

## **8. UNA APLICACIÓN: EL CASO DE BARCELONA: la evolución de las actividades en el área metropolitana de Barcelona**

La ciudad de Barcelona está ubicada en el llano conformado por las estribaciones de la sierra de Collserola y el mar, y limitada por las desembocaduras de los ríos Besós y Llobregat. Sobre ese mismo llano y los valles de esos ríos, existen algo más de una veintena de municipios cuya trama urbana es continuidad de la de la ciudad; con ella conforman algunas agrupaciones de administración metropolitana en temas específicos como el transporte, el medio ambiente y los residuos, y una financiación de servicios urbanísticos.

La población de ese conjunto, ciudad central y primera corona metropolitana, se ha mantenido estable sobre los tres millones de habitantes en los últimos veinticinco años. En ese periodo, el fenómeno de dependencia metropolitana se ha extendido a casi un centenar de municipios que conforman una segunda corona metropolitana de la ciudad, en un radio aproximado de cuarenta kilómetros del centro de Barcelona.

Estos municipios se localizan sobre los valles existentes al otro lado de la sierra y sobre los corredores que ésta deja en la costa, al sur y al norte del llano de la ciudad. Una característica propia de organización de ese territorio es la existencia de una serie de ciudades medias ( de tamaño entre 50.000 y 200.000 habitantes) con una larga historia de desarrollo económico y de servicios, que han dado el papel de capitalidades de las diversas comarcas de la región, dando una característica de organización polinuclear al territorio metropolitano.

La organización de las redes de transporte se ha desarrollado según la propia lógica de la morfología del territorio; los accesos por carretera y ferrocarril a la ciudad de Barcelona siguen un esquema radial a lo largo de los corredores de la costa y de los valles fluviales citados. Hasta los años setenta no comenzaron a cerrarse esas redes con algún eje transversal periférico, y hasta la época olímpica no se construye el anillo perimetral de la ciudad y los túneles que permiten superar la barrera de la sierras perimetrales y costeras. La red ferroviaria (con la salvedad del ramal de conexión de 30 Km construidos en 1972 detrás de la sierra de Collserola) es prácticamente la heredera del siglo XIX, y hay que destacar que un porcentaje de casi el 50% de la vías básicas de acceso ha sido financiado mediante peajes, aún vigentes.

La superficie de la región metropolitana es aproximadamente de 3.000 Km<sup>2</sup> y su población actual es de 4.390.000 habitantes. El término municipal de la ciudad de Barcelona tiene una superficie de 97,2 Km<sup>2</sup> y su población actual es de 1.500.000 habitantes (su máximo fue de casi 1.800.000 en 1983).

El área metropolitana de Barcelona continua siendo la mayor concentración industrial de España; aunque desde los años setenta se ha perdido 21 puntos porcentuales en la ocupación en este sector, como consecuencia de la profunda crisis económica iniciada en aquellos años en la economía occidental. En la actualidad ha perdido mucho peso la tradicional base industrial metalúrgica y textil, para dar paso a una estructura industrial más diversificada, aunque ya con peso muy inferior al del sector servicios. Esta transformación económica ha seguido un modelo clásico de evolución, con descentralización industrial por coronas sucesivas, con predominio creciente del sector servicios en el espacio central.

En los últimos años se han comenzado a producir transformaciones en el modelo de la ciudad metropolitana de Barcelona, que apuntan hacia la quiebra de la ciudad polinucleada, equilibrada y con un cierto grado de compacidad en sus asentamientos urbanos, que constituía el modelo referencial por el cual se ha sustentado el planeamiento urbanístico desde 1970; además el incremento generalizado de accesibilidad, asociado a un fuerte ritmo de ocupación del suelo, comienzan a generar nuevos espacios de marginalidad geográfica y social, en los que la conectividad a las redes y el coste de esta conectividad toman un relevante papel.

Desde la reinstauración de la democracia y desde la incorporación de España a la Unión Europea los niveles de renta de la población han aumentado. Esto junto con la gran labor de gestión e inversión de la instituciones públicas durante el periodo han producido unas mejoras de la calidad de vida, de los servicios y dotaciones de los municipios metropolitanos, así como una progresiva igualación de los niveles de renta ya se de forma directa o indirecta a través de los cambios producidos en la isotropía y accesibilidad del territorio metropolitano.

Pero esta transformación que ha producido un importante relanzamiento de la actividad económica, posibilitando mejoras urbanísticas, también ha creado efectos contradictorios sobre el territorio. Uno de ellos producido por los cambios de la accesibilidad viaria entre zonas, traducidos en fuertes alteraciones de la distribución del precio del suelo; creándose un reforzamiento de la ciudad como centro metropolitano,

incrementándose la periferia más inmediata, y generándose una ciudad dispersa en los municipios más alejados del centro. Según un modelo que aproxima cada vez más a todas las ciudades occidentales.

Otro fenómeno, menos estudiado, es la creación de territorios refugios de clases sociales de rentas medias-bajas, normalmente en situación de jubilación anticipada, que aparentemente favorecidos por la venta de su activo inmobiliario en la ciudad central terminan por ubicarse en espacios de segunda residencia, caracterizados por su peor conexión a la red general. Este fenómeno unido a la creciente dependencia de los servicios del área central y agravado por los peajes viarios que suponen la conexión con ella, pueden terminar por configurar guetos de exclusión social.

Es bien sabido que las infraestructuras constituyen el soporte económico de nuestros territorios incluso como factor determinante de la localización económica. Pero esta función está cambiando aceleradamente mostrándose la capacidad que estas redes tienen de discriminar el espacio y, potencialmente, crear desigualdades sociales.

Todos los datos y conclusiones manejados se han extraído de varias investigaciones realizadas por Manuel Herce Vallejo en los últimos años.

Con los acontecimientos olímpicos en 1992 se llevó a cabo en la ciudad una gran inversión en la red viaria. Se pueden citar las siguientes conclusiones, sobre como esos cambios en la red viaria afectaron las pautas de localización de actividades:

- Igualación de los niveles de accesibilidad en el espacio interior de las Rondas (2º cinturón) construidas en la ciudad, sin que se haya creado ningún área nueva de más centralidad dentro de ese espacio.
- Aparición de un espacio en la primera corona metropolitana (a unos diez kilómetros de las Rondas) que ha pasado de una situación de accesibilidad por debajo de la media del sistema (marginalidad geográfica relativa) a por encima de la media metropolitana.
- Importante disminución de territorio cuya accesibilidad estuviera muy debajo de la media metropolitana: aún y así subsisten espacios peor conectados, lógicamente en las estribaciones de las sierras limítrofes del área.

En el área central, se observa la extensión de las nuevas implantaciones de oficinas y hoteles sobre todo el espacio interior del anillo periférico (aunque limitada a los ejes de alto valor simbólico) con aparición de nuevas áreas de centralidad terciaria y la generación de oportunidades de

transformación de las condiciones urbanísticas de zonas anteriormente marginales de la ciudad.

Curiosamente el incremento de accesibilidad fuera del perímetro de las Rondas no se ha traducido en análogamente en producción de espacios de oficinas en la periferia. Además el incremento de techo no comercial en el resto de la región metropolitana ha sido de poco más del 20% del total del producido en Barcelona y limitado a las capitales comarcales del área.

En los espacios periféricos, incorporados a las áreas centrales, se observa una absoluta correspondencia con la implantación de más de una veintena de grandes superficies comerciales fundamentalmente ubicadas en la cercanía de los enlaces viarios. Pero incluso ese gran crecimiento en la construcción de grandes y medias superficies comerciales, presenta aspectos diferenciales de ubicación; Barcelona no sólo cuenta con más cantidad de techo que el resto del centenar de municipios ( 411.000 m<sup>2</sup> frente a 365.000 m<sup>2</sup> ), sino que es de mayor calidad, y con mayor oferta de ocio que las superficies periféricas, centradas en mucha mayor medida en el comercio cotidiano.

En cuanto a las otras actividades (residencial e industrial) no se han observado variaciones cuantitativamente significativas; posiblemente por la mayor duración de su ciclo legal de consolidación ( suelen precisarse de media seis años entre su plan urbanístico, su urbanización, la parcelación y la licencia de construcción), pero también por otros motivos que afectan a sus lógicas de producción, a la importancia en ellas de las calificaciones urbanísticas, y a un cierto papel (aunque menor que en otros contextos) del transporte público en la ubicación de la actividad residencial.

Pero es evidente que el juego de transformación de los precios del suelo las ha afectado; detectándose emergentes fenómenos que son síntomas de más significativos cambios a medio plazo; como son la consolidación de áreas residenciales de clases medias-altas en las áreas de la segunda corona metropolitana servidas por los nuevos túneles con peaje (Vallvidrera y Garraf), la creciente dispersión industrial y de promociones de viviendas unifamiliares en el resto de áreas de esa corona, y la incipiente transformación de zonas tradicionales de segunda residencia (ubicadas en las áreas de peor conexión antes citadas) en áreas de residencia permanente de clases sociales de renta media-baja emigradas de Barcelona.

Junto a la evidente mejora habida en la calidad de vida en la periferia metropolitana, hay indicios suficientes que apuntan a que, de forma simultánea con ese proceso, se han consolidado otras tendencias que afectaran a la transformación del modelo territorial de Barcelona y que apuntan hacia la quiebra de la ciudad metropolitana polinucleada,

equilibrada y con un alto grado de compacidad en sus asentamientos urbanos, que constituía el modelo referencial en que se ha sustentado el planeamiento urbanístico desde 1970, y que todavía hoy se sostiene como realidad metropolitana en los discursos territoriales desde las perspectivas políticas oficiales de Cataluña.

En los últimos veinticinco años se ha producido un enorme crecimiento en la ocupación del suelo en la región metropolitana, que ha pasado de 22.000 has urbanizadas a cerca de 54.000 has, sin que se haya producido un incremento en el volumen de población. Es por ello que se iniciaron fuertes políticas de inversión viaria, para tratar de igualar los niveles de accesibilidad del continuo urbano barcelonés. Un efecto de ellas ha sido la creación de un campo de influencia territorial mucho más amplio de la plusvalía generada por la gran ciudad; los indicadores cuantitativos que se acompañan, apuntan a los siguientes hechos:

- Un cambio importante de la base económica de la ciudad Barcelona, convertida en un centro regional de servicios y con un importantísimo papel como destino turístico de primer orden. El empleo en el sector terciario ha alcanzado ya un porcentaje del 72 % de la población; ha sido enorme el incremento del techo destinado, frente a la ralentización del número de licencias comerciales tanto del sector minorista como mayorista; y se ha disparado la ya importante capacidad hotelera de la ciudad existente antes de las Olimpiadas. La consecuencia es incremento de riqueza en la ciudad, pero también de sus costes; por ejemplo, de reforzamiento de la centralidad de todo tipo en la ciudad (con muy poca inversión en los sistemas de transporte público metropolitano) ha supuesto que en estos momentos atraviesen diariamente la frontera municipal de la ciudad un 75% más de vehículos privados que hace veinte años .

- Junto al incremento del papel central de la ciudad de Barcelona, se ha dado una progresiva pérdida del rol industrial productivo del continuo urbano de la primera corona, con reforzamiento de su carácter residencial. La estructura de actividad en la primera corona que suponía un 70% en el sector industrial en 1970, y todavía era del 51,1% en 1991, ya ha pasado a tener mayor componente terciaria desde 1996; pero es un sector servicios de ligado casi exclusivamente al consumo, como lo prueba el incremento de grandes superficies comerciales, la transformación de gran parte de su suelo industrial en áreas de comercialización y distribución, y otros datos como el que se haya producido en esa zona escasamente un 10% de oficinas que en Barcelona (teniendo casi el mismo volumen de población)

y un mucho menor incremento del sector hotelero .

- Finalmente, la ciudad de la dispersión es un hecho en la segunda corona; a pesar del crecimiento de mayor densidad producido en torno a las capitales comarcales, ha sido mucho mayor el producido en los municipios pequeños de ese área. No es de extrañar si se observan los incrementos de accesibilidad producidos por la construcción durante ese periodo, en la totalidad de la región metropolitana, de más de 330 kilómetros de carreteras y de vías de conexión urbana e interurbana, por inversión directa de la Administración y, en menor medida, de urbanizadores privados (estimada en 2.000 millones de euros, frente a solo 250 millones invertidos en extensión de la red de metro). Los indicadores muestran que el uso industrial tiene un enorme crecimiento en la segunda corona desde 1970, incrementado en la última década, lo que contrasta con el retroceso constante de este uso en Barcelona y con el estancamiento en su primera corona desde 1990; y que el crecimiento del suelo de tipo residencial en sus municipios en la última década duplica al del resto del área.

Es relevante, para mostrar las transformaciones recientes del fenómeno metropolitano, comparar estos datos de evolución de los distintos usos del suelo con la evolución de los hábitos de comportamiento de la población que se deducen de la encuesta metropolitana de población. Y así, hay que destacar el incremento de la dependencia respecto a Barcelona de los ciudadanos del área metropolitana en cuanto atañe a los servicios y al ocio, incluso en aspectos tradicionalmente más ligados al municipio, como restaurantes, bares y discotecas; también es significativo que desde 1990 se haya duplicado el porcentaje de esos ciudadanos que compra vestido y calzado en Barcelona, lo que, evidentemente, es consecuencia en gran parte del incremento de renta de los ciudadanos, pero no deja de ser un indicador de dependencia comercial de esa ciudad y de la pérdida relativa de calidad del comercio local. Y aunque los índices de capacidad económica de la población han sufrido un significativo acortamiento de tramos entre ámbitos territoriales, con una distribución más homogénea de la riqueza, su evolución se estanca desde 1995 en algunas zonas, pudiendo indicar tanto la creación de bolsas de población desfavorecida como la reaparición del papel suburbial de parte de la periferia.

En suma, todos los indicadores analizados presentan una lectura inequívoca: la ciudad metropolitana de Barcelona comienza a constituirse, con mucha más fuerza que hace treinta años, según el modelo de una ciudad central, avanzada económicamente, que concentra prácticamente la

mayoría de las actividades centrales y gran parte de las dotaciones de ocio, servicios profesionales y instalaciones culturales; rodeada de una corona de municipios donde se refuerza su carácter residencial y su dependencia funcional respecto al centro; y una segunda corona de una gran extensión, caracterizada por la dispersión espacial de actividades y la baja densidad. No es, ni mucho menos, la ciudad-región conformada por un sistema de centros urbanos equilibrados como pretende el discurso imperante oficial.

El actual modelo de desarrollo está basado en la constante producción de infraestructuras; para ello, las desigualdades en la distribución de servicios o de la accesibilidad en el territorio son constantemente mostradas como carencias que precisan de nuevas inversiones; y hay que denunciar este discurso como falaz, porque es imposible la consecución de un territorio absolutamente homogéneo e isótropo, y la consecuencia de esa indiscriminada ampliación de las redes, que en el fondo busca la extensión de las plusvalía urbana, es la generación de una ciudad dispersa de un altísimo coste de suministro de servicios.

Es curioso observar como la mayor parte de las inversiones en infraestructuras se han guiado por un aparente objetivo de "reequilibrio territorial", y lo que han propiciado es la aparición de la ciudad dispersa y de baja densidad, en contraposición al reforzamiento de la ciudad densa en ensanche de las capitales comarcales; colaborando de esta forma a la ruptura del modelo urbanístico equilibrado de referencia. Pero tiene interés comprobar que la extensión generalizada de plusvalía por el territorio está provocando la aparición de una especialización territorial donde el juego de la alteración del precio del suelo juega un alto papel discriminador.

A este respecto, son relevantes los fenómenos incipientes detectados en esta segunda corona, como ejemplo de discriminación espacial que se crea en un contexto de mayor conectividad territorial. Los municipios de la segunda corona han incrementado su población a tasas anuales medias del 2,2% en los últimos veinte años y del 2,7 % en la última década, mientras la del conjunto metropolitano ha sido escasamente del 0,3%, con pérdida de población de Barcelona y estancamiento en la primera corona. Pero lo sorprendente es que en la mayoría de la treintena de municipios de aquel área con mayor crecimiento demográfico (con tasas superiores al 4% anual acumulativo) ha sido muy inferior la producción de viviendas en ese periodo; y cuando se indaga con más detalle en sus estadísticas se comprueba que la mayoría son municipio con grandes cuantías de las urbanizaciones de segunda residencia, de origen en procesos fuera de la legalidad y de autoconstrucción dados en los años sesenta y sesenta.

Y hay que recordar, igualmente, la fuerte cantidad de jubilaciones anticipadas que han acompañado a la reciente destrucción de empleo industrial y a la transformación económica, así como la progresiva pérdida del valor adquisitivo de las pensiones en los últimos años. No es ajeno a ello el que en Barcelona y los municipios limítrofes se hayan vendido casi 100.000 pisos de segunda mano en estos veinte años. Desde 1991, 235.000 ciudadanos han desplazado su residencia fuera de la ciudad, una parte de ella empujados por la realización del activo económico que significó la venta de su vivienda revalorizada por los fuertes incrementos del precio del suelo (el 12% anual acumulativo en la última década); no es posible sostener el tópico de regreso al mundo rural de origen de esa clase trabajadora jubilada, solo el 11% de esos desplazamientos de residencia han sido al resto de España mientras el 18 % ha tenido como destino esos municipios dentro del propio área donde se concentraban las segundas residencias de las clases populares.

El incremento de accesibilidad siempre ha permitido incorporar el espacio rural a la plusvalía urbana, con creación de rentas diferenciales que propician distintos tipos de usos, constituyéndose en motor de nuestro crecimiento económico. Lo que es nuevo es que los espacios con usos de menor valor (de residencias secundarias de rentas bajas) pasen a ser refugio del uso residencial permanente, de mayor valor, señalando a fenómenos que pueden indicar la creación de bolsas espaciales de marginalidad; indicios de ello son también los indicadores de renta de esos municipios, el envejecimiento de su población y la menor disponibilidad de servicios en un radio determinado.

Sobre ello, hay que recordar que el desplazamiento de bolsas de población a esas áreas, unido al hecho de que continúan siendo las de menor conectividad metropolitana, significa una pérdida importante de renta de posición para esos ciudadanos. A pesar de la existencia de equipamientos sociales y sanitarios distribuidos por el territorio, la mayor dependencia respecto a Barcelona en cuanto a actividades de ocio, culturales y de determinados servicios, unida a la inexistencia de transporte colectivo en esas áreas, aumenta su grado de aislamiento o cuanto menos de mayor coste de la conectividad.

Además, la región metropolitana de Barcelona tiene un alto nivel de imposición de peajes en sus vías básicas; cinco de los siete accesos al centro por vías de alta capacidad tienen establecidos peajes. Ello encarece los costes de conexión de aquellos espacios, ya de por sí con un alto coste en términos de desplazamiento y en dependencia del vehículo privado. No se pretende decir que el peaje haya actuado como discriminador de aquellas



áreas (por el contrario, la descentralización de residencia de clases medias-altas se ha producido sobre los espacios abiertos por los nuevos túneles de peaje en Sant Cugat en el y en Sitges y Vilanova en el Garraf), pero el resto del espacio metropolitano también depende del peaje, o utiliza vías alternativas de mayor tiempo de recorrido, y ello castiga en mayor medida a las rentas bajas y a los espacios geográficamente marginados por la red; sus ciudadanos perciben una menor renta indirecta que los de Barcelona que tiene proximidad a todos los servicios, alternativas de uso de todos los medios de transporte y ausencia de peajes en sus movimientos internos.

De otro lado, las alteraciones producidas en las formas de organización de la producción llevan hacia una cada vez mayor internalización por el trabajador de costes que antes eran asumidos por las empresas. La creciente organización del trabajo sobre la base de pequeñas unidades autónomas, cuando no individuales, ponen en creciente valor los costes de conexión, transporte, y de acceso a los servicios; y, consecuentemente, pone en primer plano el papel discriminador de los distintos territorios que tiene la distribución espacial de la accesibilidad, de la disponibilidad de sistemas de transporte, de la conectividad a las redes de telecomunicación. La ausencia de esta conexión, o su coste mucho más elevado que para el resto de los ciudadanos, implica también una paulatina pérdida de oportunidades laborales e incrementa la situación de marginación.

### Ciudad compacta, conectividad y renta

Es cada vez más evidente que la forma de las redes, la cobertura espacial que producen, la facilidades de accesos a ellas y los costes de ese acceso, comienzan a ser un importantísimo discriminador territorial y social. Es, por tanto, preciso crear un estado de opinión que muestre que la sociedad de la dispersión de los servicios y la extensión de las redes no solo es la sociedad del despilfarro (lo que comienza a ser admitido) sino que fundamentalmente es la sociedad de la desigualdad; el modelo de ocupación del territorio que produce solo es posible con profundas diferencias en el acceso a los servicios, bien por diferentes gradientes en su producción espacial, bien por precisar de una financiación privada que establece diferencias de acceso en función de la capacidad económica de las personas. O lo que todavía es más paradójico, obliga a los ciudadanos de la periferia a pagar por servicios urbanos que son gratuitos o más baratos para los ciudadanos del espacio central, incrementando sus diferencias de renta.

La quiebra de ese modelo solo puede venir de ser capaces de entender que solo en la concentración y densidad puede haber posibilidad de atención a las necesidades de los ciudadanos; y que es preciso distinguir un territorio a dotar de servicios urbanísticos de un territorio a proteger de ellos. Que solo cabe el de entender el territorio como un espacio con diferentes gradientes de conectividad, que ofrece, por tanto, diferentes posibilidades de uso económico y social. En el territorio de las redes no existe un centro y una periferia, sino que aquellos y estas se solapan en el espacio, definiéndose su centralidad o su marginalidad por su disponibilidad de conectividad, accesibilidad y servicios.

Los efectos perniciosos de las políticas aparentemente inocuas, e incluso igualitarias, de generalización de la accesibilidad o extensión indiscriminada de las redes llevan a una clara especialización del espacio, donde son los costes de conexión a las redes, y no su simple existencia, los que actúan de discriminadores. La financiación de esas redes por métodos de concesión y peaje agravan las diferencias espaciales en la medida que dañan de muy distinta forma a las diferentes economías familiares. El crecimiento económico solo alcanza justificación si se traduce en una más igualitaria distribución de los servicios urbanísticos y de las redes de infraestructuras; cuyas condiciones necesarias son, también, la compacidad y la densidad; y el transporte, público y eficaz; que es el mecanismo más potente de facilitar el acceso a los servicios.

**Tabla 1. Evolución de indicadores económicos por ámbitos**

		Población	Super.urba- nizada(hás) (*)	Estructura del empleo (%)			Incremento oficina(m <sup>2</sup> ) (***)	Capacidad Hotelera (camas)
				Primario	Secundar	Terciario		
<b>Barcelona</b>	1981	1.753.000	4.244	0,5	38,8	57,2		
	1991	1.644.000	6.040	0,3	35,0	64,7	588.000	10.265
	2001	1.503.884	6.166	0,4 (**)	27,7 (**)	71,9 (**)	1.688.000	18.141
<b>1ª Corona</b>	1981	1.392.000	5.316	1,3	62,4	36,7		
	1991	1.394.000	11.430	0,8	51,1	48,1	34.000	390
	2001	1.330.374	12.386	0,8 (**)	47,9 (**)	51,3 (**)	164.000	1.240
<b>2ª Corona</b>	1981	1.093.000	7.431	5,3	68,8	25,9		
	1991	1.226.000	26.929	2,4	55,9	41,8	22.000	
	2001	1.556.031	30.020	1,9 (**)	52,4 (**)	45,7 (**)	188.000	

(\*) Referida a vuelos 1972, 1992, 1999. (\*\*) Datos de 1996. (\*\*\*)...Incremento en década anterior

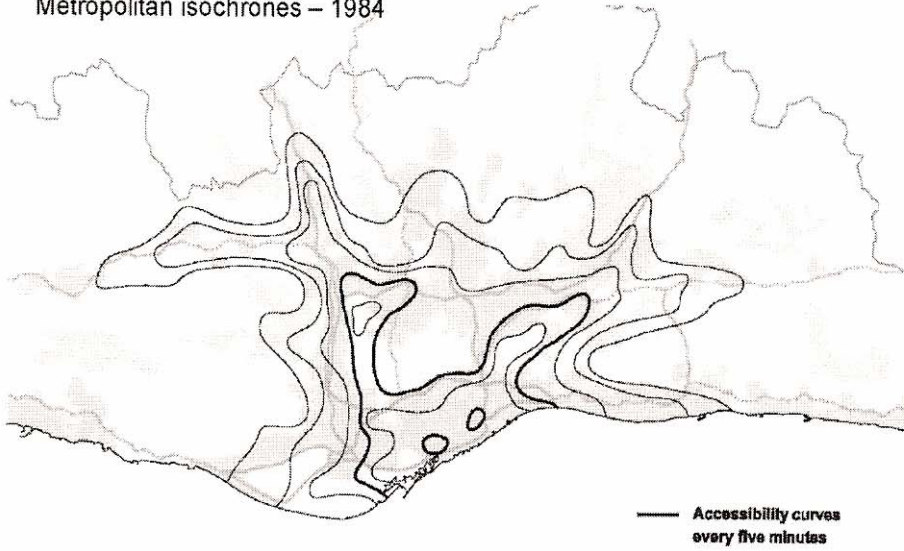
**Tabla 2: Evolución de la movilidad y dependencia espacial de los ciudadanos de la periferia**

		1990	1995	2000
<b>Modo de viaje al trabajo.</b>				
Barcelona	Transporte Público	36,7%	36,3%	34,3%
	Transporte Privado	35,4 %	36,4%	41,7%
Periferia	Transporte Público	24,8%	23,8%	21,1%
	Transporte Privado	41,2%	48,5%	52,0%
<b>Trabajo de habitantes de la periferia</b>				
En Barcelona		29,9%	30,3 %	31,9 %
En el propio municipio		40,8%	36,4%	30,7%
En resto área metropolitana		26,2 %	28,5 %	32,6 %
<b>Hábitos consumo ciudadanos periferia</b>				
Compra ropa y calzado en Barcelona		8,2%	10,2%	17,7%
Va a bares y discos a Barcelona			7,5%	11,6%
Va a teatro y museos de Barcelona			15,2%	20,5%
Va a restaurantes de Barcelona			7,8%	14,6%

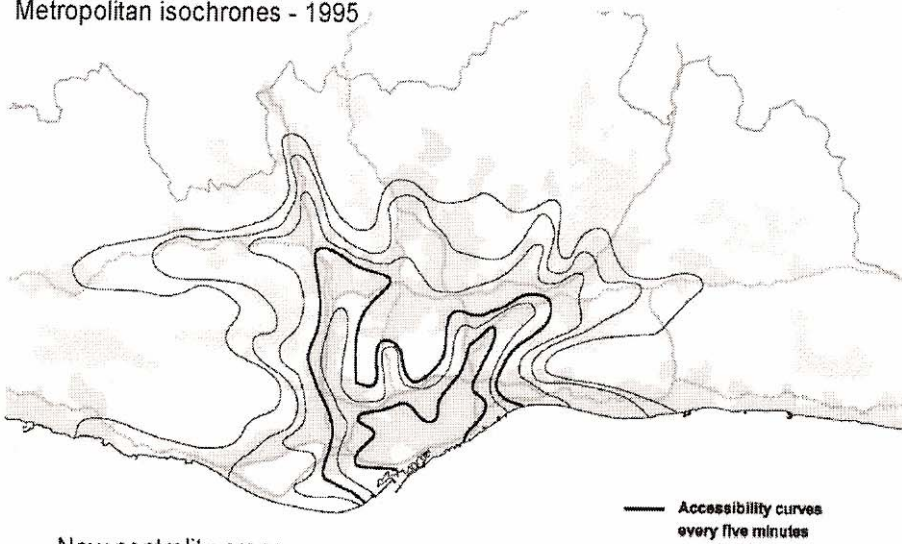
**Tabla 3. Emigraciones de la población de Barcelona**

Ambito	N°	Población censada			Tasa anual Crecimiento		Parque vivienda (1991)		Inmigrados Barcelona (1991-2001)
	mun	1991	1995	2001			Permanen	2ª residnc.	
Montnegre		16698	21379	34122			6889	11814	6.400
Garraf-Ordal		13042	20769	35107			14180	7155	5.425
Montserrat		31770	32268	65131			14283	13293	3.670
Vallés-Montsn.		49217	63510	92791			19460	13215	13.800
Total espacios		<b>110727</b>	136926	227151			54812	45477	38.800
Total metropol.		4238411	4258278	4371429	1,031	1,027			235.851
<b>Destino emigrados Barcelona</b>		Ala primera periferia							62.828
		Al entorno capitales segunda corona							63.880
		A resto Catalunya							43.594
		Al resto de España							26.749
		. A municipios 2ª residencia							38.800

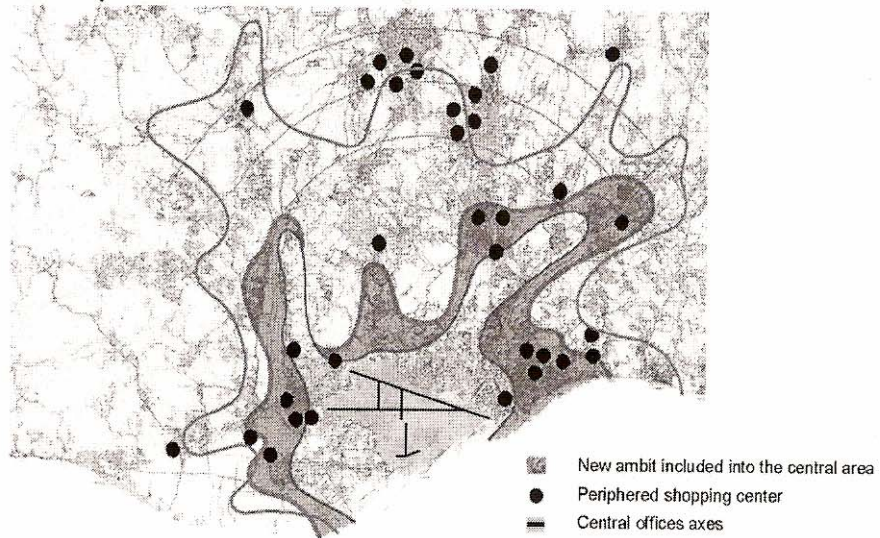
Metropolitan isochrones – 1984



Metropolitan isochrones - 1995

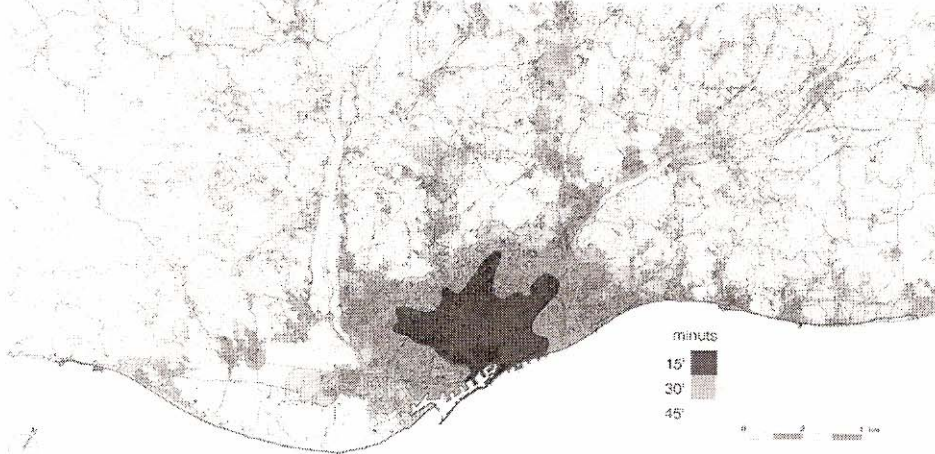


New centrality areas

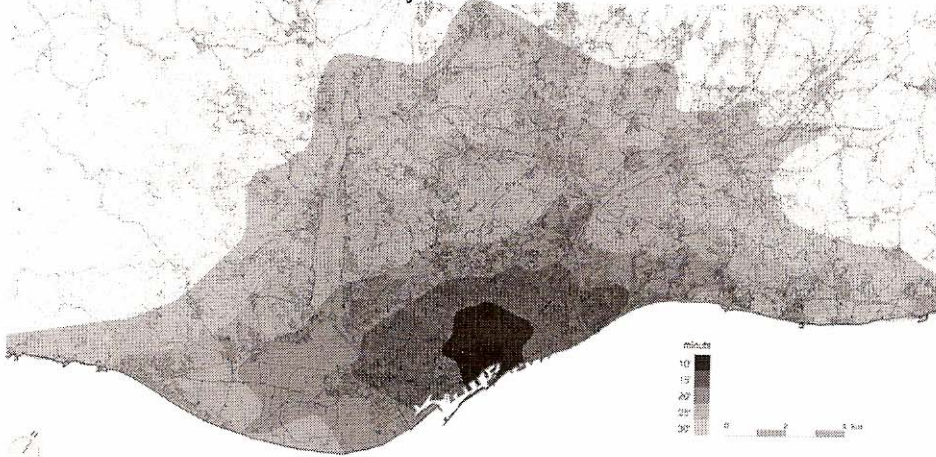




Public Transportation accessibility



Private Transportation accessibility



Metropolitan Area: Basic neetwork roads and urban areas

