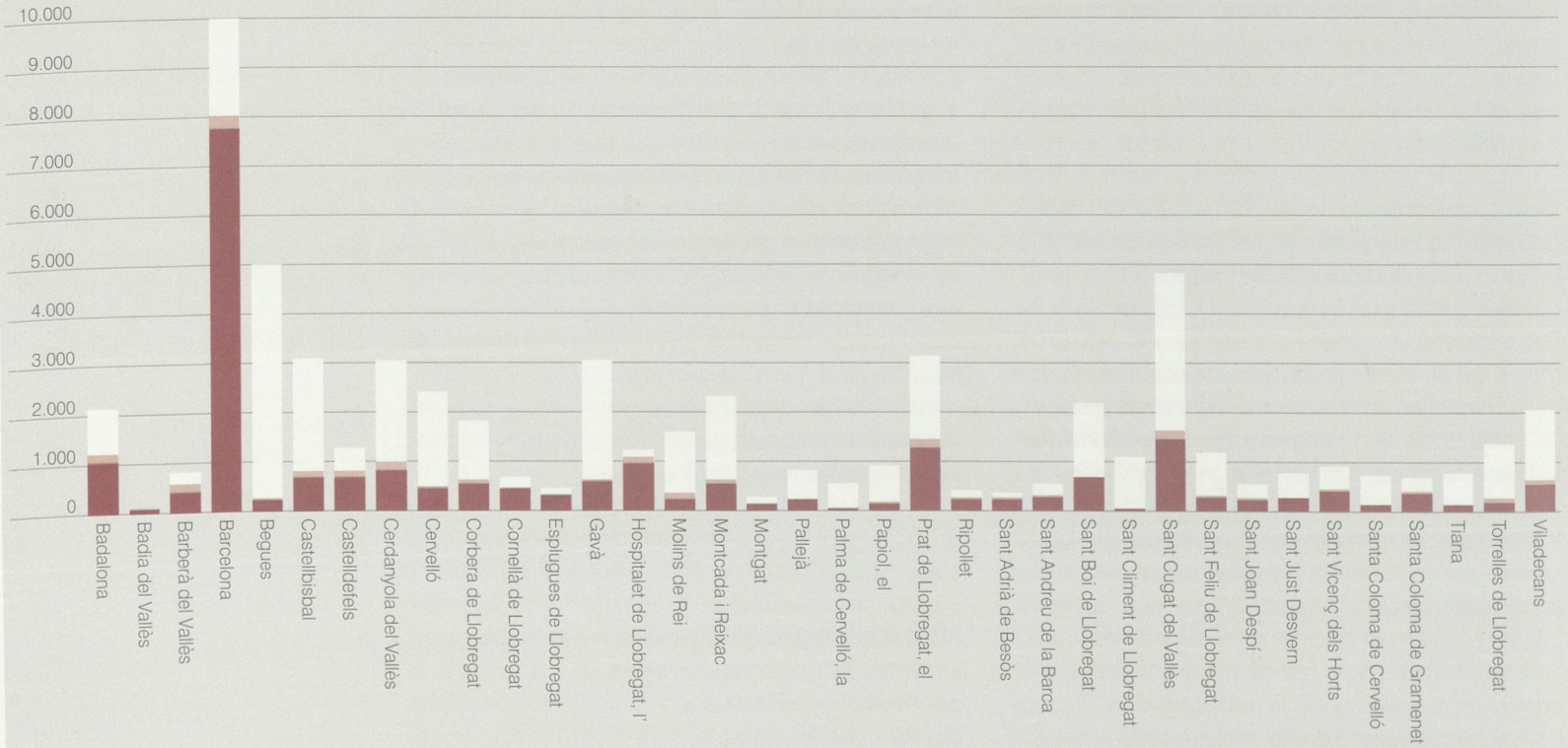
El creixement de noves urbanitzacions de segona residència es va aturar sobtadament, però en canvi va continuar el reompliment amb edificació d'aquestes bosses urbanitzades. Els límits de les urbanitzacions són els mateixos que en el període anterior, però l'ocupació de les parcel·les buides amb noves edificacions no s'atura. Així, si bé no hi ha creixements significatius del sòl ocupat, sí que es produeix un increment constant del sòl edificat. Les bosses d'urbanitzacions de segona residència han tingut, en aquest temps, un paper de reserva de sòl urbanitzat que s'ha anat omplint d'edificacions, responent, en part, a la demanda d'habitatges de la població que migrava des de la ciutat central cap a la perifèria de la regió metropolitana.

En canvi, en els nous creixements s'observa un criteri de localització per continuïtat amb els nuclis urbans. La quasi totalitat d'aquests creixements es planeja prolongant els eixos bàsics o els teixits preexistents. A la regió de Barcelona, en aquest període, es troben molt rarament nous assentaments desvinculats de la ciutat.

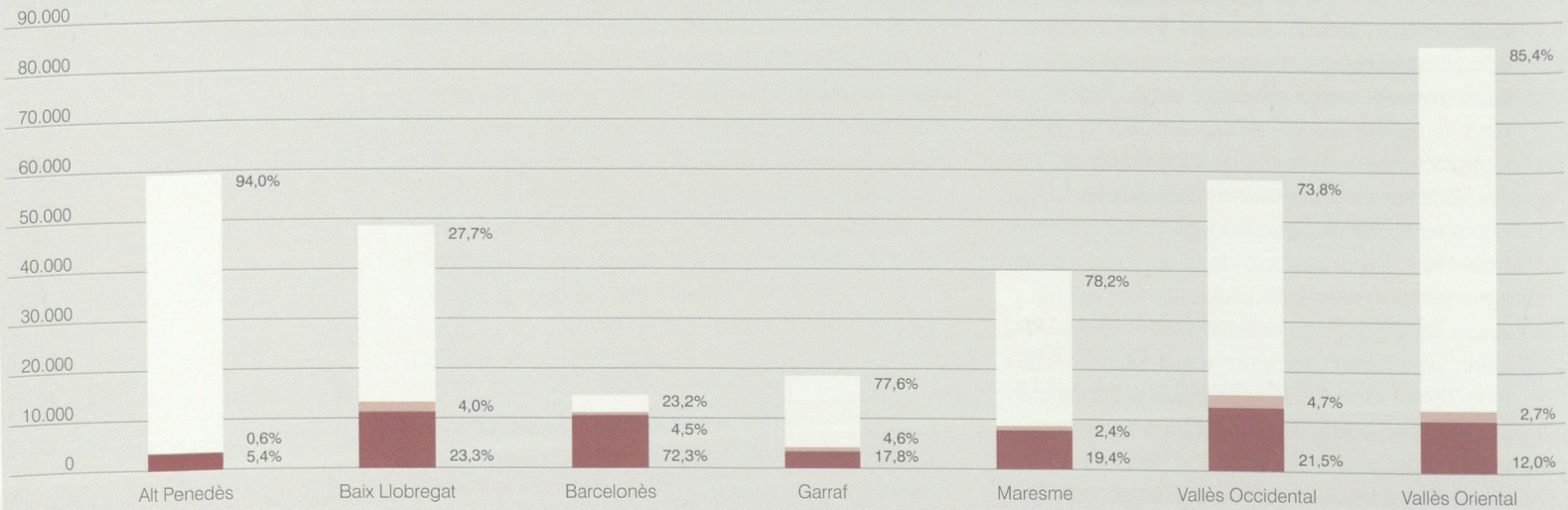
La intensitat de l'ocupació urbanitzadora durant els anys 2000-2006 es redueix lleugerament respecte al període anterior. El creixement durant el sexenni 2000-2006 ha estat del 7% a la regió de Barcelona i del 6% a l'àrea metropolitana, mentre que entre els anys 1977 i 2000 va ser del 8,7% i del 6,7%, respectivament.

Sòl ocupat, 1990

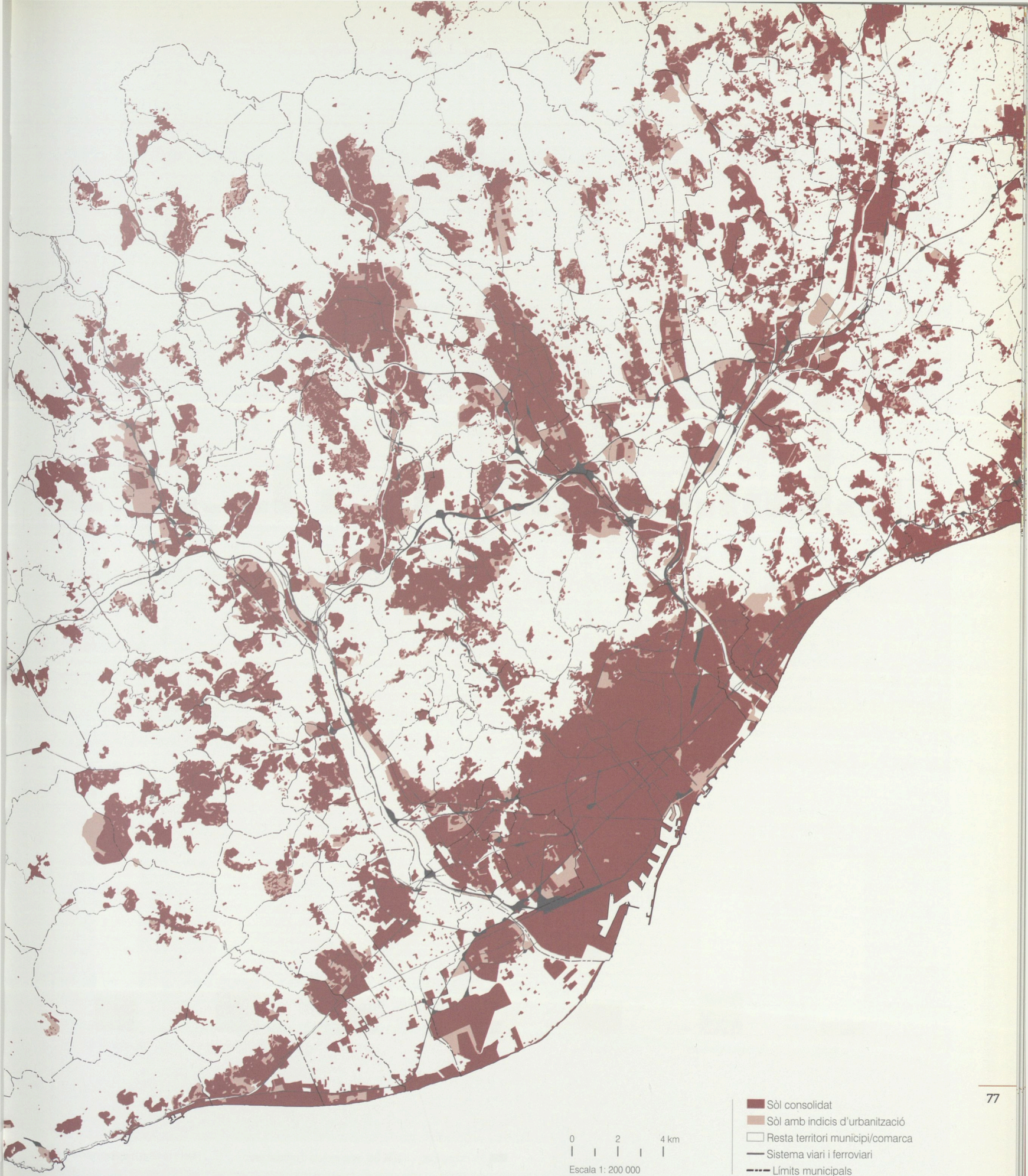
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

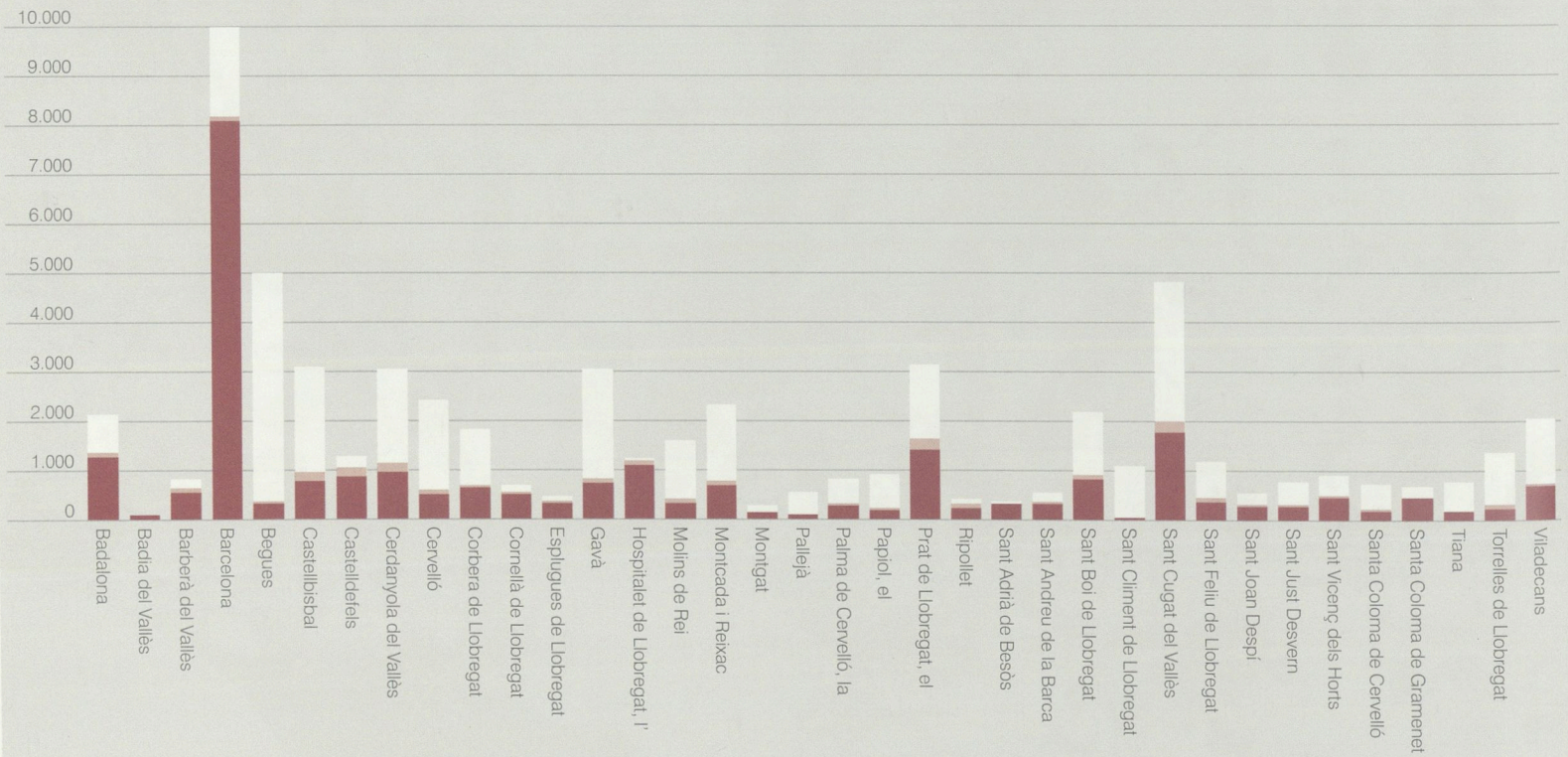


Sòl consolidat | Sòl amb indicis d'urbanització | Resta territori municipi/comarca

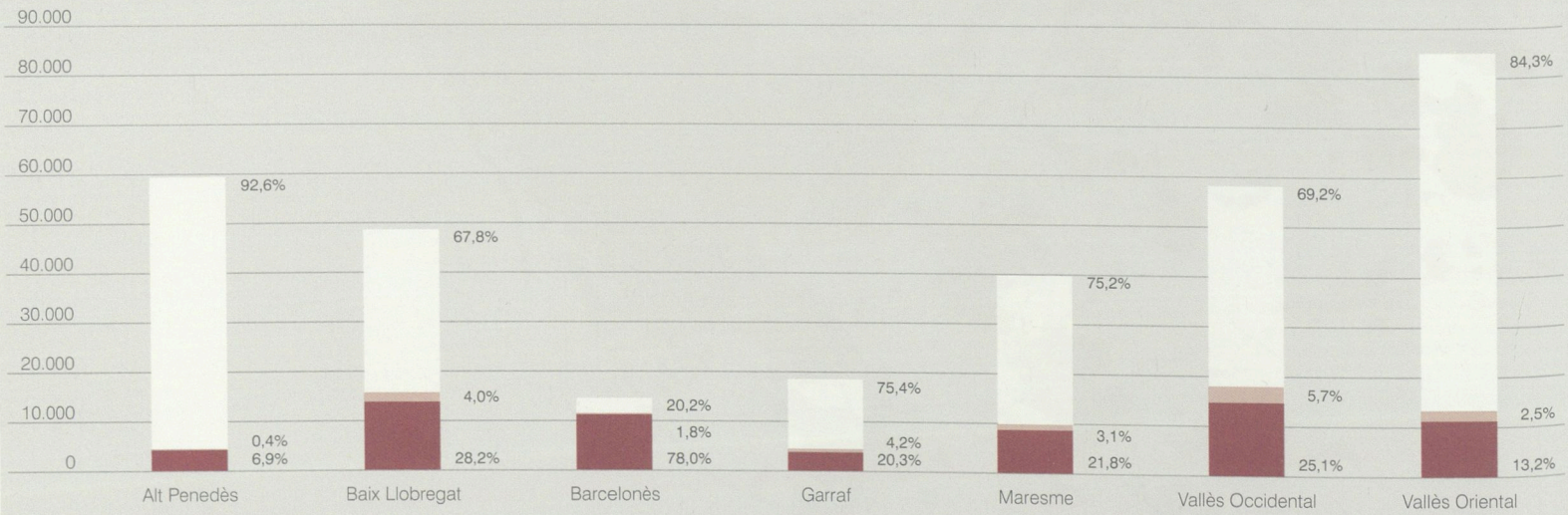

Sòl consolidat
Sòl amb indicis d'urbanització
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0 2 4 km
Escala 1: 200 000

Sòl ocupat, 2000

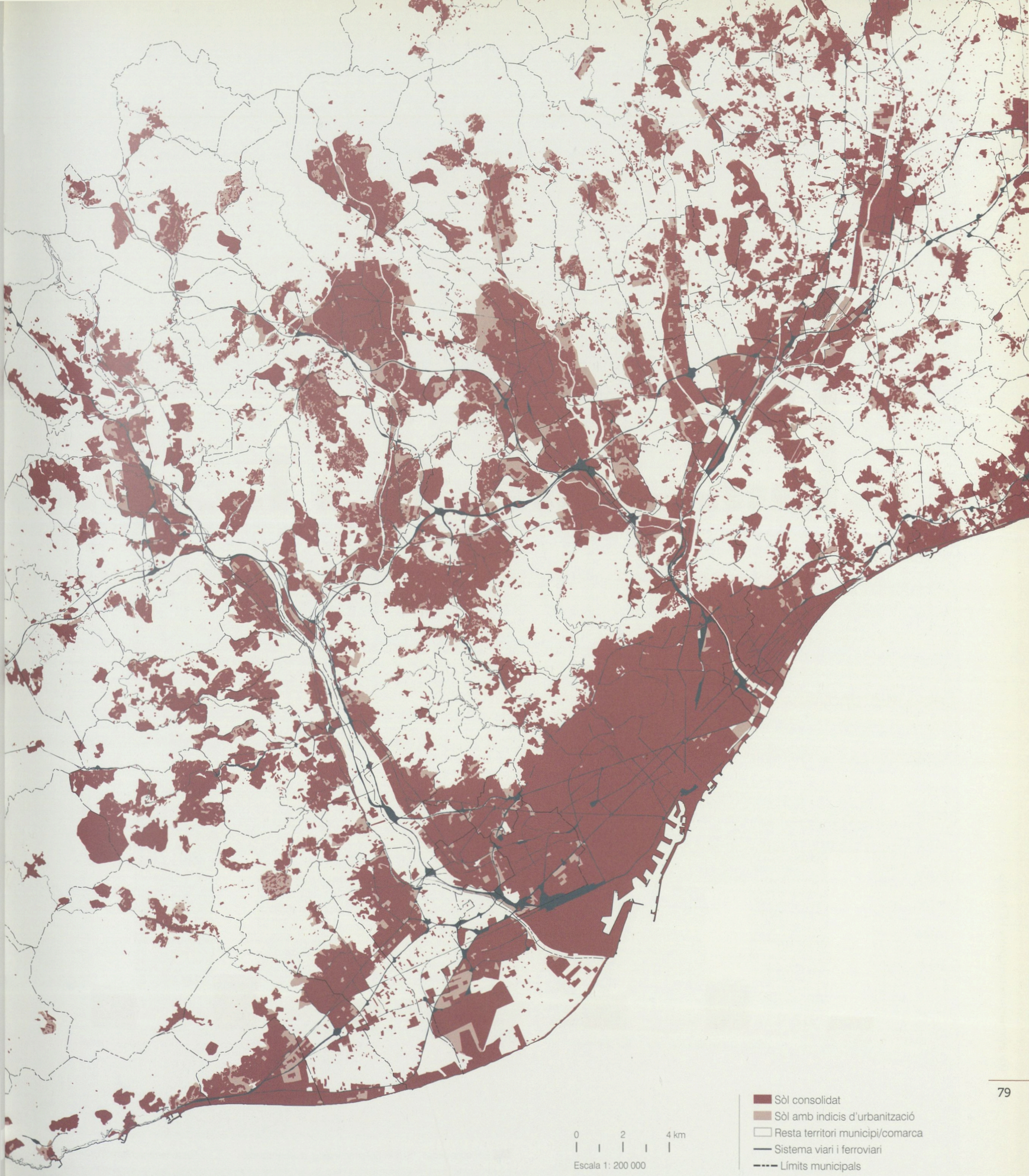
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

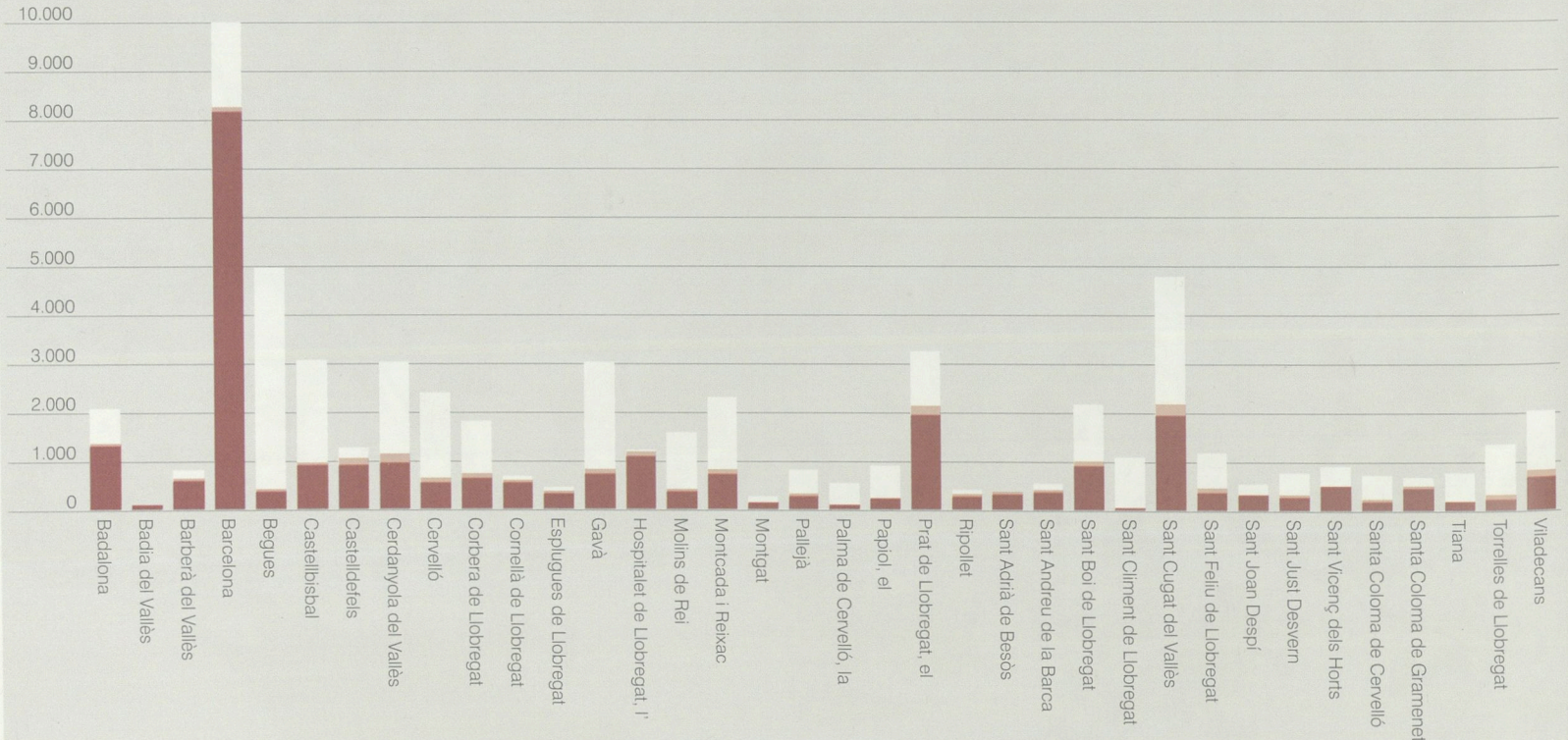


Sòl consolidat | Sòl amb indicis d'urbanització | Resta territori municipi/comarca

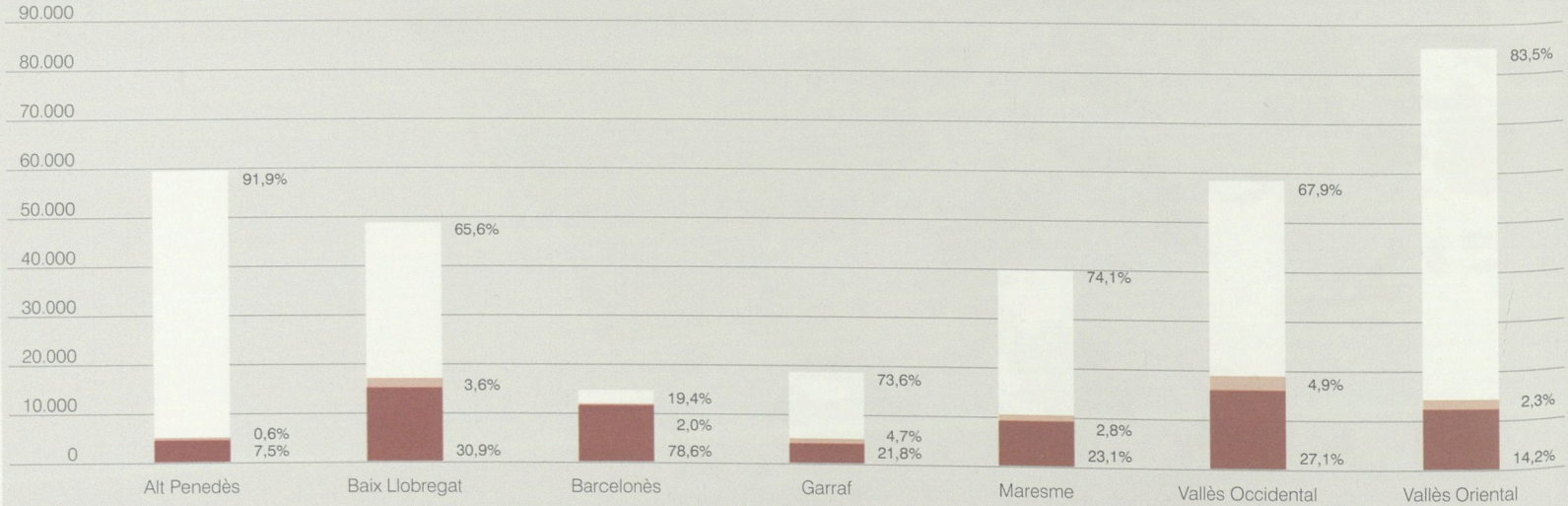

0
2
4 km
Escala 1: 200 000
Sòl consolidat
Sòl amb indicis d'urbanització
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals

Sòl ocupat, 2006

Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

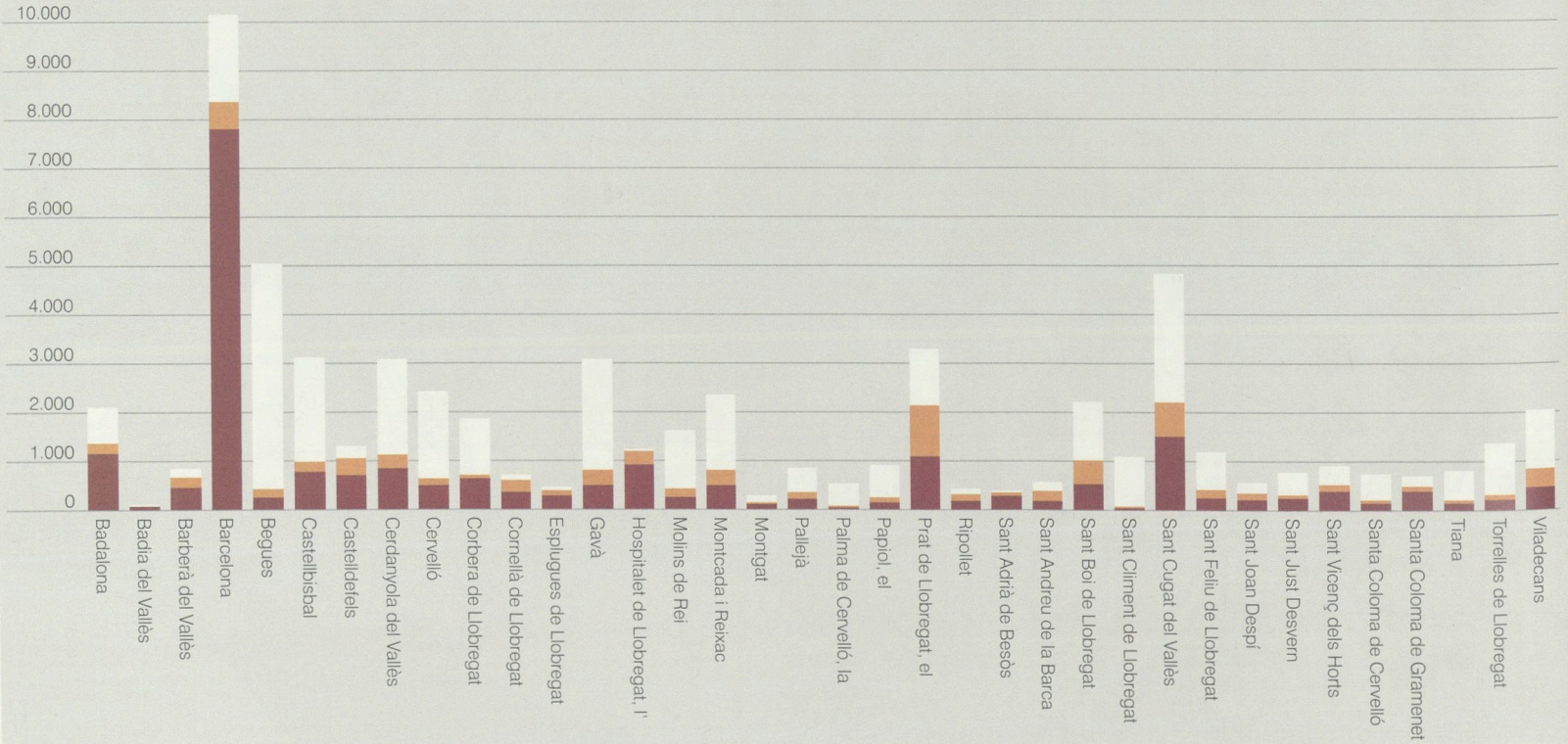


Sòl consolidat | Sòl amb indicis d'urbanització | Resta territori municipi/comarca

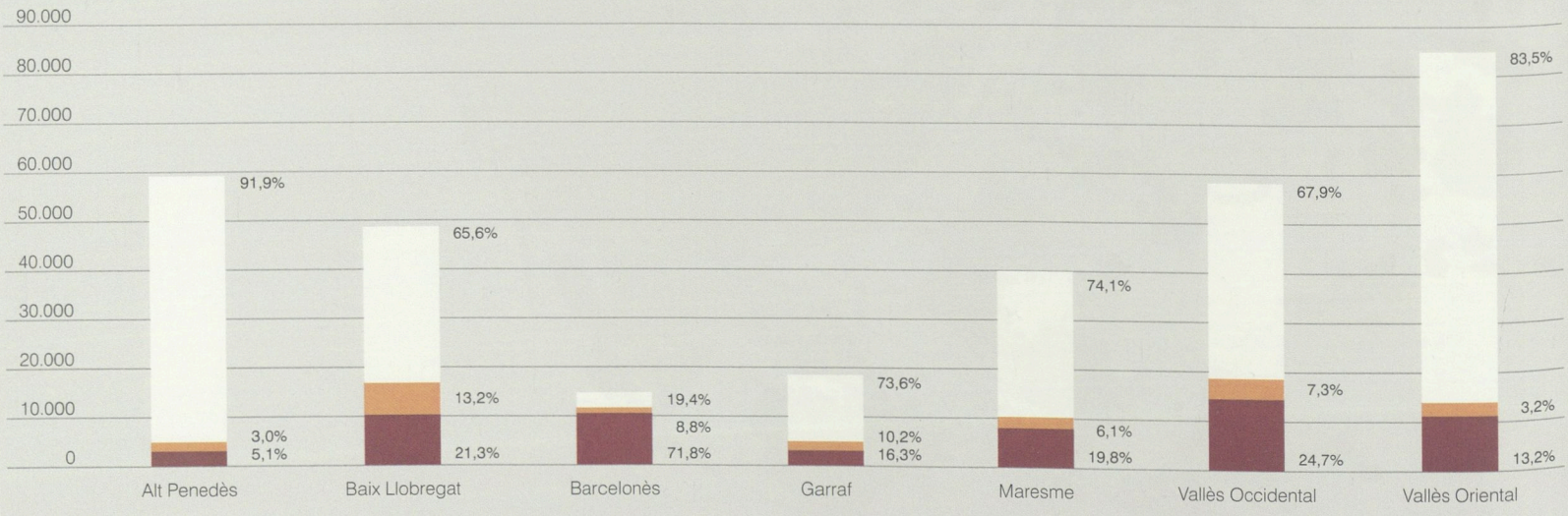

0
2
4 km
Escala 1: 200 000
Sòl consolidat
Sòl amb indicis d'urbanització
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals

Variació del sòl ocupat, 1977-2006

Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona



Sòl ocupat 1977 | Nou sòl ocupat 1977-2006 | Resta territori municipi/comarca


Sòl consolidat 1977
Sòl amb indicis d'urbanització 1977
Sòl consolidat 1977-2006 sobre sòl sense indicis d'urbanització 1977
Sòl consolidat 1977-2006 sobre sòl amb indicis d'urbanització 1977
Nou sòl amb indicis d'urbanització 1977-2006
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1977
Nou sistema viari i ferroviari 1977-2006
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Usos i teixits

Els usos i teixits de 1977

El mapa d'usos de la regió metropolitana de 1977 evidencia el resultat dels fenòmens territorials del període anterior. El primer que crida l'atenció en observar els teixits residencials és la gran extensió que assoleix la ciutat jardí de baixa densitat, localitzada fonamentalment a les urbanitzacions de segona residència, però també en continuïtat amb els nuclis consolidats de Castelldefels, Viladecans, Cerdanyola, Sant Cugat, Barberà del Vallès i molts altres municipis. La superfície ocupada per teixits residencials de baixa densitat és de 4.522 hectàrees a l'AMB i de 16.264 hectàrees a la regió de Barcelona, amb una proporció del 41% i del 59%, respectivament, amb relació al sòl residencial total.

En aquest mapa d'usos s'han simplificat la resta de tipologies en una sola categoria de teixits residencials compactes, que inclou des dels nuclis antics als eixamples històrics, el de Cerdà i els menors, i els polígons de blocs d'habitatge d'alta densitat concentrats a Barcelona i als municipis de la primera corona metropolitana. La superfície ocupada per teixits residencials compactes és de 6.308 hectàrees a l'AMB i de 11.298 hectàrees a la regió de Barcelona, amb una proporció del 58% i del 41%, respectivament, amb relació al sòl residencial total.

Els usos industrials de 1977 ja s'estenen per les perifèries dels nuclis urbans, al llarg de les carreteres, i comencen a formar els corredors industrials que seran característics dels propers anys, com el de la Riera de Caldes, els del Besòs o els del Llobregat. Tanmateix, en els teixits residencials històrics s'observen les incrustacions de les fàbriques que encara perviuen als eixamples de Sabadell, Terrassa, Badalona i Barcelona. En aquests dos darrers municipis, la localització de l'activitat industrial ocupa la totalitat del front costaner des de la Barceloneta fins a Montgat.

Les infraestructures viàries d'alta capacitat ja formen una xarxa extensa i consolidada. Les autopistes del Maresme, la de Girona, la de Saragossa, Lleida i Tarragona, la de Terrassa o la més antiga autovia de Castelldefels, ja existien l'any 1977. Aquesta xarxa serà, en els propers anys vuitanta, el catalitzador de les migracions internes de població de la regió metropolitana de Barcelona.

El 1977, amb relació al total ocupat, el sòl destinat a habitatge a l'àrea metropolitana de Barcelona era del 53%, el de parcs urbans del 6% i el d'equipaments del 10%. A la regió metropolitana, el sòl destinat a habitatge era del 57%, el destinat a parcs urbans del 7% i el destinat a equipaments del 7%.

Aquestes proporcions són significatives d'una època on els estàndards de qualitat urbana amb relació a les zones verdes i les dotacions es trobaven al final de les prioritats dels operadors urbanístics tant públics com privats perquè es refereixen, en gran mesura, a sòls qualificats com a tals però no executats.

La variació de l'ús residencial en el període 1977-2006

Entre els anys 1977 i 2006, els teixits residencials de baixa densitat van tenir un creixement de 973 hectàrees en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i de 7.139 hectàrees en el conjunt de la regió, xifres que representen un creixement relatiu del 22% i el 44%, respectivament.

Pel que fa als teixits residencials compactes, van tenir un creixement de 991 hectàrees en aquest període en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i de 2.650 hectàrees en el conjunt de la regió, amb un creixement relatiu del 16% i el 23%, respectivament.

Aquestes dades del creixement residencial indiquen que la proporció de sòl ocupat amb la tipologia de ciutat jardí de baixa densitat és la més significativa. Les noves àrees de creixement no van ser disperses, atès que es localitzaven en continuïtat amb els nuclis existents, però van ser majoritàriament de baixa densitat.

Observant el mapa de variació de l'ús residencial 1977-2006 s'aprecia una consolidació dels sectors de sòl urbanitzable d'ús residencial, un reompliment dels buits urbans existents l'any 1977 i un procés de substitució d'usos industrials per nous usos residencials a Barcelona, amb la gran operació urbanística de la Vila Olímpica, i també a Badalona, Sabadell o Terrassa amb petites operacions de transformació urbana que es van executar a les dècades dels anys vuitanta i noranta.

La variació de l'ús industrial en el període 1977-2006

De 1977 a 2006, els teixits industrials han tingut un creixement de 1.280 hectàrees en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i de 4.506 hectàrees en el conjunt de la regió, la qual cosa representa un creixement relatiu del 40% i el 69%, respectivament.

Durant aquest període es consoliden els corredors industrials dels marges del Mogent i el Besòs des de les Franqueses fins a Montcada. Al delta del Llobregat, l'antiga carretera C-245 polaritza una franja industrial delimitada al sud per l'autopista C-32. Al marge esquerre del Llobregat es consolida la continuïtat d'usos industrials entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei. Al mateix temps s'urbanitzen sectors industrials a l'àrea d'influència de la B-30 que formen una constel·lació que va des de Castellbisbal fins a Santa Perpètua de Mogoda. La distribució dels assentaments industrials formant aglomeracions lineals no és obstacle perquè, al mateix temps, s'urbanitzin sectors en municipis perifèrics més allunyats de les grans vies de comunicació com és el cas dels sectors industrials dels municipis de Caldes de Montbui, Sentmenat, Viladecavalls, Vacarisses o Torrelles de Llobregat.

A la comarca del Baix Llobregat és on es dóna un creixement del sòl industrial més significatiu atès que passa de 1.165 hectàrees el 1977 a 2.197 hectàrees el 2006, amb un increment relatiu aproximat del 100%. A la comarca del Barcelonès es produeix una substitució del 50% del sòl industrial existent el 1977 per altres usos, alhora que s'urbanitza un 30% més de nou sòl industrial. A les comarques del Vallès Oriental, el Vallès Occidental i l'Alt Penedès l'increment de sòl industrial va del 20 al 35%.

La variació de les dotacions urbanístiques en el període 1977-2006

L'increment de les dotacions urbanístiques en aquests anys a l'àmbit de l'àrea metropolitana és de 4.802 hectàrees, la qual cosa representa un 74% més del que hi havia l'any 1977. Per al conjunt de la regió metropolitana l'increment és del 64%, amb 9.168 hectàrees.

Si s'analitzen els increments de zona verda, en el cas de l'àrea metropolitana són del 98%, amb 1.508 hectàrees, i en el cas de la regió del 60%, amb 2.865 hectàrees. Pel que fa als equipaments, els increments són del 61%, amb 2.326 hectàrees a l'AMB, i del 79%, amb 3.350 hectàrees a l'RMB.

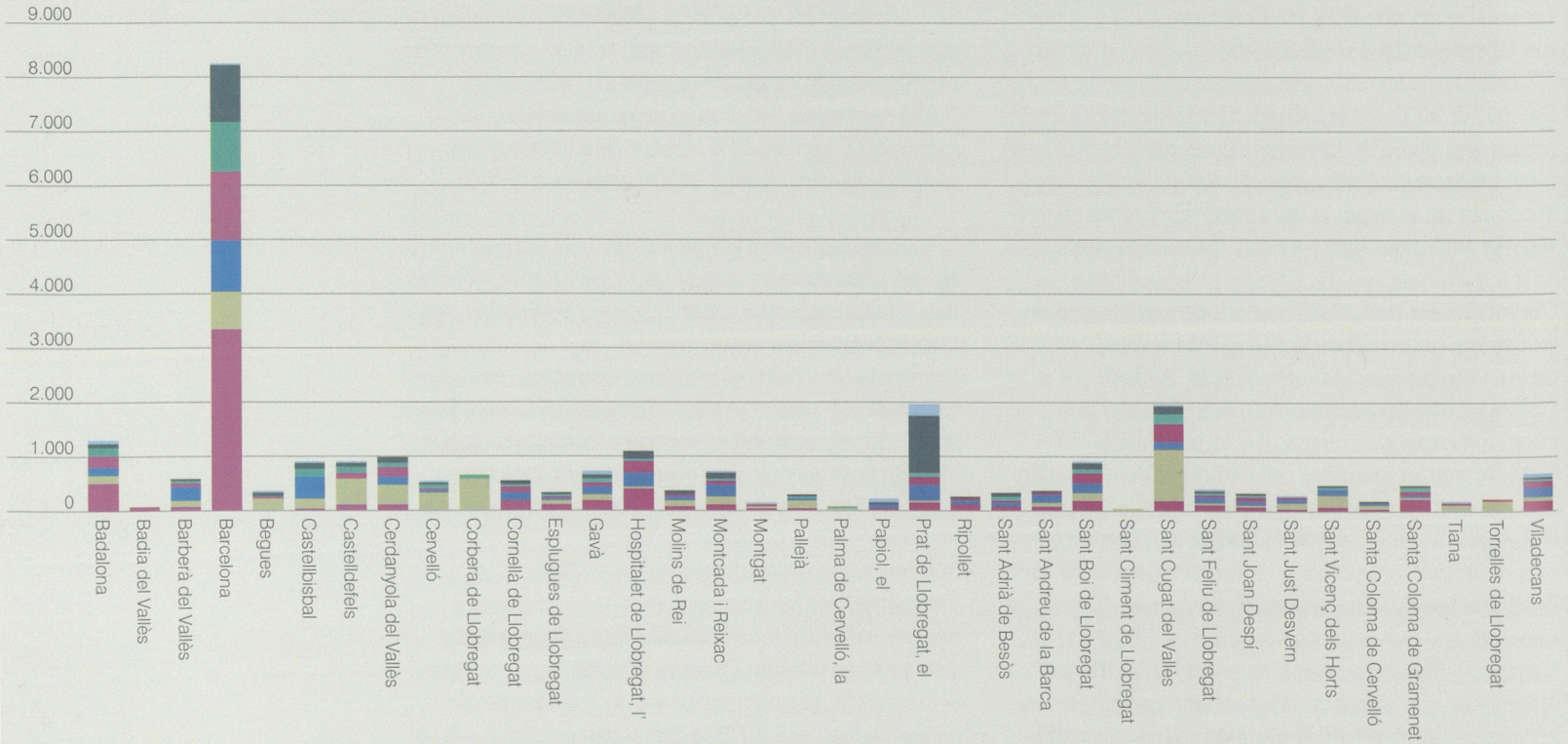
Si es consideren les zones verdes i els equipaments de les urbanitzacions de segona residència, la pràctica totalitat no estan urbanitzades o edificades perquè es tracta de franges forestals que ressegueixen les rieres. Molt poques vegades aquestes masses forestals han tingut un tractament que en faciliti l'ús social. En aquest sentit, aquestes dotacions es consideren com a ocupades (en la mesura que estan qualificades urbanísticament) però no consolidades.

Si s'observen les dotacions no vinculades a les urbanitzacions de segona residència, es poden avaluar millor els canvis esdevinguts en la qualitat dels centres urbans. En aquest sentit, si es compara la superfície de parcs amb relació a la residència, es troba que l'any 1977 la proporció era del 5,4% i el 2006 del 9,1%. En el cas dels equipaments, el 1977 era del 10,9% i el 2006 del 15,6%.

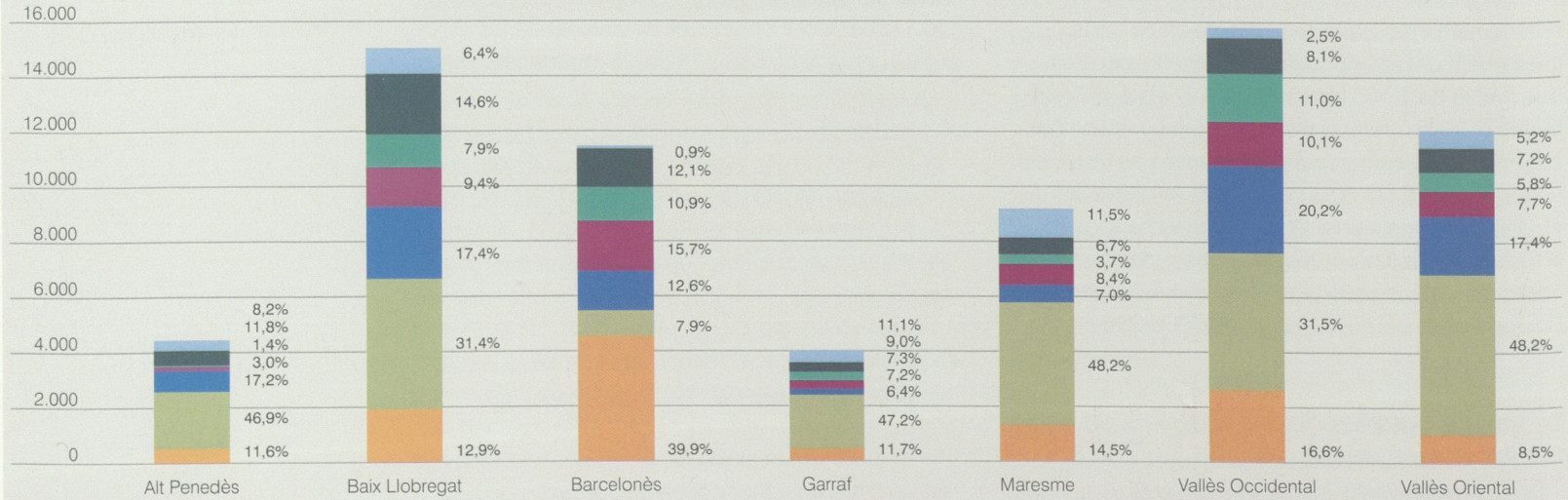
La transformació urbana d'aquestes reserves per a parcs, equipaments i serveis tècnics representa un canvi substancial en el nivell dotacional de les ciutats i pobles de l'àrea i la regió metropolitanes.

Usos del sòl, 2006

Àrea metropolitana de Barcelona

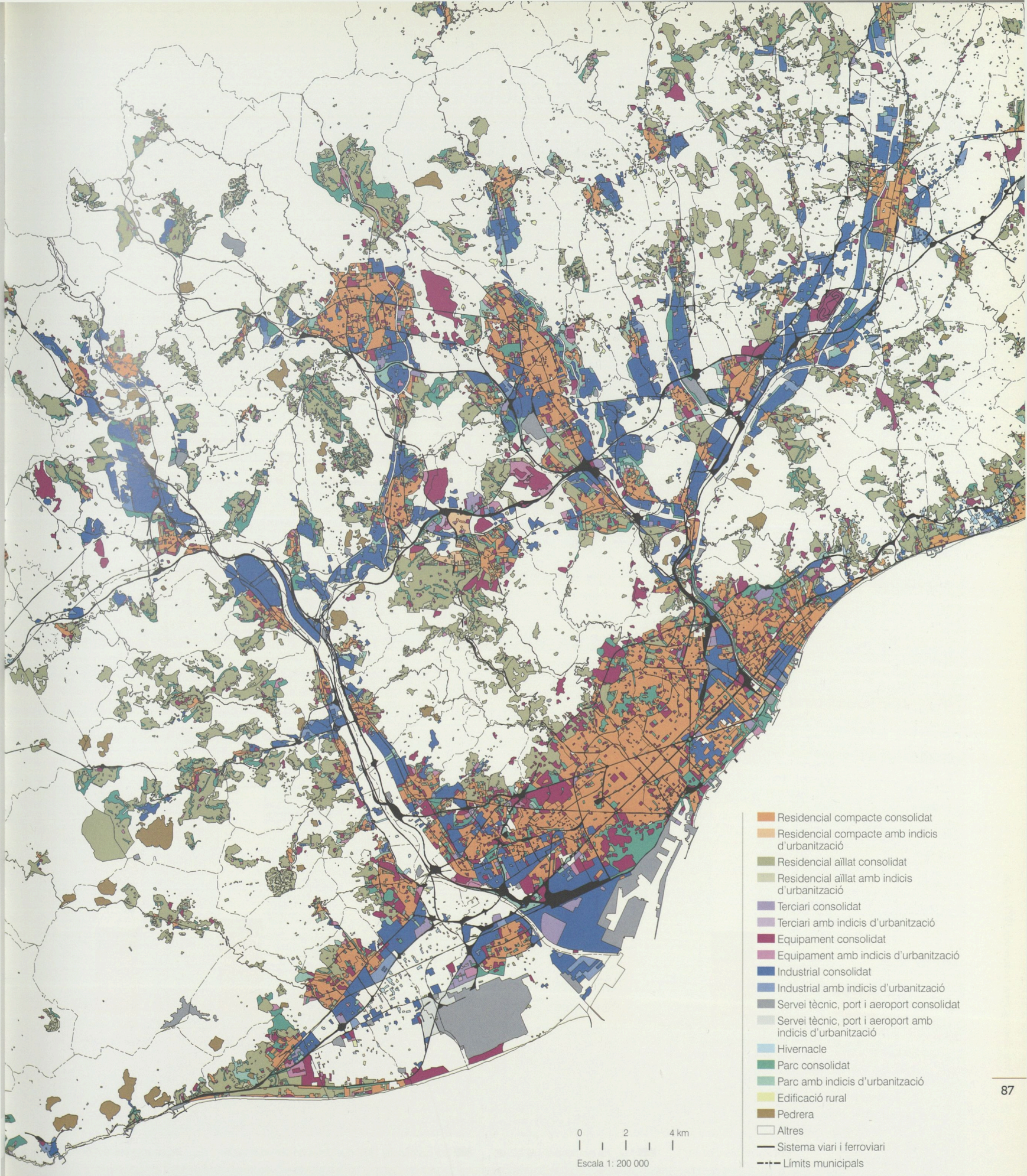


Regió metropolitana de Barcelona



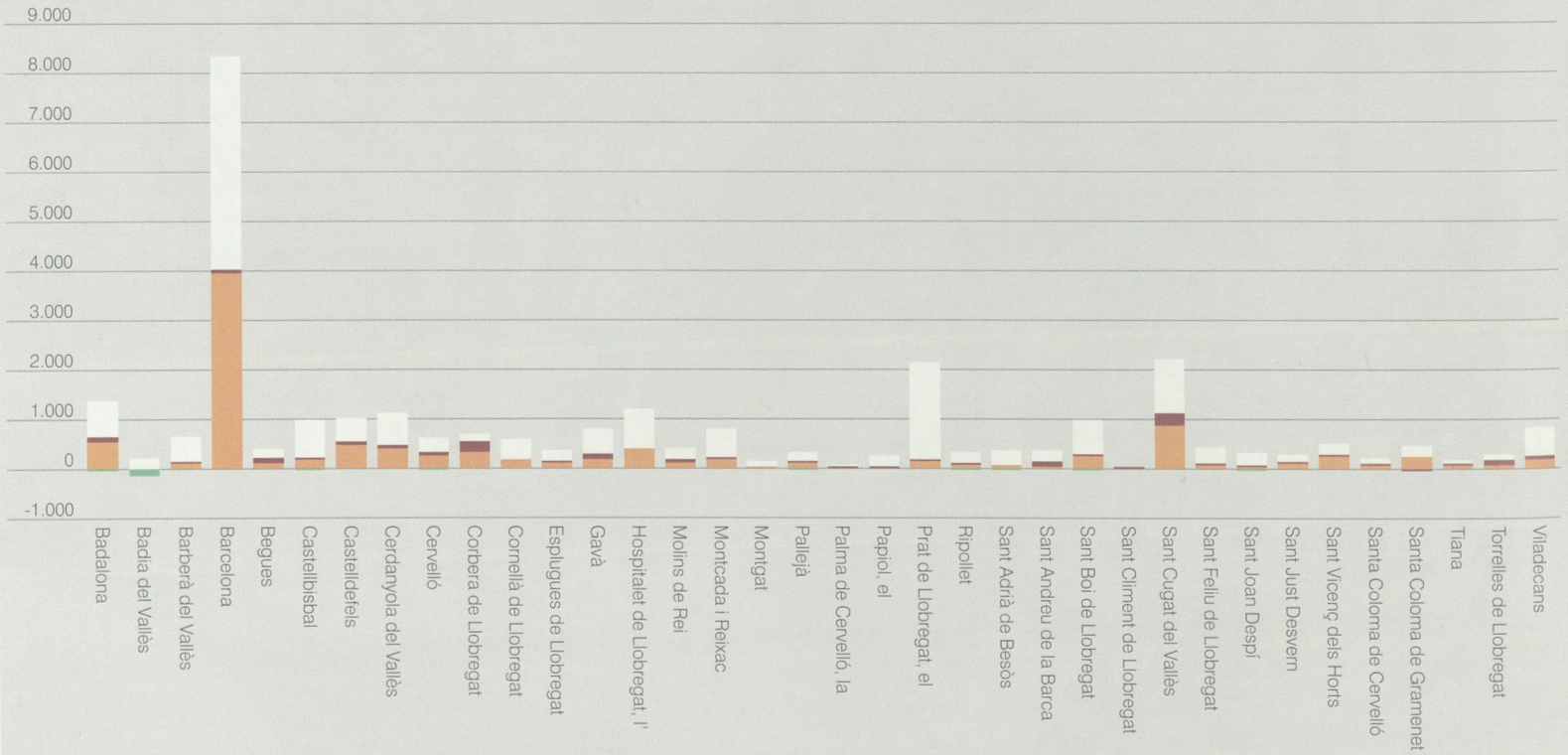
Nota: els percentatges són respecte del total del sòl consolidat de cadascun dels àmbits.

Residencial compacte
Residencial aïllat
Industrial
Equipaments i terciari
Parcs
Infraestructures
Pedreres, hivernacles, edificació rural i altres

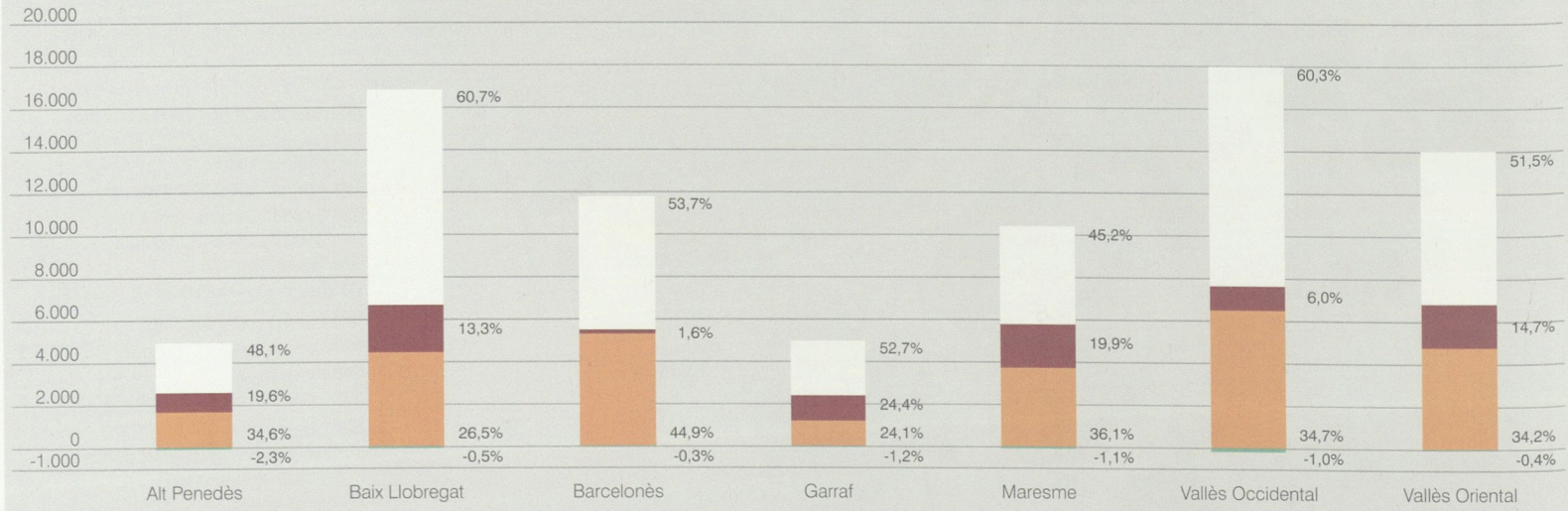

Residencial compacte consolidat
Residencial compacte amb indicis d'urbanització
Residencial aïllat consolidat
Residencial aïllat amb indicis d'urbanització
Terciari consolidat
Terciari amb indicis d'urbanització
Equipament consolidat
Equipament amb indicis d'urbanització
Industrial consolidat
Industrial amb indicis d'urbanització
Servei tècnic, port i aeroport consolidat
Servei tècnic, port i aeroport amb indicis d'urbanització
Hivernacle
Parc consolidat
Parc amb indicis d'urbanització
Edificació rural
Pedrera
Altres
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Variació de l'ús residencial, 1977-2006

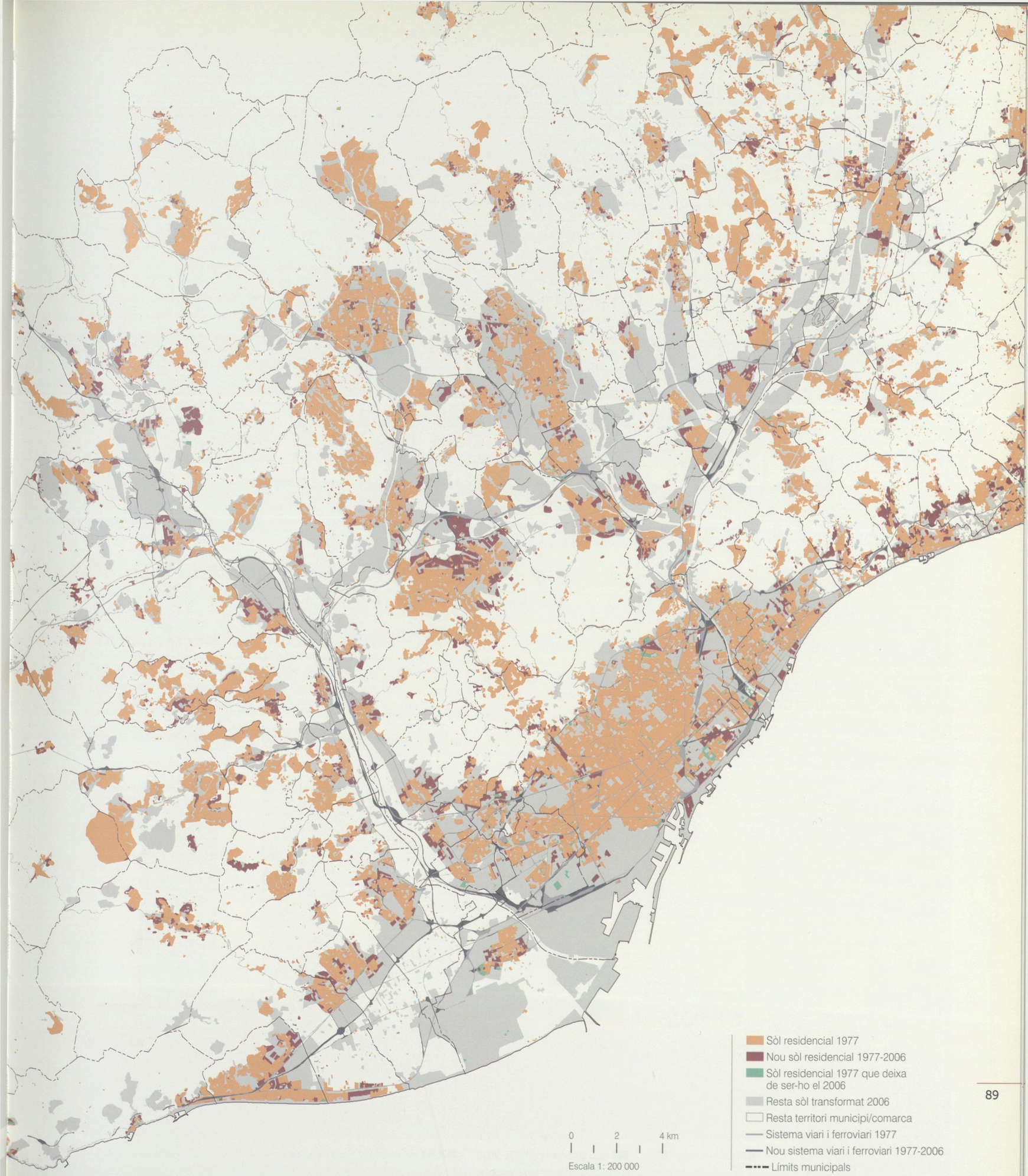
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

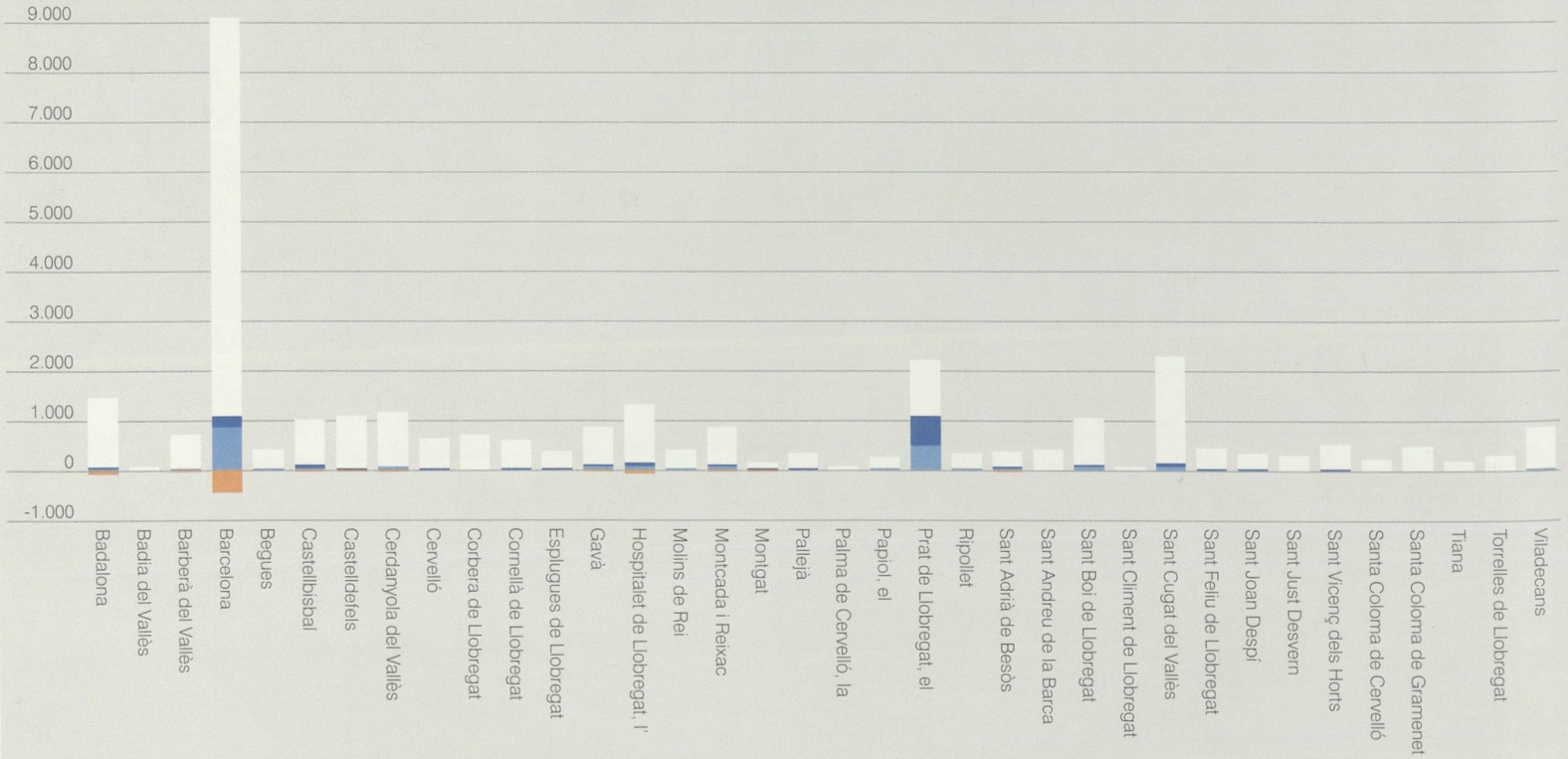


Sòl residencial 1977 | Nou sòl residencial 1977-2006 | Sòl residencial 1977 que deixa de ser-ho el 2006 | Resta sòl transformat 2006

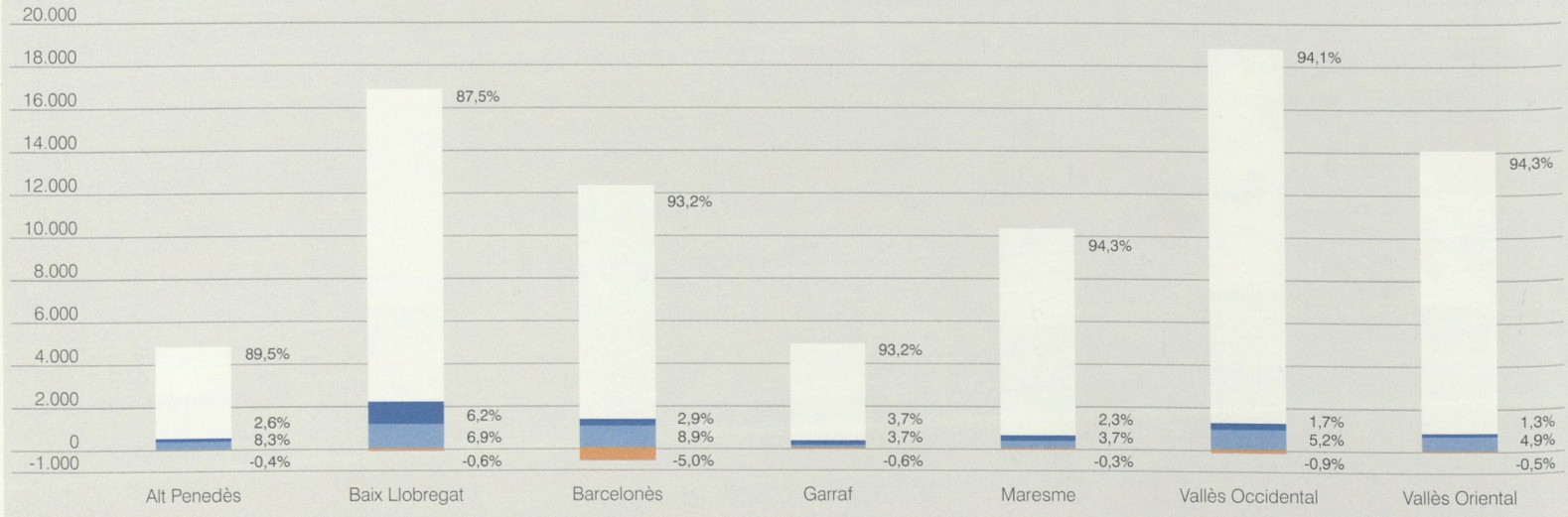

Sòl residencial 1977
Nou sòl residencial 1977-2006
Sòl residencial 1977 que deixa de ser-ho el 2006
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1977
Nou sistema viari i ferroviari 1977-2006
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Variació de l'ús industrial, 1977-2006

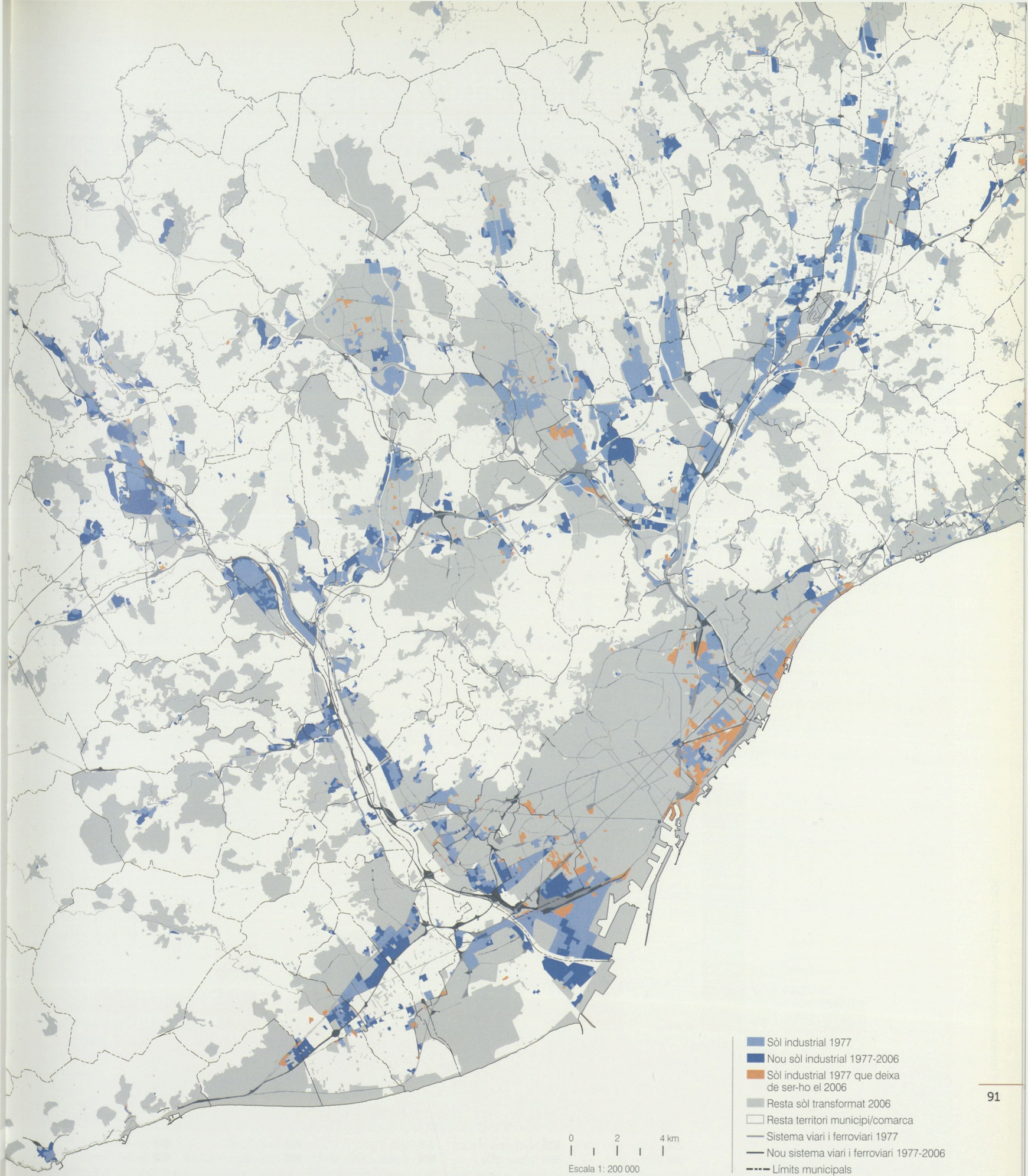
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona

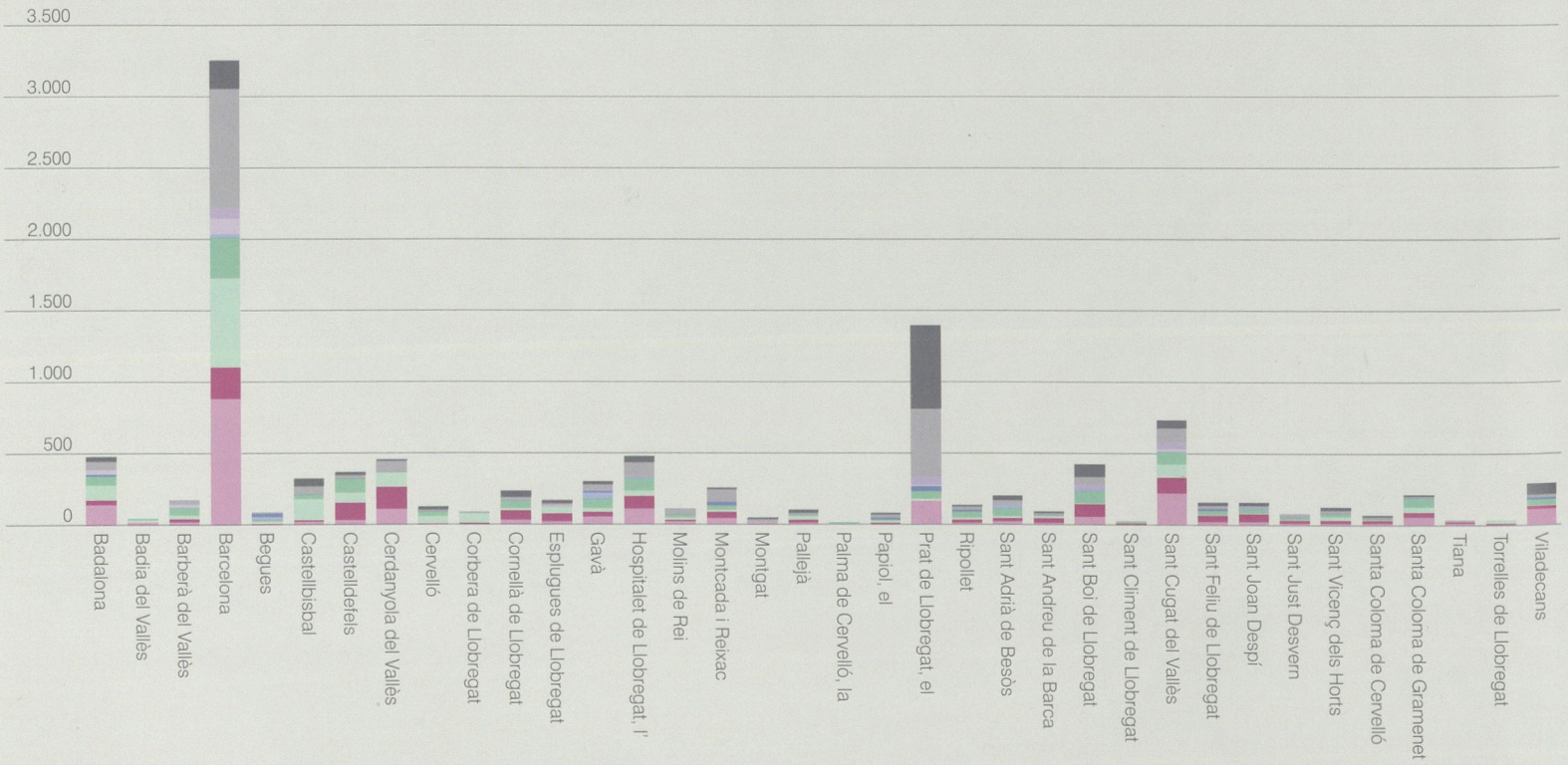


Sòl industrial 1977 | Nou sòl industrial 1977-2006 | Sòl industrial 1977 que deixa de ser-ho el 2006 | Resta sòl transformat 2006

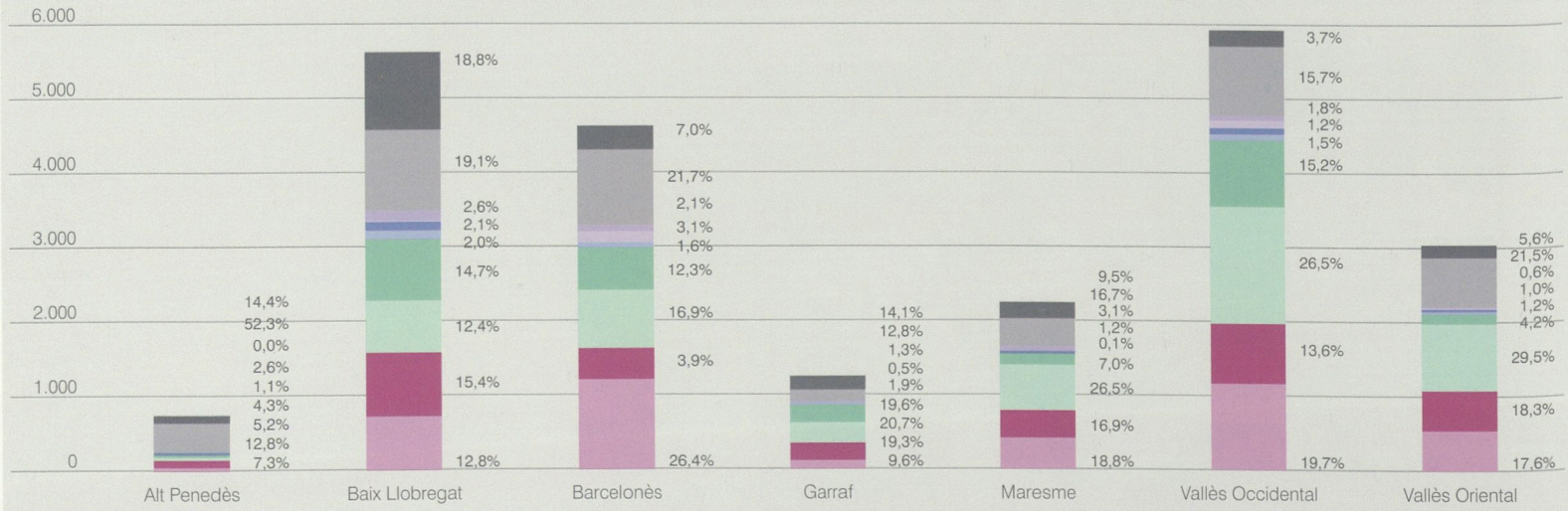

Sòl industrial 1977
Nou sòl industrial 1977-2006
Sòl industrial 1977 que deixa de ser-ho el 2006
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari 1977
Nou sistema viari i ferroviari 1977-2006
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

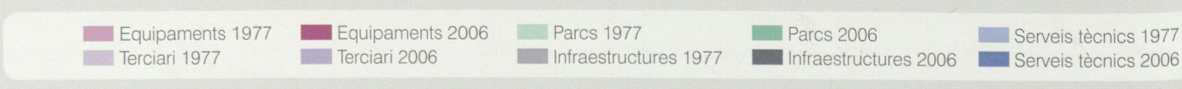
Variació de les dotacions urbanístiques 1977-2006

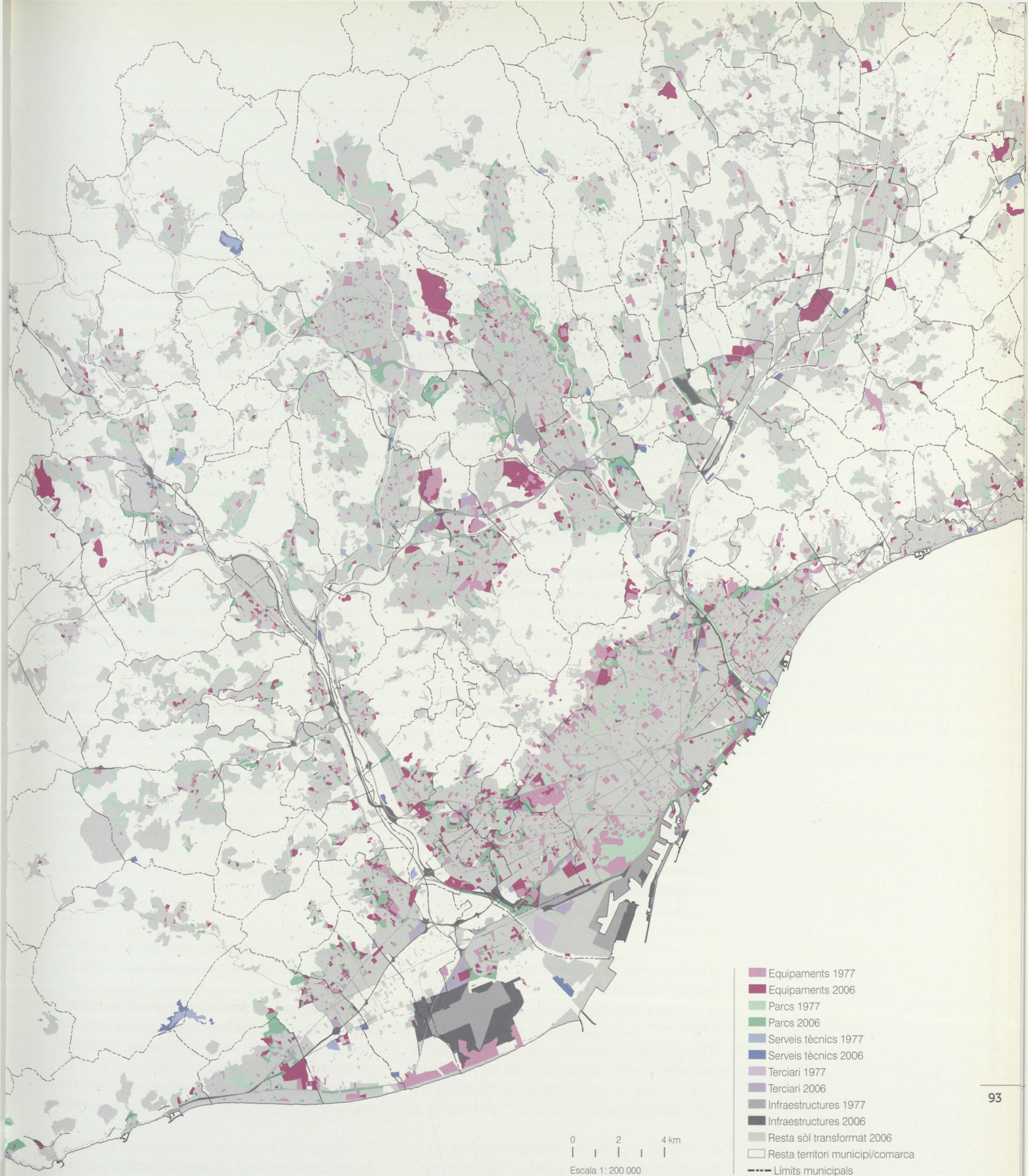
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona






Equipaments 1977
Equipaments 2006
Parcs 1977
Parcs 2006
Serveis tècnics 1977
Serveis tècnics 2006
Terciari 1977
Terciari 2006
Infraestructures 1977
Infraestructures 2006
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

El planejament urbanístic

L'any 1980, la majoria de municipis de la regió metropolitana de Barcelona disposaven d'un pla urbanístic aprovat. Dels 161 municipis de la regió, 45 estaven regulats per plans plurimunicipals, 64 per plans generals d'ordenació, 22 per delimitacions de sòl urbà i quatre per normes subsidiàries.

Generalment, aquests plans fixaven un model d'ocupació territorial fortament expansionista perquè responia a unes expectatives fonamentades en els creixements de població de la dècada anterior i a una idealització dels beneficis que podria reportar la urbanització massiva del territori. El model dominant, amb algunes excepcions, no tenia criteris de localització adequats, establia unes expectatives de consum de sòl desproporcionades i no considerava les conseqüències de la dispersió urbana que estava generant.

Els efectes dels models de creixement fortament especulatius que s'havien generalitzat durant les dècades dels seixanta i setanta van conduir a una crisi de legitimitat del planejament urbanístic que havia estat aprovat per les institucions de la dictadura.

L'etapa de la transició democràtica

En el període inicial dels nous ajuntaments democràtics i de recuperació de la Generalitat de Catalunya es produeix un canvi d'orientació de les opcions estratègiques de creixement. D'una banda, els criteris de localització seran majoritàriament de contigüitat amb els nuclis urbans consolidats i, de l'altra, es reduiran sistemàticament les densitats previstes. De fet, són dues línies una mica contradictòries perquè l'una tendeix a la concentració i l'altra a la desconcentració.

Al mateix temps, es dóna una desclassificació massiva de sòl urbanitzable dispers sense ocupar, que es concentra especialment en la dècada dels anys vuitanta però que s'allarga, amb menys intensitat, fins al final dels anys noranta. Així, comparant les dades derivades de règim del sòl dels anys 1977 i 2009 es comprova que es desclassifiquen, en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, 21.248 hectàrees.

En paral·lel, es produeix una classificació de nou sòl urbanitzable més ben localitzat, en continuïtat amb els nuclis urbans consolidats, que a la regió metropolitana és de 10.610 hectàrees, la qual cosa significa que en conjunt es produeix una retracció del model de dispersió del període anterior i una relocalització dels àmbits de creixement amb criteris de continuïtat urbana.

En el mapa de variació de règim del sòl 1977-2000 es poden observar taques de nou sòl urbà i urbanitzable que responen a la legalització d'urbanitzacions existents de segona residència, a creixements industrials i residencials i a la compleció de teixits consolidats.

Al mateix temps, les taques de desclassificació de sòl urbà o urbanitzable que passa a ser no urbanitzable responien a la supressió de les actuacions urbanístiques urgents (ACTUR) de Sabadell-Terrassa, a l'ACTUR de Gallecs, a Mollet del Vallès, a la supressió d'urbanitzacions no consolidades a Rubí o Viladecavalls i, en el cas de l'àrea metropolitana, al reconeixement dels nous parcs naturals del Remolar, les Filipines o la Murtra.

Aquest procés de desclassificació del sòl urbà o urbanitzable per esdevenir nou sòl no urbanitzable va tenir una intensitat diferent segons les comarques considerades. Al Barcelonès no es produeix perquè era un territori que ja havia ocupat totalment la plana edificable. En canvi, sí que es dóna a la resta de comarques: al Maresme amb un 9%, al Baix Llobregat amb un 13%, al Vallès Occidental amb un 16,5% i, amb més intensitat, a la resta de comarques, el Garraf i el Vallès Oriental, amb un 34%, i a l'Alt Penedès amb un 57%.

Tanmateix, ni l'aplicació dels nous criteris de localització ni la desclassificació de sòl no van resoldre el problema de la dispersió urbana sobre el territori, atès que grans peces de dispersió ja estaven consolidades. El més important del mapa de règim jurídic del sòl de l'any 2000 respecte al de l'any 1977 és allò que no es va deixar fer. En definitiva, els mals majors es van evitar perquè, si no hagués estat així, la dispersió territorial encara hauria estat molt més gran.

La dècada dels anys vuitanta va estar caracteritzada per la idea de posar ordre en un territori que es

trobava en ple procés d'explotació especulativa. En aquesta croada, el PGM va esdevenir la punta de llança del procés.

Val a dir que el Pla general metropolità de Barcelona (PGM), tot i estar redactat en els darrers anys de la dictadura franquista, es va avançar al seu temps i conceptualment pertany a la cultura urbanística dels anys vuitanta, a la formació de la qual va contribuir en gran manera.

Els plans generals urbanístics dels anys vuitanta i noranta tenien una qualitat tècnica molt superior a la majoria de plans anteriors. La cartografia, els estudis previs, les previsions de creixement, la delimitació de les zones o la de les actuacions de desenvolupament eren treballades amb un rigor tècnic inusual en les dècades anteriors.

Durant la dècada dels noranta, el consens que s'havia assolit a la dècada anterior entre ajuntaments i Generalitat de Catalunya es va anar diluint pel que fa a les propostes del planejament. Les idees desreguladores d'aquell període, provinents del neoliberalisme anglès i americà, van influir en la manera d'enfocar la planificació o la gestió de la ciutat. Això va introduir un cert nivell de confusió en conceptes com el de la definició i els usos dels equipaments, la definició d'interès públic o quins havien de ser els mecanismes de flexibilització del planejament urbanístic. En la primera dècada del segle XXI encara trobem algunes d'aquestes qüestions en un debat que no s'ha tancat.

El període 2000-2006

Al contrari del discurs desregulador de la dècada dels anys noranta, durant la dècada següent es produeix una inflació de regulacions amb repercussió urbanística, provinent dels diferents òrgans administratius amb competències en el territori. El procés de tramitació i aprovació de plans urbanístics assoleix una complexitat extrema, derivada de la multitud d'informes i procediments preceptius que pivoten sobre els documents urbanístics.

A banda d'això, els plans urbanístics dels anys vuitanta van acumular un seguit de modificacions puntuals i desenvolupaments derivats que van consolidar nous drets i obligacions sobre el territori. La superposició de les determinacions de tots aquests plans va conduir a una lectura críptica i complicada del planejament aprovat en alguns municipis. Per això, en el procés de redacció dels plans generals d'aquesta primera dècada del segle XXI es fa imprescindible la tasca de refondre prèviament el planejament urbanístic del municipi. En aquest sentit, quan es planteja la revisió d'aquells plans, es constata que ja tenen una història urbanística que en gran part s'ha de reconèixer com una situació jurídica de fet.

En el mapa de variació urbanística del 2000 al 2006 es pot observar que en aquest període encara es desclassifiquen fins a 5.422 hectàrees de sòl urbà o urbanitzable que passen a no urbanitzable, com és el cas del sector de la Torre Negra a Sant Cugat del Vallès o l'àmbit de Gallecs a Mollet del Vallès.

En canvi, es classifiquen com a sòls urbans o urbanitzables 6.215 hectàrees dins de les quals es troben la compleció dels teixits perifèrics de Terrassa, un sector de sòl d'activitat econòmica tocant a l'aeroport, al terme municipal de Sant Boi de Llobregat, i altres petits sectors repartits pel territori de la regió.

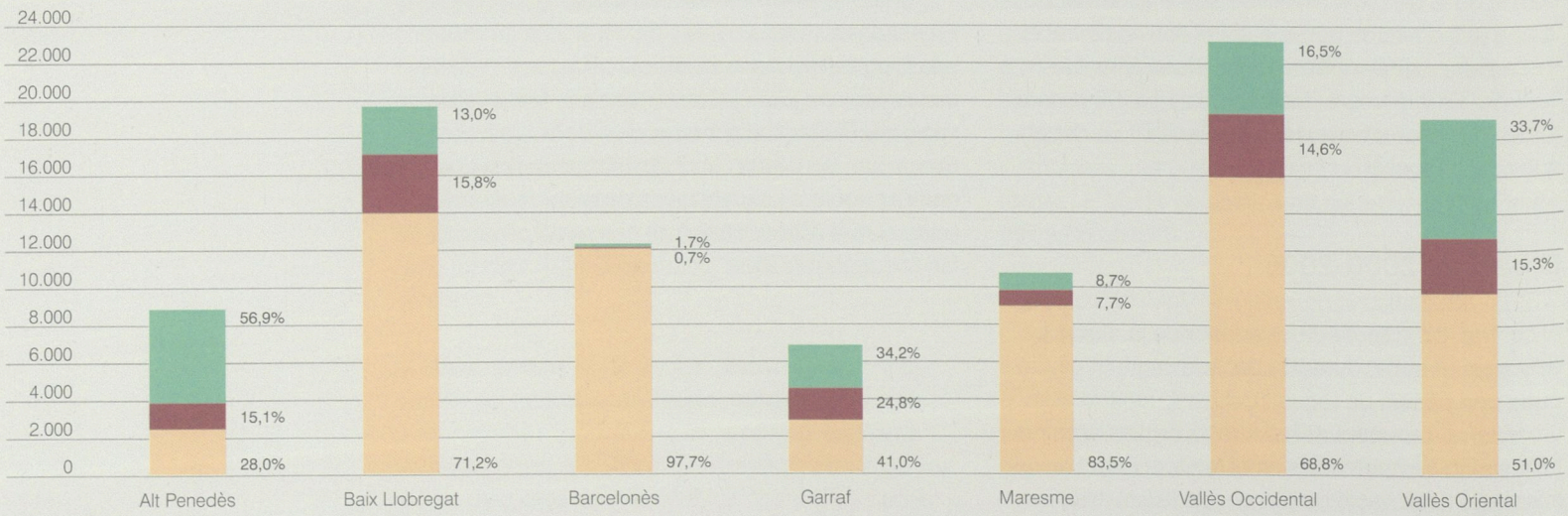
En el transcurs dels darrers trenta anys s'observa una progressiva desacceleració de les reserves de creixement del planejament urbanístic fins a l'aprovació del Pla territorial metropolità de la regió de Barcelona, aprovat a l'abril de 2010, que pràcticament congela les expectatives de creixement i les limita al que estava classificat com a sòl urbanitzable fins a aquella data.

Variació del règim del sòl, 1977-2006

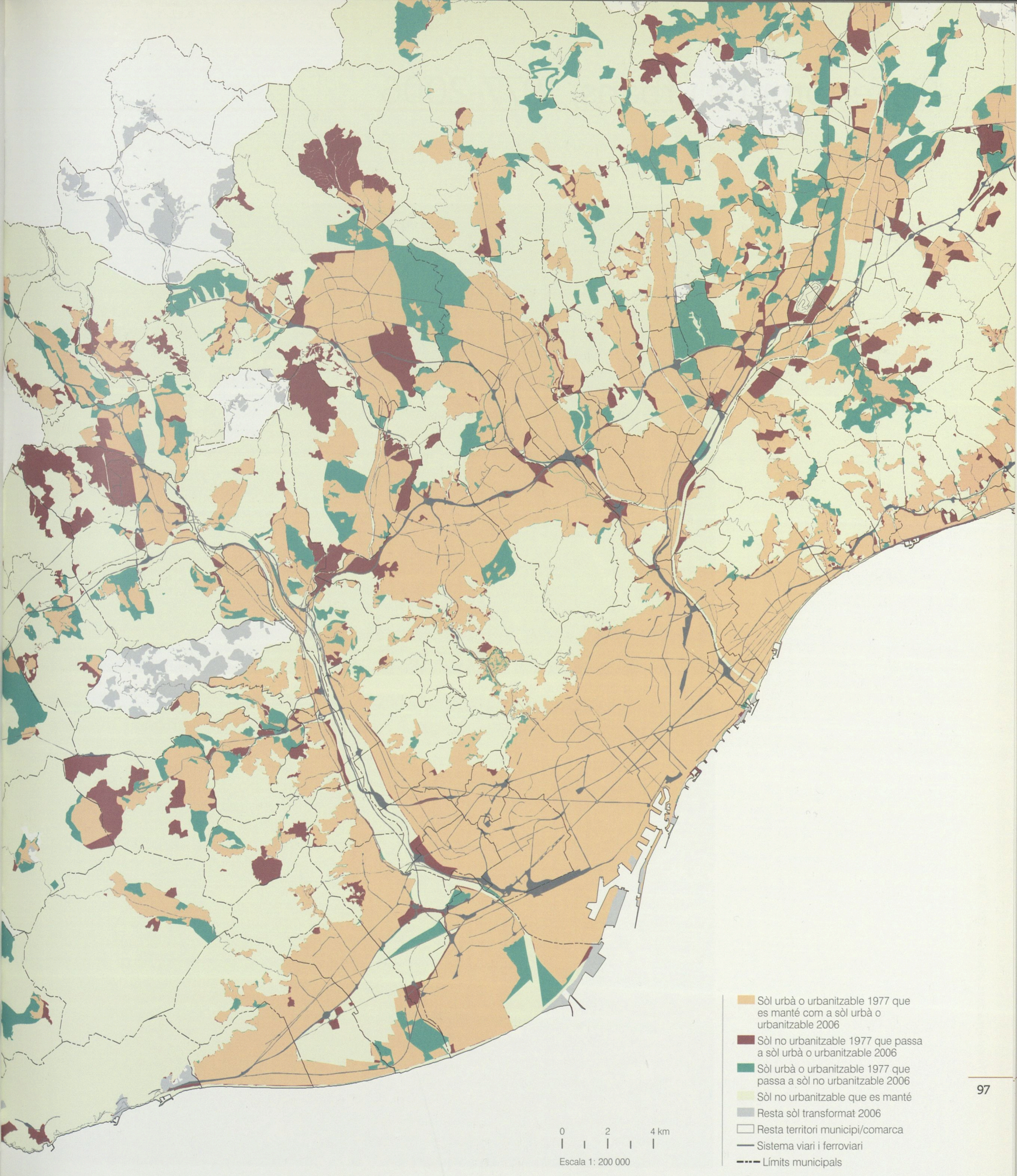
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona



Sòl urbà o urbanitzable 1977 que es manté com a sòl urbà o urbanitzable 2006
Sòl urbà o urbanitzable 1977 que passa a sòl no urbanitzable 2006
Sòl no urbanitzable 1977 que passa a sòl urbà o urbanitzable 2006


Sòl urbà o urbanitzable 1977 que es manté com a sòl urbà o urbanitzable 2006
Sòl no urbanitzable 1977 que passa a sòl urbà o urbanitzable 2006
Sòl urbà o urbanitzable 1977 que passa a sòl no urbanitzable 2006
Sòl no urbanitzable que es manté
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Els fenòmens urbans, 1977-2006

El reompliment de les urbanitzacions de segona residència

Les urbanitzacions de segona residència, més enllà de les vinculacions amb les carreteres o amb la xarxa de camins agrícoles que s'han descrit per al període 1950-1977, es van anar ubicant sobre el territori de forma bastant aleatòria, depenent sobretot de la voluntat dels propietaris de vendre o no les seves finques als promotors. En qualsevol cas, però, la delimitació d'una urbanització responia a la de la finca origen de la promoció i el planejament, quan n'hi havia, també ajustava l'àmbit del pla parcial corresponent a la finca original. Tot això significa que els àmbits de les urbanitzacions de segona residència de les dècades dels anys cinquanta, seixanta i setanta estaven perfectament definits des de l'origen mateix.

Posteriorment, a mesura que la urbanització es consolidava, el seu àmbit es mantenia intacte a través dels anys. El procés de parcel·lació es produïa immediatament després de l'obertura de les pistes sense urbanitzar que feien de vials. Per tant, el consum de sòl rústic que es transformava urbanísticament també es produïa des de l'origen de la promoció. Això va conduir a ocupar el territori aleatòriament amb moltes bosses de promocions de sòl de segona residència que oferien grans quantitats de parcel·les.

Aquesta era la situació a la fi dels anys setanta, però amb l'arribada dels ajuntaments democràtics es van aturar quasi totes les noves promocions d'urbanitzacions disperses i es va iniciar un procés de desclassificació d'aquelles que encara no s'havien parcel·lat. El model de promoció immobiliària de les urbanitzacions disperses de ciutat jardí va ser aturat per la voluntat política dels ajuntaments i la Generalitat de Catalunya, tot i que les urbanitzacions que ja estaven parcel·lades amb edificacions incipients van ser respectades per evitar una allau de reclamacions d'indemnització per via judicial que ni l'Administració municipal ni l'autonòmica no podrien abonar.

Durant els anys posteriors, un cop fet el reajustament subsegüent a la supressió d'aquelles reserves de sòl urbà i urbanitzable disperses pel territori que no s'havien desenvolupat, les que estaven iniciades van quedar com a grans contenidors de parcel·les per ocupar.

En el període 1977-2006 es va produir un reompliment d'aquestes urbanitzacions amb noves edificacions, les quals van ser habitades per una part de la població que emigrava de Barcelona i el seu entorn cap a les perifèries de la regió metropolitana de Barcelona. Per això aquestes urbanitzacions, que estaven plantejades per oferir habitatges secundaris d'estiueig –i així ho van ser els que es van construir en una primera fase– es van omplir a partir de 1980 d'habitatges principals i es van convertir en teixits dispersos de residència-dormitori. En aquest sentit s'han d'entendre les dades que indiquen que amb la mateixa superfície d'urbanitzacions de segona residencia a la regió l'any 1977 i l'any 2006, que era de 19.216 hectàrees, la superfície edificada, en canvi, hagi passat de 7.913 hectàrees el 1977 a 12.310 hectàrees el 2006.

La bombolla immobiliària de la primera dècada del segle XXI va desencadenar un altre fenomen que persisteix, el desplaçament de les classes mitjanes cap a una part d'aquestes urbanitzacions, que en un context de preus del sòl totalment inflacionats encara mantenien uns preus assequibles per a aquesta franja social, però ja no per als que en van iniciar la colonització. Com a conseqüència d'això s'ha produït una estratificació de les urbanitzacions segons el poder adquisitiu de cada franja social que les habita. Així, en un mateix municipi hi pot haver urbanitzacions de diferent categoria, que sovint està relacionada amb les condicions del terreny i de proximitat o allunyament dels nuclis de serveis. Però també podem trobar, a l'interior d'algunes urbanitzacions, una barreja de cases que corresponen a grups socials de nivells adquisitius totalment diferents i que s'han edificat en etapes històriques esglaonades en el temps.

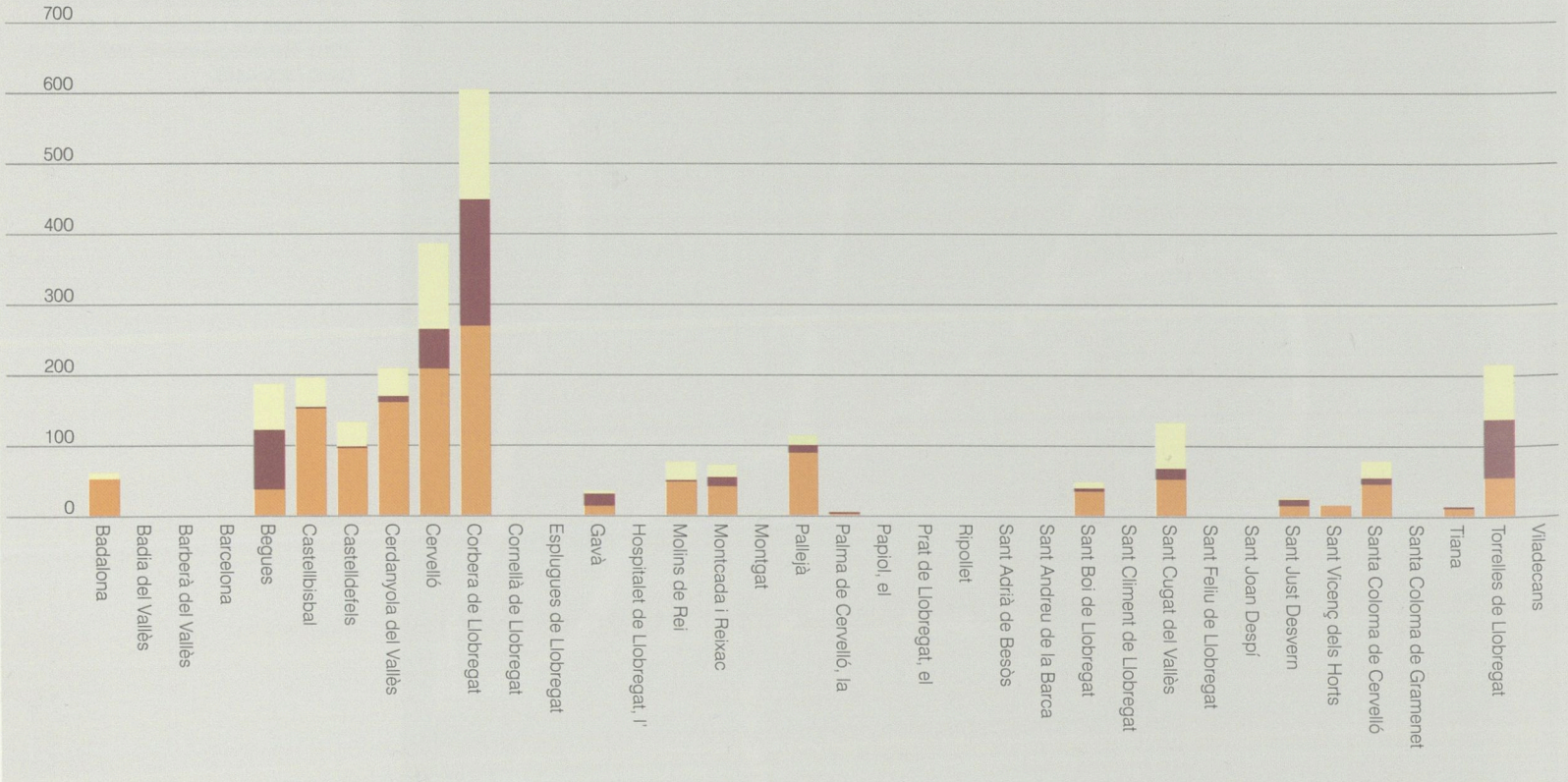




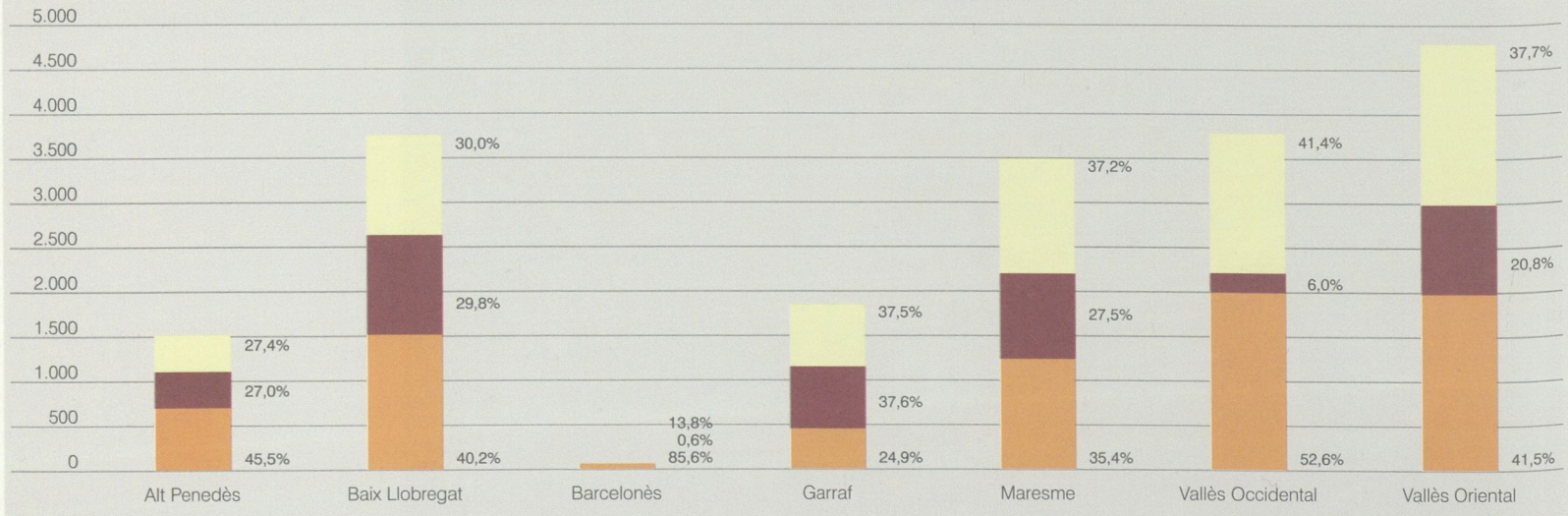
16 ▶ Urbanització Cases Pairals, a Corbera de Llobregat, el 1977 i el 2010. *Vol fotogramètric 1997 i 2010. CMB i MMAMB.*

Les urbanitzacions de segona residència. Ocupació, 1977-2006

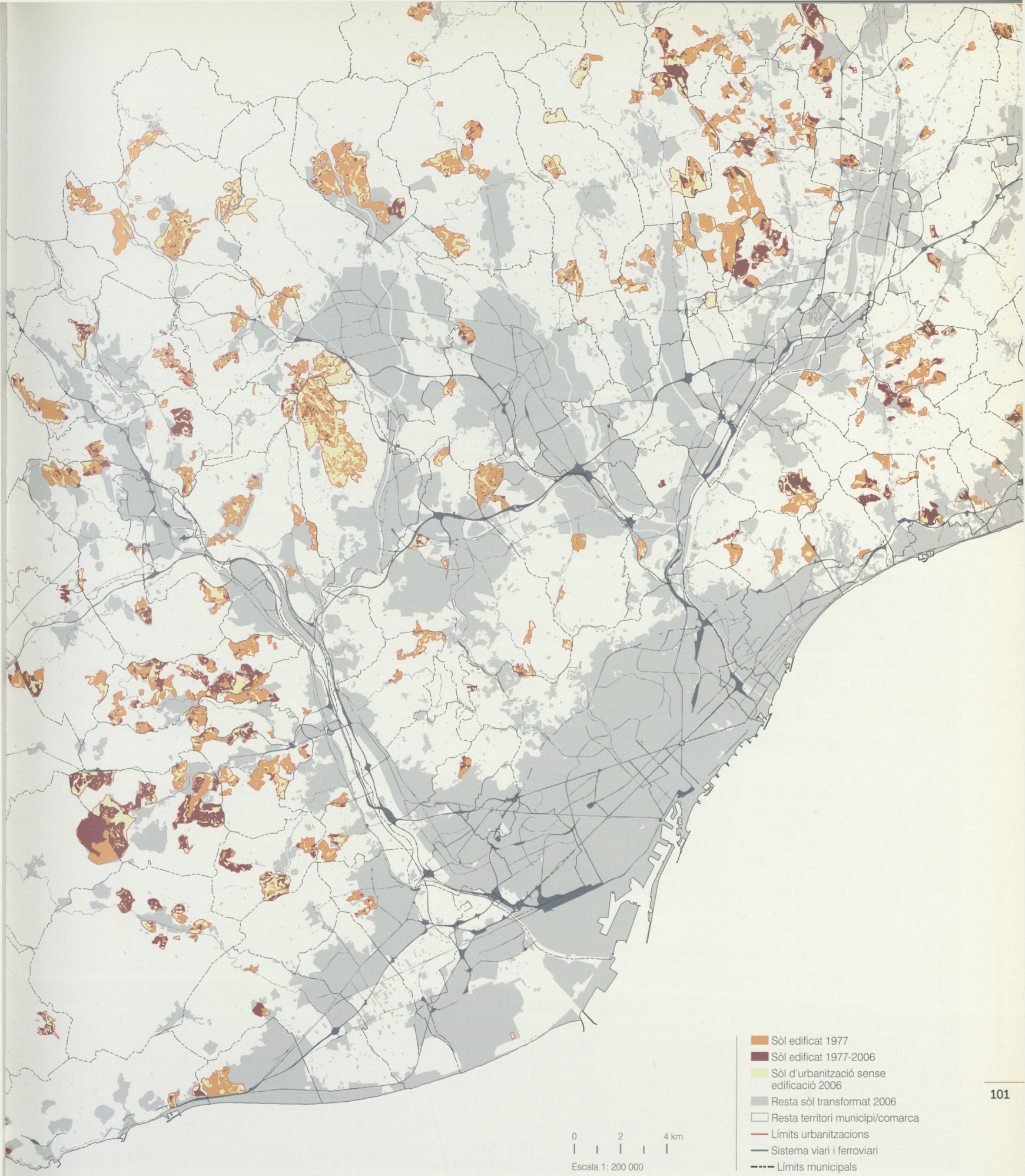
Àrea metropolitana de Barcelona



Regió metropolitana de Barcelona



Sòl edificat 1977 | Sòl edificat 1977-2006 | Sòl d'urbanització sense edificació 2006


Sòl edificat 1977
Sòl edificat 1977-2006
Sòl d'urbanització sense edificació 2006
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Límits urbanitzacions
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Els corredors industrials

Tal com s'ha descrit per al període 1956-1977, la vinculació amb els eixos de carreteres és característica dels polígons industrials, ja sigui accedint a la via directament o accedint-hi indirectament a través de la xarxa urbana o la xarxa de camins rurals.

Quan la indústria marxa dels teixits urbans centrals, busca la connexió amb la xarxa bàsica d'infraestructures i els promotors de sòl industrial saben que els carrers locals no resoldran les condicions de connectivitat que necessiten. D'altra banda, les vies segregades, amb molt pocs accessos i molt controlats, són impermeables a les penetracions al llarg de la via. És per això que els nous assentaments industrials s'ubiquen prop de les carreteres que, d'una banda, connecten els polígons a la xarxa bàsica i, de l'altra, permeten "punxar" un accés en qualsevol punt al llarg de la via.

Així és com s'ha consolidat una successió de polígons al llarg de determinats trams de carreteres i s'han establert continuïtats de teixits industrials. Els camions que transporten les primeres matèries sense transformar i els que surten o arriben als polígons amb les manufactures acabades es troben a la carretera, on es barregen amb el trànsit de pas per desplaçar-se a través de la xarxa viària comarcal o nacional fins a la seva destinació.

En el conjunt de la regió de Barcelona, l'any 1977, la superfície ocupada per les instal·lacions industrials vinculades a la xarxa de carreteres era de 4.178 hectàrees, la qual cosa representava un 53% del total de l'ocupació industrial.

Tanmateix, aquesta vinculació del polígon industrial a la carretera només resol un primer nivell de connectivitat territorial. Quan les mercaderies han de viatjar més enllà dels municipis veïns cal entrar en un segon nivell de la xarxa viària bàsica i vincular-se a la xarxa de vies segregades de mitjana o alta capacitat. En aquest sentit, les carreteres esdevenen la xarxa intermèdia de distribució entre les instal·lacions industrials i les vies ràpides segregades.

Així, el trenat de teixits industrials associat a les carreteres es vincula finalment a una via segregada que estructura llargues continuïtats territorials. Aquest conjunt de polígons industrials associats a carreteres i estructurats per una via d'alta capacitat és el que anomenem "corredors industrials".

Analitzant les vinculacions entre polígons d'activitat industrial i vies de la regió metropolitana de Barcelona l'any 1977, s'han trobat 16 carreteres de diferents categories que conformen fins a 28 aglomeracions de polígons industrials. Si aquestes aglomeracions s'agrupen al llarg de les vies segregades principals, apareixen nou corredors industrials: AP-7, C-31, C-32, N-2, C-58, B-124, C-59, C-17 i B-40.

El fenomen de la polarització dels polígons industrials al llarg de la xarxa viària s'inicia a la dècada dels anys seixanta, però la consolidació al llarg de les autopistes i autovies formant conglomerats lineals es produeix a la dècada dels anys noranta i s'allarga fins a la primera dècada del segle XXI, quan encara s'observa el reompliment d'alguns buits als teixits industrials.

Al mateix temps que es produeix aquesta polarització de teixits industrials al llarg de la xarxa viària, es dóna, des de la dècada dels noranta, una transformació del caràcter d'algunes d'aquestes vies. En la línea de les inversions per a la modernització de la xarxa, s'incorporen a la via nous elements de seguretat viària, com ara enllaços a diferent nivell, mitjanes protegides amb tanca o carrils d'acceleració. Així, el que havia estat una carretera esdevindrà finalment una via segregada. Aquest és el cas de la C-17, o el de l'N-2, que és reconstruïda amb un nou traçat i característiques d'autovia.

Aquesta transformació de la naturalesa de la carretera vers la d'una via segregada reforça l'estructura dels corredors industrials perquè incorpora un nivell més alt de connectivitat al conjunt, tot i que al mateix temps les noves característiques de la segregació trenquen molt sovint la continuïtat dels teixits urbans.



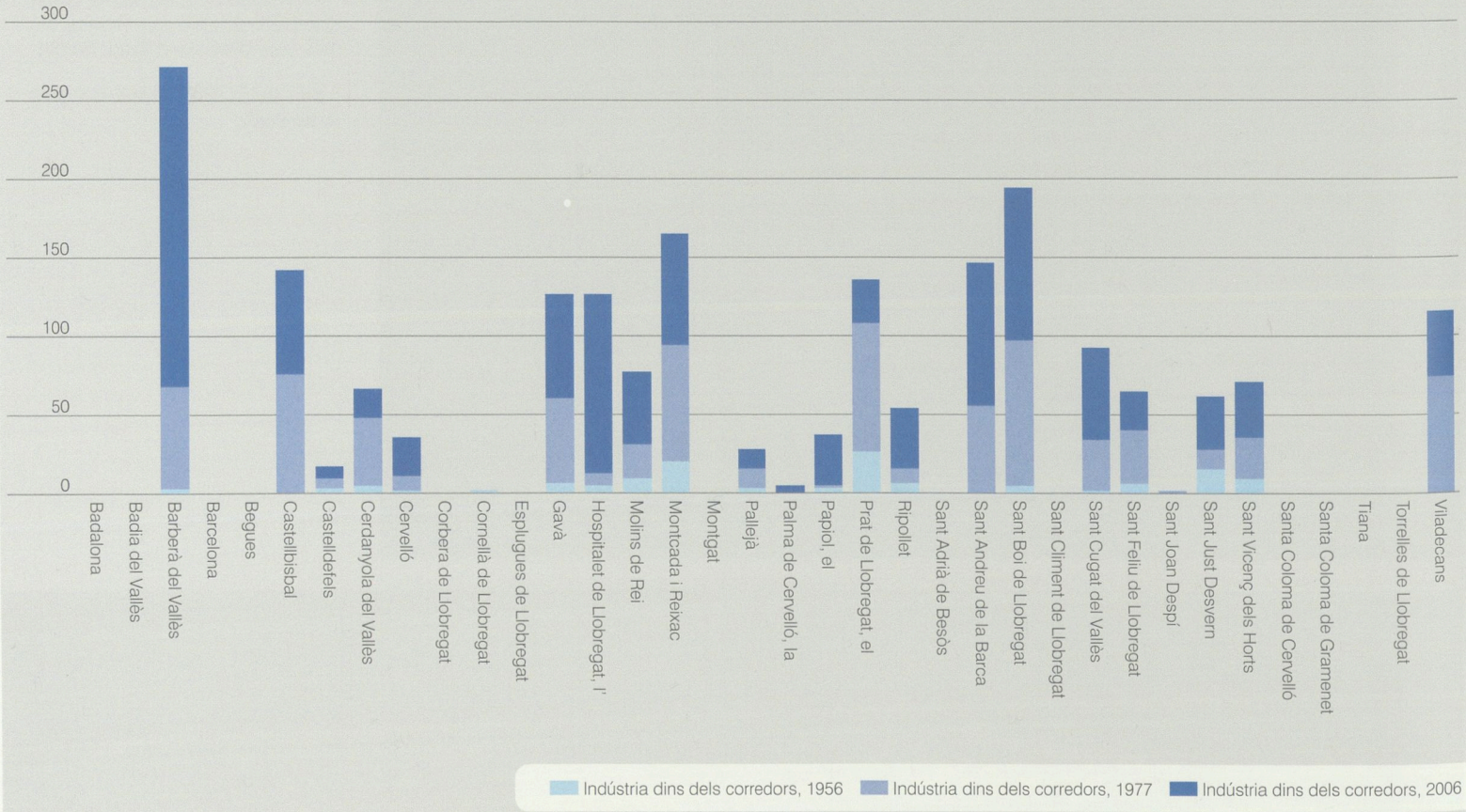
17 ▶ Polígon industrial el Pla, entre Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei, l'any 2006. *Jordi Todó. TAVISA.*

18 ▶ Fàbrica SEAT a Martorell, 2008. *Arxiu SEAT.*

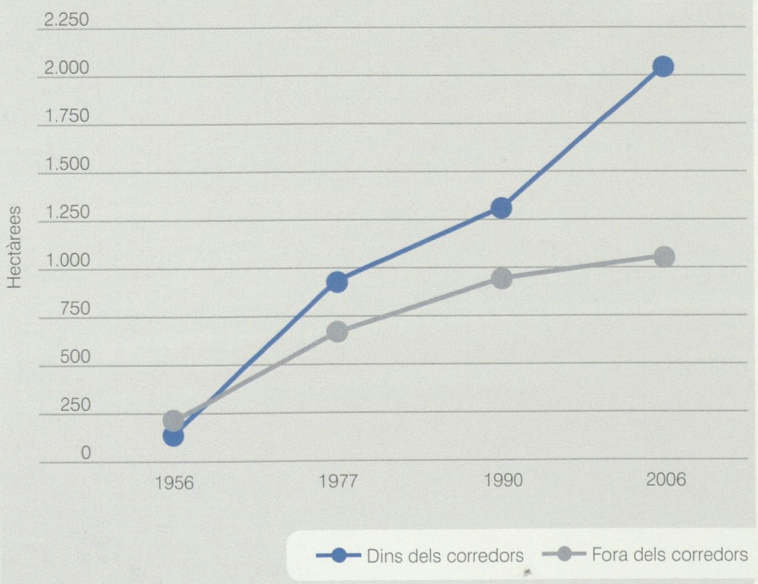


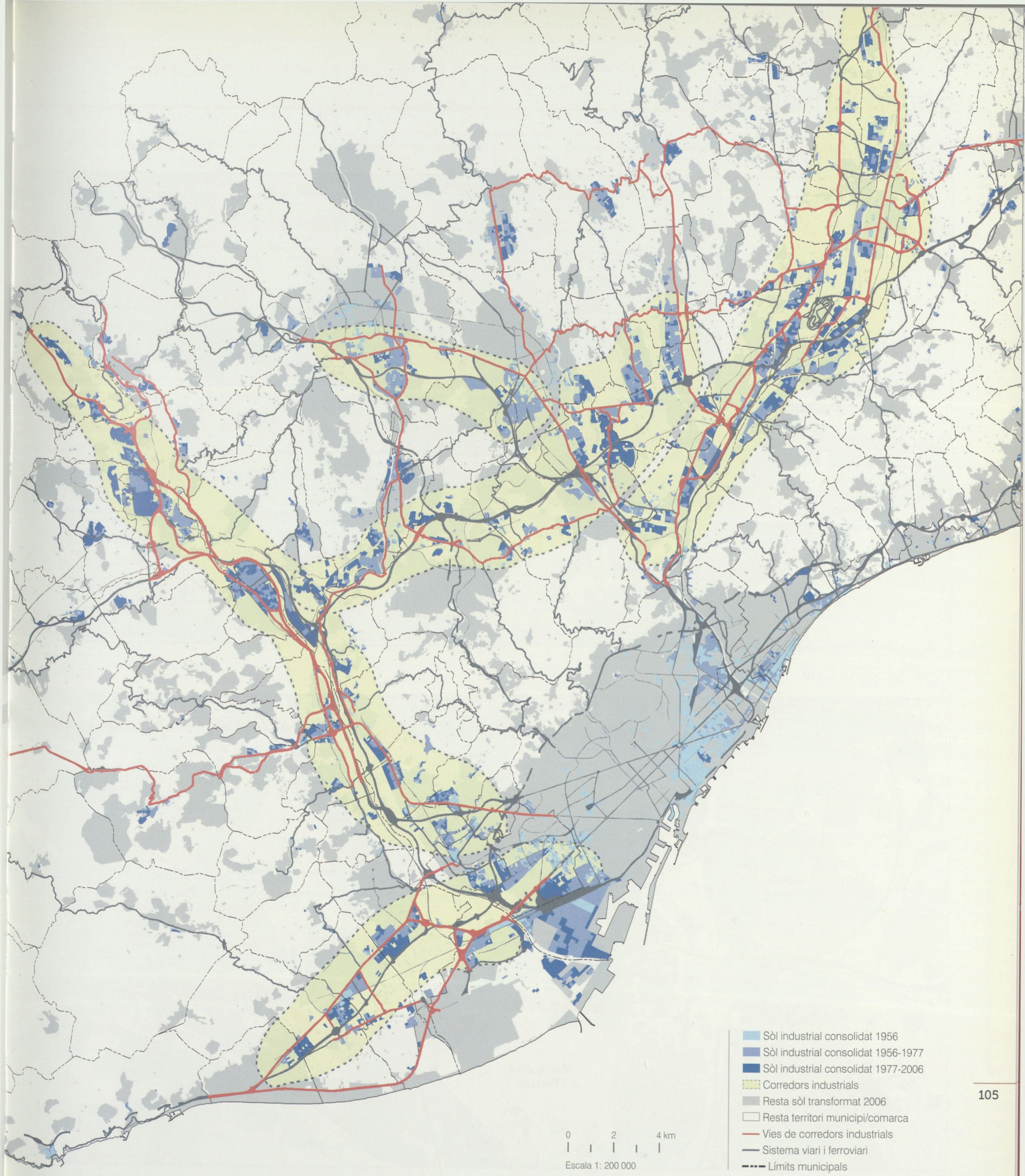
Corredors industrials

Evolució de l'ocupació 1956-2006



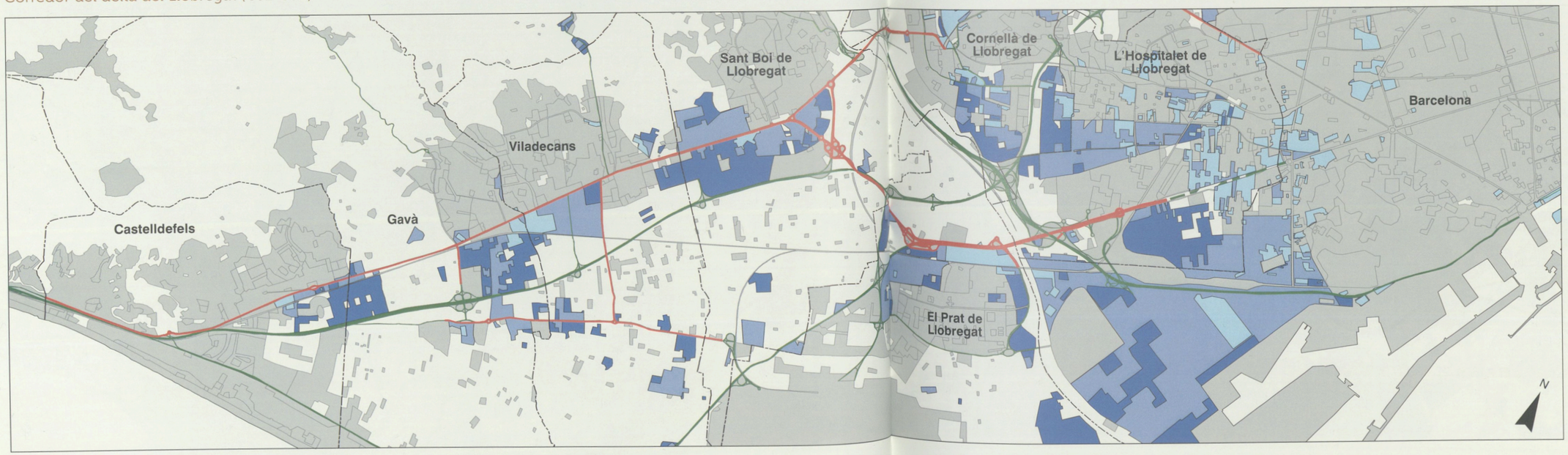
Evolució de l'ocupació als corredors industrials



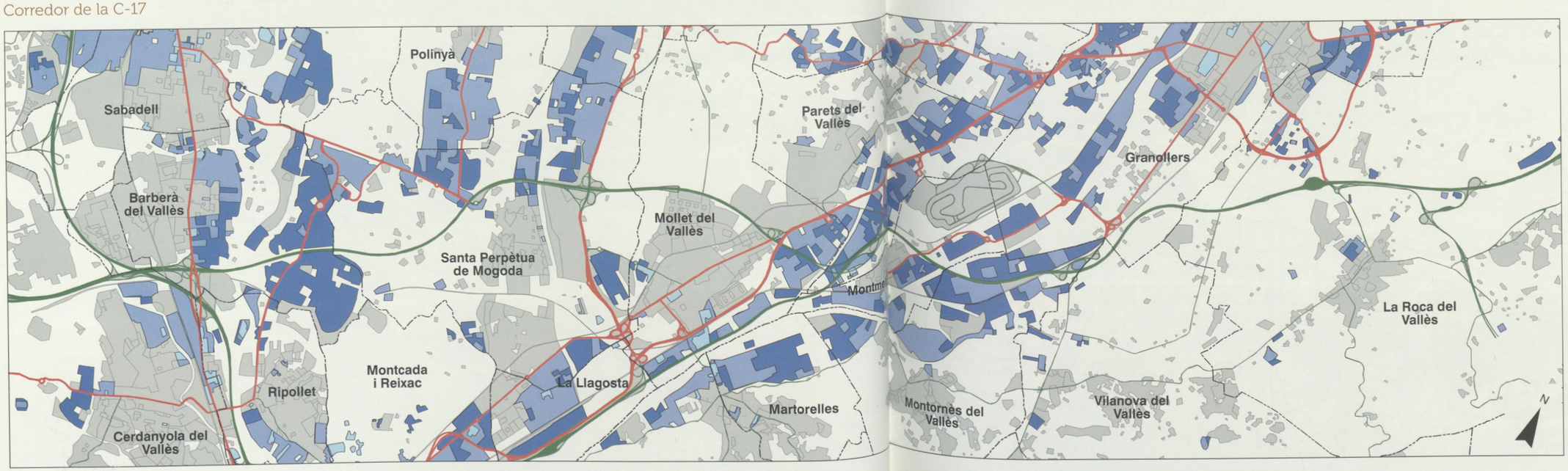

Sòl industrial consolidat 1956
Sòl industrial consolidat 1956-1977
Sòl industrial consolidat 1977-2006
Corredors industrials
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Vies de corredors industrials
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals
0
2
4 km
Escala 1: 200 000

Corredors industrials

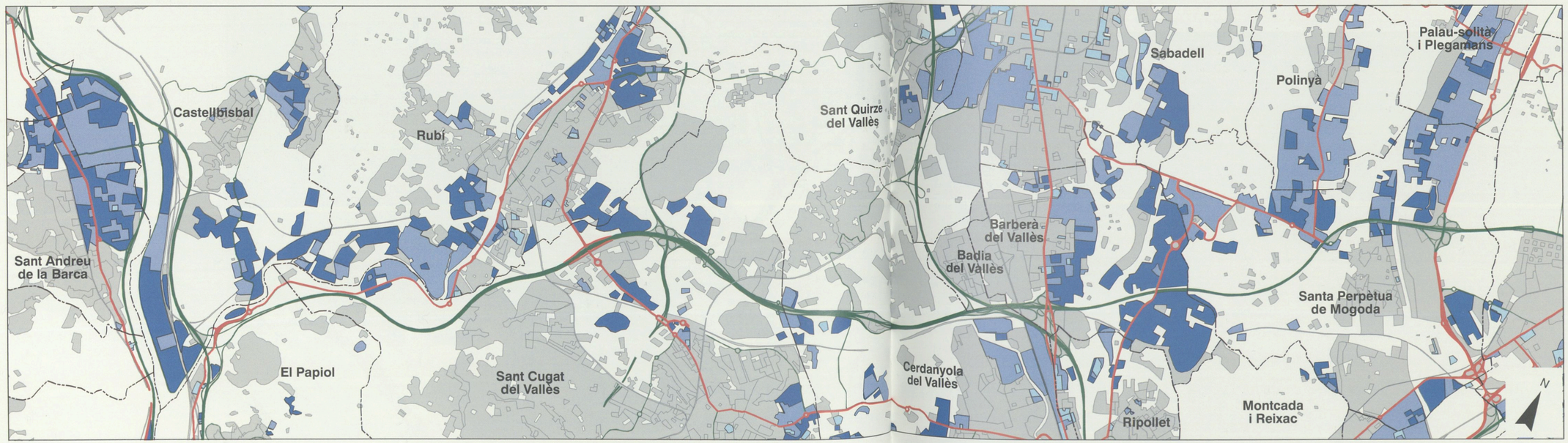
Corredor del delta del Llobregat (C31-C32)



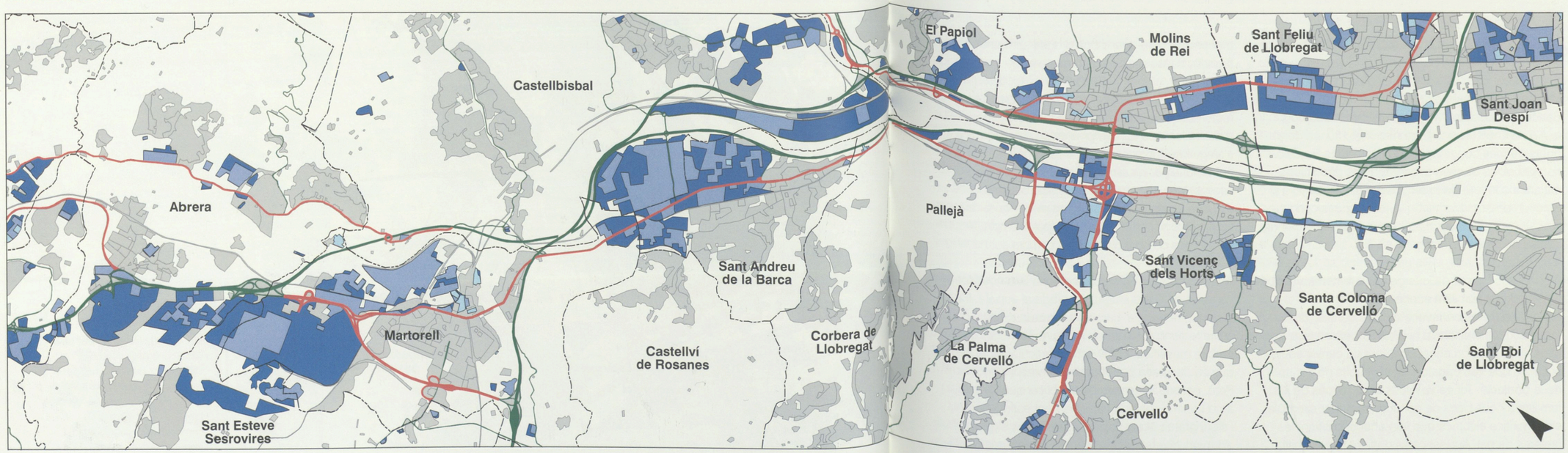
Corredor de la C-17



Corredor de la B-30



Corredor de l'N-II



0 1 2 km

Escala 1: 60 000

- Sòl industrial consolidat 1956
- Sòl industrial consolidat 1977
- Sòl industrial consolidat 2006
- Resta sòl transformat 2006
- Resta territori municipi/comarca
- Eixos polaritzadors
- Xarxa viària segregada
- Límits municipals



▸ Distribució dels centres comercials vinculats a la C-32 i a la C-245.

Els centres comercials

El 22 d'abril de 1980 es va inaugurar a Barberà del Vallès el primer centre comercial de l'Estat espanyol, Baricentro, localitzat a la confluència de l'autopista A-7, la C-58 i la carretera nacional 150, un dels punts de més connectivitat de l'entorn de Barcelona. Alhora, es trobava a tocar d'altres poblacions mitjanes com ara Sabadell, Barberà, Cerdanyola i Ripollet. Un enclavament que reunia dues condicions: una alta connectivitat i una massa potencial de consumidors assegurada.

A banda de les condicions de caràcter territorial que podien donar viabilitat econòmica a l'operació de Baricentro i, més endavant, a altres centres de característiques similars, a la dècada dels anys seixanta es va produir un encadenament de canvis socioculturals que van transformar els hàbits de consum de la població. Tot es va iniciar amb l'accés de les famílies a nous béns de consum com, per exemple, els frigorífics elèctrics que van anar substituint les neveres de gel. Aquest canvi donava la possibilitat d'acumular el menjar d'una o dues setmanes al frigorífic sense patir per la conservació.

Al mateix temps s'estava produint el fenomen de la motorització de les famílies, que facilitava la possibilitat d'acumular totes les compres en un sol viatge. A això s'afegeix la incorporació d'una part important de la població femenina al mercat de treball, que també va esdevenir un factor de transformació dels hàbits de consum. La conseqüència de tot plegat va ser la modificació dels hàbits familiars com, per exemple, la substitució de la compra diària per la compra setmanal.

Amb els centres comercials s'obria una nova forma de consum, estretament vinculada al vehicle. Fins als anys setanta, el comerç es localitzava allà on hi havia la gent, és a dir, als teixits residencials, però amb la massificació del cotxe particular és la gent la que es desplaça per accedir al comerç concentrat. Però, perquè la gent es desplaci cal que l'accés amb cotxe sigui fàcil, l'aparcament estigui garantit i sigui gratuït, i que l'oferta de botigues sigui molt extensa i diversificada. Aquesta diversificació de l'oferta de productes i de tota mena de botigues és precisament el que permet rendibilitzar el desplaçament amb cotxe, perquè permet resoldre totes les necessitats de consum en un sol viatge.

Tanmateix, haurà de transcórrer tota una dècada fins que s'obri un segon centre comercial a Catalunya. A la regió metropolitana de Barcelona, el substrat necessari per activar noves promocions de comerç concentrat no va existir fins a ben entrada la dècada dels noranta, quan es van fer realitat les condicions següents:

- La població del centre metropolità ja feia més de deu anys que s'estava distribuint per la resta de la regió, amb la qual cosa s'anava incrementant la massa crítica de consumidors del territori perifèric.
- Es va completar la major part de la xarxa d'autopistes i autovies de la regió metropolitana.

Quan, a la primera meitat de la dècada de 1990, es va completar l'actual xarxa d'autopistes, les noves condicions d'accessibilitat van accelerar l'arribada d'hipermercats i centres comercials. Segons les dades facilitades per la Direcció General de Comerç de la Generalitat, en la dècada dels noranta es van inaugurar 15 dels 17 centres comercials existents l'any 2000 a la regió metropolitana de Barcelona.

La localització dels centres comercials i dels hipermercats sobre el territori està directament condicionada per la xarxa d'autopistes i carreteres i, als grans nuclis urbans, per les grans vies bàsiques d'accés i distribució de la ciutat. En el cas de Barcelona ciutat es distribueixen al llarg de l'avinguda Diagonal, la Gran Via, l'avinguda Meridiana i les rondes. Externament als nuclis, els centres comercials es localitzen a les sortides de les autopistes, les autovies o les carreteres d'accés ràpid a les anteriors.

Centres comercials

Relació dels centres comercials representats al mapa

REF.	MUNICIPI	NOM DEL CENTRE
1	Castelldefels	L'Ànec Blau
2	Gavà	Barnasud
3	Viladecans	Carrefour
4	Sant Boi de Llobregat	Alcampo
5	El Prat de Llobregat	Carrefour
6	L'Hospitalet de Llobregat	Media Markt
7	L'Hospitalet de Llobregat	Ikea
8	L'Hospitalet de Llobregat	La Farga
9	Cornellà de Llobregat	Hipercor
10	Cornellà de Llobregat	Eroski
11	Sant Feliu de Llobregat	Caprabo
12	Sant Andreu de la Barca	Atrium
13	Martorell	El Congost
14	Abrera	Montserrat Centre
15	Olesa de Montserrat	% Dia
16	Barcelona	Makro Zona Franca
17	Barcelona	El Corte Inglés Diagonal
18	Barcelona	L'Illa Diagonal
19	Barcelona	El Corte Inglés Francesc Macià
20	Barcelona	El Corte Inglés Catalunya
		El Triangle
		Portal de l'Àngel
21	Barcelona	El Port Vell
22	Barcelona	Port Olímpic
23	Barcelona	Glòries
24	Barcelona	Diagonal Mar
25	Barcelona	Hipercor
26	Barcelona	Heron City
27	Barcelona	La Maquinista
28	Badalona	Montigalà - Badalona
29	Sant Adrià de Besòs	Pryca
30	El Masnou	Caprabo
31	Rubí	Lidl
32	Sant Cugat del Vallès	Eroski
33	Terrassa	Parc Vallès
34	Terrassa	Les Fonts
35	Terrassa	Eroski
36	Sant Quirze del Vallès	Alcampo
37	Sabadell	Eix Macià
38	Castellar del Vallès	Mercadona
39	Barberà del Vallès	Baricentro
40	Montcada i Reixac	Gros Mercat
41	Santa Perpètua de Mogoda	Carrefour
42	Santa Perpètua de Mogoda	Inter-Marché
43	Mollet del Vallès	Eroski
44	Mollet del Vallès	Sector Sud de Gallecs
45	Palau de Plegamans	Caprabo
46	Caldes de Montbui	Caprabo
47	L'Ametlla del Vallès	Centre Comercial Sant Jordi
48	Granollers	Eroski
49	La Roca del Vallès	Caprabo
50	La Roca del Vallès	La Roca Village



19 ▶ Baricentro, primer centre comercial de Catalunya, inaugurat el 1980 a Barberà del Vallès. *Arxiu Centre Comercial Baricentro.*


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
0
2
4 km
Escala 1: 200 000
Centres comercials 2010
Terciari 2006
Resta sòl transformat 2006
Resta territori municipi/comarca
Vies segregades 2006
Sistema viari i ferroviari
Límits municipals

Conclusions

En els capítols anteriors s'ha esmentat que durant la segona meitat del segle XX la població de la regió metropolitana de Barcelona ha experimentat un creixement molt important i ha passat de dos milions d'habitants l'any 1956 a cinc milions l'any 2006 i que, pel que fa a la superfície urbanitzada, l'increment ha estat de 20.000 a 81.000 hectàrees. Aquests augments suposen, en xifres relatives, que la població ha crescut un 150% i la urbanització ho ha fet un 305%, la qual cosa comporta una desconcentració significativa de la població i una dispersió dels usos urbans sobre el territori, especialment rellevants en el període 1956-1977. A continuació s'analitzen els motius pels quals la regió de Barcelona ha esdevingut un espai molt més ocupat territorialment, però menys dens amb relació a la població i a l'activitat econòmica.

Cadenes de transformació urbana

La transformació urbana de la regió metropolitana de Barcelona en els darrers cinquanta anys del segle XX respon a un conjunt de fenòmens de caràcter econòmic, social i territorial que condicionen i orienten les formes de creixement de la ciutat. Aquests fenòmens no es produeixen aïlladament ni estan deslligats els uns dels altres, sinó relacionats. Un procés de transformació urbana s'esdevé quan es donen unes determinades condicions inicials, que alhora estan determinades per altres fenòmens que s'han desenvolupat amb anterioritat.

Aquestes línies d'esdeveniments i fenòmens urbans, amb relacions de causa-efecte, són el que anomenem *cadenes de transformació urbana*. Tot seguit es relacionen els esdeveniments i fenòmens que han tingut un paper significatiu en la formació d'aquestes cadenes.

- **Millorament de les carreteres.** L'automòbil, que al principi era un luxe més de la gent rica, a mesura que augmenta el nombre de conductors –i això passa molt aviat– desencadena una pressió dels usuaris d'automòbils sobre l'Administració per disposar d'una xarxa de carreteres en condicions. Es demana la construcció de ponts per resoldre el pas de rius i rieres, mesures de drenatge per evacuar les aigües de pluja sense malmetre els ferms o la introducció de nous paviments més resistents i duradors. Aquesta pressió comença al voltant de 1910 i continua al llarg del segle XX amb el desencadenament d'un procés d'inversions públiques creixent adreçat a millorar la xarxa viària.

- **Dels carros als camions.** Per viatjar entre pobles i ciutats sense estació de tren calia utilitzar el servei de diligències de tracció animal. Els avantatges de capacitat i velocitat dels autobusos intermunicipals faciliten una ràpida substitució dels cotxes de cavalls pels de tracció mecànica. La xarxa de transport públic d'autobusos es va estenent pel territori molt ràpidament. El mateix procés de substitució es va produint en el transport de mercaderies, encara que una mica més pausadament. L'ús de camions es generalitza des dels anys vint fins a la Guerra Civil, tot i que la desaparició definitiva del transport de tracció animal a les ciutats de la regió no es produeix fins a la dècada dels seixanta.

- **Migracions de la resta de l'Estat.** Des de mitjan segle XIX, Barcelona i el seu entorn han estat terra d'acollida de diferents onades migratòries provinents de la resta de Catalunya i de l'Estat espanyol, un factor determinant en el creixement demogràfic de l'AMB. L'assentament de la nova població desencadena una sèrie de fenòmens com ara els barris de barraques, operacions d'habitatge massives i creixement i densificació dels nuclis i les perifèries dels municipis metropolitans. La inserció d'aquesta població en el teixit productiu possibilita el creixement econòmic de la darrera meitat del segle XX i la major part de les transformacions que s'esmenten en aquest capítol.

- **Barraquisme.** L'assentament de les onades migratòries dels anys cinquanta a la recerca de feina i sense capacitat econòmica per fer front a la compra o el lloguer d'un habitatge digne provoca l'aflorament de nous barris de barraques autoconstruïdes. Les condicions de pobresa d'aquests assentaments donen una mala imatge del règim de la dictadura, el qual emprèn polítiques d'habitatge per eradicar-los. L'instrument principal per eliminar-los és la construcció de polígons d'habitatge massiu anomenats "polígons residencials".

Els darrers barris de barraques, el de la Mina i el del Camp de la Bota, són enderrocats al final dels anys vuitanta. Al juliol de 1989, abans de la celebració dels Jocs Olímpics, l'Ajuntament de Barcelona declara oficialment l'eradicació definitiva de les barraques i la fi del barraquisme.

- **Polígons d'habitatge social.** Són una resposta a les necessitats urgents d'habitatge assequible de les classes treballadores, sobretot en el període que va de 1950 a 1973, tot i que ja n'hi havia hagut antecedents en les polítiques d'habitatge de l'Ajuntament de Barcelona.

- **Desplaçament de les indústries als polígons.** Des dels anys cinquanta era evident que el model d'implantació industrial tradicional, on les fàbriques estaven inserides enmig dels teixits residencials, no responia a les necessitats d'una indústria moderna i no resolia els problemes de compatibilitat entre fàbriques i habitatges. La concentració de l'activitat industrial en unes àrees especialitzades, sense residència, que s'anomenen polígons industrials, s'imposa com el model de futur en les implantacions industrials al territori. Aquests polígons són els contenidors on es relocalitzen la majoria de les indústries que es van desplaçant dels centres urbans i, al mateix temps, són els espais on es van instal·lant noves activitats industrials.

- **Generació d'una nova classe mitjana.** La millora de l'economia espanyola que es produeix a partir dels anys cinquanta amb la reconstrucció del teixit industrial i l'arribada del turisme impulsa la generació d'una nova classe mitjana, factor determinant per constituir la base social que sustentarà una nova societat de consum. Sense aquesta nova classe mitjana i sense la pujada del nivell de renda del conjunt de la classe treballadora no hagués estat possible, entre altres coses, la difusió de l'automòbil com a objecte de consum.

- **Massificació de l'accés a l'automòbil.** A partir dels anys cinquanta, quan milloren els nivells de renda de la classe treballadora i comença el procés de formació d'una nova classe mitjana, es donen les condicions sociològiques per a la introducció massiva del cotxe com a objecte de consum a l'abast de la majoria de la població.

Un component bàsic d'aquest escenari és la creació de l'empresa SEAT, que posa en el mercat models de vehicles molt econòmics, com el famós Seat 600, i l'autorització d'instal·lació de centres de fabricació d'altres marques com Renault o Citroën. Aquestes empreses serveixen massivament els vehicles d'una demanda social latent.

- **Canvi de les condicions de mobilitat.** A la dècada dels anys seixanta es manifesta un canvi d'escenari en les opcions de mobilitat. Progressivament, els milers de propietaris d'un cotxe particular poden accedir a qualsevol punt de la regió metropolitana en menys d'una hora a través d'una xarxa de carreteres relativament millorada.

- **Urbanitzacions de segona residència.** Les noves opcions de mobilitat afavoreixen les urbanitzacions de cases unifamiliars de segona residència que es van localitzant en qualsevol lloc on arriba una carretera. La dispersió i l'impacte d'aquestes urbanitzacions en el territori és espectacular i no s'atura fins a 1979.

- **Xarxa d'autovies i autopistes.** A partir de la dècada dels seixanta, la xarxa viària millora amb la construcció d'una xarxa d'autovies i autopistes. L'autovia de Castelldefels (C-246) s'inaugura l'any 1954 i als anys setanta les autopistes de Mataró, Girona i Tarragona ja estan en funcionament en el tram de la regió metropolitana de Barcelona. Aquesta xarxa transforma, un altre cop, les condicions de mobilitat del territori i redueix dràsticament el temps dels desplaçaments.

- **Desaparició del factor de proximitat entre residència i feina.** La reducció de temps en els desplaçaments dóna com a resultat que des de qualsevol lloc de residència de la regió sigui possible anar a qualsevol altre lloc per treballar. Aquest fet implica que l'obligada relació de proximitat que es donava tradicionalment entre residència i feina es trenqui definitivament.

- **Ampliació de l'espai del mercat de l'habitatge.** L'ampliació de l'àrea de mercat que s'havia produït als anys seixanta amb la proliferació d'urbanitzacions de segona residència disperses pel territori es dóna també en el mercat de l'habitatge de primera

residència gràcies a la reducció dels temps de desplaçament que introdueixen les autopistes. La cerca d'un habitatge s'estén al conjunt de municipis de la regió metropolitana i, en conseqüència, les condicions de l'oferta de qualsevol punt del territori entren en competència.

- **Migracions internes de la població.** A partir de les noves condicions de mobilitat, la població pot optar per viure en qualsevol punt de la regió. La decisió de desplaçar el lloc habitual de residència des dels centres urbans a las perifèries de la regió és estimulada per tres raons: les substancials diferències de preus de l'habitatge, que poden arribar a ser del 100%; les opcions d'accedir a la compra d'una casa amb jardí, i la qualitat ambiental dels entorns més rurals. Des del principi de la dècada dels anys vuitanta, diverses ciutats grans del conglomerat metropolità perden població que es desplaça a altres municipis perifèrics de la regió que ofereixen una relació qualitat-preu de l'habitatge millor que la que es pot trobar en els municipis centrals.

- **Reompliment de les urbanitzacions de segona residència.** Com ja s'ha vist, el fenomen de les urbanitzacions de segona residència, amb l'excepció de les vinculades a les estacions ferroviàries de la línia Barcelona-Sant Cugat-Sabadell, esclata al principi dels seixanta i s'estén fins al final dels setanta. Tanmateix, quan al principi dels vuitanta aquest model de colonització territorial es congela per voluntat política dels ajuntaments i de la Generalitat de Catalunya, recentment recuperada, la situació de fet és la d'un territori esquitxat per un munt d'urbanitzacions disperses, totes parcellades, però amb graus de consolidació edificatòria diferents. En definitiva, hi ha moltíssimes parcelles buides sense edificar. Les urbanitzacions de segona residència que s'havien implantat durant les dècades anteriors han esdevingut grans contenidors de parcel·les que s'han edificat durant els anys vuitanta, noranta i la primera dècada del segle XXI.

- **Difusió de la tipologia de les cases en filera.** A la dècada dels vuitanta, amb l'inici de les migracions internes a la regió metropolitana, bona part dels que desplacen el seu lloc de residència des de les ciutats centrals cap als municipis perifèrics busquen cases amb jardí per la imatge de qualitat de vida que transmeten. És en aquest escenari de demanda quan apareix i s'estén el model de promoció immobiliària de les cases en filera. Aquest és un tipus d'arquitectura que respon al mite de "la caseta i l'hortet" de l'època republicana i que conjuga aquesta idea amb la d'un producte que rendibilitza el sòl molt millor que el de les cases unifamiliars aïllades. Aquest model de creixement el trobem repartit per tot el territori de la regió metropolitana amb algunes concentracions significatives com és el cas de les nombroses promocions de Sant Quirze del Vallès.

- **Aparició de la tipologia de la indústria en filera.** Aquesta tipologia de creixement industrial apareix durant la dècada dels anys vuitanta per dues raons: en primer lloc, per la consolidació d'un teixit empresarial de mitjana i petita indústria que necessita espais més reduïts que les grans parcel·les d'indústria aïllada dels polígons industrials. En segon lloc, es dóna un desplaçament de molts tallers ubicats a les plantes baixes dels teixits residencials cap als polígons industrials per raons de compatibilitat amb l'habitatge. Aquests petits tallers tampoc necessiten parcel·les grans per desenvolupar la seva activitat. Tot plegat indueix l'aparició d'aquest nou producte immobiliari que ofereix mòduls d'edificació industrial de petit format.

- **Operacions urbanístiques al voltant dels Jocs Olímpics.** L'impacte territorial dels Jocs Olímpics de Barcelona 92 és notable en tres fronts diferents. En primer lloc, en el camp de les infraestructures i en especial pel que representa la construcció de les rondes de Barcelona com a principal element de modernització de la ciutat: portar a terme allò que des de feia més de trenta anys estava previst en els diferents documents de planejament. En segon lloc, pel que fa a la construcció de grans equipaments esportius, com ara el canal de rem de Castelldefels o la reordenació de Montjuïc. En tercer lloc, per les operacions de transformació urbana que s'executen com és el cas de la Vila Olímpica i la recuperació del front costaner. Totes aquestes operacions i d'altres que no hem esmentat aquí han tingut un paper ordenador en el conjunt del sistema metropolità.

- **Aparició dels centres comercials.** La redistribució de la població al territori de la regió, els canvis socioculturals en els hàbits de consum i la maduració d'una xarxa de vies ràpides que s'estén per tot el territori donen lloc a la implantació dels centres comercials durant la dècada dels anys noranta. El criteri de localització d'aquests centres és la vinculació directa a les sortides de la xarxa de vies ràpides o a les vies bàsiques urbanes, perquè s'orienten a una clientela que hi accedeix fonamentalment amb vehicle particular. És per això que tots els centres incorporen una oferta gratuïta i suficient de places d'aparcament.

- **Noves operacions de transformació i centralitat.** Amb posterioritat a les operacions urbanístiques i a la crisi postolímpica es desenvolupen algunes actuacions de transformació de teixits industrials obsolets en noves zones de centralitat urbana d'usos combinats residencials i terciaris. És el cas del projecte 22@ a Barcelona o de la plaça Europa a l'Hospitalet de Llobregat. Són operacions urbanístiques que es desenvolupen molt ràpidament, afavorides per una etapa d'inflació creixent dels preus immobiliaris. Al marge d'això tenen la virtut de recuperar i posar en valor unes zones semiabandonades però de gran centralitat urbana.

- **Bombolla immobiliària.** El que s'anomena "bombolla immobiliària" es manifesta amb una escalada de preus de proporcions anormals, per sobre de l'increment de l'IPC, i s'inicia al voltant de 1997. Els efectes derivats d'aquesta bombolla incideixen en àmbits diferents. En primer lloc, es desencadena un diferencial entre els preus dels habitatges i la capacitat adquisitiva de la població que és dels més alts del món. En segon lloc, es consolida una valoració dels immobles que formen part dels actius d'empreses, caixes d'estalvis i bancs superior al seu valor real, amb la qual cosa, quan es produeix la caiguda dels preus, la comptabilitat i la credibilitat d'una part del sistema financer queden molt malmeses. En tercer lloc, l'activitat immobiliària desfermada al voltant d'aquest procés especulatiu produeix un estoc d'habitatges desproporcionat amb relació a les necessitats d'habitatge de la població. En quart lloc, genera una forta pressió sobre les opcions de creixement i transformació urbana en el període 1997-2007.

- **Migracions extracomunitàries.** A partir de l'any 2000 es produeix l'arribada d'una nova onada migratòria caracteritzada pel fet de ser d'origen estranger, majoritàriament provinent de països d'Amèrica Central i del Sud, del Nord d'Àfrica i del Sud-est asiàtic.

Un cop feta aquesta breu descripció de cadascun dels fenòmens considerats de forma individualitzada podem fer-ne una lectura transversal per períodes històrics. Triant franges temporals dels fenòmens que incideixen en les transformacions urbanes i territorials en el quadre cronològic, veiem que en un mateix període coexisteixen fenòmens que vénen de lluny amb altres de nous que neixen llavors. Tots plegats conformen uns feixos d'influència que incideixen, en cada període, en determinats aspectes de la transformació urbana i territorial.

Tanmateix, més enllà d'això, s'endevina un corrent de fons que desencadena la major part d'aquest conjunt de fenòmens territorials dels darrers cinquanta anys del segle XX. Aquest corrent estructural és el que anomenem procés de motorització de la societat del segle XX i és una de les derivades de la segona revolució industrial, la que es fonamenta en la utilització del petroli com a font energètica principal.

Cadenes de transformació urbana

1936 Guerra Civil Espanyola

1977

2006

Migracions extracomunitàries

Migracions internes de la població

Desaparició del factor de proximitat entre residència i feina

Canvi de les condicions de mobilitat

Generació d'una nova classe mitjana

Massificació de l'accés a l'automòbil

Migracions de la resta de l'Estat

Canvis socioculturals

- Sociocultural
- Demografia

1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000

Barraquisme

Millorament de les carreteres

Dels carros als camions

Polígons d'habitatge social

Urbanitzacions de segona residència

Xarxa d'autovies i autopistes

Desplaçament de les indústries als polígons

1956

1992 Jocs Olímpics de Barcelona

Ampliació de l'espai del mercat de l'habitatge

Difusió de la tipologia de les cases en filera

Reompliment de les urbanitzacions de segona residència

Aparició de la tipologia de la indústria en filera

Operacions urbanístiques al voltant dels Jocs Olímpics

Aparició dels centres comercials

Noves operacions de transformació i centralitat

Bombolla immobiliària

Canvis territorials

- Infraestructures
- Transformacions urbanes
- Habitatge
- Activitat econòmica

1900
602.983 HAB.

1930
1.196.528 HAB.

1950
1.555.236 HAB.

1975
3.013.647 HAB.

2001
2.936.563 HAB.

Àrea metropolitana de Barcelona

Les transformacions urbanes derivades de la motorització

Com s'ha vist, el procés de motorització de les societats catalana i espanyola ha durat un segle, tot i que no és fins a la darrera meitat del segle XX quan adquireix proporcions sociològiques estructurals. Des de l'inici va acompanyat de la construcció d'una xarxa de carreteres i carrers que, de mica en mica, es va adaptant als requeriments de la tecnologia de l'automòbil. La societat també es transforma amb la motorització, que desencadena canvis en l'economia, en els hàbits socials, en el territori i en la ciutat. Però els canvis no es produeixen de cop, sinó progressivament, a mesura que es van donant determinats nivells de penetració d'aquest fenomen en els teixits econòmic i social.

Els canvis derivats de la motorització que directament o indirectament han repercutit en les transformacions territorials i urbanes són:

Canvis en la forma i les funcions de les infraestructures

En primer lloc, destaquen les modificacions més evidents, aquelles que es produeixen directament sobre la forma i les funcions de les xarxes viàries. L'adaptació de carreteres i carrers a la tecnologia del vehicle motoritzat té dos escenaris:

1. Els teixits urbans preexistents.
2. La xarxa específicament dissenyada per a la circulació dels vehicles.

La relació de les xarxes de carrers preexistents amb la circulació motoritzada sempre ha estat difícil. Per a l'adaptació dels carrers existents als fluxos motoritzats s'inventen nous mecanismes com la semaforització, la senyalització estàtica o les normes de circulació. Però aquesta penetració de vehicles dins la ciutat introdueix un grau important de conflictivitat en els espais urbans, alhora que la massificació dels cotxes provoca ja des dels anys trenta nombroses situacions de col·lapse de la circulació. Es té constància que l'any 1927, a Barcelona, la Rambla i la Via Laietana des de la plaça d'Urquinaona fins al port quedaven col·lapsades en tot el recorregut durant les hores punta dels dies feiners.

Fins a la dècada dels anys setanta, els esforços per posar ordre en aquest conflicte es redueixen a l'aplicació de mesures d'enginyeria de regulació del trànsit. A partir dels anys vuitanta es complementen amb mesures de segregació del trànsit que discriminen el de pas del capil·lar i mesures de limitació de la circulació rodada mitjançant la introducció de zones de prioritat invertida i zones de vianants. Tanmateix, totes aquestes transformacions internes de les funcions de la xarxa viària urbana, desencadenades per la motorització, no representen quasi mai una modificació de la forma dels carrers existents pel que fa al traçat ni a l'amplada.

En el segon escenari, el de la xarxa específicament dissenyada per a la circulació motoritzada, sí que es produeix un canvi radical de la forma i les característiques de les infraestructures. Des d'aquest punt de vista, les xarxes de la motorització introdueixen dos nous components:

- La via segregada
- Els nusos viaris

Les vies segregades són dissenyades, des de l'inici, amb uns requeriments de traçat, pendents, radis de gir i mecanismes d'incorporació i sortida que responen a les capacitats de desplaçament dels vehicles motoritzats. La segregació de la via es produeix per motius de seguretat atès que la velocitat dels vehicles no admet noves incorporacions d'altres vehicles si no és a través dels accessos específicament dissenyats. Aquestes vies s'especialitzen des del punt de vista funcional i perden les funcions de suport de les relacions ciutadanes. Són molt més eficients per als desplaçaments entre municipis, però aquesta segregació també té efectes negatius sobre el territori i la ciutat. Fonamentalment, la part negativa de les vies segregades és que produeixen un efecte barrera. Quan la via segregada travessa l'espai rural talla la xarxa de camins i quan passa per l'interior de la ciutat segrega els teixits urbans. Les vies segregades incorporen un nou nivell de connectivitat intermunicipal que diversifica i fa més complexes les funcions del conjunt de la xarxa viària.

Les característiques de les vies segregades quant a la velocitat dels fluxos obliguen a pensar mecanismes de transició quan es connecten amb altres

vies, tant si també són segregades com si es tracta de carreteres o carrers. Aquestes solucions de continuïtat en els encreuaments de les vies és el que anomenem nusos viaris.

Les vies segregades i els nusos viaris són els elements urbans que tenen més impacte en la redefinició de les perifèries urbanes, que són el lloc on conflueixen les vies ràpides intermunicipals i les xarxes urbanes. En definitiva, han esdevingut elements de transformació significatius de la morfologia de la ciutat metropolitana del segle XX.

Transformacions en el model d'ocupació territorial

La motorització de la societat fa esclatar el marc territorial on la gent i les empreses es poden moure. L'espai de la mobilitat del segle XIX eren les ciutats i els conjunts urbans on arribava alguna classe de transport públic. L'espai de la mobilitat de la fi del segle XX és la totalitat del territori amb independència del transport públic, perquè la majoria de la població adulta disposa d'alguna classe de vehicle motoritzat que li permet arribar a qualsevol lloc i en qualsevol moment. Aquesta capacitat d'arribar a tot arreu individualment provoca una tremenda desagregació dels desplaçaments i és el fonament de la dispersió territorial.

Aquest canvi genera una pressió en la totalitat del territori metropolità, de tal manera que per a molts l'espai rural passa a ser susceptible de ser ocupat, tant des de la iniciativa individual com des de la promoció immobiliària. Això genera dues formes de dispersió: la dispersió compacta i la dispersió difusa. La primera és fruit d'una operació de mitjana o gran dimensió que tant pot provenir de la promoció immobiliària, com de la localització aïllada d'una gran activitat industrial o d'un gran equipament públic. La segona prové d'una multitud d'iniciatives individuals d'empreses o particulars que veuen en el territori rural un espai adequat per als seus interessos particulars.

En el cas de la dispersió compacta es pot considerar el fenomen de les urbanitzacions de segona residència dels any seixanta i setanta, o bé els artefactes vinculats als punts de màxima connectivitat, com seria el cas del conjunt de La Roca Village, al municipi de la Roca del Vallès. En el cas de la dispersió difusa es poden tenir en compte algunes implantacions industrials aïllades repartides pel sòl no urbanitzable.

Transformacions en la localització de la població i l'activitat

El paper que ha exercit la socialització de la motorització en els desplaçaments de la indústria i la població és de caràcter indirecte, però no per això menys important per a la configuració de la ciutat metropolitana actual.

En el camp industrial, la motorització trenca el vincle de proximitat que residència i feina tenien durant el segle XIX i el principi del XX. Els treballadors vivien prop de les fàbriques perquè la gran majoria es desplaçaven a peu a la feina. Més endavant, amb la implantació de les xarxes de tramvia i autobús, la proximitat entre residència i feina s'amplia, però sempre en l'àmbit tancat de la ciutat construïda, que és on arribaven les línies de transport.

Des del començament dels anys cinquanta, moltes indústries opten per instal·lar-se als polígons especialitzats dels afores, o fins i tot en altres municipis, però sempre vinculant-se a la xarxa de carreteres que els dóna una connectivitat territorial que no poden tenir als nuclis urbans. En aquest sentit, la motorització incideix en la relocalització industrial per dues causes: la cerca de posicions amb millor connectivitat territorial i la capacitat creixent dels treballadors per traslladar-se amb cotxe privat.

El procés de migració interna de la població a la regió metropolitana es detecta al principi de la dècada dels vuitanta, quan es produeix un desplaçament de població des de Barcelona cap als municipis de la primera corona metropolitana. En una segona fase, les migracions s'estenen des d'aquesta corona i des d'altres ciutats com Sabadell, Terrassa o Granollers cap a la perifèria de la regió metropolitana de Barcelona.

Aquest procés migratori intern està relacionat amb tres factors encadenats: les diferències de preu dels habitatges, que són més cars com més a prop estan de Barcelona o de les ciutats intermèdies, la capaci-

tat individual de moviment de la població derivada de la motorització i la construcció de la xarxa d'autopistes que redueix els temps de desplaçament.

Aquest fet trenca els límits dels diferents mercats de l'habitatge corresponents a cadascuna de les ciutats metropolitanes per obrir-ne un de nou que cobreix el territori de quasi la totalitat dels municipis de la regió metropolitana de Barcelona.

El planejament urbanístic com a eina reguladora

La lectura dels apartats anteriors podria induir a pensar que la forma de creixement de les ciutats en la darrera meitat de segle XX ha estat conseqüència inevitable de la concatenació de fenòmens urbans d'origen sociocultural. Ben al contrari, gràcies al planejament urbanístic es pot intervenir en aquest camp de forces contraposades que és el territori. Al llarg dels darrers seixanta anys, el planejament urbanístic ha estat una peça clau en el procés de redreçament de les conseqüències d'alguns dels fenòmens territorials i en la millora de la qualitat de les ciutats de la regió metropolitana.

Com s'ha vist en el capítol de planejament urbanístic del període 1956-1977, la feblesa d'aquest planejament és ben palesa, tant pel que fa a la legitimitat com per les nombroses ocasions en què se'n transgredeixen les determinacions.

A partir del canvi de règim polític, amb l'arribada de la democràcia, la situació canvia radicalment. El planejament urbanístic passa a ser una eina jurídica d'obligat compliment per a tothom, pròpia d'un estat de dret. Això no vol pas dir que es garanteixi, a partir de llavors, la qualitat de l'urbanisme d'aquella etapa, simplement vol dir que ja no es produeixen operacions urbanístiques al marge dels procediments legalment establerts. En definitiva, significa que es posa ordre en el nivell juridicoadministratiu de l'urbanisme.

Al mateix temps, tant els ajuntaments com la Generalitat prenen consciència que també cal posar ordre en el contingut dels documents de planejament. És llavors quan es produeix, sobretot al llarg de la dècada dels anys vuitanta, una desclassificació massiva de sòl urbà i urbanitzable que passa a ser sòl no urbanitzable per evitar una extensió encara més gran de la dispersió urbana existent en aquell moment.

Aquesta desclassificació de sòl, així com el consens en el criteri de plantejar, en el futur, els creixements en continuïtat amb els nuclis existents, representa el tancament del fenomen de les urbanitzacions disperses de segona residència.

En un altre ordre de coses, el planejament urbanístic dels anys vuitanta i noranta, que va ajustar els àmbits de creixement a unes proporcions més raonables que les que es plantejaven a les dècades anteriors, va delimitar un conjunt de sectors de creixement al voltant de cadascun dels nuclis urbans de la regió metropolitana. Quan, a partir de l'any 1981, aflora el fenomen de les migracions internes de població des de Barcelona i els municipis propers vers els municipis de la perifèria de la regió, aquesta població es canalitza cap als municipis on hi ha oferta d'habitatge o bé oferta de sòl urbanitzable. D'aquesta manera, els sectors de creixement dels municipis perifèrics acullen bona part de les migracions internes de la regió en el marc d'una planificació ordenada. En aquest cas, el planejament urbanístic limita la dispersió de la població en sectors compactes contigus als nuclis urbans dels municipis perifèrics de la regió.

El planejament urbanístic ha permès assolir una dotació de zones verdes i equipaments amb la qual s'han urbanitzat i edificat els espais on es presten bona part dels serveis de la nostra societat del benestar. La gran quantitat de parcs urbans que s'han urbanitzat en els darrers trenta anys en el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, així com el nombre de biblioteques públiques, escoles, hospitals, poliesportius i tants altres equipaments que s'han edificat i posat en servei, eren una fita quasi utòpica en el context dels anys seixanta, quan poques vegades s'executaven les cessions per a aquests usos. Això posa en evidència fins a quin punt el marc tècnic, jurídic i administratiu del planejament urbanístic ha estat el fonament transformador de la qualitat urbana dels municipis de la regió metropolitana de Barcelona.

Epíleg

Les transformacions territorials a la regió de Barcelona durant la segona meitat del segle XX es desencadenen a partir de fenòmens i esdeveniments socials, econòmics i culturals. Més enllà de la incidència immediata en un moment concret, aquests fenòmens i esdeveniments perviuen en el temps i els seus efectes transformen el territori de tal manera que aquest passa a ser permanentment canviant. El procés de metamorfosi de l'àrea de Barcelona es fa evident sobretot en els darrers cinquanta anys del segle XX.

Entenem que no és possible explicar aquest dinamisme territorial únicament des dels efectes immediats, sinó que cal descobrir les fórmules i els components dels fenòmens induïts i els seus encadenaments. Si limitem l'anàlisi a l'explicació de les conseqüències de la realitat sociocultural, encara que incorpori la complexitat de les cadenes de transformació territorial, continuarem sense entendre què ha passat perquè ens mancarà un component fonamental, el planejament urbanístic.

El planejament és l'instrument que ens permet decidir i realitzar la ciutat que volem crear. És l'expressió de la voluntat de racionalitzar la construcció urbanitzadora i la distribució dels usos sobre el territori, en contraposició a les tendències espontànies que es deriven dels fenòmens urbans, les cadenes de transformació i les resistències als canvis. Així, fenòmens i planificació coexisteixen en harmonia, tensió i conflicte, i és des d'aquesta relació dialèctica com s'entenen les metamorfosis territorials.

En aquest escenari, el paper del planejament ha estat a vegades feble i amb poca capacitat per aturar fenòmens que eren clarament negatius per a la ciutat, però alhora ha estat fonamental per redreçar els desordres territorials i per introduir aquelles peces que finalment han permès que l'àrea metropolitana de Barcelona sigui reconeguda per la seva qualitat urbana arreu del món.

Annex:

taules per municipis i comarques

Evolució de la població, 1950-2010

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Badalona	61.654	92.257	163.374	229.780	218.725	205.836	221.520	218.886
Badia del Vallès	-	-	-	-	18.560	14.714	14.123	13.703
Barberà del Vallès	3.328	2.660	8.378	28.861	22.010	26.428	28.633	31.688
Barcelona	1.280.179	1.557.863	1.741.979	1.752.627	1.643.542	1.503.884	1.605.602	1.619.337
Begues	968	1.043	1.235	1.330	2.029	4.697	5.699	6.348
Castellbisbal	1.436	1.594	2.856	3.403	4.983	9.128	11.272	12.223
Castelldefels	2.039	3.920	13.124	24.697	33.017	46.428	58.663	62.250
Cerdanyola del Vallès	4.007	6.455	20.212	50.885	47.189	53.343	57.959	58.407
Cervelló	1.414	1.760	2.340	3.547	5.389	6.200	7.674	8.566
Corbera de Llobregat	1.164	1.397	1.773	2.967	5.327	9.610	12.805	14.000
Cornellà de Llobregat	11.473	24.714	76.387	91.563	84.927	79.979	84.289	87.240
Esplugues de Llobregat	4.318	12.393	29.472	46.079	48.310	45.127	46.808	46.649
Gavà	6.860	15.725	23.834	33.624	35.204	39.815	44.531	46.383
Hospitalet de Llobregat, l'	71.580	122.813	240.630	295.074	272.578	239.019	248.150	258.642
Molins de Rei	8.024	10.191	14.407	18.308	17.840	20.639	23.374	24.236
Montcada i Reixac	8.656	13.295	22.209	25.625	26.356	28.295	32.153	33.656
Montgat	2.911	3.728	4.877	6.944	7.286	8.335	9.427	10.584
Palma de Cervelló, la	-	-	-	-	-	2.696	2.988	3.035
Pallejà	1.065	2.230	4.086	5.728	6.599	8.399	10.535	11.263
Papiol, el	1.159	2.036	2.575	3.187	3.327	3.314	3.733	3.937
Prat de Llobregat, el	10.401	14.131	36.346	60.419	64.321	61.818	63.069	63.434
Ripollet	3.736	5.262	20.152	26.133	26.782	30.235	35.427	37.151
Sant Adrià de Besòs	10.227	15.801	24.573	36.397	34.154	31.939	32.585	34.104
Sant Andreu de la Barca	886	1.524	4.889	13.196	14.475	21.933	25.383	26.682
Sant Boi de Llobregat	10.811	19.968	48.840	72.926	77.932	78.738	81.368	82.411
Sant Climent de Llobregat	991	1.281	1.870	2.083	2.289	3.140	3.516	3.819
Sant Cugat del Vallès	6.992	11.884	20.490	30.633	38.937	60.265	73.774	81.745
Sant Feliu de Llobregat	7.327	10.201	21.736	38.004	36.608	40.042	42.486	43.112
Sant Joan Despí	2.274	4.771	16.125	25.309	24.977	28.772	31.485	32.338
Sant Just Desvern	2.931	6.401	9.188	11.022	12.471	13.870	15.327	15.923
Sant Vicenç dels Horts	3.295	5.750	15.048	20.182	20.836	24.694	27.019	28.024
Santa Coloma de Cervelló	1.227	1.582	1.945	2.520	3.030	5.557	7.314	7.845
Santa Coloma de Gramenet	15.281	32.590	105.880	140.613	133.138	112.992	119.056	120.060
Tiana	1.596	2.198	2.620	3.028	4.685	6.082	7.305	7.774
Torrelles de Llobregat	732	740	865	1.475	2.352	3.759	4.861	5.526
Viladecans	4.294	7.508	24.401	43.358	48.294	56.841	61.168	64.077
Total AMB	**1.555.236**	**2.017.666**	**2.728.716**	**3.151.527**	**3.048.479**	**2.936.563**	**3.161.081**	**3.225.058**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Alt Penedès	46.091	47.281	56.518	64.894	69.863	80.976	96.779	104.589
Baix Llobregat	103.874	174.155	387.609	573.461	610.192	692.892	767.967	798.468
Barcelonès	1.438.921	1.821.324	2.276.436	2.454.491	2.302.137	2.093.670	2.226.913	2.251.029
Garraf	31.440	39.869	54.764	69.084	76.915	108.194	133.117	144.657
Maresme	104.163	125.660	189.844	253.527	293.103	356.545	409.125	430.997
Vallès Occidental	169.492	268.386	445.823	598.324	649.699	736.682	836.077	886.530
Vallès Oriental	72.310	90.058	154.968	225.095	262.513	321.431	371.387	396.691
Total RMB	**1.966.291**	**2.566.733**	**3.565.962**	**4.238.876**	**4.264.422**	**4.390.390**	**4.841.365**	**5.012.961**

Font: INE.

Població estrangera, 1950-2010

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Badalona	363	205	438	505	810	6.443	29.345	32.203
Badia del Vallès	-	-	-	-	-	74	503	823
Barberà del Vallès	s.d.	s.d.	162	96	140	370	1.381	2.413
Barcelona	15.314	15.060	21.401	17.592	23.720	95.356	244.988	282.794
Begues	s.d.	s.d.	10	0	21	148	300	499
Castellbisbal	s.d.	s.d.	30	6	19	241	679	894
Castelldefels	s.d.	s.d.	332	653	1.475	4.362	12.106	13.924
Cerdanyola del Vallès	s.d.	s.d.	132	227	392	1.535	5.141	6.019
Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	11	115	186	516	582
Corbera de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	49	59	367	1.500	1.420
Cornellà de Llobregat	81	173	192	199	319	3.804	10.867	15.498
Esplugues de Llobregat	s.d.	51	111	308	546	1.777	5.406	6.682
Gavà	s.d.	36	68	76	167	1.154	3.883	5.794
Hospitalet de Llobregat, l'	382	434	511	1.064	2.570	14.671	41.712	60.170
Molins de Rei	s.d.	20	21	94	71	348	1.064	1.453
Montcada i Reixac	s.d.	32	48	81	108	535	2.971	3.965
Montgat	s.d.	s.d.	10	146	120	176	440	603
Palma de Cervelló, la	-	-	-	-	-	63	196	240
Pallejà	s.d.	s.d.	30	0	60	207	673	797
Papiol, el	s.d.	s.d.	10	32	30	105	257	331
Prat de Llobregat, el	74	4	101	314	585	1.846	4.868	6.215
Ripollet	s.d.	s.d.	47	95	109	767	3.193	4.476
Sant Adrià de Besòs	161	52	73	58	188	617	1.965	3.297
Sant Andreu de la Barca	s.d.	s.d.	20	95	70	1.192	2.293	3.112
Sant Boi de Llobregat	20	69	189	303	469	2.233	6.331	8.522
Sant Climent de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	0	7	56	88	114
Sant Cugat del Vallès	s.d.	49	383	611	1.171	3.912	8.884	11.661
Sant Feliu de Llobregat	s.d.	52	30	22	83	1.042	3.249	3.911
Sant Joan Despí	s.d.	s.d.	37	75	146	729	2.089	2.751
Sant Just Desvern	s.d.	s.d.	105	272	420	760	1.461	1.950
Sant Vicenç dels Horts	s.d.	s.d.	s.d.	226	351	779	1.723	2.449
Santa Coloma de Cervelló	s.d.	s.d.	4	40	12	96	275	310
Santa Coloma de Gramenet	31	63	129	439	563	5.031	20.487	26.436
Tiana	s.d.	s.d.	10	21	58	90	198	261
Torrelles de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	19	27	89	233	332
Viladecans	s.d.	s.d.	84	143	540	1.652	3.799	5.799
Total AMB	**16.426**	**16.300**	**24.718**	**23.872**	**35.541**	**152.813**	**425.064**	**518.700**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Alt Penedès	s.d.	s.d.	60	192	340	3.632	10.736	13.011
Baix Llobregat	s.d.	s.d.	1.435	3.131	6.313	27.202	72.851	95.471
Barcelonès	s.d.	s.d.	22.552	19.658	27.851	122.118	338.497	404.900
Garraf	s.d.	s.d.	323	542	906	5.862	18.101	23.490
Maresme	s.d.	s.d.	882	2.090	4.794	18.855	45.514	53.902
Vallès Occidental	s.d.	s.d.	1.736	2.165	5.770	23.708	78.346	107.203
Vallès Oriental	s.d.	s.d.	459	602	1.617	12.651	37.323	46.537
Total RMB	**s.d.**	**s.d.**	**27.447**	**28.380**	**47.591**	**214.028**	**601.368**	**744.514**

Font: INE - Idescat.

Població activa, 1950-2001

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006*	2010*
Badalona	29.086	39.127	60.219	86.754	92.401	100.948	120.335	117.124
Badia del Vallès	-	-	-	-	-	7.377	7.452	7.102
Barberà del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	14.102	14.313	15.893	17.709
Barcelona	570.266	660.274	675.664	683.578	722.870	724.246	818.652	843.741
Begues	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	904	2.554	3.023	3.396
Castellbisbal	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	2.297	5.052	6.175	6.627
Castelldefels	s.d.	s.d.	4.598	8.770	14.313	25.101	33.182	34.850
Cerdanyola del Vallès	s.d.	s.d.	6.572	18.426	24.692	27.880	32.002	31.911
Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	2.433	3.192	4.312	4.716
Corbera de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	2.363	4.955	7.078	7.662
Cornellà de Llobregat	5.060	9.929	29.501	33.948	36.896	40.017	43.930	45.423
Esplugues de Llobregat	s.d.	4.878	11.345	17.904	21.319	23.023	24.739	24.214
Gavà	s.d.	6.014	8.612	12.130	14.730	19.760	24.083	24.982
Hospitalet de Llobregat, l'	32.971	52.263	94.129	113.296	120.192	117.484	129.789	135.878
Molins de Rei	s.d.	4.852	5.802	7.046	7.877	10.622	12.591	12.972
Montcada i Reixac	s.d.	5.300	8.397	9.865	11.236	13.799	17.204	18.169
Montgat	s.d.	s.d.	1.796	2.580	3.240	4.453	5.236	5.925
Palma de Cervelló, la	-	-	-	-	-	1.356	1.634	1.681
Pallejà	s.d.	s.d.	1.519	2.163	2.878	4.360	5.841	6.100
Papiol, el	s.d.	s.d.	943	1.200	1.441	1.609	1.999	2.108
Prat de Llobregat, el	4.608	5.852	13.827	22.188	27.387	31.649	34.091	34.084
Ripollet	s.d.	s.d.	7.407	9.437	11.892	15.850	19.668	20.424
Sant Adrià de Besòs	4.196	6.468	9.576	13.366	14.630	15.289	16.519	17.473
Sant Andreu de la Barca	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	6.400	12.177	14.557	14.788
Sant Boi de Llobregat	4.675	8.289	17.511	27.135	32.688	38.914	43.642	43.993
Sant Climent de Llobregat	s.d.	s.d.	709	759	972	1.676	1.943	2.088
Sant Cugat del Vallès	s.d.	4.760	7.565	11.514	17.583	31.301	38.758	42.895
Sant Feliu de Llobregat	s.d.	4.856	8.458	13.935	15.974	21.625	23.038	22.932
Sant Joan Despí	s.d.	s.d.	5.614	9.580	11.407	14.992	17.033	17.171
Sant Just Desvern	s.d.	s.d.	2.585	4.008	5.502	7.081	7.807	8.056
Sant Vicenç dels Horts	s.d.	s.d.	5.091	7.385	8.991	12.648	14.535	15.016
Santa Coloma de Cervelló	s.d.	s.d.	789	911	1.379	3.129	4.060	4.205
Santa Coloma de Gramenet	6.202	12.810	40.641	50.983	56.597	55.871	64.215	63.743
Tiana	s.d.	s.d.	1.054	1.161	2.074	3.072	3.934	4.118
Torrelles de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.054	1.970	2.683	3.041
Viladecans	s.d.	s.d.	8.787	16.035	21.063	29.922	33.939	34.986
Total AMB	**657.064**	**825.672**	**1.038.711**	**1.186.057**	**1.331.777**	**1.449.267**	**1.655.572**	**1.701.303**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006*	2010*
Alt Penedès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	29.496	40.046	50.962	55.136
Baix Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	263.727	356.854	416.352	428.487
Barcelonès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.006.690	1.013.838	1.149.510	1.177.959
Garraf	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	32.604	53.836	71.859	78.216
Maresme	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	128.352	181.081	217.820	228.596
Vallès Occidental	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	288.703	376.594	447.815	474.218
Vallès Oriental	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	117.551	167.630	201.301	213.589
Total RMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**1.867.123**	**2.189.879**	**2.555.619**	**2.656.201**

Font: INE - Idescat. Per als anys 2006 i 2010. *Estimació provinent de la base de dades HERMES de la Diputació de Barcelona.

Atur registrat, 1950-2010

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Badalona	s.d.	s.d.	s.d.	24.302	12.536	7.477	10.247	22.222
Badia del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	-	-	633	806	1.648
Barberà del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.549	887	1.411	2.996
Barcelona	s.d.	s.d.	s.d.	121.680	66.557	41.494	56.567	108.292
Begues	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	33	64	130	324
Castellbisbal	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	202	185	368	871
Castelldefels	s.d.	s.d.	s.d.	2.408	1.018	1.043	1.817	4.421
Cerdanyola del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	4.322	4.092	1.799	2.361	4.760
Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	227	179	310	669
Corbera de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	180	160	403	942
Cornellà de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	9.136	4.967	2.459	3.356	8.000
Esplugues de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	3.800	2.032	1.134	1.610	3.342
Gavà	s.d.	s.d.	s.d.	3.524	1.244	980	1.715	3.827
Hospitalet de Llobregat, l'	s.d.	s.d.	s.d.	25.513	14.305	5.488	10.158	22.615
Molins de Rei	s.d.	s.d.	s.d.	1.502	924	444	842	1.687
Montcada i Reixac	s.d.	s.d.	s.d.	2.706	1.518	835	1.332	3.132
Montgat	s.d.	s.d.	s.d.	510	353	220	375	772
Palma de Cervelló, la	s.d.	s.d.	s.d.	-	-	0	61	196
Pallejà	s.d.	s.d.	s.d.	533	245	201	364	815
Papiol, el	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	126	76	147	305
Prat de Llobregat, el	s.d.	s.d.	s.d.	5.630	3.712	1.874	2.980	5.821
Ripollet	s.d.	s.d.	s.d.	2.711	1.816	1.075	1.816	3.967
Sant Adrià de Besòs	s.d.	s.d.	s.d.	3.999	2.349	1.318	1.666	3.543
Sant Andreu de la Barca	s.d.	s.d.	s.d.	1.056	765	576	1.022	2.479
Sant Boi de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	7.337	3.892	2.157	3.287	7.703
Sant Climent de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	74	65	118	285
Sant Cugat del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	2.198	1.434	1.287	1.907	3.957
Sant Feliu de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	3.199	2.054	1.068	1.663	3.512
Sant Joan Despí	s.d.	s.d.	s.d.	2.364	1.351	691	1.081	2.327
Sant Just Desvern	s.d.	s.d.	s.d.	779	337	249	385	745
Sant Vicenç dels Horts	s.d.	s.d.	s.d.	2.420	1.087	716	1.063	2.669
Santa Coloma de Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	123	134	201	483
Santa Coloma de Gramenet	s.d.	s.d.	s.d.	14.226	6.812	3.545	5.394	12.188
Tiana	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	164	125	207	366
Torrelles de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	69	80	149	343
Viladecans	s.d.	s.d.	s.d.	4.776	2.428	1.670	2.869	5.936
Total AMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**250.631**	**140.575**	**82.388**	**120.188**	**248.160**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Alt Penedès	s.d.	s.d.	s.d.	2.408	2.714	1.505	3.124	8.422
Baix Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	35.488	29.587	18.059	29.801	66.486
Barcelonès	s.d.	s.d.	s.d.	127.901	102.559	59.322	84.032	168.860
Garraf	s.d.	s.d.	s.d.	3.958	4.211	2.969	5.216	12.699
Maresme	s.d.	s.d.	s.d.	11.854	13.981	9.193	17.896	37.410
Vallès Occidental	s.d.	s.d.	s.d.	48.028	37.951	22.351	36.620	79.297
Vallès Oriental	s.d.	s.d.	s.d.	10.770	12.297	8.504	13.931	34.385
Total RMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**240.407**	**203.300**	**121.903**	**190.620**	**407.559**

Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya. Consorci d'Informació i Documentació de Catalunya.

Afiliació a la Seguretat Social en el règim general i d'autònoms, 1950-2010

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Badalona	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	35.458	53.730	60.175	55.606
Badia del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	-	941	1.032	864
Barberà del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	11.076	18.699	21.252	17.835
Barcelona	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	749.335	946.119	1.058.149	989.127
Begues	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	191	840	1.170	1.170
Castellbisbal	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	5.015	9.264	10.540	9.881
Castelldefels	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	4.636	11.685	15.089	14.223
Cerdanyola del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	10.845	20.897	25.693	23.372
Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.072	1.735	2.349	2.403
Corbera de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	712	2.173	2.630	2.466
Cornellà de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	16.188	27.800	34.760	32.527
Esplugues de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	13.987	19.089	20.474	19.119
Gavà	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.557	14.801	15.646	14.294
Hospitalet de Llobregat, l'	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	47.891	81.169	89.834	87.628
Molins de Rei	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	4.248	8.909	9.111	8.115
Montcada i Reixac	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	9.347	17.409	19.288	17.486
Montgat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.208	2.234	2.694	2.366
Palma de Cervelló, la	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	-	815	1.047	1.072
Pallejà	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	2.098	2.411	2.853	2.782
Papiol, el	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.520	2.302	2.602	1.959
Prat de Llobregat, el	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	13.383	25.990	31.729	34.934
Ripollet	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	5.827	8.672	8.914	7.823
Sant Adrià de Besòs	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.131	10.420	10.193	9.043
Sant Andreu de la Barca	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	6.094	10.482	11.656	10.176
Sant Boi de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	15.281	24.569	28.482	24.956
Sant Climent de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	520	1.056	1.131	898
Sant Cugat del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	11.139	34.727	41.786	48.742
Sant Feliu de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	6.301	12.409	13.340	11.419
Sant Joan Despí	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.391	14.466	15.809	14.690
Sant Just Desvern	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	7.923	13.308	13.111	12.568
Sant Vicenç dels Horts	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	4.075	8.356	9.586	7.829
Santa Coloma de Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	1.503	1.937	3.011	3.091
Santa Coloma de Gramenet	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	10.046	17.957	19.933	17.289
Tiana	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	296	928	1.320	1.526
Torrelles de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	207	864	999	960
Viladecans	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	6.428	14.109	17.240	15.475
Total AMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**1.028.929**	**1.443.272**	**1.624.628**	**1.525.714**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Alt Penedès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	19.203	33.671	41.125	39.327
Baix Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	136.787	254.288	295.287	274.370
Barcelonès	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	850.861	1.109.395	1.238.284	1.158.693
Garraf	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	15.308	33.568	38.926	32.912
Maresme	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	55.858	108.394	129.580	116.324
Vallès Occidental	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	183.594	337.573	388.111	341.044
Vallès Oriental	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	71.997	128.089	148.678	131.817
Total RMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**1.333.608**	**2.004.978**	**2.279.991**	**2.094.487**

Font: Departament del Treball, Generalitat de Catalunya.

Renda familiar disponible per càpita, 1950-2010 (€/hab.)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Badalona	s.d.	s.d.	s.d.	2.931	6.877	10.445	12.287	13.769
Badia del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	-	-	8.980	8.603	8.671
Barberà del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	3.074	7.024	10.843	11.373	11.462
Barcelona	s.d.	s.d.	s.d.	3.926	9.645	13.854	17.303	19.390
Begues	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.915	12.746	15.367	16.110
Castellbisbal	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.283	11.430	12.920	13.022
Castelldefels	s.d.	s.d.	s.d.	3.642	8.867	13.504	14.688	15.399
Cerdanyola del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	2.866	7.839	11.831	12.911	13.013
Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	14.671	15.097	15.827
Corbera de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	14.846	16.288	17.075
Cornellà de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	2.920	6.883	9.942	11.756	12.324
Esplugues de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	3.280	8.532	11.670	14.497	15.198
Gavà	s.d.	s.d.	s.d.	3.104	7.902	10.780	13.169	13.806
Hospitalet de Llobregat, l'	s.d.	s.d.	s.d.	2.997	7.017	10.522	12.490	13.997
Molins de Rei	s.d.	s.d.	s.d.	3.294	8.526	12.059	15.026	15.752
Montcada i Reixac	s.d.	s.d.	s.d.	3.123	7.327	10.409	11.320	11.409
Montgat	s.d.	s.d.	s.d.	3.182	7.484	11.804	13.139	13.493
Palma de Cervelló, la	s.d.	s.d.	s.d.	-	-	13.054	15.367	16.110
Pallejà	s.d.	s.d.	s.d.	3.165	8.225	11.355	15.851	16.617
Papiol, el	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.915	13.629	15.367	16.110
Prat de Llobregat, el	s.d.	s.d.	s.d.	2.902	7.000	9.654	11.639	12.202
Ripollet	s.d.	s.d.	s.d.	2.808	7.090	9.865	11.011	11.098
Sant Adrià de Besòs	s.d.	s.d.	s.d.	2.906	6.490	9.854	11.417	12.794
Sant Andreu de la Barca	s.d.	s.d.	s.d.	2.960	7.782	10.220	11.773	12.343
Sant Boi de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	2.968	6.937	9.848	11.436	11.989
Sant Climent de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.915	12.739	15.367	16.110
Sant Cugat del Vallès	s.d.	s.d.	s.d.	3.746	11.079	15.075	19.723	19.879
Sant Feliu de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	2.955	7.553	10.408	13.445	14.096
Sant Joan Despí	s.d.	s.d.	s.d.	3.009	7.522	11.222	13.786	14.452
Sant Just Desvern	s.d.	s.d.	s.d.	3.866	11.524	16.708	21.443	22.480
Sant Vicenç dels Horts	s.d.	s.d.	s.d.	2.880	7.267	10.118	11.567	12.127
Santa Coloma de Cervelló	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.915	11.959	14.003	14.681
Santa Coloma de Gramenet	s.d.	s.d.	s.d.	2.771	6.541	9.869	11.147	12.492
Tiana	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	6.700	14.870	18.851	19.359
Torrelles de Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	8.915	13.020	15.367	16.110
Viladecans	s.d.	s.d.	s.d.	2.808	7.036	10.066	11.361	11.911
Total AMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**3.476**	**8.578**	**12.401**	**15.122**	**16.595**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2006	2010
Alt Penedès	s.d.	s.d.	s.d.	3.307	6.805	11.505	12.970	12.940
Baix Llobregat	s.d.	s.d.	s.d.	2.797	6.201	10.944	13.073	13.723
Barcelonès	s.d.	s.d.	s.d.	3.752	7.291	12.766	15.852	17.756
Garraf	s.d.	s.d.	s.d.	3.483	6.971	11.817	12.189	11.642
Maresme	s.d.	s.d.	s.d.	3.444	7.200	12.278	14.225	14.635
Vallès Occidental	s.d.	s.d.	s.d.	3.320	6.412	11.680	12.954	13.090
Vallès Oriental	s.d.	s.d.	s.d.	3.295	6.626	11.748	12.984	12.990
Total RMB	**s.d.**	**s.d.**	**s.d.**	**3.508**	**6.940**	**12.136**	**14.395**	**15.366**

Font: Diputació de Barcelona i Idescat.

Sòl ocupat, 1956 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Badalona	2.115,08	526,42	25,74	552,16	26,11
Badia del Vallès	90,84	1,31	0,00	1,31	1,45
Barberà del Vallès	831,16	68,21	13,79	82,01	9,87
Barcelona	9.875,04	5.389,26	340,37	5.729,63	58,02
Begues	5.044,98	54,51	0,00	54,51	1,08
Castellbisbal	3.114,79	63,69	5,51	69,19	2,22
Castelldefels	1.252,86	220,39	209,78	430,17	34,34
Cerdanyola del Vallès	3.061,86	245,96	1,42	247,38	8,08
Cervelló	2.424,02	32,36	0,00	32,36	1,34
Corbera de Llobregat	1.846,00	34,54	3,53	38,07	2,06
Cornellà de Llobregat	695,73	190,21	13,05	203,26	29,21
Esplugues de Llobregat	460,38	116,54	45,77	162,31	35,25
Gavà	3.073,68	135,57	23,97	159,54	5,19
Hospitalet de Llobregat, l'	1.239,96	468,70	31,72	500,42	40,36
Molins de Rei	1.591,43	93,12	6,68	99,79	6,27
Montcada i Reixac	2.343,49	237,27	4,17	241,45	10,30
Montgat	285,68	57,71	0,92	58,64	20,52
Palma de Cervelló, la	531,72	13,70	0,00	13,70	2,58
Pallejà	822,94	36,58	0,89	37,47	4,55
Papiol, el	896,45	38,25	7,17	45,41	5,07
Prat de Llobregat, el	3.185,47	556,39	1,05	557,44	17,50
Ripollet	430,51	82,91	4,45	87,36	20,29
Sant Adrià de Besòs	360,23	125,56	10,96	136,53	37,90
Sant Andreu de la Barca	552,96	32,61	4,16	36,78	6,65
Sant Boi de Llobregat	2.205,58	185,89	13,08	198,97	9,02
Sant Climent de Llobregat	1.081,08	17,70	0,00	17,70	1,64
Sant Cugat del Vallès	4.822,87	607,85	21,40	629,24	13,05
Sant Feliu de Llobregat	1.177,31	102,94	6,39	109,33	9,29
Sant Joan Despí	559,86	56,09	0,55	56,64	10,12
Sant Just Desvern	781,50	99,00	32,86	131,86	16,87
Sant Vicenç dels Horts	914,63	77,16	37,90	115,05	12,58
Santa Coloma de Cervelló	751,15	37,98	2,23	40,20	5,35
Santa Coloma de Gramenet	697,98	223,38	34,65	258,03	36,97
Tiana	795,85	48,49	0,00	48,49	6,09
Torrelles de Llobregat	1.354,51	23,39	0,00	23,39	1,73
Viladecans	2.026,84	120,95	61,90	182,86	9,02
Total AMB	**63.296,41**	**10.422,61**	**966,06**	**11.388,66**	**17,99**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Alt Penedès	59.277,09	1.046,53	6,93	1.053,45	1,78
Baix Llobregat	48.586,63	2.674,34	476,60	3.150,94	6,49
Barcelonès	14.288,30	6.733,32	443,45	7.176,76	50,23
Garraf	18.438,91	624,57	47,28	671,85	3,64
Maresme	39.730,66	1.775,75	23,48	1.799,24	4,53
Vallès Occidental	58.316,45	3.538,51	111,41	3.649,92	6,26
Vallès Oriental	85.100,34	1.986,68	0,00	1.986,68	2,33
Total RMB	**323.738,39**	**18.379,69**	**1.109,15**	**19.488,84**	**6,02**

Sòl ocupat, 1977 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Badalona	2.123,76	973,05	185,73	1.158,78	54,56
Badia del Vallès	90,84	58,75	17,00	75,75	83,39
Barberà del Vallès	831,16	266,04	174,06	440,10	52,95
Barcelona	10.026,39	7.564,82	220,63	7.785,45	77,65
Begues	5.044,99	170,17	67,91	238,08	4,72
Castellbisbal	3.114,81	554,64	211,23	765,87	24,59
Castelldefels	1.282,74	625,14	68,48	693,62	54,07
Cerdanyola del Vallès	3.061,88	699,80	152,38	852,18	27,83
Cervelló	2.424,04	365,95	110,23	476,18	19,64
Corbera de Llobregat	1.845,99	414,86	197,35	612,21	33,16
Cornellà de Llobregat	695,72	328,69	3,65	332,34	47,77
Esplugues de Llobregat	460,39	267,29	9,31	276,60	60,08
Gavà	3.072,55	462,70	42,96	505,66	16,46
Hospitalet de Llobregat, l'	1.239,99	842,81	57,45	900,26	72,60
Molins de Rei	1.591,43	234,70	23,98	258,68	16,25
Montcada i Reixac	2.343,52	467,78	22,56	490,34	20,92
Montgat	292,80	115,70	2,33	118,03	40,31
Palma de Cervelló, la	531,71	28,87	4,64	33,51	6,30
Pallejà	822,95	192,48	10,37	202,85	24,65
Papiol, el	896,44	90,90	33,26	124,16	13,85
Prat de Llobregat, el	3.129,09	1.041,12	25,56	1.066,68	34,09
Ripollet	430,52	170,95	13,95	184,90	42,95
Sant Adrià de Besòs	378,79	237,29	28,94	266,23	70,28
Sant Andreu de la Barca	552,95	165,19	21,55	186,74	33,77
Sant Boi de Llobregat	2.205,58	519,05	4,05	523,10	23,72
Sant Climent de Llobregat	1.081,09	34,48	0,00	34,48	3,19
Sant Cugat del Vallès	4.822,86	1.326,77	170,21	1.496,98	31,04
Sant Feliu de Llobregat	1.177,32	239,64	1,63	241,27	20,49
Sant Joan Despí	559,86	153,56	61,03	214,59	38,33
Sant Just Desvern	781,51	187,27	58,01	245,28	31,39
Sant Vicenç dels Horts	914,61	354,45	18,48	372,93	40,77
Santa Coloma de Cervelló	751,16	113,47	18,59	132,06	17,58
Santa Coloma de Gramenet	697,98	355,68	18,12	373,80	53,55
Tiana	795,85	121,61	8,86	130,47	16,39
Torrelles de Llobregat	1.354,51	99,22	121,32	220,54	16,28
Viladecans	2.037,52	462,72	3,77	466,49	22,89
Total AMB	**63.465,30**	**20.307,61**	**2.189,58**	**22.497,19**	**35,45**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Alt Penedès	59.277,19	2.581,23	413,93	2.995,16	5,05
Baix Llobregat	48.569,78	8.562,70	1.796,74	10.359,44	21,33
Barcelonès	14.466,91	9.973,65	510,87	10.484,52	72,47
Garraf	18.510,98	2.096,06	921,16	3.017,22	16,30
Maresme	39.827,92	5.877,19	2.013,48	7.890,67	19,81
Vallès Occidental	58.316,59	11.721,59	2.698,45	14.420,04	24,73
Vallès Oriental	85.100,33	7.907,46	3.336,83	11.244,29	13,21
Total RMB	**324.069,70**	**48.719,88**	**11.691,46**	**60.411,34**	**18,64**

Sòl ocupat, 1990 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Badalona	2.123,79	1.059,83	155,65	1.215,48	57,23
Badia del Vallès	90,84	74,46	2,31	76,77	84,51
Barberà del Vallès	831,17	421,60	155,59	577,19	69,44
Barcelona	10.026,18	7.825,35	271,03	8.096,38	80,75
Begues	5.044,98	245,90	45,66	291,56	5,78
Castellbisbal	3.114,80	664,91	166,47	831,38	26,69
Castelldefels	1.282,72	697,76	102,57	800,33	62,39
Cerdanyola del Vallès	3.061,84	836,96	184,27	1.021,23	33,35
Cervelló	2.424,03	434,44	87,68	522,12	21,54
Corbera de Llobregat	1.846,02	563,39	72,56	635,95	34,45
Cornellà de Llobregat	695,72	443,49	32,05	475,54	68,35
Esplugues de Llobregat	460,39	303,73	31,72	335,45	72,86
Gavà	3.072,52	573,49	54,44	627,93	20,44
Hospitalet de Llobregat, l'	1.239,97	943,28	160,06	1.103,34	88,98
Molins de Rei	1.591,42	245,65	105,75	351,40	22,08
Montcada i Reixac	2.343,51	556,52	61,84	618,36	26,39
Montgat	292,81	115,44	4,06	119,50	40,81
Palma de Cervelló, la	531,71	43,35	1,37	44,72	8,41
Pallejà	822,93	220,49	16,08	236,57	28,75
Papiol, el	896,43	155,70	24,99	180,69	20,16
Prat de Llobregat, el	3.129,12	1.267,59	172,61	1.440,20	46,03
Ripollet	430,51	220,92	36,82	257,74	59,87
Sant Adrià de Besòs	378,80	249,63	29,36	278,99	73,65
Sant Andreu de la Barca	552,96	265,78	57,85	323,63	58,53
Sant Boi de Llobregat	2.205,59	663,93	4,85	668,78	30,32
Sant Climent de Llobregat	1.081,08	41,89	0,63	42,52	3,93
Sant Cugat del Vallès	4.822,85	1.464,11	184,66	1.648,77	34,19
Sant Feliu de Llobregat	1.177,30	264,40	54,12	318,52	27,06
Sant Joan Despí	559,86	232,53	47,20	279,73	49,96
Sant Just Desvern	781,49	253,62	31,65	285,27	36,50
Sant Vicenç dels Horts	914,66	395,66	77,20	472,86	51,70
Santa Coloma de Cervelló	751,17	115,93	37,11	153,04	20,37
Santa Coloma de Gramenet	697,98	380,69	33,89	414,58	59,40
Tiana	795,84	130,56	10,71	141,27	17,75
Torrelles de Llobregat	1.354,52	199,70	93,62	293,32	21,65
Viladecans	2.037,54	536,47	88,23	624,70	30,66
Total AMB	**63.465,05**	**23.109,15**	**2.696,66**	**25.805,81**	**40,66**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Alt Penedès	59.277,09	3.200,25	339,85	3.540,10	5,97
Baix Llobregat	48.569,67	11.307,73	1.931,13	13.238,86	27,26
Barcelonès	14.466,72	10.458,78	649,99	11.108,77	76,79
Garraf	18.510,96	3.296,17	850,06	4.146,23	22,40
Maresme	39.828,01	7.729,00	942,58	8.671,58	21,77
Vallès Occidental	58.316,52	12.560,66	2.712,52	15.273,18	26,19
Vallès Oriental	85.100,37	10.198,17	2.255,41	12.453,58	14,63
Total RMB	**324.069,34**	**58.750,76**	**9.681,54**	**68.432,30**	**21,12**

Sòl ocupat, 2000 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Badalona	2.123,79	1.278,98	69,37	1.348,35	63,49
Badia del Vallès	90,84	71,43	9,44	80,87	89,02
Barberà del Vallès	831,16	550,53	106,25	656,78	79,02
Barcelona	10.026,13	8.135,55	79,64	8.215,19	81,94
Begues	5.044,97	327,78	54,29	382,07	7,57
Castellbisbal	3.114,78	798,87	161,17	960,04	30,82
Castelldefels	1.282,71	861,63	171,67	1.033,30	80,56
Cerdanyola del Vallès	3.061,86	950,81	171,16	1.121,97	36,64
Cervelló	2.424,01	480,34	105,44	585,78	24,17
Corbera de Llobregat	1.846,00	627,92	59,02	686,94	37,21
Cornellà de Llobregat	687,68	509,51	59,39	568,90	82,73
Esplugues de Llobregat	460,39	329,93	47,18	377,11	81,91
Gavà	3.072,51	716,66	91,20	807,86	26,29
Hospitalet de Llobregat, l'	1.239,97	1.112,20	91,30	1.203,50	97,06
Molins de Rei	1.591,43	321,80	94,63	416,43	26,17
Montcada i Reixac	2.343,70	699,71	80,93	780,64	33,31
Montgat	292,82	132,18	0,78	132,96	45,41
Palma de Cervelló, la	531,72	70,80	10,74	81,54	15,34
Pallejà	822,93	278,23	32,00	310,23	37,70
Papiol, el	896,44	194,89	34,23	229,12	25,56
Prat de Llobregat, el	3.129,12	1.417,48	205,45	1.622,93	51,87
Ripollet	430,50	244,35	88,11	332,46	77,23
Sant Adrià de Besòs	378,81	302,19	16,22	318,41	84,06
Sant Andreu de la Barca	552,96	329,56	49,55	379,11	68,56
Sant Boi de Llobregat	2.205,59	823,05	84,15	907,20	41,13
Sant Climent de Llobregat	1.081,08	49,80	16,32	66,12	6,12
Sant Cugat del Vallès	4.822,88	1.795,56	203,98	1.999,54	41,46
Sant Feliu de Llobregat	1.177,29	387,46	46,60	434,06	36,87
Sant Joan Despí	559,85	291,66	27,39	319,05	56,99
Sant Just Desvern	781,52	272,82	36,90	309,72	39,63
Sant Vicenç dels Horts	914,64	455,31	49,40	504,71	55,18
Santa Coloma de Cervelló	751,16	165,81	40,93	206,74	27,52
Santa Coloma de Gramenet	697,98	455,84	8,09	463,93	66,47
Tiana	795,82	171,96	16,42	188,38	23,67
Torrelles de Llobregat	1.354,52	210,75	96,37	307,12	22,67
Viladecans	2.037,51	682,24	43,03	725,27	35,60
Total AMB	**63.457,07**	**26.505,59**	**2.558,74**	**29.064,33**	**45,80**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Alt Penedès	59.277,08	4.101,67	266,59	4.368,26	7,37
Baix Llobregat	48.561,57	13.693,15	1.953,98	15.647,13	32,22
Barcelonès	14.466,68	11.284,76	264,62	11.549,38	79,83
Garraf	18.510,99	3.766,28	783,51	4.549,79	24,58
Maresme	39.827,25	8.672,22	1.224,44	9.896,66	24,85
Vallès Occidental	58.316,74	14.653,36	3.327,43	17.980,79	30,83
Vallès Oriental	85.100,33	11.252,33	2.108,90	13.361,23	15,70
Total RMB	**324.060,64**	**67.423,77**	**9.929,47**	**77.353,24**	**23,87**

Sòl ocupat, 2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Badalona	2.113,84	1.303,37	69,34	1.372,71	64,94
Badia del Vallès	90,85	73,33	7,47	80,80	88,94
Barberà del Vallès	831,16	590,76	67,56	658,32	79,21
Barcelona	10.156,67	8.260,12	90,81	8.350,93	82,22
Begues	5.044,98	370,76	44,09	414,85	8,22
Castellbisbal	3.114,78	891,04	90,19	981,23	31,50
Castelldefels	1.283,23	912,86	124,14	1.037,00	80,81
Cerdanyola del Vallès	3.061,86	969,33	156,04	1.125,37	36,75
Cervelló	2.424,02	541,68	78,52	620,20	25,59
Corbera de Llobregat	1.845,99	658,16	50,69	708,85	38,40
Cornellà de Llobregat	691,96	538,64	51,83	590,47	85,33
Esplugues de Llobregat	460,38	333,02	40,80	373,82	81,20
Gavà	3.074,54	744,82	73,78	818,60	26,63
Hospitalet de Llobregat, l'	1.239,96	1.093,96	102,90	1.196,86	96,52
Molins de Rei	1.591,44	355,07	62,96	418,03	26,27
Montcada i Reixac	2.343,49	722,78	88,14	810,92	34,60
Montgat	289,76	133,32	7,86	141,18	48,72
Palma de Cervelló, la	531,73	77,34	8,31	85,65	16,11
Pallejà	822,94	296,37	40,09	336,46	40,89
Papiol, el	896,45	224,26	25,12	249,38	27,82
Prat de Llobregat, el	3.283,85	1.950,54	196,09	2.146,63	65,37
Ripollet	430,50	263,00	56,42	319,42	74,20
Sant Adrià de Besòs	386,43	341,59	19,52	361,11	93,45
Sant Andreu de la Barca	552,96	358,75	31,62	390,37	70,60
Sant Boi de Llobregat	2.205,56	898,45	101,91	1.000,36	45,36
Sant Climent de Llobregat	1.081,09	50,64	15,62	66,26	6,13
Sant Cugat del Vallès	4.822,89	1.952,37	262,05	2.214,42	45,91
Sant Feliu de Llobregat	1.177,31	387,69	47,39	435,08	36,96
Sant Joan Despí	559,87	323,11	16,30	339,41	60,62
Sant Just Desvern	781,49	278,42	30,66	309,08	39,55
Sant Vicenç dels Horts	914,65	488,31	31,33	519,64	56,81
Santa Coloma de Cervelló	751,15	183,67	36,77	220,44	29,35
Santa Coloma de Gramenet	698,00	466,55	14,32	480,87	68,89
Tiana	795,84	182,96	12,48	195,44	24,56
Torrelles de Llobregat	1.354,51	234,04	78,09	312,13	23,04
Viladecans	2.041,10	689,76	148,11	837,87	41,05
Total AMB	**63.747,23**	**28.140,84**	**2.379,32**	**30.520,16**	**47,88**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE	SÒL CONSOLIDAT	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ	TOTAL SUPERFÍCIE OCUPADA	% D'OCUPACIÓ
Alt Penedès	59.277,09	4.437,56	355,72	4.793,28	8,09
Baix Llobregat	48.726,78	15.052,47	1.730,31	16.782,78	34,44
Barcelonès	14.594,90	11.465,59	296,89	11.762,48	80,59
Garraf	18.536,20	4.035,75	864,82	4.900,57	26,44
Maresme	39.841,84	9.214,44	1.099,32	10.313,76	25,89
Vallès Occidental	58.316,55	15.817,46	2.873,64	18.691,10	32,05
Vallès Oriental	85.100,44	12.076,31	1.927,33	14.003,64	16,46
Total RMB	**324.393,79**	**72.099,58**	**9.148,03**	**81.247,61**	**25,05**

Variació del sòl ocupat, 1956-2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SÒL OCUPAT 1956	SÒL OCUPAT 1977	SÒL OCUPAT 1990	SÒL OCUPAT 2000	SÒL OCUPAT 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Badalona	552,16	1.158,78	1.215,48	1.348,35	1.372,71	606,62	213,93
Badia del Vallès	1,31	75,75	76,77	80,87	80,80	74,44	5,05
Barberà del Vallès	82,01	440,10	577,19	656,78	658,32	358,09	218,22
Barcelona	5.729,63	7.785,45	8.096,38	8.215,19	8.350,93	2.055,82	565,48
Begues	54,51	238,08	291,56	382,07	414,85	183,57	176,77
Castellbisbal	69,19	765,87	831,38	960,04	981,23	696,68	215,36
Castelldefels	430,17	693,62	800,33	1.033,30	1.037,00	263,45	343,38
Cerdanyola del Vallès	247,38	852,18	1.021,23	1.121,97	1.125,37	604,80	273,19
Cervelló	32,36	476,18	522,12	585,78	620,20	443,82	144,02
Corbera de Llobregat	38,07	612,21	635,95	686,94	708,85	574,14	96,64
Cornellà de Llobregat	203,26	332,34	475,54	568,90	590,47	129,08	258,13
Esplugues de Llobregat	162,31	276,60	335,45	377,11	373,82	114,29	97,22
Gavà	159,54	505,66	627,93	807,86	818,60	346,12	312,94
Hospitalet de Llobregat, l'	500,42	900,26	1.103,34	1.203,50	1.196,86	399,84	296,60
Molins de Rei	99,79	258,68	351,40	416,43	418,03	158,89	159,35
Montcada i Reixac	241,45	490,34	618,36	780,64	810,92	248,89	320,58
Montgat	58,64	118,03	119,50	132,96	141,18	59,39	23,15
Palma de Cervelló, la	13,70	33,51	44,72	81,54	85,65	19,81	52,14
Pallejà	37,47	202,85	236,57	310,23	336,46	165,38	133,61
Papiol, el	45,41	124,16	180,69	229,12	249,38	78,75	125,22
Prat de Llobregat, el	557,44	1.066,68	1.440,20	1.622,93	2.146,63	509,24	1.079,95
Ripollet	87,36	184,90	257,74	332,46	319,42	97,54	134,52
Sant Adrià de Besòs	136,53	266,23	278,99	318,41	361,11	129,70	94,88
Sant Andreu de la Barca	36,78	186,74	323,63	379,11	390,37	149,96	203,63
Sant Boi de Llobregat	198,97	523,10	668,78	907,20	1.000,36	324,13	477,26
Sant Climent de Llobregat	17,70	34,48	42,52	66,12	66,26	16,78	31,78
Sant Cugat del Vallès	629,24	1.496,98	1.648,77	1.999,54	2.214,42	867,74	717,44
Sant Feliu de Llobregat	109,33	241,27	318,52	434,06	435,08	131,94	193,81
Sant Joan Despí	56,64	214,59	279,73	319,05	339,41	157,95	124,82
Sant Just Desvern	131,86	245,28	285,27	309,72	309,08	113,42	63,80
Sant Vicenç dels Horts	115,05	372,93	472,86	504,71	519,64	257,88	146,71
Santa Coloma de Cervelló	40,20	132,06	153,04	206,74	220,44	91,86	88,38
Santa Coloma de Gramenet	258,03	373,80	414,58	463,93	480,87	115,77	107,07
Tiana	48,49	130,47	141,27	188,38	195,44	81,98	64,97
Torrelles de Llobregat	23,39	220,54	293,32	307,12	312,13	197,15	91,59
Viladecans	182,86	466,49	624,70	725,27	837,87	283,63	371,38
Total AMB	**11.388,66**	**22.497,19**	**25.805,81**	**29.064,33**	**30.520,16**	**11.108,52**	**8.022,97**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SÒL OCUPAT 1956	SÒL OCUPAT 1977	SÒL OCUPAT 1990	SÒL OCUPAT 2001	SÒL OCUPAT 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Alt Penedès	1.053,45	2.995,16	3.540,10	4.368,26	4.793,28	1.941,71	1.798,12
Baix Llobregat	3.150,94	10.359,44	13.238,86	15.647,13	16.782,78	7.208,50	6.423,34
Barcelonès	7.176,76	10.484,52	11.108,77	11.549,38	11.762,48	3.307,75	1.277,96
Garraf	671,85	3.017,22	4.146,23	4.549,79	4.900,57	2.345,37	1.883,35
Maresme	1.799,24	7.890,67	8.671,58	9.896,66	10.313,76	6.091,43	2.423,09
Vallès Occidental	3.649,92	14.420,04	15.273,18	17.980,79	18.691,10	10.770,12	4.271,06
Vallès Oriental	1.986,68	11.244,29	12.453,58	13.361,23	14.003,64	9.257,61	2.759,35
Total RMB	**19.488,84**	**60.411,34**	**68.432,30**	**77.353,24**	**81.247,61**	**40.922,50**	**20.836,27**

Usos del sòl, 1956 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Badalona	552,16	336,20	116,00	0,00	23,79	29,48	20,94	25,74
Badia del Vallès	1,31	1,08	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00
Barberà del Vallès	82,01	52,71	4,14	0,00	1,29	7,09	2,98	13,79
Barcelona	5.729,63	3.222,30	724,65	8,25	939,84	440,06	54,16	340,37
Begues	54,51	43,98	0,00	0,00	1,42	8,75	0,35	0,00
Castellbisbal	69,19	33,60	0,00	0,00	0,18	29,33	0,57	5,51
Castelldefels	430,17	154,48	4,03	0,00	1,36	17,25	43,28	209,78
Cerdanyola del Vallès	247,38	206,83	8,85	0,00	4,36	25,42	0,50	1,42
Cervelló	32,36	19,50	3,91	0,00	0,22	8,45	0,29	0,00
Corbera de Llobregat	38,07	25,43	0,61	0,00	0,83	6,67	1,00	3,53
Cornellà de Llobregat	203,26	113,31	46,79	0,00	10,37	17,17	2,56	13,05
Esplugues de Llobregat	162,31	89,73	11,60	0,00	7,35	6,40	1,45	45,77
Gavà	159,54	75,98	10,50	0,00	2,92	21,82	24,35	23,97
Hospitalet de Llobregat, l'	500,42	273,90	114,35	0,00	31,78	47,22	1,44	31,72
Molins de Rei	99,79	63,92	10,26	0,00	5,01	13,61	0,32	6,68
Montcada i Reixac	241,45	147,56	36,49	0,00	1,98	35,67	15,57	4,17
Montgat	58,64	30,69	10,76	0,00	0,74	7,37	8,16	0,92
Palma de Cervelló, la	13,70	7,31	0,00	0,00	0,00	5,96	0,43	0,00
Pallejà	37,47	22,79	2,75	0,00	1,59	8,56	0,90	0,89
Papiol, el	45,41	22,03	4,83	0,00	0,00	9,05	2,34	7,17
Prat de Llobregat, el	557,44	98,11	26,43	0,00	2,56	363,41	65,88	1,05
Ripollet	87,36	64,14	12,17	0,00	0,76	4,96	0,89	4,45
Sant Adrià de Besòs	136,53	44,47	46,40	0,00	7,01	18,69	8,99	10,96
Sant Andreu de la Barca	36,78	20,13	1,24	0,00	1,39	8,92	0,92	4,16
Sant Boi de Llobregat	198,97	115,61	5,78	0,00	37,15	20,81	6,54	13,08
Sant Climent de Llobregat	17,70	14,09	0,77	0,00	0,12	2,64	0,09	0,00
Sant Cugat del Vallès	629,24	550,84	5,76	0,00	12,04	36,46	2,75	21,40
Sant Feliu de Llobregat	109,33	58,66	12,98	0,00	9,11	9,49	12,71	6,39
Sant Joan Despí	56,64	40,05	4,33	0,00	1,43	8,56	1,71	0,55
Sant Just Desvern	131,86	66,68	20,73	0,00	3,62	4,81	3,16	32,86
Sant Vicenç dels Horts	115,05	50,55	11,30	0,00	0,87	13,52	0,91	37,90
Santa Coloma de Cervelló	40,20	19,56	8,27	0,00	4,34	5,56	0,25	2,23
Santa Coloma de Gramenet	258,03	184,66	3,73	0,00	28,05	6,95	0,00	34,65
Tiana	48,49	36,65	0,04	0,00	7,13	4,67	0,00	0,00
Torrelles de Llobregat	23,39	22,18	0,00	0,00	0,00	1,22	0,00	0,00
Viladecans	182,86	69,13	16,33	0,00	2,14	16,95	16,40	61,90
Total AMB	**11.388,66**	**6.398,87**	**1.286,77**	**8,25**	**1.152,76**	**1.273,20**	**302,77**	**966,06**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Alt Penedès	1.053,45	704,83	58,75	0,00	10,10	255,07	17,76	6,93
Baix Llobregat	3.150,94	1.429,26	231,71	0,00	107,08	703,55	202,75	476,60
Barcelonès	7.176,76	4.061,54	1.005,13	8,25	1.030,47	542,40	85,52	443,45
Garraf	671,85	295,75	43,32	0,00	46,31	132,25	106,93	47,28
Maresme	1.799,24	1.177,46	63,76	0,00	54,90	238,35	241,28	23,48
Vallès Occidental	3.649,92	2.757,20	235,66	0,00	116,04	389,95	39,66	111,41
Vallès Oriental	1.986,68	1.448,47	81,99	0,00	26,14	398,26	31,82	0,00
Total RMB	**19.488,84**	**11.874,51**	**1.720,32**	**8,25**	**1.391,04**	**2.659,83**	**725,73**	**1.109,15**

Usos del sòl, 1977 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Badalona	1.158,78	563,85	162,49	0,00	125,08	59,71	61,92	185,73
Badia del Vallès	75,75	30,31	0,00	0,00	21,12	7,32	0,00	17,00
Barberà del Vallès	440,10	135,29	73,93	0,00	19,36	36,64	0,82	174,06
Barcelona	7.785,45	3.946,19	1.178,23	53,37	1.444,86	846,62	95,55	220,63
Begues	238,08	112,18	0,00	0,00	13,05	28,46	16,48	67,91
Castellbisbal	765,87	203,79	136,81	0,00	151,24	61,50	1,30	211,23
Castelldefels	693,62	484,16	13,64	0,00	49,59	21,00	56,75	68,48
Cerdanyola del Vallès	852,18	402,47	112,65	0,46	106,56	74,16	3,50	152,38
Cervelló	476,18	271,97	17,62	0,00	50,87	9,54	15,95	110,23
Corbera de Llobregat	612,21	337,61	2,36	0,00	63,84	10,06	0,99	197,35
Cornellà de Llobregat	332,34	180,44	93,77	0,00	37,90	15,64	0,94	3,65
Esplugues de Llobregat	276,60	141,03	37,41	2,63	64,78	17,79	3,65	9,31
Gavà	505,66	208,57	68,78	0,00	65,60	66,12	53,63	42,96
Hospitalet de Llobregat, l'	900,26	422,54	224,06	0,00	110,05	86,16	0,00	57,45
Molins de Rei	258,68	139,43	32,43	0,00	17,76	40,38	4,70	23,98
Montcada i Reixac	490,34	210,08	106,92	3,95	52,59	83,18	11,06	22,56
Montgat	118,03	49,87	25,12	0,00	5,32	22,58	12,81	2,33
Palma de Cervelló, la	33,51	21,32	0,33	0,00	0,83	5,86	0,53	4,64
Pallejà	202,85	127,46	26,35	0,00	29,77	8,90	0,00	10,37
Papiol, el	124,16	30,50	13,44	0,00	2,68	30,25	14,03	33,26
Prat de Llobregat, el	1.066,68	164,63	132,00	11,30	169,77	480,33	83,09	25,56
Ripollet	184,90	74,10	56,31	0,00	14,23	25,83	0,48	13,95
Sant Adrià de Besòs	266,23	86,35	81,35	0,00	19,49	46,37	3,73	28,94
Sant Andreu de la Barca	186,74	64,40	69,24	0,00	22,34	9,21	0,00	21,55
Sant Boi de Llobregat	523,10	263,83	110,20	0,00	66,14	62,34	16,54	4,05
Sant Climent de Llobregat	34,48	25,34	3,48	0,00	1,89	2,64	1,13	0,00
Sant Cugat del Vallès	1.496,98	898,55	43,87	10,61	265,01	94,85	13,88	170,21
Sant Feliu de Llobregat	241,27	86,61	74,80	0,00	21,20	21,54	35,49	1,63
Sant Joan Despí	214,59	60,76	52,72	0,00	11,53	24,02	4,53	61,03
Sant Just Desvern	245,28	110,14	38,68	0,00	16,24	14,59	7,62	58,01
Sant Vicenç dels Horts	372,93	264,44	41,81	0,00	26,91	21,11	0,18	18,48
Santa Coloma de Cervelló	132,06	80,25	14,18	0,00	7,36	5,24	6,44	18,59
Santa Coloma de Gramenet	373,80	264,89	14,41	0,00	65,16	11,22	0,00	18,12
Tiana	130,47	79,31	1,51	0,00	15,11	4,67	21,01	8,86
Torrelles de Llobregat	220,54	87,28	1,06	0,00	7,90	2,22	0,76	121,32
Viladecans	466,49	200,78	93,79	0,00	111,85	28,80	27,50	3,77
Total AMB	**22.497,19**	**10.830,72**	**3.155,75**	**82,32**	**3.274,98**	**2.386,85**	**576,99**	**2.189,58**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Alt Penedès	2.995,16	1.657,18	268,85	0,00	83,01	396,82	175,37	413,93
Baix Llobregat	10.359,44	4.441,77	1.253,50	13,93	1.241,04	1.165,04	447,42	1.796,74
Barcelonès	10.484,51	5.283,81	1.660,54	57,37	1.764,64	1.050,86	161,20	510,87
Garraf	3.017,22	1.180,06	127,92	0,00	270,55	180,59	336,94	921,16
Maresme	7.890,67	3.720,61	267,81	2,10	626,38	378,16	882,13	2.013,48
Vallès Occidental	14.420,04	6.489,47	1.896,87	40,08	1.967,34	963,47	364,36	2.698,45
Vallès Oriental	11.244,29	4.789,16	1.043,70	1,85	954,53	686,91	431,31	3.336,83
Total RMB	**60.411,33**	**27.562,06**	**6.519,19**	**115,33**	**6.907,49**	**4.821,85**	**2.798,73**	**11.691,46**

Usos del sòl, 1990 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Badalona	1.215,48	595,96	164,67	0,00	177,52	59,76	61,92	155,65
Badia del Vallès	76,77	32,41	0,00	0,00	34,73	7,32	0,00	2,31
Barberà del Vallès	577,19	141,21	192,06	13,80	32,09	41,62	0,82	155,59
Barcelona	8.096,38	4.015,88	1.122,13	107,73	1.652,94	867,51	59,16	271,03
Begues	291,56	172,75	0,00	0,00	16,99	33,47	22,69	45,66
Castellbisbal	831,38	210,87	222,16	0,00	151,24	79,07	1,57	166,47
Castelldefels	800,33	512,99	16,56	0,00	90,26	21,20	56,75	102,57
Cerdanyola del Vallès	1.021,23	427,79	119,32	0,46	204,01	81,88	3,50	184,27
Cervelló	522,12	303,91	21,28	0,00	80,14	9,54	19,57	87,68
Corbera de Llobregat	635,95	479,02	2,96	0,00	70,36	10,06	0,99	72,56
Cornellà de Llobregat	475,54	186,01	142,12	0,00	78,23	36,75	0,38	32,05
Esplugues de Llobregat	335,45	167,18	35,84	2,63	75,97	22,11	0,00	31,72
Gavà	627,93	257,30	86,44	0,00	103,65	70,02	56,08	54,44
Hospitalet de Llobregat, l'	1.103,34	427,63	236,20	0,00	149,41	130,04	0,00	160,06
Molins de Rei	351,40	146,90	33,53	0,00	20,89	40,38	3,95	105,75
Montcada i Reixac	618,36	209,22	138,78	3,95	77,96	88,07	38,54	61,84
Montgat	119,50	53,72	20,37	0,00	5,96	22,58	12,81	4,06
Palma de Cervelló, la	44,72	29,03	1,12	0,00	5,34	5,86	2,00	1,37
Pallejà	236,57	141,74	32,48	0,00	33,12	8,90	4,25	16,08
Papiol, el	180,69	35,28	30,35	0,00	9,16	31,68	49,23	24,99
Prat de Llobregat, el	1.440,20	174,43	234,14	11,30	252,76	513,32	81,64	172,61
Ripollet	257,74	88,68	63,33	3,94	35,17	29,32	0,48	36,82
Sant Adrià de Besòs	278,99	83,16	78,84	8,64	28,78	46,37	3,84	29,36
Sant Andreu de la Barca	323,63	99,38	118,32	0,00	38,87	9,21	0,00	57,85
Sant Boi de Llobregat	668,78	292,10	141,48	5,25	133,92	69,48	21,70	4,85
Sant Climent de Llobregat	42,52	28,54	4,46	0,00	5,12	2,64	1,13	0,63
Sant Cugat del Vallès	1.648,77	949,78	81,71	22,04	294,13	101,27	15,18	184,66
Sant Feliu de Llobregat	318,52	89,60	85,63	0,00	29,45	36,97	22,75	54,12
Sant Joan Despí	279,73	75,21	72,97	0,28	41,19	38,35	4,53	47,20
Sant Just Desvern	285,27	134,69	67,50	2,95	27,96	14,59	5,93	31,65
Sant Vicenç dels Horts	472,86	271,62	58,72	0,00	43,73	21,59	0,00	77,20
Santa Coloma de Cervelló	153,04	82,82	15,51	0,00	7,42	6,85	3,33	37,11
Santa Coloma de Gramenet	414,58	264,97	12,83	0,00	91,61	11,28	0,00	33,89
Tiana	141,27	94,27	0,75	0,00	15,11	4,67	15,76	10,71
Torrelles de Llobregat	293,32	165,23	1,36	0,00	18,49	4,08	10,54	93,62
Viladecans	624,70	209,22	120,43	0,00	132,13	35,84	38,85	88,23
Total AMB	**25.805,81**	**11.650,50**	**3.776,35**	**182,97**	**4.265,81**	**2.613,65**	**619,87**	**2.696,66**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Alt Penedès	3.540,10	2.033,05	389,06	0,00	128,56	405,79	243,79	339,85
Baix Llobregat	13.238,86	5.680,82	1.745,47	22,85	1.968,88	1.304,08	585,63	1.931,13
Barcelonès	11.108,77	5.387,60	1.614,67	116,37	2.100,26	1.114,96	124,92	649,99
Garraf	4.146,23	2.040,04	161,89	0,00	483,57	217,76	392,91	850,06
Maresme	8.671,58	5.150,96	401,21	11,23	828,96	380,17	956,47	942,58
Vallès Occidental	15.273,18	6.614,32	2.251,04	69,25	2.196,03	1.015,07	414,95	2.712,52
Vallès Oriental	12.453,58	6.164,03	1.616,06	5,58	1.193,45	719,55	499,50	2.255,41
Total RMB	**68.432,30**	**33.070,82**	**8.179,40**	**225,28**	**8.899,71**	**5.157,38**	**3.218,17**	**9.681,54**

Usos del sòl, 2000 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Badalona	1.348,35	640,69	156,24	31,49	304,50	77,30	68,76	69,37
Badia del Vallès	80,87	30,24	0,00	0,00	33,87	7,32	0,00	9,44
Barberà del Vallès	656,78	156,50	258,24	13,80	78,76	42,41	0,82	106,25
Barcelona	8.215,19	4.010,55	1.031,20	170,00	1.929,04	952,88	41,88	79,64
Begues	382,07	198,10	0,00	0,00	24,38	53,39	51,91	54,29
Castellbisbal	960,04	226,78	295,95	0,00	171,50	101,10	3,54	161,17
Castelldefels	1.033,30	550,67	17,90	0,00	195,90	40,41	56,75	171,67
Cerdanyola del Vallès	1.121,97	461,39	142,93	0,46	259,08	82,19	4,76	171,16
Cervelló	585,78	324,76	29,14	0,00	81,48	16,16	28,80	105,44
Corbera de Llobregat	686,94	534,10	4,36	0,00	75,65	12,06	1,75	59,02
Cornellà de Llobregat	568,90	192,44	150,32	0,00	111,12	55,25	0,38	59,39
Esplugues de Llobregat	377,11	170,67	33,59	4,09	88,12	33,46	0,00	47,18
Gavà	807,86	288,39	135,00	11,64	119,93	96,11	65,59	91,20
Hospitalet de Llobregat, l'	1.203,50	417,45	298,20	0,93	243,54	152,08	0,00	91,30
Molins de Rei	416,43	168,14	72,54	0,00	32,58	44,15	4,39	94,63
Montcada i Reixac	780,64	244,54	203,81	3,95	109,63	97,83	39,95	80,93
Montgat	132,96	59,44	17,05	0,00	11,26	31,53	12,90	0,78
Palma de Cervelló, la	81,54	40,87	5,50	0,00	5,85	5,86	12,72	10,74
Pallejà	310,23	160,90	42,76	0,00	48,09	22,23	4,25	32,00
Papiol, el	229,12	47,03	43,68	0,00	12,42	37,55	54,21	34,23
Prat de Llobregat, el	1.622,93	185,08	271,81	43,02	285,88	549,30	82,39	205,45
Ripollet	332,46	105,94	62,96	3,94	41,71	29,32	0,48	88,11
Sant Adrià de Besòs	318,41	90,13	71,90	8,55	49,31	77,54	4,76	16,22
Sant Andreu de la Barca	379,11	129,57	136,26	0,00	46,12	17,61	0,00	49,55
Sant Boi de Llobregat	907,20	312,20	174,08	31,74	171,24	101,37	32,42	84,15
Sant Climent de Llobregat	66,12	32,69	6,69	0,00	5,12	2,64	2,66	16,32
Sant Cugat del Vallès	1.999,54	1.063,35	105,01	38,70	436,25	137,05	15,20	203,98
Sant Feliu de Llobregat	434,06	128,25	122,79	0,00	64,81	48,09	23,52	46,60
Sant Joan Despí	319,05	98,02	76,35	0,28	71,84	39,32	5,85	27,39
Sant Just Desvern	309,72	143,79	68,30	2,88	35,25	14,79	7,81	36,90
Sant Vicenç dels Horts	504,71	291,16	81,48	0,00	47,55	34,00	1,12	49,40
Santa Coloma de Cervelló	206,74	102,39	26,92	0,00	15,30	14,89	6,31	40,93
Santa Coloma de Gramenet	463,93	260,82	15,63	0,00	161,84	17,55	0,00	8,09
Tiana	188,38	110,69	0,75	0,00	20,47	8,56	31,49	16,42
Torrelles de Llobregat	307,12	171,81	3,08	0,00	19,57	3,94	12,35	96,37
Viladecans	725,27	251,31	147,16	2,13	174,77	47,48	59,39	43,03
Total AMB	**29.064,33**	**12.400,85**	**4.309,58**	**367,60**	**5.583,73**	**3.104,72**	**739,11**	**2.558,74**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Alt Penedès	4.368,26	2.532,58	633,48	0,00	167,10	463,37	305,14	266,59
Baix Llobregat	15.647,13	6.360,18	2.407,04	100,55	2.455,99	1.603,97	765,42	1.953,98
Barcelonès	11.549,38	5.419,64	1.573,17	210,97	2.688,23	1.277,35	115,40	264,62
Garraf	4.549,79	2.220,76	227,24	2,90	543,62	360,99	410,77	783,51
Maresme	9.896,66	5.530,20	560,53	39,58	959,03	612,73	970,15	1.224,44
Vallès Occidental	17.980,79	7.150,17	2.801,80	118,39	2.910,35	1.230,75	441,90	3.327,43
Vallès Oriental	13.361,23	6.436,14	1.853,56	18,77	1.484,66	840,42	618,78	2.108,90
Total RMB	**77.353,24**	**35.649,67**	**10.056,82**	**491,17**	**11.208,98**	**6.389,58**	**3.627,56**	**9.929,47**

Usos del sòl, 2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Badalona	1.372,71	650,16	165,38	33,22	305,64	89,60	59,37	69,34
Badia del Vallès	80,80	31,90	0,00	0,00	34,09	7,34	0,00	7,47
Barberà del Vallès	658,32	163,93	283,58	13,75	86,12	41,90	1,48	67,56
Barcelona	8.350,93	4.051,55	940,63	178,33	1.989,45	1.062,27	37,89	90,81
Begues	414,85	222,64	2,87	0,00	24,95	61,07	59,23	44,09
Castellbisbal	981,23	232,53	373,19	0,00	168,99	112,05	4,28	90,19
Castelldefels	1.037,00	572,46	23,16	7,91	211,68	40,42	57,23	124,14
Cerdanyola del Vallès	1.125,37	484,96	148,17	0,46	248,79	82,19	4,76	156,04
Cervelló	620,20	344,51	35,45	0,00	81,72	31,13	48,87	78,52
Corbera de Llobregat	708,85	564,07	4,72	0,00	74,76	12,06	2,55	50,69
Cornellà de Llobregat	590,47	191,23	152,11	7,92	128,27	58,79	0,32	51,83
Esplugues de Llobregat	373,82	167,86	32,84	4,09	94,26	33,97	0,00	40,80
Gavà	818,60	299,97	129,39	11,64	129,31	101,08	73,43	73,78
Hospitalet de Llobregat, l'	1.196,86	426,78	263,29	13,03	248,51	142,35	0,00	102,90
Molins de Rei	418,03	187,98	80,41	0,90	35,04	46,96	3,78	62,96
Montcada i Reixac	810,92	247,09	229,40	4,04	111,23	110,88	20,14	88,14
Montgat	141,18	67,69	14,69	0,00	10,86	31,70	8,38	7,86
Palma de Cervelló, la	85,65	45,14	6,48	0,00	5,85	6,40	13,47	8,31
Pallejà	336,46	164,91	39,85	0,00	49,15	37,70	4,76	40,09
Papiol, el	249,38	54,23	48,71	0,00	12,53	47,29	61,50	25,12
Prat de Llobregat, el	2.146,63	180,36	275,76	64,92	168,61	1.040,14	220,75	196,09
Ripollet	319,42	112,37	67,86	3,11	49,97	29,21	0,48	56,42
Sant Adrià de Besòs	361,11	87,72	62,08	10,13	95,43	77,57	8,66	19,52
Sant Andreu de la Barca	390,37	143,54	147,52	0,00	50,08	17,61	0,00	31,62
Sant Boi de Llobregat	1.000,36	312,00	215,07	34,86	187,29	114,39	34,84	101,91
Sant Climent de Llobregat	66,26	33,11	7,34	0,00	4,89	2,64	2,66	15,62
Sant Cugat del Vallès	2.214,42	1.137,35	132,65	54,23	466,55	149,52	12,07	262,05
Sant Feliu de Llobregat	435,08	129,01	119,94	0,00	66,13	48,71	23,90	47,39
Sant Joan Despí	339,41	100,48	72,58	0,28	99,97	44,93	4,87	16,30
Sant Just Desvern	309,08	147,17	69,61	2,91	36,77	16,13	5,83	30,66
Sant Vicenç dels Horts	519,64	295,95	93,85	0,00	52,15	43,73	2,63	31,33
Santa Coloma de Cervelló	220,44	107,27	24,46	0,00	22,48	23,51	5,95	36,77
Santa Coloma de Gramenet	480,87	257,35	15,63	0,00	175,98	17,59	0,00	14,32
Tiana	195,44	120,89	0,75	0,00	20,47	8,56	32,29	12,48
Torrelles de Llobregat	312,13	191,88	4,50	0,00	19,31	3,94	14,41	78,09
Viladecans	837,87	266,65	152,17	2,13	154,28	47,48	67,05	148,11
Total AMB	**30.520,16**	**12.794,69**	**4.436,09**	**447,86**	**5.721,56**	**3.842,81**	**897,83**	**2.379,32**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SUPERFÍCIE OCUPADA	SÒL RESIDENCIAL	SÒL INDUSTRIAL	TERCIARI	PARCS I EQUIPAMENTS	INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	ALTRES USOS	SÒL AMB INDICIS D'URBANITZACIÓ
Alt Penedès	4.793,28	2.596,40	762,54	0,00	193,12	522,95	362,55	355,72
Baix Llobregat	16.782,78	6.667,03	2.616,21	64,92	2.466,77	2.197,35	963,35	1730,31
Barcelonès	11.762,48	5.473,56	1.447,00	234,71	2.815,01	13.889,38	105,92	296,89
Garraf	4.900,57	2.377,11	257,09	9,02	579,43	363,77	449,33	864,82
Maresme	10.313,75	5.773,25	645,82	62,95	1.051,14	618,32	1062,95	1099,32
Vallès Occidental	18.691,10	7.618,36	3.189,00	137,87	3.198,66	1.277,28	396,29	2873,64
Vallès Oriental	14.003,64	6.845,36	2.107,23	22,75	1.606,25	867,17	627,55	1927,33
Total RMB	**81.247,60**	**37.351,07**	**11.024,89**	**532,22**	**11.910,38**	**19.736,22**	**3.967,94**	**9.148,03**

Usos residencials, 1956 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Badalona	336,20	37,35	239,35	1,20	57,89	0,42
Badia del Vallès	1,08	0,00	0,00	0,00	1,08	0,00
Barberà del Vallès	52,71	7,54	0,68	0,00	43,94	0,55
Barcelona	3.222,30	282,96	1.933,05	323,35	652,39	30,55
Begues	43,98	8,69	2,30	0,00	32,99	0,00
Castellbisbal	33,60	11,64	0,78	0,00	19,88	1,30
Castelldefels	154,48	0,00	8,13	1,11	145,24	0,00
Cerdanyola del Vallès	206,83	0,00	44,68	0,00	162,14	0,00
Cervelló	19,50	1,47	6,10	0,00	11,93	0,00
Corbera de Llobregat	25,43	3,17	6,06	0,00	16,20	0,00
Cornellà de Llobregat	113,31	5,79	80,73	0,00	26,79	0,00
Esplugues de Llobregat	89,73	9,62	51,69	0,00	28,42	0,00
Gavà	75,98	15,88	48,32	0,00	11,78	0,00
Hospitalet de Llobregat, l'	273,90	16,50	214,42	5,77	37,21	0,00
Molins de Rei	63,92	10,65	32,39	0,00	20,89	0,00
Montcada i Reixac	147,56	6,85	65,65	0,00	75,06	0,00
Montgat	30,69	2,10	12,60	0,00	15,99	0,00
Palma de Cervelló, la	7,31	2,52	0,55	0,00	4,24	0,00
Pallejà	22,79	4,42	4,77	0,00	12,68	0,92
Papiol, el	22,03	5,52	4,31	0,00	12,20	0,00
Prat de Llobregat, el	98,11	15,39	47,36	0,00	35,36	0,00
Ripollet	64,14	8,26	42,69	0,20	12,23	0,76
Sant Adrià de Besòs	44,47	0,00	21,32	2,58	20,57	0,00
Sant Andreu de la Barca	20,13	6,48	3,70	0,00	9,96	0,00
Sant Boi de Llobregat	115,61	23,46	53,78	0,00	38,37	0,00
Sant Climent de Llobregat	14,09	9,28	0,00	0,00	4,81	0,00
Sant Cugat del Vallès	550,84	14,05	37,17	0,00	499,62	0,00
Sant Feliu de Llobregat	58,66	12,92	25,45	0,43	19,21	0,64
Sant Joan Despí	40,05	0,00	23,90	0,00	13,28	2,88
Sant Just Desvern	66,68	6,95	7,63	1,56	50,54	0,00
Sant Vicenç dels Horts	50,55	12,61	7,21	0,00	30,73	0,00
Santa Coloma de Cervelló	19,56	2,33	6,24	0,00	10,98	0,00
Santa Coloma de Gramenet	184,66	21,09	128,18	0,00	35,39	0,00
Tiana	36,65	4,36	0,00	0,00	32,29	0,00
Torrelles de Llobregat	22,18	3,66	4,34	0,00	14,17	0,00
Viladecans	69,13	18,79	3,95	0,00	46,40	0,00
Total AMB	**6.398,87**	**592,33**	**3.169,46**	**336,21**	**2.262,84**	**38,02**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Alt Penedès	704,84	64,87	246,76	0,00	392,74	0,47
Baix Llobregat	1.429,26	208,82	533,13	7,84	673,96	5,51
Barcelonès	4.061,54	357,91	2.536,31	332,90	803,45	30,97
Garraf	295,75	34,82	91,48	2,75	164,71	1,99
Maresme	1.177,47	123,61	405,82	0,98	629,02	18,04
Vallès Occidental	2.757,19	123,27	1236,78	13,00	1356,51	27,64
Vallès Oriental	1.448,47	64,88	589,60	1,15	786,02	6,82
Total RMB	**11.874,52**	**978,18**	**5.639,88**	**358,62**	**4.806,40**	**91,44**

Usos residencials, 1977 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Badalona	563,85	37,88	302,15	100,48	94,37	28,97
Badia del Vallès	30,31	0,00	0,00	28,14	2,17	0,00
Barberà del Vallès	135,29	9,32	34,18	2,95	87,11	1,73
Barcelona	3.946,19	279,85	2.135,00	864,41	642,73	24,20
Begues	112,18	4,69	0,00	0,00	107,28	0,21
Castellbisbal	203,79	4,69	16,15	0,00	182,34	0,61
Castelldefels	484,16	0,00	39,26	48,70	392,91	3,29
Cerdanyola del Vallès	402,47	0,00	56,16	28,36	310,56	7,39
Cervelló	271,97	0,00	9,22	0,41	261,86	0,48
Corbera de Llobregat	337,61	3,40	10,04	0,32	323,85	0,00
Cornellà de Llobregat	180,44	5,79	113,48	52,50	8,67	0,00
Esplugues de Llobregat	141,03	5,36	81,20	10,31	44,02	0,14
Gavà	208,57	16,99	70,25	52,87	64,43	4,03
Hospitalet de Llobregat, l'	422,54	15,82	279,03	109,92	17,52	0,25
Molins de Rei	139,43	10,56	40,37	4,00	83,07	1,43
Montcada i Reixac	210,08	4,70	75,21	6,50	123,67	0,00
Montgat	49,87	2,10	8,65	10,96	26,15	2,01
Palma de Cervelló, la	21,32	3,83	2,06	0,00	15,43	0,00
Pallejà	127,46	4,85	14,46	0,91	105,35	1,89
Papiol, el	30,50	6,27	9,30	0,00	14,93	0,00
Prat de Llobregat, el	164,63	15,49	93,14	33,18	15,97	6,85
Ripollet	74,10	7,22	58,50	1,93	5,76	0,69
Sant Adrià de Besòs	86,35	0,00	42,34	33,16	10,85	0,00
Sant Andreu de la Barca	64,40	1,91	17,27	9,78	35,44	0,00
Sant Boi de Llobregat	263,83	22,89	108,65	11,78	98,47	22,04
Sant Climent de Llobregat	25,34	8,49	0,00	0,00	16,85	0,00
Sant Cugat del Vallès	898,55	13,65	47,27	14,08	804,85	18,70
Sant Feliu de Llobregat	86,61	13,34	53,09	16,07	3,25	0,86
Sant Joan Despí	60,76	0,00	43,39	2,75	14,62	0,00
Sant Just Desvern	110,14	6,96	21,67	4,00	77,51	0,00
Sant Vicenç dels Horts	264,44	12,46	34,70	8,40	208,88	0,00
Santa Coloma de Cervelló	80,25	2,24	10,27	0,89	66,59	0,26
Santa Coloma de Gramenet	264,89	23,61	182,96	21,66	36,07	0,59
Tiana	79,31	3,84	0,00	0,53	69,88	5,06
Torrelles de Llobregat	87,28	3,88	6,30	0,00	77,10	0,00
Viladecans	200,78	18,91	85,49	24,31	72,07	0,00
Total AMB	**10.830,72**	**570,99**	**4.101,21**	**1.504,26**	**4.522,58**	**131,68**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Alt Penedès	1.657,18	79,89	330,52	11,50	1.229,82	5,45
Baix Llobregat	4.441,77	188,62	1.022,23	321,25	2.843,66	66,01
Barcelonès	5.283,82	357,16	2.941,48	1.129,63	801,54	54,01
Garraf	1.180,06	45,26	193,11	44,55	891,55	5,59
Maresme	3.720,61	115,81	853,67	172,30	2.536,35	42,48
Vallès Occidental	6.489,47	107,78	1.725,48	399,38	4.072,99	183,84
Vallès Oriental	4.789,16	64,39	736,70	78,22	3.888,07	21,78
Total RMB	**27.562,07**	**958,91**	**7.803,19**	**2.156,83**	**16.263,98**	**379,16**

Usos residencials, 1990 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Badalona	595,96	37,88	315,00	110,70	101,71	30,67
Badia del Vallès	32,41	0,00	0,00	30,24	2,17	0,00
Barberà del Vallès	141,21	9,32	36,24	5,68	87,76	2,21
Barcelona	4.015,88	295,80	2.134,19	892,85	667,09	25,95
Begues	172,75	4,69	0,00	1,05	164,92	2,09
Castellbisbal	210,87	4,69	16,15	0,00	189,42	0,61
Castelldefels	512,99	0,00	43,45	53,94	406,34	9,26
Cerdanyola del Vallès	427,79	0,00	65,95	34,08	314,12	13,64
Cervelló	303,91	0,00	9,22	0,41	291,27	3,01
Corbera de Llobregat	479,02	3,40	10,04	2,37	457,06	6,15
Cornellà de Llobregat	186,01	5,79	116,59	55,51	8,12	0,00
Esplugues de Llobregat	167,18	5,36	85,93	11,70	53,70	10,49
Gavà	257,30	16,37	71,81	68,72	91,55	8,85
Hospitalet de Llobregat, l'	427,63	15,82	276,62	118,67	16,52	0,00
Molins de Rei	146,90	10,56	40,33	5,56	85,56	4,89
Montcada i Reixac	209,22	4,70	72,53	6,50	125,49	0,00
Montgat	53,72	2,10	8,65	10,96	27,42	4,59
Palma de Cervelló, la	29,03	3,83	2,36	0,00	17,62	5,22
Pallejà	141,74	4,85	15,28	0,91	118,81	1,89
Papiol, el	35,28	6,27	12,22	0,00	16,79	0,00
Prat de Llobregat, el	174,43	15,49	100,57	36,59	15,46	6,32
Ripollet	88,68	7,22	60,06	2,72	10,55	8,13
Sant Adrià de Besòs	83,16	0,00	42,71	37,83	2,62	0,00
Sant Andreu de la Barca	99,38	1,91	17,28	16,21	56,78	7,20
Sant Boi de Llobregat	292,10	23,74	116,24	18,01	107,65	26,46
Sant Climent de Llobregat	28,54	8,28	0,00	0,00	19,66	0,60
Sant Cugat del Vallès	949,78	13,65	49,34	26,05	828,79	31,95
Sant Feliu de Llobregat	89,60	13,34	51,71	18,93	3,44	2,18
Sant Joan Despí	75,21	0,00	44,13	11,32	16,90	2,86
Sant Just Desvern	134,69	6,96	22,52	8,25	85,61	11,35
Sant Vicenç dels Horts	271,62	12,66	34,67	10,88	210,47	2,94
Santa Coloma de Cervelló	82,82	2,24	10,76	0,89	68,67	0,26
Santa Coloma de Gramenet	264,97	23,61	181,90	21,02	37,59	0,85
Tiana	94,27	3,84	0,00	0,53	80,20	9,70
Torrelles de Llobregat	165,23	3,88	7,01	0,00	154,34	0,00
Viladecans	209,22	18,91	83,28	29,64	72,07	5,32
Total AMB	**11.650,50**	**587,16**	**4.154,74**	**1.648,72**	**5.014,24**	**245,64**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Alt Penedès	2.033,05	79,85	362,56	15,24	1.553,11	22,29
Baix Llobregat	5.680,82	192,10	1.061,59	399,02	3.866,67	161,44
Barcelonès	5.387,60	373,11	2.950,42	1.181,07	825,53	57,47
Garraf	2.040,04	46,16	220,95	72,17	1.675,65	25,11
Maresme	5.150,96	116,08	903,10	227,54	3.725,77	178,47
Vallès Occidental	6.614,32	107,78	1.739,21	423,95	4.129,66	213,72
Vallès Oriental	6.164,03	64,39	748,18	111,87	5.156,48	83,11
Total RMB	**33.070,82**	**979,47**	**7.986,01**	**2.430,86**	**20.932,87**	**741,61**

Usos residencials, 2000 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Badalona	640,69	37,88	323,69	128,48	105,88	44,76
Badia del Vallès	30,24	0,00	0,00	30,24	0,00	0,00
Barberà del Vallès	156,50	9,32	35,61	12,37	90,29	8,91
Barcelona	4.010,55	292,94	2.106,55	900,87	688,24	21,96
Begues	198,10	4,69	0,00	3,02	186,94	3,45
Castellbisbal	226,78	4,69	14,90	7,54	192,85	6,80
Castelldefels	550,67	0,00	43,45	82,84	405,21	19,17
Cerdanyola del Vallès	461,39	0,00	67,22	51,19	318,58	24,40
Cervelló	324,76	0,00	9,97	0,41	311,33	3,05
Corbera de Llobregat	534,10	3,40	10,04	2,37	511,34	6,95
Cornellà de Llobregat	192,44	5,79	114,55	63,17	8,93	0,00
Esplugues de Llobregat	170,67	5,11	85,93	15,43	53,04	11,16
Gavà	288,39	16,37	71,81	62,85	117,46	19,90
Hospitalet de Llobregat, l'	417,45	15,53	273,82	122,09	5,23	0,78
Molins de Rei	168,14	10,56	39,98	13,29	93,83	10,48
Montcada i Reixac	244,54	4,70	79,80	7,34	148,88	3,82
Montgat	59,44	2,10	8,65	15,14	27,10	6,45
Palma de Cervelló, la	40,87	3,83	2,36	0,00	27,66	7,02
Pallejà	160,90	4,85	14,50	7,75	125,54	8,26
Papiol, el	47,03	6,27	12,51	0,00	27,86	0,39
Prat de Llobregat, el	185,08	15,49	108,68	42,12	15,09	3,70
Ripollet	105,94	7,22	64,94	12,61	10,35	10,82
Sant Adrià de Besòs	90,13	0,00	42,72	43,34	4,07	0,00
Sant Andreu de la Barca	129,57	1,91	17,28	36,06	60,98	13,34
Sant Boi de Llobregat	312,20	23,58	117,05	34,40	109,61	27,56
Sant Climent de Llobregat	32,69	8,28	0,00	0,33	20,51	3,57
Sant Cugat del Vallès	1.063,35	13,65	50,27	72,67	871,31	55,45
Sant Feliu de Llobregat	128,25	13,34	54,01	41,59	6,39	12,92
Sant Joan Despí	98,02	0,00	44,44	29,66	17,35	6,57
Sant Just Desvern	143,79	6,96	20,92	15,50	88,41	12,00
Sant Vicenç dels Horts	291,16	12,66	31,55	18,78	222,82	5,35
Santa Coloma de Cervelló	102,39	2,24	11,08	5,57	79,36	4,14
Santa Coloma de Gramenet	260,82	23,64	177,58	20,67	38,09	0,84
Tiana	110,69	3,84	0,00	3,38	90,28	13,19
Torrelles de Llobregat	171,81	3,88	7,01	0,00	160,92	0,00
Viladecans	251,31	18,91	89,73	50,19	78,09	14,39
Total AMB	**12.400,85**	**583,63**	**4.152,60**	**1.953,26**	**5.319,82**	**391,55**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Alt Penedès	2.532,58	79,28	376,39	42,58	1.994,51	39,82
Baix Llobregat	6.360,18	191,69	1.077,05	616,60	4.196,36	278,48
Barcelonès	5.419,64	369,99	2.924,36	1.215,45	841,51	68,34
Garraf	2.220,76	45,94	252,92	100,07	1.748,11	73,72
Maresme	5.530,20	114,31	908,80	267,87	3.961,07	278,15
Vallès Occidental	7.150,17	107,35	1.763,64	589,47	4.331,00	358,71
Vallès Oriental	6.436,14	64,04	752,22	158,25	5.321,51	140,12
Total RMB	**35.649,67**	**972,60**	**8.055,38**	**2.990,29**	**22.394,07**	**1.237,34**

Usos residencials, 2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Badalona	650,16	37,88	319,74	144,10	100,93	47,51
Badia del Vallès	31,90	0,00	0,00	31,90	0,00	0,00
Barberà del Vallès	163,93	9,32	35,59	24,05	86,07	8,90
Barcelona	4.051,55	293,20	2.123,28	928,56	684,14	22,38
Begues	222,64	4,43	0,00	3,66	211,28	3,27
Castellbisbal	232,53	4,69	14,68	4,66	194,52	13,98
Castelldefels	572,46	0,00	45,15	79,09	419,73	28,49
Cerdanyola del Vallès	484,96	0,00	67,21	57,63	335,56	24,56
Cervelló	344,51	0,00	10,49	1,03	329,80	3,19
Corbera de Llobregat	564,07	3,40	10,35	2,37	540,06	7,89
Cornellà de Llobregat	191,23	5,79	113,81	70,02	1,61	0,00
Esplugues de Llobregat	167,86	2,21	78,65	20,09	55,75	11,16
Gavà	299,97	16,37	71,81	79,54	107,06	25,19
Hospitalet de Llobregat, l'	426,78	15,53	275,11	125,23	8,30	2,61
Molins de Rei	187,98	10,56	40,42	18,46	107,80	10,74
Montcada i Reixac	247,09	4,70	79,76	11,06	147,70	3,87
Montgat	67,69	2,10	8,42	20,64	27,18	9,35
Palma de Cervelló, la	45,14	3,83	2,96	0,00	31,65	6,70
Pallejà	164,91	4,90	14,74	9,80	127,23	8,24
Papiol, el	54,23	6,27	12,51	0,00	34,94	0,51
Prat de Llobregat, el	180,36	15,35	108,49	37,55	12,80	6,17
Ripollet	112,37	7,30	66,13	18,74	9,03	11,17
Sant Adrià de Besòs	87,72	0,00	42,99	44,33	0,40	0,00
Sant Andreu de la Barca	143,54	1,61	17,21	46,21	65,07	13,44
Sant Boi de Llobregat	312,00	23,30	116,94	34,78	109,02	27,96
Sant Climent de Llobregat	33,11	8,38	0,00	0,33	20,01	4,39
Sant Cugat del Vallès	1.137,35	13,65	52,37	101,45	909,53	60,35
Sant Feliu de Llobregat	129,01	13,44	54,02	41,99	6,39	13,17
Sant Joan Despí	100,48	0,00	42,13	34,58	17,26	6,51
Sant Just Desvern	147,17	6,96	20,91	16,59	90,71	12,00
Sant Vicenç dels Horts	295,95	12,66	31,59	17,80	225,82	8,08
Santa Coloma de Cervelló	107,27	2,24	10,37	7,37	81,93	5,36
Santa Coloma de Gramenet	257,35	23,64	175,94	21,17	35,76	0,84
Tiana	120,89	3,84	0,00	4,31	99,43	13,31
Torrelles de Llobregat	191,88	3,88	7,17	0,00	178,92	1,91
Viladecans	266,65	18,91	87,56	64,02	81,77	14,39
Total AMB	**12.794,69**	**580,34**	**4.158,50**	**2.123,11**	**5.495,16**	**437,59**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CASC ANTIC	RESIDENCIAL EN ILLA TANCADA	RESIDENCIAL EN BLOCS	RESIDENCIAL AÏLLAT	RESIDENCIAL EN FILERA
Alt Penedès	2.596,40	79,4	378	58,7	2.024,27	56,03
Baix Llobregat	6.667,03	188,02	1.064,24	682,05	4.411,39	321,33
Barcelonès	5.473,56	370,25	2.937,0552	1.263,3862	829,53	73,34
Garraf	2.377,11	45,21	254,68	173,56	1.803,10	100,56
Maresme	5.773,25	118	912,53	301,44	4.115,17	326,11
Vallès Occidental	7.618,36	107,34	1.786,21	736,66	4.562,43	425,72
Vallès Oriental	6.845,36	64,77	762,45	197,79	5.657,24	163,11
Total RMB	**37.351,07**	**972,99**	**8.095,17**	**3.413,59**	**23.403,13**	**1.466,20**

Ús residencial i variació, 1956-2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SÒL RESIDENCIAL 1956	SÒL RESIDENCIAL 1977	SÒL RESIDENCIAL 1990	SÒL RESIDENCIAL 2000	SÒL RESIDENCIAL 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Badalona	336,20	563,85	595,96	640,69	650,16	227,65	86,31
Badia del Vallès	1,08	30,31	32,41	30,24	31,90	29,23	1,59
Barberà del Vallès	52,71	135,29	141,21	156,50	163,93	82,58	28,64
Barcelona	3.222,30	3.946,19	4.015,88	4.010,55	4.051,55	723,88	105,37
Begues	43,98	112,18	172,75	198,10	222,64	68,20	110,46
Castellbisbal	33,60	203,79	210,87	226,78	232,53	170,19	28,74
Castelldefels	154,48	484,16	512,99	550,67	572,46	329,68	88,30
Cerdanyola del Vallès	206,83	402,47	427,79	461,39	484,96	195,64	82,49
Cervelló	19,50	271,97	303,91	324,76	344,51	252,47	72,54
Corbera de Llobregat	25,43	337,61	479,02	534,10	564,07	312,18	226,46
Cornellà de Llobregat	113,31	180,44	186,01	192,44	191,23	67,13	10,79
Esplugues de Llobregat	89,73	141,03	167,18	170,67	167,86	51,30	26,83
Gavà	75,98	208,57	257,30	288,39	299,97	132,59	91,40
Hospitalet de Llobregat, l'	273,90	422,54	427,63	417,45	426,78	148,64	4,24
Molins de Rei	63,92	139,43	146,90	168,14	187,98	75,51	48,55
Montcada i Reixac	147,56	210,08	209,22	244,54	247,09	62,52	37,01
Montgat	30,69	49,87	53,72	59,44	67,69	19,18	17,82
Palma de Cervelló, la	7,31	21,32	29,03	40,87	45,14	14,01	23,82
Pallejà	22,79	127,46	141,74	160,90	164,91	104,67	37,45
Papiol, el	22,03	30,50	35,28	47,03	54,23	8,47	23,73
Prat de Llobregat, el	98,11	164,63	174,43	185,08	180,36	66,52	15,73
Ripollet	64,14	74,10	88,68	105,94	112,37	9,96	38,27
Sant Adrià de Besòs	44,47	86,35	83,16	90,13	87,72	41,88	1,37
Sant Andreu de la Barca	20,13	64,40	99,38	129,57	143,54	44,27	79,14
Sant Boi de Llobregat	115,61	263,83	292,10	312,20	312,00	148,22	48,17
Sant Climent de Llobregat	14,09	25,34	28,54	32,69	33,11	11,25	7,77
Sant Cugat del Vallès	550,84	898,55	949,78	1.063,35	1.137,35	347,71	238,80
Sant Feliu de Llobregat	58,66	86,61	89,60	128,25	129,01	27,95	42,40
Sant Joan Despí	40,05	60,76	75,21	98,02	100,48	20,71	39,72
Sant Just Desvern	66,68	110,14	134,69	143,79	147,17	43,46	37,03
Sant Vicenç dels Horts	50,55	264,44	271,62	291,16	295,95	213,89	31,51
Santa Coloma de Cervelló	19,56	80,25	82,82	102,39	107,27	60,69	27,02
Santa Coloma de Gramenet	184,66	264,89	264,97	260,82	257,35	80,23	-7,54
Tiana	36,65	79,31	94,27	110,69	120,89	42,66	41,58
Torrelles de Llobregat	22,18	87,28	165,23	171,81	191,88	65,10	104,60
Viladecans	69,13	200,78	209,22	251,31	266,65	131,65	65,87
Total AMB	**6.398,87**	**10.830,72**	**11.650,50**	**12.400,85**	**12.794,69**	**4.431,85**	**1.963,98**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SÒL RESIDENCIAL 1956	SÒL RESIDENCIAL 1977	SÒL RESIDENCIAL 1990	SÒL RESIDENCIAL 2000	SÒL RESIDENCIAL 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Alt Penedès	704,83	1.657,18	2.033,05	2.532,58	2.596,40	952,35	939,22
Baix Llobregat	1.429,26	4.441,77	5.680,82	6.360,18	6.667,03	3.012,51	2.225,26
Barcelonès	4.061,54	5.283,81	5.387,60	5.419,64	5.473,56	1.222,27	189,75
Garraf	295,75	1.180,06	2.040,04	2.220,76	2.377,11	884,31	1.197,05
Maresme	1.177,46	3.720,61	5.150,96	5.530,20	5.773,25	2.543,15	2.052,64
Vallès Occidental	2.757,20	6.489,47	6.614,32	7.150,17	7.618,36	3.732,27	1.128,89
Vallès Oriental	1.448,47	4.789,16	6.164,03	6.436,14	6.845,36	3.340,69	2.056,20
Total RMB	**11.874,51**	**27.562,06**	**33.070,82**	**35.649,67**	**37.351,07**	**15.687,55**	**9.789,01**

Ús industrial i variació, 1956-2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	SÒL INDUSTRIAL 1956	SÒL INDUSTRIAL 1977	SÒL INDUSTRIAL 1990	SÒL INDUSTRIAL 2000	SÒL INDUSTRIAL 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Badalona	116,00	162,49	164,67	156,24	165,38	46,49	2,89
Badia del Vallès	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Barberà del Vallès	4,14	73,93	192,06	258,24	283,58	69,79	209,65
Barcelona	724,65	1.178,23	1.122,13	1.031,20	940,63	453,58	-237,60
Begues	0,00	0,00	0,00	0,00	2,87	0,00	2,87
Castellbisbal	0,00	136,81	222,16	295,95	373,19	136,81	236,38
Castelldefels	4,03	13,64	16,56	17,90	23,16	9,61	9,52
Cerdanyola del Vallès	8,85	112,65	119,32	142,93	148,17	103,80	35,52
Cervelló	3,91	17,62	21,28	29,14	35,45	13,71	17,83
Corbera de Llobregat	0,61	2,36	2,96	4,36	4,72	1,75	2,36
Cornellà de Llobregat	46,79	93,77	142,12	150,32	152,11	46,98	58,34
Esplugues de Llobregat	11,60	37,41	35,84	33,59	32,84	25,81	-4,57
Gavà	10,50	68,78	86,44	135,00	129,39	58,28	60,61
Hospitalet de Llobregat, l'	114,35	224,06	236,20	298,20	263,29	109,71	39,23
Molins de Rei	10,26	32,43	33,53	72,54	80,41	22,17	47,98
Montcada i Reixac	36,49	106,92	138,78	203,81	229,40	70,43	122,48
Montgat	10,76	25,12	20,37	17,05	14,69	14,36	-10,43
Palma de Cervelló, la	0,00	0,33	1,12	5,50	6,48	0,33	6,15
Pallejà	2,75	26,35	32,48	42,76	39,85	23,60	13,50
Papiol, el	4,83	13,44	30,35	43,68	48,71	8,61	35,27
Prat de Llobregat, el	26,43	132,00	234,14	271,81	275,76	105,57	143,76
Ripollet	12,17	56,31	63,33	62,96	67,86	44,14	11,55
Sant Adrià de Besòs	46,40	81,35	78,84	71,90	62,08	34,95	-19,27
Sant Andreu de la Barca	1,24	69,24	118,32	136,26	147,52	68,00	78,28
Sant Boi de Llobregat	5,78	110,20	141,48	174,08	215,07	104,42	104,87
Sant Climent de Llobregat	0,77	3,48	4,46	6,69	7,34	2,71	3,86
Sant Cugat del Vallès	5,76	43,87	81,71	105,01	132,65	38,11	88,78
Sant Feliu de Llobregat	12,98	74,80	85,63	122,79	119,94	61,82	45,14
Sant Joan Despí	4,33	52,72	72,97	76,35	72,58	48,39	19,86
Sant Just Desvern	20,73	38,68	67,50	68,30	69,61	17,95	30,93
Sant Vicenç dels Horts	11,30	41,81	58,72	81,48	93,85	30,51	52,04
Santa Coloma de Cervelló	8,27	14,18	15,51	26,92	24,46	5,91	10,28
Santa Coloma de Gramenet	3,73	14,41	12,83	15,63	15,63	10,68	1,22
Tiana	0,04	1,51	0,75	0,75	0,75	1,47	-0,76
Torrelles de Llobregat	0,00	1,06	1,36	3,08	4,50	1,06	3,44
Viladecans	16,33	93,79	120,43	147,16	152,17	77,46	58,38
Total AMB	**1.286,77**	**3.155,75**	**3.776,35**	**4.309,58**	**4.436,09**	**1.868,99**	**1.280,34**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	SÒL INDUSTRIAL 1956	SÒL INDUSTRIAL 1977	SÒL INDUSTRIAL 1990	SÒL INDUSTRIAL 2000	SÒL INDUSTRIAL 2006	VARIACIÓ 1956-1977	VARIACIÓ 1977-2006
Alt Penedès	58,75	268,85	389,06	633,48	762,54	210,10	493,69
Baix Llobregat	231,71	1.253,50	1.745,47	2.407,04	2.616,21	1.021,79	1.362,71
Barcelonès	1.005,13	1.660,54	1.614,67	1.573,17	1.447,00	655,41	-213,54
Garraf	43,32	127,92	161,89	227,24	257,09	84,60	129,17
Maresme	63,76	267,81	401,21	560,53	645,82	204,05	378,01
Vallès Occidental	235,66	1.896,87	2.251,04	2.801,80	3.189,00	1.661,21	1.292,13
Vallès Oriental	81,99	1.043,70	1.616,06	1.853,56	2.107,23	961,71	1.063,53
Total RMB	**1.720,32**	**6.519,19**	**8.179,40**	**10.056,82**	**11.024,89**	**4.798,87**	**4.505,70**

Dotacions urbanístiques, 1956 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Badalona	55,07	9,11	16,48	0,74	0,00	28,74
Badia del Vallès	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24
Barberà del Vallès	8,38	1,29	0,00	0,00	0,00	7,09
Barcelona	1.408,04	468,48	481,87	1,60	8,25	447,84
Begues	10,18	1,42	0,00	0,00	0,00	8,75
Castellbisbal	29,51	0,18	0,00	0,00	0,00	29,33
Castelldefels	18,60	0,00	1,36	0,00	0,00	17,25
Cerdanyola del Vallès	31,20	4,76	1,02	0,00	0,00	25,42
Cervelló	8,67	0,22	0,00	0,00	0,00	8,45
Corbera de Llobregat	7,50	0,83	0,00	0,00	0,00	6,67
Cornellà de Llobregat	27,54	9,79	0,58	0,00	0,00	17,17
Esplugues de Llobregat	13,75	5,63	1,73	0,00	0,00	6,40
Gavà	24,74	1,98	0,94	0,00	0,00	21,82
Hospitalet de Llobregat, l'	79,62	21,12	11,28	0,98	0,00	46,24
Molins de Rei	18,62	4,65	0,36	0,00	0,00	13,61
Montcada i Reixac	37,84	1,43	0,55	0,00	0,00	35,86
Montgat	8,11	0,32	0,42	0,00	0,00	7,37
Palma de Cervelló, la	5,96	0,00	0,00	0,00	0,00	5,96
Pallejà	10,15	1,59	0,00	0,00	0,00	8,56
Papiol, el	9,05	0,00	0,00	0,00	0,00	9,05
Prat de Llobregat, el	365,97	0,59	1,97	0,55	0,00	362,86
Ripollet	5,72	0,59	0,17	0,00	0,00	4,96
Sant Adrià de Besòs	32,18	2,56	4,45	12,29	0,00	12,88
Sant Andreu de la Barca	10,32	1,39	0,00	0,00	0,00	8,92
Sant Boi de Llobregat	57,96	35,15	2,00	0,00	0,00	20,81
Sant Climent de Llobregat	2,76	0,12	0,00	0,00	0,00	2,64
Sant Cugat del Vallès	48,73	8,89	3,37	0,00	0,00	36,46
Sant Feliu de Llobregat	18,60	4,52	4,59	0,00	0,00	9,49
Sant Joan Despí	9,99	1,43	0,00	3,41	0,00	5,15
Sant Just Desvern	8,43	2,17	1,45	0,00	0,00	4,81
Sant Vicenç dels Horts	14,39	0,77	0,10	0,00	0,00	13,52
Santa Coloma de Cervelló	9,90	4,34	0,00	0,00	0,00	5,56
Santa Coloma de Gramenet	35,00	19,77	8,28	0,00	0,00	6,95
Tiana	11,80	7,13	0,00	0,00	0,00	4,67
Torrelles de Llobregat	1,22	0,00	0,00	0,00	0,00	1,22
Viladecans	19,09	1,62	0,52	0,00	0,00	16,95
Total AMB	**2.464,82**	**623,85**	**543,48**	**19,57**	**8,25**	**1.269,66**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Alt Penedès	265,17	8,99	1,11	0,00	0,00	255,07
Baix Llobregat	811,07	90,94	16,59	3,96	0,00	699,58
Barcelonès	1.609,90	521,04	522,36	15,61	8,25	542,64
Garraf	179,07	30,64	16,18	0,49	0,00	131,77
Maresme	293,25	51,04	3,85	0,96	0,00	237,39
Vallès Occidental	513,13	100,91	21,83	4,16	0,25	385,98
Vallès Oriental	424,40	22,83	3,31	0,00	0,00	398,26
Total RMB	**4.095,99**	**826,39**	**585,23**	**25,18**	**8,50**	**2.650,69**

Dotacions urbanístiques, 1977 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Badalona	329,27	142,30	94,20	0,74	33,06	58,97
Badia del Vallès	41,93	25,11	9,50	0,00	0,00	7,32
Barberà del Vallès	94,44	22,12	20,15	0,00	13,80	38,37
Barcelona	2.485,08	892,09	619,96	26,77	110,22	836,04
Begues	42,30	8,39	5,45	19,71	0,00	8,75
Castellbisbal	227,65	18,19	147,27	0,00	0,69	61,50
Castelldefels	122,55	35,38	66,17	0,00	0,00	21,00
Cerdanyola del Vallès	286,58	108,96	103,00	0,67	0,46	73,49
Cervelló	62,70	9,28	43,88	0,00	0,00	9,54
Corbera de Llobregat	75,36	4,25	61,05	0,42	0,00	9,64
Cornellà de Llobregat	53,54	28,43	9,47	0,00	0,00	15,64
Esplugues de Llobregat	85,20	25,06	39,72	0,00	2,63	17,79
Gavà	137,28	50,46	20,70	37,10	0,00	29,02
Hospitalet de Llobregat, l'	231,78	114,65	24,97	8,21	0,00	83,95
Molins de Rei	64,26	20,73	3,15	0,00	0,00	40,38
Montcada i Reixac	154,80	45,44	20,79	1,44	3,95	83,18
Montgat	29,45	6,87	0,00	0,00	0,00	22,58
Palma de Cervelló, la	7,25	1,39	0,00	0,00	0,00	5,86
Pallejà	39,84	11,60	19,34	0,00	0,00	8,90
Papiol, el	39,33	2,54	6,54	0,63	0,00	29,62
Prat de Llobregat, el	666,36	167,82	6,91	0,55	11,30	479,78
Ripollet	50,93	11,98	9,18	0,00	3,94	25,83
Sant Adrià de Besòs	87,37	19,95	16,16	32,36	0,00	18,90
Sant Andreu de la Barca	35,31	14,67	11,43	0,00	0,00	9,21
Sant Boi de Llobregat	129,05	60,69	6,02	4,16	0,00	58,18
Sant Climent de Llobregat	4,53	1,89	0,00	0,00	0,00	2,64
Sant Cugat del Vallès	428,86	217,76	91,30	0,00	19,83	99,97
Sant Feliu de Llobregat	42,74	17,30	3,90	0,00	0,00	21,54
Sant Joan Despí	47,03	22,05	0,96	8,99	0,00	15,03
Sant Just Desvern	32,31	15,14	2,58	3,00	0,00	11,59
Sant Vicenç dels Horts	54,90	11,89	21,90	0,00	0,00	21,11
Santa Coloma de Cervelló	17,46	7,53	4,69	0,00	0,00	5,24
Santa Coloma de Gramenet	94,06	53,77	29,07	3,99	0,00	7,23
Tiana	24,57	14,81	5,09	0,00	0,00	4,67
Torrelles de Llobregat	19,00	4,51	12,27	0,00	0,00	2,22
Viladecans	143,17	110,53	3,84	2,86	0,00	25,94
Total AMB	**6.488,24**	**2.325,53**	**1.540,61**	**151,60**	**199,88**	**2.270,62**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Alt Penedès	489,46	54,16	38,48	8,23	0,00	388,59
Baix Llobregat	2.616,41	719,47	696,12	113,47	13,93	1.073,42
Barcelonès	3.227,56	1.222,76	784,36	72,07	143,28	1.005,09
Garraf	563,84	119,71	258,48	23,93	2,08	159,64
Maresme	1.399,85	421,71	595,80	2,10	4,18	376,06
Vallès Occidental	3.866,73	1.168,62	1.570,33	90,44	106,18	931,16
Vallès Oriental	2.135,67	532,84	894,67	37,24	19,23	651,69
Total RMB	**14.299,52**	**4.239,27**	**4.838,24**	**347,48**	**288,88**	**4.585,65**

Dotacions urbanístiques, 1990 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Badalona	358,33	160,30	103,83	2,12	33,06	59,02
Badia del Vallès	44,36	27,55	9,49	0,00	0,00	7,32
Barberà del Vallès	119,85	43,17	21,26	3,03	13,80	38,59
Barcelona	2.862,10	1044,66	818,55	33,79	111,63	853,47
Begues	56,85	13,08	6,99	28,03	0,00	8,75
Castellbisbal	245,21	18,19	147,26	0,00	0,69	79,07
Castelldefels	175,30	66,28	87,82	0,00	0,00	21,20
Cerdanyola del Vallès	382,42	218,10	81,98	0,67	0,46	81,21
Cervelló	94,07	11,93	72,60	0,00	0,00	9,54
Corbera de Llobregat	81,88	9,67	62,15	0,42	0,00	9,64
Cornellà de Llobregat	120,12	58,80	24,57	0,00	0,00	36,75
Esplugues de Llobregat	124,03	67,50	29,85	0,00	4,57	22,11
Gavà	195,26	59,17	62,91	40,80	3,16	29,22
Hospitalet de Llobregat, l'	347,53	145,08	72,41	11,10	0,00	118,94
Molins de Rei	91,78	30,18	20,32	0,00	0,90	40,38
Montcada i Reixac	198,35	74,36	24,82	7,15	3,95	88,07
Montgat	30,82	7,60	0,64	0,00	0,00	22,58
Palma de Cervelló, la	11,71	1,90	3,95	0,00	0,00	5,86
Pallejà	44,79	16,42	19,47	0,00	0,00	8,90
Papiol, el	56,33	8,67	15,98	0,63	0,00	31,05
Prat de Llobregat, el	904,23	228,30	52,38	1,45	37,79	584,31
Ripollet	90,28	29,77	27,25	0,00	3,94	29,32
Sant Adrià de Besòs	109,65	23,91	25,84	32,36	8,64	18,90
Sant Andreu de la Barca	61,54	29,75	22,58	0,00	0,00	9,21
Sant Boi de Llobregat	213,50	98,36	40,41	4,46	5,25	65,02
Sant Climent de Llobregat	7,76	4,03	1,09	0,00	0,00	2,64
Sant Cugat del Vallès	506,42	247,28	93,80	1,57	31,26	132,51
Sant Feliu de Llobregat	84,40	32,72	14,71	3,39	0,00	33,58
Sant Joan Despí	117,03	44,21	34,07	8,99	0,40	29,36
Sant Just Desvern	64,02	25,71	17,69	3,00	6,03	11,59
Sant Vicenç dels Horts	93,05	31,93	39,53	0,00	0,00	21,59
Santa Coloma de Cervelló	30,45	12,07	11,53	0,00	0,00	6,85
Santa Coloma de Gramenet	133,94	91,31	31,35	3,99	0,00	7,29
Tiana	26,42	16,66	5,09	0,00	0,00	4,67
Torrelles de Llobregat	36,11	14,55	17,48	0,00	0,00	4,08
Viladecans	213,88	143,65	32,26	9,29	2,13	26,55
Total AMB	**8.333,77**	**3.156,82**	**2.153,91**	**196,24**	**267,66**	**2.559,14**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Alt Penedès	560,37	101,92	52,66	9,44	0,00	396,35
Baix Llobregat	3.913,09	1274,61	1.163,58	144,95	67,27	1.262,68
Barcelonès	3.811,55	1.465,26	1.051,98	83,36	153,33	1.057,62
Garraf	1.006,91	272,71	492,58	37,27	0,00	204,35
Maresme	1.610,33	606,52	595,97	3,30	27,67	376,87
Vallès Occidental	4.209,15	1.397,64	1.576,35	105,42	117,61	1.012,13
Vallès Oriental	2.578,07	877,77	948,87	38,66	31,45	681,32
Total RMB	**17.689,47**	**5.996,43**	**5.881,99**	**422,40**	**397,33**	**4.991,32**

Dotacions urbanístiques, 2000 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Badalona	463,68	193,57	157,81	3,13	33,73	75,44
Badia del Vallès	50,63	27,55	15,76	0,00	0,00	7,32
Barberà del Vallès	176,33	49,08	71,04	0,79	13,80	41,62
Barcelona	3.120,01	1094,27	885,53	39,88	187,33	913,00
Begues	86,95	17,09	16,47	44,64	0,00	8,75
Castellbisbal	317,24	31,07	181,71	0,00	3,36	101,10
Castelldefels	351,77	150,98	160,38	0,00	0,00	40,41
Cerdanyola del Vallès	462,17	277,07	102,45	0,67	0,46	81,52
Cervelló	123,80	13,98	72,82	0,00	0,00	37,00
Corbera de Llobregat	89,18	14,98	62,14	0,42	0,00	11,64
Cornellà de Llobregat	205,86	85,12	65,49	1,15	0,00	54,10
Esplugues de Llobregat	160,76	80,15	42,58	0,00	4,57	33,46
Gavà	292,08	86,52	94,65	42,69	14,80	53,42
Hospitalet de Llobregat, l'	477,78	188,49	119,75	10,59	17,46	141,49
Molins de Rei	115,80	37,36	30,26	3,13	0,90	44,15
Montcada i Reixac	245,74	89,35	52,09	9,67	3,95	90,68
Montgat	42,79	10,62	0,64	0,00	0,00	31,53
Palma de Cervelló, la	11,71	1,90	3,95	0,00	0,00	5,86
Pallejà	88,18	34,03	31,92	0,00	0,00	22,23
Papiol, el	68,41	13,48	17,38	6,50	0,00	31,05
Prat de Llobregat, el	1.065,11	250,84	68,09	2,25	70,91	673,02
Ripollet	140,46	33,46	68,24	5,50	3,94	29,32
Sant Adrià de Besòs	147,05	35,91	25,05	32,79	8,55	44,75
Sant Andreu de la Barca	88,23	42,11	28,51	0,00	0,00	17,61
Sant Boi de Llobregat	374,82	141,34	99,29	4,46	32,82	96,91
Sant Climent de Llobregat	22,10	9,19	10,27	0,00	0,00	2,64
Sant Cugat del Vallès	667,53	302,14	177,39	3,35	49,38	135,27
Sant Feliu de Llobregat	149,75	61,73	39,93	5,94	0,00	42,15
Sant Joan Despí	133,78	54,83	39,23	9,83	0,40	29,49
Sant Just Desvern	79,40	30,63	28,02	3,00	5,96	11,79
Sant Vicenç dels Horts	110,96	35,82	41,14	0,00	0,00	34,00
Santa Coloma de Cervelló	56,03	20,78	20,02	0,34	0,00	14,89
Santa Coloma de Gramenet	187,48	90,95	78,98	3,99	0,00	13,56
Tiana	33,82	17,40	7,86	0,00	0,00	8,56
Torrelles de Llobregat	37,36	15,94	17,48	0,00	0,00	3,94
Viladecans	249,50	153,69	46,20	9,97	2,13	37,51
Total AMB	**10.494,25**	**3.793,42**	**2.980,52**	**244,68**	**454,45**	**3.021,18**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Alt Penedès	796,95	148,41	55,18	25,77	0,00	567,59
Baix Llobregat	5.103,33	1660,47	1.542,60	185,95	142,81	1.571,50
Barcelonès	4.396,00	1.603,19	1.267,12	90,38	247,07	1.188,24
Garraf	1.223,82	349,78	494,60	43,84	13,28	322,32
Maresme	2.198,03	735,02	777,90	38,71	61,85	584,55
Vallès Occidental	5.703,15	1.772,04	2.500,50	158,05	158,47	1.114,09
Vallès Oriental	2.939,77	1.013,75	1.041,50	67,78	43,89	772,85
Total RMB	**22.361,05**	**7.282,66**	**7.679,40**	**610,48**	**667,37**	**6.121,14**

Dotacions urbanístiques, 2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Badalona	472,44	182,35	165,92	3,10	33,22	87,85
Badia del Vallès	48,90	27,18	14,38	0,00	0,00	7,34
Barberà del Vallès	181,61	48,13	77,83	0,79	13,75	41,11
Barcelona	3.271,20	1111,03	911,71	26,58	181,75	1040,13
Begues	91,81	15,02	15,72	52,30	0,00	8,77
Castellbisbal	321,35	28,70	177,24	0,00	3,36	112,05
Castelldefels	365,77	150,59	166,85	0,00	7,91	40,42
Cerdanyola del Vallès	447,17	265,73	98,79	0,67	0,46	81,52
Cervelló	117,94	15,89	70,92	0,00	0,00	31,13
Corbera de Llobregat	88,29	14,84	61,39	0,42	0,00	11,64
Cornellà de Llobregat	231,03	99,70	64,62	1,15	7,92	57,64
Esplugues de Llobregat	164,56	79,49	46,90	0,00	4,20	33,97
Gavà	296,80	87,44	94,52	47,66	13,76	53,42
Hospitalet de Llobregat, l'	480,45	202,86	119,34	8,12	15,90	134,23
Molins de Rei	115,77	35,79	29,77	2,35	0,90	46,96
Montcada i Reixac	253,28	84,07	51,77	19,65	4,04	93,75
Montgat	42,56	10,22	0,64	0,00	0,00	31,70
Palma de Cervelló, la	12,25	1,90	3,95	0,00	0,00	6,40
Pallejà	104,20	33,37	33,13	0,00	0,00	37,70
Papiol, el	77,72	13,51	16,92	9,95	0,00	37,34
Prat de Llobregat, el	1.372,03	138,37	64,33	34,05	70,48	1064,80
Ripollet	128,23	34,47	55,93	5,51	3,11	29,21
Sant Adrià de Besòs	193,47	43,07	62,70	21,79	10,13	55,78
Sant Andreu de la Barca	87,05	39,56	29,88	0,00	0,00	17,61
Sant Boi de Llobregat	423,23	139,27	95,90	4,46	34,86	148,74
Sant Climent de Llobregat	21,76	9,19	9,93	0,00	0,00	2,64
Sant Cugat del Vallès	730,11	331,75	178,03	3,78	69,24	147,31
Sant Feliu de Llobregat	151,85	63,91	39,23	6,56	0,00	42,15
Sant Joan Despí	157,35	74,38	37,70	9,83	0,34	35,10
Sant Just Desvern	79,23	30,41	26,62	3,00	6,07	13,13
Sant Vicenç dels Horts	118,31	34,59	39,99	0,00	0,00	43,73
Santa Coloma de Cervelló	71,92	28,14	19,93	0,34	0,00	23,51
Santa Coloma de Gramenet	207,64	94,01	96,04	3,99	0,00	13,60
Tiana	33,82	17,40	7,86	0,00	0,00	8,56
Torrelles de Llobregat	36,73	15,75	17,04	0,00	0,00	3,94
Viladecans	292,03	132,31	44,72	9,97	2,13	102,90
Total AMB	**11.289,86**	**3.734,39**	**3.048,14**	**276,02**	**483,53**	**3.747,78**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	TOTAL DOTACIONS URBANÍSTIQUES	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES
Alt Penedès	742,51	149,18	70,38	27,39	0,00	495,56
Baix Llobregat	5.632,94	1584,19	1.525,78	234,21	158,16	2.130,60
Barcelonès	4.625,20	1.633,32	1.355,71	63,58	241,00	1.331,59
Garraf	1.247,99	360,47	503,25	30,45	18,74	335,08
Maresme	2.246,83	800,80	753,75	28,18	73,96	590,14
Vallès Occidental	5.935,93	1.973,82	2.473,57	163,95	170,92	1.153,67
Vallès Oriental	3.035,87	1.087,12	1.020,74	67,85	38,19	821,97
Total RMB	**23.467,27**	**7.588,90**	**7.703,18**	**615,61**	**700,97**	**6.858,61**

Variació de les dotacions urbanístiques 1956-1977 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES	VARIACIÓ 1956-1977
Badalona	133,19	77,72	0,00	33,06	30,23	274,20
Badia del Vallès	25,11	9,50	0,00	0,00	7,08	41,69
Barberà del Vallès	20,83	20,15	0,00	13,80	31,28	86,06
Barcelona	423,61	138,09	25,17	101,97	388,20	1.077,04
Begues	6,97	5,45	19,71	0,00	0,00	32,12
Castellbisbal	18,01	147,27	0,00	0,69	32,17	198,14
Castelldefels	35,38	64,81	0,00	0,00	3,75	103,95
Cerdanyola del Vallès	104,20	101,98	0,67	0,46	48,07	255,38
Cervelló	9,06	43,88	0,00	0,00	1,09	54,03
Corbera de Llobregat	3,42	61,05	0,42	0,00	2,97	67,86
Cornellà de Llobregat	18,64	8,89	0,00	0,00	-1,53	26,00
Esplugues de Llobregat	19,43	37,99	0,00	2,63	11,39	71,45
Gavà	48,48	19,76	37,10	0,00	7,20	112,54
Hospitalet de Llobregat, l'	93,53	13,69	7,23	0,00	37,71	152,16
Molins de Rei	16,08	2,79	0,00	0,00	26,77	45,64
Montcada i Reixac	44,01	20,24	1,44	3,95	47,32	116,96
Montgat	6,55	-0,42	0,00	0,00	15,21	21,34
Palma de Cervelló, la	1,39	0,00	0,00	0,00	-0,10	1,29
Pallejà	10,01	19,34	0,00	0,00	0,34	29,69
Papiol, el	2,54	6,54	0,63	0,00	20,57	30,28
Prat de Llobregat, el	167,23	4,94	0,00	11,30	116,92	300,39
Ripollet	11,39	9,01	0,00	3,94	20,87	45,21
Sant Adrià de Besòs	17,39	11,71	20,07	0,00	6,02	55,19
Sant Andreu de la Barca	13,28	11,43	0,00	0,00	0,29	24,99
Sant Boi de Llobregat	25,54	4,02	4,16	0,00	37,37	71,09
Sant Climent de Llobregat	1,77	0,00	0,00	0,00	0,00	1,77
Sant Cugat del Vallès	208,87	87,93	0,00	19,83	63,51	380,13
Sant Feliu de Llobregat	12,78	-0,69	0,00	0,00	12,05	24,14
Sant Joan Despí	20,62	0,96	5,58	0,00	9,88	37,04
Sant Just Desvern	12,97	1,13	3,00	0,00	6,78	23,88
Sant Vicenç dels Horts	11,12	21,80	0,00	0,00	7,59	40,51
Santa Coloma de Cervelló	3,19	4,69	0,00	0,00	-0,32	7,56
Santa Coloma de Gramenet	34,00	20,79	3,99	0,00	0,28	59,06
Tiana	7,68	5,09	0,00	0,00	0,00	12,77
Torrelles de Llobregat	4,51	12,27	0,00	0,00	1,00	17,78
Viladecans	108,91	3,32	2,86	0,00	8,99	124,08
Total AMB	**1.701,68**	**997,13**	**132,03**	**191,63**	**1.000,96**	**4.023,42**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES	VARIACIÓ 1956-1977
Alt Penedès	45,17	37,37	8,23	0,00	133,52	224,29
Baix Llobregat	628,53	679,53	109,51	13,93	373,84	1.805,34
Barcelonès	701,72	262,00	56,46	135,03	462,45	1.617,66
Garraf	89,07	242,30	23,44	2,08	27,87	384,77
Maresme	370,67	591,95	1,14	4,18	138,67	1.106,60
Vallès Occidental	1.067,71	1.548,50	86,28	105,93	545,18	3.353,60
Vallès Oriental	510,01	891,36	37,24	19,23	253,43	1.711,27
Total RMB	**3.412,88**	**4.253,01**	**322,30**	**280,38**	**1.934,96**	**10.203,53**

Variació de les dotacions urbanístiques, 1977-2006 (superfícies en ha)

Àrea metropolitana de Barcelona

MUNICIPI	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES	VARIACIÓ 1977-2006
Badalona	40,05	71,72	2,36	0,16	28,88	143,17
Badia del Vallès	2,07	4,88	0,00	0,00	0,02	6,97
Barberà del Vallès	26,01	57,68	0,79	-0,05	2,74	87,17
Barcelona	218,94	291,75	-0,19	71,53	204,09	786,12
Begues	6,63	10,27	32,59	0,00	0,02	49,51
Castellbisbal	10,51	29,97	0,00	2,67	50,55	93,70
Castelldefels	115,21	100,68	0,00	7,91	19,42	243,22
Cerdanyola del Vallès	156,77	-4,21	0,00	0,00	8,03	160,59
Cervelló	6,61	27,04	0,00	0,00	21,59	55,24
Corbera de Llobregat	10,59	0,34	0,00	0,00	2,00	12,93
Cornellà de Llobregat	71,27	55,15	1,15	7,92	42,00	177,49
Esplugues de Llobregat	54,43	7,18	0,00	1,57	16,18	79,36
Gavà	36,98	73,82	10,56	13,76	24,40	159,52
Hospitalet de Llobregat, l'	88,21	94,37	-0,09	15,90	50,28	248,67
Molins de Rei	15,06	26,62	2,35	0,90	6,58	51,51
Montcada i Reixac	38,63	30,98	18,21	0,09	10,57	98,48
Montgat	3,35	0,64	0,00	0,00	9,12	13,11
Palma de Cervelló, la	0,51	3,95	0,00	0,00	0,54	5,00
Pallejà	21,77	13,79	0,00	0,00	28,80	64,36
Papiol, el	10,97	10,38	9,32	0,00	7,72	38,39
Prat de Llobregat, el	-29,45	57,42	33,50	59,18	585,02	705,67
Ripollet	22,49	46,75	5,51	-0,83	3,38	77,30
Sant Adrià de Besòs	23,12	46,54	-10,57	10,13	36,88	106,10
Sant Andreu de la Barca	24,89	18,45	0,00	0,00	8,40	51,74
Sant Boi de Llobregat	78,58	89,88	0,30	34,86	90,56	294,18
Sant Climent de Llobregat	7,30	9,93	0,00	0,00	0,00	17,23
Sant Cugat del Vallès	113,99	86,73	3,78	49,41	47,34	301,25
Sant Feliu de Llobregat	46,61	35,33	6,56	0,00	20,61	109,11
Sant Joan Despí	52,33	36,74	0,84	0,34	20,07	110,32
Sant Just Desvern	15,27	24,04	0,00	6,07	1,54	46,92
Sant Vicenç dels Horts	22,70	18,09	0,00	0,00	22,62	63,41
Santa Coloma de Cervelló	20,61	15,24	0,34	0,00	18,27	54,46
Santa Coloma de Gramenet	40,24	66,97	0,00	0,00	6,37	113,58
Tiana	2,59	2,77	0,00	0,00	3,89	9,25
Torrelles de Llobregat	11,24	4,77	0,00	0,00	1,72	17,73
Viladecans	21,78	40,88	7,11	2,13	76,96	148,86
Total AMB	**1.408,86**	**1.507,53**	**124,42**	**283,65**	**1.477,16**	**4.801,62**

Regió metropolitana de Barcelona

COMARCA	EQUIPAMENTS	PARCS	SERVEIS TÈCNICS	TERCIARI	INFRAESTRUCTURES	VARIACIÓ 1977-2006
Alt Penedès	95,02	31,90	19,16	0,00	106,97	253,05
Baix Llobregat	864,72	829,66	120,74	144,23	1.057,18	3.016,53
Barcelonès	410,56	571,35	-8,49	97,72	326,50	1.397,64
Garraf	240,76	244,77	6,52	16,66	175,44	684,15
Maresme	379,09	157,95	26,08	69,78	214,08	846,98
Vallès Occidental	805,20	903,24	73,51	64,74	222,51	2.069,20
Vallès Oriental	554,28	126,07	30,61	18,96	170,28	900,20
Total RMB	**3.349,63**	**2.864,94**	**268,13**	**412,09**	**2.272,96**	**9.167,75**

Metodologia i fonts

Bibliografia

Metodologia i fonts

Els factors de transformació territorial

- **L'evolució demogràfica.** Les dades utilitzades provenen de les bases d'informació de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) i de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

- **L'activitat econòmica.** Les fonts utilitzades provenen de les bases d'informació de l'Enquesta de població activa (EPA) elaborada per l'INE, de l'IDESCAT, de l'Observatori del Treball, de la Secretaria d'Habitatge i la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya, de la base HERMES de la Diputació de Barcelona i de l'Anuari econòmic de "la Caixa".

- **Les infraestructures viàries i la motorització.** Per a l'estudi de l'evolució del procés de motorització s'han utilitzat fonts bibliogràfiques i per a la matriculació de vehicles les dades estadístiques de la Direcció General de Trànsit (DGT).

La delimitació dels polígons de sòl transformat

L'àmbit estudiat cobreix la totalitat de les set comarques que integren la regió metropolitana de Barcelona durant els períodes 1956-1977 i 1977-2006, tot i que en els mapes només s'ha representat l'àrea metropolitana central.

Les dades de sòl transformat s'han obtingut a partir de la informació que ofereixen les fotografies aèries i les ortofotos del territori metropolità. Les ortofotografies de l'any 1956 provenen d'un vol de l'exèrcit dels Estats Units i van ser adaptades per la Diputació de Barcelona amb la finalitat d'utilitzar-les amb els mitjans cartogràfics actuals. Per a l'any 1977 s'han utilitzat fotografies procedents d'un vol fotogramètric propietat de l'AMB. Els anys 1990, 2000 i 2006 s'han utilitzat ortofotografies provinents de l'Institut Cartogràfic de Catalunya i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

La delimitació dels polígons de sòl transformat s'ha obtingut a partir de la fotointerpretació de les ortofotos dels anys 1956, 1990, 2000 i 2006 i de les fotografies aèries de 1977 en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona. Sobre aquestes ortofotos s'han transcrit les delimitacions dels polígons de sòl transformat amb el criteri de delimitar zones transformades de característiques homogènies. Amb aquest mètode s'han obtingut sis bases cartogràfiques, una per a cadascun dels anys, que contenen els polígons d'usos del sòl classificats en 24 categories que es detallen a continuació:

ÚS	SUBÚS
Sòl urbà	Casc antic
	Illa tancada
	Edificació plurifamiliar
	Edificació en filera
	Edificació unifamilar aïllada
	Altres usos residencials
Indústria	
Terciari	Grans superfícies comercials
Usos en sòl no urbanitzable	Pedreres
	Hivernacles
	Granges i altres usos rurals
Sistemes	Equipaments
	Parcs
	Serveis tècnics
	Port
	Aeroport
	Sistema ferroviari
	Sistema viari autopistes
	Sistema viari intersticial
	Sistema viari nacional
	Sistema viari autonòmic
	Sistema viari urbà
	Protecció de sistema
Altres usos	

El resultat d'aquest procés proporciona una base de dades gràfica amb 29.000 polígons l'any 1956, que es van incrementant progressivament fins a arribar a 71.000 polígons l'any 2006. S'identifiquen per mitjà d'un codi de 16 dígits.

Amb la intenció de mostrar que l'antropització del territori es produeix abans que l'ocupació, els polígons delimitats s'han classificat en dos grups segons el seu estat de transformació: *polígons amb indicis d'urbanització* i *polígons consolidats*.

Per a la delimitació i classificació de les urbanitzacions de segona residència com a sòls amb indicis d'urbanització o consolidats s'han emprat les delimitacions que per a aquests teixits oferia el planeja-

ment vigent. S'han considerat com a urbanitzades aquelles en què hi havia una xarxa viària prou densa i un nivell d'urbanització significatiu.

La delimitació de les zones verdes i els equipaments a les àrees d'urbanitzacions de segona residència és complicada atesa la dificultat d'identificar el moment en què passen de sòl de reserva a consolidat. La reserva es produeix quan s'aprova el document de planejament corresponent, habitualment abans d'urbanitzar, però en altres casos el planejament no regularitza la situació fins al cap d'uns anys. Per obtenir una delimitació rigorosa caldria fer un seguiment del planejament i identificar quan s'incorpora un polígon determinat, però això comporta una recerca que no s'ha pogut fer en aquest treball, per la qual cosa s'ha optat per comptabilitzar aquests usos quan s'hi detecta urbanització.

Els mapes de règim del sòl s'han obtingut a partir de la transcripció de documents analògics disponibles a l'AMB i dels documents de la Direcció General d'Urbanisme (DGU) de la Generalitat de Catalunya. Per al període 1956-1977 s'ha procedit a la digitalització del règim jurídic del sòl del Pla comarcal de 1953 i del Pla general metropolità (PGM) i s'han generat dues bases cartogràfiques que permeten avaluar els diferents models de ocupació territorial que establien els plans urbanístics. Per a l'any 2006, la font d'informació del règim del sòl és la que publica regularment la DGU.

Els fenòmens territorials

- **Urbanitzacions de segona residència.** Per complementar l'anàlisi de les urbanitzacions de segona residència s'ha utilitzat com a referència el treball de Joan Barba i Montserrat Mercadé *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*, publicat per la Diputació de Barcelona el 2006.

- **Polígons d'habitatge social.** Per a la identificació i delimitació dels polígons residencials d'habitatge social de l'AMB s'ha utilitzat l'estudi *Els polígons de Barcelona*, d'Amador Ferrer, publicat per Edicions UPC l'any 1996.

- **Centres comercials.** Les dades referides a la localització dels centres comercials estan basades en les de la Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya de l'any 2002 i han estat actualitzades mitjançant fotointerpretació l'any 2010.

Comparació amb la publicació 'Transformacions urbanitzadores 1977-2000'

Si es comparen les dades de les superfícies dels teixits urbans presentades en aquest treball amb les publicades en el llibre *Transformacions urbanitzadores 1977-2000*, es poden constatar algunes diferències que rauen en la informació de base que s'ha utilitzat per a la delimitació dels polígons en cadascun dels estudis.

En el treball anterior els teixits es van delimitar sobre una base cartogràfica d'escala 1: 50.000, mentre que en l'actual s'han utilitzat ortofotografies d'escala 1: 5.000 que permeten identificar i delinear amb més precisió els diversos elements del territori.

Atès que s'ha ampliat el període d'estudi als darrers 50 anys, i per tal de mantenir la coherència de les dades i dels resultats que se'n deriven, s'ha revisat exhaustivament la delimitació dels teixits corresponents als períodes comuns 1977 i 2000.

No obstant això, aquestes divergències quantitatives no alteren el sentit ni el valor de les conclusions presentades a la publicació anterior.

Bibliografia

Andreu, Marc i Huertas, Guillem (1997). *La ciutat transportada*. TMB.

Artal, Francesc (2002). Cap a on hauria d'anar l'economia catalana?, *L'Espill*, p. 136-144. Ed. Tres i quatre.

Barba, Joan i Mercadé, Montserrat (2006). *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*. Diputació de Barcelona.

Barba, Joan *et al.* (2011). Reptes i oportunitats de la densificació dels teixits urbans de baixa densitat. *Estratègies vers la ciutat de baixa densitat: de la contenció a la gestió*, p. 87-110. Diputació de Barcelona.

Baró, Ezequiel i Villafaña, Cinthya (2009). La nova indústria: el sector central de l'economia catalana. *Papers d'economia industrial*, núm. 26. Generalitat de Catalunya.

Basora, Adrián A. (2009). Las relaciones Estados Unidos-España desde la perspectiva del 2009, *Anuario internacional CIDOB 2009*, p. 473-478. Fundació CIDOB.

Carreras, Josep M. (2002). La redistribució de la ciutat al territori de la regió metropolitana de Barcelona. *Papers*, núm. 36, p. 25-48. IERMB.

Ferrer, Amador (1996). *Els polígons de Barcelona*. Edicions UPC.

Font, Antonio (1997). Anatomía de una metrópoli discontinua: la Barcelona metropolitana. *Papers*, núm. 26, p. 9-19. IEMB.

Font, Antonio, Carreras, Josep M. *et al.* (2006). *Transformacions urbanitzadores 1977-2000. Àrea metropolitana i regió urbana de Barcelona*. MMAMB.

Font, Antonio i Vecslir, Lorena (2008). Nuevas geografías de la producción y el consumo en la región metropolitana de Barcelona. *Scripta Nova*, vol. XII, núm. 270. UB.

Font, Jaume (1999). *La formació de les xarxes de transport a Catalunya 1761-1935*. UB.

Martorell, Vicenç *et al.* (1970). *Historia del urbanismo en Barcelona. Del Plan Cerdà al Área Metropolitana*. Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios.

Montserrat, Antoni i Ros, Jacint (1972). Entorn del retard en el recobrament dels nivells macroeconòmics de pre-guerra a l'Espanya dels 1950, Recerques. *Història, economia i cultura*, núm. 2, p. 231-246. Ed. Ariel.

Museu d'Història de Barcelona (2008). *Barraques. La ciutat informal*. Disponible a http://www.barraques.cat/ca/

Oliver, Josep (2009). Els factors de creixement de la indústria catalana 1995-2005: canvi tècnic i productivitat del capital i del treball. *Papers d'economia industrial*, núm. 27. Generalitat de Catalunya.

Pernau, Gabriel *et al.* (2006). *RACC, cent anys de passió 1906-2006*. RACC.

Piñeiro, M. del Rocío (2006). Los convenios hispano-norteamericanos de 1953, *Historia Actual On-Line*, núm. 11, p. 175-181.

Serra, Josep *et al.* (2003). *El territori metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució recent i perspectives*. MMAMB.

Torres i Capel, Manuel (1999). *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat.* Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Versión castellana

50 años de transformaciones territoriales. 1956-2006

Àrea y región metropolitana de Barcelona

Presentación

Xavier Trias Vidal de Llobatera
Alcalde de Barcelona
Presidente del Área Metropolitana de Barcelona

Antonio Balmón Arévalo
Alcalde de Cornellà de Llobregat
Vicepresidente del Área Metropolitana de Barcelona

Con la publicación del estudio *50 años de transformaciones territoriales 1956-2006. Área y región metropolitana de Barcelona*, los Servicios Técnicos del Área Metropolitana de Barcelona realizan una aportación decisiva al conocimiento de lo que ha sucedido en la ocupación territorial a lo largo de los últimos cincuenta años.

El estudio muestra la forma, uso y cuantía de los espacios ocupados; explica cuáles son los factores que desencadenan las transformaciones y los fenómenos urbanos colaterales; da una nueva visión de algunos episodios del urbanismo de nuestra historia reciente como, por ejemplo, las urbanizaciones de segunda residencia, el chabolismo, los polígonos residenciales y la relocalización de la actividad industrial, y pone de manifiesto el papel y el esfuerzo de las administraciones para recuperar un territorio protegido y construir unas ciudades de calidad a través de los instrumentos que proporciona el planeamiento.

En definitiva, ahora estamos en mejor situación para entender cuál es la materia urbanística de la que están hechos los municipios y barrios del área metropolitana de Barcelona, así como para averiguar cuáles eran los retos y las necesidades del momento histórico en el que se construyeron.

Pero esta publicación no se refiere únicamente al pasado. Es también una reflexión previa y necesaria al inicio de la redacción del Plan director urbanístico metropolitano, que es la herramienta con la que debemos construir la nueva visión de la metrópoli barcelonesa.

Desde este punto de vista, la aportación de este trabajo al conocimiento y explicación de las transformaciones urbanas de la última mitad del siglo XX es muy importante para clarificar la naturaleza del escenario territorial sobre el que deberá construirse el área metropolitana del futuro: un territorio definido por un conjunto de ciudades que conforman una realidad urbana compleja, policéntrica e interconectada.

Así entendido, el futuro de la metrópoli pasará necesariamente por el desarrollo de aquellas oportunidades y fortalezas que han de permitir que el área de Barcelona sea un territorio económicamente competitivo y socialmente cohesionado, un centro de actividades empresariales de primera línea mundial y un lugar excelente y de reconocida calidad para vivir en él.

Esta es la voluntad y el gran objetivo que persigue el Gobierno metropolitano para el conjunto de los 35 municipios del entorno de Barcelona, en el bien entendido que conocer la evolución y las transformaciones del territorio a lo largo del tiempo es la mejor manera de proyectar el futuro y de ejercer acertadamente la labor de gobierno.

Introducción

Josep Maria Carreras Quilis
Director de Servicios de Urbanismo del Área Metropolitana de Barcelona

Barcelona se ha hecho metropolitana a lo largo de los últimos ciento cincuenta años. El análisis de este proceso, que se ha acelerado en la última mitad del siglo pasado, ha sido objeto de algunos trabajos de investigación. Uno de estos estudios, publicado en el año 2006 con el título *Transformacions urbanitzadores 1977-2000, regió i àrea metropolitana de Barcelona*, fue fruto de una investigación compartida entre el Servicio de Información y Estudios Territoriales de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y la Cátedra de Urbanística de la Universidad Politécnica de Cataluña.

El trabajo que ahora se presenta puede entenderse como una continuación del que se publicó en el año 2006, pero introduce tres aspectos diferenciales. En primer lugar, se ha ampliado el periodo histórico estudiado respecto al pasado hasta el año 1956 y respecto al presen-

te hasta 2006, con lo que se abre más la ventana en el tiempo y se incluyen cincuenta años que se cuentan entre los más significativos del proceso metropolitano de ocupación urbana.

En segundo lugar, el estudio también se ha centrado en aquellos aspectos de los fenómenos territoriales que son medibles mediante la metodología empleada en este trabajo, como la cuantificación aproximada de las urbanizaciones de segunda residencia de los años sesenta y setenta, los polígonos residenciales de vivienda de alta densidad o los asentamientos industriales de las periferias.

En tercer lugar, introduce algunas tesis explicativas a partir del análisis de tres factores clave de las transformaciones de este medio siglo: economía, demografía y movilidad. Los cambios en las condiciones económicas, caracterizadas por una creciente evolución del nivel de renta, así como las fluctuaciones demográficas, que reflejan los comportamientos migratorios de la población en el territorio, han fijado un nuevo escenario que es la base donde se ha producido la transformación de las condiciones de movilidad.

El impacto social y territorial que ha ejercido la irrupción del coche particular en el desplazamiento de las personas y el camión en el transporte de mercancías induce a pensar que la movilidad de finales de siglo conforma y explica gran parte de las características de la ciudad metropolitana de los últimos veinticinco años del siglo XX. En este sentido, las transformaciones urbanas que se han dado en el ámbito del área metropolitana de Barcelona representan, más allá de los datos cuantitativos, un cambio en el modelo de sociedad que ha dado lugar a fuertes repercusiones territoriales.

En la medida en que la construcción urbana tiene una inercia muy larga, podemos hablar de dos ciudades en el tiempo, la que correspondería a una movilidad de transporte público muy limitada y que va acompañada de una elevada proporción de viajes a pie, que condicionaba unas distancias reducidas entre residencia, lugar de trabajo y ocio, y la que correspondería a una movilidad donde el transporte en vehículo particular permite distancias mucho mayores entre la localización de los diferentes usos. En definitiva, una ciudad concentrada de distancias cortas y una ciudad dispersa de distancias largas.

La ciudad metropolitana actual es resultado de la coexistencia de estos dos modelos, el de concentración urbana de los núcleos y el de dispersión de usos y actividades, un fenómeno que no existía antes de los años cincuenta.

Para contrarrestar la trayectoria aleatoria que podría seguir el crecimiento urbano según estos dos modelos, la política urbanística permite detener fenómenos territoriales o reorientarlos para restablecer periódicamente el orden, eficiencia y calidad de la ciudad. A lo largo de estos cincuenta años, la voluntad política de controlar las condiciones de crecimiento de la ciudad ha sido unas veces más débil y otras más decidida pero, en cualquier caso, la planificación y la regulación urbanísticas han desempeñado un papel fundamental en la definición y construcción del área metropolitana actual.

Este trabajo cuantifica la ocupación urbana en el área y la región metropolitanas desde 1956 hasta 2006, discriminando usos y separando las dos fases de dictadura y democracia, según los periodos 1956-1977 y 1977-2006. Al mismo tiempo se aproxima a los modelos de ocupación que han ido definiendo los planeamientos urbanísticos de 1956, 1980, 2000 y 2010.

Con el análisis de los modelos de ocupación del suelo del planeamiento urbanístico se podrá averiguar cuál era la ciudad imaginada en cada momento histórico y con la delimitación de las áreas urbanizadas y edificadas se puede saber cuál fue la ciudad construida real. El conocimiento de una y otra en el pasado reciente es un ejercicio imprescindible para la creación de la ciudad metropolitana del futuro.

Los factores de la transformación territorial

La evolución demográfica

La distribución de la población

En el transcurso de los últimos sesenta años, la población de Cataluña ha experimentado un crecimiento muy importante y un proceso de redistribución territorial debido a una serie de factores demográficos, urbanísticos y sociales. La configuración actual de la realidad catalana es fruto de la superposición de diferentes fenómenos como la llegada de población inmigrada en diferentes momentos, el nivel de densificación de la ciudad de Barcelona, la ampliación y mejora de las redes de transporte, la descentralización hacia la primera y la segunda coronas metropolitanas y otros procesos de redistribución de la población en todo el territorio.

Hay que destacar que en este periodo y en valores absolutos, la población de Cataluña se ha duplicado pasando de 3.218.596 habitantes en el año 1950 a 7.512.381 en el año 2010. Este aumento de 4,3 millones de habitantes se ha distribuido equitativamente entre el resto de Cataluña, el resto de la región metropolitana de Barcelona (RMB) y el resto del área metropolitana de Barcelona (AMB): 1.300.000 personas en cada ámbito, más los 400.000 habitantes que ha ganado la ciudad de Barcelona.

El proceso de redistribución territorial, por su parte, ha transcurrido por diferentes etapas y no ha tenido un desarrollo lineal ni homogéneo tal como puede apreciarse en el gráfico adjunto. En el año 1950, la ciudad de Barcelona representaba el 40% de la población catalana, mientras que en el año 2010 tan solo constituye el 22%. En cambio, los municipios que forman parte del resto de la AMB y de la RMB representaban el 9% y el 13%, respectivamente, mientras que actualmente han pasado a constituir el 21% y el 24%, en detrimento de la ciudad de Barcelona y del resto de Cataluña, que han perdido peso en este lapso de tiempo pasando del 39% al 33%.

1950-1980: consolidación del área metropolitana

Entre 1950 y 1980, el área metropolitana de Barcelona experimentó un crecimiento intensivo de población con la llegada de un millón y medio de nuevos habitantes. Cerca de medio millón de personas (472.500) se instalaron en la ciudad de Barcelona y 1.124.000 en el resto de municipios metropolitanos. Esta ola migratoria procedía del Estado español, en especial de las zonas rurales más deprimidas de Andalucía, Murcia y Extremadura, y estaba motivada por la incorporación al mercado laboral de Barcelona y su entorno. Cataluña lideraba la recuperación económica de España y fue la principal receptora de mano de obra que, buscando oportunidades laborales en el sector industrial y de la construcción, dejó sus lugares de origen.

La etapa comprendida entre los años 1950-1980 puede caracterizarse como el momento en el que se consolida el área metropolitana constituida por Barcelona y los municipios más próximos a la ciudad central. Durante este periodo se produce la saturación de la ciudad central, muy densamente poblada (17.284 hab./km^2, la segunda ciudad europea en densidad, después de París), pero que, al mismo tiempo, se desborda hacia su entorno inmediato tanto desde el punto de vista residencial como de la actividad económica. Los municipios contiguos de la primera corona, que forman al mismo tiempo el cinturón industrial de Barcelona, se urbanizan intensamente tanto para localizar las nuevas instalaciones industriales como para dotarse de la vivienda necesaria para el millón y medio de personas que llegaron en este periodo provenientes del resto del Estado español.

Barcelona quedó prácticamente saturada alrededor de 1970 y durante los diez años siguientes el crecimiento de la ciudad se estancó, mientras que los municipios de su entorno continuaban creciendo.

En los gráficos adjuntos se puede apreciar la secuencia e intensidad del proceso de crecimiento durante este periodo. En el caso de la ciudad de Barcelona es en la década de los cincuenta cuando experimenta un mayor aumento de población, mientras que en el resto de la AMB y de la RMB es durante la década de los sesenta. Por lo que respecta al gráfico individualizado de los municipios metropolitanos, puede observarse su ritmo de crecimiento y constatar que los de mayor tamaño y más próximos a Barcelona crecieron más intensamente en la década de los años sesenta, mientras que los de tamaño más pequeño tuvieron crecimientos proporcionalmente más intensos en la década de los años setenta.

Durante este periodo de treinta años, Badalona y L'Hospitalet de Llobregat multiplicaron por cuatro su población; Santa Coloma de Gramenet, Esplugues de Llobregat, Viladecans, Barberà del Vallès y Cornellà de Llobregat la multiplicaron por nueve y por diez, y Cerdanyola del Vallès, Sant Joan Despí y Castelldefels lo hicieron de forma todavía más acentuada. Fue la época de los polígonos residenciales en Barcelona y en los municipios mencionados que daban respuesta a la demanda de vivienda de toda la población recién llegada y se caracterizaban por unos niveles de densificación muy altos. Al mismo tiempo, la presión demográfica sobre el tejido residencial de la ciudad central estimuló la expulsión de muchas industrias hacia las zonas periurbanas donde se fueron construyendo los polígonos industriales.

En resumen, puede concluirse que es una etapa de crecimiento demográfico excepcional debido a la llegada de la inmigración y el incremento de las tasas de natalidad, históricamente bastante bajas. Una etapa en la que empezó a consolidarse una clase media formada por asalariados con buenos sueldos y formación de carácter profesional, que accedió a una nueva sociedad de consumo caracterizada por la posesión de un coche particular así como la compra de los primeros electrodomésticos y las primeras segundas residencias. La sociedad de los años cincuenta de base industrial obrera y con unas condiciones sociales muy precarias se fue transformando progresivamente en una sociedad más diversificada, con unas incipientes clases medias que acabaron de consolidarse a finales de los años setenta.

1980-2000: migraciones internas sin crecimiento demográfico

El censo de población de 1981 puso de manifiesto que en Barcelona y su entorno más próximo se había producido un cambio de tendencia demográfica que se traducía en una pérdida de población. En el conjunto de la región metropolitana, la población total se mantuvo estable durante estos veinte años, pero al mismo tiempo se produjo una redistribución interna a través de una migración continuada desde Barcelona y la primera corona metropolitana hacia el resto de la región. El final del proceso migratorio externo –que estuvo motivado por la crisis económica del petróleo con el subsiguiente aumento del paro y el cese de la migración laboral– y la caída generalizada de las tasas de natalidad explican la estabilidad global de la población en la región en este periodo. Por otra parte, los cambios en el modelo de movilidad y en el mercado de la vivienda también explican los desplazamientos de la población entre municipios metropolitanos.

En el gráfico adjunto se ponen de relieve las diferentes dinámicas demográficas de los municipios metropolitanos: en las décadas de los años ochenta y noventa, el grupo de los municipios grandes del continuo urbano barcelonés[1] pierde cerca de 400.000 personas, 250.000 de las cuales corresponden a la ciudad central. Barcelona y su entorno inmediato pasan de ser un polo de atracción laboral y migratoria a ser el principal centro emisor hacia las periferias y municipios más externos de la RMB, que se van llenando sobre una base urbanística de edificación más extensiva.

[1] Este grupo de municipios que pierden población entre los años 1980 y 2000 son Barcelona, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, El Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat y Sant Feliu de Llobregat.

Así, se aligera la densidad demográfica de la ciudad central debido a la migración residencial hacia municipios del resto del área y de la región metropolitana, estimulada por la posibilidad de encontrar vivienda a precios más asequibles en un mercado inmobiliario que ofrecía unas condiciones de habitabilidad y de entorno más ventajosas y atractivas. Un mercado que se fue extendiendo a partir de la transformación de las condiciones de movilidad que se derivan de la construcción de infraestructuras viarias rápidas.

Este proceso de pérdida de población de los centros urbanos más densos es similar al ya experimentado en otras grandes ciudades europeas que diez años antes también habían seguido pautas semejantes de desconcentración.

Por lo que respecta a la evolución social, a partir de los años ochenta, con el incremento continuado del nivel de renta, se consolidó la ampliación de la clase media que ha sido la base sobre la que se han fundamentado muchos de los cambios sociales y culturales que se han producido en los últimos treinta años.

2000-2010: nuevas migraciones y crecimiento

Durante los primeros años del siglo XXI se produce otro cambio de tendencia demográfica: la ciudad de Barcelona y las ciudades grandes de su entorno empiezan a ganar población con la llegada de una ola migratoria de cerca de 400.000 personas. Este crecimiento no solo compensa las pérdidas de la emigración interna hacia el resto de la región, sino que incrementa en 170.000 personas la población de las ciudades centrales. El origen de esta inmigración, que ha proseguido hasta el inicio de la actual crisis económica, son los países de América Central y del Sur (Ecuador, Bolivia, Perú, Colombia y República Dominicana, principalmente), del norte de África (Marruecos) y de Asia (Pakistán, China y Filipinas, en especial).

Una dinámica migratoria, iniciada en una etapa de bonanza económica, que se detiene a partir de 2007 debido a la crisis económica y financiera global y el estallido de la burbuja inmobiliaria en el Estado español.

El factor demográfico en las transformaciones territoriales

Todos estos flujos demográficos desde el exterior hacia Barcelona, su región y el área metropolitana han constituido el origen de muchas transformaciones urbanas y territoriales a lo largo de la segunda mitad del siglo pasado y la primera década del actual. Fenómenos como el chabolismo, los polígonos residenciales de alta densidad, el rellenado de los tejidos residenciales históricos y la extensión y densificación de los núcleos de los municipios de la primera corona metropolitana son muestras del peso del factor demográfico en la conformación de la ciudad metropolitana. La población es, en definitiva, el sujeto beneficiario de la construcción urbana residencial. El crecimiento de la población está directamente relacionado con el crecimiento urbano o con el incremento de la densidad de los núcleos, pero la relación, como veremos más adelante, no es de proporcionalidad sino que está matizada por otros factores económicos y culturales.

La actividad económica

Antecedentes

Cataluña ha tenido, desde los inicios de la industrialización, un peso decisivo en la actividad económica del Estado español. La contribución catalana al producto interior bruto del conjunto de España ha sido, a lo largo del último siglo y medio, entre el 20% y el 30%, una aportación muy superior a la que le correspondería en función de la población (según los datos del primer censo de 1857 y hasta 1950 representó un 11% del total español, proporción que se fue incrementando hasta al 16% actual).

A principios del siglo XX, Cataluña consolidó su liderazgo económico impulsada por el crecimiento del mercado y el aumento de la demanda de productos manufacturados tanto desde Cataluña como desde el resto del Estado español. El pilar de su economía fue la industria textil del algodón y de la lana, que representaba más del 60% de la capacidad manufacturera catalana. El sector agrario, por su parte, con la mejora de la competitividad produjo excedentes suficientes para generar los recursos económicos necesarios para impulsar y financiar el crecimiento de la actividad industrial. Al mismo tiempo, la ciudad de Barcelona se iba consolidando como casco urbano e industrial de dimensiones relevantes tanto a escala española como europea.[2]

Hasta el año 1930, la tónica dominante de la economía fue de carácter expansivo, con aumentos destacados del PIB, de los salarios y de la renta disponible en los hogares. En estos años, la diversificación de la actividad económica se acentuó y, aunque la industria textil siguió teniendo un peso muy importante, despuntaron otros sectores productivos como la industria metalúrgica, la química, la minería y la relacionada con la producción de materiales para la construcción.

Pero esta situación de prosperidad se interrumpió cuando Cataluña se vio inmersa en una serie de acontecimientos que bloquearon prácticamente la actividad económica del país. En primer lugar fueron las consecuencias de la gran depresión de 1929, que se extendieron rápi-

[2] El crecimiento urbano de la ciudad de Barcelona se produjo por la anexión de los municipios más próximos de su alrededor. En el año 1897 fueron Les Corts, Sants, Gràcia, Sant Andreu, Sant Gervasi de Cassoles y Sant Martí de Provençals. En el año 1904 se incorporó Horta y el último fue Sarrià, en el año 1921.

damente por Europa con aumento del paro, descenso del consumo y de la producción industrial y disminución del comercio. Posteriormente, y aún más determinante, fue el estallido de la Guerra Civil, que creó una situación de inestabilidad económica, social y política de efectos desastrosos. El final de este conflicto fue seguido de un periodo de autarquía económica del régimen franquista, en un contexto internacional inmerso en la dramática situación de la Segunda Guerra Mundial.

1956-1976: de la autarquía a la liberalización de la economía, el crecimiento y la crisis del petróleo

Una vez finalizada la Guerra Civil, el Gobierno español instauró unas condiciones de aislamiento del país, tanto de carácter político como social, que provocaron que las economías catalana y española se desligaran de la recuperación experimentada por el resto de países occidentales que recibieron las ayudas del Plan Marshall.[3] Durante los años de la posguerra, las macromagnitudes económicas nacionales registraron un retroceso de veinte años prácticamente y no empezaron a recuperarse tímidamente hasta principios de los años cincuenta. En 1950 se alcanzó el nivel de renta nacional equivalente al de 1933 y en 1954 la renta per cápita que se había registrado en el año 1929. Progresivamente, a lo largo de toda la década, se fue recuperando la actividad industrial de forma que en 1955 a duras penas se llegó a la que se había registrado en el año 1930.

A finales de los años cincuenta se produce un cambio de tendencia en la política económica de la dictadura con el objetivo de salir de la grave situación de crisis. Quienes hasta entonces habían sido responsables de las políticas económicas del régimen fueron sustituidos por una generación de políticos más técnicos, los llamados tecnócratas, que defendían el crecimiento económico como mecanismo de estabilidad. El régimen fue suavizando su intervencionismo en busca del reconocimiento y las inversiones de los países occidentales. Aun cuando España no fue incluida en el Plan Marshall, a partir del año 1953 se benefició de la ayuda norteamericana a través de los Pactos de Madrid que incluyeron aportaciones económicas y acuerdos en materia de defensa mutua.

En el año 1959, los nuevos responsables económicos del país establecieron el Plan de estabilización, que pretendía alcanzar tres objetivos principales: mejorar el sistema fiscal y disminuir el déficit público; liberar los precios y establecer la libre competencia, y fomentar la inversión extranjera, el libre comercio y la convertibilidad de la peseta.

A continuación se redactaron los planes de desarrollo económico y social (1964-1967, 1968-1971 y 1972-1975) que, con carácter de planificación indicativa, pretendían impulsar desde el Estado un conjunto de medidas para dinamizar la economía española. Una de las iniciativas que preveían dichos planes era la creación de polos de desarrollo industrial que, acompañados de medidas fiscales y financieras, tenían por objeto estimular los sectores productivos de determinadas zonas del territorio del Estado. La liberalización comercial, las inversiones extranjeras y el aumento del turismo, que empezó a despuntar como una actividad fundamental, desencadenaron un importante crecimiento económico en el Estado.

En este contexto, Cataluña pudo recuperarse situándose otra vez a la cabeza de la economía española, al tiempo que el desarrollo de las actividades terciarias y la tecnificación de las actividades productivas configuraban una clase obrera más cualificada y una nueva clase media. Estos sectores sociales con un poder adquisitivo más alto gracias al aumento de los salarios constituyeron la base de una nueva sociedad caracterizada por la producción y el consumo masivos de bienes y servicios. Progresivamente, las familias tuvieron posibilidad de dedicar parte de sus ingresos al ahorro, accediendo asimismo al crédito financiero. Además, pudieron invertir en la adquisición de bienes de consumo (equipamientos para el hogar, automóviles, segundas residencias...) bajo el estímulo de una creciente oferta de productos al alcance de capas cada vez más extensas de la población.

La relativa bonanza que había experimentado la economía española a lo largo de estos años terminó en 1973 con la crisis del petróleo, como resultado del súbito aumento de los precios internacionales de este recurso energético. Esta situación desencadenó una crisis industrial que provocaría la transformación en profundidad de las estructuras económicas de los países desarrollados. A partir del año 1975, la economía de Cataluña y de España entró en recesión con la pérdida de inversiones extranjeras, la paralización del comercio internacional y los altos costes derivados de la dependencia de la tecnología extranjera, de los recursos energéticos y de las materias primas. Aquel momento coincidió con el inicio de la transición política del Estado y la transformación estructural de la economía que se alargaría hasta los años ochenta.

1976-2006: de la reconversión industrial a la globalización de la economía

Aunque la transición política española relegó a un segundo plano los problemas económicos derivados de la crisis del petróleo, la nueva democracia se encontró con los efectos de una crisis que ocasionaron un aumento de los precios y del paro, un estancamiento de la producción, una disminución del consumo y una inflación creciente.

Las líneas de actuación de las políticas de reestructuración industrial en España, que se retrasaron hasta a los años ochenta, fueron las siguientes:

- **La reconversión industrial**, que pretendía reorganizar las industrias maduras para conseguir que fueran más viables y competitivas.

[3] El Plan Marshall fue un programa norteamericano de ayuda económica a los estados europeos occidentales para financiar la reconstrucción de sus maltrechas economías de posguerra mediante la concesión de préstamos económicos y asistencia técnica.

- **La reindustrialización**, que se dirigía a recuperar las zonas afectadas por la reconversión, diversificar la industria y crear nuevos puestos de trabajo.

El proceso de reconversión industrial español significó el desmantelamiento de gran parte de la industria pesada más obsoleta, concentrada en zonas con un tejido industrial poco diversificado como, por ejemplo, Asturias (Hunosa, Ensidesa), Bilbao (Altos Hornos de Vizcaya), Sagunto o Cartagena. También incidió en el sector textil, el del calzado y el de electrodomésticos de línea blanca.

Cataluña también tuvo que hacer frente a la reconversión industrial para adaptar las empresas a las necesidades del mercado, modernizarlas y mejorar su rendimiento. La actividad económica se vio muy afectada por la reconversión de las industrias tradicionales, que tuvieron que realizar ajustes en la producción y recortes en el empleo para intentar ser competitivas en la nueva situación internacional. Se cerraron instalaciones con los consiguientes ajustes de plantillas (con regulaciones de empleo, despidos y jubilaciones anticipadas) y, por lo que respecta a la producción, sobrevivieron únicamente las industrias que supieron adaptarse al nuevo ciclo tecnológico orientándose hacia productos con mayor demanda y valor añadido, abandonándose sectores que hasta entonces habían constituido la base productiva.

No obstante, a través de las ayudas a la política de reindustrialización se estimularon la inversión y la diversificación industrial. En el ámbito de la región metropolitana de Barcelona, estos estímulos se tradujeron en el establecimiento de nuevas instalaciones industriales que se localizaron en los polígonos industriales de las afueras de los núcleos urbanos.

A partir de los años noventa se sucedieron una serie de cambios que reconfiguraron la actividad económica del país. La incorporación de España a la Unión Europea, en el año 1986, y el proceso de globalización indujeron una reorientación de la actividad económica catalana hacia la producción de bienes intermedios, los mercados exteriores y el sector de servicios.

La deslocalización de la actividad industrial se enmarca en un nuevo contexto donde los procesos productivos para fabricar bienes de consumo, que hasta entonces se desarrollaban en una misma empresa y en un mismo lugar, se desagregan en subprocesos a cargo de diferentes empresas en diferentes emplazamientos. Este cambio de paradigma se ha visto favorecido por la revolución en el transporte de mercancías y las infraestructuras logísticas y, más recientemente, por la extraordinaria evolución experimentada en el mundo de las telecomunicaciones. La deslocalización de los procesos productivos se ha dirigido hacia países de industrialización emergente donde se aplican sistemas de gestión con costes de mano de obra mucho más bajos, legislaciones menos estrictas con la protección del medio ambiente y condiciones de trabajo con escasos derechos laborales.

El mercado de trabajo

Por lo que respecta al mercado de trabajo, el periodo 1976-1980 se caracterizó por un notable aumento del número de parados y la tasa de paro se elevó del 4% a casi el 20%. Durante los años ochenta y hasta 1991, el número de ocupados mejoró gracias a una fase de recuperación económica y las cifras del paro se redujeron hasta el 13% aproximadamente. A partir de 1995 y hasta 2007 se vivió una fase de expansión sostenida y el paro descendió hasta al 7%, pero en los últimos cinco años la actual crisis económica y financiera ha elevado las tasas de desempleo hasta valores situados alrededor del 20%.

También se ha producido una disminución lenta y sostenida del empleo en el sector agrícola, que registra un descenso del 2,4% al 0,9%, y una evolución irregular del sector de la construcción que, al ser muy sensible a los momentos de recesión económica, experimenta subidas y bajadas al ritmo de estas crisis.

El sector industrial pierde peso como sector de referencia y mientras que en 1976 el 46% de los empleados trabajaban en la industria, en el año 2006 la cifra se sitúa por debajo del 25%. Este descenso refleja el giro de la economía hacia la terciarización de las actividades, con un aumento del empleo en este sector desde el 41% en 1976 hasta registrar, al final del periodo, una cifra próxima al 63%.

No obstante, la comparación clásica de sectores productivos no refleja la evolución real de la actividad industrial de los últimos decenios puesto que la actividad empresarial se desagrega por partes, siendo externalizadas algunas de ellas hacia otras empresas de servicios, por lo que se contabiliza como servicios una parte de la actividad que antes estaba clasificada como industrial. Esto produce, obviamente, un crecimiento del sector servicios y al mismo tiempo desplaza de forma equívoca una parte del PIB industrial hacia los servicios. Esta desagregación del proceso productivo industrial en empresas de servicios ha originado dos efectos en la localización territorial de la actividad: primero, ha reducido el tamaño medio de las empresas y, en segundo lugar, ha diversificado los sectores de actividad en los polígonos industriales.

Por otra parte, esta redistribución de los procesos productivos en multitud de pequeñas empresas repartidas por el territorio, junto con el incremento del volumen de importaciones y exportaciones, ha disparado la necesidad de transporte y el crecimiento de las empresas del sector logístico.

El factor económico en las transformaciones territoriales

La relación entre evolución económica y transformaciones territoriales no es directa ni evidente. Si se compara la evolución del PIB con la construcción de viviendas, se observa que incluso en periodos de estancamiento económico se dan incrementos en el mercado inmobiliario y a la inversa, quizá porque en periodos de incertidumbre económica los inversores prefieren reorientar el capital desde el sector industrial al sector de la construcción.

Pero un crecimiento sostenido del número de empresas sí se traduce en un incremento en la creación de superficie de suelo industrial,

aunque estos suelos industriales han pasado de acoger únicamente industrias manufactureras maduras a incorporar progresivamente empresas de logística y servicios, lo que produce la fragmentación y diversificación de los procesos productivos. Generalmente, estos cambios se localizan territorialmente en los polígonos industriales, que partiendo de una actividad industrial especializada se transforman en zonas de actividad económica diversificada.

Las infraestructuras viarias y la motorización

Antecedentes

En Cataluña, la introducción del vehículo de motor se produjo en la última década del siglo XIX. El primer coche fabricado en España se construyó en el año 1890 y las primeras tiendas de automóviles se abrieron en Barcelona unos años después. A principios del siglo XX empezaron a verse los primeros coches circulando, si bien el parque móvil de la provincia de Barcelona contaba tan solo con 114 vehículos. Pero el número de coches, motos y camiones aumentó rápidamente y en el año 1912 se contabilizaban ya más de mil vehículos.

El uso del vehículo de motor para el transporte de mercancías siguió un proceso paralelo al del coche particular. Desde 1905 se tiene constancia de las primeras empresas de Barcelona y Girona que adquirieron camiones para el transporte de los materiales manufacturados.

En el año 1908, la empresa de fabricación de coches Hispano Suiza empezó a producir vehículos para el transporte de viajeros. Durante los años posteriores, los coches de línea de esta marca llegaron a las poblaciones más lejanas, sustituyendo o complementando a las tartanas y diligencias. Hispano Suiza daba muchas facilidades financieras a los pequeños emprendedores locales para que sustituyesen los caballos por vehículos de motor. De esta manera se fue tejiendo una red de trayectos que los autobuses de empresas como la Hispano-Igualadina o la Hispano-Hilarienca efectuaban periódicamente para comunicar las villas y ciudades del país.

La red viaria que existía a finales del siglo XIX respondía al sistema de transporte por tracción animal, cuando los carros y diligencias llevaban personas y mercancías por los caminos del país. Pero muy pronto los conductores de automóviles se quejaron del pésimo estado de las calles y carreteras. Fueron cada vez más intensas y frecuentes las presiones para que las diferentes administraciones se hiciesen cargo del arreglo de las vías y las adaptasen a los requerimientos de unos nuevos vehículos mucho más rápidos pero, al mismo tiempo, mucho más frágiles para resistir las irregularidades del pavimento.

La inoperancia de los poderes públicos para modernizar la red de carreteras indujo al Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), entidad privada creada en el año 1906, a promover el arreglo de las vías, ya fuera ejecutando obras por iniciativa propia o bien reclamando a las administraciones competentes que ejercieran su responsabilidad. Al mismo tiempo, el RACC mantenía una red de socios colaboradores en todo del país que suministraban gasolina y aceite a los automovilistas puesto que entonces aún no existían las gasolineras. La Administración, desbordada por los acontecimientos, no era capaz de responder a las necesidades derivadas de la implantación de una nueva forma de transporte e iba a remolque de los requerimientos que le formulaban empresas y usuarios.

A partir de los años veinte, el automóvil dejó de ser un privilegio reservado únicamente a la alta burguesía. Diferentes tipos de profesionales y pequeños empresarios adquirieron un coche porque les facilitaba su actividad. Así el automóvil, aparte de ser un objeto deportivo de ostentación social, también se convirtió en un objeto de utilidad laboral.

En el año 1923, el parque móvil de la provincia de Barcelona era de 10.000 vehículos y llegó a 24.000 en el año 1927. Entonces, la ciudad de Barcelona ya contaba con más de cien talleres, cien garajes, ocho comercios de compraventa de coches, doce escuelas de conducir, nueve empresas de taxis y cinco surtidores de gasolina. En la ciudad de Barcelona, según el registro de vehículos, circulaban 10.000 coches, 3.500 taxis, 4.000 camiones y camionetas, 2.000 motos, 760 tranvías, 8.200 carros, 4.200 carretas y 800 bicicletas.

En cuanto a la mejora de las infraestructuras, hasta el año 1926 el Ministerio de Fomento no planificó la que debía ser la red nacional de carreteras con unas características técnicas adecuadas para los vehículos de motor (pavimentos especiales, eliminación de curvas cerradas, construcción de puentes, etc.).

La disminución del precio de los vehículos favoreció la expansión del parque móvil, que creció muchísimo hasta llegar a 64.000 vehículos en el año 1935. El comprador podía elegir entre trescientos modelos de coches de setenta marcas diferentes.

Con el estallido de la Guerra Civil, en el año 1936, la compra de coches se detuvo. La guerra dejó al país deshecho y agotado. El número de vehículos censados en la provincia de Barcelona en el año 1940 era de 21.000 y el parque automovilístico de 1936 no se recuperó hasta el año 1951. El estado de la red viaria quedó muy maltrecho. Al mismo tiempo, durante los años cuarenta se redujo el uso de vehículo debido a la falta de gasolina, neumáticos y recambios.

La progresiva difusión del acceso al transporte mecanizado, tanto público como privado, es un proceso que se abre paso en la primera mitad del siglo XX, pese a las circunstancias adversas. Ni la inexistencia de una red de vías adecuadas, ni el total desinterés inicial de las administraciones, ni los precios elevados de los vehículos pararon un fenómeno que a finales de siglo originó una transformación muy importante de los hábitos sociales.

La presión continuada de los primeros usuarios indujo un cambio en la implicación de las administraciones por lo que respecta al arreglo

de las redes. En este sentido, la evolución que experimentó la red viaria catalana durante el primer tercio del siglo XX fue muy importante puesto que pasó de 4.000 kilómetros de carreteras en el año 1907 a 8.650 en 1935, lo que significa un ritmo de construcción de 140 kilómetros anuales.

La popularización del vehículo privado y la modernización de la red viaria

A partir de 1950, las condiciones para circular empezaron a normalizarse. La gasolina ya llegaba de forma regular y se autorizó la entrada de vehículos de marcas extranjeras (Renault y Citroën). El Estado promovió, a través del Instituto Nacional de Industria, la creación de nuevas marcas de camiones y coches de fabricación nacional. Fruto de esta voluntad, en el año 1949 se inaugura en La Sagrera la fábrica de camiones Pegaso. Cuatro años más tarde se funda en la Zona Franca de Barcelona la empresa SEAT, que introduce las primeras cadenas de fabricación de coches en serie de España. Ambas empresas se encargarán de introducir vehículos nacionales en el mercado español. En el año 1957 sale de fábrica el primer modelo de Seat 600, el coche que facilitará en gran medida la popularización del automóvil entre las clases medias y los trabajadores. Desde el primer momento, la demanda de Seat 600 fue altísima, hasta el extremo que la fábrica de la Zona Franca podía atender tan solo parte de la demanda y las listas de espera se alargaban muchos meses.

La entrada de otros fabricantes en el mercado español facilitó la absorción de la demanda creciente de coches. Desde 1950 hasta 1960, el parque de vehículos de la provincia de Barcelona se multiplicó casi por cuatro pasando de 28.000 a 102.000 vehículos. En el conjunto del Estado español, el incremento del número de matriculaciones también fue espectacular. Estos datos evidencian que a partir de 1950 se produce el fenómeno de la popularización de los vehículos motorizados. El automóvil fue, a principios de siglo, un objeto de lujo, después una herramienta de trabajo de los pequeños empresarios y profesionales liberales y, finalmente, a partir de la mitad del siglo, un objeto al alcance de la clase media y de la clase trabajadora.

La popularización del automóvil en toda Europa supuso la democratización del turismo. El coche particular invitaba a explorar nuevos territorios cada vez más alejados del lugar de residencia y la posibilidad de viajar en vehículo propio permitía llegar a precios económicos hasta otros países. La masificación del fenómeno turístico desencadenó, en un corto periodo de tiempo, la llegada al Estado español de miles de visitantes. En el año 1949 cruzaron la frontera de La Jonquera 21.000 vehículos, mientras que siete años más tarde el número de coches contabilizados fue de 202.000.

Con todo ello, las infraestructuras viarias iban mejorando y después de la primera autovía rápida de España, la Madrid-Barajas, se inauguró la Barcelona-Castelldefels, en el año 1954, que fue la primera gran obra pública ejecutada en Cataluña después de la Guerra Civil. Aun así, las deficiencias de la red seguían siendo notables tal como informaba un estudio elaborado en el año 1956, que consideraba que tan solo el 15% de la red viaria era apto para circular en automóvil.

Durante la década de los años setenta se realizaron importantes inversiones para construir vías rápidas que comunicasen las principales capitales catalanas. En el año 1969 se inauguraron los tramos de autopista de Barcelona a Mataró, de Barcelona a Molins de Rei y de Barcelona a Granollers. En el año 1971, la autopista A-7 llega a Girona y cuatro años más tarde a la frontera. En 1975 se inaugura la autopista de Barcelona a Terrassa. Durante el periodo 1980 a 2008 se construye una media anual de 21 kilómetros de autovía, lo que indica que aún se está completando la red de vías rápidas segregadas en todo el país.

Las crisis del petróleo de los años 1973 y 1979 dispararon el precio de la gasolina y provocaron un estancamiento de la venta de coches y de las matriculaciones (aproximadamente 570.000 anuales). Sin embargo, una vez superada la crisis del petróleo, el parque de vehículos de la provincia de Barcelona siguió creciendo pasando de 1.700.000 vehículos en el año 1985, hasta 3.552.020 en el año 2008.

El proceso de introducción de los vehículos mecánicos en el transporte, que se había iniciado a principios de siglo y desplegado con más o menos dificultades durante las décadas siguientes, estalla como factor de transformación social a partir de los años cincuenta y se prolonga durante todo el siglo. El acceso de cientos de miles de familias al automóvil privado cambia radicalmente las condiciones de movilidad y las infraestructuras del territorio metropolitano. El Plan de autopistas de España se redactó en el año 1967 y desde esa fecha y hasta el año 1985 en Cataluña se construyeron 600 kilómetros de autopistas.

El factor motorización en las transformaciones territoriales

La capacidad de la economía metropolitana para crear riqueza y oferta de puestos de trabajo ha sido el motor que ha movilizado las olas migratorias desde otras zonas del país o del mundo. En este sentido, economía y demografía han sido y son fundamentos de la transformación urbana. Sin embargo, la motorización entendida como proceso de generalización del transporte mecanizado público y privado se ha convertido en un nuevo factor de las transformaciones territoriales desde la última mitad del siglo XX.

Ya se ha mencionado anteriormente que la mecanización del transporte y la modernización de la red de carreteras son dos procesos que se alimentan mutuamente, pero sus consecuencias van mucho más allá de la simple adecuación de la red viaria a las características de los nuevos vehículos.

Estos procesos provocan una serie de transformaciones territoriales con nuevas formas de ocupación del suelo y localización de la población y de la actividad que no se habían dado previamente. Si se consideran las medias de los tiempos de desplazamiento entre las principales ciudades de la RMB y Barcelona para este periodo, atendiendo

a los ejes viarios existentes en cada momento, puede observarse que a medida que se incrementa el kilometraje de vías rápidas se reduce el tiempo medio de desplazamiento.

En el caso de la región metropolitana, en los últimos sesenta años se han construido un gran número de vías rápidas de alta capacidad lo que ha provocado, como puede observarse en el gráfico, una reducción significativa del tiempo de los trayectos en este ámbito territorial.

Esto, sumado a la disponibilidad de vehículo privado por parte de la mayoría de la población, ha tenido consecuencias en el desencadenamiento de los diferentes fenómenos territoriales que se describen a lo largo de este trabajo. A continuación, se cuantifican el grado y tipo de ocupación urbana por territorio y algunos de los cambios producidos durante los dos periodos analizados.

Si se observan los hechos y los datos, se constata que los factores demográficos, económicos y sociológicos, incluida como tal la motorización de la sociedad, se encuentran entre las causas de transformación de la ciudad.

1956-1977

Ocupación urbana

La ocupación urbana de 1956

En el mapa de la ocupación urbana de 1956 aún pueden identificarse los núcleos compactos aislados de todos y cada uno de los municipios metropolitanos, pero ya se observan algunas continuidades entre municipios vecinos como en el caso de Santa Coloma de Gramenet y Badalona, L'Hospitalet y Barcelona, Granollers y Les Franqueses o Granollers y Canovelles.

Por sus dimensiones destacan, más allá de Barcelona, los núcleos de Sabadell y Terrassa junto a los de otras capitales de comarca como Granollers, Mataró, Vilafranca del Penedès o Vilanova i la Geltrú.

A grandes rasgos, los núcleos urbanos del área metropolitana perfilaban dos modelos de ocupación territorial:

- Tejidos compactos en los núcleos urbanos, con un modelo de crecimiento que prolongaba las tramas urbanas preexistentes, como Barcelona, L'Hospitalet, Sabadell, Terrassa, Granollers o Badalona, pero también otros más pequeños como Gavà, El Prat, Sant Boi o San Feliu de Llobregat.

- Núcleos que se organizaban extendiendo los asentamientos urbanos a lo largo de las carreteras como, por ejemplo, Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Corbera, Cervelló, Vallirana, Tiana, Sant Fost o Martorelles.

Pero el efecto polarizador de las carreteras también se da en cualquier municipio del primer grupo, de manera que vías como la carretera de Sants, la carretera Nacional 340 o la carretera de Francia actúan como ejes estructurantes, no únicamente en Barcelona sino también en los municipios de los alrededores.

Al mismo tiempo, una nebulosa de pequeños asentamientos en la periferia más próxima de Barcelona empieza a cristalizar y coloniza lo que unos años más tarde será el continuo urbano metropolitano central.

Un aspecto significativo de la ocupación urbana de este periodo son los asentamientos dispersos de ciudad jardín de segunda residencia vinculados a las estaciones de la línea de ferrocarril de Barcelona a Sabadell. Estas primeras urbanizaciones de segunda residencia tienen lugar en Les Planes, La Floresta, Valldoreix y Bellaterra. Se forman alrededor de las estaciones y sin relación de continuidad con los núcleos de los municipios donde están ubicadas.

En conjunto, la ocupación del territorio en el año 1956, sin ignorar su complejidad, aún mantenía unos modelos de ocupación contenidos y vinculados a los núcleos y masas urbanas de pueblos y ciudades.

Las limitaciones de la movilidad de las personas de la primera mitad de siglo XX, cuando los desplazamientos se realizaban mayoritariamente a pie o en transporte público, contenía las ciudades dentro de una geometría de distancias cortas. Los crecimientos urbanos se organizaban en la proximidad de los núcleos preexistentes, lo que daba espontáneamente como resultado una ciudad compacta. No había ningún planteamiento teórico o político al respecto, sino que la ciudad era así porque las reglas de la movilidad de la época no permitían otra cosa.

El mapa de ocupación del suelo de 1956 es el último en el que aún se manifiesta de forma generalizada este modelo de ciudad compacta, derivado de una movilidad contenida. Sin embargo, desde mediados de la década de los años cincuenta la maduración del proceso de motorización de la sociedad, que se había iniciado a principios de siglo, reforzado por las nuevas fábricas de producción de coches que se instalan en el país, hará estallar este modelo dando paso a un nuevo paradigma de la sociedad de consumo que cambiará radicalmente la movilidad individual y la forma de entender el territorio.

La ocupación urbana en el periodo 1956-1977

En el periodo 1956-1977, Barcelona y los municipios de su entorno disponían todavía de suelo libre para crecer. Son buena prueba de ello las 2.055 hectáreas que se ocuparon en este periodo en la capital. Pero donde los crecimientos de ocupación de suelo fueron más sustanciales fue en el resto de la AMB, con 9.052 hectáreas, y en la RMB, con 29.814 hectáreas, lo que representa un crecimiento relativo de un 36% en Barcelona, un 160% en el resto de la AMB y un 368% en el resto de la RMB. La capital ya no concentró la práctica totalidad de los crecimientos, como había sucedido en etapas anteriores, sino que, muy al contrario, en el periodo 1956-1977 los crecimientos relativos

se incrementan exponencialmente a medida que los municipios están más alejados de Barcelona.

Este es también el periodo en el que Barcelona agotó los límites del llano alcanzando hasta las vertientes del macizo de Collserola. Se urbanizaron los barrios de La Mina, El Besòs, La Verneda, Montbau, Nou Barris, Ciutat Diagonal y Les Corts. Se edificó la Ciudad Universitaria de la Diagonal, se rellenaron los vacíos intersticiales que existían entre la avenida Meridiana y las vías del tren de La Sagrera, se amplió el puerto y se ocupó el gran polígono industrial de la Zona Franca.

En los municipios del entorno inmediato de Barcelona, el crecimiento de la ocupación compactó las primeras continuidades urbanas del área metropolitana y se edificaron los tejidos industriales desde Badalona hasta Sant Adrià de Besòs. Santa Coloma de Gramenet rellenó y densificó la totalidad de su suelo urbano. Al mismo tiempo, se urbanizaron grandes cantidades de suelo desde el núcleo de Cornellà, hacia el norte, hasta los asentamientos de Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y Esplugues de Llobregat y, hacia el sur, hasta llegar a L'Hospitalet de Llobregat.

Más allá de las transformaciones urbanizadoras de los municipios del entorno de la capital, la ola expansiva del crecimiento urbano en este periodo llegó hasta los límites de la región metropolitana de Barcelona.

El mismo incremento exponencial del crecimiento urbano que hemos descrito para las tres coronas metropolitanas se reproduce cuando analizamos individualmente el crecimiento relativo de los municipios. En este sentido, en la primera corona, Badalona tuvo un crecimiento relativo del 110%, Sant Adrià de Besòs del 95% y Sant Just Desvern del 86%. En la segunda corona, Sabadell aumentó un 125%, Granollers un 203% y Mataró un 180%. Y, aún más lejos, en la tercera corona, Cardedeu, Sant Celoni, Vacarisses y Tordera incrementaron su población un 150%, un 453%, un 796% y un 756%, respectivamente.

En conjunto, en la RMB se ocuparon en este periodo 41.000 hectáreas, con un crecimiento relativo del 210%, lo que representa el crecimiento más intenso de la historia de las transformaciones urbanizadoras de la AMB.

Aparte de las comparaciones cuantitativas que se derivan de la ocupación urbana, los mapas muestran diferentes configuraciones de los crecimientos que se pueden tipificar de la siguiente manera:

- Crecimientos por extensión desde los núcleos urbanos. Son crecimientos que siguen extendiendo los tejidos urbanos anteriores a 1950, pero con tipologías arquitectónicas diferentes como en el caso de los barrios de La Verneda, El Maresme y El Besòs, en Barcelona, donde sobre una trama prolongada del Eixample Cerdà se edifican bloques residenciales de alta densidad de características variadas.

- Rellenado de los vacíos de las periferias urbanas. Forman parte, especialmente, del proceso de saturación de los núcleos urbanos de la primera corona de municipios metropolitanos, si bien este tipo de procesos también se da en cualquier otro municipio. En Barcelona, es característico de este proceso el rellenado de los barrios de Les Corts y Pedralbes con instalaciones deportivas, educativas y universitarias.

- Nuevos asentamientos industriales y residenciales extendidos a lo largo de las terrazas fluviales y las carreteras históricas. El efecto polarizador de las carreteras resulta muy evidente en este momento. Observando el mapa, se pueden observar los asentamientos encadenados a lo largo de la C-59 en la Riera de Caldes o los que se vinculan a la C-246 de Castelldefels a El Prat de Llobregat.

- Asentamientos dispersos de urbanizaciones de segunda residencia. En este periodo es cuando se extienden masivamente las urbanizaciones de segunda residencia, con una característica común que es la dispersión. Por primera vez, el territorio es ocupado masivamente por un modelo de crecimiento desligado de los núcleos urbanos, localizado mayoritariamente en las vertientes forestales de las elevaciones y sierras de la región metropolitana.

Esta clase de asentamientos urbanos se distribuyó sobre el territorio dando lugar a municipios de características diferenciadas con la concentración de asentamientos similares como, por ejemplo, las urbanizaciones de segunda residencia de Corbera de Llobregat, Vallirana o Cervelló, o bien con cierta diversidad de asentamientos en un mismo municipio, como en el caso de Rubí.

Usos y tejidos

Los usos y tejidos de 1956

La distribución de usos del año 1956 muestra un dominio del suelo residencial compacto de alta densidad en la mayoría de municipios de la región, con la excepción de Barcelona, Badalona y L'Hospitalet, que presentan zonas industriales extensas. Excepto los vacíos urbanos que aún quedan en la entrada de la Diagonal desde el Llobregat y en la zona del Besòs, la ciudad de Barcelona ya se muestra, en este mapa de 1956, muy consolidada, especialmente en la parte central ocupada por el Eixample Cerdà.

Los asentamientos de baja densidad de este año son escasos y corresponden a zonas de veraneo de ciudad jardín de núcleos de playa o del interior de los municipios de la periferia barcelonesa, como Castelldefels, Sant Cugat o Cerdanyola, o bien a las pocas urbanizaciones vinculadas a las estaciones de los Ferrocarriles Catalanes como Les Planes, Valldoreix o Bellaterra.

La ocupación industrial en el ámbito metropolitano central del año 1956 se distribuye en dos áreas de la periferia del municipio de Barcelona:

- Un área localizada en la parte de levante, integrada en primer lugar por el histórico barrio del Poblenou de Barcelona, donde aún per-

sistía la actividad de la que había sido la concentración industrial más importante del país, en segundo lugar por los polígonos de La Sagrera y Sant Andreu y, en tercer lugar, por las instalaciones industriales de Sant Adrià y Badalona.

- Un área situada en la parte de poniente de Barcelona, con implantaciones industriales sobre la parcelación agrícola de la antigua carretera de L'Hospitalet de Llobregat a Cornellà y con los asentamientos fabriles que se extendían a ambos lados de la Gran Vía, también en L'Hospitalet.

Al mismo tiempo existían implantaciones industriales insertadas en el interior de los tejidos residenciales como, por ejemplo, La España Industrial, una fábrica del sector textil ubicada en el barrio de Sants, o la antigua fábrica de motores Elizalde, inactiva desde 1951, situada en el paseo de Sant Joan, en pleno Eixample Cerdà. Esta era una situación generalizada en Sabadell, Terrassa y, en menor medida, en Mataró y Granollers, donde en el año 1956 la mayoría de instalaciones industriales se encontraban dentro de los tejidos residenciales, con una mezcla de usos típica de la ciudad industrial de finales del siglo XIX.

Las grandes infraestructuras del transporte, como el aeropuerto de El Prat de Llobregat o el puerto de Barcelona, se mantenían aún con unas dimensiones muy contenidas, en sintonía con la congelación de la actividad que habían supuesto la Guerra Civil y la posguerra.

Es significativo observar que ya en este mapa, que responde a un modelo de ocupación urbana del territorio propio de la primera mitad de siglo XX, aparece la primera de las autovías que se construyó en Cataluña, la de Castelldefels (año 1954), inaugurada hace tan solo dos años (1954), así como las instalaciones de la fábrica SEAT, inauguradas en 1953, en lo que sería polígono industrial de la Zona Franca.

La variación del uso residencial en el periodo 1956-1977

El crecimiento del suelo residencial en el periodo 1956-1977 fue de 4.431 hectáreas en el área metropolitana y de 15.687 hectáreas en la región metropolitana, lo que representa un crecimiento relativo del 69% en el área metropolitana y del 132% en la región metropolitana.

El crecimiento de los tejidos residenciales compactos en la AMB en el periodo 1956-1977 fue de 2.232 hectáreas, cifra que representa un incremento relativo del 54% respecto a 1956. En la región metropolitana, por su parte, el crecimiento fue de 4.230 hectáreas, con un incremento relativo del 60%. Este crecimiento se localizó, fundamentalmente, en las periferias urbanas, donde ocupó terrenos libres contiguos y llenó intersticios urbanos.

Estos crecimientos residenciales compactos podían ser:

- Polígonos residenciales unitarios de alta densidad orientados específicamente a las necesidades de vivienda de la clase obrera.
- Crecimientos de continuidad, tanto de la trama viaria como tipológica, orientados a una demanda residencial diversificada.

En el primer caso se encuentran los crecimientos de nueva implantación, con una tipología de vivienda plurifamiliar de bloques aislados, proyectados de forma unitaria y habitualmente desvinculados de las tramas de la ciudad construida. En el segundo caso, los crecimientos se realizan prolongando las tramas y la tipología de las viviendas, resultado de la inercia de las formas de crecimiento preexistentes.

Puede observarse un ejemplo de la coexistencia de estas formas de crecimiento, la de los polígonos residenciales con otras tipologías de vivienda, en Cerdanyola, alrededor del polígono residencial de Can Serraperera, que se encuentra insertado entre crecimientos que siguen las tipologías y redes de calles anteriores a 1956.

Por otra parte, en el periodo 1956-1977 los tejidos residenciales de baja densidad, con casas unifamiliares aisladas, tuvieron un crecimiento espectacular. Se urbanizaron o edificaron 2.260 hectáreas en el área metropolitana y 11.457 hectáreas en la región metropolitana, con un incremento relativo del 100% y del 238%, respectivamente. Estos nuevos tejidos urbanos de baja densidad se sitúan básicamente en tres lugares:

- En la periferia de los núcleos consolidados, como en el caso de Castelldefels, el norte de Viladecans o Tiana.
- En las zonas de crecimiento de las cuatro urbanizaciones de Les Planes, La Floresta, Valldoreix y Bellaterra vinculadas a la línea del ferrocarril de Barcelona a Sabadell.
- En las nuevas urbanizaciones dispersas de segunda residencia que se extendieron por todo el país.

No hay que confundir los tejidos residenciales urbanos de baja densidad con lo que denominamos tejidos dispersos. El concepto de disperso urbano es independiente de la densidad ya que depende de la desvinculación respecto de los núcleos urbanos consolidados. En este sentido, el primero de los tres supuestos de ubicación de los tejidos de casas unifamiliares no introduce dispersión urbanística, pero los dos últimos sí. Por esta razón la gran explosión de dispersión urbanística en el territorio de la región metropolitana de Barcelona se inicia antes de 1956, pero estalla realmente en el periodo 1956-1977.

La variación del uso industrial en el periodo 1956-1977

El crecimiento del suelo industrial en el periodo 1956-1977 fue de 1.869 hectáreas en el área metropolitana y de 4.799 hectáreas en la región metropolitana, lo que representa un crecimiento relativo del 145% en la AMB y del 279% en la RMB.

El crecimiento industrial de Barcelona en el periodo 1956-1977 se produce fundamentalmente en el polígono de la Zona Franca, en el sur

de la ciudad, donde en el año 1953 se inauguró el complejo industrial de la empresa SEAT que fue el primer asentamiento de este polígono.

Y, además, en el resto de la AMB los crecimientos industriales en este periodo triplicaron los de Barcelona y en el resto de la región la ocupación industrial creció, en valores absolutos, nueve veces más.

En el año 1956, en las ciudades con tradición industrial, los asentamientos productivos se encontraban mezclados con los tejidos residenciales, pero en el periodo 1956-1977 se produce un cambio de modelo de localización que desplaza las actividades históricamente ubicadas en los ensanches, donde se mezclaba residencia con industria, hacia polígonos industriales especializados situados en las periferias urbanas.

Era habitual que dichos polígonos se encontrasen en continuidad con los núcleos consolidados, como por ejemplo los polígonos industriales de Can Parellada y Santa Margarida, en Terrassa, o el rellenado industrial de Sabadell hasta la C-58.

Pero en este periodo también se extendieron los polígonos industriales vinculados a alguna carretera comarcal o local. En este caso se encontrarían el polígono de Can Pelegrí, en Castellbisbal, vinculado a la N-2, en la comarca del Baix Llobregat, o el conjunto vinculado a la actual C-17, desde Granollers hasta La Llagosta, los de la Riera de Caldes, los de Polinyà o el polígono del Pla de la Bruguera, en Sentmenat, en las comarcas del Vallès Occidental y Oriental.

En conjunto, puede afirmarse que este es un periodo de crecimientos industriales importantes en el territorio de la región metropolitana de Barcelona.

El planeamiento urbanístico

En los archivos de la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya no consta ninguna documentación anterior al año 1960 referida a los municipios de la región que no formaban parte del Plan comarcal de Barcelona de 1953. Esta circunstancia puede tener dos explicaciones: la inexistencia de dichos documentos en muchos de los municipios, simplemente porque entonces no contaban con ningún planeamiento urbanístico aprobado, o bien la pérdida de documentos antes de 1980, cuando aún no existía un registro riguroso de los expedientes de la Comisión Provincial de Urbanismo. Para resolver estas carencias habría que revisar la documentación de los archivos municipales y detectar qué documentos no constan en los archivos de la Generalitat pero sí se conservan en los ayuntamientos. No obstante, en este estudio se ha trabajado con la documentación actualmente disponible para avanzar en la clarificación de lo que representó el planeamiento urbanístico de aquellos años.

Los expedientes urbanísticos del ámbito de la región metropolitana de Barcelona aprobados con anterioridad a 1977 que se encuentran en los archivos de la Generalitat son 2.865, con 1.700 planes parciales, 227 planes especiales y 109 modificaciones de planeamiento general. De este conjunto de expedientes, los referidos a los municipios del Plan comarcal de 1953 representan un 53,6%.

Durante los 25 años que van de 1955 a 1980, el régimen político de la dictadura condicionó inevitablemente el contexto del urbanismo, en la medida en que facilitaba la introducción de los intereses especulativos en los documentos de planeamiento general por encima del interés público. Por poner un ejemplo entre otros muchos que podríamos señalar, la Comisión de Urbanismo de Barcelona aprobó, en el año 1965, el Plan general de Olivella, en el que el suelo clasificado como urbanizable (1.951 hectáreas) era 18 veces mayor que el suelo ocupado y edificado en el municipio por aquel entonces (106 hectáreas).

Al mismo tiempo se daba, con considerable frecuencia y con la tolerancia de algunos ayuntamientos, la ocupación ilegal de suelo para realizar urbanizaciones de segunda residencia sin planeamiento urbanístico previo que diese cobertura legal a las operaciones.

También existía un mecanismo que permitía que estas operaciones especulativas al margen del planeamiento general se efectuasen bajo cobertura legal. Se trataba de aprobar planes parciales, que obviamente no estaban previstos en los planes generales pero que en la medida en que seguían un trámite administrativo reglado, aunque mal aplicado, dotaban a la operación de un sello administrativo de legalidad.

En este periodo, el modelo de ocupación del suelo de los planes urbanísticos municipales era de carácter marcadamente expansivo y con unas previsiones de crecimiento desproporcionadas. La clasificación de suelo urbano o urbanizable se entendía como un mecanismo creador de riqueza, sin discriminar mucho a quién favorecía realmente la generación de plusvalías derivadas de la transformación urbana. Los conceptos de la zonificación eran de una gran ambigüedad, tanto con relación al régimen jurídico del suelo como a las condiciones de edificación. Generalmente, los planes se limitaban a determinar los usos básicos y la tipología edificatoria de grandes bolsas de futura urbanización.

En este sentido, la calidad técnica de los documentos urbanísticos era muy escasa y las bases cartográficas sobre las que se trabajaba tenían muy poca precisión y detalle. Es en estos documentos urbanísticos donde se detecta, por primera vez, la dispersión de los crecimientos de punta a punta del territorio y desvinculados de los tejidos urbanos. Piezas dispersas, sobre todo de urbanizaciones de segunda residencia que, municipio a municipio, conformaron la morfología de la dispersión de la región metropolitana.

Pero la problemática urbanística de aquel momento no se limitaba a los efectos de una planificación urbanística deficiente, sino que también afectaba al proceso de ejecución de dicho planeamiento. Uno de los problemas que se daba de forma generalizada entre las promociones de suelo era que la parcelación y venta de las parcelas se iniciaba sin tener finalizada la urbanización. Aún hoy, muchas zonas edificadas provenientes de este periodo no están acabadas de urbanizar.

En el ámbito metropolitano, la regulación urbanística la realizaba el Plan de ordenación urbana de Barcelona y su zona de influencia, que fue elaborado por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Barcelona y aprobado definitivamente en el año 1953, conocido coloquialmente como "Plan comarcal".

En el año 1968 se aprobó inicialmente, como revisión del Plan comarcal, el Plan director del área metropolitana de Barcelona, pero dicho plan quedó arrinconado y no alcanzó nunca la aprobación definitiva. El plan que sustituyó finalmente al Plan comarcal de 1953 en la regulación urbanística del área metropolitana fue el Plan general metropolitano de Barcelona, conocido como PGM y aprobado definitivamente en el año 1976.

Pese a la falta de información del planeamiento de este periodo en el ámbito del Plan comarcal de 1953, es posible efectuar algunas interpretaciones. Este plan cubría el territorio de los 27 municipios del entorno de Barcelona que veintitrés años más tarde serían objeto del mencionado PGM. La superficie que el Plan comarcal clasificaba como urbana o urbanizable era de 23.624 hectáreas y la que clasificaba como no urbanizable de 23.999 hectáreas.

A partir de la digitalización del régimen jurídico del suelo del Plan comarcal de 1953 y del PGM se han podido cruzar los dos mapas resultantes obteniéndose un tercer mapa que dibuja los espacios donde ambos planes coinciden y aquellos donde se ha producido un cambio de planeamiento. En este segundo caso se encuentran tanto las 2.627 hectáreas que en 1953 estaban clasificadas como suelo urbano o urbanizable y que pasan a ser no urbanizables, como las 7.340 hectáreas de suelo no urbanizable que pasan a ser urbanizables o urbanas.

Desde este ejercicio comparativo puede observarse que el PGM plantea la consolidación de las continuidades urbanas que la ciudad real ya apuntaba desde los años sesenta. Al mismo tiempo, desclasifica terrenos forestales inadecuados para la edificación de las vertientes de Collserola en los municipios de Montcada i Reixac y Sant Cugat del Vallès.

El modelo de ocupación del Plan comarcal mantenía todavía el carácter aislado de algunos de los núcleos urbanos como Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló y Sant Boi de Llobregat, pero el PGM establece la continuidad de todos estos núcleos de la ribera derecha del Llobregat y refuerza la de los núcleos de la ribera izquierda. En este sentido, consolida las continuidades urbanas entre Castelldefels, Gavà, Viladecans y Sant Boi de Llobregat y entre Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei, mientras reserva como suelo agrícola una franja continua desde El Papiol hasta Castelldefels.

Se observan asimismo tres aspectos que fueron significativos para el planeamiento metropolitano. Por una parte, se dibuja, por primera vez, la propuesta de desvío de la desembocadura del Llobregat y, por otra, aparece un planeamiento más realista, por parte del PGM, con el reconocimiento de las urbanizaciones de Les Planes y La Floresta, en Collserola, o las de Pallejà, Sant Vicenç dels Horts y Santa Coloma de Cervelló, entre otros. Por último, el PGM delimita los polígonos del suelo urbano con una precisión que no tenían los ámbitos del régimen jurídico del suelo definidos por el Plan comarcal.

El planeamiento de 1976 también fija el eje de la B-30 como polarizador de nuevos crecimientos industriales y terciarios con la introducción del gran "centro direccional" de Cerdanyola y la planificación de nuevos sectores urbanizables consolidando las expectativas de continuidad entre Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat del Vallès. En el caso de Badalona también introduce dos grandes reservas de suelo urbanizable en Montigalà y Les Guixeres, que rellenan los espacios vacíos entre los núcleos de Santa Coloma de Gramenet, Badalona y Montgat.

Al margen del contenido urbanístico concreto, el Plan general metropolitano de Barcelona de 1976 constituyó una nueva forma de realizar planeamiento. Es un plan que renueva los instrumentos de regulación urbanística de la época, en sintonía con los trabajos de redacción de la ley estatal de urbanismo que también fue aprobada aquel mismo año. El Plan general metropolitano de Barcelona, más que concluir un periodo histórico, es una metáfora de las energías con las que se afrontará el urbanismo de la etapa siguiente.

Los fenómenos urbanos, 1956-1977

Las urbanizaciones de segunda residencia

Cuando se observan los mapas de este periodo se evidencia un fenómeno que no tenía antecedentes en la historia del urbanismo en Cataluña. Con la comparación de los mapas de 1956 y 1977 aparecen crecimientos importantes desligados de los núcleos urbanos, grandes bolsas de parcelas repartidas por las vertientes de las cordilleras Litoral y Prelitoral.

Un fenómeno semejante se había producido alrededor de 1920 con las urbanizaciones asociadas a la línea de ferrocarril de Barcelona a Sant Cugat y Sabadell, si bien en aquel caso la vinculación a las estaciones limitaba su número y fijaba su posición en el territorio

Las urbanizaciones que afloran a partir de los años cincuenta, a diferencia de las que acabamos de mencionar, no están vinculadas a los núcleos urbanos ni a las líneas de ferrocarril, sino que pueden encontrarse en cualquier punto del territorio, ajenas a la ciudad y al entorno donde se ubican.

Esto tiene efectos determinantes sobre la morfología de la ciudad metropolitana, que deja de ser un sistema de núcleos arraigados históricamente en el territorio para pasar a ser un híbrido que incorpora grandes superficies parceladas desencajadas, sin servicios y mal comunicadas con los centros urbanos. Es un fenómeno que introduce confusión en la morfología de la ciudad metropolitana puesto que su

distribución sobre el territorio, como veremos más adelante, responde a circunstancias aleatorias.

Las características tipológicas son las de unos tejidos de parcelas con casas unifamiliares aisladas, con dos plantas de altura, que en algún caso llegan a tres. Los viales pueden seguir una trama ortogonal cuando se extienden sobre un terreno llano, pero habitualmente la localización de estas urbanizaciones en las vertientes de las montañas obliga a los viales a seguir una configuración curvilínea que se adapta a las fuertes pendientes del terreno.

El fenómeno de las urbanizaciones de segunda residencia se desencadena a partir de la masificación del vehículo privado. En las décadas de los años cincuenta, sesenta y setenta, con una mayoría de familias propietarias de un utilitario, se podían ofrecer terrenos muy baratos, localizados en zonas alejadas de los núcleos, sin valor agrícola y que las más de las veces estaban sin urbanizar. Para hacernos una idea de las dimensiones del fenómeno, tan solo en la provincia de Barcelona, entre los años 1955 y 1977, se abrieron 806 urbanizaciones de segunda residencia con una oferta total de 164.521 parcelas a la venta.

En el caso de la región metropolitana, las urbanizaciones de segunda residencia aparecidas en el periodo 1956-1977 ocupaban 14.824 hectáreas, lo que representaba un 24,5% de la totalidad del suelo ocupado, un 35% del crecimiento de suelo y más de un 90% del crecimiento del suelo residencial de aquel periodo.

Las urbanizaciones, analizadas como conjuntos relacionados, muestran dos tipos de configuraciones:

- **Nódulos de urbanizaciones de segunda residencia vinculados umbilicalmente a las carreteras**, que actúan como ejes generadores. Son ejemplos de ello las urbanizaciones que cuelgan de la carretera BP-5002, desde Alella, pasando por el puerto de Font de Cera, hasta Vallromanes, Montornès y Vilanova del Vallès.

- **Tejidos de urbanizaciones sobre una red de caminos agrícolas preexistentes**, como en el caso de Santa Eulàlia de Ronçana, Lliçà d'Amunt y Lliçà de Vall. Aquí la red histórica de caminos agrícolas se ha convertido en el soporte estructural de una malla de urbanizaciones que se han situado aleatoriamente en algunas de las antiguas fincas agrícolas.

El modelo que adoptan los conjuntos de urbanizaciones es mayoritariamente el de las configuraciones vinculadas a las carreteras. El segundo caso es menos frecuente ya que el valor del suelo agrícola, que en los años sesenta era mucho más alto que el de las fincas forestales, fue un factor disuasivo de este tipo de promociones.

Los polígonos residenciales

Las grandes corrientes migratorias desde el resto de España, donde las condiciones económicas adversas del mundo rural expulsaban a miles de personas que buscaban la supervivencia en la ciudad industrial de Barcelona, alcanzaron proporciones espectaculares desde 1950 hasta 1975.

La llegada de estos contingentes migratorios a la ciudad planteó el problema de dónde ubicarlos. Una parte de los recién llegados se instalaron en viviendas viejas y nuevas de la ciudad consolidada, lo que densificó las tramas urbanas existentes, pero los que no pudieron conseguir una vivienda ocuparon chabolas autoconstruidas en los numerosos núcleos de este tipo que había repartidos por la ciudad desde principios de siglo. Se calcula que Barcelona tenía 10.352 chabolas en el año 1957, que aumentaron hasta 20.000 a principios de los años sesenta. Este fenómeno duró hasta finales de los años ochenta y se cerró con los últimos realojamientos de los chabolistas de La Mina y el Camp de la Bota.

El chabolismo era un síntoma de la incapacidad de la ciudad para acoger dignamente a una parte de los inmigrantes que iban llegando. Desde principios de siglo era evidente que la oferta de viviendas de bajo coste no cubría la demanda de las sucesivas olas migratorias.

Desde el segundo cuarto del siglo se dieron iniciativas públicas con el objetivo de aligerar el problema. En este sentido, el Patronato de la Habitación, en Barcelona, había realizado algunas promociones públicas de vivienda hacia el año 1929 en los barrios del Baró de Viver, Milans del Bosch, Ramon Albó y Eduard Aunós.

Estas promociones especializadas de vivienda masiva, que respondían a las necesidades de una población de bajo nivel adquisitivo, llegaron a constituir con el tiempo un nuevo modelo de crecimiento urbano, el del proyecto y construcción unitaria de una parte de la ciudad residencial, que recibe el nombre de polígono de viviendas o polígono residencial.

No obstante, la promoción pública de la vivienda no adquirió dimensiones significativas en el crecimiento de la ciudad de Barcelona hasta los años cincuenta, a través de la figura del polígono residencial. Entre 1950 y 1958 se construyeron en la ciudad 16 polígonos de diferentes dimensiones, entre los que pueden mencionarse La Verneda, Sant Martí, La Trinitat o Habitatges del Congrés.

En la década de los años sesenta se construyen 21 polígonos residenciales más de dimensiones muy notables con relación al suelo urbano consolidado del momento. Así, son de estos años los polígonos de Montbau, El Besòs, El Bon Pastor, Sant Martí II, Ciutat Meridiana y La Pau, en Barcelona.

Pero también, en la medida en que Barcelona va agotando el suelo libre disponible, empiezan a extenderse los polígonos de vivienda a los municipios metropolitanos del entorno, como los de Sant Roc y Pomar en Badalona, Cobasa en Sant Adrià, Can Serra y Bellvitge en L'Hospitalet de Llobregat, Sant Cosme en El Prat de Llobregat, Fonollar en Sant Boi de Llobregat o La Roca en Viladecans. Un polígono especialmente significativo fue el de Ciutat Badia, que inicialmente fue compartido por Cerdanyola y Barberà del Vallès pero que más adelante se constituyó como municipio independiente.

Estas promociones, que podían ser tanto de iniciativa pública como privada e iban dirigidas a las clases trabajadoras, eran muchas veces al mismo tiempo grandes operaciones especulativas. Fueron objeto de crítica por las dificultades de integración, tanto urbana como sociológica, que planteaban con el resto de la ciudad y por las carencias de servicios y dotaciones internas que presentaban. Eran grandes contenedores de viviendas muy a menudo huérfanas de cualquier planteamiento general de ordenación urbana que resolviese la relaciones con la ciudad preexistente.

Sin embargo, si bien se dieron malas prácticas en la aplicación de este modelo de crecimiento, también encontramos operaciones de buena calidad urbana que demuestran que los defectos provenían más de planteamientos urbanos erróneos y de una concepción anodina de la arquitectura que del propio modelo.

En el conjunto de la AMB, la superficie de estos polígonos contabilizada en el año 1977 era de 904,4 hectáreas y en el caso de Barcelona ciudad de 361,64 hectáreas, cifra que representa el 40% del total metropolitano.

Los polígonos industriales. Desplazamiento de la industria a la periferia urbana

A principios de los años cincuenta la industria se concentraba en los núcleos de las ciudades catalanas con tradición manufacturera, sobre todo en Barcelona, pero también en Badalona, Sabadell, Terrassa, Mataró y Granollers.

Las condiciones económicas favorables de los años sesenta estimularon el crecimiento industrial y la necesidad de mano de obra, que fue satisfecha con población procedente del resto del Estado. Esto desencadenó un proceso migratorio que se prolongó hasta la crisis de finales de los años setenta, por lo que las ciudades industriales crecieron y las fábricas situadas en los núcleos urbanos se encontraron con dificultades para poder ampliar sus instalaciones dado que el espacio urbano estaba cada vez más ocupado.

Desde esta situación de constreñimiento de la capacidad de ampliación del espacio de las industrias se desencadenó un proceso de traslado, lento pero continuado, a las afueras de las ciudades. En estos espacios alejados era donde la industria que necesitaba ampliar sus instalaciones tenía que buscar los terrenos que requería para crecer.

Al mismo tiempo, las actividades de nueva implantación ya no se ubicaban en los tejidos de los ensanches históricos, donde los pocos vacíos que podían quedar no respondían a las necesidades de espacio, seguridad y compatibilidad de una industria moderna. Así es como se fue consolidando un proceso de relocalización de los asentamientos industriales más allá de los centros urbanos donde habían nacido.

Durante la década de los años cincuenta afloraron los primeros polígonos industriales que acogerían estos traslados y muchas de las nuevas inversiones económicas de los años posteriores. Este es el origen de los asentamientos industriales de Rubí, Montcada i Reixac, La Llagosta, Mollet, Montmeló y Parets, los del margen derecho del Congost, en Granollers, o los del margen izquierdo del Llobregat.

Una característica de estos polígonos industriales fue la vinculación a la red de carreteras. Ciertos ejes ejercieron un potente efecto polarizador para las actividades industriales, motivado por la ausencia de limitaciones a la hora de "pinchar" la vía para utilizarla como eje de comunicación con el resto del sistema viario y también porque la localización de una industria a pie de carretera, o en su entorno próximo, facilitaba los procesos de distribución y suministro de mercancías y productos.

La carretera tiene, por consiguiente, un efecto de atracción muy potente a lo largo de todo su eje puesto que facilita la conectividad, la accesibilidad y, a diferencia de la autopista o la autovía que funcionan como vías segregadas que solo tienen un efecto concentrador en torno a sus salidas, se puede acceder a ella desde cualquier punto.

Algunos ejes viarios, como la N-2, la N-340, la C-245, la C-31, la C-17, la C-59 y otros, atrajeron asentamientos industriales a lo largo de sus recorridos y así se fue consolidando un fenómeno de cristalización de polígonos industriales vinculados a dichas vías que denominamos ejes polarizadores industriales. En el mapa adjunto pueden observarse las trazas de los ejes cuando se inicia la implantación de la industria fuera de los núcleos urbanos hacia los polígonos industriales.

Con el transcurso de los años, y por efecto del dinamismo económico, estos ejes polarizadores se convertirán en corredores industriales tal como se expone en el apartado correspondiente del periodo siguiente.

1977-2006

Ocupación urbana

La ocupación urbana de 1977

En el mapa de la ocupación urbana de 1977, la dispersión de la mancha urbana sobre el territorio ya es muy patente. Las urbanizaciones de ciudad jardín se extienden por la totalidad del territorio metropolitano y los polígonos industriales apuntan las trazas de lo que serán, en un futuro próximo, los corredores industriales de la región de Barcelona. Al mismo tiempo, los núcleos compactos de algunos de los municipios metropolitanos crecen sobre el territorio y confluyen para formar continuidades urbanas.

El territorio que estaba urbanizado o edificado en el año 1977 presenta unos modelos de ocupación que se formaron durante el periodo anterior pero que serán la base a partir de la cual se consolidará la morfología urbana de la región de Barcelona de principios del siglo XXI.

Se constata que cada uno de los fenómenos de ocupación urbana de las décadas anteriores deja importantes improntas en el territorio de la región de Barcelona. Y si bien en algunos casos la huella queda congelada cuando el fenómeno se detiene, en otros la inercia de los procesos de crecimiento sigue ensanchando la mancha urbana a través del tiempo y del espacio.

La morfología compleja que se observa en el mapa de 1977 se puede tipificar de acuerdo con las siguientes categorías:

- **Núcleos urbanos históricos con crecimientos por agregación.** Son el resultado de la ocupación urbana de los núcleos históricos más la agregación de nuevos tejidos urbanos con continuidad de tejidos y calles. Esta categoría ocupa 18.136 hectáreas y representa un 30% de la ocupación total. Incorpora las primeras continuidades urbanas del área metropolitana en Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramenet y Badalona.

- **Urbanizaciones de segunda residencia.** Se pueden encontrar en contigüidad con los núcleos o bien desvinculadas de los mismos. La mayor parte están dispersas sin continuidad con los centros urbanos. Esta categoría ocupa 16.264 hectáreas y representa un 27% de la ocupación total. En general las urbanizaciones de segunda residencia, en esta fecha, se encuentran semiurbanizadas, con gran cantidad de parcelas sin edificar, pero fijan una mancha delimitada por la parcelación y la urbanización de la red viaria, que ya será definitiva.

- **Asentamientos vinculados a las carreteras.** Mayoritariamente para usos industriales y comerciales especializados. El efecto polarizador de las vías constituye la base de estos crecimientos. Esta categoría ocupaba 3.492 hectáreas y representa un 5,8% de la ocupación total (asentamientos a menos de 250 metros de las vías).

La forma que adopta la mancha de ocupación urbana de la región de Barcelona es más comprensible desde una identificación de estos tres modelos en un territorio geográficamente complejo tanto porque presenta una topografía accidentada como por las preexistencias históricas. La discriminación de cada una de estas categorías sobre las manchas de ocupación del mapa no siempre es fácil, e incluso puede ser discutible, ya que muchas veces se encuentran continuidades urbanas que contienen dos o tres de estas categorías y ello supone dificultades para delimitarlas. No obstante, nos atrevemos a esbozar una hipótesis de identificación para abrir una nueva línea de medición de los fenómenos urbanos de este periodo. La delimitación de las urbanizaciones es una adaptación del inventario que efectuó el arquitecto Joan Barba para la Diputación de Barcelona, publicado en *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*, a los polígonos de tejidos urbanos de este estudio. La diferenciación entre los crecimientos por agregación y los relacionados con la polarización de las carreteras se ha realizado tomando los núcleos de 1956 como punto de partida de las agregaciones.

La ocupación urbana en el periodo 1977-2006

Globalmente, el crecimiento prosigue, pero se produce una considerable reducción respecto al ritmo acelerado que caracterizó el periodo anterior. El crecimiento relativo de la ocupación en el periodo 1977-2000 en la región de Barcelona fue del 38%, mientras que el correspondiente al periodo 1956-1977 fue del 165%. En el ámbito del área metropolitana de Barcelona los crecimientos relativos correspondientes fueron del 31% y del 99%, respectivamente. Se produce un rellenado generalizado de los vacíos urbanos que quedaban en el mapa de 1977, siguiendo una tendencia hacia la compactación del suelo urbano preexistente que se reproduce en casi todos los municipios de la región metropolitana.

Desde Molins de Rei hasta Cornellà, se consolidan definitivamente las continuidades urbanas que inicialmente estaban vinculadas a la carretera N-340, así como las que desde Sant Boi de Llobregat hasta Gavà estaban vinculadas a la carretera C-245. En el mismo sentido, se consolida la continuidad de los sectores de la Riera de Caldes, que finalmente se alarga desde Palau Solità i Plegamans, pasando por Santa Perpètua de Mogoda, hasta Mollet.

Fue especialmente significativa la concentración de sectores de crecimiento que se ejecutaron durante estos años en Sant Cugat del Vallès, que responden tanto al rellenado de vacíos urbanos de dimensiones sustanciales como a las operaciones de nueva implantación planeadas por el Plan general metropolitano de Barcelona. La última de las implantaciones urbanas significativas de este municipio se produce en el cruce de las autopistas B-30, desde Castellbisbal a Mollet, y E-9 que va desde los túneles de Vallvidrera hasta Terrassa, donde se consolida una nueva centralidad subcomarcal de carácter terciario. Al mismo tiempo, Sabadell completa su crecimiento hasta llegar a la Ronda Nord, y Barberà del Vallès y Ripollet consolidan los sectores del margen izquierdo del río Ripoll.

En la ocupación del suelo de este periodo destaca la ampliación de las grandes infraestructuras de transportes, como el aeropuerto de El Prat y el puerto de Barcelona, o la construcción de la depuradora del Llobregat, relacionadas con el desvío del río. Los sectores de crecimiento industrial y terciario de Mas Blau están vinculados al aeropuerto, mientras que el polígono de la Zona Franca, que ya estaba consolidado en el año 1977, y su ampliación, que forma un conglomerado con el polígono Pratenc, en El Prat de Llobregat, urbanizados a partir de los años noventa, están relacionados con el puerto.

Los grandes equipamientos metropolitanos que se consolidan son la Universidad y el canal de remo, en Castelldefels, la franja de equipamientos deportivos de Cornellà y el circuito de Cataluña, en Montmeló.

El crecimiento de nuevas urbanizaciones de segunda residencia se detuvo bruscamente, pero en cambio prosiguió el rellenado con edificación de estas bolsas urbanizadas. Los límites de las urbanizaciones son los mismos que en el periodo anterior, pero la ocupación de las parcelas vacías con nuevas edificaciones no se interrumpe. Así, aun

cuando no existen crecimientos significativos del suelo ocupado, sí se produce un incremento constante del suelo edificado. Las bolsas de urbanizaciones de segunda residencia han tenido, en este tiempo, un papel de reserva de suelo urbanizado que se ha ido llenando de edificaciones, respondiendo, en parte, a la demanda de viviendas de la población que migraba desde la ciudad central hacia la periferia de la región metropolitana.

En cambio, en los nuevos crecimientos se observa un criterio de localización por continuidad con los núcleos urbanos. La práctica totalidad de estos crecimientos se planea prolongando los ejes básicos o los tejidos preexistentes. En la región de Barcelona, en este periodo, es muy raro encontrar nuevos asentamientos desvinculados de la ciudad.

La intensidad de la ocupación urbanizadora durante los años 2000-2006 se reduce ligeramente respecto al periodo anterior. El crecimiento en el sexenio 2000-2006 ha sido del 7% en la región de Barcelona y del 6% en el área metropolitana, mientras que entre los años 1977 y 2000 fue del 8,7% y del 6,7%, respectivamente.

Usos y tejidos

Los usos y tejidos de 1977

El mapa de usos de la región metropolitana de 1977 evidencia el resultado de los fenómenos territoriales del periodo anterior. Lo primero que llama la atención al observar los tejidos residenciales es la gran extensión que alcanza la ciudad jardín de baja densidad, localizada fundamentalmente en las urbanizaciones de segunda residencia, pero también en continuidad con los núcleos consolidados de Castelldefels, Viladecans, Cerdanyola, Sant Cugat, Barberà del Vallès y muchos otros municipios. La superficie ocupada por tejidos residenciales de baja densidad es de 4.522 hectáreas en el área metropolitana de Barcelona y de 16.264 hectáreas en la región de Barcelona, con una proporción del 41% y del 59%, respectivamente, con relación al suelo residencial total.

En este mapa de usos se han simplificado el resto de tipologías en una sola categoría de tejidos residenciales compactos, que incluye desde los núcleos antiguos a los ensanches históricos, el de Cerdà y los menores, así como los polígonos de bloques de vivienda de alta densidad concentrados en Barcelona y en los municipios de la primera corona metropolitana. La superficie ocupada por tejidos residenciales compactos es de 6.308 hectáreas en la AMB y de 11.298 hectáreas en la región de Barcelona, con una proporción del 58% y del 41%, respectivamente, con relación al suelo residencial total.

Los usos industriales de 1977 ya se extienden por las periferias de los núcleos urbanos, a lo largo de las carreteras, empezando a formar los corredores industriales que serán característicos de los próximos años, como el de la Riera de Caldes, los del Besòs o los del Llobregat.

No obstante, en los tejidos residenciales históricos se observan las incrustaciones de las fábricas que perviven todavía en los ensanches de Sabadell, Terrassa, Badalona y Barcelona. En estos dos últimos municipios, la localización de la actividad industrial ocupa la totalidad del frente costero desde la Barceloneta hasta Montgat.

Las infraestructuras viarias de alta capacidad ya forman una red extensa y consolidada. Las autopistas del Maresme, la de Girona, la de Zaragoza, Lleida y Tarragona, la de Terrassa o la más antigua autovía de Castelldefels, ya existían en el año 1977. Esta red será, en los próximos años ochenta, el catalizador de las migraciones internas de población de la región metropolitana de Barcelona.

En 1977, el suelo destinado a vivienda en el área metropolitana de Barcelona era el 53% del total ocupado, el de parques urbanos el 6% y el de equipamientos el 10%. En la región metropolitana, el suelo destinado a vivienda era el 57%, el destinado a parques urbanos el 7% y el destinado a equipamientos el 7%.

Estas proporciones son significativas de una época donde los estándares de calidad urbana con relación a las zonas verdes y las dotaciones se encontraban al final de las prioridades de los operadores urbanísticos tanto públicos como privados porque se refieren, en gran medida, a suelos calificados como tales pero no ejecutados.

La variación del uso residencial en el periodo 1977-2006

Entre los años 1977 y 2006, los tejidos residenciales de baja densidad tuvieron un crecimiento de 973 hectáreas en el conjunto del área metropolitana de Barcelona y de 7.139 hectáreas en el conjunto de la región, cifras que suponen un crecimiento relativo del 22% y el 44%, respectivamente.

Por lo que respecta a los tejidos residenciales compactos, tuvieron un crecimiento de 991 hectáreas en este periodo en el conjunto del área metropolitana de Barcelona y de 2.650 hectáreas en el conjunto de la región, con un crecimiento relativo del 16% y el 23%, respectivamente.

Estos datos del crecimiento residencial indican que la proporción de suelo ocupado con la tipología de ciudad jardín de baja densidad es la más significativa. Las nuevas áreas de crecimiento no fueron dispersas, puesto que se localizaban en continuidad con los núcleos existentes, pero fueron mayoritariamente de baja densidad.

Observando el mapa de variación del uso residencial 1977-2006 se aprecia una consolidación de los sectores de suelo urbanizable de uso residencial, un rellenado de los vacíos urbanos existentes en el año 1977 y un proceso de sustitución de usos industriales por nuevos usos residenciales en Barcelona, con la gran operación urbanística de la Vila Olímpica, y también en Badalona, Sabadell o Terrassa con pequeñas operaciones de transformación urbana que se ejecutaron en las décadas de los años ochenta y noventa.

La variación del uso industrial en el periodo 1977-2006

De 1977 a 2006, los tejidos industriales han tenido un crecimiento de 1.280 hectáreas en el conjunto del área metropolitana de Barcelona y de 4.506 hectáreas en el conjunto de la región, lo que representa un crecimiento relativo del 40% y el 69%, respectivamente.

Durante este periodo se consolidan los corredores industriales de los márgenes del Mogent y del Besòs desde Les Franqueses hasta Montcada. En el delta del Llobregat, la antigua carretera C-245 polariza una franja industrial delimitada al sur por la autopista C-32. En el margen izquierdo del Llobregat se consolida la continuidad de usos industriales entre Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei. Al mismo tiempo se urbanizan sectores industriales en el área de influencia de la B-30 que forman una constelación que va desde Castellbisbal hasta Santa Perpètua de Mogoda. La distribución de los asentamientos industriales formando aglomeraciones lineales no es obstáculo para que simultáneamente se urbanicen sectores en municipios periféricos más alejados de las grandes vías de comunicación como los sectores industriales de los municipios de Caldes de Montbui, Sentmenat, Viladecavalls, Vacarisses o Torrelles de Llobregat.

En la comarca del Baix Llobregat es donde se da un crecimiento del suelo industrial más significativo ya que pasa de 1.165 hectáreas en 1977 a 2.197 hectáreas en 2006, con un incremento relativo aproximado del 100%. En la comarca del Barcelonès se produce una sustitución del 50% del suelo industrial existente en 1977 por otros usos, al tiempo que se urbaniza un 30% más de nuevo suelo industrial. En las comarcas del Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Alt Penedès el incremento de suelo industrial va del 20 al 35%.

La variación de las dotaciones urbanísticas en el periodo 1977-2006

El incremento de las dotaciones urbanísticas en estos años en el ámbito del área metropolitana es de 4.802 hectáreas, lo que representa un 74% más que las existentes en el año 1977. Para el conjunto de la región metropolitana el incremento es del 64%, con 9.168 hectáreas.

Si se analizan los incrementos de zona verde, en el caso del área metropolitana son del 98%, con 1.508 hectáreas, y en el caso de la región del 60%, con 2.865 hectáreas. Por lo que respecta a los equipamientos, los incrementos son del 61%, con 2.326 hectáreas en la AMB, y del 79%, con 3.350 hectáreas en la RMB.

Si se consideran las zonas verdes y los equipamientos de las urbanizaciones de segunda residencia, la práctica totalidad de las mismas no están urbanizadas o edificadas porque se trata de franjas forestales que bordean las rieras. Estas masas forestales han tenido en muy pocas ocasiones un tratamiento que facilite su uso social. En este sentido, estas dotaciones se consideran como ocupadas (en la medida en que están calificadas urbanísticamente) pero no consolidadas.

Si se observan las dotaciones no vinculadas a las urbanizaciones de segunda residencia, se pueden evaluar mejor los cambios producidos en la calidad de los centros urbanos. En este sentido, si se compara la superficie de parques con la de residencia, se observa que en el año 1977 la proporción era del 5,4% y en el año 2006 del 9,1%. En el caso de los equipamientos, en 1977 era del 10,9% y en 2006 del 15,6%.

La transformación urbana de estas reservas para parques, equipamientos y servicios técnicos supone un cambio sustancial en el nivel dotacional de las ciudades y pueblos del área y la región metropolitanas.

El planeamiento urbanístico

En el año 1980, la mayoría de municipios de la región metropolitana de Barcelona contaban con un plan urbanístico aprobado. De los 161 municipios de la región, 45 estaban regulados por planes plurimunicipales, 64 por planes generales de ordenación, 22 por delimitaciones de suelo urbano y cuatro por normas subsidiarias.

Generalmente, estos planes fijaban un modelo de ocupación territorial marcadamente expansionista puesto que respondía a unas expectativas fundamentadas en los crecimientos de población de la década anterior y a una idealización de los beneficios que podría proporcionar la urbanización masiva del territorio. El modelo dominante, con algunas excepciones, no tenía criterios de localización adecuados, establecía unas expectativas de consumo de suelo desproporcionadas y no consideraba las consecuencias de la dispersión urbana que estaba generando.

Los efectos de los modelos de crecimiento intensamente especulativos que se habían generalizado durante las décadas de los sesenta y setenta condujeron a una crisis de legitimidad del planeamiento urbanístico que había sido aprobado por las instituciones de la dictadura.

La etapa de la transición democrática

En el periodo inicial de los nuevos ayuntamientos democráticos y de recuperación de la Generalitat de Catalunya se produce un cambio de orientación de las opciones estratégicas de crecimiento. Por una parte, los criterios de localización serán mayoritariamente de contigüidad con los núcleos urbanos consolidados y, por otra, se reducirán sistemáticamente las densidades previstas. De hecho, son dos líneas un poco contradictorias por cuanto una tiende a la concentración y la otra a la desconcentración.

Al mismo tiempo se da una desclasificación masiva de suelo urbanizable disperso sin ocupar, que se concentra especialmente en la década de los años ochenta pero que se prolonga, con menos intensidad, hasta finales de los años noventa. Así, comparando los datos derivados de régimen del suelo de los años 1977 y 2009 se comprueba que se desclasifican, en el ámbito de la región metropolitana de Barcelona, 21.248 hectáreas.

En paralelo, se produce una clasificación de nuevo suelo urbanizable mejor localizado, en continuidad con los núcleos urbanos consolidados, que en la región metropolitana es de 10.610 hectáreas, lo que significa que en conjunto se produce una retracción del modelo de dispersión del periodo anterior y una relocalización de los ámbitos de crecimiento con criterios de continuidad urbana.

En el mapa de variación de régimen del suelo 1977-2000 pueden observarse manchas de nuevo suelo urbano y urbanizable que responden a la legalización de urbanizaciones existentes de segunda residencia, crecimientos industriales y residenciales y la compleción de tejidos consolidados.

Al mismo tiempo, las manchas de desclasificación de suelo urbano o urbanizable que pasa a ser no urbanizable respondían a la supresión de las actuaciones urbanísticas urgentes (ACTUR) de Sabadell-Terrassa, la ACTUR de Gallecs, en Mollet del Vallès, a la supresión de urbanizaciones no consolidadas en Rubí o Viladecavalls y, en el caso del área metropolitana, al reconocimiento de los nuevos parques naturales de El Remolar, Les Filipines o La Murtra.

Este proceso de desclasificación del suelo urbano o urbanizable que pasa a ser nuevo suelo no urbanizable tuvo una intensidad diferente según las comarcas consideradas. En el Barcelonès no se produce porque era un territorio que ya había ocupado totalmente el llano edificable, pero sí se da, por el contrario, en el resto de comarcas: en el Maresme con un 9%, en el Baix Llobregat con un 13%, en el Vallès Occidental con un 16,5% y, con mayor intensidad, en el resto de comarcas, el Garraf y el Vallès Oriental, con un 34%, y el Alt Penedès con un 57%.

Pero, ni la aplicación de los nuevos criterios de localización del crecimiento ni la desclasificación de suelo resolvieron el problema de la dispersión urbana sobre el territorio dado que grandes piezas de dispersión ya estaban consolidadas. Lo más importante del mapa de régimen jurídico del suelo del año 2000 con relación al del año 1977 es lo que no se dejó hacer. En definitiva, los males mayores se evitaron porque si no hubiese sido así la dispersión territorial hubiera sido mucho mayor todavía.

La década de los ochenta estuvo caracterizada por la idea de poner orden en un territorio que se hallaba en pleno proceso de explotación especulativa. En esta cruzada, el PGM se convirtió en la punta de lanza del proceso.

Justo es decir que el Plan general metropolitano de Barcelona (PGM), pese a estar redactado en los últimos años de la dictadura franquista, se adelantó a su tiempo y pertenece conceptualmente a la cultura urbanística de los años ochenta, a cuya formación contribuyó en gran medida.

Los planes generales urbanísticos de los años ochenta y noventa tenían una calidad técnica muy superior a la mayoría de planes anteriores. La cartografía, los estudios previos, las previsiones de crecimiento, la delimitación de las zonas o la de las actuaciones de desarrollo se trabajaban con un rigor técnico inusual en las décadas anteriores.

Durante la década de los noventa, el consenso que se había alcanzado en la década anterior entre ayuntamientos y Generalitat de Catalunya se fue diluyendo por lo que respecta a las propuestas del planeamiento. Las ideas desreguladoras de aquel periodo, provenientes del neoliberalismo inglés y americano, influyeron en la manera de enfocar la planificación o la gestión de la ciudad, introduciendo cierto nivel de confusión en conceptos como los de definición y usos de los equipamientos, definición de interés público o cuáles debían ser los mecanismos de flexibilización del planeamiento urbanístico. En la primera década del siglo XXI encontramos todavía algunas de estas cuestiones en un debate que no se ha cerrado.

El periodo 2000-2006

Contrariamente al discurso desregulador de la década de los años noventa, durante la década siguiente se produce una inflación de regulaciones con repercusión urbanística, proveniente de los diferentes órganos administrativos con competencias en el territorio. El proceso de tramitación y aprobación de planes urbanísticos alcanza una complejidad extrema, derivada de la multitud de informes y procedimientos preceptivos que requieren los documentos urbanísticos.

Por otra parte, los planes urbanísticos de los años ochenta acumularon una serie de modificaciones puntuales y desarrollos derivados que consolidaron nuevos derechos y obligaciones sobre el territorio. La superposición de las determinaciones de todos estos planes condujo a una lectura críptica y complicada del planeamiento aprobado en algunos municipios, por lo que en el proceso de redacción de los planes generales de esta primera década del siglo XXI resulta imprescindible la labor de refundir previamente el planeamiento urbanístico del municipio. En este sentido, cuando se plantea la revisión de aquellos planes se constata que ya tienen una historia urbanística que hay que reconocer en gran parte como una situación jurídica de hecho.

En el mapa de variación urbanística de 2000 a 2006 puede observarse que en este periodo aún se desclasifican hasta 5.422 hectáreas de suelo urbano o urbanizable que pasan a no urbanizable, como el sector de la Torre Negra en Sant Cugat del Vallès o el ámbito de Gallecs en Mollet del Vallès.

En cambio, se clasifican como suelos urbanos o urbanizables 6.215 hectáreas dentro de las cuales se encuentran la compleción de los tejidos periféricos de Terrassa, un sector de suelo de actividad económica junto al aeropuerto, en el término municipal de Sant Boi de Llobregat, y otros pequeños sectores repartidos por el territorio de la región.

En el transcurso de los últimos treinta años se observa una progresiva desaceleración de las reservas de crecimiento del planeamiento urbanístico hasta la aprobación del Plan territorial metropolitano de la región de Barcelona, aprobado en el mes de abril de 2010, que prácticamente congela las expectativas de crecimiento limitándolas a lo que estaba clasificado como suelo urbanizable hasta aquella fecha.

Los fenómenos urbanos, 1977-2006

El rellenado de las urbanizaciones de segunda residencia

Las urbanizaciones de segunda residencia, más allá de las vinculaciones con las carreteras o con la red de caminos agrícolas que se han descrito para el periodo 1950-1977, se fueron ubicando en el territorio de forma bastante aleatoria, dependiendo sobre todo de la voluntad de los propietarios de vender o no sus fincas a los promotores. Pero, en cualquier caso, la delimitación de una urbanización respondía a la de la finca origen de la promoción y el planeamiento, cuando existía, también ajustaba el ámbito del plan parcial correspondiente a la finca original. Todo ello significa que los ámbitos de las urbanizaciones de segunda residencia de las décadas de los años cincuenta, sesenta y setenta estaban perfectamente definidos desde el propio origen.

Posteriormente, a medida que la urbanización se consolidaba, su ámbito se mantenía intacto a través de los años. El proceso de parcelación se producía inmediatamente después de la apertura de las pistas sin urbanizar que hacían las veces de viales. Por consiguiente, el consumo de suelo rústico que se transformaba urbanísticamente también se producía desde el origen de la promoción, lo que condujo a ocupar el territorio aleatoriamente con muchas bolsas de promociones de suelo de segunda residencia que ofrecían grandes cantidades de parcelas.

Esta era la situación a finales de los años setenta, pero con la llegada de los ayuntamientos democráticos se detuvieron casi todas las nuevas promociones de urbanizaciones dispersas iniciándose un proceso de desclasificación de las que todavía no se habían parcelado. El modelo de promoción inmobiliaria de las urbanizaciones dispersas de ciudad jardín fue interrumpido por la voluntad política de los ayuntamientos y la Generalitat de Catalunya, aunque las urbanizaciones que ya estaban parceladas con edificaciones incipientes fueron respetadas para evitar un aluvión de reclamaciones de indemnización por vía judicial que ni la Administración municipal ni la autonómica podrían abonar.

Durante los años posteriores, una vez practicado el reajuste subsiguiente a la supresión de las reservas de suelo urbano y urbanizable dispersas por el territorio que no se habían desarrollado, las que estaban iniciadas permanecieron como grandes contenedores de parcelas por ocupar.

En el periodo 1977-2006 se produjo un rellenado de estas urbanizaciones con nuevas edificaciones que fueron habitadas por una parte de la población que emigraba de Barcelona y de su entorno hacia las periferias de la región metropolitana de Barcelona. Por eso estas urbanizaciones, que estaban planteadas para ofrecer viviendas secundarias de veraneo –y así lo fueron las que se construyeron en una primera fase– se llenaron a partir de 1980 de viviendas principales convirtiéndose en tejidos dispersos de residencia-dormitorio. En este sentido deben entenderse los datos que indican que con igual superficie de urbanizaciones de segunda residencia en la región en el año 1977 y el año 2006, que era de 19.216 hectáreas, la superficie edificada, en cambio, haya pasado de 7.913 hectáreas en 1977 a 12.310 hectáreas en 2006.

La burbuja inmobiliaria de la primera década del siglo XXI desencadenó otro fenómeno que persiste, el desplazamiento de las clases medias hacia una parte de estas urbanizaciones, que en un contexto de precios del suelo totalmente inflacionados aún mantenían unos precios asequibles para esta franja social, pero ya no para los que iniciaron la colonización. Como consecuencia de ello se ha producido una estratificación de las urbanizaciones según el poder adquisitivo de cada franja social que las habita. Así, en un mismo municipio pueden existir urbanizaciones de diferente categoría, que a menudo está relacionada con las condiciones del terreno y de proximidad o alejamiento de los núcleos de servicios. Pero también podemos encontrar, en el interior de algunas urbanizaciones, una mezcla de casas que corresponden a grupos sociales de niveles adquisitivos totalmente diferentes y que se han edificado en etapas históricas escalonadas en el tiempo.

Los corredores industriales

Tal como se ha descrito para el periodo 1956-1977, la vinculación con los ejes de carreteras es característica de los polígonos industriales, ya sea accediendo a la vía directamente o accediendo indirectamente a la misma a través de la red urbana o la red de caminos rurales.

Cuando la industria deja los tejidos urbanos centrales, busca la conexión con la red básica de infraestructuras y los promotores de suelo industrial saben que las calles locales no resolverán las condiciones de conectividad que necesitan. Por otra parte, las vías segregadas, con muy pocos accesos y muy controlados, son impermeables a las penetraciones a lo largo de la vía. Por esta razón los nuevos asentamientos industriales se ubican cerca de las carreteras que, por una parte, conectan los polígonos con la red básica y, por otra, permiten "pinchar" un acceso en cualquier punto a lo largo de la vía.

Así es como se ha consolidado una sucesión de polígonos a lo largo de determinados tramos de carreteras y se han establecido continuidades de tejidos industriales. Los camiones que transportan las materias primas sin transformar y los que salen o llegan a los polígonos con las manufacturas finalizadas se encuentran en la carretera, donde se mezclan con el tráfico de paso para desplazarse a través de la red viaria comarcal o nacional hasta su destino.

En el conjunto de la región de Barcelona, la superficie ocupada por las instalaciones industriales vinculadas a la red de carreteras en el año 1977 era de 4.178 hectáreas, lo que representaba un 53% del total de la ocupación industrial.

Pero esta vinculación del polígono industrial a la carretera solo resuelve un primer nivel de conectividad territorial. Cuando las mercancías

deben viajar más allá de los municipios vecinos hay que entrar en un segundo nivel de la red viaria básica y vincularse a la red de vías segregadas de media o alta capacidad. En este sentido, las carreteras se convierten en la red intermedia de distribución entre las instalaciones industriales y las vías rápidas segregadas.

Así, el trenzado de tejidos industriales asociado a las carreteras se vincula finalmente a una vía segregada que estructura largas continuidades territoriales. Este conjunto de polígonos industriales asociados a carreteras y estructurados por una vía de alta capacidad es lo que denominamos "corredores industriales".

Analizando las vinculaciones entre polígonos de actividad industrial y vías de la región metropolitana de Barcelona en el año 1977, se han encontrado 16 carreteras de diferentes categorías que constituyen hasta 28 aglomeraciones de polígonos industriales. Si dichas aglomeraciones se agrupan a lo largo de las vías segregadas principales, aparecen nueve corredores industriales: AP-7, C-31, C-32, N-2, C-58, B-124, C-59, C-17 y B-40.

El fenómeno de la polarización de los polígonos industriales a lo largo de la red viaria se inicia en la década de los años sesenta, pero la consolidación a lo largo de las autopistas y autovías formando conglomerados lineales se produce en la década de los noventa y se alarga hasta la primera década del siglo XXI, cuando aún se observa el rellenado de algunos vacíos en los tejidos industriales.

Al mismo tiempo que se produce esta polarización de tejidos industriales a lo largo de la red viaria, se da, desde la década de los noventa, una transformación del carácter de algunas de estas vías. En la línea de las inversiones para la modernización de la red, se incorporan a la vía nuevos elementos de seguridad viaria como enlaces a diferente nivel, medianas protegidas con valla o carriles de aceleración, de manera que lo que había sido una carretera se convertirá finalmente en una vía segregada. Así sucede en la C-17 o en la N-2, que se reconstruye con un nuevo trazado y características de autovía.

Esta transformación de la naturaleza de la carretera hacia la de una vía segregada refuerza la estructura de los corredores industriales porque incorpora un mayor nivel de conectividad al conjunto, aunque al mismo tiempo las nuevas características de la segregación rompen muy a menudo la continuidad de los tejidos urbanos.

Los centros comerciales

El 22 de abril de 1980 se inauguró en Barberà del Vallès el primer centro comercial del Estado español, Baricentro, localizado en la confluencia de la autopista A-7, la C-58 y la carretera nacional 150, uno de los puntos de mayor conectividad del entorno de Barcelona. Además se encontraba en la proximidad de otras poblaciones de mediano tamaño como Sabadell, Barberà, Cerdanyola y Ripollet. Un enclave que reunía dos condiciones: una alta conectividad y una masa potencial de consumidores asegurada.

Aparte de las condiciones de carácter territorial que podían dar viabilidad económica a la operación de Baricentro, y más adelante a otros centros de características similares, en la década de los años sesenta se produjo un encadenamiento de cambios socioculturales que transformaron los hábitos de consumo de la población. Todo se inició con el acceso de las familias a nuevos bienes de consumo como, por ejemplo, los frigoríficos eléctricos que fueron sustituyendo a las neveras de hielo. Este cambio daba la posibilidad de acumular la comida de una o dos semanas en el frigorífico sin preocuparse por su conservación.

Al mismo tiempo se estaba produciendo el fenómeno de la motorización de las familias, que facilitaba la posibilidad de acumular todas las compras en un solo viaje. A esto se añadió la incorporación de una parte importante de la población femenina al mercado de trabajo, lo que también constituyó un factor de transformación de los hábitos de consumo. La consecuencia de todo ello fue la modificación de los hábitos familiares como, por ejemplo, la sustitución de la compra diaria por la compra semanal.

Con los centros comerciales se abría una nueva forma de consumo, estrechamente vinculada al vehículo. Hasta los años setenta, el comercio se localizaba donde estaba la gente, es decir, en los tejidos residenciales, pero con la masificación del coche particular es la gente la que se desplaza para acceder al comercio concentrado. Pero para que la población se desplace es necesario que el acceso en automóvil sea fácil, el aparcamiento esté garantizado y sea gratuito y que la oferta de tiendas sea muy extensa y diversificada. Esta diversificación de la oferta de productos y de todo tipo de tiendas es precisamente lo que permite rentabilizar el desplazamiento en coche, porque permite resolver todas las necesidades de consumo en un solo viaje.

No obstante, tendrá que transcurrir toda una década hasta que se abra un segundo centro comercial en Cataluña. En la región metropolitana de Barcelona, el sustrato necesario para activar nuevas promociones de comercio concentrado no existió hasta muy entrada la década de los noventa, cuando se hicieron realidad las siguientes condiciones:

- La población del centro metropolitano ya hacía más de diez años que se estaba distribuyendo por el resto de la región, con lo que se iba incrementando la masa crítica de consumidores del territorio periférico.

- Se completó la mayor parte de la red de autopistas y autovías de la región metropolitana.

Cuando, en la primera mitad de la década de 1990, se completó la actual red de autopistas, las nuevas condiciones de accesibilidad aceleraron la llegada de hipermercados y centros comerciales. Según los datos facilitados por la Dirección General de Comercio de la Generalitat, en la década de los noventa se inauguraron 15 de los 17 centros comerciales existentes en el año 2000 en la región metropolitana de Barcelona.

La localización de los centros comerciales y de los hipermercados en el territorio está directamente condicionada por la red de autopistas

y carreteras y, en los grandes núcleos urbanos, por las grandes vías básicas de acceso y distribución de la ciudad. En el caso de Barcelona ciudad se distribuyen a lo largo de la avenida Diagonal, la Gran Vía, la avenida Meridiana y las rondas. Externamente a los núcleos, los centros comerciales se localizan en las salidas de las autopistas, las autovías o las carreteras de acceso rápido a las anteriores.

Conclusiones

En los capítulos anteriores se ha mencionado que durante la segunda mitad del siglo XX la población de la región metropolitana de Barcelona ha experimentado un crecimiento muy importante y ha pasado de dos millones de habitantes en el año 1956 a cinco millones en el año 2006 y que, por lo que respecta a la superficie urbanizada, el incremento ha sido de 20.000 a 81.000 hectáreas. Estos aumentos suponen, en cifras relativas, que la población ha crecido un 150% y la urbanización un 305%, lo que implica una desconcentración significativa de la población y una dispersión de los usos urbanos sobre el territorio, especialmente relevantes en el periodo 1956-1977. A continuación se analizan los motivos por los que la región de Barcelona se ha convertido en un espacio mucho más ocupado territorialmente, pero menos denso por lo que respecta a la población y la actividad económica.

Cadenas de transformación urbana

La transformación urbana de la región metropolitana de Barcelona en los últimos cincuenta años del siglo XX responde a un conjunto de fenómenos de carácter económico, social y territorial que condicionan y orientan las formas de crecimiento de la ciudad. Estos fenómenos no se producen aisladamente ni están desligados unos de otros, sino relacionados, porque un proceso de transformación urbana se produce cuando se dan unas condiciones iniciales determinadas que, al mismo tiempo, están determinadas por otros fenómenos que se han desarrollado con anterioridad.

Estas líneas de acontecimientos y fenómenos urbanos, con relaciones de causa-efecto, son lo que denominamos *cadenas de transformación urbana*. A continuación se relacionan los acontecimientos y fenómenos que han desempañado un papel significativo en la formación de dichas cadenas.

- **Mejora de las carreteras.** El automóvil, que al principio era un lujo más de la gente rica, a medida que aumenta el número de conductores –y esto sucede muy pronto– desencadena una presión de los usuarios de automóviles sobre la Administración para disponer de una red de carreteras en condiciones. Piden que se construyan puentes para resolver el paso de ríos y rieras, medidas de drenaje para evacuar las aguas de lluvia sin estropear los firmes o la introducción de nuevos pavimentos más resistentes y duraderos. Esta presión se inicia alrededor de 1910 y prosigue a lo largo del siglo XX con el desencadenamiento de un creciente proceso de inversiones públicas dirigido a mejorar la red viaria.

- **De los carros a los camiones.** Para viajar entre pueblos y ciudades sin estación de tren había que utilizar el servicio de diligencias de tracción animal. Las ventajas de capacidad y velocidad de los autobuses intermunicipales facilitan una rápida sustitución de los coches de caballos por los de tracción mecánica. La red de transporte público de autobuses se va extendiendo por el territorio muy rápidamente. El mismo proceso de sustitución se va produciendo en el transporte de mercancías, aunque un poco más despacio. El uso de camiones se generaliza entre los años veinte y la Guerra Civil, aunque la desaparición definitiva del transporte de tracción animal en las ciudades de la región no se produce hasta la década de los sesenta.

- **Migraciones del resto del Estado.** Desde mediados siglo XIX, Barcelona y su entorno han sido tierra de acogida de diferentes olas migratorias provenientes del resto de Cataluña y del Estado español, un factor determinante en el crecimiento demográfico de la AMB. El asentamiento de la nueva población desencadena una serie de fenómenos como los barrios de chabolas, operaciones de vivienda masiva y el crecimiento y densificación de los núcleos y periferias de los municipios metropolitanos. La inserción de esta población en el tejido productivo posibilita el crecimiento económico de la última mitad del siglo XX y la mayor parte de transformaciones que se mencionan en este capítulo.

- **Chabolismo.** El asentamiento de las olas migratorias de los años cincuenta en busca de trabajo y sin capacidad económica para hacer frente a la compra o alquiler de una vivienda digna provoca el afloramiento de nuevos barrios de chabolas autoconstruidas. Las condiciones de pobreza de estos asentamientos dan una mala imagen del régimen de la dictadura, que emprende políticas de vivienda a fin de erradicarlos. El principal instrumento para eliminarlos es la construcción de polígonos de vivienda masiva denominados "polígonos residenciales". Los últimos barrios de chabolas, el de la Mina y el del Camp de la Bota, son derruidos a finales de los años ochenta. En julio de 1989, antes de la celebración de los Juegos Olímpicos, el Ayuntamiento de Barcelona declara oficialmente la erradicación definitiva de las chabolas y el final del chabolismo.

- **Polígonos de vivienda social.** Son una respuesta a las necesidades urgentes de vivienda asequible de las clases trabajadoras, sobre todo en el periodo que va de 1950 a 1973, aunque ya existían antecedentes en las políticas de vivienda del Ayuntamiento de Barcelona.

- **Desplazamiento de las industrias a los polígonos.** Desde los años cincuenta era evidente que el modelo de implantación industrial tradicional, donde las fábricas estaban insertadas en medio de los tejidos residenciales, no respondía a las necesidades de una industria moderna ni resolvía los problemas de compatibilidad entre fábricas y viviendas. La concentración de la actividad industrial en unas áreas especializadas, sin residencia, denominadas polígonos industriales, se impone como el modelo de futuro en las implantaciones indus-

triales del territorio. Estos polígonos son los contenedores donde se relocalizan la mayoría de industrias que se van desplazando de los centros urbanos y, al mismo tiempo, los espacios donde se van instalando nuevas actividades industriales.

- **Generación de una nueva clase media.** La mejora de la economía española que se produce a partir de los años cincuenta con la reconstrucción del tejido industrial y la llegada del turismo impulsa la generación de una nueva clase media, factor determinante para constituir la base social que sustentará una nueva sociedad de consumo. Sin esta nueva clase media y sin la subida del nivel de renta del conjunto de la clase trabajadora no hubiese sido posible, entre otras cosas, la difusión del automóvil como objeto de consumo.

- **Masificación del acceso al automóvil.** A partir de los años cincuenta, cuando mejoran los niveles de renta de la clase trabajadora y se inicia el proceso de formación de una nueva clase media, se dan las condiciones sociológicas para la introducción masiva del coche como objeto de consumo al alcance de la mayoría de la población.
  Un componente básico de este escenario es la creación de la empresa SEAT, que pone en el mercado modelos de vehículos muy económicos, como el famoso Seat 600, y la autorización de instalación de centros de fabricación de otras marcas como Renault o Citroën. Estas empresas sirven masivamente los vehículos de una demanda social latente.

- **Cambio de las condiciones de movilidad.** En la década de los años sesenta se manifiesta un cambio de escenario en las opciones de movilidad. Progresivamente, los miles de propietarios de un coche particular pueden acceder a cualquier punto de la región metropolitana en menos de una hora a través de una red de carreteras relativamente mejorada.

- **Urbanizaciones de segunda residencia.** Las nuevas opciones de movilidad favorecen las urbanizaciones de casas unifamiliares de segunda residencia que se van localizando en cualquier lugar al que llega una carretera. La dispersión y el impacto de estas urbanizaciones en el territorio es espectacular y no se detiene hasta 1979.

- **Red de autovías y autopistas.** A partir de la década de los sesenta, la red viaria mejora con la construcción de una red de autovías y autopistas. La autovía de Castelldefels (C-246) se inaugura en el año 1954 y en los años setenta las autopistas de Mataró, Girona y Tarragona ya están en funcionamiento en el tramo de la región metropolitana de Barcelona. Esta red transforma, una vez más, las condiciones de movilidad del territorio reduciendo drásticamente el tiempo de los desplazamientos.

- **Desaparición del factor de proximidad entre residencia y trabajo.** La reducción de tiempo en los desplazamientos da como resultado que desde cualquier lugar de residencia de la región sea posible ir a cualquier otro lugar para trabajar. Esto implica que la obligada relación de proximidad que se daba tradicionalmente entre residencia y trabajo se rompa definitivamente.

- **Ampliación del espacio del mercado de la vivienda.** La ampliación del área de mercado que se había producido en los años sesenta con la proliferación de urbanizaciones de segunda residencia dispersas por el territorio se da también en el mercado de la vivienda de primera residencia gracias a la reducción de los tiempos de desplazamiento que introducen las autopistas.
  La búsqueda de una vivienda se extiende al conjunto de municipios de la región metropolitana y, por consiguiente, las condiciones de la oferta de cualquier punto del territorio entran en competencia.

- **Migraciones internas de la población.** A partir de las nuevas condiciones de movilidad, la población puede optar por vivir en cualquier punto de la región. La decisión de desplazar el lugar habitual de residencia desde los centros urbanos a las periferias de la región es estimulada por tres razones: las sustanciales diferencias de precios de la vivienda, que pueden llegar a ser del 100%; las opciones de acceder a la compra de una casa con jardín, y la calidad ambiental de los entornos más rurales. Desde principios de la década de los años ochenta, varias ciudades grandes del conglomerado metropolitano pierden población que se desplaza a otros municipios periféricos de la región que ofrecen una mejor relación calidad-precio de la vivienda que la que se puede encontrar en los municipios centrales.

- **Rellenado de las urbanizaciones de segunda residencia.** Tal como ya se ha visto, el fenómeno de las urbanizaciones de segunda residencia, con la excepción de las vinculadas a las estaciones ferroviarias de la línea Barcelona-Sant Cugat-Sabadell, estalla a principios de los sesenta y se extiende hasta finales de los setenta. Pero cuando, a principios de los ochenta, este modelo de colonización territorial se congela por voluntad política de los ayuntamientos y de la Generalitat de Catalunya, recientemente recuperada, la situación de hecho es la de un territorio salpicado por un montón de urbanizaciones dispersas, todas parceladas, pero con diferentes grados de consolidación edificatoria. En definitiva, existen muchísimas parcelas vacías sin edificar. Las urbanizaciones de segunda residencia que se habían implantado durante las décadas anteriores se han convertido en grandes contenedores de parcelas que se han edificado durante los años ochenta, noventa y primera década del siglo XXI.

- **Difusión de la tipología de las casas en hilera.** En la década de los ochenta, con el inicio de las migraciones internas en la región metropolitana, gran parte de los que desplazan su lugar de residencia desde las ciudades centrales hacia los municipios periféricos buscan casas con jardín por la imagen de calidad de vida que transmiten. Es en este escenario de demanda cuando aparece y se extiende el modelo de promoción inmobiliaria de las casas en hilera, un tipo de arquitectura que responde al mito de "la caseta i l'hortet" (la casita y el huertecillo) de la época republicana y que conjuga esta idea con la de un producto que rentabiliza el suelo mucho mejor que el de las casas unifamiliares aisladas. Este modelo de crecimiento se encuentra repartido por todo el territorio de la región metropolitana con algunas concentraciones significativas como en el caso de las numerosas promociones de Sant Quirze del Vallès.

- **Aparición de la tipología de la industria en hilera.** Esta tipología de crecimiento industrial aparece durante la década de los años ochenta por dos razones: en primer lugar, por la consolidación de un tejido empresarial de media y pequeña industria que necesita espacios más reducidos que las grandes parcelas de industria aislada de los polígonos industriales. En segundo lugar, se produce un desplazamiento de muchos talleres ubicados en las plantas bajas de los tejidos residenciales hacia los polígonos industriales por razones de compatibilidad con la vivienda. Estos pequeños talleres tampoco necesitan parcelas grandes para desarrollar su actividad. Todo ello induce la aparición de este nuevo producto inmobiliario que ofrece módulos de edificación industrial de pequeño formato.

- **Operaciones urbanísticas en torno a los Juegos Olímpicos.** El impacto territorial de los Juegos Olímpicos de Barcelona 92 es notable en tres frentes diferentes. En primer lugar, en el campo de las infraestructuras y en especial por lo que supone la construcción de las rondas de Barcelona como principal elemento de modernización de la ciudad: realizar lo que desde hacía más de treinta años estaba previsto en los diferentes documentos de planeamiento. En segundo lugar, por lo que respecta a la construcción de grandes equipamientos deportivos, como el canal de remo de Castelldefels o la reordenación de Montjuïc. En tercer lugar, por las operaciones de transformación urbana que se ejecutan como en el caso de la Vila Olímpica y la recuperación del frente costero. Todas estas operaciones, así como otras que no hemos mencionado aquí, han ejercido un papel ordenador en el conjunto del sistema metropolitano.

- **Aparición de los centros comerciales.** La redistribución de la población en el territorio de la región, los cambios socioculturales en los hábitos de consumo y la maduración de una red de vías rápidas que se extiende por todo el territorio dan lugar a la implantación de los centros comerciales durante la década de los años noventa. El criterio de localización de dichos centros es la vinculación directa a las salidas de la red de vías rápidas o a las vías básicas urbanas, porque se orientan a una clientela que accede a los mismos fundamentalmente en vehículo particular. Por esta razón todos los centros incorporan una oferta gratuita y suficiente de plazas de aparcamiento.

- **Nuevas operaciones de transformación y centralidad.** Con posterioridad a las operaciones urbanísticas y a la crisis postolímpica se desarrollan algunas actuaciones de transformación de tejidos industriales obsoletos en nuevas zonas de centralidad urbana de usos combinados residenciales y terciarios como, por ejemplo, el proyecto 22@ en Barcelona o la plaza Europa en L'Hospitalet de Llobregat. Son operaciones urbanísticas que se desarrollan de forma muy rápida, favorecidas por una etapa de inflación creciente de los precios inmobiliarios y que, por otra parte, tienen la virtud de recuperar y poner en valor zonas semiabandonadas pero de gran centralidad urbana.

- **Burbuja inmobiliaria.** Lo que se denomina "burbuja inmobiliaria" se manifiesta con una escalada de precios de proporciones anormales, por encima del incremento del IPC, y se inicia hacia 1997. Los efectos derivados de esta burbuja inciden en varios ámbitos. En primer lugar, se desencadena un diferencial entre los precios de las viviendas y la capacidad adquisitiva de la población que es de los más altos del mundo. En segundo lugar, se consolida una valoración de los inmuebles que forman parte de los activos de empresas, cajas de ahorros y bancos superior a su valor real, con lo que, cuando se produce la caída de los precios, la contabilidad y la credibilidad de una parte del sistema financiero quedan muy deterioradas. En tercer lugar, la actividad inmobiliaria desarrollada en torno a este proceso especulativo produce un stock de viviendas desproporcionado con relación a las necesidades de la población. En cuarto lugar, genera una intensa presión sobre las opciones de crecimiento y transformación urbana en el periodo 1997-2007.

- **Migraciones extracomunitarias.** A partir del año 2000 se produce la llegada de una nueva ola migratoria caracterizada por ser de origen extranjero, mayoritariamente proveniente de países de América Central y del Sur, del Norte de África y del Sureste asiático.

Una vez realizada esta breve descripción de cada uno de los fenómenos considerados de forma individualizada podemos proceder a una lectura transversal por periodos históricos. Eligiendo franjas temporales de los fenómenos que inciden en las transformaciones urbanas y territoriales en el cuadro cronológico, vemos que en un mismo periodo coexisten fenómenos que vienen de lejos con otros nuevos que nacen entonces. En conjunto conforman unos haces de influencia que inciden, en cada periodo, en determinados aspectos de la transformación urbana y territorial.

Pero, más allá de todo ello, se adivina una corriente de fondo que desencadena la mayor parte de este conjunto de fenómenos territoriales de los últimos cincuenta años de siglo XX. Esta corriente estructural es lo que denominamos proceso de motorización de la sociedad del siglo XX y constituye una de las derivadas de la segunda revolución industrial, la que se fundamenta en el uso del petróleo como principal fuente energética.

Las transformaciones urbanas derivadas de la motorización

Tal como se ha visto, el proceso de motorización de las sociedades catalana y española ha durado un siglo, aunque hasta la última mitad del siglo XX no adquiere proporciones sociológicas estructurales. Desde el inicio va acompañado de la construcción de una red de carreteras y calles que, poco a poco, se va adaptando a los requerimientos de la tecnología del automóvil. La sociedad también se transforma con la motorización, que desencadena cambios en la economía, en los hábitos sociales, en el territorio y en la ciudad. Pero los cambios no se producen bruscamente, sino de forma progresiva, a medida que se van dando determinados niveles de penetración de este fenómeno en los tejidos económico y social.

Los cambios derivados de la motorización que directa o indirectamente han repercutido en las transformaciones territoriales y urbanas son:

Cambios en la forma y funciones de las infraestructuras

En primer lugar, destacan las modificaciones más evidentes, aquellas que se producen directamente sobre la forma y funciones de las redes viarias. La adaptación de carreteras y calles a la tecnología del vehículo motorizado tiene dos escenarios:

1. Los tejidos urbanos preexistentes.
2. La red específicamente diseñada para la circulación de los vehículos.

La relación de las redes de calles preexistentes con la circulación motorizada siempre ha sido difícil. Para la adaptación de las calles existentes a los flujos motorizados se inventan nuevos mecanismos como la semaforización, la señalización estática o las normas de circulación. Pero esta penetración de vehículos dentro de la ciudad introduce un grado importante de conflictividad en los espacios urbanos, al tiempo que la masificación de los coches provoca ya desde los años treinta numerosas situaciones de colapso de la circulación. Se tiene constancia de que en el año 1927, en Barcelona, la Rambla y la Via Laietana desde la plaza Urquinaona hasta el puerto quedaban colapsadas en todo su recorrido durante las horas punta de los días laborables.

Hasta la década de los años setenta, los esfuerzos para poner orden en este conflicto se reducen a la aplicación de medidas de ingeniería de regulación del tráfico. A partir de los años ochenta se complementan con medidas de segregación del tráfico que discriminan el de paso del capilar y medidas de limitación de la circulación rodada mediante la introducción de zonas de prioridad invertida y zonas peatonales. Sin embargo, todas estas transformaciones internas de las funciones de la red viaria urbana, desencadenadas por la motorización, no constituyen casi nunca una modificación de la forma de las calles existentes en cuanto al trazado o el ancho de las mismas.

En el segundo escenario, el de la red específicamente diseñada para la circulación motorizada, sí se produce un cambio radical de la forma y características de las infraestructuras. Desde este punto de vista, las redes de la motorización introducen dos nuevos componentes:

- La vía segregada
- Los nudos viarios

Las vías segregadas son diseñadas, desde el inicio, con unos requerimientos de trazado, pendientes, radios de giro y mecanismos de incorporación y salida que responden a las capacidades de desplazamiento de los vehículos motorizados. La segregación de la vía se produce por motivos de seguridad dado que la velocidad de los vehículos no admite nuevas incorporaciones de otros vehículos si no es a través de los accesos específicamente diseñados. Estas vías se especializan desde el punto de vista funcional y pierden sus funciones de apoyo a las relaciones ciudadanas. Son mucho más eficientes para los desplazamientos entre municipios, pero esta segregación también tiene efectos negativos sobre el territorio y la ciudad. Fundamentalmente, la parte negativa de las vías segregadas es que producen un efecto barrera, puesto que cuando la vía segregada atraviesa el espacio rural corta la red de caminos y cuando pasa por el interior de la ciudad segrega los tejidos urbanos. Las vías segregadas incorporan un nuevo nivel de conectividad intermunicipal que diversifica y vuelve más complejas las funciones del conjunto de la red viaria.

Las características de las vías segregadas en cuanto a la velocidad de los flujos obligan a pensar mecanismos de transición cuando se conectan con otras vías, tanto si también son segregadas como si se trata de carreteras o calles. Estas soluciones de continuidad en los cruces de las vías es lo que denominamos nudos viarios.

Las vías segregadas y los nudos viarios son los elementos urbanos que ejercen mayor impacto en la redefinición de las periferias urbanas, que son el lugar donde confluyen las vías rápidas intermunicipales y las redes urbanas. En definitiva, se han convertido en elementos de transformación significativos de la morfología de ciudad metropolitana del siglo XX.

Transformaciones en el modelo de ocupación territorial

La motorización de la sociedad hace estallar el marco territorial donde la gente y las empresas se pueden mover. El espacio de la movilidad del siglo XIX eran las ciudades y los conjuntos urbanos donde llegaba alguna clase de transporte público. El espacio de la movilidad de finales del siglo XX es la totalidad del territorio con independencia del transporte público, puesto que la mayoría de la población adulta cuenta con alguna clase de vehículo motorizado que le permite llegar a cualquier lugar y en cualquier momento. Esta capacidad de llegar a todas partes individualmente provoca una tremenda desagregación de los desplazamientos y es el fundamento de la dispersión territorial.

Este cambio genera una presión en la totalidad del territorio metropolitano, de tal manera que para muchos el espacio rural pasa a ser susceptible de ser ocupado, tanto desde la iniciativa individual como desde la promoción inmobiliaria. Esto genera dos formas de dispersión: la dispersión compacta y la dispersión difusa. La primera es fruto de una operación de media o gran dimensión que tanto puede provenir de la promoción inmobiliaria como de la localización aislada de una gran actividad industrial o de un gran equipamiento público, mientras que la segunda proviene de una multitud de iniciativas individuales de empresas o particulares que ven en el territorio rural un espacio adecuado para sus intereses particulares.

En el caso de la dispersión compacta pueden considerarse el fenómeno de las urbanizaciones de segunda residencia de los año sesenta y setenta, o bien los artefactos vinculados a los puntos de máxima conectividad como, por ejemplo, el conjunto de La Roca Village, en el municipio de la Roca del Vallès. En el caso de la dispersión difusa se pueden tener en cuenta algunas implantaciones industriales aisladas repartidas por el suelo no urbanizable.

Transformaciones en la localización de la población y la actividad

El papel que ha ejercido la socialización de la motorización en los desplazamientos de la industria y la población es de carácter indirecto, pero no por ello menos importante para la configuración de la ciudad metropolitana actual.

En el terreno industrial, la motorización rompe el vínculo de proximidad que residencia y trabajo tenían durante el siglo XIX y principios del XX. Los trabajadores vivían cerca de las fábricas porque en su gran mayoría se desplazaban al trabajo a pie. Más adelante, con la implantación de las redes de tranvía y autobús, la proximidad entre residencia y trabajo se amplía, pero siempre en el ámbito acotado de la ciudad construida, que es donde llegaban las líneas de transporte.

Desde principios de los años cincuenta, muchas industrias optan por instalarse en los polígonos especializados de las afueras, o incluso en otros municipios, pero siempre vinculadas a la red de carreteras que les da una conectividad territorial que no pueden tener en los núcleos urbanos. En este sentido, la motorización incide en la relocalización industrial por dos causas: la búsqueda de posiciones con mejor conectividad territorial y la capacidad creciente de los trabajadores para trasladarse en coche privado.

El proceso de migración interna de la población en la región metropolitana se detecta al principio de la década de los ochenta, cuando se produce un desplazamiento de población desde Barcelona hacia los municipios de la primera corona metropolitana. En una segunda fase, las migraciones se extienden desde esta corona y desde otras ciudades como Sabadell, Terrassa o Granollers hacia la periferia de la región metropolitana de Barcelona.

Este proceso migratorio interno está relacionado con tres factores encadenados: las diferencias de precio de las viviendas, que son más caras cuanto más cerca están de Barcelona o de las ciudades intermedias, la capacidad individual de movimiento de la población derivada de la motorización y la construcción de la red de autopistas que reduce los tiempos de desplazamiento.

Esto rompe los límites de los diferentes mercados de vivienda correspondientes a cada una de las ciudades metropolitanas para abrir otro nuevo que cubre el territorio de la práctica totalidad de municipios de la región metropolitana de Barcelona.

El planeamiento urbanístico como herramienta reguladora

La lectura de los apartados anteriores podría inducir a pensar que la forma de crecimiento de las ciudades en la última mitad de siglo XX ha sido consecuencia inevitable de la concatenación de fenómenos urbanos de origen sociocultural. Muy al contrario, gracias al planeamiento urbanístico se puede intervenir en este campo de fuerzas contrapuestas que es el territorio. A lo largo de los últimos sesenta años, el planeamiento urbanístico ha sido una pieza clave en el proceso de subsanación de las consecuencias de algunos de los fenómenos territoriales y en la mejora de calidad de las ciudades de la región metropolitana.

Como se ha visto en el capítulo de planeamiento urbanístico del periodo 1956-1977, la debilidad de este planeamiento es muy patente, tanto por lo que respecta a la legitimidad del mismo como por las numerosas ocasiones en las que se transgreden sus determinaciones.

A partir del cambio de régimen político, con la llegada de la democracia, la situación cambia radicalmente y el planeamiento urbanístico pasa a ser una herramienta jurídica de obligado cumplimiento para todo el mundo, propia de un estado de derecho. Esto no significa que se garantice, a partir de entonces, la calidad del urbanismo de aquella etapa, simplemente significa que ya no se producen operaciones urbanísticas al margen de los procedimientos legalmente establecidos. En definitiva, significa que se pone orden en el nivel jurídico-administrativo del urbanismo.

Al mismo tiempo, tanto los ayuntamientos como la Generalitat toman conciencia de que hay que poner orden asimismo en el contenido de los documentos de planeamiento. Es en este momento cuando se produce, sobre todo a lo largo de la década de los años ochenta, una desclasificación masiva de suelo urbano y urbanizable que pasa a ser suelo no urbanizable para evitar una extensión aún mayor de la dispersión urbana existente por aquel entonces.

Esta desclasificación de suelo, así como el consenso respecto al criterio de plantear, en el futuro, los crecimientos en continuidad con los núcleos existentes, supone el cierre del fenómeno de las urbanizaciones dispersas de segunda residencia.

En otro orden de cosas, el planeamiento urbanístico de los años ochenta y noventa, que ajustó los ámbitos de crecimiento a unas proporciones más razonables que las que se planteaban en las décadas anteriores, delimitó un conjunto de sectores de crecimiento alrededor de cada uno de los núcleos urbanos de la región metropolitana. Cuando, a partir del año 1981, aflora el fenómeno de las migraciones internas de población desde Barcelona y los municipios próximos hacia los municipios de la periferia de la región, esta población se canaliza hacia los municipios donde existe oferta de vivienda u oferta de suelo urbanizable. De esta manera, los sectores de crecimiento de los municipios periféricos acogen buena parte de las migraciones internas de la región en el marco de una planificación ordenada. En este caso, el planeamiento urbanístico limita la dispersión de la población en sectores compactos contiguos a los núcleos urbanos de los municipios periféricos de la región.

El planeamiento urbanístico ha permitido alcanzar una dotación de zonas verdes y equipamientos con la que se han urbanizado y edificado los espacios donde se prestan gran parte de los servicios de nuestra sociedad del bienestar. La gran cantidad de parques urbanos que se han urbanizado en los últimos treinta años en el conjunto de la región metropolitana de Barcelona, así como el número de bibliotecas públicas, escuelas, hospitales, polideportivos y tantos otros equipamientos que se han edificado y puesto en servicio, eran un objetivo casi utópico en el contexto de los años sesenta, cuando pocas veces se ejecutaban las cesiones para estos usos. Esto evidencia hasta qué punto el marco técnico, jurídico y administrativo del planeamiento urbanístico ha sido el fundamento transformador de la calidad urbana de los municipios de la región metropolitana de Barcelona.

Epílogo

Las transformaciones territoriales en la región de Barcelona durante la segunda mitad del siglo XX se desencadenan a partir de fenómenos y acontecimientos sociales, económicos y culturales. Más allá de la incidencia inmediata en un momento concreto, estos fenómenos y acontecimientos perviven en el tiempo y sus efectos transforman el territorio de tal manera que este pasa a ser permanentemente cambiante. El proceso de metamorfosis del área de Barcelona se evidencia sobre todo en los últimos cincuenta años del siglo XX.

Entendemos que no es posible explicar este dinamismo territorial únicamente desde los efectos inmediatos, sino que hay que descubrir las fórmulas y los componentes de los fenómenos inducidos y sus encadenamientos. Si limitamos el análisis a la explicación de las consecuencias de la realidad sociocultural, aunque incorpore la complejidad de las cadenas de transformación territorial, continuaremos sin entender qué ha sucedido porque nos faltará un componente fundamental, el planeamiento urbanístico.

El planeamiento es el instrumento que nos permite decidir y realizar la ciudad que queremos crear. Es la expresión de la voluntad de racionalizar la construcción urbanizadora y la distribución de los usos sobre el territorio, en contraposición a las tendencias espontáneas que se derivan de los fenómenos urbanos, las cadenas de transformación y las resistencias a los cambios. Así, fenómenos y planificación coexisten en armonía, tensión y conflicto, y es desde esta relación dialéctica como se entienden las metamorfosis territoriales.

En este escenario, el papel del planeamiento ha sido a veces débil y con poca capacidad para parar fenómenos que eran claramente negativos para la ciudad, pero al mismo tiempo ha sido fundamental para subsanar los desórdenes territoriales y para introducir aquellas piezas que finalmente han permitido que el área metropolitana de Barcelona sea reconocida por su calidad urbana en todo el mundo.

Metodología y fuentes

Los factores de transformación territorial

- **La evolución demográfica.** Los datos utilizados provienen de las bases de información del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Instituto de Estadística de Cataluña (IDESCAT).

- **La actividad económica.** Las fuentes utilizadas provienen de las bases de información de la Encuesta de población activa (EPA) elaborada por el INE, del IDESCAT, del Observatorio del Trabajo, de la Secretaría de Vivienda y la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya, de la base HERMES de la Diputación de Barcelona y del Anuario económico de "la Caixa".

- **Las infraestructuras viarias y la motorización.** Para el estudio de la evolución del proceso de motorización se han utilizado fuentes bibliográficas y para la matriculación de vehículos los datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

La delimitación de los polígonos de suelo transformado

El ámbito estudiado cubre la totalidad de las siete comarcas que integran la región metropolitana de Barcelona durante los periodos 1956-1977 y 1977-2006, aunque en los mapas se ha representado únicamente el área metropolitana central.

Los datos de suelo transformado se han obtenido a partir de la información que ofrecen las fotografías aéreas y las ortofotos del territorio metropolitano. Las ortofotografías del año 1956 provienen de un vuelo del ejército de Estados Unidos y fueron adaptadas por la Diputación de Barcelona con la finalidad de utilizarlas con los medios cartográficos actuales. Para el año 1977 se han empleado fotografías procedentes de un vuelo fotogramétrico propiedad de la AMB. Para los años 1990, 2000 y 2006 se han utilizado ortofotografías provenientes del Instituto Cartográfico de Cataluña y del Área Metropolitana de Barcelona.

La delimitación de los polígonos de suelo transformado se ha obtenido a partir de la fotointerpretación de las ortofotos de los años 1956, 1990, 2000 y 2006 y de las fotografías aéreas de 1977 en el ámbito de la región metropolitana de Barcelona. Sobre estas ortofotos se han transcrito las delimitaciones de los polígonos de suelo transformado con el criterio de delimitar zonas transformadas de características homogéneas. Con este método se han obtenido seis bases cartográficas, una para cada uno de los años, que contienen los polígonos de usos del suelo clasificados en 24 categorías que se detallan a continuación:

USO	SUBUSO
Suelo urbano	Casco antiguo
	Manzana cerrada
	Edificación plurifamiliar
	Edificación en hilera
	Edificación unifamilar aislada
	Otros usos residenciales
Industria	
Terciario	Grandes superficies comerciales
Usos en suelo no urbanizable	Canteras
	Invernaderos
	Granjas y otros usos rurales
Sistemas	Equipamientos
	Parques
	Servicios técnicos
	Puerto
	Aeropuerto
	Sistema ferroviario
	Sistema viario autopistas
	Sistema viario intersticial
	Sistema viario nacional
	Sistema viario autonómico
	Sistema viario urbano
	Protección de sistema
Otros usos	

El resultado de este proceso proporciona una base de datos gráficos con 29.000 polígonos en el año 1956, que se van incrementando progresivamente hasta llegar a 71.000 en el año 2006. Se identifican mediante un código de 16 dígitos.

Con la intención de mostrar que la antropización del territorio se produce antes que la ocupación, los polígonos delimitados se han clasificado en dos grupos según su estado de transformación: *polígonos con indicios de urbanización* y *polígonos consolidados*.

Para la delimitación y clasificación de las urbanizaciones de segunda residencia como suelos con indicios de urbanización o consolidados se han empleado las delimitaciones que para estos tejidos ofrecía el planeamiento vigente. Se han considerado como urbanizadas aquellas en las que existían una red viaria suficientemente densa y un nivel de urbanización significativo.

La delimitación de las zonas verdes y los equipamientos en las áreas de urbanizaciones de segunda residencia es complicada dada la dificultad de identificar el momento en el que pasan de suelo de reserva a consolidado. La reserva se produce cuando se aprueba el documento de planeamiento correspondiente, habitualmente antes de urbanizar, pero en otros casos el planeamiento no regulariza la situación hasta al cabo de unos años. Para obtener una delimitación rigurosa hay que realizar un seguimiento del planeamiento e identificar cuándo se incorpora un polígono determinado, pero esto supone una búsqueda que no se ha podido efectuar en este trabajo, por lo que se ha optado por contabilizar estos usos cuando se detecta urbanización.

Los mapas de régimen del suelo se han obtenido a partir de la transcripción de documentos analógicos disponibles en la AMB y de los documentos de la Dirección General de Urbanismo (DGU) de la Generalitat de Catalunya. Para el periodo 1956-1977 se ha procedido a la digitalización del régimen jurídico del suelo del Plan comarcal de 1953 y del Plan general metropolitano (PGM), generándose dos bases cartográficas que permiten evaluar los diferentes modelos de ocupación territorial que establecían los planes urbanísticos. Para el año 2006, la fuente de información del régimen del suelo es la que publica regularmente la DGU.

Los fenómenos territoriales

- **Urbanizaciones de segunda residencia.** Para complementar el análisis de las urbanizaciones de segunda residencia se ha utilizado como referencia el trabajo de Joan Barba y Montserrat Mercadé *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial*, publicado por la Diputación de Barcelona en 2006.

- **Polígonos de vivienda social.** Para la identificación y delimitación de los polígonos residenciales de vivienda social de la AMB se ha utilizado el estudio *Els polígons de Barcelona*, de Amador Ferrer, publicado por Edicions UPC en el año 1996.

- **Centros comerciales.** Los datos referidos a la localización de los centros comerciales están basados en los de la Dirección General de Comercio de la Generalitat de Catalunya del año 2002 y han sido actualizados mediante fotointerpretación en el año 2010.

Comparación con la publicación 'Transformacions urbanizadores 1977-2000'

Si se comparan los datos de las superficies de los tejidos urbanos presentadas en este trabajo con las publicadas en el libro *Transformacions urbanizadores 1977-2000*, se pueden constatar algunas diferencias que radican en la información de base que se ha empleado para la delimitación de los polígonos en cada uno de los estudios.

En el trabajo anterior, los tejidos se delimitaron sobre una base cartográfica de escala 1: 50.000, mientras que en el actual se han utilizado ortofotografías de escala 1: 5.000 que permiten identificar y delinear con mayor precisión los distintos elementos del territorio.

Dado que se ha ampliado el periodo de estudio a los últimos 50 años, y para mantener la coherencia de los datos y de los resultados que de ellos se derivan, se ha revisado exhaustivamente la delimitación de los tejidos correspondientes a los periodos comunes 1977 y 2000.

No obstante, estas divergencias cuantitativas no alteran el sentido ni el valor de las conclusiones presentadas en la publicación anterior.

English version

50 Years of Territorial Transformation. 1956-2006

Barcelona Metropolitan Area and Region

Presentation

Xavier Trias Vidal de Llobatera
Mayor of Barcelona
Chairman of the Barcelona Metropolitan Area

Antonio Balmón Arévalo
Mayor of Cornellà de Llobregat
Vice-chairman of the Barcelona Metropolitan Area

With the publication of the study *50 Years of Territorial Transformation 1956-2006. Barcelona Metropolitan Area and Region*, the Technical Services of the Barcelona Metropolitan Area are making a decisive contribution to the body of knowledge about territorial occupation over the course of the last fifty years.

The study shows the form, the use and the amount of the spaces occupied; it explains which are the factors that trigger transformation and the collateral urban phenomena; it offers a new vision of certain episodes in the urban development of our recent history, such as the case of second-home estates, shanty towns, housing complexes and the relocation of industrial activity, and it highlights the role and efforts of the administrations in recovering a protected territory and building a city and towns of quality through the instruments provided by urban planning.

In short, we are now in a better situation to understand what urban development matter the municipalities and neighbourhoods of the Barcelona metropolitan area are made of, as well as to determine what the challenges and needs were at the stage in history in which they were constructed.

However, this publication does not only make reference to the past. It is also a prior and necessary reflection before drawing up commences of the Metropolitan Urban Development Master Plan, which is the tool with which we have to construct the new vision of the metropolis of Barcelona.

From this perspective, the contribution of this study to the knowledge and explanation of the urban transformations of the last half of the 20th century is very important in helping to clarify the nature of the territorial scenario upon which the metropolitan area of the future must be built; a territory defined by a set of municipalities that make up a complex, polycentric and inter-connected urban reality.

Thus viewed, the future of the metropolis will necessary involve the development of those opportunities and strengths that must allow the Barcelona area to be an economically competitive and socially unified region, a leading centre worldwide for business activities and an excellent place of acclaimed quality to live in.

This is the desire and the main objective pursued by the metropolitan Government for the group of 35 municipalities surrounding Barcelona, on the understanding that knowing about the evolution and transformations of the territory over the course of time offers the best way of planning its future and of successfully exercising its governance.

Introduction

Josep Maria Carreras Quilis
Director of Urban Planning Services of the Barcelona Metropolitan Area

Barcelona has become metropolitan over the course of the last hundred and fifty years. This process, which accelerated in the second half of the twentieth century, has been analysed in several research studies. One of these, published in 2006 under the title *Transformacions urbanitzadores 1977-2000, regió i àrea metropolitana de Barcelona* (Urbanising Transformations 1977-2000, Barcelona Metropolitan Region and Area) was the result of research carried out jointly by the Information and Territorial Studies Service of the Association of Municipalities of the Barcelona Metropolitan Area (Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona) and the Chair of Urban Design at BarcelonaTech (Universitat Politècnica de Catalunya).

The study being presented here can be understood as a continuation of the work published in 2006, but it introduces three differentiating aspects. Firstly, the historical period under study has been extended into

the past as far as the year 1956 and into the present up to 2006, which means it looks at a broader time window and includes fifty of the most significant years in the metropolitan process of urban occupation.

Secondly, this study has also focused on those aspects of territorial phenomena that are measurable using the methodology employed in this work, such as the approximate quantification of the second-home housing estates in the 1960s and 1970s, of the high-density housing complexes and of the industrial settlements in peripheral areas.

Thirdly, it introduces some explanatory theories based on analysis of three key factors behind the transformations of the last half century: economics, demographics and mobility. Changes in economic conditions, characterised by a growing evolution of income levels, as well as demographic fluctuations, which reflect the migratory behaviour of the population in the territory, have established a new scenario which acted as a basis for the transformation of mobility conditions.

The social and territorial impact that the arrival of the car had on people travelling and that the emergence of trucks had on goods transport suggests that mobility by the turn of the century had shaped and largely explains the characteristics of the metropolitan city during the last quarter of the 20th century. In this sense, the urban transformations that have occurred in the sphere of the Barcelona metropolitan area meant, beyond the quantitative data, a change in the society model and this has had strong repercussions on the territory.

Insofar as urban construction has a very long inertia, we can talk of two cities in time, one corresponding to a very limited public transport mobility and accompanied by a high proportion of journeys on foot, which led to shorter distances between residence, place of work and recreation, and one corresponding to a mobility where transport in private vehicles allows for much longer distances between the locations of different land uses. In summary, a concentrated city with short distances and a dispersed city with long distances.

The metropolitan city of today is a result of the coexistence of these two models, that of the urban concentration of the centres, and that of the dispersal of uses and activities, a phenomenon that did not exist before the 1950s.

To counteract the random path that urban growth could follow in line with these two models, urban planning policy allows territorial phenomena to be stopped or reoriented periodically in order to re-establish urban order, efficiency and quality. Over the course of the fifty years in question, the political will to control the city's conditions of growth has been sometimes weak and other times more decisive, but, in any case, urban planning and regulations have played a fundamental role in the definition and construction of the metropolitan area as we know it today.

This work quantifies urban occupation in Barcelona's metropolitan area and region from 1956 to 2006, differentiating between land uses and separating the two phases of dictatorship and democracy into the periods 1956-1977 and 1977-2006. At the same time it offers an approach to the occupation models that defined the course of urban planning in 1956, 1980, 2000 and 2010.

With the analysis of the urban planning land occupation models it is possible to establish what the imagined city was at each historical stage, and with the delimiting of the areas actually developed and built on, it is possible to know what the real constructed city was. Having knowledge of each of these in the recent past is an essential exercise for the creation of the metropolitan city of the future.

The Factors of Territorial Transformation

Demographic Evolution

Population Distribution

Over the course of the last sixty years, the population of Catalonia has experienced very significant growth and a territorial redistribution process as a consequence of a series of demographic, urban development and social factors. The current configuration of the Catalan reality is the result of the overlapping of different phenomena such as the influx of an immigrant population at different times, the densification level of the city of Barcelona, the expansion and improvement of transport networks, the decentralisation towards the metropolitan First and Second Zones and other processes of population redistribution around the territory.

It is important to highlight that over this period, and in absolute values, the population of Catalonia has doubled, growing from 3,218,596 inhabitants in the year 1950 to 7,512,381 in the year 2010. This increase of 4.3 million inhabitants has been equally distributed between the rest of Catalonia, the rest of the Barcelona Metropolitan Region (RMB) and the rest of the Barcelona Metropolitan Area (AMB): 1,300,000 people in each of those areas, plus the 400,000 inhabitants gained by the city of Barcelona itself.

For its part, the process of territorial redistribution has gone through different stages and has not undergone linear or uniform development as shown in the accompanying graphic. In 1950, the city of Barcelona accounted for 40% of the Catalan population, whereas in 2010 it accounted for only 22%. However, municipalities that form part of the rest of the AMB and the RMB accounted for 9% and 13%, respectively, whereas today they have risen to constitute 21% and 24% at the expense of the city of Barcelona and the rest of Catalonia, which lost weight in this time interval, decreasing from 39% to 33%.

1950-1980: Consolidation of the Metropolitan Area

Between 1950 and 1980, the Barcelona metropolitan area experienced

intensive population growth with the arrival of a million and a half new inhabitants. Nearly half a million people (472,500) settled in the city of Barcelona and 1,124,000 in the other metropolitan municipalities. These waves of migrants originated from the rest of Spain, especially from the more depressed rural areas of Andalusia, Murcia and Extremadura, and their main motivation was to join the labour market in Barcelona and the surrounding area. Catalonia spearheaded economic recovery in Spain and was the main recipient of a labour force of migrants who, seeking employment opportunities in industry and construction, had left their places of origin.

The period between the years 1950-1980 can be characterised as the time of consolidation of the metropolitan area formed by Barcelona and the towns closest to the central city. This period saw a saturation of the central city, which was very densely populated (17,284 inhabitants/km^2, the second European city in terms of population density behind Paris), but which, at the same time, overflowed into the immediate surrounding area from both a residential and an economic activity point of view. The neighbouring municipalities of the First Zone, which also forms Barcelona's industrial belt, underwent intensive urban development both to site the new industrial facilities and to provide the city with the housing necessary for the million and a half people who arrived in this period from the rest of Spain.

By around 1970 Barcelona was almost saturated and during the next ten years the city's growth was stagnant, while the neighbouring towns continued to grow.

The accompanying graphics show the sequence and intensity of the growth process during this period. In the case of the city of Barcelona, the sharpest increase in population was in the 1950s, whereas the rest of the AMB and the RMB experienced their sharpest increase in the 1960s. The individualised graphics for the metropolitan municipalities show their growth rates and how the larger municipalities closer to Barcelona grew more intensely in the 1960s, whereas those of a smaller size saw proportionally more intense growth in the 1970s.

During this thirty-year period, the populations of Badalona and L'Hospitalet de Llobregat grew fourfold; Santa Coloma de Gramenet, Esplugues de Llobregat, Viladecans, Barberà del Valles and Cornellà de Llobregat multiplied their population by nine and by ten; Cerdanyola del Vallès, Sant Joan Despí and Castelldefels experienced even more pronounced growth. This was the era of housing complexes in Barcelona and the municipalities mentioned, which responded to the demand for housing from all the newcomers and were characterised by very high densification levels. Meanwhile, demographic pressure on the residential fabric of the central city prompted the expulsion of many industries to periurban areas where industrial estates were being built.

In summary, it can be concluded that this was a phase of exceptional population growth due to the influx of immigrants and the increase in birth rates, which had historically been quite low. A phase in which a new middle class began to consolidate, formed by salaried employees with good wages and professional training, which led to a new consumer society characterised by private car ownership as well as the purchasing of the first domestic electrical appliances and the first second homes. The 1950s society with its industrial working-class base and very precarious social conditions was progressively transformed into a more diversified society with emerging middle classes that were completely consolidated by the late 1970s.

1980-2000: Internal Migrations without Demographic Growth

The population census of 1981 showed that in Barcelona and its immediate surroundings a change in demographic tendency had taken place which meant a loss of population. In the whole of the metropolitan region the total population remained stable during those twenty years, but at the same time an internal redistribution took place through continuing migration from Barcelona and the metropolitan First Zone to the rest of the region. The end of the external migration process – which was caused by the oil and economic crises, the subsequent rise in unemployment and the end of labour migration – and the widespread decline in birth rates explain the global stability of the region's population during this period. Moreover, changes in mobility patterns and in the housing market also explain the population movements between metropolitan municipalities.

The accompanying graphic highlights the different demographic dynamics of the metropolitan municipalities: in the 1980s and 1990s, the group of large municipalities in the urban continuum of Barcelona[1] lost around 400,000 people, of which 250,000 were from the central city. Barcelona and its immediate surroundings went from being a magnet for labour and migration to being the main source of outflow of people to the suburbs and the outer towns of the RMB, which gradually filled up on an urban development basis of more extensive building.

Thus, the demographic density of the central city declined due to residents migrating to towns in the rest of the metropolitan area and region, driven by the possibility of finding more affordable housing in a property market that offered more advantageous and attractive housing and environmental conditions. A market that progressively expanded due to changing mobility conditions as a result of the construction of fast road infrastructures.

This process of declining population in the densest urban centres was similar to that already experienced in other large cities which had followed similar patterns of dispersal ten years earlier.

[1] This group of municipalities that lost population between the years 1980 and 2000 are Barcelona, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, El Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat and Sant Feliu de Llobregat.

As for social development, from the 1980s, with the continued increase in income levels, there was consolidation of the expansion of the middle class which became the foundation on which many of the social and cultural changes that have taken place over the last thirty years were based.

2000-2010: New Migrations and Growth

During the first years of the 21st century, another change in demographic tendency occurred: the city of Barcelona and the larger towns around it started to gain population with the influx of a wave of migration of close to 400,000 people. This growth not only made up for the losses through internal emigration towards the rest of the region, but increased the population of the central municipalities by 170,000 people. The origins of this immigration, which continued until the start of the current economic crisis, were the countries of Central and South America (Ecuador, Bolivia, Peru, Colombia and the Dominican Republic, mainly), the north of Africa (Morocco) and Asia (Pakistan, China and the Philippines, particularly).

These migratory dynamics, which commenced in a phase of economic prosperity, dropped off from 2007 onwards due to the global economic and financial crisis and the bursting of the property bubble in Spain.

The Demographic Factor in Territorial Transformation

All these demographic flows from the exterior towards Barcelona, its region and the metropolitan area have constituted the origin of many urban and territorial transformations over the course of the second half of the last century and the first decade of this century. Phenomena such as shanty towns, high-density housing complexes, the infill of historical residential fabrics and the extension and densification of town centres in the metropolitan First Zone are examples of the importance of the demographic factor in shaping the metropolitan city. The population was, in short, the beneficiary of urban residential construction. Population growth is directly related with urban growth or with increased density in centres, but the relationship, as we will see later, is not one of proportionality but rather is qualified by other economic and cultural factors.

Economic Activity

Background

Since the beginning of industrialisation, Catalonia has played a decisive role in the economic activity of Spain. Over the last century and a half, the Catalan contribution to the gross domestic product of Spain overall has amounted to between 20% and 30%, a much higher contribution than would apply proportionately based on the size of its population (according to data from the first census in 1857 and until 1950 it represented 11% of the total Spanish population; this proportion has increased to 16% today).

At the beginning of the 20th century, Catalonia consolidated its economic leadership driven by market growth and increasing demand for manufactured goods, from both within Catalonia and the rest of Spain. The mainstay of its economy was the textile industry, mainly cotton and wool, which represented over 60% of Catalan manufacturing capacity. In the agricultural sector, improved competitiveness produced surpluses sufficient to generate the financial resources necessary to promote and fund the growth of industrial activity. Meanwhile, the city of Barcelona was becoming consolidated as an urban and industrial centre of considerable magnitude on both a Spanish and a European scale.[2]

Up until 1930, the dominant trend for the economy was expansion, with notable increases in GDP, wages and household disposable incomes. During those years, the diversification of economic activity was pronounced, and although the textile industry continued to play a very important role, other production sectors gained importance such as the metallurgical and chemical industries, mining and sectors related to the production of materials for construction.

This situation of prosperity was shattered when Catalonia found itself immersed in a series of events that virtually brought the country's economic activity to a standstill. Firstly, the consequences of the Great Depression of 1929, which spread around Europe like wildfire, causing rising unemployment, declining consumption and industrial production and a drop in trade. Later, and even more crucial, came the outbreak of the Civil War, which created a situation of economic, social and political instability with disastrous effects. The end of this conflict was followed by the Franco regime and its economic autarky, within an international context immersed in the dramatic situation of the Second World War.

1956-1976: From Autarky to Liberalisation of the Economy, Growth and the Oil Crisis

After the Civil War, the Spanish government established conditions of both political and social isolation for the country, which caused the economies of Catalonia and Spain to miss out on the recovery experienced by the rest of the Western countries that received aid via the Marshall Plan.[3] During the post-war years, the national macroeconomic figures recorded a decline to the levels of nearly twenty years previous, and only began to timidly recover in the early 1950s. In 1950 the national income level equalled that of 1933 and in 1954 the per

[2] Urban growth in the city of Barcelona took place through the annexation of the closest of its surrounding municipalities. In 1897 these were Les Corts, Sants, Gràcia, Sant Andreu, Sant Gervasi de Cassoles and Sant Martí de Provençals. In 1904, Horta was incorporated and the last was Sarrià, in the year 1921.

capita income equalled that recorded in 1929. Over the course of the decade, industrial activity recovered little by little, which meant that in 1955 it just about reached the levels recorded for 1930.

In the late 1950s there was a turnaround in the dictatorship's economic policy which was aimed at overcoming the severe situation of crisis. Those previously responsible for the regime's economic policies were replaced by a new generation of more technical politicians, the so-called technocrats, who advocated economic growth as a mechanism for stability. The regime gradually softened its interventionist tactics, seeking recognition and investment from Western countries. Although Spain was not included in the Marshall Plan, it benefited, from 1953 onwards, from U.S. aid through the Pacts of Madrid which included funds and agreements on mutual defence matters.

In 1959, the country's new economic chiefs established the Stabilisation Plan, which aimed to achieve three main objectives: improve the tax system and reduce the public deficit; free up prices and establish free competition, and promote foreign investment, free trade and the convertibility of the peseta.

Following that, plans for economic and social development were drawn up (1964-1967, 1968-1971 and 1972-1975) which formed a set of guidelines aiming to promote from the State a series of measures to revitalise the Spanish economy. One of the initiatives envisaged in these plans was the creation of industrial development areas which, accompanied by fiscal and financial measures, aimed to stimulate the production sectors of certain zones in the Spanish territory. Trade liberalisation, foreign investments and the growth of tourism, which began to gain prominence as a fundamental activity, triggered strong economic growth in Spain.

Within this context, Catalonia was able to recover and resume its position at the forefront of the Spanish economy, while the development of the service sector and the technical modernisation of production activities led to the formation of a more highly-skilled working class and a new middle class. These social sectors, which enjoyed greater purchasing power due to higher salaries, formed the basis of a new society characterised by mass production and consumption of goods and services. Gradually, families became able to save part of their income and also to gain access to financial credit. Moreover, they could invest in the acquisition of consumer goods (household appliances, cars, second homes, etc.) under the stimulus of a growing range of product offerings accessible to increasingly large sectors of the population.

The relative prosperity that the Spanish economy had experienced over these years ended in 1973 with the oil crisis, the result of the sudden surge in international prices for this energy resource. This situation triggered an industrial crisis that would cause profound changes to the economic structures of the developed countries. As of 1975, the economies of Catalonia and of Spain entered recession with the loss of foreign investment, a standstill of international trade and high costs resulting from dependence on foreign technology, energy resources and raw materials. That situation coincided with the beginning of the political transition of the Spanish State and the restructuring of the economy which would last until the 1980s.

1976-2006: From Industrial Rationalisation to the Globalisation of the Economy

Although the Spanish political transition made the economic problems resulting from the oil crisis fade into the background, the new democracy came up against the effects of a crisis that involved a rise in prices and in unemployment, the stagnation of production, a fall in consumption and growing inflation.

Lines of action taken in terms of industrial restructuring policies in Spain, which were delayed until the 1980s, were the following:

- **Industrial restructuring**, which sought to restructure mature industries to make them more viable and competitive.
- **Reindustrialisation**, which aimed to restore those areas affected by the restructuring, diversify industry and create new jobs.

Spain's industrial restructuring process led to the dismantling of a large part of its more obsolete heavy industry, concentrated in areas with an industrial base with little diversification, such as Asturias (Hunosa, Ensidesa), Bilbao (Altos Hornos de Vizcaya), Sagunto and Cartagena. It also affected the textile, footwear and domestic white goods sectors.

Catalonia, too, had to deal with industrial restructuring in order to adapt companies to market needs, modernise them and improve their performance. Economic activity was greatly affected by the restructuring of traditional industries, which led to cutbacks in production and workforce reductions in order to try to be competitive in the new international situation. Plants were closed down with the consequent downsizing of workforces (involving layoffs, redundancies and early retirements) and, with respect to production, the only industries that survived were those able to adapt to the new technology cycle, changing to gear themselves towards products with greater demand and higher added value, while sectors that had been the basis of production up to that point were abandoned.

However, with the help of the reindustrialisation policy aid schemes, investment and industrial diversification were stimulated. In the Barcelona metropolitan region, these stimuli resulted in the establishment of new industrial facilities that were sited on industrial estates on the outskirts of urban centres.

[3] The Marshall Plan was a U.S. programme of economic aid for the western European states to finance the reconstruction of their damaged post-war economies through the granting of loans and technical assistance.

From the 1990s, a series of changes took place that reshaped the country's economic activity. Spain's incorporation into the European Union, in 1986, and the globalisation process, led to a shift in Catalan economic activity towards light industry, foreign markets and the services sector.

The relocation of industrial activity fell within a new context where production processes to manufacture consumer goods, which until then were carried out in the same company and at the same site, were broken down into sub-processes under the responsibility of different companies in different places. This paradigm shift was aided by the revolution in freight transport and logistics infrastructures and, more recently, by the extraordinary developments in the world of telecommunications. The relocation of production processes was directed towards newly industrialised countries where management systems are applied with much lower labour costs, less stringent laws to protect the environment and working conditions with few labour rights.

The Labour Market

With regard to the labour market, the period 1976-1980 was marked by a sharp increase in the number of jobless and the unemployment rate rose from 4% to almost 20%. During the 1980s and until 1991, employment figures improved as a result of a phase of economic recovery and unemployment figures fell to around 13%. From 1995 and until 2007 a sustained period of expansion saw unemployment drop further to 7%, but in the last five years the current economic and financial crisis has taken the unemployment rate up to values of around 20%.

There has also been a slow and sustained decline in employment in the agricultural sector, which recorded a fall from 2.4% to 0.9%, and irregular evolution in the construction sector which, as it is highly sensitive to times of economic downturn, has experienced ups and downs in line with these crises.

The industrial sector decreased in importance as a reference sector, and while in 1976 some 46% of workers were employed by industry, by 2006 this figure had fallen to below 25%. This drop reflects the shift of the economy towards tertiary sector activities, with an increase in employment in this latter sector from 41% in 1976 to a recorded figure at the end of the period close to 63%.

However, classical comparison of production sectors does not reflect the real evolution of industrial activity over recent decades, because business activity is now broken down into parts, some of which are outsourced to other service companies, so that part of the activity previously classified as industrial is now accounted for as services. This obviously produces growth in the services sector while equivocally moving a portion of the industrial GDP towards services. This disaggregation of the industrial production process among service companies has led to two effects on the geographical location of the activity: firstly, it has reduced the average size of companies, and secondly, it has diversified the business sectors on industrial estates.

Furthermore, this redistribution of production processes into a multitude of small companies spread around the territory, together with the increase in the volume of imports and exports, has triggered the need for transport and the growth of companies in the logistics sector.

The Economic Factor in Territorial Transformation

The relationship between economic evolution and territorial transformation is neither direct nor obvious. If we compare the evolution of GDP with that of residential construction, we see that even in periods of economic stagnation increases occur in the housing market and vice versa, perhaps because in times of economic uncertainty, investors prefer to redirect capital from the industrial sector to the construction sector.

Even so, sustained growth in the number of companies does result in an increase in the creation of industrial land surface. These industrial lands, however, have gone from housing solely mature manufacturing industries to progressively incorporating logistics and services companies, which leads to fragmentation and diversification of production processes. Generally, these changes are geographically located on industrial estates, which, based on a specialised industrial activity, are transformed into areas of diversified economic activity.

Road Infrastructures and Motorisation

Background

The introduction of the motor vehicle in Catalonia occurred in the last decade of the 19th century. The first car manufactured in Spain was built in 1890 and the first car sales outlets opened in Barcelona several years later. In the early 20th century, the first cars were seen in circulation, although Barcelona had only 114 vehicles on the road. The number of cars, motorcycles and trucks, however, grew rapidly and by 1912 there were already over a thousand vehicles registered.

The use of motor vehicles for transporting goods followed a parallel process to that of the private car. Records showing the first companies in Barcelona and Girona that purchased trucks to transport manufactured goods date back to 1905.

In 1908, the Hispano Suiza car manufacturer began producing vehicles for passenger transport. In subsequent years, the company's buses reached ever more distant locations, replacing or complementing carriages and stagecoaches. Hispano Suiza gave considerable financial facilities to small local entrepreneurs to replace their horses with motor vehicles. This allowed the weaving of a network of bus routes that the buses of companies such as Hispano-Igualadina and

Hispano-Hilarienca regularly travelled to communicate the towns and cities of Catalonia.

The road network that existed from the late 19th century was made for horse-drawn transport systems, when carriages and stagecoaches carried people and goods along the roads of the country. Soon, however, car drivers started complaining about the terrible state of the streets and roads. There was increasingly frequent and stronger pressure on the various authorities to take charge of the upkeep of the roadways and adapt them to the requirements of the new vehicles which were much faster but at the same time much more fragile for standing up to the irregularities of the road surfaces.

The ineffectiveness of the public authorities when it came to modernising the road network led to the Reial Automòbil Club de Catalunya - RACC (Royal Automobile Club of Catalonia), a private organisation created in 1906, promoting the repair of the roads, either by carrying out works on its own initiative or demanding that the competent authorities exercise their responsibility. At the same time, the RACC maintained a network of partners around the country that supplied fuel and oil to motorists because at that time petrol stations did not exist. The Administration, overwhelmed by the course of events, was incapable of meeting the needs arising from the introduction of the new mode of transport and trailed behind the requests made of it by companies and users.

From the 1920s, the car was no longer a privilege reserved only for the upper classes. Different kinds of professionals and small business owners purchased cars to help them in their work. So the car, apart from being a sporting object for showing off in social circles, also became a work utility item.

By 1923, the province of Barcelona had some 10,000 vehicles and by 1927 the figure had reached 24,000. By that time Barcelona had over a hundred repair shops, a hundred garages, eight car sales outlets, twelve driving schools, nine taxi companies and five petrol pumps. In the city of Barcelona, according to vehicle registration records, there were 10,000 cars, 3,500 taxis, 4,000 trucks and vans, 2,000 motorcycles, 760 trams, 8,200 carriages, 4,200 traps and 800 bicycles.

As for the improvement of infrastructures, it was not until the year 1926 that the Ministry of Public Works started planning what would become the national road network with technical characteristics suitable for motor vehicles (special road surfaces, elimination of very sharp bends, bridge construction, etc.).

Falling vehicle prices favoured the expansion of the vehicle fleet, which grew quickly, reaching 64,000 vehicles by 1935. Buyers could choose between three hundred models of car from seventy different manufacturers.

With the outbreak of the Civil War, in 1936, people stopped buying cars. The war left the country devastated and exhausted. The number of vehicles registered in the province of Barcelona in 1940 stood at 21,000, and the 1936 figure was not reached again until 1951. The road network was left severely damaged. Meanwhile, during the 1940s, vehicle use dropped due to the lack of fuel, tyres and spare parts.

The gradual spread of access to both public and private motor transport was a process that forged a path during the first half of the twentieth century, despite the adverse circumstances. Neither the lack of a proper road network, nor the initial total indifference shown by the authorities, nor the high prices of the vehicles could halt a phenomenon that by the end of the century had caused a very important change in social habits.

Continued pressure from early car users led to a change in the involvement of the administrations with regard to the upkeep of the roads. In this sense, the evolution experienced by the Catalan road network during the first third of the 20th century was very significant as it grew from 4,000 kilometres of roads in 1907 to 8,650 kilometres in 1935, which represented a road-building rate of 140 kilometres per year.

Popularisation of the Private Vehicle and Modernisation of the Road Network

As of 1950, rules for driving started to be standardised. Petrol was by now arriving regularly and the entry of foreign-made cars (Renault and Citroën) was authorised. The State, through the National Institute of Industry, promoted the creation of new makes of domestically manufactured trucks and cars. The result of this initiative was the inauguration, in 1949, of the Pegaso trucks factory in Sagrera. Four years later in Barcelona's Zona Franca, the company SEAT was founded, which introduced the first car production lines in Spain. Both companies would be responsible for introducing national vehicles into the Spanish market. In 1957, the first SEAT 600 rolled out of the factory; this was to be the vehicle that would facilitate popularisation of car ownership among the middle and working classes. From the very outset, demand for the Seat 600 was extremely high, to the extent that the Zona Franca factory could only cater for part of the demand and waiting lists stretched to many months.

The entry of other manufacturers into the Spanish market helped meet the growing demand for cars. From 1950 to 1960, the number of vehicles in the province of Barcelona grew almost fourfold, rising from 28,000 to 102,000 vehicles. In the whole of Spain, the increase in the number of registrations was also spectacular. These data clearly reveal how, from 1950, the phenomenon of the popularisation of motor vehicles took place. At the beginning of the century the car had been a luxury item, later becoming a work tool for small businesses and the liberal professions and, finally, from the middle of the century, becoming an item within the reach of the middle and working classes.

The popularisation of the car right across Europe led to the democratisation of tourism. The private vehicle invited people to explore new territories ever more distant from their place of residence and the possibility of travelling with their own vehicle allowed even other countries to be reached at economic prices. The mass growth of tourism led, in a short time, to the arrival in Spain of thousands of visitors. In 1949 the

border at La Jonquera was crossed by 21,000 vehicles, while seven years later the number of cars counted was 202,000.

With all this, the road infrastructures were improving and after the first high-speed dual carriageway in Spain, between Madrid and Barajas, the Barcelona-Castelldefels dual carriageway was inaugurated in 1954. It was the first major public work to be executed in Catalonia since the Civil War. However, the network's shortcomings remained notable as reported in a study conducted in 1956, which considered that only 15% of the road network was suitable for travelling by car.

During the 1970s significant investments were made in high-speed roads connecting the main towns and cities of Catalonia. In 1969, sections of motorway were opened between Barcelona and Mataró, Barcelona and Molins de Rei and Barcelona and Granollers. In 1971, the A-7 reached Girona and four years later the French border. In 1975, the motorway linking Barcelona and Terrassa opened. During the period 1980 to 2008, an annual average of 21 kilometres of high-speed roads were built, which indicates that the network of high-speed controlled-access roads was still being completed around the country.

The oil crises of 1973 and 1979 sent petrol prices soaring and led to stagnation in car sales and registrations (about 570,000 annually). However, once the oil crisis was over, the number of vehicles in the province of Barcelona continued to grow and exceeded 1,700,000 vehicles in 1985, rising to 3,552,020 in 2008.

The process of introduction of motorised transport vehicles, which began at the start of the 20th century and developed with various difficulties during the following decades, boomed as a factor of social transformation from the 1950s onwards and lasted the entire century. Access by hundreds of thousands of families to private car ownership radically changed mobility conditions and the infrastructure of the metropolitan territory. The Motorways Plan of Spain was drawn up in 1967, and from that date until the year 1985, some 600 kilometres of motorways were built in Catalonia.

The Motorisation Factor in Territorial Transformation

The capacity of the metropolitan economy to create wealth and jobs was the driving force that mobilised the waves of migrants from other parts of the country or the world. In this sense, economics and demographics have been and are fundamental in urban transformation. However, motorisation understood as the process of generalisation of motorised public and private transport has become a new factor in territorial transformation since the last half of the 20th century.

It was already mentioned previously that the motorisation of transport and road modernisation are two processes that feed each other, but their consequences went far beyond a simple adaptation of the road network to the characteristics of the new vehicles .

These processes led to a series of territorial transformations with new forms of land occupation and location of the population and of activity that had not occurred previously. If we consider the average travel times between major towns in the RMB and Barcelona for that period, according to the roads in existence at any given time, we can see that as the kilometres of high-speed roads increase, the average journey time decreases.

In the case of the metropolitan region, over the last sixty years a large number of high-capacity high-speed roads have been built and this has led, as can be seen in the graphic, to a significant reduction in time for journeys within this territory.

This fact, coupled with access to private cars by the majority of the population, has had consequences in the triggering of different territorial phenomena which are described over the course of this study. To follow, the degree and type of urban occupation is quantified by territory along with some of the changes that have taken place during the two periods analysed.

If we look at the facts and figures, it is clear that demographic, economic and sociological factors, including as such the motorisation of society, lie among the causes of the transformation of the city.

1956-1977

Urban Occupation

Urban Occupation in 1956

On the map of urban occupation in 1956 it is still possible to identify compact centres isolated from each and every one of the metropolitan municipalities, but some continuities can already be observed between neighbouring municipalities such as Santa Coloma de Gramenet and Badalona, L'Hospitalet and Barcelona, Granollers and Les Franqueses and Granollers and Canovelles.

Standing out due to their size, beyond Barcelona, are the centres of Sabadell and Terrassa along with other regional capitals such as Granollers, Mataró, Vilafranca del Penedès and Vilanova i la Geltrú.

In broad outline, the urban centres of the metropolitan area profiled two models of territorial occupation:

- Compact fabrics in the urban centres, with a growth model that prolonged the pre-existing urban fabrics, such as Barcelona, L'Hospitalet, Sabadell, Terrassa, Granollers and Badalona, but also other smaller centres such as Gavà, El Prat, Sant Boi and Sant Feliu de Llobregat.

- Centres that were organised by extending the urban settlements along main roads, as was the case with Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Corbera, Cervelló, Vallirana, Tiana, Sant Fost and Martorelles.

However, the polarising effect of the roads also occurs in any municipality in the first group, so that roads such as the Carretera de Sants, the Carretera Nacional 340 and the Carretera de França act as the main structuring backbones, not only in Barcelona but also in the surrounding municipalities.

At the same time, a cloud of small settlements on the outskirts closest to Barcelona was starting to crystallise and colonise what years later would be the central metropolitan urban continuum.

A significant aspect of the urban occupation of this period was the development of dispersed second-home garden-city settlements, linked to railway stations along the Barcelona to Sabadell line. These early second-home developments appeared at Les Planes, La Floresta, Valldoreix and Bellaterra. They grew up around the train stations, without any relationship of continuity with the centres of the municipalities where they were located.

The overall occupation of the territory in 1956, without underestimating its complexity, still maintained models of occupation contained and linked to the centres and the urban masses of towns and cities.

The limitations in terms of people's mobility in the first half of the 20th century, when travel was mainly on foot or on public transport, contained towns and cities within a geometry of short distances. Urban growth areas were organised around pre-existing centres, which spontaneously led to a compact city as a result. There was no theoretical or political consideration in this regard; the city was thus because the rules of mobility of the time did not allow any other option.

The map of land occupation in 1956 was the last that still manifested this widespread compact city model, the product of limited mobility. However, since the mid-1950s the maturation process of society's motorisation, which had begun early in the century, reinforced by new car-making factories established in the country, would break this model up and give way to a new paradigm of the consumer society that would radically change individual mobility and the way of understanding the territory.

Urban Occupation in the Period 1956-1977

In the period 1956-1977, Barcelona and the surrounding municipalities still had land free for growth. Sound evidence of this is found in the 2,055 hectares that were occupied during this period in the capital. However, the growth in land occupation was most substantial in the rest of the AMB, with 9,052 hectares, and in the RMB with 29,814 hectares. This represented a relative increase of 36% in Barcelona, of 160% in the rest of the AMB and 368% in the rest of the RMB. The capital no longer concentrated almost all the growth, as had happened in previous stages, but, quite to the contrary, in the period 1956-1977 the relative growth increased exponentially the more distant the municipalities were from Barcelona.

This was also the period when Barcelona overflowed the limits of its flat plain area and reached the slopes of the Collserola mountain range. There was urban development of the neighbourhoods of El Besòs, La Mina, La Verneda, Montbau, Nou Barris, Ciutat Diagonal and Les Corts. Ciutat Universitària (the University campus) was built on the Diagonal, and the interstitial voids existing between the Avinguda Meridiana and the railway tracks at La Sagrera were infilled, the port was extended and the major industrial estate at Zona Franca was occupied.

In the municipalities of the immediate surroundings of Barcelona, growth in occupation compacted the first urban continuities in the metropolitan area and industrial fabrics were built from Badalona to Sant Adrià de Besòs. Santa Coloma de Gramenet infilled and densified the totality of its urban land. Meanwhile there was urban development on large tracts of land from the town centre of Cornellà, towards the north, down to the settlements of Sant Joan Despí, Sant Just Desvern and Esplugues de Llobregat, towards the south, and reaching L'Hospitalet de Llobregat.

Beyond the urban development transformations in municipalities around the capital, the wave of urban growth in this period reached the edges of the Barcelona metropolitan region.

The same exponential increase in urban growth described above for the three metropolitan zones is reproduced when we analyse the relative growth of individual municipalities. In this sense, in the First Zone, Badalona saw a relative growth of 110%, Sant Adrià de Besòs of 95% and Sant Just Desvern of 86%. In the Second Zone, Sabadell increased by 125%, Granollers by 203% and Mataró by 180%. And even further out, in the Third Zone, Cardedeu, Sant Celoni, Vacarisses and Tordera increased their population by 150%, 453%, 796% and 756%, respectively.

Overall, in the RMB, a total of 41,000 hectares were occupied during this period, with a relative growth of 210%, which represents the most intensive growth in the history of the urban development transformations of the AMB.

Besides the quantitative comparisons resulting from urban occupation, the maps show diverse configurations of growth areas that can be typified as follows:

- Growth areas due to extension from the urban centres. These are growth areas that continued spreading the pre-1950 urban fabrics, but with different architectural typologies as in the case of the districts of Verneda, El Maresme and El Besòs, in Barcelona, where high-density residential blocks of varying characteristics were built over an extended section of Cerdà's Eixample.

- Infilling of the voids in urban peripheries. These form part, especially, of the process of saturation of urban centres in the First Zone of metropolitan municipalities, although these types of processes also occur in any other municipality. In Barcelona, characteristic of this process is the infilling in the neighbourhoods of Les Corts and Pedralbes with sports, educational and university facilities.

- New industrial and residential settlements spread along the riverbank terraces and historic roads. The polarising effect of roads became

very evident at this time. The map clearly shows the development of settlements along the C-59 in the Riera de Caldes, or those linked to the C-246 from Castelldefels to El Prat de Llobregat.

- Dispersed settlements of second-home estates. It was in this period that second-home estates spread massively, with a common characteristic being dispersal. For the first time, the territory was massively occupied by a growth model unconnected to the urban centres, located mainly on the forested slopes of the hills and ridges around the metropolitan region.

These kinds of urban settlements were distributed around the territory and gave rise to municipalities with differentiated characteristics with the concentration of similar settlements, as is the case of second-home estates in Corbera de Llobregat, Vallirana and Cervelló, or alternatively with a certain diversity of settlements in the same municipality, as is the case with Rubí.

Land Use and Fabrics

The Land Use and Fabrics of 1956

The distribution of land use in 1956 shows a predominance of compact high-density residential land in most municipalities in the region, with the exception of Barcelona, Badalona and L'Hospitalet, which had extensive industrial areas. Except for the urban voids that still remain at the entrance of the Diagonal from the Llobregat and in the Besòs area, the city of Barcelona already shows itself, in this map of 1956, as well consolidated, especially in the central part occupied by Cerdà's Eixample.

Low density settlements for that year were few and corresponded to garden-city summer vacation areas near seaside resorts or inland municipalities in the suburbs of Barcelona, as is the case with Castelldefels, Sant Cugat and Cerdanyola, or in the few urban developments linked to Catalan Railways stations such as Les Planes, Valldoreix and Bellaterra.

Industrial employment in the metropolitan central sphere in 1956 was divided into two areas on the outskirts of the municipality of Barcelona:

- One area located on the eastern side of Barcelona, including: firstly, the historical neighbourhood of Poblenou in Barcelona, where activity still continued of what had been the country's largest concentrated industrial area; secondly, the developments of La Sagrera and Sant Andreu, and thirdly, the industrial facilities of Sant Adrià and Badalona.

- One area located on the western side of Barcelona, with industrial establishments on the agricultural plots of the old road from L'Hospitalet de Llobregat to Cornellà and with the factory settlements that spread along both sides of the Gran Via, also in L'Hospitalet.

Meanwhile there were industrial establishments inserted into the interior of the residential fabrics, such as, for example, La España Industrial, a textile factory located in the Sants neighbourhood, or the old Elizalde engine factory, inactive since 1951, located on Passeig de Sant Joan, in the heart of Cerda's Eixample. This was a widespread situation in Sabadell, Terrassa and, to a smaller extent, in Mataró and Granollers, where in 1956 the majority of industrial facilities were to be found within the residential fabrics, with a mix of uses typical of the industrial towns of the late 19th century.

Major transport infrastructures, such as the airport at El Prat de Llobregat and the port of Barcelona, still had very modest dimensions, as a result of the virtual standstill of their activity caused by the Civil War and the post-war period.

It is significant to note that this map, which corresponds to a model of urban occupation of the territory typical of the first half of the 20th century, already showed the first high-speed dual carriageway built in Catalonia, that of Castelldefels, inaugurated only two years previously (1954), as well as the SEAT factory facilities, inaugurated in 1953, in what would become the Zona Franca industrial estate.

Variation in Residential Use in the Period 1956-1977

The growth in residential land during the period 1956-1977 was of 4,431 hectares in the metropolitan area and 15,687 hectares in the metropolitan region, which represents a relative growth of 69% in the metropolitan area and 132% in the metropolitan region.

The growth in compact residential fabric in the AMB during the period 1956-1977 was of 2,232 hectares, which represents a relative increase of 54% with respect to 1956. In the metropolitan region, the increase was of 4,230 hectares, with a relative increase of 60%. This growth was localized mainly in the peripheral urban areas, where it occupied neighbouring free plots of land and infilled urban voids.

These compact residential growth areas could be:

- Unitary high-density housing complexes specifically geared to meet the housing needs of the working class.

- Continuity growth areas, both of the road network and typological, geared towards a diversified residential demand.

The first case includes growth due to new development, with a typology of multi-family housing in detached blocks, planned in a unitary way and usually disconnected from the sections of built city. The second case involves growth which comes from extending the sections and typology of houses, as a result of the inertia of the pre-existing growth forms.

One example of the coexistence of these forms of growth, that of housing complexes with other types of housing, can be seen in Cerdanyola around the Can Serraperera housing complex, which is inserted between growth areas that follow the typologies and networks of streets prior to 1956.

Moreover, in the period 1956-1977, low-density residential fabrics, featuring detached homes, saw spectacular growth. Some 2,260 hectares were developed or built in the metropolitan area and 11,457 hectares in the metropolitan region, with a relative increase of 100% and 238%, respectively. These new low-density urban fabrics were located primarily in three places:

- On the periphery of the consolidated centres, as is the case with Castelldefels, the north of Viladecans and Tiana.
- In the growth areas of the four estates of Les Planes, La Floresta, Valldoreix and Bellaterra, linked to the railway line from Barcelona to Sabadell.
- In the new, dispersed second-home estates which spread throughout the country.

Low-density urban residential fabric is not to be confused with what we call dispersed urban fabric. The concept of urban dispersal is independent of density because it depends on the separation with respect to consolidated urban centres. In this sense, the first of the three cases of locations of detached housing fabrics given does not involve urban dispersal, but the latter two do. That is why the great explosion of urban dispersal in the territory of the Barcelona metropolitan region began before 1956, but only really boomed in the period 1956-1977.

Variation in Industrial Use in the Period 1956-1977

The growth of industrial land in the period 1956-1977 was of 1,869 hectares in the metropolitan area and 4,799 hectares in the metropolitan region, which represents a relative growth of 145% in the AMB and of 279% in the RMB.

Industrial growth in Barcelona during the period 1956-1977 took place fundamentally on the Zona Franca industrial estate, in the south of the city, where in 1953 the SEAT company's industrial complex was inaugurated, becoming the first development on this estate.

Furthermore, in the rest of the AMB, industrial growth in this period trebled that of Barcelona and in the rest of the region industrial occupation grew, in absolute terms, ninefold.

In 1956, in towns with an industrial tradition, production settlements were mixed with residential fabrics. However, in the period 1956-1977, a change of location model occurred that relocated the activities historically sited in the town extensions, where residential use was mixed with industry, to specialised industrial estates on the urban outskirts.

It was common for these estates to be a continuation of consolidated centres, such as the Can Parellada and Santa Margarida industrial estates, in Terrassa, or the industrial infill of Sabadell up to the C-58.

But also in this period there was a spread of industrial estates linked to local or regional roads. Examples of this would be the Can Pelegrí industrial estate, in Castellbisbal, linked to the N-2, in the Baix Llobregat region, or the group linked to what today is the C-17, from Granollers to La Llagosta, those of the Riera de Caldes, Polinyà or the Pla de la Bruguera industrial estate in Sentmenat, all in the Vallès Occidental or Vallès Oriental regions.

Overall, it can be affirmed that this was a period of significant industrial growth in the territory of the Barcelona metropolitan region.

Urban Planning

In the files of the Catalan Government's Urban Planning Department, there is no documentation dated prior to the year 1960 referring to municipalities in the region that were not part of the Barcelona Regional Plan of 1953. There are two possible explanations for this: the non-existence of such documents in many municipalities simply because at that time they had no approved urban planning process, or the loss of documents prior to 1980, when there was still no strict record of the dossiers of the Provincial Urban Planning Committee. To overcome these shortfalls, a review of the documentation of the municipal archives would be necessary to detect which documents do not appear in the Catalan Government's archives but are preserved by the local councils. However, in this study we have used the information available at present in order to make progress in clarifying a representation of the urban planning of the years concerned.

The records relating to the Barcelona metropolitan regional sphere approved prior to 1977 to be found in the archives of the Catalan Government number 2,865, of which 1,700 were partial plans, 227 special plans and 109 general planning modifications. Of this collection of records, the amount referring to the Regional Plan (*Pla comarcal*) of 1953 represent 53.6%.

During the 25 years from 1955 to 1980, the political regime of the dictatorship inevitably conditioned the urban planning context, in that it facilitated the introduction of speculative interests into general planning documents above the public interest. To give one example among many that could be cited, in 1965 the Planning Committee of Barcelona approved the General Plan for Olivella, in which land classified as developable (1,951 hectares) was 18 times greater than the occupied land and buildings in the town at that time (106 hectares).

At the same time, considerably frequently, and with the tolerance of some town councils, there was illegal occupation of land to develop second-home estates without any prior planning permission to give legal cover for the operations.

There was also a mechanism that allowed these speculative operations that fell outside of the general planning regulations be carried out under legal cover. It involved the approval of partial plans, which obviously were not envisaged in the general plans but which, as long

as they followed a formal administrative procedure, even if it was incorrectly applied, gave the operation the administrative seal of legality.

During this period, the land use model in municipal urban plans was strongly geared towards expansion and featured disproportionate growth forecasts. The classification of land as urban or developable was understood as a mechanism for creating wealth, without much discrimination regarding who really benefited from the capital gains generated by such urban transformation. Zoning concepts were highly ambiguous, both in relation to the legal regime of the land and the building regulations. Generally, the plans were limited to determining the basic uses and building types for large pockets of future urban development.

In this regard, the technical quality of the urban planning documents was very limited and the cartographic bases worked from offered very little precision and detail. It is in these urban planning documents where for the first time the dispersal of the growth from one end of the territory to the other, and disconnected from urban fabrics, can be detected. They are scattered patches, especially second-home estates that, from one municipality to the next, shape the pattern of dispersal of the metropolitan region.

However, the urban development problems of that time were not limited to the effects of deficient urban planning; they also affected the execution process of that planning. One of the problems encountered generally among land developments was that land subdivision and selling of the plots commenced even though the urbanisation of the estates was not complete. Even today, many built-up areas from this period have not been completed or are not fully urbanised.

In the metropolitan sphere, the urban planning was governed by the Urban Zoning Plan (*Pla d'ordenació urbana*) of Barcelona and its area of influence, which was drawn up by the technical services of the City Council and definitively approved in 1953. It was known colloquially as the "Regional Plan" (*Pla comarcal*).

In 1968 there was initial approval, as a revision of this Regional Plan, of the Master Plan (*Pla director*) for the Barcelona Metropolitan Area, but this plan was shelved and never reached final approval. The plan that finally replaced the 1953 Regional Plan to regulate urban development of the metropolitan area was the General Metropolitan Plan (*Pla general metropolità*) of Barcelona, known as the PGM, which received its final approval in 1976.

Despite the lack of information on the planning of this period within the scope of the Regional Plan of 1953, it is possible to offer some interpretations. This plan covered the territory of 27 municipalities around Barcelona, which twenty-three years later would be covered by the aforementioned PGM. The land surface that the Regional Plan classified as urban or developable totalled 23,624 hectares and land classified as non-developable amounted to 23,999 hectares.

Following the digitalisation of the legal regime for the land included in the Regional Plan of 1953, and of the PGM, the two resulting maps have been crossed and a third map obtained that outlines the areas where both plans coincide and others where a change in the planning has taken place. This second case includes both the 2,627 hectares that in 1953 were classified as urban or developable land and that were changed to non-developable, and the 7,340 hectares of non-developable land that changed to become developable or urban.

From this comparative exercise it can be observed that the PGM proposed the consolidation of the urban continuities that the real city was already pointing towards in the 1960s. At the same time, it declassified forest land unsuitable for building on the slopes of Collserola in the towns of Montcada i Reixac and Sant Cugat del Vallès.

The model of occupation of the Regional Plan still maintained the isolated character of some urban centres, as was the case with Pallejà, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló and Sant Boi de Llobregat, but the PGM established the continuity of all these centres on the right bank of the Llobregat and reinforced that of the centres on the left margin. In this sense, it consolidated urban continuities between Castelldefels, Gavà, Viladecans and Sant Boi de Llobregat, and between Sant Feliu de Llobregat and Molins de Rei, while reserving as agricultural land a continuous green belt from El Papiol to Castelldefels.

Three more aspects can be observed that were significant for metropolitan planning. Firstly, it sketched, for the first time, the proposal for diverting the mouth of the Llobregat river. Secondly, more realistic planning can be observed by the PGM, with the recognition of the estates of Les Planes and La Floresta, in Collserola, or those of Pallejà, Sant Vicenç dels Horts and Santa Coloma de Cervelló, among others. Finally, the PGM defines the urban land boundaries with a precision that the legal land regimes defined by the Regional Plan did not have.

The planning of 1976 also established the B-30 highway as a polarizer of new industrial and tertiary growth areas with the introduction of the major "Directional Centre" of Cerdanyola and the planning of new developable areas, consolidating expectations of continuity between Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès and Sant Cugat del Vallès. In the case of Badalona it also introduces two large reserves of developable land in Montigalà and Les Guixeres, filling in the voids between the centres of Santa Coloma de Gramenet, Badalona and Montgat.

Apart from its specific urban planning content, the 1976 General Metropolitan Plan of Barcelona represented a new way of planning. It is a plan that renewed the urban planning regulation instruments of the time, in line with the drafting of the state law on urban development, which was also approved that same year. The General Metropolitan Plan of Barcelona, rather than concluding a historical period, was a metaphor for the energy with which urban planning in the next stage would be tackled.

Urban Phenomena, 1956-1977

Second-Home Estates

The observation of maps from this period reveals a phenomenon without precedents in the history of town planning in Catalonia. By comparing the maps of 1956 and 1977, important growth areas appear disconnected from the urban centres, large pockets of plots distributed around the slopes of the Coastal and Pre-Coastal mountain ranges.

A similar phenomenon had occurred in around 1920 with the urban developments linked to the railway line from Barcelona to Sant Cugat and Sabadell. In that case, however, the fact that they were linked to the stations limited their number and determined their position in the territory.

The urban developments that blossomed from the 1950s, unlike those we have just mentioned, were not linked to urban centres nor to railway lines, but could be found anywhere in the territory, oblivious to the city and to the area surrounding their location.

This had decisive effects on the morphology of the metropolitan city, which was no longer a system of centres historically rooted in the territory, but became a hybrid incorporating large, dislocated, subdivided areas, without services and poorly connected to the urban centres. This was a phenomenon that introduced confusion into the morphology of the metropolitan city, since its distribution on the territory, as will be seen later, corresponds to random circumstances

The typological features are those of fabrics made up of plots of land with detached homes, generally two or in some cases three storeys high. The roads may follow a grid-like layout on flat land, but usually the location of these developments on the mountain slopes forces the roads to follow a layout with bends that adapts to the steep gradients of the land.

The phenomenon of second-home residential developments was triggered by massive growth in private vehicle ownership. In the decades of the 1950s, 1960s and 1970s, with most families owning a small car, very cheap plots could be offered, located in areas distant from the centres, without agricultural value and most of the time without urbanisation. To get an idea of the dimensions of the phenomenon, just in the province of Barcelona some 806 second-home estate developments were opened between 1955 and 1977, with a total offering of 164,521 plots for sale.

In the case of the metropolitan region, these second-home estates appearing in the 1956-1977 period occupied 14,824 hectares, which represented 24.5% of the total occupied land surface, 35% of the growth in land and over 90% of the growth in residential land in that period.

These estates, analysed as related groups, display two types of configurations:

- **Clusters of second-home estates directly linked to main roads**, which act as generating platforms. Examples of these are the estates clustered off the BP-5002 road, from Alella, passing through the mountain pass of Font de Cera, to Vallromanes, Montornès and Vilanova del Vallès.

- **Fabrics of estates on a network of pre-existing farm roads.** This is the case of Santa Eulàlia de Ronçana, Lliçà d'Amunt and Lliçà de Vall. Here the historical network of farm tracks and roads has become the structural support of a mesh of estates that have been sited randomly on some of the old agricultural estates.

The model adopted by the groups of estates is mainly that of configurations connected to the main roads. The second case is less common, because the value of agricultural land, which in the 1960s was much higher than that of forested land, was a deterrent to these kinds of developments.

Residential Housing Complexes

The great migratory influx from the rest of Spain, where adverse economic conditions in rural areas forced out thousands of people who went in search of survival to the industrial city of Barcelona, reached dramatic proportions from 1950 to 1975.

The arrival of these migratory contingents in the city raised the issue of where to house them. Some of the newcomers settled in old and new houses in the consolidated city, which densified the existing urban fabric, but those who were unable to obtain a house opted for self-built shacks in the numerous settlements of this kind that were scattered around the city since the beginning of the century. Barcelona had an estimated 10,352 shanty huts in 1957, a number which grew to 20,000 in the early 1960s. This phenomenon lasted until the late 1980s and ended with the last rehousing schemes of the shanty-dwellers of La Mina and El Camp de la Bota.

The shanty was a symptom of the city's failure to provide decent accommodation for part of the immigrants who were arriving. Since the beginning of the century it had been clear that the supply of low-cost housing did not meet the demand of the successive waves of migration.

From the second quarter of the century, there were public initiatives with the aim of alleviating the problem. In this regard, the Housing Board in Barcelona had promoted some public housing developments in around 1929 in the Baró de Viver, Milans del Bosch, Ramon Albó and Eduard Aunós neighbourhoods.

These specialized mass housing developments which responded to the needs of a population with low purchasing power, took shape over the years as a new model of urban growth, that of the design and unitary construction of a part of the residential city, which received the name of housing complex or residential complex.

However, it was not until the 1950s that the public development of housing, in the form of the housing complex, acquired significant di-

mensions in the growth of the city of Barcelona. Between 1950 and 1958 there were 16 complexes of different sizes built, including for example La Verneda, Sant Martí, La Trinitat and Habitatges del Congrés.

In the 1960s, another 21 housing complexes were built, of a notable size in comparison with the consolidated urban land of the time. Dating from these years are the complexes at Montbau, El Besòs, Bon Pastor, Sant Martí II, Ciutat Meridiana and La Pau in Barcelona.

But also, as Barcelona gradually depleted the free land available, housing complexes began to spread to the surrounding metropolitan municipalities such as Sant Roc and Pomar in Badalona, Cobasa in Sant Adrià, Can Serra and Bellvitge in L'Hospitalet de Llobregat, Sant Cosme in El Prat de Llobregat, Fonollar in Sant Boi de Llobregat and La Roca in Viladecans. One especially significant complex was that of Ciutat Badia, which was initially shared by Cerdanyola and Barberà del Vallès but later became an independent municipality.

These developments, which could be either public or private initiatives and were aimed at the working classes, were often at the same time major speculative operations. They were the subject of criticism due to the difficulties of integration, both urban and sociological, which they posed with the rest of the city and due to their lack of on-site services and internal facilities. They were often very large containers of homes lacking any general urban zoning plan that would resolve their relations with the pre-existing town or city.

However, although there were cases of poor practice in the application of this growth model, we also find operations of good urban quality which show that the defects were rather a result of incorrect urban planning and a bland concept of architecture, than of the model in itself.

In the whole of the AMB, the land surface area covered by these complexes recorded in 1977 was 904.4 hectares. In the case of Barcelona, the surface of these complexes was 361.64 hectares, which represents 40% of the metropolitan total.

Industrial Estates. Relocation of Industry to the Urban Periphery

In the early 1950s industry was concentrated in the centres of Catalan towns with a manufacturing tradition, especially in Barcelona, but also in Badalona, Sabadell, Terrassa, Mataró and Granollers.

Favourable economic conditions in the 1960s stimulated industrial growth and the need for labour, which was satisfied with newcomers from the rest of Spain. This triggered a migration process that lasted until the crisis of the late 1970s. Thus, the industrial towns grew and factories located in town centres met with difficulties in expanding their facilities because there was increasing occupation of the urban space.

This situation of constraints on the capacity for expansion of industrial plants triggered a slow but steady process of transfer to the outskirts of towns and cities. It was in these remote areas where industry that needed to expand its facilities had to search for the land that it required to grow.

At the same time, newly introduced activities were no longer located in the fabrics of the historical extension areas, where the few voids that remained did not meet the space, security and compatibility requirements of modern industry. This was how a process of industrial relocations to sites beyond the urban centres of origin was gradually consolidated.

During the 1950s the first industrial estates started to emerge. These would become the destination point for these relocations and for many of the new economic investments of subsequent years. This is the origin of the industrial settlements at Rubí, Montcada i Reixac, La Llagosta, Mollet, Montmeló and Parets, those along the right bank of the Congost, in Granollers, and those along the left bank of the Llobregat.

One characteristic of these industrial estates was their connection to the road network. Certain trunk roads exerted a powerful polarising effect for industrial activities, due to the lack of limitations when cutting out access roads to use them as a line of communication with the rest of the road system and also because siting an industrial facility on the roadside or very close to it, facilitated the processes of distribution and supply of goods and products.

Main roads therefore have a very powerful attraction along their entire length because they facilitate connectivity, accessibility and, unlike motorways or dual carriageways which function as controlled-access routes and only have a concentrating effect around their exit points, they can be accessed from any point.

Some trunk roads such as the N-2, N-340, C-245, C-31, C-17, C-59 and others attracted industrial settlements along their entire length and thus there was consolidation of a phenomenon of crystallisation of industrial estates linked to these routes which we call polarizers of industrial areas. The map allows observation of the layouts of the trunk roads when the relocation of industry away from urban centres and towards the industrial estates began.

As the years passed, and due to the effect of economic dynamism, these polarising routes would become industrial corridors, as explained in the corresponding section of the subsequent period.

1977-2006

Urban Occupation

Urban Occupation in 1977

On the map of urban occupation in 1977, the dispersal of the urban

sprawl over the land was already very evident. The garden city estates spread across the totality of the metropolitan area and the industrial estates pointed towards the layouts of what would become, in the near future, the industrial corridors of the Barcelona region. At the same time, the compact centres of some metropolitan municipalities grew across the territory, meeting each other to form urban continuities.

The territory that was developed or built by 1977 presented occupation models that were formed during the previous period but that would be the basis for consolidation of the urban morphology of the region of Barcelona at the beginning of the 21st century. It can be seen that each of the urban occupation phenomena of the previous decades left strong marks on the territory of the Barcelona region. And while in some cases the imprint remained frozen when the phenomenon ceased, in others the inertia of the growth processes continued extending the urban sprawl across time and space.

The complex morphology seen on the map of 1977 can be typified in line with the following categories:

- **Historical urban centres with growth by aggregation.** These are the result of the urban occupation of historical centres plus the aggregation of new urban fabrics with continuity of fabrics and streets. This category covered 18,136 hectares and represented 30% of total occupation. It included the first urban continuities of the metropolitan area in Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramenet and Badalona.

- **Second-home developments.** These could be found neighbouring the centres or separate from them. Most are dispersed with no continuity with the urban centres. This category occupied 16,264 hectares and represented 27% of the total occupation. In general, second-home developments at this time were only partly developed, with many unbuilt plots, but they established a sprawl limited by the land subdivision and by the urbanisation of the road network, which would now be definitive.

- **Settlements linked to roads.** Mostly for specialised industrial and commercial uses. The polarising effect of the roads was the basis for their growth. This category occupied 3,492 hectares, representing 5.8% of total occupation (establishments within 250 metres of main routes).

The form adopted by the sprawl of urban occupation in the Barcelona region is more understandable from the angle of identifying these three models in a geographically complex territory because of both the uneven topography and the historical pre-existing conditions. The discrimination of each category on the sprawls of occupation on the map is not always easy, and may even be disputable, because often there are urban continuities containing two or three of these categories and this leads to difficulties in defining them. However, we have ventured to sketch a hypothesis of identification in order to open up a new line of measurement of urban phenomena for this period. The definition of the estate developments is an adaptation of the inventory carried out by architect Joan Barba for the Provincial Council of Barcelona, published in *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial* (Estates in the Province of Barcelona: Location and Features of Low-Density Residential Systems), to the urban fabric complexes of this study. The differentiation between areas of growth through aggregation and those related with the polarisation of the roads, has been made by taking the urban centres of 1956 as the starting point for aggregations.

Urban Occupation in the Period 1977-2006

Globally, growth continued, but a strong reduction occurred with respect to the accelerated pace that characterised the previous period. The relative growth in land occupation in the period 1977-2000 in the Barcelona region reached 38%, while that corresponding to the period 1956-1977 reached 165%. In the sphere of the Barcelona metropolitan area, the corresponding relative growths were of 31% and 99% respectively. A generalised infilling of urban voids that remained on the map in 1977 took place, following a tendency towards the compacting of the pre-existing urban land which was repeated across nearly all the municipalities in the metropolitan region.

From Molins de Rei to Cornellà, the urban continuities initially linked to the N-340 road were definitively consolidated, as well as those from Sant Boi de Llobregat to Gavà which were linked to the C-245 road. In the same sense, the continuity was consolidated of the sectors of the Riera de Caldes, which finally stretched from Palau Solità i Plegamans, passing through Santa Perpètua de Mogoda, as far as Mollet.

Especially significant was the concentration of growth sectors that were executed during these years in Sant Cugat del Vallès, which respond to both the infilling of urban voids of substantial dimensions and the new establishment operations envisaged in the General Metropolitan Plan of Barcelona. The last of the significant urban implementations in this municipality was at the crossroads of the motorways B-30, from Castellbisbal to Mollet, and the E-9 that runs from the Vallvidrera tunnels to Terrassa, where a new subregional centrality of a tertiary nature was consolidated. At the same time, Sabadell completed its growth to reach the Ronda Nord, and Barberà del Vallès and Ripollet consolidated the sectors along the left bank of the river Ripoll.

In the land occupation of this period, a prominent highlight was the expansion of major transport infrastructures, as was the case of the airport at El Prat, and the Port of Barcelona, or the construction of the Llobregat wastewater treatment plant, related with the diversion of the river. The Mas Blau industrial and tertiary growth sectors were linked to the airport, while the Zona Franca industrial estate, which was already consolidated by 1977, and its extension, which formed a conglomeration with the Pratenc industrial estate, in El Prat de Llobregat, developed from the 1990s onwards, were linked to the port.

The great metropolitan facilities that were consolidated include the University and the rowing canal, in Castelldefels, the sporting facilities strip in Cornellà and the Circuit de Catalunya motor racing track, at Montmeló.

The growth of new second-home estates stopped suddenly, but in contrast infilling with buildings of these urbanised pockets continued. The boundaries of the estates are the same as in the previous period, but the occupation of the empty plots with new buildings did not stop. Thus, although there was no significant growth of occupied land, what did occur was a constant increase in built land. The second-home estate pockets played, during this period, a role of reserving urbanised land that was gradually filled with buildings, responding, in part, to the demand for housing from the population migrating from the centre of the city to the periphery of the metropolitan region.

In contrast, in the new growth areas a location criterion can be observed for continuity with the urban centres. The near totality of these growth areas were planned by prolonging the basic roads or the pre-existing fabrics. In the region of Barcelona, in this period, it was rare to find new settlements unconnected to the towns or cities.

The intensity of urbanising occupation during the years 2000-2006 fell slightly with respect to the previous period. Growth in the six-year period between 2000 and 2006 stood at 7% in the Barcelona region and at 6% in the metropolitan area, while between the years 1977 and 2000 it stood at 8.7% and 6.7%, respectively.

Land Uses and Urban Fabrics

Land Uses and Urban Fabrics of 1977

The map of land uses of the metropolitan region of 1977 makes clear the result of the territorial phenomena of the previous period. The first thing that is striking when observing the residential fabrics is the great extension reached by low-density garden-city fabrics, located fundamentally in second-home estates, but also in continuity with the consolidated centres of Castelldefels, Viladecans, Cerdanyola, Sant Cugat, Barberà del Vallès and many other municipalities. The land surface occupied by low-density residential fabrics was of 4,522 hectares in the AMB and of 16,264 hectares in the Barcelona region, with a proportion of 41% and of 59%, respectively, in relation with the total residential land.

On this map of land uses, the rest of typologies have been simplified into a single category of compact residential fabrics, which spans from old centres in the historical extensions, the Eixample of Cerdà and other minor extensions, and the high-density housing block complexes concentrated in Barcelona and the municipalities of the metropolitan First Zone. The land surface occupied by compact residential fabrics amounted to 6,308 hectares in the AMB and to 11,298 hectares in the region of Barcelona, with a proportion of 58% and of 41%, respectively, in relation with the total residential land.

The industrial uses of 1977 were already spread around the peripheral areas of urban centres, along main roads, and were starting to form the industrial corridors that would be characteristic of the subsequent years, such as that of Riera de Caldes, those of the Besòs and those of the Llobregat. However, in the historical residential fabrics, the embedding of factories that still survived in the extension areas of Sabadell, Terrassa, Badalona and Barcelona can be seen. In the latter two municipalities, the location of industrial activity occupied the totality of the seafront from the Barceloneta to Montgat.

High-capacity road infrastructures already formed an extensive and consolidated network. The motorways of the Maresme, that of Girona, that of Zaragoza, Lleida and Tarragona, that of Terrassa or the older dual carriageway of Castelldefels, already existed in the year 1977. This network would become, in the following years of the 1980s, the catalyst for internal migrations of population from the Barcelona metropolitan region.

In 1977, of the total occupied land, that assigned to housing in the metropolitan area of Barcelona stood at 53%, that assigned to urban parks at 6% and that assigned to facilities at 10%. In the metropolitan region, the land assigned to housing stood at 57%, to urban parks at 7% and to facilities at 7%.

These proportions are significant in an era when urban quality standards with relation to green areas and facilities were at the bottom of the list of priorities of urban development operators public and private alike, because they referred, to a large extent, to lands classified as such but undeveloped.

Variation in Residential Use in the Period 1977-2006

Between the years 1977 and 2006, the low-density residential fabrics saw growth of 973 hectares across the entire metropolitan area of Barcelona and of 7,139 hectares across the entire region, figures that represent a relative growth of 22% and 44%, respectively.

As for compact residential fabrics, they saw growth of 991 hectares in this period across the metropolitan area of Barcelona and of 2,650 hectares across the entire region, with a relative growth of 16% and 23%, respectively.

These residential growth data indicate that the proportion of land occupied by the low-density garden-city typology is the most significant. The new areas of growth were not dispersed, given that they were located in continuity with the existing centres, but in the majority they were of low density.

The map of variation in residential use 1977-2006 shows a consolidation of the sectors of developable lands for residential use, an infilling of the voids existing in the year 1977 and a process of substitution of industrial uses by new residential uses in Barcelona, with the major urban development operation of the Vila Olímpica, and also in Badalona, Sabadell and Terrassa with small operations of urban transformation that were executed in the decades of the 1980s and 1990s.

Variation in Industrial Land Use in the Period 1977-2006

From 1977 to 2006, industrial fabrics saw growth of 1,280 hectares across the entire metropolitan area of Barcelona, and of 4,506 hectares across the entire metropolitan region, which represents relative growth of 40% and 69%, respectively.

During this period the industrial corridors of the banks of the Mogent and the Besòs from Les Franqueses up to Montcada became consolidated. In the Llobregat delta, the old C-245 road polarised an industrial belt with a boundary to the south formed by the C-32 motorway. Along the left bank of the Llobregat the continuity of industrial uses was consolidated between Sant Feliu de Llobregat and Molins de Rei. At the same time industrial sectors were urbanised in the area of influence of the B-30, forming a constellation running from Castellbisbal to Santa Perpètua de Mogoda. The distribution of industrial settlements forming linear agglomerations was no obstacle to sectors of the peripheral municipalities further from the major connecting routes being developed at the same time, as is the case of the industrial sectors of the municipalities of Caldes de Montbui, Sentmenat, Viladecavalls, Vacarisses and Torrelles de Llobregat.

The most significant growth in industrial land occurred in the Baix Llobregat region, growing from 1,165 hectares in 1977 to 2,197 hectares in 2006, with an approximate relative increase of 100%. In the Barcelonès region, 50% of the industrial land that existed in 1977 was substituted by other uses, while a further 30% of new industrial land was urbanised. In the Vallès Oriental, Vallès Occidental and Alt Penedès regions the increase in industrial land ranged from 20% to 35%.

Variation in Urban Facilities in the Period 1977-2006

The increase in urban facilities during these years in the sphere of the metropolitan area was of 4,802 hectares, which represents a 74% increase on 1977. For the overall metropolitan region, the increase was of 64%, with 9,168 hectares.

If the increases in green areas are analysed, in the case of the metropolitan area the increase is of 98%, with 1,508 hectares, and in the case of the entire region, of 60%, with 2,865 hectares. As for facilities, the increases were of 61%, with 2,326 hectares in the AMB, and of 79%, with 3,350 hectares in the RMB.

If the green areas and the facilities of the second-home estates are considered, almost the totality were not urbanised or built because they were strips of forest land running alongside river courses. Very rarely had these forestry masses received any treatment to facilitate their social use. In this sense, these facilities are considered as occupied (insofar as they are qualified in urban terms) but not as consolidated.

If the facilities not linked to second-home estates are observed, the changes that occurred in the quality of urban centres can be better evaluated. In this sense, if the land surface covered by parks is compared in relation to residential land, it is found that in the year 1977 the proportion was of 5.4% and in 2006 of 9.1%. In the case of facilities, in 1977 it was of 10.9% and in 2006 of 15.6%.

The urban transformation of these reserves for parks, facilities and technical services represented a substantial change in the level of public infrastructure facilities in the towns and villages in the metropolitan area and region.

Urban Planning

By the year 1980, the majority of municipalities in the Barcelona metropolitan region had an approved urban development plan. Of the 161 municipalities in the region, 45 were regulated by multi-municipal plans, 64 by general zoning plans, 22 by urban land boundary delimitations and four by subsidiary regulations.

Generally, these plans established a strongly expansionary territorial occupation model as this responded to expectations based on the population growth of the previous decade and to an idealisation of the benefits that massive urban development of the territory could bring. The predominant model, with some exceptions, had no adequate location criteria, established disproportionate expectations of land consumption and did not consider the consequences of the urban dispersal it was generating.

The effects of the strongly speculative growth models that had become generalised during the decades of the 1960s and 1970s led to a crisis of legitimacy of the urban planning that had been approved by the institutions of the dictatorship.

The Democratic Transition Phase

In the initial period of the new democratic local councils and the recovery of the Catalan Government, a change of orientation of the strategic options for growth occurred. Firstly, the criteria for location would be mainly of contiguity with the consolidated urban centres and secondly, the envisaged densities would be systematically reduced. In fact, these are two somewhat contradictory lines because one tends towards concentration and the other towards deconcentration.

At the same there was a massive declassification of dispersed and unoccupied developable land, concentrated especially into the decade of the 1980s but that extended, with less intensity, up to the end of the 1990s. Thus, comparing the data taken from the land regime of 1977 and 2009, it can be seen that in the sphere of the Barcelona metropolitan region, a total of 21,248 hectares were declassified.

In parallel, there was a classification of new developable land that was better located, in continuity with the consolidated urban centres, and

that in the metropolitan region amounted to 10,610 hectares, which means that in total a retraction of the dispersal model of the previous period occurs along with a relocation of the areas of growth using criteria of urban continuity.

On the map of land regime variation 1977-2000, patches of new urban and developable land can be seen that respond to the legalisation of existing second-home estates, to industrial and residential growth and to the completion of consolidated fabrics.

At the same time, the patches of declassification of urban or developable land that changed status to non-developable responded to the elimination of the Urgent Urban Development Actions (ACTUR) of Sabadell-Terrassa, the ACTUR of Gallecs, in Mollet del Vallès, to the elimination of non-consolidated estates in Rubí and Viladecavalls and, in the case of the metropolitan area, to the recognition of the new natural parks of El Remolar, Les Filipines and La Murtra.

This process of declassification of urban or developable land making it new non-developable land had a different intensity according to the regions considered. In the Barcelonès it did not happen because it was a territory that had already totally occupied the buildable plain. In contrast, it did occur in the rest of the regions: in the Maresme with 9%, in the Baix Llobregat with 13%, in the Vallès Occidental with 16.5% and, with more intensity, in the rest of the regions', the Garraf and Vallès Oriental, with 34%, and Alt Penedès with 57%.

However, neither the application of the new growth location criteria nor the land declassification resolved the problem of urban dispersal around the territory, given that large stretches of dispersal were already consolidated. The most important thing about the map of the legal land regime in the year 2000 with respect to that of 1977 is what was not allowed to be done. In short, the greater evils were avoided because, had it not been thus, the territorial dispersal would have been much greater.

The decade of the 1980s was characterised by the idea of putting in order a territory that was in the midst of a process of speculative exploitation. In this crusade, the PGM became the spearhead of the process.

It is only fair to say that the General Metropolitan Plan of Barcelona (PGM), despite being drawn up during the final years of the Franco regime, was ahead of its time and conceptually it belongs to the urban development culture of the 1980s, the forming of which it made a major contribution to.

The general urban plans of the 1980s and 1990s had a technical quality superior to the majority of previous plans. The cartography, the preliminary studies, the growth forecasts, the delimiting of zones or the development actions were worked with a technical rigour that was rarely seen in previous decades.

During the decade of the 1990s, the consensus that had been reached in the previous decade between town councils and the Catalan Government was gradually diluted as regards planning proposals. The deregulating ideas of that period, originating from English and American neoliberalism, influenced the way of approaching town planning or management. This introduced a certain level of confusion into concepts such as the definition and uses of facilities, the definition of public interest, or which mechanisms should be used to make urban planning as flexible as possible. In the first decade of the 21st century, we still find some of these questions in a debate that has not yet reached closure.

The Period 2000-2006

In contrast with the deregulating discourse of the 1990s, during the following decade a growth in the regulations impacting urban development occurred, originating from the different administrative bodies with competencies in the territory. The procedures for processing and approving urban plans reached a level of extreme complexity, originating from the multitude of reports and recommended procedures that revolved around urban planning documents.

Apart from this, the urban development plans of the 1980s accumulated a series of specific modifications and subsequent developments that consolidated new rights and obligations related to the territory. The overlapping of the determinations of all these plans led to a cryptic and complicated reading of the planning approved by some municipalities. For this reason, in the process of drawing up the general plans during the first decade of the 21st century, the task of first reviewing the urban planning of the municipality became essential. In this sense, when the revision of those plans was proposed, it was confirmed that they already had an urban development history that largely had to be recognised as a *de facto* legal situation.

On the map of urban development variation from 2000 to 2006, it can be observed that in this period there was still declassification of up to 5,422 hectares of urban or developable land that were converted to non-developable, as is the case of the Torre Negra sector in Sant Cugat del Vallès or the Gallecs area in Mollet del Vallès.

In contrast, some 6,215 hectares were newly classified as urban or developable lands, including the completion of the peripheral fabrics of Terrassa, an economic activity sector touching the airport, in the municipal district of Sant Boi de Llobregat, and other small sectors distributed around the region's territory.

Over the course of the last thirty years, a progressive deceleration can be observed of the reserves for growth of urban development planning up to the approval of the Metropolitan Territorial Plan (*Pla territorial metropolità*) for the Barcelona Region, approved in April 2010, which practically froze growth expectations, limiting them to what was already classified as developable land up to that date.

Urban Phenomena, 1977-2006

Infill on Second-Home Estates

The second-home estates, beyond the links with the roads or with the network of farm roads that were described for the period 1950-1977, were progressively installed on the territory in a fairly random way, depending above all on the will of landowners to sell their estates to developers or not. In any case, however, the delimitation of an estate responded to that of the property that was the origin of the promotion, and the planning, when it existed, also adapted to the sphere of the partial plan corresponding to the original property. All this meant that the spheres of the second-home estates from the decades of the 1950s, 1960s and 1970s were perfectly defined from their very origin.

Subsequently, as the estate gradually became consolidated, its reach remained intact over the years. The process of subdivision occurred immediately after the opening of the undeveloped tracks that acted as roadways. Therefore, the consumption of rural land that underwent urban transformation also took place from the origin of the development. This led to random occupation of the territory, with many pockets of land developments for second homes that offered large quantities of plots.

This was the situation at the end of the 1970s, but with the arrival of the democratic local councils, nearly all new developments of dispersed housing estates were stopped and a process of declassification of those not yet subdivided into plots began. The property development model of the dispersed garden-city estates was interrupted by the political will of the local councils and the Catalan Government, even though the estates that were already subdivided with incipient buildings were respected to avoid an avalanche of legal claims for compensation that neither the municipal nor the Catalan administrations could have paid.

During the following years, once the readjustment had been made subsequent to the elimination of the reserves of urban and developable land dispersed around the territory that had not been developed, those that were already begun remained as great containers of plots awaiting occupation.

In the 1977-2006 period, infill of these estates took place with new buildings, which were inhabited by a part of the population that was emigrating from Barcelona and its surroundings towards the periphery of the metropolitan region of Barcelona. For this reason these estates, which were originally designed to offer second homes for summer use – and the homes built there in the initial phase were of this type – started to fill up from 1980 onwards with main residences, converted thus into dispersed fabrics of a dormitory-residential type. It is in this sense that the data must be understood that indicate that with the same land surface of second-home estates in the region as in the year 1977 and the year 2006, which was of 19,216 hectares, the built area, in contrast, increased from 7,913 hectares in 1977 to 12,310 hectares in 2006.

The property bubble of the first decade of the 21st century triggered another phenomenon that still persists, the relocation of the middle classes towards part of these housing estates, which within a context of totally inflated land prices, still maintained accessible prices for this social group, but no longer for those who started off their colonisation. As a consequence of this, a stratification of these housing estates has taken place according to the purchasing power of each social group that inhabits them. Thus, in one single municipality, there may be estates of different categories, which are often related with the conditions of the terrain and the conditions of proximity or distance from centres with services. However we can also find, in the interior of some estates, a mixture of homes that correspond to social groups with totally different purchasing power levels and that have been built in historical phases staggered over time.

The Industrial Corridors

As has been described for the period 1956-1977, connection with the main roads was a characteristic of the industrial estates, whether they accessed the main road directly or indirectly via the urban network or the rural roads network.

When industry departs from central urban fabrics, it seeks connection with the basic infrastructures network and the developers of industrial land know that local roads will not resolve the connectivity conditions that they require. Moreover, controlled-access roads, which have few access points and are highly controlled, are impermeable to penetration along their route. It is for this reason that new industrial settlements are located close to main roads that, firstly, connect the industrial estates to the basic road network, and secondly, allow an access to be inserted at any point along the course of the road.

This is how a succession of industrial estates has become consolidated along certain stretches of roads and the continuities of industrial fabrics have been established. The trucks that transport unprocessed raw materials and those that leave or arrive at the estates with finished manufactured products, find themselves on the main roads, where they mix with the non-local traffic to travel via the regional or national road network to their destination.

In the overall region of Barcelona, in the year 1977, the land surface occupied by industrial facilities linked to the roads network totalled 4,178 hectares, which represented 53% of the total industrial occupation.

However, this link between the industrial estate and the main road only resolves a first level of territorial connectivity. When the goods have to travel beyond the neighbouring municipalities, it is necessary to enter a second level of the basic road network and connect to the network of middle- or high-capacity controlled-access roads. In this sense, main

roads become the intermediate network of distribution between industrial facilities and controlled-access fast routes.

Thus, the mesh of industrial fabrics associated with main roads is finally linked to a controlled-access route that structures long territorial continuities. This set of industrial estates associated with roads and structured by a high-capacity route makes up what we call "industrial corridors".

Analysing the connections between estates with industrial activities and the roads of the Barcelona metropolitan region in 1977, some 16 roads of different categories have been found that account for up to 28 agglomerations of industrial estates. If these agglomerations are grouped along the main controlled-access routes, nine industrial corridors appear: AP-7, C-31, C-32, N-2, C-58, B-124, C-59, C-17 and B-40.

The phenomenon of polarisation of the industrial estates along the course of the roads network began in the 1960s, but the consolidation along the motorways and dual carriageways forming linear conglomerations took place in the decade of the 1990s and continued into the first decade of the 21st century, when the infilling of some voids existing in the industrial fabrics can still be observed.

At the same time that this polarisation of industrial fabrics along the road network occurred, from the decade of the 1990s a transformation occurred in the character of some of these roads. In the line of investments for the modernisation of the network, new road safety elements were incorporated, such as junctions on varying levels, central reservations protected by barriers, and acceleration lanes. Thus, what had been a main road would finally become a controlled access highway. This is the case with the C-17, and with the N-2, which was reconstructed with a new layout and the characteristics of a dual carriageway.

This transformation of the nature of the road towards that of a controlled-access highway reinforces the structure of the industrial corridors because it incorporates a higher level of connectivity overall, even though at the same time the new characteristics of the controlled-access route very often break up the continuity of urban fabrics.

Shopping Centres

On 22 April 1980, in Barberà del Vallès, Spain's first shopping centre opened: Baricentro, located at the convergence of the A-7 motorway, the C-58 and the N-150 national highway, one of the points of greatest connectivity in the surrounding area of Barcelona. It was also located close to other medium-sized towns such as Sabadell, Barberà, Cerdanyola and Ripollet. This location fulfilled two important conditions: high connectivity and an assured potential mass of consumers.

Besides the conditions of a territorial nature that could give financial viability to the Baricentro operation and, later on, to other centres of similar characteristics, in the decade of the 1960s a succession of sociocultural changes that transformed the consumer habits of the population occurred. It all began with the access of families to new consumer goods such as, for example, electric refrigerators, which began to substitute iceboxes. This change gave the possibility of accumulating enough food for one or two weeks without having to worry about keeping it fresh.

At the same time the phenomenon of the motorisation of families was occurring, which made the possibility of accumulating all the shopping in a single trip easier. To this was added the incorporation of a good part of the female population into the jobs market, which also became a factor in the transformation of consumer habits. The consequence of all of this was the modification of family habits such as, for example, the substitution of daily shopping by weekly shopping.

With shopping centres a new way of consuming opened up, closely linked to vehicle ownership. Until the 1970s, shops were located wherever people were, in other words, in the residential fabrics, but with the mass growth in private car ownership, it became the people who travelled to access concentrated commerce. However, for people to make the trip it is necessary for car access to be easy, parking to be guaranteed and free of charge and the offering of shops to be very extensive and diversified. This diversification of the offering of products and of all kinds of shops is precisely what allows car travel to be cost-effective, because it allows all consumer needs to be resolved in a single trip.

Nonetheless, an entire decade had to pass before a second shopping centre would be opened in Catalonia. In the metropolitan region of Barcelona, the substrata necessary to activate new developments of concentrated commerce did not exist until well into the 1990s, when the following conditions became a reality:

- The population of the metropolitan centre had by now been distributing itself around the rest of the region for over ten years, which meant the critical mass of consumers in the peripheral territory was increasing.

- A large part of the network of motorways and dual carriageways of the metropolitan region was completed.

When, in the first half of the 1990s, the current motorways network was completed, the new accessibility conditions accelerated the arrival of hypermarkets and shopping centres. According to data provided by the Catalan Government's General Board of Commerce, the 1990s saw the inauguration of 15 of the 17 shopping centres that existed in the year 2000 in the Barcelona metropolitan region.

The location of shopping centres and hypermarkets around the territory was directly conditioned by the network of roads and motorways, and, in the major urban centres, by the basic highways for town centre access and distribution. In the case of the city of Barcelona, they were distributed along the Avinguda Diagonal, the Gran Via, the Avinguda Meridiana and the ring roads. Outside the urban centres, shopping centres were located at the exits of motorways and dual carriageways or off main roads offering fast access to these.

Conclusions

In the foregoing chapters it has been mentioned that during the second half of the 20th century, the population of the Barcelona metropolitan region experienced very significant growth, increasing from two million inhabitants in 1956 to five million in 2006 and that, as regards the urbanised land surface, the increase was from 20,000 to 81,000 hectares. These increases mean, in relative figures, a population growth of 150% and urban development growth of 305%, which implies a significant deconcentration of the population and a dispersal of the urban land uses on the territory, especially important in the period 1956-1977. To follow, the reasons for which the Barcelona region has become a space that is much more densely occupied in territorial terms, but less densely occupied in terms of population and economic activity, are analysed.

Chains of urban transformation

The urban transformation of the metropolitan region of Barcelona in the last fifty years of the 20th century responds to a set of phenomena of an economic, social and territorial nature that conditioned and directed the city's forms of growth. Such phenomena do not occur in isolation nor are they disconnected from each other, rather they are related. A process of urban transformation occurs when certain initial conditions are met, which at the same time are determining factors for other phenomena that have developed previously.

These lines of events and urban phenomena, with cause-effect relationships, are what we call *chains of urban transformation*. Below is a list of the events and phenomena that have played a significant role in the formation of these chains.

- **Improvement of the roads.** The car was initially just another luxury for rich people, but as the number of drivers increased – something which often happens – there was growing pressure from car users who pressed the Administration to provide a decent roads network. They demanded the construction of bridges to be able to cross rivers and streams, drainage measures to evacuate rainwater and avoid damage to roadways and the introduction of new, more resistant and longer-lasting road surfaces. This pressure began in around 1910 and continued over the course of the 20th century, setting off of a growing process of public investments aimed at improving the road network.

- **From carts to trucks.** To travel between villages and towns without a train station it was necessary to use the services of horse-pulled stagecoaches. The advances in capacity and speed of inter-municipal buses facilitated the fast substitution of horse-drawn carts by vehicles driven by engines. The public bus network spread very rapidly across the territory. The same process of substitution took place in goods transport, although rather more slowly. The use of trucks became generalised from the 1920s until the Civil War, even though the definitive disappearance of horse-drawn transport in the towns of the region did not occur until the 1960s.

- **Migrations from the rest of Spain.** Since the mid-19th century, Barcelona and its surrounding area have been a land that has received different waves of migration originating from the rest of Catalonia and of Spain, a determining factor in the demographic growth of the AMB. The settlement of the new population unleashed a series of phenomena, such as shanty towns, mass housing operations and the growth and densification of the centres and peripheries of the metropolitan municipalities. The incorporation of this population into the production system enabled the economic growth of the last half of the 20th century and the majority of the transformations that are mentioned in this chapter.

- **Shanty towns.** The settlement of the waves of migration that arrived in the 1950s in search of work and without the financial capacity to cover the purchase or rental of decent housing caused the blossoming of new neighbourhoods of self-built shacks. The conditions of poverty of these settlements gave the dictatorship's regime a poor image, and it implemented housing policy schemes in order to eradicate them. The main instrument for eliminating them was the construction of mass residential estates known as "housing complexes". The last two shanty towns, at La Mina and Camp de la Bota, were demolished in the late 1980s. In July 1989, before the Olympic Games were held, Barcelona City Council declared the definitive eradication of the huts and the end of shanty towns in the region.

- **Social housing complexes.** These were a response to the urgent needs for affordable housing for the working classes, especially in the period between 1950 and 1973, although there had been precedents in the housing policies of Barcelona City Council.

- **Relocation of industries to the industrial estates.** From the 1950s it was evident that the traditional industrial establishment model, where factories were inserted between residential fabrics, did not respond to the needs of modern industry and did not resolve the compatibility problems between factories and housing. The concentration of industrial activity in specialised areas that were residence-free and given the name of industrial estates, became predominant as the model for the future in industrial establishments in the territory. These industrial estates acted as catchment areas where the majority of the industries that moved away from the urban centres were relocated, and, at the same time, they were spaces where new industrial activities were set up.

- **Generation of a new middle class.** The improvement of the Spanish economy that occurred from the 1950s onwards with the reconstruction of the industrial fabric and the arrival of tourism boosted the generation of a new middle class, a determining factor for constituting the social base that would sustain a new consumer society. Without this new middle class and without the rise in income levels of the entire working class, developments such as the growth of the car as a consumer item would never have been possible.

- **Mass increase in access to cars.** From the 1950s, when the income levels of the working class improved and the process of formation of a new middle class began, the sociological conditions existed for the mass introduction of the car as a consumer item within reach of the majority of the population.
  A basic component of this scenario was the creation of the company SEAT, which placed in the market very economical car models, such as the famous Seat 600, along with the authorisation for the installation of manufacturing plants for other brands such as Renault and Citroën. These companies provided the vehicles of a latent social demand on a massive scale.

- **Change in mobility conditions.** In the 1960s, a change of scenario in mobility options was evident. Progressively, the thousands of private car owners could access any point in the metropolitan region in less than an hour via a relatively improved network of roads.

- **Second-home estates.** The new mobility options favoured estates with detached houses as second homes, which could be sited in any place reached by a road. The dispersal and impact of these estates on the territory was spectacular and did not cease until 1979.

- **Network of motorways and dual carriageways.** From the 1960s, the road network improved with the construction of a network of dual carriageways and motorways. The Castelldefells dual carriageway (C-246) was inaugurated in 1954, and by the 1970s the motorways of Mataró, Girona and Tarragona were already operating in the section of the Barcelona metropolitan region. This network transformed, once more, the territory's mobility conditions and drastically reduced journey times.

- **Disappearance of the proximity factor between residence and work.** The reduction in journey times meant that from any place of residence in the region it was possible to go to any other place to work. This meant that the forced relationship of proximity that traditionally existed between home and work was definitively broken.

- **Expansion of the housing market space.** The expansion of the area covered by the market which took place in the 1960s with the proliferation of second-home estates dispersed around the territory also occurred with the housing market for main residences due to the reduction in travel time introduced by the motorways.
  House-hunting was now extended to the set of municipalities in the metropolitan region and, in consequence, the conditions of the offers available at any point in the territory entered into competition.

- **Internal migrations of the population.** Given the new mobility conditions, the population could opt to live anywhere in the region. The decision to relocate the habitual place of residence from the urban centres to the suburbs of the region was stimulated due to three reasons: the substantial differences in house prices, which could be as much as 100%; the option of being able to purchase a home with a garden, and the environmental quality of the more rural areas. From the start of the 1980s, diverse large towns in the metropolitan conglomeration lost population as people moved to other peripheral municipalities in the region that offered better value for money than that to be found in the more central municipalities.

- **Infill of second-home estates.** As has already been seen, the phenomenon of the second-home estates, with the exception of those linked to the railway stations on the Barcelona-Sant Cugat-Sabadell line, erupted at the start of the 1960s and continued until the end of the 1970s. However, when at the start of the 1980s this model of territorial colonisation was frozen by the political determination of the local councils and of the Catalan Government, recently reinstated, the situation in fact was that of a territory with a scattered number of dispersed estates, all subdivided but with differing degrees of building consolidation. In short, there were many empty plots without buildings. The second-home estates that had been established during the previous decades became major sources of plots that have been built on during the 1980s, 1990s and the first decade of the 21st century.

- **Spread of the row-house typology.** In the 1980s, with the start of internal migrations in the metropolitan region, a large number of those moving their place of residence from the central towns towards the peripheral municipalities were seeking houses with a garden for the quality-of-life image that they transmitted. It was within this demand scenario that the property development model of row-houses appeared and spread. This is a type of architecture that responded to the legend of the "little house with a kitchen garden" dating from the Republican era and that combined this idea with that of a product that made more efficient use of the land than detached family homes. This growth model can be found distributed around the entire territory of the metropolitan region with some significant concentrations as is the case of the numerous developments in Sant Quirze del Vallès.

- **Appearance of the industrial-row typology.** This industrial growth typology appeared during the 1980s for two reasons: firstly, due to the consolidation of a business fabric of small- and medium-sized industry that needed smaller spaces than the large industry plots on the industrial estates. Secondly, there was a transfer of many workshops located on the ground floors of residential fabrics towards the industrial estates for reasons of compatibility problems with housing. These small workshops did not need large plots to carry out their business activities. All these factors led to the appearance of this new property product which offered small-format industrial building modules.

- **Urban development operations coinciding with the Olympic Games.** The territorial impact of the Olympic Games of Barcelona 92 was notable on three different fronts. Firstly, in the field of infrastructures and especially regarding the significance of the construction of the ring roads in Barcelona as a main element of modernisation of the city, implementing what had been envisaged in different planning documents for over thirty years beforehand. Secondly, with regard to the construction of major sporting facilities, such as the rowing canal

of Castelldefels, and the re-organisation of Montjuïc. And thirdly, due to the operations of urban transformation that were executed such as the Vila Olímpica (Olympic Village) and the recovery of the maritime front. All these operations and others that we have not mentioned here played an ordering role in the overall metropolitan system.

- **Appearance of shopping centres.** The redistribution of the population around the region's territory, sociocultural changes in consumer habits and the maturity of a road network of fast routes that had expanded across the entire territory gave rise to the establishment of major shopping centres and retail parks during the 1990s. The criteria for siting these centres were based on direct links to the exits from the fast roads network or the basic urban routes, because they were oriented towards a clientele that accessed them mainly using private vehicles. It is for this reason that all the centres included a sufficient offering of free parking spaces.

- **New transformation and centrality operations.** Subsequent to the urban development operations and the post-Olympic crisis, some actions were developed for the transformation of obsolete industrial fabrics into new zones of urban centrality with combined residential and tertiary uses. This is the case of the 22@ project in Barcelona or that of the Plaça Europa in L'Hospitalet de Llobregat. These were urban development operations that were developed very quickly, favoured by a phase of growing inflation of property prices. Besides that, they had the virtue of recovering and giving value to zones that were in a semi-abandoned state but in highly central urban locations.

- **Property bubble.** What is known as the "property bubble" manifested itself with an increase in prices of abnormal proportions, above the increase of the CPI, and it began in around 1997. The effects of this bubble reached different spheres. Firstly, it triggered a differential between the prices of the houses and the purchasing power of the population which became one of the highest differentials in the world. Secondly, a valuation of properties forming part of the assets of companies, savings banks and banks was established that was much higher than their real value, which meant that when the fall in prices occurred, the accounting and credibility of part of the financial system were badly damaged. Thirdly, the uncontrolled property market activity around this speculative process produced a stock of homes that was disproportionate in relation to the housing needs of the population. And finally, it generated strong pressure on the options of growth and urban transformation in the period 1997-2007.

- **Extra-community migrations.** From the year 2000 onwards, there was an influx of a new migratory wave of immigrants characterised by their foreign origin, with the majority coming from the countries of Central and South America, the North of Africa and South-East Asia.

Having offered this brief description of each of the phenomena considered individually, we can carry out a transversal reading by historical periods. By choosing time bands of the phenomena that influence urban and territorial transformations in the chronological framework, we see that in one same period phenomena that had existed for a long time coexisted with others that had just emerged. All in all they made up clusters of influence that had an impact, in each period, on determined aspects of the urban and territorial transformation.

However, beyond that, one undercurrent can be singled out as having unleashed the large part of this set of territorial phenomena of the last fifty years of the 20th century. This structural current is what we call the process of motorisation of 20th century society and it is one of those resulting from the second industrial revolution, which was based on the use of oil as the principal energy source.

Urban Transformations Resulting from Motorisation

As has been seen, the process of motorisation of the Catalan and Spanish societies lasted a century, even though it was not until the second half of the 20th century that it acquired structural sociological proportions. From the start it was accompanied by the construction of a network of roads and highways that, little by little, adapted to the requirements of automotive technology. Society also was transformed by motorisation, which triggered changes in the economy, in social habits, in the territory and in the city. However, these changes did not take place suddenly, but progressively, as certain levels of penetration of this phenomenon in the economic and social fabrics were reached.

The changes arising from motorisation that directly or indirectly had an impact on territorial and urban transformations are:

Changes in the form and functions of infrastructures

Firstly, the most evident modifications that stand out were those that directly affected the form and functions of the road networks. The adaptation of roads and streets to the technology of the motorised vehicle had two scenarios:

1. The pre-existing urban fabrics.
2. The network specifically designed for vehicular traffic.

The relationship of the networks of pre-existing roads with motorised traffic has always been difficult. For the adaptation of the existing roads to motorised traffic flows, new mechanisms were invented such as traffic lights, static signage and driving regulations. But this penetration of vehicles into the city introduced a significant degree of conflict into urban areas, while since the 1930s the growing mass of cars caused numerous gridlock situations. There are records showing that in the year 1927, in Barcelona, the Rambla and Via Laietana from the Plaça d'Urquinaona to the port were jammed along their whole route during peak hours on working days.

Until the 1970s, the efforts to order this conflict were reduced to the application of engineering measures to regulate the traffic. From the 1980s, these were complemented with traffic segregation measures that discriminate through traffic from local traffic and measures for lim-

iting vehicle traffic via the introduction of inverted priority zones and pedestrian zones. However, all these internal transformations of the urban road network, triggered by motorisation, hardly ever represented a modification of the form of the existing roads with regard to their layout or their width.

In the second scenario, that of the network specifically designed for motorised traffic, a radical change did take place in the form and characteristics of the infrastructures. From this point of view, the motorisation networks introduced two new components:

- Controlled-access routes
- Road junctions

Controlled-access routes were designed, from the start, with requirements of layout, gradients, turning radii and incorporation and exit mechanisms that respond to the capacities of movement of motorised vehicles. Making a road a controlled-access route occurred mainly for safety reasons since the speed of the vehicles did not allow the incorporation of other vehicles if not via specifically designed access lanes. These routes were specialised from the functional point of view but lost the functions of supporting city relations. They were much more efficient for travelling between municipalities, but their segregated nature also had negative effects on the territory and the city. Fundamentally, the negative part of controlled-access routes was that they produced a barrier effect. When the controlled-access route crossed the rural space it cut off the network of farm tracks and when it passed through the interior of a town or city, it segregated the urban fabrics. Controlled-access routes incorporated a new level of inter-municipal connectivity that diversified and added complexity to the functions of the entire road network.

The characteristics of controlled-access routes in terms of traffic flow speed made it imperative to design transition mechanisms where they connected to other roads, whether these were also controlled-access routes or simply main roads or streets. These continuity solutions at crossroads of routes are what we call road junctions.

Controlled-access routes and road junctions are the urban elements that have had the greatest impact on the redefinition of urban peripheries, which are the places where inter-municipal high-speed routes and urban networks tend to converge. In short, they became significant elements of transformation of the morphology of the metropolitan city of the 20th century.

Transformations in the model of territorial occupation

The motorisation of society completely disrupted the territorial framework where people and companies could move around. The mobility space of the 19th century consisted of those towns and urban areas reached by some kind of public transport. The mobility space of the end of the 20th century was the totality of the territory, independently of public transport, because the majority of the adult population had access to some kind of motorised vehicle that allowed them to travel to any place at any time. This capacity of reaching any point individually caused a tremendous disaggregation of journeys and became the fundamental basis of territorial dispersal.

This change generated pressure on the entire metropolitan territory, in such a way that for many people, the rural space became a possible space for occupation, both through individual initiatives and property development enterprises. This generated two forms of dispersal: compact dispersal and diffuse dispersal. The first was the result of medium- or large-scale operations that could come from property development enterprises, such as the isolated location of a major industrial activity or a major public facility. The second came from a multitude of individual initiatives by companies or private individuals who saw in the rural territory a space suitable for their private interests.

In the case of compact dispersal, examples to be considered could be the phenomenon of the second-home estates of the 1960s and 1970s, or sites linked to points of maximum connectivity, such as the La Roca Village shopping complex in the municipality of La Roca del Vallès. In the case of diffuse dispersal, some isolated industrial installations distributed around non-developable land may be taken into account.

Transformations in population location and activity

The role played by the socialisation of motorisation in the movements of industry and the population is of an indirect nature, but that makes it no less important for the configuration of the metropolitan city today.

In the industrial field, motorisation broke the proximity link between home and work typical of the 19th and early 20th centuries. Workers lived close to the factories because most of them travelled to work on foot. Later, with the introduction of tram and bus networks, the distance between home and work increased, but always remained within the closed sphere of the built town or city, which is where the lines of transport reached.

Since the start of the 1950s, many industries opted to establish their premises on specialised industrial estates on the outskirts, or even in other municipalities, but always linked to the roads network which gave them a territorial connectivity that they could not have in the urban centres. In this sense, motorisation influenced industrial relocations for two reasons: the search for positions with greater territorial connectivity and the growing capacity of workers to travel using private cars.

The process of internal migration of the population within the metropolitan region was detected in the 1980s, when a shift of the population from Barcelona towards the municipalities in the metropolitan First Zone took place. In a second phase, the migrations expanded from this zone and from other towns such as Sabadell, Terrassa and Granollers towards the periphery of the metropolitan region of Barcelona.

This internal migratory process was related with three interlinked factors: the differences in house prices, which were more expensive the closer they were to Barcelona or to the intermediate towns; people's individual capacity for movement stemming from car ownership and the construction of the motorway network which reduced travel times.

This meant that the limits of the different housing markets corresponding to each of the metropolitan towns were broken down to open up a new market that covered the territory of nearly the totality of municipalities in the metropolitan region of Barcelona.

Urban Planning as a Regulatory Tool

A reading of the previous sections could lead one to think that the form of growth in the last half of the 20th century is the inevitable consequence of a concatenation of urban phenomena of sociocultural origin. Quite to the contrary, thanks to urban planning it is possible to intervene in this field of counteracting forces that is the territory. Over the last sixty years, urban planning has played a key role in the process of redressing the consequences of some of the territorial phenomena and in the improvement of the quality of the city and towns in the metropolitan region.

As has been seen in the chapter on urban planning in the period 1956-1977, the weakness of this planning is quite clear, with regard both to its legitimacy and to the numerous occasions in which its determinations were infringed.

From the change of political regime, with the arrival of democracy, the situation changed radically. Urban planning became a legal tool of obliged compliance for everyone, typical of a democracy under the rule of law. This does not mean that from that time the quality of urban planning of that phase was guaranteed, it simply means that urban development operations could no longer proceed outside of the legally established procedures. In short, it meant that the legal and administrative level of urban planning was put in order.

At the same time, both the local councils and the Catalan Government became aware that it was also necessary to put into order the contents of planning documents. It was then, especially over the decade of the 1980s, that a massive declassification of urban and developable land took place, reclassifying it as non-developable land to avoid an even greater expansion of the urban dispersal that existed at that time.

This land declassification, as well as the consensus on proposing, in the future, growth areas in continuity with the existing centres, represented the closure of the phenomenon of dispersed second-home estates.

Furthermore, the urban planning of the 1980s and 1990s, which adjusted areas of growth to more reasonable proportions than those proposed in previous decades, delimited a set of growth sectors around each of the urban centres in the metropolitan region. When, from 1981 onwards, the phenomenon of internal migrations of the population from Barcelona and nearby municipalities to the municipalities on the periphery of the region emerged, this population was channelled towards those municipalities where there was a supply of housing or alternatively a supply of developable land. Thus, the growth sectors of the peripheral municipalities absorbed a large part of the internal migrations of the region within the framework of ordered planning. In this case, urban planning limited the dispersal of the population to compact sectors neighbouring the peripheral municipalities in the region.

Urban planning has allowed the development of green areas and facilities used to develop and build the spaces where a large part of the services of our welfare society are provided. The large quantity of urban parks that have been developed over the last thirty years across the entire Barcelona metropolitan region, as well as the number of public libraries, schools, hospitals, sports centres and many other facilities that have been built and brought into service, were an almost utopian goal within the context of the 1960s, when grants for such uses were rarely executed. This makes evident to what point the technical, legal and administrative framework of urban planning has been the transforming basis of urban quality in the municipalities of the metropolitan region of Barcelona.

Epilogue

Territorial transformations in the region of Barcelona during the second half of the 20th century unfolded based on social, economic and cultural phenomena and events. Beyond their immediate influence at specific times, these phenomena and events had long-lasting effects that transformed the territory to such an extent as to make it ever-changing. The process of metamorphosis of the Barcelona area became evident above all in the last fifty years of the 20th century.

We understand that it is not possible to explain these territorial dynamics only by their immediate effects, instead it is necessary to discover the formulas and components of the phenomena induced and their chain reactions. If we limit the analysis to the explanation of the consequences of the sociocultural reality, even if it incorporates the complexity of the chains of territorial transformation, we will still not understand what has happened because we will be lacking a fundamental component, which is urban planning.

Urban planning is the instrument that allows us to decide and realise the city that we want to create. It is the expression of the determination to rationalise urban construction and the distribution of land uses across the territory, as opposed to the spontaneous tendencies that stem from urban phenomena, the chains of transformation and resistance to change. Thus, phenomena and planning coexist in harmony, tension and conflict, and it is from this dialectical relationship that territorial metamorphoses can be understood.

In this scenario, the role of planning has sometimes been weak and with little capacity to halt phenomena that were clearly negative for the city, but at the same time it has been fundamental for redressing territorial disorder and for introducing those key elements that finally have allowed the urban quality of the metropolitan area of Barcelona to be recognised worldwide.

Methodology and sources

The Factors of Territorial Transformation

- **Demographic evolution.** The data used originate from the information databases of the Spanish National Statistics Institute (Instituto Nacional de Estadística – INE) and the Statistics Institute of Catalonia (Institut d'Estadística de Catalunya – IDESCAT).

- **Economic activity.** The sources used originate from the information databases of the Survey of the Economically Active Population (EPA) produced by the INE, of the IDESCAT, of the Labour Observatory (Observatori del Treball), of the Housing Ministry and of the General Urban Planning Board of the Catalan Government, of the HERMES database of the Barcelona Provincial Council and of the *Anuari econòmic* (Economic Yearbook) published by "la Caixa".

- **Road infrastructures and motorisation.** For the study of the evolution of the process of motorisation, bibliographical sources were used and for vehicle registrations, the statistical data of the Spanish Traffic Agency (Dirección General de Tráfico - DGT).

The Demarcation of Transformed Tracts of Land

The sphere under study covers the entirety of the seven regions that made up the Barcelona metropolitan region during the periods 1956-1977 and 1977-2006, although on the maps only the central metropolitan area is represented.

The data on transformed land have been obtained based on information offered by aerial photographs and orthophotos of the metropolitan territory. The orthophotographs from the year 1956 come from a United States Army flight and were adapted by the Barcelona Provincial Council with the aim of using them with modern-day cartographic media. For the year 1977, photographs were used that originate from a photogrammetric flight and are owned by the AMB. For the years 1990, 2000 and 2006, orthophotographs originating from the Cartographic Institute of Catalonia (Institut Cartogràfic de Catalunya) and the Barcelona Metropolitan Area were used.

The demarcations of transformed tracts of land were obtained from the photointerpretation of the orthophotos from the years 1956, 1990, 2000 and 2006 and of the aerial photographs from 1977 in the sphere of the Barcelona Metropolitan Region. On these orthophotos, the boundaries of tracts of transformed land have been transcribed with the criterion of delimiting tracts of transformed land with homogeneous characteristics. Using this method six cartographic databases have been obtained, one for each of the years, which contain the land use areas classified into 24 categories which are detailed below:

USE	SUB-USE
Urban land	Historical quarter
	Closed street block
	Multi-family building
	Buildings in rows
	Detached homes
	Other residential uses
Industry	
Tertiary	Major shopping centres
Uses on non-developable land	Quarries
	Greenhouses
	Farms and other rural uses
Systems	Facilities
	Parks
	Technical services
	Port
	Airport
	Railway system
	Motorways road system
	Interstitial road system
	National road system
	Autonomous region road system
	Urban road system
	System protection
Other uses	

The result of this process has provided a graphic database with 29,000 tracts of land in the year 1956, which gradually increased progressively up to 71,000 tracts in the year 2006. They are each identified using a 16-digit code.

With the intention of showing that anthropization of the territory occurs before occupation, the tracts of land with demarcated boundaries have been classified into two groups according to their transformation status: *tracts of land with signs of urban development and consolidated estates*.

For the demarcation and classification of second-home estates as land with signs of urban development or consolidated estates, the delimitations that the planning in force offered for these fabrics were used. Lands considered as urbanised were those in which there was a fairly dense road network and a significant level of urban development.

The demarcation of green areas and facilities in the areas of second-home estates is complicated given the difficulties in identifying the moment when they change status from reserve land to consolidated land. Reserve land applies once the corresponding planning document is approved, usually before urban development work, but in other cases the planning does not regularize the situation until some years have passed. To obtain a strict demarcation it would be necessary to carry out monitoring of the planning and identify when a certain estate is incorporated into it, but this would involve research that falls outside of the scope of this study, therefore it was opted to account for these uses when urban development is detected.

The land regime maps have been obtained based on the transcription of similar documents available from the AMB and from documents obtained from the Catalan Government's General Urban Planning Board

(Direcció General d'Urbanisme – DGU). For the period 1956-1977, digitalisation was carried out of the legal land regime of the Regional Plan of 1953 and the General Metropolitan Plan (PGM) and two cartographic databases have been generated that allow evaluation of the different territorial occupation models that were established by the urban development plans. For the year 2006, the source of information on the land regime is that published by the DGU.

Territorial Phenomena

- **Second-Home Estates.** To complement the analysis of second-home estates, the work by Joan Barba and Montserrat Mercadé *Les urbanitzacions a la província de Barcelona: localització i característiques dels sistemes de baixa densitat residencial* (Estates in the Province of Barcelona: Location and Characteristics of Low-Density Residential Systems) published by Barcelona Provincial Council in 2006 was used as a reference.

- **Social Housing Complexes.** For the identification and demarcation of the social housing complexes of the AMB, the study *Els polígons de Barcelona* (The Housing Complexes of Barcelona), by Amador Ferrer, published by Edicions UPC in 1986, was used.

- **Shopping Centres.** The data referring to the location of shopping centres are based on those of the Catalan Government's General Board of Trade (Direcció General de Comerç) and have been updated via photointerpretation in the year 2010.

Comparison with the Publication *Transformacions urbanitzadores 1977-2000*

If the data on urban land surfaces presented in this work are compared with those published in the book *Transformacions urbanitzadores 1977-2000*, some differences can be observed that stem from the base information that has been used for the demarcation of land in each of the studies.

In the previous work the fabrics were delimited on a cartographic base with a scale of 1: 50,000, whereas in the current study, orthophotographs on a scale of 1: 5,000 were used, which allow the different elements on the territory to be identified and delineated with greater precision.

Given that the period under study has been extended to the last 50 years, and in order to maintain the coherence of the data and of the results, the demarcation of the fabrics corresponding to the common periods of 1977 and 2000 have been exhaustively revised.

Nevertheless, these quantitative divergences do not alter the meaning nor the value of the conclusions presented in the previous publication.

50 anys de transformacions territorials, 1956-2006

Àrea i regió metropolitana de Barcelona

CIONS IMMIGRACIÓ CENTRES COMERCIALS USOS DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC
ES COMERCIALS USOS DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS TERR
DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HA
RÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MER
TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOL
S POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOLITANA MOBILITAT CORREDORS I
OBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOLITANA MOBILITAT CORREDORS INDUSTRIALS DENSITAT OCUP
BALL REGIÓ METROPOLITANA MOBILITAT CORREDORS INDUSTRIALS DENSITAT OCUPACIÓ URBANA TEMPS COTXE PO
OBILITAT CORREDORS INDUSTRIALS DENSITAT OCUPACIÓ URBANA TEMPS COTXE POBLACIÓ TEIXITS URBANS MOT
TRIALS DENSITAT OCUPACIÓ URBANA TEMPS COTXE POBLACIÓ TEIXITS URBANS MOTORITZACIÓ ÀREA METROPOL
O URBANA TEMPS COTXE POBLACIÓ TEIXITS URBANS MOTORITZACIÓ ÀREA METROPOLITANA POLÍGONS INDUSTRIA
LACIÓ TEIXITS URBANS MOTORITZACIÓ ÀREA METROPOLITANA POLÍGONS INDUSTRIALS URBANITZACIONS IMMIG
ORITZACIÓ ÀREA METROPOLITANA POLÍGONS INDUSTRIALS URBANITZACIONS IMMIGRACIÓ CENTRES COMERCIAL
LITANA POLÍGONS INDUSTRIALS URBANITZACIONS IMMIGRACIÓ CENTRES COMERCIALS USOS DEL SÒL CREIXEMENT
S URBANITZACIONS IMMIGRACIÓ CENTRES COMERCIALS USOS DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT U
CENTRES COMERCIALS USOS DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS
DEL SÒL CREIXEMENT DEMOGRÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HA
RÀFIC PLANEJAMENT URBANÍSTIC TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MER
TRANSFORMACIONS TERRITORIALS POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOL
S POLARITATS HABITATGE GLOBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOLITANA MOBILITAT CORREDORS I
OBALITZACIÓ MERCAT DE TREBALL REGIÓ METROPOLITANA MOBILITAT CORREDORS INDUSTRIALS DENSITAT OCUP

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona