

Regió Metropolitana de Barcelona
TERRITORI- ESTRATÈGIES- PLANEJAMENT

Papers

19

**EL BAIX LLOBREGAT:
PLANEJAMENT
URBANÍSTIC
I PROBLEMÀTICA
TERRITORIAL**



FEDERACIÓ DE MUNICIPIS
DE CATALUNYA



Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



Ajuntament de Barcelona

El present número de la col·lecció «Papers, Regió Metropolitana de Barcelona» és fruit d'un seminari organitzat pel Consell Comarcal del Baix Llobregat i l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona el mes de juny de 1994. La publicació ha estat finançada pel Consell Comarcal del Baix Llobregat.

La col·lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» és publicada per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota el patrocini i l'impuls de l'Ajuntament de Barcelona, la Federació de Municipis de Catalunya i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Les opinions expressades en els treballs publicats a «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» són d'exclusiva responsabilitat dels seus autors.

CONSELL DE REDACCIÓ

Lluís Ballbé i Malloí
Joaquim Clusa i Oriach
Juli Esteban i Noguera
Amador Ferrer i Aixalà
Santiago Juan i Lluís
Oriol Nel·lo i Colom
Eduard Paricio i Rallo

Editor

Oriol Nel·lo i Colom

Secretària de Redacció

Xènia Tomàs i Figueras

Traducció dels abstracts

Hortènsia Ojeda i Marí

Correcció

Andreu Navarro i Rodríguez

© **Ajuntament de Barcelona**
Federació de Municipis de Catalunya
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Edició:

Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

Disseny:

Oficina de Disseny de l'AMB

Fotocomposició:

Estudi Gràfic Pedregosa

Impressió:

Gradisa

Barcelona, setembre 1994
D.L. B - 39.575 - 1994
ISBN: 84-88068-36-0

S U M A R I

PRESENTACIÓ	7
EL BAIX LLOBREGAT EN UN MOMENT DE REFLEXIÓ JOSEP MONTILLA	9
LA CONSTRUCCIÓ URBANA DEL BAIX LLOBREGAT EN DEMOCRÀCIA MIQUEL ROA	15
UNA ESTRATÈGIA URBANÍSTICA AL BAIX LLOBREGAT PER ALS NORANTA JOAN-ANTONI SOLANS	23
USOS DEL SÒL I TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT JAVIER SÁEZ	29
LA CONFIGURACIÓN DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN EL DELTA DEL LLOBREGAT COMO ACTUACIÓN ESTRATÉGICA A ESCALA DE ESTADO MIGUEL DURBÁN	45
EL BAIX LLOBREGAT: ESPAIS OBERTS, TERRITORIS DE LA CIUTAT XABIER EIZAGUIRRE	59
EL BAIX LLOBREGAT: DADES BÀSIQUES JOAN LÓPEZ JOSÉ LUIS FLORES	75

El mes de juny d'enguany se celebrà a la renovada seu del Consell Comarcal del Baix Llobregat una jornada de debat sobre la problemàtica territorial i el planejament urbanístic a la comarca. L'objectiu de la jornada –organitzada pel mateix Consell en col·laboració amb l'Institut d'Estudis Metropolitans– fou reflexionar sobre l'ordenament territorial de la comarca, que, com és sabut, es troba en un moment clau de la seva evolució: nous desenvolupaments residencials, canvis a les localitzacions productives i comercials, previsió de grans intervencions infraestructurals (plataforma logística del Delta, autovia del Llobregat, quart cinturó), revisió de part del planejament municipal i discussió d'importants figures del planejament supramunicipal (Pla d'Actuació Comarcal, Pla Territorial Metropolità de Barcelona, Pla Territorial General de Catalunya).

Aquest quadern aplega les ponències presentades en l'esmentada jornada. En total es publiquen set treballs. En el primer, Josep Mòntilla, president del Consell Comarcal, planteja la necessitat d'encetar un debat sobre les potencialitats de la comarca i el seu paper en el conjunt metropolità i català. Tot seguit, els arquitectes Miquel Roa i Joan-Antoni Solans reflexionen, en sengles treballs, sobre l'evolució urbanística recent de la comarca i els reptes de futur. Figuren a continuació tres anàlisis sectorials: la primera, obra de l'economista Javier Sáez, estudia els usos del sòl i les seves tendències d'evolució; la segona, suscrita per l'enginyer Miguel Durbán, presenta els desenvolupaments infraestructurals previstos, amb particular referència a l'operació del Delta; finalment, l'arquitecte Xabier Eizaguirre analitza la problemàtica dels espais oberts a la comarca. El quadern es clou amb un recull de dades estadístiques bàsiques, compilat pels geògrafs Joan López i José Luis Flores.

Amb la publicació d'aquest quadern, *Papers* continua la sèrie de monografies territorials iniciada amb *El Vallès Occidental: planejament urbanístic i problemàtica territorial* (número 17 de la col·lecció). Seguiran properament els quaderns dedicats al Vallès Oriental i al Maresme.

████████████████████
EL BAIX LLOBREGAT EN UN MOMENT DE REFLEXIÓ

JOSEP MONTILLA

President del Consell Comarcal del Baix Llobregat

SUMARI

- 1. Entre el passat i el futur**
- 2. Una adient estructura territorial**
- 3. Cal fer coses, i cal fer-les bé**

ABSTRACT

La comarca del Baix Llobregat és una peça clau en l'estructura territorial de Catalunya. Així, la comarca és, al mateix temps, corredor de pas, plataforma logística, espai productiu i sistema urbà d'importància nacional. Precisament per aquest caràcter estratègic, el Baix Llobregat té grans potencialitats però coneix també nombroses tensions i problemes en l'ordenació del seu territori. La comarca es troba avui en un moment decisiu per a l'endegament d'aquests problemes en el camp de les infraestructures, la qualitat de vida i el medi ambient. Per afrontar amb èxit els reptes plantejats cal un procés de reflexió i debat amb participació de tots els agents interessats.

La comarca del Baix Llobregat es una pieza clave en la estructura territorial de Cataluña. Así, la comarca es, al mismo tiempo, corredor de paso, plataforma logística, espacio productivo y sistema urbano de importancia nacional. Debido precisamente a este carácter estratégico, el Baix Llobregat tiene grandes potencialidades pero conoce, también, numerosas tensiones y problemas en la ordenación de su territorio. La comarca se encuentra hoy en un momento decisivo para la resolución de estos problemas en el campo, de las infraestructuras, la calidad de vida y el medio ambiente. Para afrontar con éxito los retos planteados es necesario un proceso de reflexión y debate con la participación de todos los agentes interesados.

Le Baix Llobregat est une pièce clé dans la structure territoriale de la Catalogne. Ainsi, la comarca est à la fois, couloir de passage, plateforme logistique, espace productif et système urbain d'importance nationale. C'est précisément à cause de ce caractère stratégique, que le Baix Llobregat a de grands potentialités mais connaît de nombreuses tensions et problèmes dans l'aménagement de son territoire. La comarca se trouve, aujourd'hui, dans un moment décisif pour traiter ces problèmes dans le cadre des infrastructures, la qualité de vie et l'environnement. Pour affronter avec succès ces défis, il est nécessaire un processus de réflexions et de débats avec la participation de tous les agents intéressés.

EL BAIX LLOBREGAT EN UN MOMENT DE REFLEXIÓ

1. Entre el passat i el futur

No és gens fàcil, en poques paraules, d'arribar a definir la nostra comarca i situar-la dins el ventall de comarques que constitueixen Catalunya. Perquè una comarca és un espai físic, geogràfic i amb clars trets històrics, però encara és més el conjunt de la seva gent, tota aquella gent que viu, treballa, s'esbargeix, frueix i pateix dins els seus límits físics i administratius. La comarca també és un petit món econòmic, amb els seus equilibris empresarials i laborals i les descompensacions que ben sovint s'hi produeixen.

Quan avui es demana la impressió que la comarca fa a la gent del carrer, hi ha una bona quantitat de persones, tant de les que hi habiten com de les que en són forànies, que consideren aquest bocí de Catalunya com una terra poc atractiva, sovint lletja, bruta i desendregada, extremament poblada i excessivament «utilitzada» en tots sentits. Hem de reconèixer que, en part, aquesta és la imatge que ofereix la nostra comarca a qui no la coneix.

Però cal que ens adonem que el Baix Llobregat és quelcom de ben diferent, vital, que va molt més enllà d'aquest efecte formal. El Baix Llobregat és quelcom que cada dia es fa a ell mateix, és un espai humanitzat on una població, un munt d'homes i de dones, de criatures i de gent gran (l'equivalent al 10% de la població de tot Catalunya), s'afanya per aportar el seu petit o gran gra de sorra al desenvolupament d'una societat en la qual li ha tocat viure. I si ho considerem a un nivell prou general, ho estan fent força bé entre tots. Perquè, quan sembla que s'havien produït totes les circumstàncies històriques perquè això fos un territori esventrat, desarticulat i esgotat, resulta que no és així i, ben mirat, tot i havent-hi grans i greus problemes que cal resoldre, el Baix Llobregat, gràcies a l'empenta i l'esforç de la seva gent, mira endavant amb grans expectatives de futur.

El Baix Llobregat, ni és el que era fa cinquanta anys, ni dins de cinquanta serà el que ara és; per tant, cal que el contemplem com una cosa dinàmica, que evoluciona empenyent dràsticament totes les previsions i expectatives.

2. Una adient estructura territorial

Essent un dels limitats passos que, creuant les serralades paral·leles a la costa, posen les terres interiors del Principat en contacte amb el mar i, a més a més, essent el pas més important entre la ciutat de Barcelona i la resta de Catalunya, el riu Llobregat s'ha convertit en la columna vertebral d'unes terres que, a més de vessar les seves aigües cap al riu, porten la seva dinàmica vital i la seva activitat humana en la mateixa direcció. Així, el que es coneix com el «corredor» del Llobregat és l'element que estructura i impulsa no solament la comarca, sinó bona part de la pròpia Catalunya, i ve a ser com el tronc que sustenta tot l'arbre comarcal. En aquest sentit, la comarca del Baix Llobregat és terra de pas i, com a tal, nexa d'unió i dispositiu de contacte i lligam entre persones i territoris.

A la zona corresponent a la depressió Pre-litoral, el riu passa entre terres relativament altes i planeres; deixant, ara a una banda, ara a l'altra, unes terrasses fluvials limitades pel curs del riu i pel muntanyam. Abans d'arribar al Congost, les terres baixen sensiblement i les plataformes en l'aiguabarreig de l'Anoia amb el Llobregat disposen de bones aptituds per a un punt de confluència adient (Martorell). Més avall, a la banda dreta es formen unes plataformes que amb amplades variables però de forma gairebé continuada arriben fins al Delta. A Sant Boi, les terrasses es desvinculen del riu i, seguint el peu de les muntanyes, s'enllacen amb les costes de Garraf. Al marge esquerre, d'una forma més sobtada, també les plataformes es perllonguen fins al Delta. Un seguit de rieres perpendiculars al riu obren camins de pas cap a la muntanya i formen les branques de l'arbre per on passen les comunicacions interiors. Però també són els intersticis geogràfics que faciliten altres sortides cap a les terres exteriors a la comarca.

A partir de l'engegada demogràfica i del desenvolupament accelerat, aquestes plataformes que acompanyen el riu a banda i banda han estat el lloc d'assentament més apropiat per a l'activitat

de la comarca. Ni les terres del Delta (aiguamolls fins a èpoques properes) ni la muntanya eren llocs escaients per a la formació d'aglomeracions urbanes, que tradicionalment han format un rosari al llarg de les plataformes. Només quan la pressió demogràfica ha superat determinats nivells, o quan l'home ha estat capaç de violentar la natura, els assentaments importants han saltat les barres naturals.

Així doncs, el Baix Llobregat és un petit país de contrastos amb uns paisatges a escala humana entre d'altres que, o bé són totalment oberts i només limitats per les llunyanes carenes (el Delta), o bé són esquerps i tancats tant pel rocam com pel bosc mediterrani, atapeït i punyent.

És per això que quatre sectors comarcals diferenciats (el Delta, la Vall Baixa, el del nord del Congost i el de la Muntanya) formen una comarca de gran polivalència, on s'hi pot trobar de tot: molta indústria gran i petita, agricultura extensiva i especialitzada, espais d'interès natural per tots quatre costats (Garraf, Montserrat, Collserola i Aiguamolls), poblacions grans i petites amb una gran diversitat social i, això sí, la taxa més alta de Catalunya pel que fa a autopistes, autovies, ferrocarrils, aeroports, grans infraestructures de servei (oleoductes i gasoductes, línies d'alta tensió, conduccions d'aigua, clavegueram i depuradores, etc.).

Tot això, ara per ara, lleugerament barrejat, lleugerament endreçat, conforma el Baix Llobregat. Com arreu, l'ocupació irregular del territori a la comarca del Baix Llobregat és actualment força important. Però la quantitat d'espai que es disposa per reordenar el que calgui és encara suficient i de prou bones condicions.

3. Cal fer coses, i cal fer-les bé

Les condicions naturals de la comarca i la seva situació dins el context català són tan adients que, de cop i volta, s'han convertit en el punt de mira, el vèrtex de la nova reestructuració territorial de Catalunya. Com els arcs de la catedral gòtica han

de menester una clau de volta, el Baix Llobregat és ara la clau de volta que necessita l'Arc Mediterrani Occidental. El Pla d'Infraestructures del Delta del Llobregat converteix una part de la comarca en el centre neuràlgic de les comunicacions i del transport, de l'intercanvi de persones i de mercaderies. Es tracta d'un gran repte per a la comarca, de quelcom que engresca i angoixa simultàniament les seves gents i les seves institucions, de quelcom que, en pocs anys, pot canviar del tot la seva fesomia i els seus estàndars socio-econòmics i territorials. En qualsevol cas, aquesta comarca està cridada a tirar endavant tot recolzant un dels més grans projectes de futur.

Però la comarca és molt més que clau de volta i, per tant, caldrà esmerçar esforços en altres direccions. S'haurà de lluitar per posar cada cosa al seu lloc, per aconseguir que els assentaments urbans, el camp i el bosc, les xarxes infraestructurals, els abocadors, els racons o les extensions per al lleure, etc., vagin trobant progressivament el seu espai més adient. També s'haurà de lluitar per tal de millorar la qualitat de vida de la gent de la comarca, per mantenir i augmentar, si cal, l'esperit emprenedor i competitiu de la població, la dinàmica empresarial i la resposta del món del treball. Caldrà també potenciar tot el que té a veure amb la cultura, l'esbarjo i el contacte amb la natura.

S'ha dit que l'única característica que diferencia fonamentalment l'home de l'animal és el seu poder de reflexió. Els animals saben, però només l'home ho sap (que sap) perquè és l'únic capaç de veure-ho tot des de fora d'ell mateix. Ens caldrà, per tant, exercitar a fons aquesta gran virtut per tal de fer les coses un cop s'hagi reflexionat fins allà on era necessari i durant el temps que era necessari.

Per a la reflexió, el que ens cal és, d'una banda, informació objectiva i, d'una altra, intercanvi de parers, sense barrejar ambdues coses, que són ben diferents. Estem tots obligats a saber el que hi ha, i a parar l'oïda i escoltar el que els altres pensen. Després, estem també obligats a manifestar

el que nosaltresensem. Aquest és el mecanisme del progrés.

Per tal de saber més i millor qualsevol cosa que faci relació amb la problemàtica territorial de la comarca del Baix Llobregat, el nostre Consell Comarcal, conjuntament amb l'Institut d'Estudis Metropolitans, va endegar una jornada de diàleg, d'intercanvis d'opinió i de posada en comú, els

resultats de la qual s'han aplegat en el present número de *Papers*. L'acompliment d'aquestes funcions ha estat la nostra esperança.

Aprofito l'avinentsa per agrair l'interès demostrat per tots i cada un dels ponents, i també, pels participants; tots ells van aportar informacions i parers, i van expressar acords i desacords, com cal pequè una ocasió com aquella donés els seus fruits.

**LA CONSTRUCCIÓ URBANA DEL BAIX LLOBREGAT
EN DEMOCRÀCIA**

MIQUEL ROA

Arquitecte. Universitat Politècnica de Catalunya

SUMARI

1. La C.I.U.: una proposta urbanística per al Baix Llobregat

2. Balanç de 15 anys de construcció urbana

2.1. Vialitat

2.2. Nous barris

3. Temes de futur

ABSTRACT

A partir de l'anàlisi d'una experiència concreta (els treballs i propostes de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi i Cornellà), l'autor assaja un balanç de l'evolució urbanística de la comarca del Baix Llobregat en els darrers 15 anys. Es constata així un canvi assenyalat de les tendències de creixement dels períodes anteriors, que afecten tant la vialitat com, en especial, el programa, la densitat i la tipologia dels nous barris. Aquests canvis impliquen nous reptes a la comarca, tant des del punt de vista de les operacions a realitzar (viari, transport públic, vertebració urbana) com des de la perspectiva de la resolució administrativa dels problemes supramunicipals plantejats.

A partir del anàlisis de una experiencia concreta (los trabajos y propuestas de la Comisión Intermunicipal de Urbanismo de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi y Cornellà), el autor esboza un balance de la evolución urbanística de la comarca del Baix Llobregat en los últimos 15 años. Se constata así un destacado cambio respecto a las tendencias de crecimiento de los periodos anteriores, cambio que afecta tanto la vialidad como, en especial, el programa, la densidad y la tipología de los nuevos barrios. Estos cambios implican nuevos retos para la comarca, tanto desde el punto de vista de las operaciones a realizar (viario, transporte público, vertebración urbana) como desde la resolución administrativa de los problemas supramunicipales planteados.

Partant de l'anàlisi d'una expérience concrète (travaux et propositions de la Commission Intermunicipale d'Urbanisme de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi et Cornellà), l'auteur ébauche un bilan de l'évolution urbanistique du Baix Llobregat, durant les 15 dernières années. On peut ainsi constater un changement notable de tendances de croissance des époques antérieures, changement qui affecte tant la voirie, comme, plus particulièrement le programme, la densité et la typologie des nouveaux quartiers. Ces changements impliquent des nouveaux défis à la comarca, tant du point de vue des opérations à réaliser (voirie, transport en commun, vertébration urbaine) comme de la perspective de la résolution administrative des problèmes supramunicipaux posés.

LA CONSTRUCCIÓ URBANA DEL BAIX LLOBREGAT EN DEMOCRÀCIA

El present treball és una reflexió sobre alguns aspectes de la construcció concreta d'una part del Baix Llobregat en els darrers 15 anys. Com a primera ponència en unes jornades sobre el planejament urbanístic i la problemàtica territorial de la comarca, el treball pot semblar inicialment poc teòric i general. Esperem, però, que des d'allò que és concret, es puguin destil·lar idees i conclusions que tinguin l'abast general que s'ens demana.

1. La C.I.U.: una proposta urbanística per al Baix Llobregat

Fa 16 anys es constituí la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme (C.I.U.) dels municipis de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despí i Cornellà, amb l'objecte d'aturar la construcció d'una sèrie de polígons d'habitatges en aquests termes municipals. A requeriment de la C.I.U. la Direcció General d'Urbanisme va encarregar un estudi a Josep Lluís Gómez Ordóñez, enginyer de camins, i a mi mateix, per tal de donar sortida al tema urbanístic plantejat. De l'anàlisi dels nous polígons en projecte (Centre Direccional, la Mallola, Can Cervera, Ampliació del Walden-7 i Torreblanca) es van treure les següents conclusions:

– La densitat d'habitatges de cadascun d'aquests barris era molt superior a la dels teixits urbans colindants; en algunes ocasions per motiu de cedir grans espais lliures colindants a canvi.

– Els nous polígons es disposaven «penjant» de la renovada accessibilitat comarcal (A-2 i N-II) i en total insolidaritat envers els teixits urbans veïns. Es constituïen com a bosses autònomes endollades a la vialitat general que travessava la comarca.

Una vegada detectada la naturalesa del problema, l'estudi realitzat va escometre sis nivells d'anàlisi per al conjunt de la subcomarca, per tal de fer propostes alternatives a la situació plantejada. Els sis aspectes analitzats van ser: relleu, morfologia agrícola, morfologia industrial, localització de serveis i equipaments, topografia de densitats i volums de

tràfic que travessen la zona o que hi ha al seu interior. Les conclusions generals d'aquest estudi van ser les següents:

– Es detectava una morfologia general de la subcomarca en forma de sector circular que tenia centre a Sant Pere Màrtir i la seva millor expressió corba en el traçat dels ferrocarrils de Renfe. Els anàlisis de relleu general, la forma i disposició de l'estructura agrícola i la disposició dels polígons industrials suportaven aquesta tesi.

– El nivell d'interrelació creixent entre les cinc poblacions no estava suportat per una xarxa viària clara d'interconnexió entre elles. L'antic tall de la Renfe de mitjans del segle XIX i el nou tall de l'A-2 als anys setanta, afegits a accidents topogràfics com la riera de Font Santa o el torrent del Pont Reixat, fraccionaven en molts trossos un territori que tendia a viure cada vegada més interconnectat.

Una de les propostes de l'estudi va ser justament reforçar l'estructura viària d'interconnexió municipal d'acord amb la morfologia de sector circular ja anunciada. Així apareixia tota una sèrie de vies corbes de mínima pendent:

1. Via de cornisa superior –Sant Just, Esplugues, Pedralbes–, de caràcter residencial de baixa densitat i equipaments (la Mallola, Ciutat Diagonal, Col·legi Alemany, Hospital de Sant Joan de Déu).

2. Via de connexió intermèdia –Sant Feliu, l'Hospitalet–, que interconnectava la sortida de l'A-2, a la N-II, la carretera d'Esplugues, el Cinturó de Ronda i l'Hospitalet; aquesta via, enllaç vertebrador de la zona, donaria suport als equipaments del Centre Direccional i al nou barri de Mas Lluï sobre Sant Feliu.

3. Via paral·lela superior al traçat de la Renfe, que naixent a la Rambla de Sant Feliu travessa Torreblanca, el polígon de la Font Santa fins a arribar a Cornellà, al carrer Salvador Allende.

Figura 1. Polígons residencials previstos per a l'any 1978



4. Via del canal de la Infanta, a construir sobre el traçat d'aquest. Tindria més un valor peatonal i d'equipament i permetria enllaçar amb un traç paral·lel inferior a la Renfe els municipis de Sant Joan Despi, Cornellà i l'Hospitalet.

5. Carretera Romana, actual eix vertebrador dels cascs antics de Sant Joan i Cornellà, que donaria suport als creixements de la zona de Fatjó a Cornellà.

6. Via del terraplè de defensa (del Baix Llobregat), que, paral·lela a l'anterior per baix, limitaria les extensions urbanes de la zona agrícola tot i donant suport al creixement de les zones industrials de Molins a Sant Feliu i del barri Sud-oest de Sant Joan Despi.

7. Via de marge del riu Llobregat que es proposava com a passeig lúdic de futur.

Sensiblement ortogonals a les anteriors set vies corbes apareixia tota una sèrie de vies de màxim pendent disposades radialment en el sector circular i que alhora interconnectava les vies de mínim pendent esmentades anteriorment.

1. L'avinguda de la Sanson a Sant Feliu.

2. Riera de la Salut. Es proposava un traçat que venint des de la llera del riu travessés la N-II, el casc antic de Sant Feliu i el traçat de la Renfe per connectar-se amb els barris de dalt de Sant Feliu fins arribar al futur Mas Llui.

3. Eix Torreblanca-avinguda de la Indústria. Aquesta via amb origen també al riu travessa la gran zona d'equipaments entre Sant Feliu i Sant Joan i puja pel barri de Torreblanca per connectar-se a l'avinguda de la Indústria.

4. Avinguda de Mossèn Cinto Verdaguer, que des de la llera del riu travessa el casc antic de Sant Joan Despí per connectar-se amb el polígon industrial de la Font Santa i arribar a connectar el Centre Direccional.

5. Avinguda de Barcelona, que connecta la N-II amb el casc urbà de Sant Joan Despí i la via del terraplè de Cornellà.

6. Avinguda de les Flors-Àngel Guimerà, que naixent de les instal·lacions d'Aigües de Barcelona a la vora del riu, travessa el barri de Font Sant i Fatjó per pujar al límit municipal de Sant Joan i Cornellà i els barris de Pedrós i arribar a connectar amb l'avinguda de Barcelona.

7. Perllongació de l'avinguda de Sant Ildefons en direcció al barri d'Almeda vorejant el parc de Can Mercader.

Aquesta malla de 7 + 7 vies hauria de construir-se i donar suport tant als nous creixements residencials com a les noves zones de parc i equipaments; d'aquesta manera es reforçava la interrelació municipal, els nous barris col·laboraven amb aquesta estructuració i les grans peces de parcs i equipaments es posaven solidàriament a l'abast de tota la zona.

2. Balanç de 15 anys de construcció urbana

Just després de l'elaboració de l'estudi, es va iniciar la democràcia municipal al país. Els primers anys els ajuntaments van tenir prou tasca asfaltant carrers i construint escoles, més endavant van venir els equipaments esportius, culturals i els parcs, però, el final dels anys vuitanta i principis dels noranta han produït una gran transformació

urbana de caràcter general a la zona. L'estudi, que podria semblar una entelèquia als primers governs municipals, es confirma com una reflexió adient avui. Efectivament, la construcció de l'autovia del Litoral i de la Ronda de Dalt ha donat un nou to a l'organització territorial de la zona.

Si fem balanç d'aquesta transformació i el centrem bàsicament en dos temes: vialitat i nous barris residencials, veurem que la transformació soferta ha estat molt important.

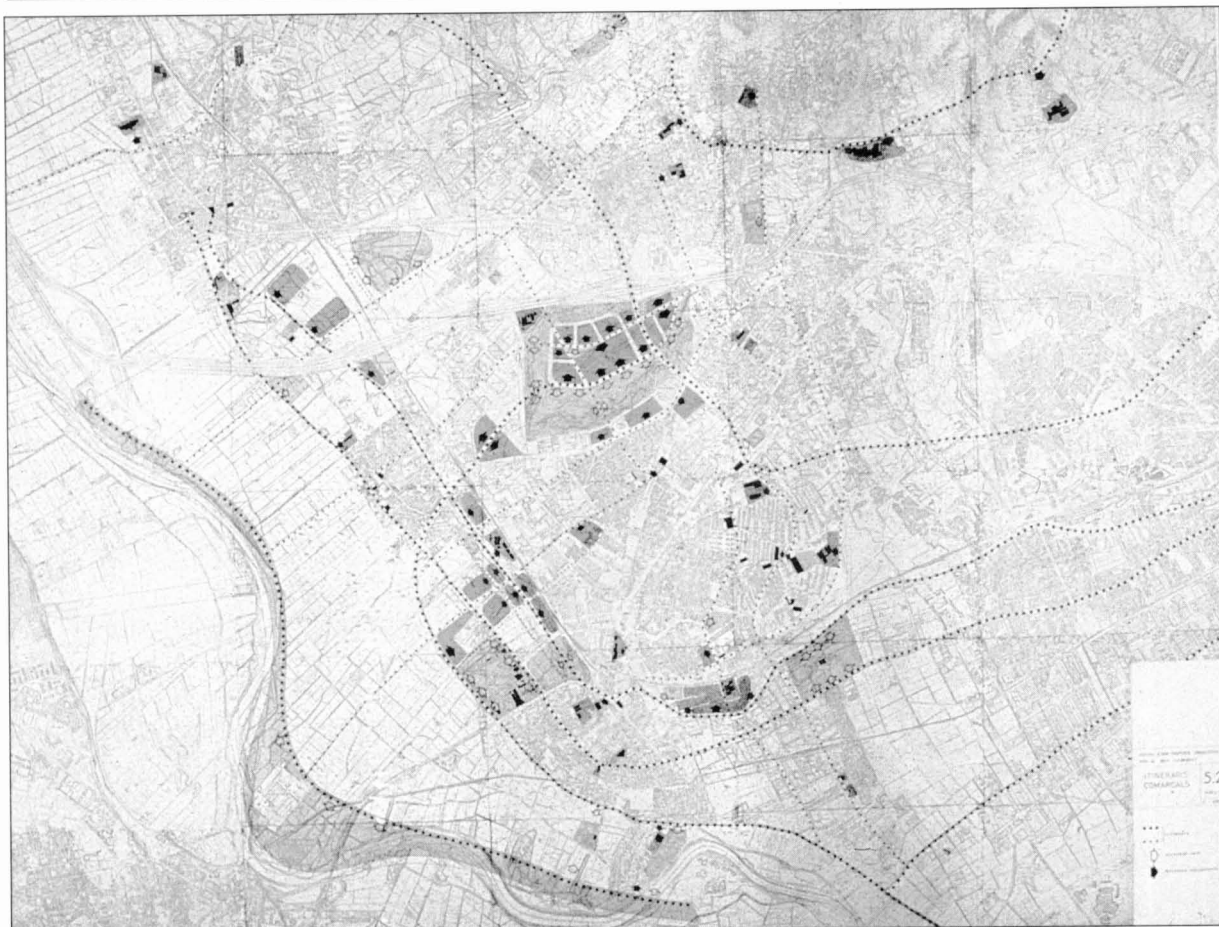
2.1. Vialitat

En referència a la xarxa proposada a l'estudi, les transformacions de la vialitat subcomarcal tenen tres protagonistes bàsics: el cobriment del carrilet de Cornellà, el cobriment del canal de la Infanta a Sant Joan Despí i la construcció de la connexió A-2-barri de Sant Ildefons. Aquests tres traçats són tots de mínim pendent en referència a l'estudi presentat. Per contra, quasibé no es consolida cap dels nous traçats proposats a l'estudi de màxim pendent. No es fa cap nou túnel ni pont per travessar l'A-2 i únicament es fa una millora del pas sota la Renfe del carrer de la Creu d'en Muntaner a Sant Joan Despí. La construcció de l'avinguda dels Alps millora així mateix el pas de la Renfe en aquest municipi. En conseqüència, queda pendent de construcció la consolidació de la majoria de vies de màxim pendent, especialment pel que fa al pas dels traçats de Renfe; així mateix, no estan consolidades les vies de mínim pendent, especialment pel que fa referència als nous passos de l'autopista A-2. Malauradament, els nous barris residencials i les noves zones de grans equipaments encara no han ajudat a resoldre l'estructura urbana de la zona.

2.2. Nous barris

Les conseqüències de l'estudi en aquest tema han estat especialment positives, el Centre Direccional, la Mallola, Torreblanca, Can Cervera i l'ampliació del Walden-7, avui ja construïts o en fase de construcció, no tenen res a veure amb les propostes existents abans d'elaborar l'estudi. Si fem una anà-

Figura 2. Proposta d'Ordenació de l'any 1979



lisi ràpida dels barris més importants construïts en aquesta última quinzena d'anys, veurem que s'han construït barris de caràcter més suburbà i més baixa densitat, com la Mallola o Can Llobera; altres de densitat més gran, com el barri de TV3 i el de Torreblanca, o altres que completen illes urbanes singulars, com és l'illa del Walden-7.

De l'anàlisi d'aquests barris podem treure algunes conclusions:

- Els barris de més baixa densitat, de caràcter més suburbà amb barreges de tipologies edificatòries, van des d'una exaltació de la privacitat en termes de propietat de jardí i tancament del barri de l'exterior –encara que amb un intens nivell d'amuntegament per la proximitat

dels edificis, com és el cas de la Mallola– a una valoració dels espais col·lectius amb presència del verd en combinació amb múltiples tipologies i oberts als teixits urbans veïns com és Can Llobera.

- Els barris de forta densitat van des d'una ordenació oberta amb barreja de tipologies, però probablement amb problemes de densitat i de distància d'edificis, com pot ser Torreblanca, a barris amb urbanització en illa on les alçades d'edificació i el graonat de cornises treuen qualitat a les intencions de la planta, tal com pot ser el barri de TV3.

- De les diferents propostes d'operacions d'illes singulars a la zona, segurament la del

Figura 3. Situació actual



Walden-7 pot significar una formalització urbana clara i alhora una aportació d'espai públic al conjunt del teixit urbà de Sant Just Desvern.

3. Temes de futur

La reflexió sobre l'estructura urbana actual de la zona ens convida a plantejar tota una sèrie de temes de futur que tenen en la naturalesa supramunicipal la base de la seva existència:

- Queda pendent, tal com s'ha plantejat anteriorment, completar la malla viària general de la zona i especialment el que fa referència als passos de la Renfe i l'A-2.
- Cal tenir molt en compte la incorporació del transport públic a la subcomarca i especialment els eixos de metro lleuger a la N-II i a la carretera de Cornellà a Esplugues. Aquestes opcions poden recompondre l'estructura de centralitats territorials de la zona.

- El desenvolupament de les noves zones residencials en el perímetre del sector, especialment el barri de Mas Lluis a Sant Feliu de Llobregat i el Pla Sud-Oest a Sant Joan Despí, serien les darreres opcions per completar la urbanització de la zona i tenen en conseqüència un alt compromís en la seva consolidació.

Aquests temes de futur posen sobre la taula la dificultat de trobar agents públics canalitzadors del seu desenvolupament. La naturalesa intermunicipal dels problemes plantejats no arriba a tenir l'abast comarcal. A parer nostre, el millor marc d'estudi proposat podria ser el propi Consell Comarcal, que sense passar-se d'atribucions, podria jugar un paper de promoció i coordinació amb l'objecte que les administracions amb atribucions, els ajuntaments i la Direcció General d'Urbanisme puguin prendre futures decisions al respecte.


UNA ESTRATÈGIA URBANÍSTICA AL BAIX LLOBREGAT
PER ALS NORANTA

JOAN-ANTONI SOLANS

*Arquitecte. Director general d'Urbanisme, Departament de Política
Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya*

SUMARI

1. Qüestions

2. Repensar el model industrial

3. Una estructura urbana global. El combat contra la segregació de les estructures urbanes fil·lifformes

3.1. Les peculiaritats del sistema urbà del Baix Llobregat

3.2. Estructura urbana i ordenació física

3.3. El manteniment de la protecció del medi

3.4. Els sectors en els espais intersticials entre nuclis

3.5. La redimensió del sistema urbà a través dels nous sectors residencials

3.6. Aclarir l'ús de les noves infraestructures ferroviàries

ABSTRACT

Fruit del creixement accelerat i traumàtic de períodes anteriors, es constata la persistència d'actituds defensives a l'hora d'afrontar el desenvolupament urbanístic futur del Baix Llobregat. Els canvis de tendència ocorreguts en els darrers anys fan injustificades i nocives aquestes prevencions. Al contrari, cal una sèrie d'intervencions que constitueixin una teràpia de xoc per a la comarca. Intervencions que han d'afectar no només les grans infraestructures, sinó també la provisió de sòl industrial, la protecció del medi, la incorporació dels espais intersticials, l'oferta de nous sectors residencials i la clarificació de les opcions en matèria de comunicacions.

Como resultado del crecimiento acelerado y traumático de períodos anteriores, se constata la persistencia de actitudes defensivas cuando se plantea el desarrollo urbanístico futuro del Baix Llobregat. Los cambios de tendencia acelerados en los últimos años convierten en injustificadas y nocivas tales prevenciones. Al contrario, hay que emprender una serie de intervenciones que constituyan una terapia de choque para la comarca. Intervenciones que han de afectar no sólo las grandes infraestructuras, sino también la provisión de suelo industrial, la protección del medio, la incorporación de los espacios intersticiales, la oferta de nuevos sectores residenciales y la clarificación de las opciones en materia de comunicaciones.

Comme conséquence de la croissance accélérée et traumatique d'époques antérieures, on constate la persistance d'attitudes défensives lorsqu'il s'agit de projeter le futur développement urbanistique du Baix Llobregat. Les changements de tendances survenus durant les dernières années font que ces préventions soient injustifiées et nocives. Par contre, il faut ébaucher une série d'interventions qui constitue une thérapie de choc pour la comarca. Les interventions devront affecter non seulement les grandes infrastructures, mais aussi les provisions du sol industriel, la protection du milieu, l'incorporation des espaces interstitiels et la classification des options à prendre en matière de communications.

UNA ESTRATÈGIA URBANÍSTICA AL BAIX LLOBREGAT PER ALS NORANTA

1. Qüestions

Tot partint del reconeixement previ de la important tasca de reestructuració urbana portada a terme, en afrontar el tema de quina ha de ser l'estratègia urbanística al Baix Llobregat per als noranta, cal plantejar una sèrie de qüestions:

- a) Es manté viva la síndrome de trastocament que va patir la comarca als anys seixanta. La recerca per part de tots els grups d'un equilibri que és abans social que econòmic o urbanístic. L'any 1960 hi havia a la comarca 155.000 habitants. L'any 1991 la població era de 610.000. Així, en quasi 20 anys, perquè sols els darrers cinc anys ha crescut 30.000 habitants, la població es va multiplicar per 4.
- b) El bloqueig de tot el que sigui canvi i sobretot creixement, per la necessitat de satisfer en primer terme les mancances heretades. Cal pensar fins a quin punt aquesta manera d'enraonar, que era lògica als anys vuitanta, continua essent bona als noranta. Es passa del creixement explosiu al creixement zero en tot el quinquenni 1981-1986, quan ja a partir del 1983 a la resta de Catalunya el país anava fort.
- c) Una doble por està present: «Tant la d'uns com la dels altres», motivada pels que fugen de la ciutat central i els que poguessin tornar a venir de fora. El cert és que durant el quinquenni de recuperació 1986-1991 aquest és un tema irrelevant. Vénen 13.686 persones quan se'n van en aquest mateix període 14.745 persones.
- d) S'instaurà una mal entesa funció electoral de l'urbanisme que té greus distorsions sobre el dinamisme urbà. Es valorà el manteniment estàtic del grup amb el que es van tenir uns resultats electorals per damunt dels beneficis polítics que tindria per qui governa introduir a escala local un desenvolupament econòmic aparent i real, amb efectes per a tots.
- e) El desenvolupament econòmic xoca amb el record per part de tothom del grau de conflicte social a la comarca, a les darreries dels setanta, com a conseqüència de la gran crisi industrial i del tipus d'indústria que s'hi havia establert. Entre 1980 i 1985 es van donar 906 expedients de regulació d'ocupació que afectaren 49.935 treballadors. A Cornellà sol, 16.401. De 19.000 treballadors industrials es va passar a tenir-ne 13.000 a la fi del procés.
- f) La por a perdre les millores aconseguides, un element més que la ciutadania afegeix per exigir, per sobre de tot, estabilitat, mal entesa com a prohibició de créixer. Es tenen encara pocs exemples de les millores aportades al conjunt pels nous desenvolupaments i les noves infraestructures. Però la situació està canviant. Els EPI's, l'Estruch, el Mas Blau, Famades, Almeda, el camp de l'Empedrat, el canal de rem i el camí Ral, la Montanyeta, Can Bou, Can Palmer, la riera Gasulla, el torrent dels Llops, Can Canals, la Universitat, Torreblanca, i particularment l'A-16 mostren els efectes globals del nou territori i de les oportunitats que s'obren per a tothom.
- g) Es constata un gran desconeixement sobre les necessitats reals en matèria de llocs de treball i d'habitatge. Almenys ningú no reacciona amb la intensitat ni la rapidesa que cal davant la gravetat. Tothom mira de reüll què fa el seu veí i així és evident que tothom restarà aturat. La força de la zona es porta endins, «l'enemic» no ve de fora, de la ciutat central. És la segona derivada d'aquell creixement explosiu dels seixanta el que tenim obligació de situar. Fa 25 anys, el 32% de la població (quasi 200.000 persones) era menor de cinc anys. I aquells nens i nenes del Baix Llobregat demanen ara feina i aixopluc. El 1981 la dimensió de les famílies era de 3,73 persones a cada habitatge. Quan sabem que per renda, envelliment i manera de viure hem d'anar a 1,8 persones per habitatge, significa que ens cal, sense pensar en els que puguin venir de fora, passar de l'actual parc de 138.000 habitatges a un de 218.000. On està el desenvolupament urbà per almenys 100.000 habitatges ben col·lo-

cats? On està el nou sòl preparat per a 45.000 nous llocs industrials dels habitants de la zona?

h) El desenvolupament econòmic al Baix Llobregat passa per un desenvolupament urbà. Aquest, contra el que ens anuncien, no està renyit amb el medi. Ho serà si no el canalitzem, abans que ens explotin per tot arreu, sense infraestructures i «espontàniament», les tensions dels usos que es provocaran si no es troba on emplaçar-los ordenadament i d'una manera culta. El Baix Llobregat no té per què tenir de manera estructural una taxa d'atur en tot moment 8 punts per damunt de la mitjana de Catalunya, tenint en compte que és ric i ben emplaçat. Cal que ens preguntem fins a quin punt ho és, per què no hi cap la indústria que li cal, per què no hem preparat amb temps el sòl que la indústria necessita. El problema d'industrialització del Baix Llobregat, no ho confonguem, no és el de la Terra Alta o el del Pallars.

i) Per sortir-nos-en calen teràpies de xoc. Cal sacsejar el Baix Llobregat fins al moll de l'os amb intervencions grosses d'ampli efecte i espectre. Intervencions que no són sols «d'infraestructura grossa» i de primer nivell per a Catalunya, com alguns volen presentar, sinó, a més, de nous desenvolupaments urbans per a l'activitat econòmica i per a viure-hi. Intervencions que incorporin en el si de l'actuació, efectes estructurals per al conjunt dels nuclis on es troben. Aquí, recuperar un gran parc, allà bastir una ronda que ens tregui el trànsit dels vells carrers comercials centrals, allà un equipament a l'escala de Catalunya o del sistema urbà central, en aquest altre un gran espai lliure públic que perllonga el massís de Collserola fins als nuclis, i tot això fet amb gran qualitat ambiental i un respecte pel medi ambient i per l'entorn natural.

2. Repensar el model industrial

Cal recuperar per a la zona la indústria mitjana moderna, tot mantenint la diversitat sectorial, enfront el cicle en què es troba actualment la industrialització al Baix Llobregat.

Tot tenint en compte el cicle seguit (indústria gran als inicis de segle, profusió d'indústria mitjana amb necessitats de molta mà d'obra als anys seixanta i cobert de 450 m² per a la distribució de la gran ciutat dels anys vuitanta), cal evitar que, en comptes d'adreçar-nos a la indústria de pis a què ens està forçant el cicle immobiliari, es pugui captar novament una indústria mitjana moderna que permeti tenir els majors efectes econòmics sobre la base industrial, l'ocupació i el fi teixit de tallers industrials auxiliars emplaçats.

És molt important el paper que prenguin els desenvolupaments públics en aquesta direcció i els criteris que s'estableixin des de les corporacions locals per als nous sectors amb rigor perquè l'equació cost de desenvolupament global ho permeti.

La urbanització no sol ser barata a causa de les característiques planes del sòl, que no facilita el desguàs natural de les terres, per l'alt valor dels terrenys (pel joc de la posició urbana, la rendibilitat agrícola i les transaccions conjeturals que s'han produït recentment en altres usos, com els comercials, que poden pagar més pel sòl) i el temps que pren el desenvolupament. És aquest un fenomen especialment rellevant quan el cost del diner ha estat alt com ha succeït recentment, però que no és l'actual situació.

3. Una estructura urbana global. El combat contra la segregació de les estructures urbanes fil·lifformes

3.1. Les peculiaritats del sistema urbà del Baix Llobregat

El Baix Llobregat és un àmbit singular. No apareix amb un centre urbà predominant clar ni el model és el de les corones d'un sistema metropolitana clàssic com el milanès o l'americà.

Les raons cal cercar-les al Delta i a les terrasses fluvials que obliguen a una disposició de la ciutat fil·lifforme, molt interessant i ben pròpia. La dels assentaments urbans al llarg del marge d'encontre de la plana al·luvial amb els terrenys d'encosta, la

línia que havia retallat el mar amb les terres de relleu accentuat.

Això explica que les grans infraestructures no s'hagin de tractar com a corredors d'accés al centre o al port i a l'aeroport, sinó com als elements vertebrals del sistema, i això no sols per a un bon ús del restringit espai o dels limitats diners, sinó per necessitats de la pròpia articulació urbana que demana el sistema.

3.2. Estructura urbana i ordenació física

Aquest és, juntament amb la programació del sòl, l'objecte del pla especial de comunicacions en curs de tramitació per part de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona. A més, dona el degut suport jurídic a les traces més precises dels projectes tècnics redactats pel Ministeri per algunes de les infraestructures d'immediata construcció.

3.3. El manteniment de la protecció del medi

El moment és bo. Els perills d'un creixement indiscriminat al Delta, o a les zones boscoses o de fort relleu, o a Collserola, es troben en el seu moment més baix i seguiran així sempre que en contrapartida hi hagi una decidida voluntat de desenvolupament dels àmbits necessaris i adequats i no es baixi la guàrdia. Els nous espais urbans que es necessiten, com s'ha exposat, són d'extensió molt important.

En l'obtenció d'aquest estat d'opinió hi han intervingut els poders locals, la premsa i un bon conjunt d'institucions, però ha estat en gran mesura, cal recordar-ho per imprescindible, la revalorització de la zona com a conseqüència dels canvis de posició del Baix Llobregat en el conjunt del sistema urbà central de Catalunya com a resultat de les rondes i l'A-16, així com, també, de la revalorització en què han entrat els sòls, per efecte de les actuacions d'urbanització portades a terme i ja esmentades. Els sòls, en aquesta conjectura, es podria dir que es protegeixen més a si mateixos.

També, malgrat els efectes de la supressió del vell sistema de laminació per corredores i la seva substitució per rieres, sembla que hi ha més sensibilitat per impedir les extraccions d'àrids i sorres que tant de mal van fer a l'aqüífer i sobre l'agricultura, i tants delicats problemes de contaminants van provocar ulteriorment per culpa dels materials emprats en el reompliment. Sense el deteriorament de les terres, els espais per a usos marginals, ferrallers o dipòsits de materials diversos s'ha limitat malgrat la pressió a què aquests sols estan sotmesos. Més important; sembla que es dona una recuperació de les explotacions agràries un cop el marc de joc pels acotaments de l'autopista i el canal de rem han deixat l'àmbit agrari més ben acotat i protegit de la ciutat.

3.4. Els sectors en els espais intersticials entre nuclis

Les noves actuacions han de pensar-se amb la voluntat d'incorporar elements que reforcin aquesta estructura integrada, però multipolar, del Delta. Especialment importants són les funcions dels espais intersticials entre els vells centres urbans. Importants per què el conjunt no vingui bloquejat i per què es pugui identificar en tot moment la singular estructura de ciutat heretada.

Això en cap cas no vol dir menyspreu en les noves actuacions del context urbà pròxim configurat. Significa incorporar elements a l'escala de tot el sistema que posin en relleu les noves oportunitats que els canvis en el sistema d'accessibilitat ofereixen per captar nous serveis i activitats. En aquest nou context, fer un joc intel·ligent de l'ús dels espais lliures a preveure en l'ordenació dels nous sectors apareix com un aspecte molt important. Espais delimitats a l'escala del sistema gros més que de l'organització del paisatge local. Sense negar la recreació d'elements locals però enquadrats en el conjunt d'un sistema d'espais lliures a l'escala global que prenguin força en relació als grans espais lliures agrícoles que es posin en relleu en el futur: les terrasses fluvials, la plana deltaica i la barra marítima litoral.

3.5. La redimensió del sistema urbà a través dels nous sectors residencials

Especialment important és el tema de les zones residencials. La indústria, tant per la dimensió com pel moment de la seva aparició, s'emplaçà a les zones planes i de bon accés junt als nuclis històrics o dels nous centres creats per l'impacte de l'establiment del tren de la costa.

Això ha comportat un creixement urbà i de tota la resta d'elements més difícil que a la resta de municipis. La relació dels nous sectors residencials amb el desenvolupament que podríem anomenar històric es planteja sovint de manera molt difícil perquè es troben bloquejats per rieres, línies fèrries, zones intersticials de baixa qualitat i usos marginals, usos poc definits o amb predominança de velles estructures de tallers o amb desenvolupaments que han quedat baixos per sota rasant per la poca preocupació o la inviabilitat dels mitjans del moment en què es van edificar sense pensar les necessitats que plantejaria per a la urbanització l'anàlisi dels sectors veïns.

El tema obliga a plantejar-se que s'incloguin en el si dels nous desenvolupaments, els terrenys a l'entorn de coberts agrícoles, o dels usos assenyalats que s'han de desnonar i netejar per tal que la relació urbana dels nous sectors amb els vells sigui la que necessiten i amb les condicions de qualitat que els nous creixements demanen per què apareguin com a real alternativa d'atracció de creixement per part dels nous habitatges i especialment pel que constituirà el gruix de la nova demanda d'habitatge. D'aquells necessitats pel desplaçament cap a nous habitatges de les famílies de major poder de millora d'habitatge. Per deixar els actuals per a les famílies amb menors recursos, que lògicament són les noves famílies que s'estableixen per raó de la condició i l'estabilitat laboral de la gent més jove.

3.6. Aclarir l'ús de les noves infraestructures ferroviàries

Tothom sembla acceptar els traçats ferroviaris previstos. No obstant això, per aquells que en

tenen la responsabilitat, no s'aclareix si són per a trens d'ample europeu o ample espanyol. Com que no hi ha grans alternatives territorials ni diners, cal aclarir-ho urgentment perquè no perdem un cop més les oportunitats úniques que ofereix això per al sistema barceloní i en particular com a conseqüència de les noves centralitats creades sobre el Delta del Llobregat pels municipis que s'hi troben i que aquests no poden perdre atesa la seva situació de partida i el temps d'endarreriment acumulat.

No sembla que el tema de l'ample europeu quedi clar, i, de retruc la utilitat que pugui tenir també per al funcionament del tren d'alta velocitat Barcelona-Madrid. Unit a això –que l'obertura exportadora del port de Barcelona vers Europa sigui real–, hi ha un altre tema. També cal pensar si es vol no perdre l'oportunitat de fer que l'actual aeroport del Prat passi d'aeroport de sistema metropolità a aeroport de regió europea. D'aeroport de 4 milions d'habitants a aeroport per a una aglomeració de 12 milions amb el que això significa.

El tema no és menor. No apareix clar quins són els dimonis contra la lògica correspondència entre mitjans de transport. Això no sols és necessari per retornar-hi a l'avió els 1,2 milions de viatges que es decantaran pel TGV i que sortiran de la major extensió de l'àmbit abastat, sinó per mirar de captar per aquest radi d'acció noves destinacions i relacions territorials. Quan la nostra situació és avantatjosa per fer-ho per la impermeabilitat que ha adquirit el sistema urbà per endinsar-se sobre Barcelona, sorprèn no aprofitar-ho quan, en situacions més difícils, Lió a l'aeroport de Satolas, Montpellier a Fregorgues i, lògicament, París a Roissy ho estan portant a terme. Que després no ens trobem anant a Montpellier per prendre l'avió extrapol·lant el que els gironins ara ja fan a través de Perpinyà per anar a París i altres destinacions a partir de l'aeroport parisenc. El plantejament és completament possible amb el manteniment de les zones humides del Prat i amb la conservació de les platges i pinedes de la franja litoral i per tant pren un major dramatisme perdre aquestes úniques oportunitats per fer esdevenir el Delta una polaritat excepcional.

████████████████████
USOS DEL SÒL I TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ
A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

JAVIER SÁEZ

Economista. Universitat de Barcelona i Centre d'Estudis de Planificació

SUMARI

1. Usos del sòl

2. Tendències de transformació

2.1. La polaritat Martorell-Abrera

2.2. L'autovia del Baix Llobregat

2.3. La plataforma logística del Delta del Llobregat

ABSTRACT

A partir de les dades sobre sòl urbà i sòl urbanitzable programat, per usos, als municipis del Baix Llobregat, s'analitzen la realitat i les potencialitats en l'ocupació del sòl a la comarca. Tot seguit es passa a descriure les principals tendències de transformació en aquest camp per a un futur proper, que s'associen, fonamentalment, als grans projectes de creació d'infraestructures en curs (autovia del Baix Llobregat, plataforma logística del Delta) i els plans d'inversió vinculats a les activitats de l'empresa Seat (consolidació de la polaritat Martorell-Abrera).

A partir de los datos sobre el suelo urbano y el suelo urbanizado programado, por usos, en los municipios del Baix Llobregat, se analizan la realidad y las potencialidades en la ocupación del suelo en la comarca. A continuación se procede a describir las principales tendencias de transformación en este campo, las cuales se asocian, fundamentalmente, a los grandes proyectos de creación de infraestructuras en curso (autovía del Llobregat, plataforma logística del Delta) y a los planes de inversión vinculados a las actividades de la empresa Seat (consolidación de la polaridad Martorell-Abrera).

A partir des données relatives au sol urbain et au sol urbanisable programmé, pour usages, dans les municipalités du Baix Llobregat, l'auteur analyse la réalité et les potentiels de l'occupation du sol dans la comarca. On décrit, à continuation, les principales tendances de transformation dans ce domaine, lesquelles s'associent principalement aux grands projets de création d'infrastructures en cours (autoroute du Llobregat, plateforme logistique du Delta) et aux plans d'investissement attachés aux activités de l'entreprise Seat (consolidation de la polarité Martorell-Abrera).

USOS DEL SÒL I TENDÈNCIES DE TRANSFORMACIÓ
A LA COMARCA DEL BAIX LLOBREGAT

El model d'utilització de l'espai a la comarca del Baix Llobregat en les èpoques més recents ha vingut condicionat bàsicament per dos factors: per la contigüitat amb Barcelona i amb les seves infraestructures bàsiques de transport marítim i aeri –en el cas dels municipis de la zona sud-oriental de la comarca–, i pel desenvolupament de la xarxa viària principal que connecta l'àrea metropolitana de Barcelona amb l'est i el sud de Catalunya i amb la resta d'Espanya –especialment la carretera N-II i l'autopista A-2–, pel que fa a la resta de la comarca.

La incidència d'aquests factors es posa de manifest en els nivells d'ocupació de l'espai urbanitzable als diversos municipis, així com en les utilitzacions dominants de les zones ja ocupades.

1. Usos del sòl

Les dades de les taules 1 i 2 permeten fer una primera aproximació al grau d'urbanització dels municipis que integren la comarca, així com a la seva especialització relativa des del punt de vista de la utilització del sòl i de les previsions de destinació de l'espai disponible.

Una primera valoració de les dades d'usos del sòl permet constatar que, òbviament, la major pressió per a l'ocupació de l'espai correspon en general als municipis més pròxims a Barcelona o millor connectats amb la xarxa viària principal.

Així, les localitats més properes a Barcelona es troben entre les que presenten un major percentatge de la seva superfície municipal ja ocupada o en procés de consolidació. També alguns municipis de caràcter residencial extensiu –com Castelldefels– mantenen un elevat percentatge de superfície ocupada. A l'últim, l'eix Martorell-Sant Andreu de la Barca presenta igualment una densitat d'urbanització important.

Amb les dades més globals s'evidencia, d'entrada, que alguns dels municipis contigus a Barcelona, com Esplugues i Cornellà, arriben a tenir ocupada

o compromesa¹ una proporció de la seva superfície total del 61,7% i el 73,0%, respectivament, mentre que en el cas de Sant Just Desvern i Sant Joan Despí s'arriba a percentatges del 47,5% i el 37,6% (taula 1). En el cas del Prat, en contrapartida, la proporció d'espai urbanitzat és relativament baixa com a conseqüència de la importància de la reserva d'espai per a sistemes infraestructurals i de les zones protegides de la franja costanera. També Castelldefels, per les seves característiques de nucli residencial de baixa densitat, l'orografia del seu territori i la proximitat al nucli barceloní, presenta una part important del terme municipal ja ocupada o en procés de consolidació: el 63,8%. A més d'aquests municipis, és destacable, com ja s'ha avançat, el cas de l'eix Martorell-Sant Andreu de la Barca amb un grau elevat d'urbanització, que suposa proporcions del 36,2% i el 62,7%, respectivament, de la superfície municipal en la situació indicada. La figura 1, on es representen gràficament les dades referides –percentatge que suposa el sòl urbà i urbanitzable programat (sectors aprovats) en relació amb la superfície total de cada municipi–, permet corroborar a grans trets la incidència dels dos factors esmentats inicialment en el procés d'ocupació de l'espai a la comarca.

En xifres absolutes, la situació és relativament similar, però amb les salvetats que introdueix la diferent dimensió i orografia dels termes municipals i la intensitat en la utilització de l'espai. Així, en aquest cas, municipis com Cervelló, Corbera o Vallirana, de caràcter residencial extensiu i amb termes d'una gran amplitud, es troben entre els que tenen una major extensió urbanitzada (amb superfícies de més de 500 Ha), mentre que altres dels anteriorment citats –com Esplugues, Sant Joan Despí o Sant Andreu de la Barca– tenen una superfície total que no arriba a les 500 Ha o bé és escassament superior i, per tant, apareixen en

¹ Entenent com a tal la totalitat del sòl urbà i aquella part del sòl urbanitzable per a la qual hom ha desenvolupat el planejament parcial i, per tant, pot considerar-se com a disponible a curt termini per a la seva utilització –a la taula 1 es correspon amb els valors de la columna «Total S.U. + S.U.P. (Sectors Aprovats)».

Taula 1. Usos del sòl. Sòl urbà (S.U.) i sòl urbanitzable programat (S.U.P.). Sectors aprovats (Ha)

	S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats) Residencial*	S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats) Industrial*	S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats) Terciari*	S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats) Sistema*	S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats) Altres*	(a) TOTAL S.U. + S.U.P. (Sectors aprovats)	(b) TOTAL Sòl urbà + sòl urbanitzable	(a)/(b) Percentatges	Superfície total al municipi
Abrera	111,1 (32,1)	192,6 (55,7)	-	-	42,1 (12,2)	345,8	504,7	68,5	1.989
Begues	287,7 (98,6)	2,8 (0,9)	-	-	1,4 (0,5)	291,9	391,8	74,5	5.062
Castelldefels	673,8 (85,1)	11,6 (1,5)	-	47,2 (6,0)	59,0 (7,4)	791,6	967,4	81,8	1.241
Castellví de Ronçana	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	154,4	164,3	94,0	1.637
Cervelló	417,8 (60,0)	28,1 (4,0)	-	-	250,5 (36,0)	696,4	780,7	89,2	2.962
Colibató	146,3 (72,6)	6,9 (3,4)	-	-	48,2 (23,9)	201,4	264,6	76,1	1.771
Corbera de Llobregat	588,3 (64,2)	6,3 (0,7)	-	-	305,0 (35,1)	869,6	984,8	88,3	1.842
Cornellà de Llobregat	313,5 (62,0)	168,8 (33,4)	-	-	23,2 (4,6)	505,5	590,4	85,6	692
Esparreguera	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	526,5	608,4	86,5	2.747
Espulgues de Llobregat	249,1 (87,8)	24,1 (8,5)	-	-	10,6 (3,7)	283,8	348,5	81,4	460
Gavà	335,1 (62,5)	79,7 (14,9)	-	-	121,3 (22,6)	536,1	1.176,3	45,6	3.090
Martorell	165,6 (35,4)	211,9 (45,4)	-	-	89,6 (19,2)	467,1	718,0	65,1	1.290
Molins de Rei	210,1 (74,1)	73,5 (25,9)	-	-	-	283,6	414,3	68,4	1.600
Olesa de Montserrat	120,5 (72,8)	45,0 (27,2)	-	-	-	165,5	300,3	55,1	1.654
Pallejà	210,7 (83,6)	39,0 (15,5)	-	-	2,4 (0,9)	252,1	385,2	65,4	841
El Papiol	96,1 (73,9)	14,2 (10,9)	-	-	19,8 (15,2)	130,1	249,8	52,1	883
El Prat de Llobregat	265,0 (43,4)	237,5 (38,9)	68,2 (11,1)	-	40,2 (6,6)	610,9	1.342,5	45,5	3.223
Sant Andreu de la Barca	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	346,2	394,2	87,8	552
Sant Boi de Llobregat	437,6 (66,0)	170,8 (25,7)	6,3 (0,9)	23,5 (3,5)	25,0 (3,8)	663,2	871,8	76,1	2.194
Sant Climent de Llobregat	51,3 (89,8)	5,8 (10,2)	-	-	-	57,1	77,2	74,0	1.073
Sant Esteve Sesrovires	242,2 (65,5)	78,5 (21,2)	-	-	48,9 (13,2)	369,6	709,3	52,1	1.864
Sant Feliu de Llobregat	139,0 (56,1)	106,3 (42,9)	-	2,6 (1,0)	-	247,9	376,2	65,9	1.179
Sant Joan Despi	101,3 (37,9)	77,9 (29,1)	-	16,4 (6,1)	-	267,5	381,2	70,2	563
Sant Just Desvern	177,9 (60,3)	53,5 (18,1)	-	-	63,7 (21,6)	295,1	404,1	73,0	785
Sant Vicenç dels Horts	281,3 (78,2)	76,2 (21,2)	-	-	2,0 (0,6)	359,5	383,6	93,7	914
Santa Coloma de Cervelló	105,0 (94,7)	-	-	-	5,9 (5,3)	110,9	240,3	46,2	752
Torrelles de Llobregat	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	221,0	327,7	67,5	1.360
Vallirana	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	1.052,3	1.059,5	99,3	2.379
Viladecans	356,3 (76,4)	106,1 (22,7)	-	4,0 (0,9)	-	466,4	1.197,1	39,0	2.011
TOTAL	6.052,6	1.817,1	74,5	93,7	1.230,7	11.569,0	16.614,2	69,6	48.610

* Les xifres entre parèntesi corresponen al percentatge que representa el valor sobre el total expressat a la columna (a).
Font: Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya.

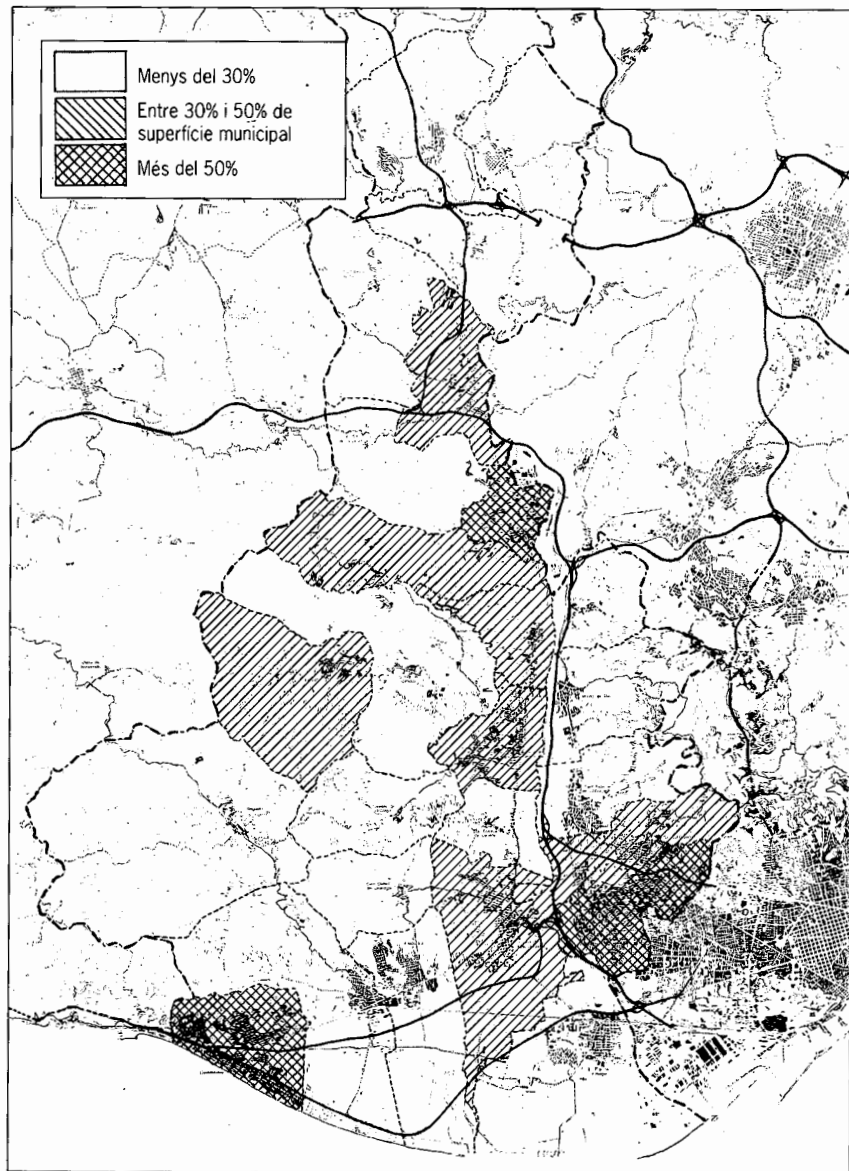
posicions posteriors als municipis indicats, pel que respecta a les xifres totals de sòl urbà i urbanitzable programat amb el seu desenvolupament iniciat.

Les especialitzacions en relació amb l'ús de les zones urbanitzades –centrant-se fonamentalment en els dos principals: residencial i industrial– també es perfilen amb claredat. Les dades que s'inclouen a les taules 1 i 2 permeten analitzar els usos de l'espai que anteriorment s'ha qualificat com ocupat o compromès, així com els usos previstos per aquelles zones que es poden considerar com de reserva per al futur.

D'acord amb això, l'explotació efectuada agrupa d'una banda les àrees de sòl urbà i els sectors aprovats de sòl urbanitzable programat segons els usos considerats, agrupació que permet assimilar el conjunt d'aquests espais a zones ocupades o amb una utilització ja prevista i compromesa. Per tant, les dades de la taula 1 correspondran a les zones residencials, industrials i amb altres usos ja ocupades o en procés de consolidació.

D'altra banda, a la taula 2 hom ha inclòs per a cada municipi de la comarca les xifres de sòl urbanitzable no programat més els sectors encara no aprovats de sòl urbanitzable programat. Per tant, s'especifiquen en aquest cas les àrees pendents de desenvolupament i que, en conseqüència, poden considerar-se com de reserva per a una futura utilització.

Figura 1. Proporció dels termes municipals ocupada per zones urbanitzades o compromeses



En funció d'aquests dos conjunts de dades es pot fer una somera valoració dels usos amb una major presència als municipis de la comarca, tant en termes absoluts com relatius, i de les possibilitats d'expansió de les àrees urbanes segons els espais encara disponibles per als diferents usos.

Pel que fa a municipis amb un elevat volum de sòl industrial i en els quals, a més, aquest suposa un alt

Taula 2. Usos del sòl. Sòl urbanitzable programat (S.U.P) (Sectors no aprovats) i sòl urbanitzable no programat (S.U.N.P.)(Ha)

	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Residencial*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Industrial*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Terciari*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Sistema*	S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P. Altres*	(a) TOTAL S.U.P. (sectors no aprovats) + S.U.N.P.	(b) TOTAL Sòl Urbà + sòl urbanitzable	(a)/(b) Percentatges
Abrera	93,7 (59,0)	65,1 (41,0)	-	-	-	158,8	504,7	31,5
Begues	89,7 (89,8)	10,2 (10,2)	-	-	-	99,9	391,8	25,5
Castelldefels	43,1 (24,5)	-	-	132,6 (75,5)	-	175,7	967,4	18,2
Castellví de Ronçana	9,8 (100,0)	-	-	-	-	9,8	164,3	6,0
Cervelló	59,8 (71,0)	24,4 (29,0)	-	-	-	84,2	780,7	10,8
Collbató	63,3 (100,0)	-	-	-	-	63,3	264,6	23,9
Corbera de Llobregat	115,2 (100,0)	-	-	-	-	115,2	984,8	11,7
Cornellà de Llobregat	3,9 (4,6)	-	-	80,9 (95,4)	-	84,8	590,4	14,4
Esparreguera	34,6 (42,2)	47,3 (57,8)	-	-	-	81,9	608,4	13,5
Esplugues de Llobregat	36,4 (56,3)	-	-	28,3 (43,7)	-	64,7	348,5	18,6
Gavà	370,1 (57,8)	25,5 (4,0)	-	244,6 (38,2)	-	640,2	1.176,3	54,4
Martorell	42,9 (17,1)	190,0 (75,7)	-	-	18,0 (7,2)	250,9	718,0	34,9
Molins de Rei	88,7 (67,9)	31,9 (24,4)	-	10,1 (7,7)	-	130,7	414,3	31,6
Olesa de Montserrat	60,4 (44,8)	60,4 (44,8)	14,0 (10,4)	-	-	134,8	300,3	44,9
Pallejà	45,9 (34,5)	-	-	87,2 (65,5)	-	133,1	385,2	34,6
El Papiol	59,8 (50,0)	3,0 (2,5)	-	56,8 (47,5)	-	119,6	249,8	47,9
El Prat de Llobregat	61,9 (8,5)	-	183,2 (25,0)	486,5 (66,5)	-	731,6	1.342,5	54,5
Sant Andreu de la Barca	39,8 (83,1)	8,1 (16,9)	-	-	-	47,9	394,2	12,2
Sant Boi de Llobregat	85,5 (41,0)	50,1 (24,0)	14,6 (7,0)	58,4 (28,0)	-	208,6	871,8	23,9
Sant Climent de Llobregat	13,8 (69,0)	2,5 (12,5)	-	3,7 (18,5)	-	20,0	77,2	25,9
Sant Esteve Sesrovires	14,6 (4,3)	144,2 (42,4)	-	-	180,9 (53,3)	339,7	709,3	47,9
Sant Feliu de Llobregat	104,4 (81,4)	7,0 (5,4)	-	16,9 (13,2)	-	128,3	376,2	34,1
Sant Joan Despi	36,4 (32,0)	-	-	77,3 (68,0)	-	113,7	381,2	29,8
Sant Just Desvern	106,8 (98,0)	-	-	2,2 (2,0)	-	109,0	404,1	27,0
Sant Vicenç dels Horts	21,3 (88,4)	-	-	2,8 (11,6)	-	24,1	383,6	6,3
Santa Coloma de Cervelló	36,3 (28,0)	19,1 (14,8)	-	74,0 (57,2)	-	129,4	240,3	53,8
Torrelles de Llobregat	88,5 (83,0)	2,5 (2,3)	-	15,6 (14,6)	-	106,6	327,7	32,5
Vallirana	7,2 (100,0)	-	-	-	-	7,2	1.059,5	0,7
Viladecans	137,1 (18,8)	51,2 (7,0)	-	501,0 (68,6)	41,4 (5,6)	730,7	1.197,1	61,0
TOTAL	1.970,9	742,5	211,8	1.878,9	240,3	5.044,4	16.614,2	30,4

* Les xifres entre parèntesi corresponen al percentatge que representa el valor sobre el total expressat a la columna (a).

Font: Direcció General d'Urbanisme. Generalitat de Catalunya.

percentatge de les seves àrees urbanitzades, es destaquen d'una banda Cornellà, el Prat, Sant Boi, Sant Feliu i Viladecans a l'entorn més pròxim de Barcelona, i l'eix Abrera-Martorell a la segona corona metropolitana (previsiblement caldria afegir Sant Andreu de la Barca a aquest eix, encara que la desagregació de les dades disponibles no permet corroborar-ho). Totes aquestes localitats tenen més de 100 Ha de sòl urbà i urbanitzable programat (en sectors aprovats) destinades a usos industrials, cosa que per a la majoria d'elles suposa més d'una tercera part de tot l'espai amb aquestes qualificacions.

Cal afegir que, a més dels citats, altres quatre municipis (Molins de Rei, Sant Esteve Sesrovires, Sant Joan Despí i Sant Vicenç dels Horts) tenen més del 20% de la seva superfície urbanitzada –en valors absoluts, més de 70 Ha– destinada a usos industrials, cosa que suposa un nivell significatiu de presència d'aquestes activitats. També el municipi de Gavà disposa de prop de 80 Ha de sòl industrial en la situació considerada, encara que en aquest cas el percentatge de la superfície municipal que això representa és més reduït (el 14,9%), per tractar-se d'un dels municipis amb major extensió de la comarca.

La representació d'aquesta informació a la figura 2 posa de manifest l'agrupació d'aquest conjunt de municipis en dues àrees amb elevada densitat d'usos industrials: una situada a la zona sud de la comarca, pròxima a Barcelona i la seva zona por-

Figura 2. Sòl industrial urbanitzat o en procés de consolidació



tuària, i altra conformant un eix Abrera-Martorell-Sant Andreu de la Barca, l'expansió del qual en torn a Martorell afecta també una part del terme municipal de Sant Esteve Sesrovires.

Quant a localitats amb una especialització residencial, destaquen en termes absoluts per quantitats de sòl amb aquest ús Castelldefels i Corbera, municipis de caràcter residencial extensiu –que superen les 500 Ha destinades a usos residen-

cials-, i Sant Boi, Cervelló, Viladecans, Gavà i Cornellà amb superfícies superiors a les 300 Ha. Relativament a la superfície urbanitzada total, els percentatges més elevats destinats a usos residencials a la comarca corresponen a Begues, Castelldefels, Esplugues, Sant Climent i Santa Coloma de Cervelló, amb valors superiors al 85%.

El potencial de creixement dels municipis del Baix Llobregat és encara significatiu en molts casos, especialment en aquells que no es troben a l'àmbit d'influència més immediata de Barcelona (taula 2). Així, municipis com Viladecans, Gavà o Santa Coloma de Cervelló mantenen encara disponible més del 50% del seu espai urbà i urbanitzable. En termes absoluts són Gavà i Viladecans, amb àmplia diferència, les localitats que mantenen una major disponibilitat, que supera en ambdós casos les 600 Ha disponibles.

Cal també assenyalar el cas específic del Prat, en el qual el sòl urbanitzable encara disponible assoleix la xifra més elevada de la comarca, però on aquest espai es destina majoritàriament a sistemes. En aquest cas, doncs, les reserves per a les grans infraestructures de transport condicionen fortament les seves característiques urbanes i possibilitats d'expansió.

Altres municipis que encara mantenen disponible més d'una tercera part de la seva superfície urbanitzable són Martorell, Olesa de Montserrat, Pallejà, el Papiol, Sant Esteve Sesrovires i Sant Feliu de Llobregat.

Tanmateix, són les utilitzacions residencials i per a sistemes les que absorbeixen la part principal de la superfície encara disponible, com es pot comprovar a la taula 2. Gavà es destaca com el municipi amb major capacitat de creixement residencial, mentre que quant a especialització relativa, localitats com Begues, Corbera, Sant Feliu o Sant Just Desvern destinen quantitats de sòl importants –que a més suposen proporcions molt majoritàries de l'espai pendent d'urbanització– a reforçar el seu caràcter residencial.

Cal afegir que la recent finalització i posada en servei de l'autopista de Garraf (A-16) reforça de forma important la condició de nucli residencial extensiu de Castelldefels i les seves expectatives de creixement, així com el potencial d'expansió dels cascós urbans de Gavà, Viladecans i Sant Boi.

Molt més restringida apareix la possibilitat d'expansió de les zones industrials a la comarca. Únicament dos municipis superen les 100 Ha encara utilitzables per a aquest tipus d'usos: Martorell i Sant Esteve Sesrovires. Altres quatre més disposen de superfícies superiors a les 50 Ha: Abrera, Olesa de Montserrat, Sant Boi i Viladecans. En conseqüència, es pot afirmar que les possibilitats de la comarca d'acollir activitats de tipus industrial en espais amb aquesta qualificació són força restringides i es limiten fonamentalment a l'àrea d'Abrera-Martorell i el seu entorn, en la mesura que aquests dos municipis més els d'Olesa de Montserrat i Sant Esteve Sesrovires concentren el 61,9% del volum total de sòl industrial encara disponible a la comarca.

A l'últim, és també d'interès assenyalar la consolidació durant els últims anys d'una tendència a l'expansió de Barcelona cap als municipis més propers del Baix Llobregat –fonamentalment Esplugues, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí, però també Cornellà i el Prat– i una terciarització d'aquests. En aquest sentit, es pot fer esment de diversos projectes en diferents fases de maduració: parc d'oficines del Mas Blau, centre terciari de Cornellà, ampliació de la Universitat Politècnica a la comarca, polígon terciari de Sant Joan Despí, ciutat aeroportuària, etc.

Aquesta tendència ve recolzada per operacions del mateix caràcter a Barcelona i l'Hospitalet, com l'ampliació de la Fira al polígon de Pedrosa, l'expansió terciària a la zona alta de la Diagonal (Promoció de l'Illa, etc.), àrea de nova centralitat de la plaça Cerdà, i d'altres. Per tant, a mig i llarg termini es pot preveure un reforçament dels usos residencials i terciaris als municipis esmentats.

Igualment, la proximitat al port i terminals ferroviàries i la densitat de població a la zona han afavorit

un notable increment en alguns municipis de la comarca de la demanda d'espai per a grans superfícies comercials i que hagi sorgit en els últims mesos un seguit de projectes d'aquest tipus, fins arribar a provocar recentment una decisió administrativa de congelar l'aprovació per a la instal·lació d'alguns d'aquests centres (figura 3).

2. Tendències de transformació

Els últims anys, i de cara a un futur pròxim, el Baix Llobregat afronta una sèrie de transformacions en la utilització de l'espai i en la vertebració del territori que comportarà efectes notables sobre el conjunt de la comarca. Aquestes modificacions es deriven fonamentalment de dos tipus de factors: d'una banda, de la incidència dels grans projectes infraestructurals que es concentren a la comarca, i d'altra, dels plans d'inversió de l'empresa Seat com a principal establiment industrial que afecta la seva base productiva.

Pel que fa al primer d'aquests dos aspectes, la creació –vinculada al port de Barcelona– d'una gran àrea d'activitats logístiques (ZAL), la prevista ampliació de les instal·lacions portuàries –amb modificació i canalització del llit del riu– i els projectes que afecten la zona aeroportuària comporten una significativa modificació en els usos de l'espai als municipis del sud de la comarca. Considerable importància tenen també les realitzacions recents i previstes a la xarxa viària principal:

autopista A-16, enllaços amb els cinturons de Barcelona, autovia del Llobregat i Quart Cinturó de Barcelona, que vertebraran més eficientment els municipis de la comarca longitudinalment i milloraran de forma notable les seves connexions paral·lelament a la costa.

En síntesi, doncs, cal fer referència a tres elements fonamentals que tindran una incidència decisiva, en un futur immediat i a mig termini, tant

Figura 3. Grans superfícies comercials



a la base productiva de la comarca com pel que fa a l'ocupació i la utilització de l'espai:

- a) La creació d'una potent polaritat d'activitats industrials a l'àrea de Martorell-Abrera.
- b) La pròxima construcció de l'autovia del Baix Llobregat.
- c) La creació d'una important plataforma logística a la zona del Delta del Llobregat.

2.1. La polaritat Martorell-Abrera

Pel que respecta a la polaritat industrial de l'eix Martorell-Abrera, la construcció de la nova factoria de Seat ha constituït l'element decisiu, per tal com ha suposat una xifra considerable d'inversió i, a més, ha arrossegat una quantitat notable d'empreses subministradores que s'han implantat al seu entorn, tant al parc integrat de premuntatge (PIP) com a polígons industrials pròxims.

Els plans inicials de Seat, dissenyats els anys 1986-1987, comportaven unes inversions totals d'aproximadament 600.000 milions de pessetes amb horitzó a l'any 1998. Aquest pla d'inversió preveia la reconversió de les instal·lacions existents a la Zona Franca i la realització d'una nova planta industrial a Martorell. Malgrat el canvi radical registrat a l'estratègia de l'empresa durant els últims anys, la xifra d'inversió que ha arribat a executar-se se situa entorn als 400.000 milions, dels quals corresponen a la nova planta construïda a Martorell uns 300.000 milions de pessetes, mentre que la resta ha estat destinada a millores a la planta de Zona Franca i altres conceptes.

Els efectes d'aquest flux d'inversió a la comarca i, molt especialment, a l'àrea de Martorell han estat considerables i han introduït canvis rellevants en la localització dels establiments industrials². Malgrat

² Encara que han estat també notables en altres aspectes, com la millora del capital humà de la comarca, per les importants inversions que s'han efectuat en formació, la millora en els ingressos de les entitats locals i, per tant, de la capacitat d'aquestes per prestar serveis als ciutadans, etc.

que no es disposa fins al moment d'informació suficientment específica i detallada, es pot estimar que l'activitat de la nova planta de producció ha atret a la zona al voltant de Martorell empreses subministradores i altres indústries relacionades, amb una ocupació total entorn als 2.800-2.900 llocs de treball, a més dels corresponents a la plantilla directa de Seat³ (que en condicions de ple funcionament se situa en una xifra objectiu d'aproximadament 6.000 treballadors).

Aquestes xifres, però, parteixen de la consideració que la nova implantació no havia de suposar a curt i mig termini una localització molt elevada de les empreses subministradores a les seves proximitats, atès que hi ha factors de cost i de facilitat de comunicació que poden estimular a moltes d'aquestes empreses a mantenir la seva implantació si no és molt desfavorable.

En les actuals circumstàncies, el projectat tancament de la planta de Seat a la Zona Franca fa difícil preveure les repercussions que pot induir la nova situació sobre el teixit de petites i mitjanes indústries subsidiàries d'aquesta empresa. En tot cas, des d'una consideració a llarg termini es pot esperar una progressiva concentració d'aquest tipus d'empreses a l'àrea de Martorell, tenint en compte que a la proximitat de la planta de muntatge s'afegeixen altres factors positius, com la possibilitat de transformar o renovar instal·lacions –aspecte que de vegades ve imposat pels nous procediments de treball–, els menors preus del sòl i la possibilitat d'obtenir rendes del sòl amb el canvi de localització, menors costos operatius, etc. Això comportaria la consolidació de l'àrea Abrera-Martorell com a polaritat de les indústries de l'automòbil i components.

Malgrat tot, no són aquestes les úniques raons que abonen la previsió d'un reforçament del teixit indus-

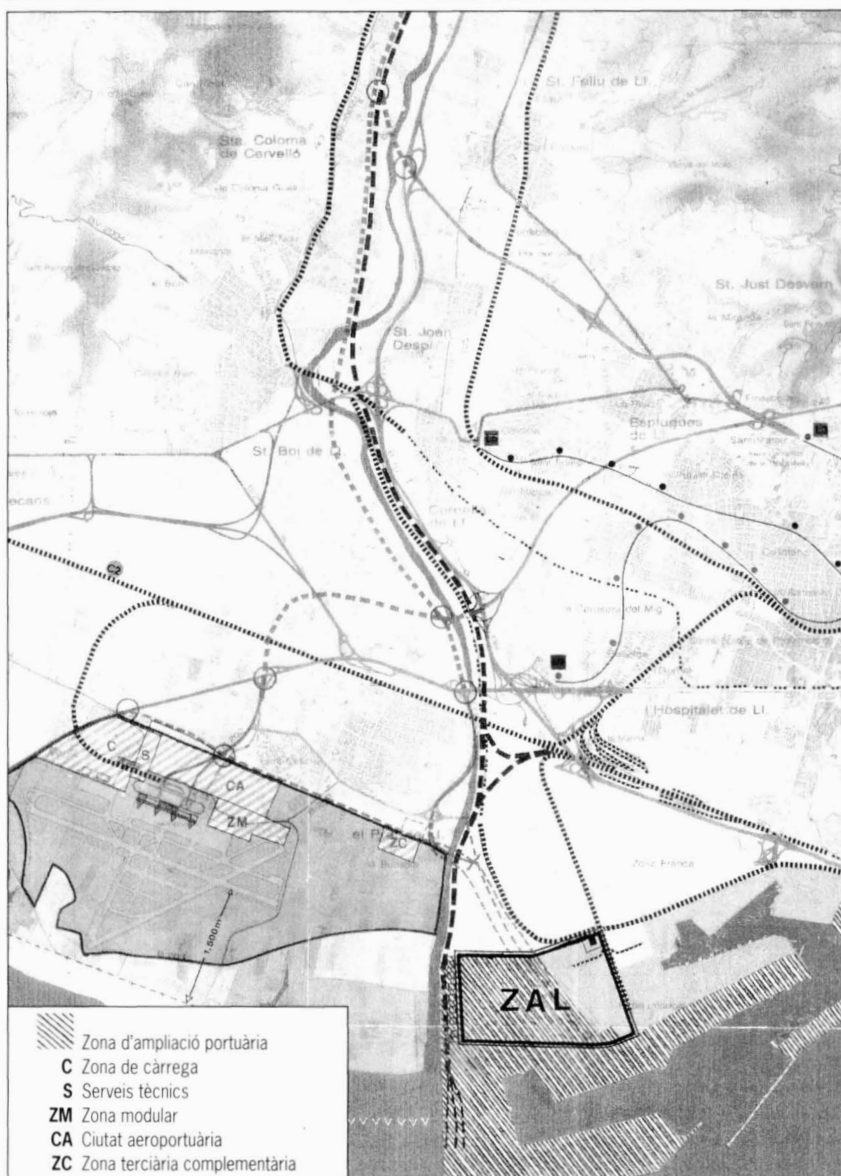
³ Segons valoracions efectuades per M. T. Costa a «La crisis de Seat» en *Economistas*, número extraordinari de 1993; M. T. Costa, M. Callejón i E. Giráldez (1991); *Estudio del impacto generado por la ubicación de la empresa Seat en Martorell*, mimeo, CEP, Barcelona.

trial d'aquesta àrea. Per a aquells sectors que operen amb procediments de producció *just-in-time* o de producció ajustada, els serveis logístics i la proximitat als centres operatius d'aquests serveis suposen factors d'una importància considerable, cosa que evidencia els avantatges comparatius que aporta la zona esmentada per aquest tipus d'activitats. D'altra banda, com es veurà posteriorment, els atractius locacionals en funció de les condicions de comunicació són també destacables.

Els efectes d'aquesta dinàmica s'han posat ja de manifest durant els últims anys, un cop iniciat el procés de construcció de la nova factoria de Martorell. Així, és significatiu el fet que tant Martorell com els municipis veïns més directament afectats per la nova implantació hagin modificat recentment el seu planejament urbanístic per adaptar-lo a les noves circumstàncies⁴ (són a més els únics de la comarca que ho han fet amb posterioritat a l'any 1987). La ràpida urbanització i venda del polígon industrial de Sant Ermenegol –i l'inici de la segona fase–, malgrat la situació desfavorable del mercat després de 1991, i l'augment considerable de les zones industrials introduït en el nou Pla d'Olesa de Montserrat són elements clarament indicatius del reforçament ja detectable i encara previsible de l'ocupació de l'espai per activi-

⁴ En el cas d'Abrera, el nou planejament data de l'any 1988, mentre que a Martorell va ser aprovat el 1992, a Sant Esteve Sesrovires el 1991 i a Olesa de Montserrat l'any 1993.

Figura 4. Projectes d'infraestructures al Delta del Llobregat



tats productives. Igualment és constatable que la citada situació ha tingut també efectes sobre el mercat immobiliari residencial d'aquesta àrea.

2.2. L'autovia del Baix Llobregat

Durant l'últim trimestre de 1994 es preveu el començament de les obres de l'autovia del Baix Llobregat (primer tram), obres que han estat ja objecte de licitació recentment.

Aquesta autovia, amb les corresponents connexions i prolongacions que la fan enllaçar amb els cinturons, el port i l'aeroport, suposarà una inversió total de 68.000 milions de pessetes⁵. La seva finalització es preveu per a principis de l'any 1997, i el seu traçat discorre per la marge dreta del riu en un tram d'aproximadament 18 quilòmetres que connectarà Martorell amb l'inici de l'autopista A-2, el port, l'aeroport, el Cinturó del Litoral i la Ronda de Dalt, com s'ha dit.

La nova autovia, a més de millorar la vertebració de la comarca en sentit longitudinal, reforçarà i descongestionarà el trànsit en el tram de l'autopista A-2 comprès entre Barcelona i el Papiol i de l'autopista A-7 entre el Papiol i Martorell, que apareixen com els més congestionats de Catalunya. Al mateix temps, possibilitarà l'eliminació del trànsit que ara suporta la carretera N-II al seu pas per Martorell, Sant Andreu de la Barca, Pallemà i Sant Vicenç dels Horts, cosa que permetrà una notable millora de la qualitat urbana de zones importants d'aquestes localitats i la recuperació d'aquella via per als trànsits interiors, amb les consegüents possibilitats de reorganització i millora de les circulacions.

D'altra banda, amb la nova autovia quedarà reforçada la polaritat industrial de Martorell-Abrera, que passarà a situar-se com la zona de Catalunya amb millors condicions locacionals per a les activitats productives, especialment a partir del moment que es construeixi el Quart Cinturó de Barcelona, que travessarà l'extrem del municipi d'Abrera (figures 1 i 2).

En definitiva, aquesta via ve a consolidar la vertebració longitudinal de la comarca, seguint el curs del riu, que com s'ha indicat inicialment ha condicionat la configuració de la xarxa viària principal i constitueix un dels elements articuladors del seu desenvolupament. Com a conseqüència, suposa també que els municipis que es troben més desplaçats d'aquests elements vertebradors –com per exemple, Begues, Torrelles, Vallirana, Corbera, etc.– mantindran la seva posició de relativa segre-

gació des del punt de vista de condicions d'accessibilitat a la xarxa primària.

2.3. La plataforma logística del Delta del Llobregat

En relació amb la construcció de la plataforma logística del Delta del Llobregat, es pot afirmar que es tracta de l'operació de caràcter infraestructural de més importància per a la regió de Barcelona en un futur previsible.

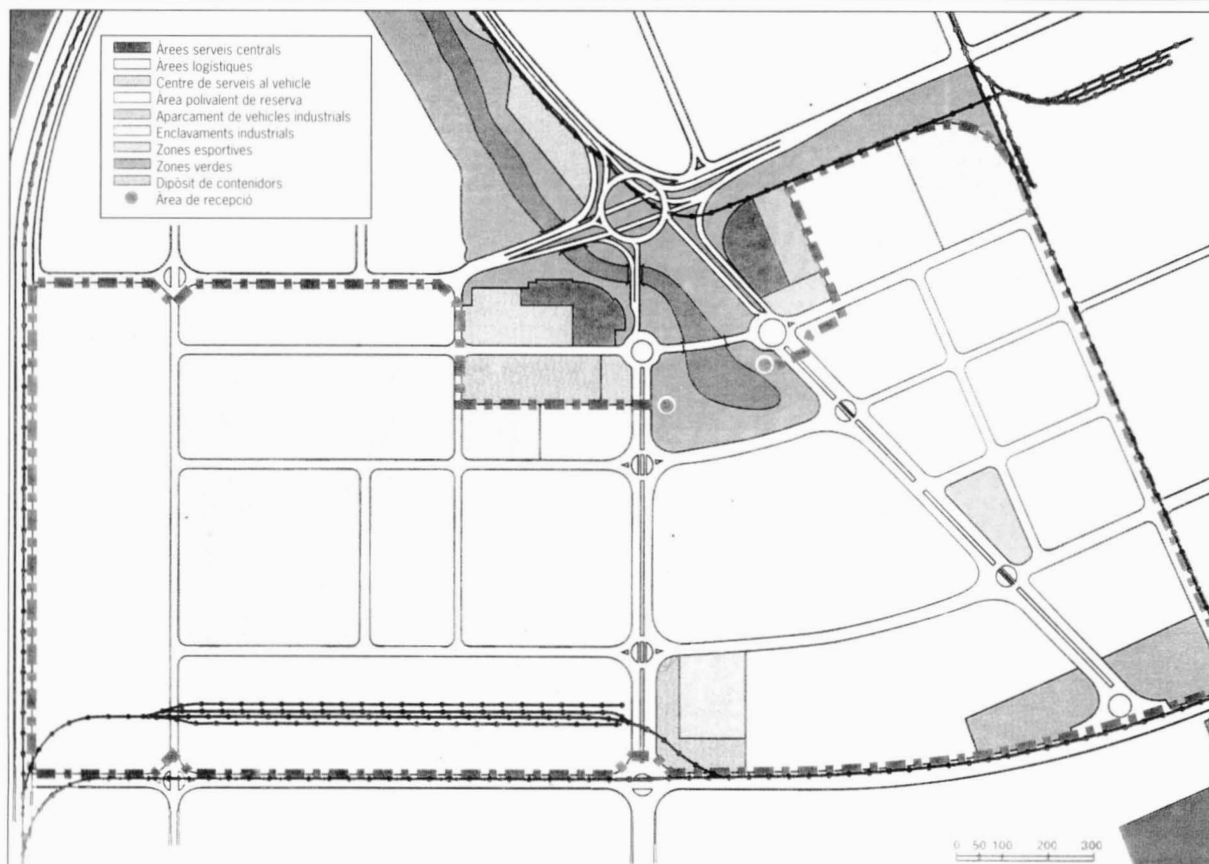
La zona del Delta reuneix les condicions per esdevenir el gran centre logístic de la regió de la Mediterrània nord-occidental i, d'altra banda, suposa un dels principals potencials per al desenvolupament econòmic de la comarca. Cal assenyalar, tanmateix, que aquest objectiu comporta un procés perllongat i que requerirà importants esforços no solament d'inversió, sinó també d'adaptació per part dels agents implicats. En una aproximació molt somera, es pot destacar la necessitat de millorar l'eficiència de les infraestructures preexistents i els elements d'interconnexió entre elles i d'ampliar l'àmbit de mercat del port de Barcelona –l'*hinterland* del qual és a hores d'ara molt reduït–, especialment cap a les regions del sud de França i el nord d'Itàlia.

Els tres elements principals d'aquesta intervenció són la creació de la nova Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), l'ampliació del port –amb la desviació parcial i la canalització de l'actual llit del riu– i l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries. Aquest conjunt d'intervencions suposa una concentració a la zona d'infraestructures de caràcter logístic de notable importància (figura 4).

Cadascun d'aquests tres elements implica variacions significatives en la situació actual d'utilització de l'espai. La ZAL es preveu com un gran centre de distribució intermodal vinculat a l'activitat del port de Barcelona i especialitzat en el tractament logístic del tràfic marítim. El projecte estableix dues fases de realització: la primera es desenvolupa en terrenys propietat del port i afecta una superfície del 67,8 Ha, mentre que la segona ve

⁵ Inclouent-hi les expropiacions.

Figura 5. Esquema d'àrees funcionals de la Zona d'Activitats Logístiques



condicionada pel desviament del riu i té una extensió de 136,3 Ha (figura 5).

L'ampliació de les instal·lacions portuàries resulta també condicionada al nou traçat previst per al Llobregat i correspondrà majoritàriament a espais guanyats al mar, amb una extensió total que superarà les 500 Ha. Pel que fa a l'aeroport, les previsions a mig termini afecten sobretot les instal·lacions del costat de terra, de forma que es pugui incrementar l'actual capacitat de càrrega de mercaderies i oferir un servei millor i més complet tant a les empreses de transport aeri i les companyies d'aviació civil com als usuaris de les instal·lacions aeroportuàries (figura 4). En un horitzó temporal més prolongat caldrà també abordar la construcció d'una nova pista que augmenti la capacitat operativa i que previsiblement se situarà paral·lela a l'actual pista 07-25 per la banda del litoral.

En l'actualitat, la competència entre regions i entre ciutats es manifesta cada cop de forma més activa; en aquest context, intervencions com les considerades contribueixen a millorar la capacitat de les empreses de competir per costos i serveis, elements fonamentals de forma encara més destacada en els casos de petites i mitjanes empreses, per la seva menor capacitat de movilitzar recursos i d'elaborar estratègies competitives.

De fet, en un recent treball on es realitza una anàlisi exhaustiva de l'impacte econòmic derivat dels projectes que afecten el Delta del Llobregat⁶, es posa de manifest que una majoria de les empreses que es van entrevistar per a la realització de l'informe ha adoptat o preveu fer-ho modificacions en els seus

⁶ M. T. Costa (dir.) (1993); *Estudio de las externalidades y evaluación de la tasa de retorno de las inversiones generadas por los proyectos infraestructurales del Delta del Llobregat*, CEP, Barcelona.

processos d'aprovisionament i distribució de mercaderies, com a instrument per obtenir reduccions en els costos i un augment de la qualitat del servei.

Responent a aquesta necessitat de les empreses, la nova plataforma suposarà una millora de l'oferta logística a la zona, afavorint la concentració i l'especialització dels operadors, incrementant l'agilitat i eficiència de les connexions intermodals i facilitant la racionalització en els processos d'aprovisionament i distribució, elements tots ells generadors d'externalitats positives que repercuteixen en la competitivitat de les unitats de producció⁷.

Des d'una consideració més cenyida a l'àmbit estrictament comarcal, a més dels importants efectes que suposa l'elevada xifra d'inversió que es preveu realitzar, la construcció de les noves infraestructures generarà un conjunt de repercussions sobre els municipis de la zona sud-oriental de la comarca –especialment el Prat– que afectaran tant la base productiva local com aspectes relatius al mercat laboral i immobiliari i, en darrera instància, al model territorial i d'utilització de l'espai de tota l'àrea entorn al Delta.

Com a primer indicador significatiu de la importància d'aquesta intervenció, cal indicar que les inversions totals previstes per a la construcció de la plataforma logística del Delta del Llobregat assoliran una xifra total de l'ordre dels 400.000 milions de pessetes fins a l'any 2008, data horitzó per a la finalització del projecte⁸. Pot resultar orientatiu, com a dada comparativa, assenyalar que la inversió realitzada en el quinquenni 1985-1989 en infraestructures de transport i comunicació per al conjunt del sector públic a Catalunya va ser de 180.500 milions de pessetes, en tant que les actuacions previstes al Delta per similars concep-

tes serà d'entorn a 340.000 milions de pessetes (els 60.000 milions restants es preveuen per al condicionament de l'entorn: desviació del riu, condicionament de costes, construcció d'una depuradora, etc).

L'impacte d'aquesta intervenció i d'aquest volum d'inversió en l'economia de la comarca serà evidentment de proporcions considerables. Les estimacions realitzades valoren en 108.000 la generació de llocs de treball –directes i induïts– a l'àmbit regional català durant la totalitat del període de realització del projecte, com a conseqüència dels treballs de construcció previstos. D'altra banda, la creació de llocs de treball estables derivats del funcionament de totes les empreses i elements integrants de la plataforma logística s'estima en una xifra que oscil·larà entre un mínim de 18.700 i un màxim de 25.200 llocs de treball als municipis de l'entorn, és a dir, globalment a les comarques del Barcelonès i el Baix Llobregat⁹.

Els efectes d'arrossegament sobre les localitats d'aquesta zona de la comarca pel que fa a generació d'ocupació seran, doncs, de gran envergadura. Les previsions efectuades consideren que la generació de llocs de treball permetrà absorbir una part de desocupats dels mercats locals de treball, però que atesa l'estructura local de l'atur existirà també atracció de nous treballadors als municipis d'aquesta àrea.

Segons s'ha indicat, l'impacte de la creació de les noves infraestructures logístiques afectarà també la base productiva dels municipis propers, de forma que s'hi pot preveure una major terciarització –fonamentalment referent als subsectors del transport i la distribució–, però també un cert efecte d'atracció sobre determinades empreses industrials, per a les quals la proximitat a les instal·lacions logístiques suposi un factor significatiu de competitivitat. També és esperable que l'augment en l'especialització d'aquesta zona en activitats d'emmagatzematge i distribució suposi la

⁷ Diversos estudis realitzats sobre empreses europees han estimat que la implantació de noves tècniques logístiques més avançades i eficients permet obtenir augments de productivitat de fins al 10%

⁸ Inclou les inversions –especificades a l'apartat 2.2– previstes per a la construcció de l'autovia del Llobregat (1er tram).

⁹ M. T. Costa (1993); *op. cit.*

relocalització d'algunes activitats productives pre-existents cap a municipis de la segona corona metropolitana.

D'altra banda, d'aquestes repercussions en el mercat laboral i en la base productiva també es derivaran efectes en l'estructura demogràfica i el mercat immobiliari. En una primera aproximació, sembla que els municipis de Viladecans i Castelldefels són els que poden registrar una major pressió sobre el mercat immobiliari residencial i sobre la base demogràfica, per la captació de nous residents que suposarà la creació de llocs de treball.

En resum, els efectes sobre l'activitat econòmica de la comarca i el potencial de creixement que es derivaran de la construcció i, sobretot, del funcionament ple d'aquestes instal·lacions –tant respecte a la creació de llocs de treball com en altres aspectes– situen el Baix Llobregat com la comarca de la Regió Metropolitana amb millors expectatives d'expansió econòmica durant els pròxims anys.

Un últim aspecte al qual es pot fer una ràpida referència és a l'impacte que es derivarà del conjunt de projectes considerats sobre la franja litoral del municipi del Prat. Fins al present, una part important d'aquesta franja –especialment la zona de l'estany de la Ricarda i la situada entre aquest i

la desembocadura del riu– ha restat preservada en gran mesura de la pressió humana com a resultat del seu aïllament.

Tanmateix, això no ha evitat un fort deteriorament d'aquests espais, cosa a la qual cabria afegir l'escassa rendibilitat social obtinguda del seu ús per la població –resultat també de la contaminació de les aigües–. D'altra banda, a llarg termini sembla raonable preveure que la densitat d'activitats en el seu entorn i les fortes pressions per a la utilització de l'espai implicaran tensions progressivament majors sobre aquesta zona; de fet, l'experiència permet constatar que la conseqüència de les situacions d'aquest tipus és habitualment una degradació i un deteriorament global que afecta sobretot els espais més aïllats com a resultat de l'entrada d'activitats marginals i degradadores.

Per aquestes raons, una acció conjunta i integrada com la que es planteja per a la zona del Delta proporciona l'oportunitat de recuperar els espais deteriorats i de donar-los una rendibilitat social. De fet, el projecte realitzat així ho considera. D'aquesta manera, es preveu destinar la franja litoral a usos d'oci i esbarjo no intensius, cosa que comporta que s'haurien d'establir els instruments de protecció i control que impedeixin una sobreexplotació de la zona i una pressió desproporcionada dels usos previstos.

LA CONFIGURACIÓN DE UNA PLATAFORMA
LOGÍSTICA EN EL DELTA DEL LLOBREGAT COMO
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA A ESCALA DE ESTADO

MIGUEL DURBÁN

*Enginyer de Camins, Canals i Ports. Director tècnic, Direcció General
d'Actuacions Concertades en les Ciutats, Ministeri d'Obres Públiques,
Transports i Medi Ambient*

SUMARI

1. Requerimientos, directrices y concertación de las actuaciones en el Delta del Llobregat

- 1.1. Actuaciones formuladas en el Plan Director de Infraestructuras
- 1.2. La plataforma logística del Delta del Llobregat
- 1.3. La concertación a través de la firma del convenio

2. Actuaciones previstas

- 2.1. Ampliación del puerto de Barcelona
- 2.2. Desarrollo del aeropuerto de El Prat
- 2.3. La red viaria
- 2.4. La red ferroviaria

ABSTRACT

Les actuacions per a la creació d'una plataforma logística al Delta del Llobregat han de ser concebudes, pels seus requeriments i potencialitats, com una operació estratègica d'importància estatal. El treball descriu els orígens, l'enquadrament i els arranjaments institucionals relatius a les actuacions previstes i en detalla els principals trets, en els camps portuari, aeroportuari, viari i ferroviari.

Las actuaciones para la creación de una plataforma logística en el Delta del Llobregat han de ser concebidas, por sus requerimientos y potencialidades, como una operación estratégica de importancia estatal. El trabajo describe los orígenes, el encuadramiento y los acuerdos institucionales relativos a las actuaciones previstas y detalla sus características principales, en los campos portuario, aeroportuario, viario y ferroviario.

Les procédures pour la création d'une plateforme logistique du Delta del Llobregat doivent être conçues, étant données leur assignation et leur potentiel, comme une opération stratégique à niveau national. Le travail expose l'origine, l'encadrement et les accords institutionnels relatifs aux procédures prévues ainsi que ses principales caractéristiques dans le domaine portuaire, aéroportuaire, routier et ferroviaire.

LA CONFIGURACIÓN DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN EL DELTA DEL LLOBREGAT COMO ACTUACIÓN ESTRATÉGICA A ESCALA DE ESTADO

1. Requerimientos, directrices y concertación de las actuaciones en el Delta del Llobregat

1.1. Actuaciones formuladas en el Plan Director de Infraestructuras

El planteamiento formulado en el Plan Director de Infraestructuras (P.D.I.) con relación al transporte combinado se basa en la creación y promoción de grandes centros logísticos de transporte, a realizar por la Administración central mediante la configuración de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) con carácter estratégico de primer orden, en concertación con la iniciativa privada.

El PDI identifica tres casos de primer nivel de importancia con capacidad de captación de tráfico de tránsito internacional:

- El aeropuerto de Barajas.
- El puerto de Algeciras.
- El puerto de Barcelona.

Análogamente, el PDI jerarquiza las Zonas de Actividades Logísticas por su importancia económica e identifica dos casos de primer nivel (figura 1):

- Barcelona. El puerto y el aeropuerto.
- Madrid. El aeropuerto.

1.2. La plataforma logística del Delta del Llobregat

La futura ampliación del puerto de Barcelona y la construcción de una Zona de Actividades Logísticas en su espacio territorial, así como la adecuación del lado tierra del aeropuerto para hacer fren-

Figura 1. Zonas de actividades logísticas. Importancia económica

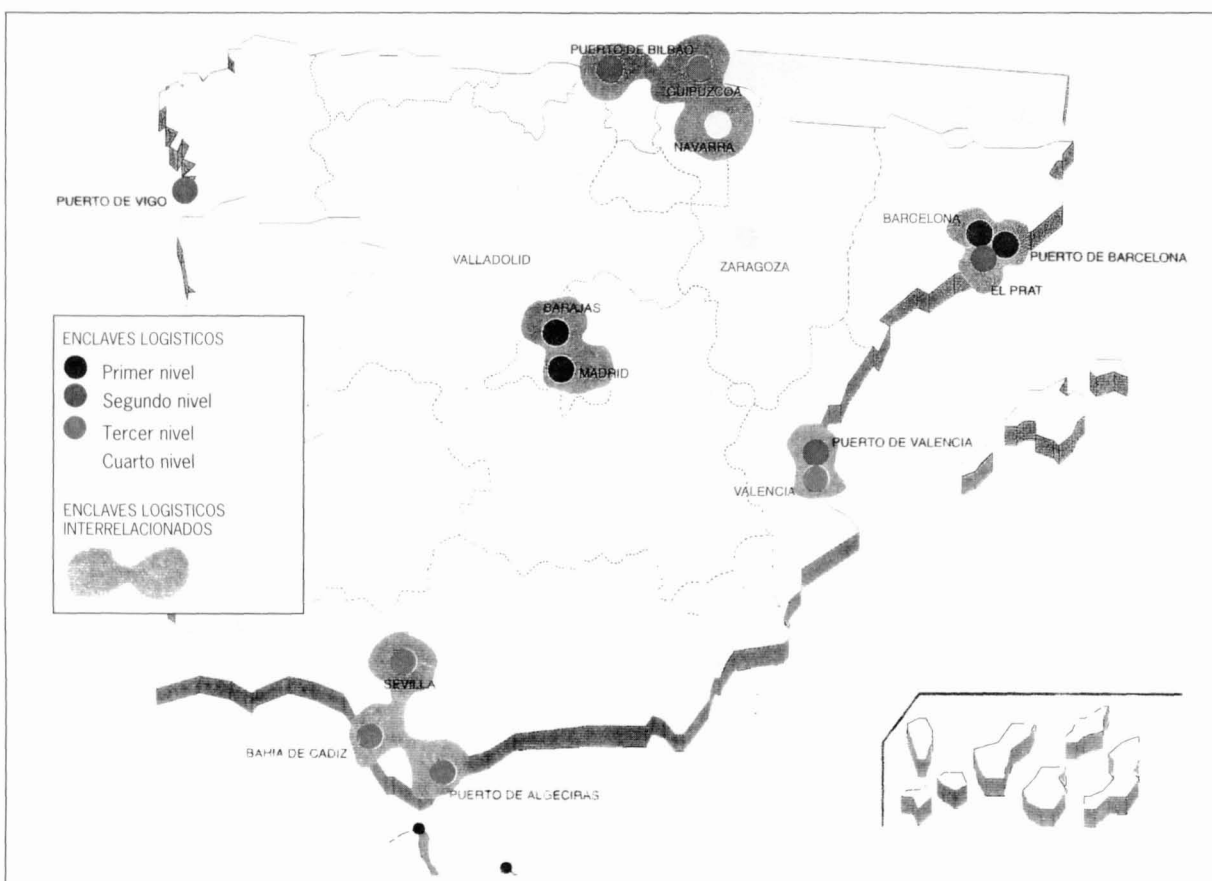
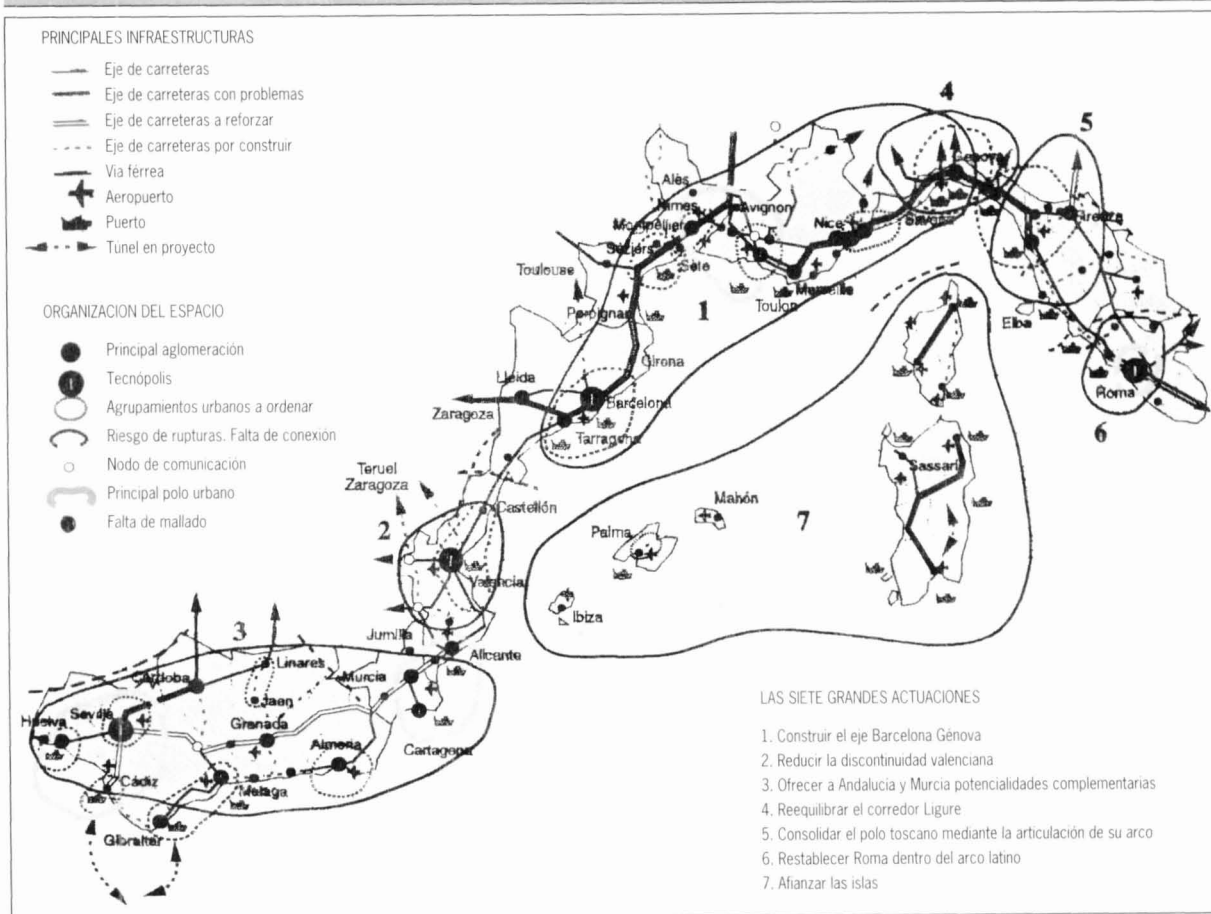


Figura 2. El Mediterráneo occidental: infraestructura y organización del espacio



te a las nuevas demandas de transporte y tratamiento de mercancías, de servicios terciarios vinculados a la actividad aeroportuaria y de servicios para el mantenimiento de aeronaves, constituyen en su conjunto lo que hoy en día se denomina una *plataforma logística*.

La misión de la plataforma logística consistirá en aprovechar las operaciones de transporte tan importantes que se realizan a través del puerto y del aeropuerto para incorporar en las mercancías que se reciban para su posterior distribución operaciones que aporten un valor económico añadido en el campo del embalaje, etiquetado, montaje de piezas, terminación de productos, almacenamiento y su distribución a los clientes.

Para el desarrollo de esas funciones, las instalaciones a desarrollar en el puerto y el aeropuerto han

de tener la disponibilidad de terrenos adecuada, la infraestructura de comunicaciones para los diversos modos de transporte que permitan la conexión con los puntos de mercado y la dotación de sistemas de comunicación avanzados (fibra óptica, etc.) que permitan conectar todos los puntos de origen y destino de mercancías, a escala mundial, para asegurar que todas las operaciones y gestiones que se realicen desde la plataforma se hagan con fiabilidad y rapidez. Ello será necesario para asegurar un buen servicio a los usuarios potenciales y que por tanto la plataforma sea competitiva en el mercado europeo.

El elevado impacto que puede tener la plataforma logística, de acuerdo con las relaciones comerciales europeas con el resto del mundo y en particular con el sudeste asiático a través del canal de Suez, hace que para el Gobierno español tenga un

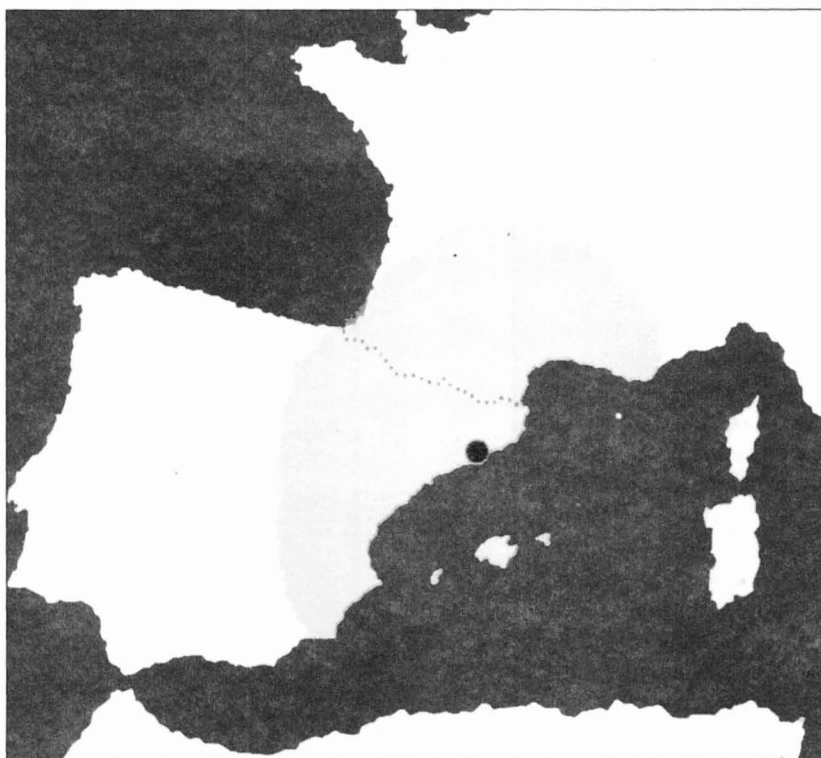
carácter estratégico con vistas a la vinculación económica de España con la Unión Europea. Barcelona representa el centro económico de mayor potencial en el arco noroccidental del Mediterráneo (figuras 2 y 3); disfruta así de una clara oportunidad para la consolidación de su papel a través del puerto de la ciudad. La proximidad e importancia del aeropuerto ofrece una oportunidad complementaria de elevado interés para el transporte de mercancías de alto valor económico y mercancías que requieren menores tiempos de transporte desde el punto de vista de los procesos de almacenamiento.

Adicionalmente, el papel de la plataforma logística y la propia potenciación del área de Barcelona en el marco de España viene a constituir, en el PDI, un elemento estratégico para la configuración y ordenación de las ciudades españolas en una jerarquía que permita la difusión del desarrollo económico. Aparece por tanto una actuación imprescindible, que es asegurar la buena conexión de la plataforma con la red de ciudades españolas a través de las actuaciones sobre la construcción de nueva red viaria y nuevos accesos ferroviarios que la enlacen con las redes de ámbito nacional (figura 4).

1.3. La concertación a través de la firma del convenio

Como consecuencia de los trabajos desarrollados, la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades ha redactado las Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras del Delta del Llobregat, que han servido de base para la formulación de un convenio entre todas las administraciones implicadas, convenio que se firmó el 16 de abril de 1994.

Figura 3. Barcelona en el arco noroccidental del mediterráneo

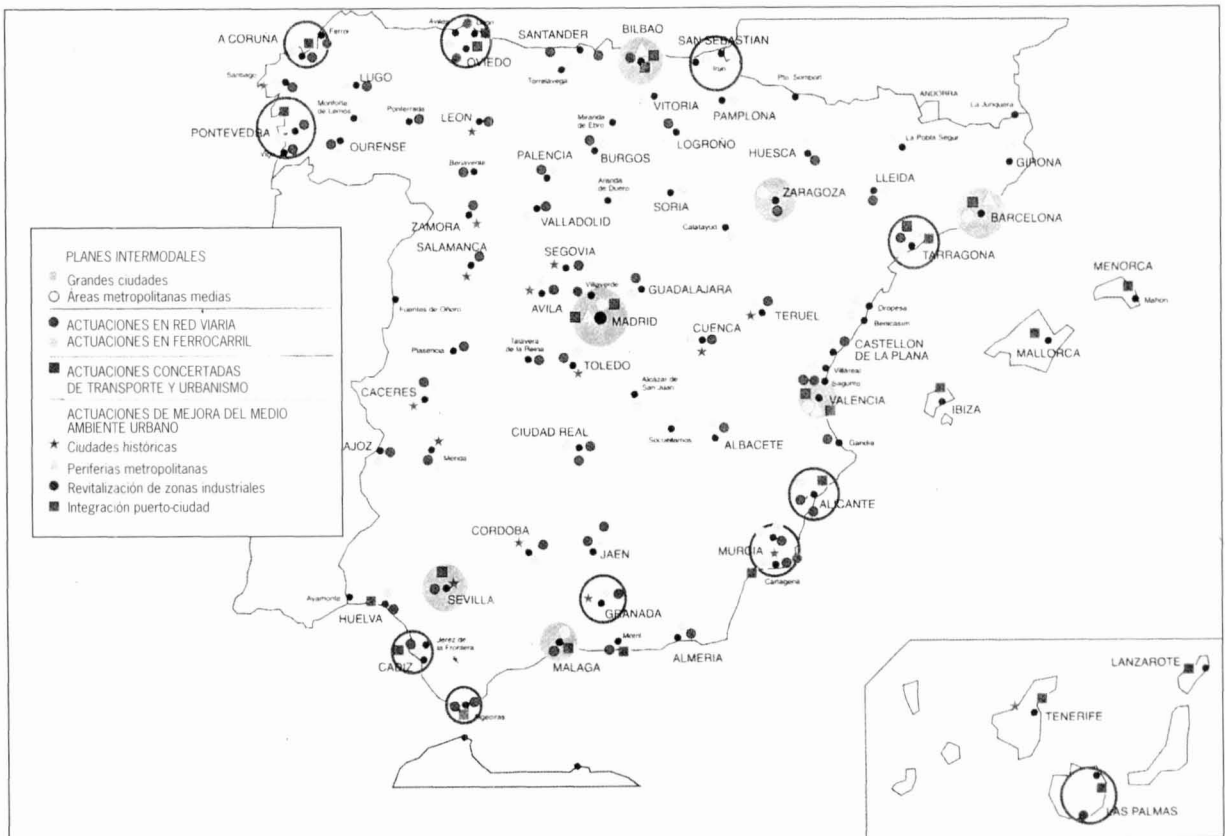


Las directrices establecen previsiones no solamente para las infraestructuras antes señaladas, sino también para la instalación de una depuradora, prevista por las administraciones territoriales en el entorno y que constituye una necesidad imperiosa para la depuración de aguas de un gran número de municipios del área de Barcelona y, consiguientemente, para la recuperación de la calidad ambiental del río Llobregat y de las playas; así como previsiones para la instalación de una incineradora de residuos también prevista en la zona.

Por otra parte, el convenio entre administraciones prevé la constitución de una comisión de seguimiento, verdadera mesa de concertación para la cooperación de las diversas administraciones en la concreción, programación y seguimiento de proyectos y obras.

El convenio parte por tanto de unas directrices globales, en las que se prevén las diversas actuaciones en una imagen completa (figura 5), y para su desarrollo se establece una comisión de seguimiento a

Figura 4. Programa de propuestas de actuaciones en la red de ciudades, diciembre de 1993



través de la cual las diversas administraciones tendrán la oportunidad y la necesidad de concertar acciones que aseguren que las grandes infraestructuras se desarrollan no solamente respetando el medio natural y el entorno urbano, sino aprovechando su construcción para adoptar medidas positivas para la recuperación y gestión del medio natural para su aprovechamiento y uso por los ciudadanos. La importancia que adquieren y la preocupación otorgada a las actuaciones en relación con la mejora y recuperación del medio natural queda reflejada en el convenio, que en su parte expositiva manifiesta:

«Las líneas de acción que se propugnan entienden que el territorio sobre el que se actúa tiene unas elevadas potencialidades para el desarrollo de Cataluña y España. Se pretende configurar en una parte del territorio del Delta del Llobregat una estrategia de desarrollo que

la eleve como centro direccional o plataforma logística de primer nivel en el sur de Europa, aprovechando las sinergias de las instalaciones portuaria y aeroportuaria, con el máximo respeto al equilibrio global del ecosistema deltaico, sujeto a grandes presiones y transformaciones de todo tipo a lo largo de las últimas décadas».

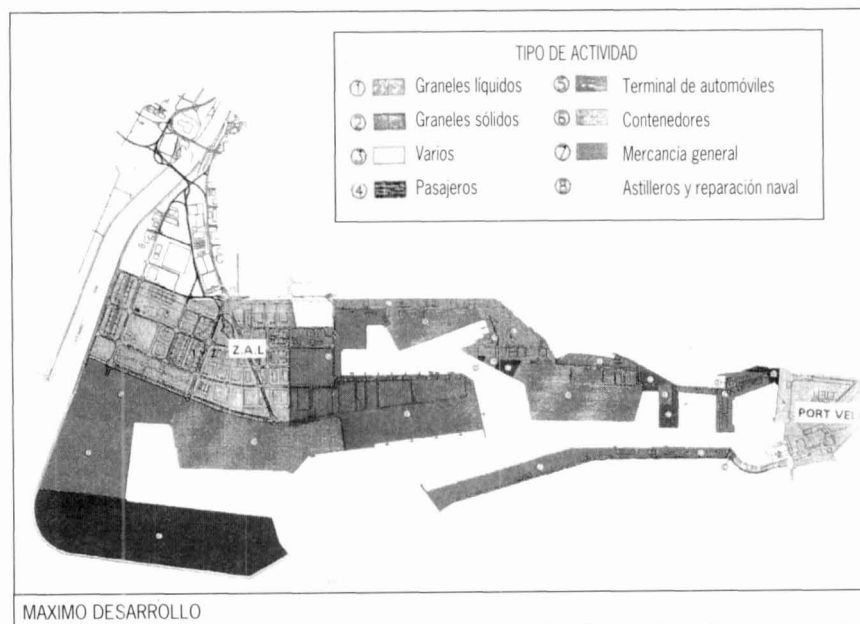
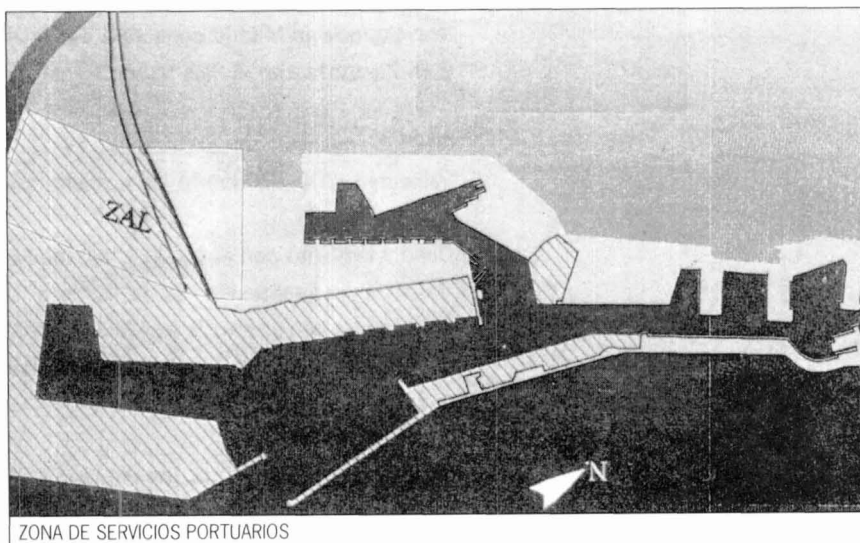
«Los proyectos sectoriales, siendo cada uno de ellos muy importante, tienen unas implicaciones sobre el entorno que hacen imposible su desarrollo aislado. El estudio de los impactos territoriales y medioambientales y la definición de las medidas correctoras necesarias obligan al análisis y definición de todo el conjunto de actuaciones desde el punto de vista del desarrollo económico básico para Cataluña y España, atendiendo a la protección ambiental y del patrimonio natural».

Figura 5. Directrices para el Planeamiento de Infraestructuras en el Delta del Llobregat



- | | | | |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> RESERVA SISTEMA AEROPORTUARIO AMPLIACION DEL AEROPUERTO PREVISTA C - Zona de Carga S - Servicios Técnicos ZM - Zona Modular CA - Ciudad Aeroportuaría ZC - Zona Terciaria complementaria | <ul style="list-style-type: none"> SERVICIOS PORTUARIOS ACTUALES AMPLIACION DEL PUERTO PREVISTA ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS (Z.A.L) RESERVA CAUTELAR PARA DEPURADORA RESERVA CAUTELAR PARA INCINERADORA | <ul style="list-style-type: none"> RED VIARIA PROPUESTA ACONDICIONAMIENTO RED VIARIA RED VIARIA EXISTENTE RED FERROVIARIA PROPUESTA Rente RED FERROVIARIA EXISTENTE Rente Ferrocarriles Generalitat Metro | <ul style="list-style-type: none"> ZONA TERCIARIA RESERVA NATURAL RESERVA PROTEGIDA DE SERVIDORES AERONAUTICAS ANTIGUO CAUCE DEL RIO ACTUACIONES PARA LA PROTECCION DE LA COSTA |
|--|--|---|---|

Figura 6. Ampliación del puerto de Barcelona



Por último, el mantenimiento de una visión global para todo el conjunto de actuaciones previstas en la operación queda reforzado en sus aspectos más vulnerables, como son los «impactos ambientales», derivados de todas y cada una de las obras programadas. A tal fin, el convenio incluye una cláusula específica mediante la cual se quiere reforzar la idea de la globalidad del proyecto a través del compromiso de someter las Directrices para el Planea-

miento de las Infraestructuras del Delta del Llobregat a consulta de organismos para que den recomendaciones con relación a estos aspectos.

Evidentemente, las recomendaciones deberán ser tenidas en cuenta en el proceso de concreción de proyectos y obras de todas y cada una de las actuaciones, proceso que en todo caso se ceñirá a la legislación vigente.

Parece, por tanto, que el planteamiento riguroso con el que se inicia el proceso de configuración de una plataforma logística de indudable importancia económica para el país, con vistas a la consolidación de la Unión Europea, está sobre la mesa de concertación entre el Gobierno, la Generalitat de Cataluña, el Consejo Comarcal del Baix Llobregat, el Ayuntamiento de El Prat, el Ayuntamiento de Barcelona y la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, todos ellos protagonistas de la actuación.

2. Actuaciones previstas

2.1. Ampliación del puerto de Barcelona

Se han incorporado las siguientes actuaciones que hay que concretar y ejecutar:

- Modificación de límites del lado tierra, amplios incorporando terrenos hasta el nuevo cauce previsto para el río Llobregat, cuya desemboca-

dura se trasladará unos dos kilómetros al sur.

- Ampliación del lado mar mediante la construcción de un nuevo dique en el sureste y prolongación del actual dique del este (figura 6).

- Desarrollo de nuevas instalaciones para contenedores en el puerto actual, muelle del sur número 1, y establecimiento del acceso ferroviario correspondiente.

- Desarrollo de la ZAL primera y segunda fases. La primera fase se localiza hasta el actual cauce del río Llobregat.

- Reserva de espacios para la depuradora y la incineradora en terrenos del puerto.

- La ampliación del puerto requiere la modificación-traslado del cauce del río Llobregat hacia el sur para evitar problemas de explotación (inestabilidad del atraque de buques, aterramientos y barrera operativa).

- Necesidad de nuevos accesos viario y ferroviario.

- Autovía del Baix Llobregat y conexión viaria aeropuerto-puerto propiciando la cohesión interna de la plataforma logística.

- Ferrocarril: conexión estratégica del nudo El Papiol con Can Tunis para permitir una mejor gestión de las mercancías en el área

Figura 7. Ampliación del «lado tierra» del aeropuerto de El Prat



de Barcelona y nuevo acceso a la ZAL del puerto.

2.2. Desarrollo del aeropuerto de El Prat

- La necesidad de ordenación y desarrollo del lado tierra del aeropuerto ha requerido la incorporación de las siguientes actuaciones:

- Establecimiento de la zona de carga, donde se localizarán los operadores de mercancías

Figura 8. Ciudad aeroportuaria de El Prat. Esquema de ordenación física global



con todas las instalaciones y naves para el almacenamiento y tratamiento de mercancías.

– Los servicios técnicos: centro de control, centro de emisores y central eléctrica para asegurar el servicio adecuado del aeropuerto a la demanda.

– La zona modular para atención a aeronaves, que asegure las atenciones necesarias para las compañías aéreas.

– La ciudad aeroportuaria, concebida como la zona del lado tierra donde se localizarán las actividades terciarias vinculadas a la oferta específica del transporte aéreo así como a los requerimientos de servicios que se derivan del aeropuerto.

– La zona terciaria complementaria, que albergará servicios comunes al aeropuerto y el puerto: aduanas, telepuerto, etc.

• La necesidad de buena conexión puerto-aeropuerto: eje viario, que posibilite la concepción unitaria de la plataforma logística.

• La mejora de acceso viario al aeropuerto: pata sur y autovía del Baix Llobregat, que liberará de congestión los tramos más conflictivos del Cinturón Litoral Sur y la autovía de Castelldefels.

• No hipotecar la construcción de nueva pista a futuro: reserva cautelar de terrenos que permita, en su día, la construcción de una nueva pista paralela a la costa y a una de las existentes, de modo que sean posibles operaciones simultáneas e independientes en ambas y el establecimiento de satélites terminales actuales.

• Las terminales actuales podrán requerir una ampliación que debe ser prevista en la ordenación del lado tierra del aeropuerto (figuras 7 y 8).

2.3. La red viaria

Las actuaciones previstas incluyen:

• La autovía del Baix Llobregat, con especial atención a:

Figura 9. Parque lineal en la margen derecha del río Llobregat. Usos del suelo e hidrología



Figura 10. Parque lineal en la margen derecha del río Llobregat. Esquema de la Red General Básica, autopistas y autovías



Figura 11. Solución de paso en el frente urbano de El Prat

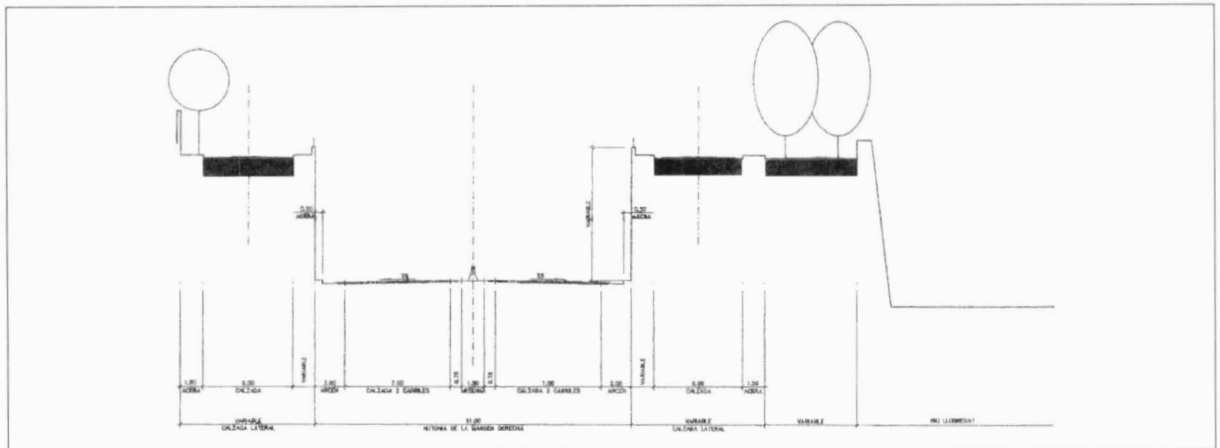
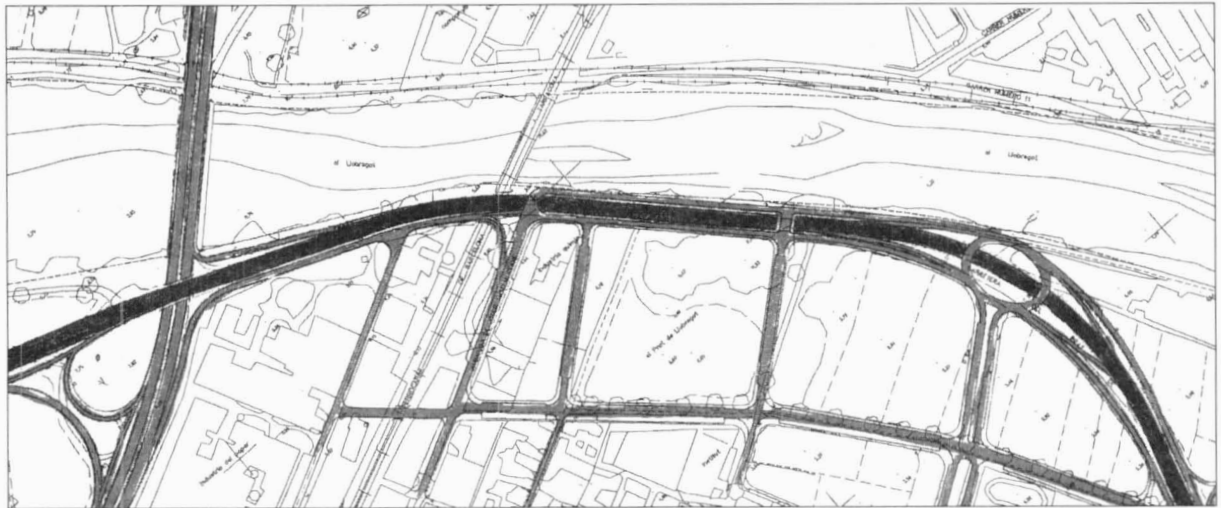


Figura 12. Sección B-B'. Zona urbana de Sant Boi

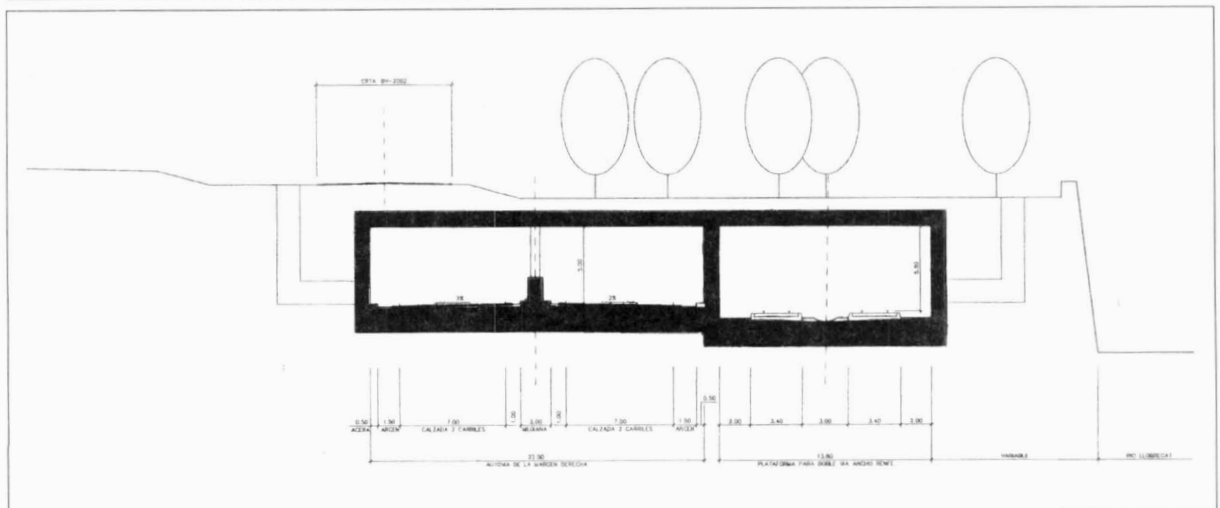


Tabla 1. Propuesta de inversiones del MOPTMA en el Delta del Llobregat¹ (en millones de pesetas de 1993)

<i>Red viaria²</i>	
Pata sur (proyecto en redacción)	10.000
Primer tramo de la autovía del Baix Llobregat (según proyecto)	35.000
Prolongación de la autovía del Baix Llobregat hasta la pata sur	12.000
Conexión pata sur-puerto	6.000
Conexión aeropuerto-puerto	5.000
	68.000
<i>Red ferroviaria</i>	
Doble vía El Papiol-puerto (proyecto en redacción)	23.000
Terminal intermodal puerto y ZAL	5.000
	28.000
<i>Puerto</i>	
Ampliación del puerto (Plan Director del Puerto)	63.000
ZAL (1ª y 2ª fase, incluye inversión privada)	45.000
	108.000
<i>Aeropuerto (AENA)</i>	
Segunda pista, ampliación de terminal, campos de vuelo y navegación aérea	60.000
Desarrollo del «lado tierra» (incluye inversión privada)	45.000
– Desarrollo del centro de cargas	
– Desarrollo de la zona modular	
– Desarrollo de la ciudad aeroportuaria	
	105.000
<i>Desvío del río y recuperación ambiental</i>	
Desvío del río (proyecto en redacción)	8.000
Acondicionamientos	2.000
Otras acciones: Plan de Saneamiento y Defensa de Costas ³	5.000
	15.000
TOTAL INVERSIÓN DEL MOPTMA⁴	324.000

¹ Las inversiones previstas en infraestructuras que son competencia del MOPTMA se han obtenido de distintas fuentes que, a su vez, utilizan una evaluación de proyectos en distinto nivel de definición.

² Incluye expropiaciones.

³ Por lo que se refiere a la posible participación del MOPTMA en los Proyectos de Depuración y Recarga del Acuífero en el Baix Llobregat, la inclusión de tal actuación en el RDL 3/1993 de 26 de febrero hace posible llegar a acuerdos de cofinanciación entre las administraciones implicadas, por lo que deberá acordarse mediante la firma de un protocolo de colaboración las fórmulas de participación de las mismas.

⁴ Incluye inversión privada en la ZAL del puerto y en el desarrollo del «lado tierra» del aeropuerto.

Figura 13. Propuesta de accesos y paso del ferrocarril en Sant Boi de Llobregat



- El acceso a la ZAL del puerto.
- El respeto y ordenación de las márgenes del río Llobregat, con el objetivo de configurar un parque lineal en su margen derecha (figuras 9 y 10).
- El acceso a la red urbana de Sant Boi y El Prat de Llobregat (figuras, 11, 12 y 13).
- La conexión con el viario principal: con la A-16, en el entorno de Sant Boi, y con la pata sur, justo en la margen derecha del río.

- La pata sur, siguiendo el trazado recogido en el Plan General Metropolitano, modificado de

modo que permite albergar el centro direccional de El Prat e incluye:

- El acceso al aeropuerto y el enlace con la autovía de Castelldefels.
- La conexión con la A-16.

- Además de la conexión plataforma logística puerto-aeropuerto, como consecuencia de la construcción de la autovía del Baix Llobregat y de la pata sur, se obtendrán mejoras en el área de Barcelona, en el sector sur del Cinturón Litoral y en la autovía de Castelldefels.

- También se prevé la construcción del eje aeropuerto-puerto para servicio de la plataforma logística.

2.4. La red ferroviaria

Las actuaciones previstas incluyen las siguientes actuaciones:

- El acceso ferroviario a la nueva campa de contenedores en el muelle del sur número 1.
- El eje de nueva construcción acceso al puerto-ZAL, en el que destaca la importancia del tramo El Papiol-Can Tunis para mejorar la gestión de mercancías por ferrocarril en el área de Barcelona, que además liberará la línea C-2 (Vilanova i la Geltrú-El Prat de Llobregat-Sants) de tráficos de mercancías en beneficio de la oferta de transporte de cercanías.

En la tabla 1 se recoge el volumen de inversiones previstas para las actuaciones antes señaladas.

EL BAIX LLOBREGAT: ESPAIS OBERTS,
TERRITORIS DE LA CIUTAT

XABIER EIZAGUIRRE

Arquitecte, Universitat Politècnica de Catalunya

SUMARI

- | | |
|---|--|
| 1. Espais oberts, territoris de la ciutat | 4. La construcció del territori de muntanya |
| 2. El Baix Llobregat, un espai de contrastos | 5. Els territoris de l'horta |
| 3. La identitat dels territoris del Baix Llobregat | 6. Projectar l'espai obert comarcal |

ABSTRACT

L'estructura territorial del Baix Llobregat és condicionada per un medi advers a l'ocupació humana. Un medi caracteritzat per la dualitat entre les terres altes i amb fort pendent de la muntanya, d'una banda, i les terres al·luvials del fons de la vall i el Delta, d'una altra. L'ocupació humana s'ha localitzat en l'espai d'intersecció entre aquests dos àmbits i ha anat afaïçonant-los, originant així geometries característiques. L'article explora les traces i la diversitat d'aquestes geometries en els espais oberts de la comarca i conclou que tota nova intervenció haurà de partir de la consideració d'aquests sediments morfològics.

La estructura territorial del Baix Llobregat está condicionada por un medio adverso a la ocupación humana. Un medio caracterizado por la dualidad entre las tierras altas y con fuertes pendientes de la montaña, por un lado, y las tierras aluviales del fondo del valle y el Delta, por otro. La ocupación humana se ha localizado en el espacio de intersección entre estos ámbitos y los ha ido conformando, creando así unas geometrias características. El artículo explora los trazos y la diversidad de aquellas geometrias en los espacios abiertos de la comarca y concluye que toda nueva intervención deberá partir de la consideración de estos sedimentos morfológicos.

La structure territoriale du Baix Llobregat est conditionnée par un milieu adverse à l'occupation humaine. Un milieu caractérisé par la dualité entre, d'une part, la montagne avec des hautes terres aux forts versants et, de l'autre, les terres aluviales du fond de la Vallée et du Delta. L'occupation humaine s'est localisée dans l'espace de l'intersection entre ces domaines et les a conformés créant ainsi des géométries caractéristiques. L'article explore les tracés et la diversité de ces géométries dans les espaces ouverts de la comarca et conclut que toute nouvelle intervention devra partir de la considération de ces sédiments morphologiques.

EL BAIX LLOBREGAT: ESPAIS OBERTS, TERRITORIS DE LA CIUTAT

1. Espais oberts, territoris de la ciutat

La forma del territori sintetitza les relacions profundes entre l'home i la natura. L'elecció del lloc de la ciutat, la construcció dels camps, masies i camins, el traçat de les carreteres i autopistes i la localització dels serveis i de les dotacions tenen el seu origen en l'observació i posterior manipulació dels factors geogràfics d'un determinat territori. D'aquesta manera, pendents, aigües, sòl, aires i terres són entesos i modificats per l'acció ininterrompuda de l'home al llarg de la història.

La selecció dels llocs, la posició dels camins, la divisió del sòl i la construcció de cases i ciutats és una pràctica comuna a totes les cultures i territoris i, per tant, és un ofici que s'ha anat nodrint de les cultures locals. Fixar-nos, doncs, en les lògiques i costums de la manera de fer en cada territori ens ajuda a pensar en els seus valors intrínsecs i a valorar el capital fix que existeix en un determinat lloc.

L'home i la natura es troben en permanent conflicte. La natura, per definició, és un sistema en permanent equilibri i l'home, un element de la natura en contínua transformació.

En efecte, l'organització del territori que l'home realitza l'individualitza i el particularitza. La construcció de la residència, els camins, els cultius, el rec o l'aterrament d'un relleu diferenciat són l'expressió d'una determinada forma de conquerir el territori. Aquestes relacions profundes de la societat amb el seu territori es materialitzen, per tant, en la construcció del territori com a resultat, és a dir, com a mostra del potencial construït.

En aquest sentit, cal pensar en el territori del Baix Llobregat com a artefacte construït, com a manufactura arquitectònica no gens improvisada, ans al contrari, com a capital fix invertit en diferents estratificacions al llarg de la història i que té un passat amb relació al qual es defineix, sigui per ruptura i discontinuïtat, sigui per perllongació i reformulació.

En definitiva, davant d'una actitud propositiva, es tractaria de pensar en construir de nou, no a partir de la destrucció, sinó, com a màxim, de la des-construcció, és a dir, pensar fins a quin punt pot modernitzar-se allò que és construït.

Des d'aquesta visió global, els espais oberts i els més recollits, l'urbà i el rural, perden antagonisme i es converteixen en complementaris. El territori esdevé l'element de síntesi superador de la dicotomia camp-ciutat i un bon marc d'anàlisi i d'estudi.

És clar que els darrers anys s'ha produït una disminució de l'espai vital que els ciutadans necessiten per al seu desenvolupament. La llar pren protagonisme a la ciutat i al barri, i esdevé un espai reconegut com a lloc propi, tot i que simultàniament es produeix una fugida al camp, una recerca de l'espai natural i idíl·lic, poc o gens artificialitzat. A mesura que els ciutadans redueixen el seu lloc quotidià, interpreten i copsen el territori comarcal com al seu espai d'identificació. La comprensió del lloc es fa diversa i àmplia. L'espai obert, el rural, la no-ciutat, es converteix paradoxalment en territori de la ciutat.

Ens interessa doncs conèixer el territori, com treballa aquest sistema i com es produeixen les relacions sintètiques entre factors naturals i elements físics construïts pel fenomen social en un procés d'acomodació mútua entre natura i home.

2. El Baix Llobregat, un espai de contrastos

La identitat del territori del Baix Llobregat podríem caracteritzar-la de la manera següent:

- La singularitat del seu territori, constituït per dues naturaleses ben diferenciades: muntanya i terres baixes dipositades pel riu i el seu espai d'intersecció com a lloc més actiu.
- La pluralitat de ciutats metropolitanes que, amb diferents identitats i funcions, defineixen un rosari de centralitats i llocs comuns amb històries i morfologies pròpies.

– La doble funció, induïda per la pertinença al sistema metropolità, de corredor i d'espai de suport de grans sistemes infraestructurals i de transport.

A partir d'aquesta definició elemental, fem una lectura ràpida però intencionada d'alguns aspectes formals que creiem importants a l'hora de valorar les potencialitats dels espais oberts de la comarca.

El Baix Llobregat troba la seva identitat entre dos territoris límits i quasi mítics: la muntanya (Garraf i Collserola) i el mar o el riu, que, en secció, formen un angle obtús on les dues generatrius són: la secció de la muntanya i la secció del Delta o de la Vall Baixa.

L'hàbitat humà i urbà se situa en la confluència d'ambdues generatrius al samontà, com si busquessin una posició d'equilibri entre les dues fonts

de riquesa. Al samontà, la topografia es fa lleu, s'incrementen les terres fèrtils i el sol, l'aigua i l'aire es mostren més captivadors.

Aquesta interpretació vertical és una manera d'aglutinar la riquesa dels diferents espais territorials: el rocam als cims, les terres boscoses o àrides, les terres clares de les masies, el samontà urbanitzat, les graderies de les terres baixes d'al·luvió, i el territori de l'aigua. Però també hi és possible una lectura horitzontal (figura 1); es pot fer a partir de les inflexions territorials definides pels dos plànols virtuals del diedre territorial:

– La línia fixa dels cims de la serralada del Litoral és el límit superior, la línia del cel comarcal.

– La línia del samontà que conté la humanització i l'antropització és el lloc de la ciutat i complementa la necessitat de comunicar-se.

Figura 1. Les seccions simplifiades i les inflexions amb el lloc de la ciutat

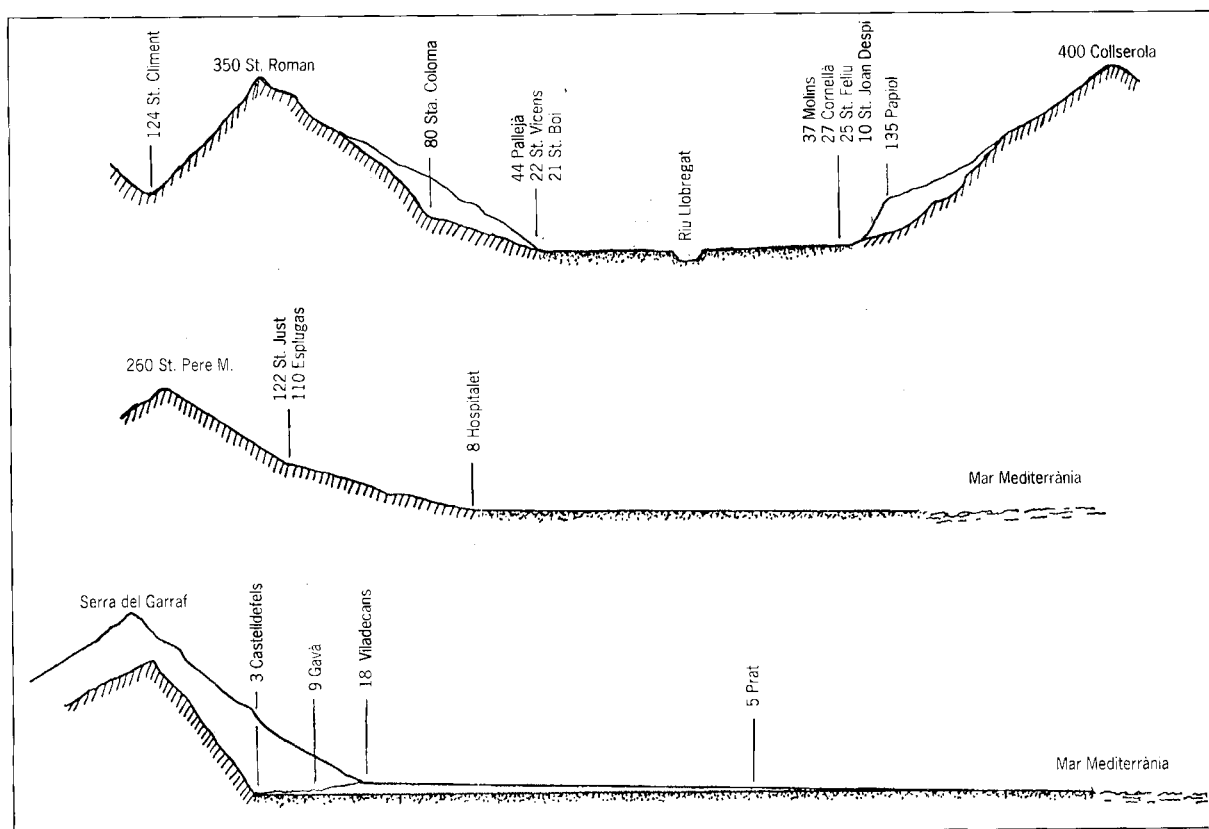


Figura 2. El parcel·lari geogràfic del Garraf es torna geomètric amb l'absència de pendents al Delta

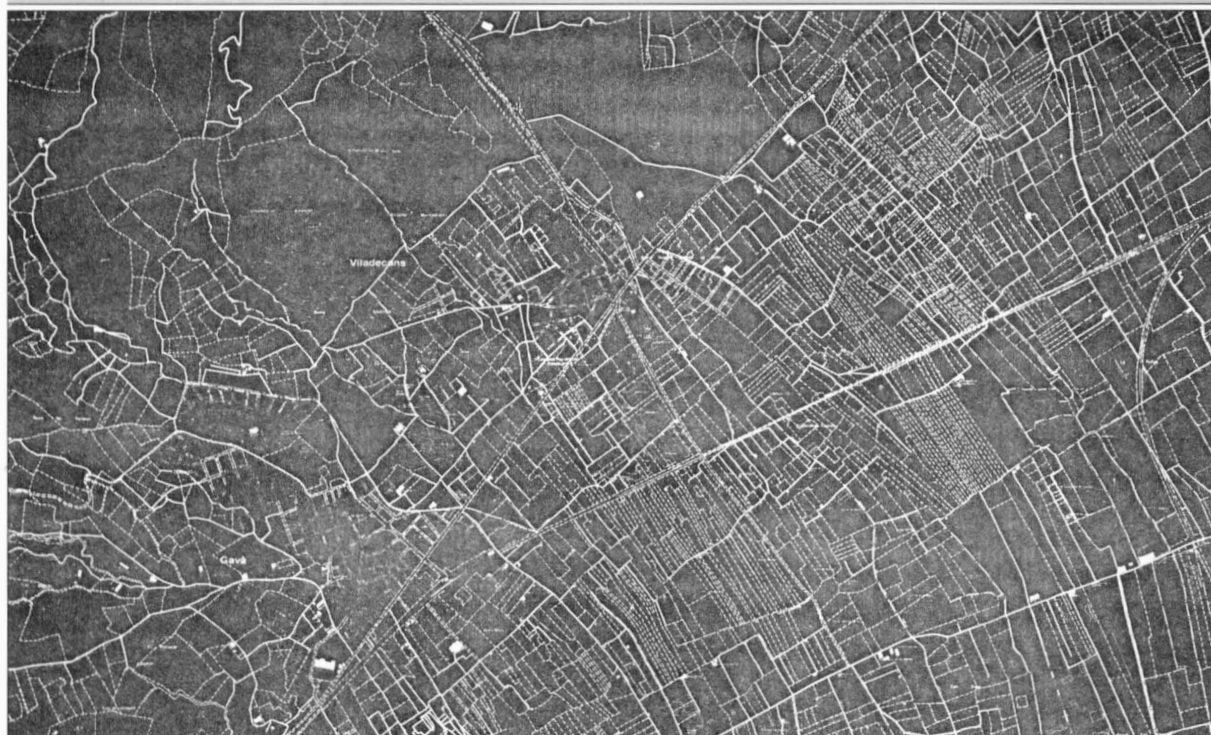


Figura 3. La forma constructiva del territori sintetitza les relacions de l'home amb la natura. El parcel·lari com a inventari pren les diferents formes del sòl



– La línia mòbil de la costa, la de l'aigua del mar o del riu, representa la colonització moderna.

Aquesta configuració geogràfica ha donat lloc a la construcció de nombrosos camins verticals de carena (el camí a la muntanya) i d'ortogonalitat al mar i al riu, aprofitant les rieres seques (el camí a l'horta), en tant que necessitat local d'abraçar el territori en les seves diferents expressions i gaudir la diversitat de la natura (figura 2). Interpretació vertical que més tard es materialitzarà en les divisions administratives com a resposta a aquesta identificació local del fenomen social i polític.

Així mateix, aquesta dualitat en la seva configuració territorial, les terres de dalt i les terres de baix, ha estat present en les diferents connotacions i materialitzacions del devenir constructiu: la comarca antiga (els nuclis del samontà) i els territoris moderns (el Prat), la residència (primeres estribacions de les

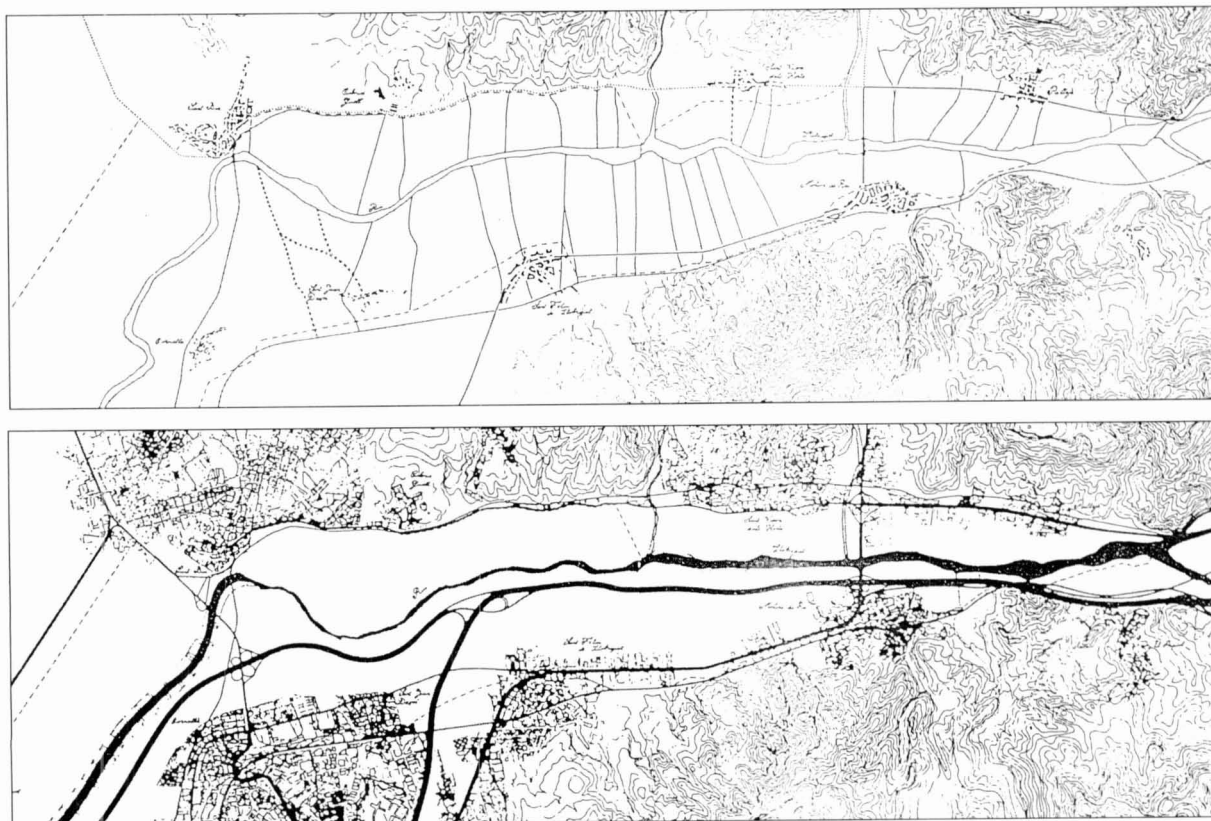
vessants) i la producció (els polígons industrials i les terres agrícoles i fèrtils de l'horta).

Entre el dalt i el baix, entre el sòl fix i el sòl mòbil, entre l'urbà i el rural, el territori es mostra com a objecte i model de síntesi enfront del tradicional antagonisme camp-ciutat, és a dir, l'espai urbà-rural integrat, construït amb la saviesa d'una cultura no urbana ni rural, sinó territorial, amb innegables conflictes conjunturals, però amb un impuls creador que sorgeix del coneixement de les pautes heretades (figura 3).

3. La identitat dels territoris del Baix Llobregat

El Baix Llobregat, com ja s'ha dit, és una comarca amb una morfologia territorial molt simple però a la vegada molt adversa a la colonització humana. La muntanya i les terres al·luvials són les dues

Figura 4. L'evolució del creixement a la Vall Baixa (1900-1983). De la verticalitat dels nuclis discontinus a la forta aposta per la continuïtat i l'horitzontalitat urbana al samontà



components bàsiques del Baix Llobregat, i si pensem en la culturització del territori, podem dir que històricament, l'establiment humà, la ciutat, és fill de les vessants inferiors i del pla i que té unes referències més minses a la muntanya i a les terres al·luvials baixes.

A la muntanya, l'accentuat pendent fa difícil l'establiment humà ja que una de les necessitats més elementals i primitives per a la supervivència, el conreu de les terres, es fa difícil. Les terres dipositades pels al·luvions, baixes i inundables, per raons òbvies, han estat sempre un territori difícil de colonitzar o d'establir estructures permanents, residencials o productives.

Malgrat aquesta adversitat inicial del medi natural, l'home s'ha anat establint al Baix Llobregat aprofir-

tant les lleis que dicta aquesta natura, i ho ha fet al territori d'intersecció de les dues morfologies existents. I és que al samontà convergeixen les dues geomorfologies i naturaleses diferents i en ell es pot complir la necessitat de comunicar-se amb la resta de l'espai.

A més, la comarca del Baix Llobregat té unes condicions de localització francament importants, induïdes sobretot per la proximitat de l'aglomeració metropolitana i de la ciutat central de Barcelona. Tant la funció de corredor que té la Vall Baixa com la fertilitat de les terres del Delta i la proximitat del mar operen positivament oferint unes condicions productives i de comunicació molt rellevants.

El com o de quina manera ha estat colonitzat aquest territori ens interessa pel fet que la cultura

Figura 5. El Garraf és un territori on les fortes condicions geogràfiques imposen la seva llei



territorial que s'ha abocat sobre ell ens serveix de referència obligada cara a l'estudi del comportament de l'home amb el seu medi i també ens serveix a l'hora de decidir possibles intervencions.

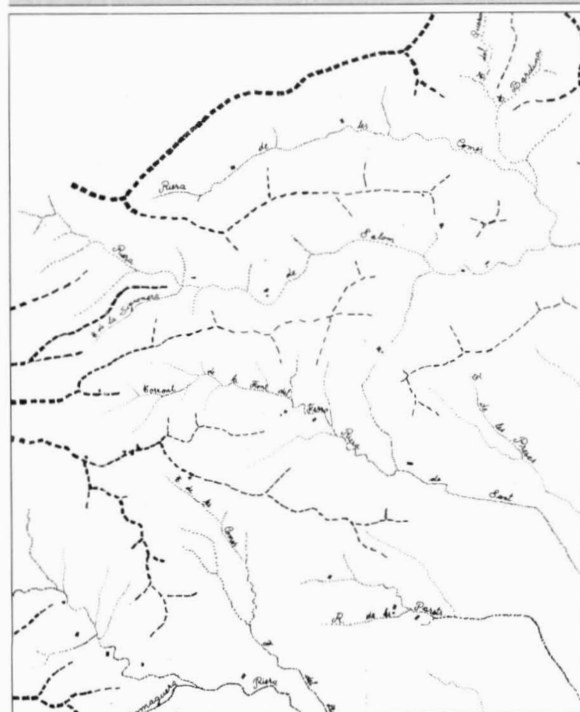
A través d'uns pocs exemples, estudiarem les relacions més importants que es donen entre el medi natural i l'antropització.

4. La construcció del territori de muntanya

En efecte, si ens endinsem a les terres del massís del Garraf que desguassen les seves aigües al Delta, l'espai construït es caracteritza per l'estructura de doble arbre geogràfic: carenes i torrents que parteixen el territori en petites valls focalitzadores de la colonització. Per això, la seva descripció física és bastant coincident amb la geogràfica.

El vessament natural de l'aigua dona forma a l'organització productiva i cadastral i, per tant, regula l'ús del territori.

Figura 6. Carenes i rieres formen dues estructures ramificades que s'alternen i formalitzen una lectura topogràfica immediata



La construcció més potent del territori es concentra a les fondalades de les valls cobertes i focalitzadores de la seva posada en ús agrícola. La proximitat de l'aigua atrau la localització de les unitats residència-producció, l'accés a les quals es fa a través del fosc camí de fons, paral·lel a la riera, però als contraforts de la falda, essent la seva distància proporcional a l'obertura de la vall. A partir d'aquesta espina i ortogonalment se situa el mosaic parcel·lari en estreta relació amb la geografia, de carena a carena. Aquestes carenes descobertes aporten la trama d'accessibilitat entre territoris, els camins de carena.

Figura 7. La colonització humana es materialitza a les fondalades de la vall. Els punts alts romanen despulats i els baixos humanitzats: camí, masia i ciutat

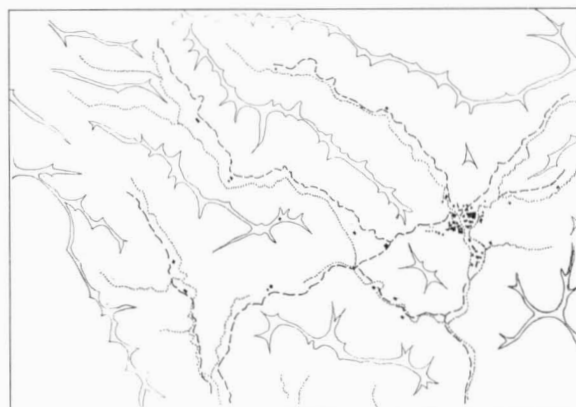
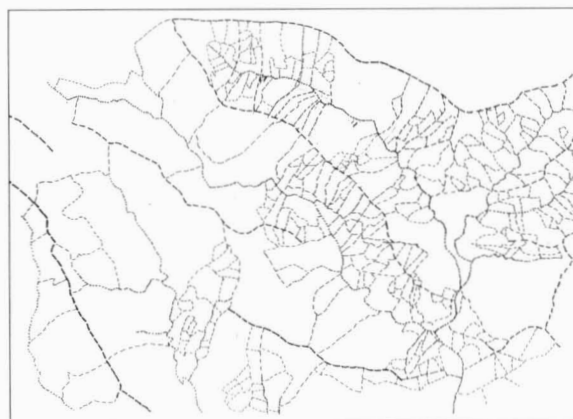


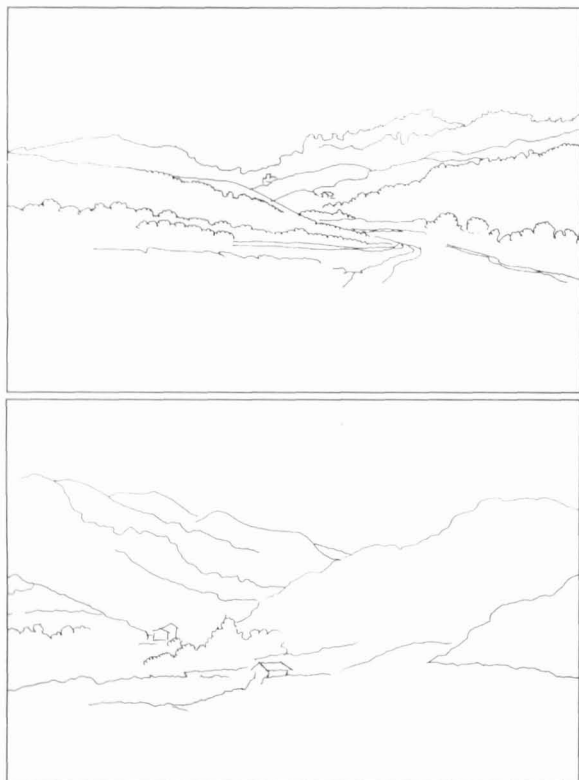
Figura 8. Les línies parcel·làries ressegueixen la forma del relleu i l'ortogonalitat dels contraforts muntanyencs



L'abandó de la residència a les valls s'ha donat en els sòls que no han modernitzat el sistema d'accés o al peu del massís, on aquest es lliura amb pendents més suaus al Delta, lloc on històricament s'ha situat l'hàbitat urbà, just al límit entre l'horta i el secà.

La colonització dels vessants orientats a la Vall Baixa (figura 4) es produeix mitjançant grans finques, unitats de residència-producció, a les quals l'element principal és la masia, situada al territori amb unes pautes fixes de localització: situació de domini, recer i proximitat a les rieres aprofitant el curs de l'aigua i el camí de fons. Com a eixos d'accessibilitat entre la masia i la plana, en el límit amb la muntanya, se situen les ciutats i la via principal que les comunica. Els camins de costa tenen, per tant, menys importància (comunicació entre masies) i a l'actualitat es troben pràcticament arruïnats.

Figura 9. Les valls d'origen fluvial són tanca-des. Les terres fèrtils i els pendents més suaus i aptes per a l'establiment de la casa es produeixen a les cotes baixes

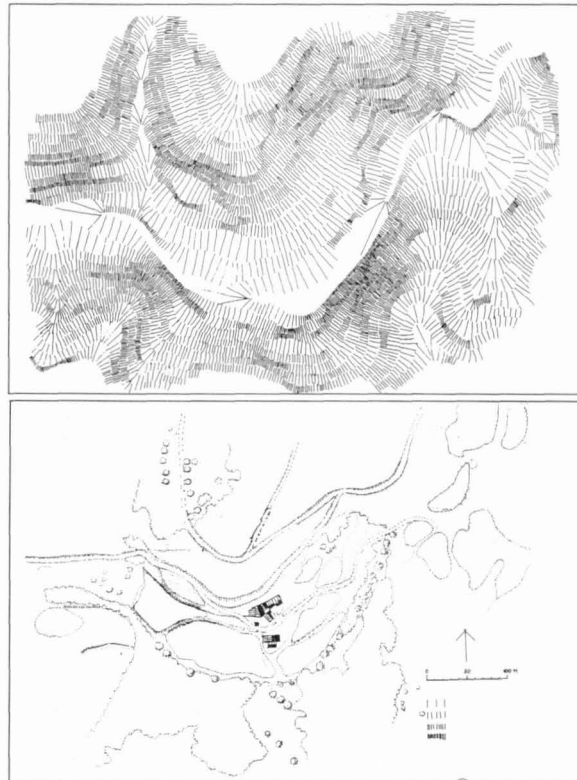


Aquestes finques solen arribar fins a la carena, comptant amb una part d'extensió dedicada a usos forestals i una altra, de pendent més suau, al conreu de fruiters de secà (vinyes, oliveres, ametllers, cirerers, etc.).

La lògica de la colonització de muntanya reuneix unes característiques comunes: la convivència de l'explotació forestal i agrícola, els forts pendents, les grans dimensions del parcel·lari i la localització de l'espai residencial i urbà a les parts baixes de les valls.

Les unitats definides pel parcel·lari propi de la franja de muntanyes del Garraf tenen un caràcter geogràfic carena-riera, la clinometria és superior al 30% a la seva major part amb l'excepció de les zones properes a les rieres i a mig vessant. Les parts altes estan ocupades pel bosc, els pendents

Figura 10. El lloc de la casa i la seva relació amb el relleu. En els llocs de pendent suau s'estableixen la casa i els petits camps de forma arronyonada



moderats per fruiters de secà i prop de les rieres se situen els horts.

Les valls al·luvials han estat colonitzades a través d'unitats de residència-producció, amb una compartimentació del sòl que respon a unes directrius geogràfiques ortogonals a les rieres que, en el seu origen, van donar lloc a un trossejament del territori en paquets de grans superfícies (de 80 a 120 Ha), però posteriorment han sofert una progressiva subdivisió amb una tècnica similar a l'original.

En aquestes valls (rieres les Comes i Salom) hi ha hagut una ocupació creixent per conreus de cirerers que ha produït una segregació parcel·l·ària a mitja vessant que necessita de la construcció de nous camins diagonals. Aquest procés d'intensificació del conreu trenca la racionalitat inicial del sistema.

Els punts baixos de vegetació de ribera, canyissars i esbarzers, amb algunes clarianes llaurades, són àrees ombrívoles i riques com a conseqüència d'un recorregut verge.

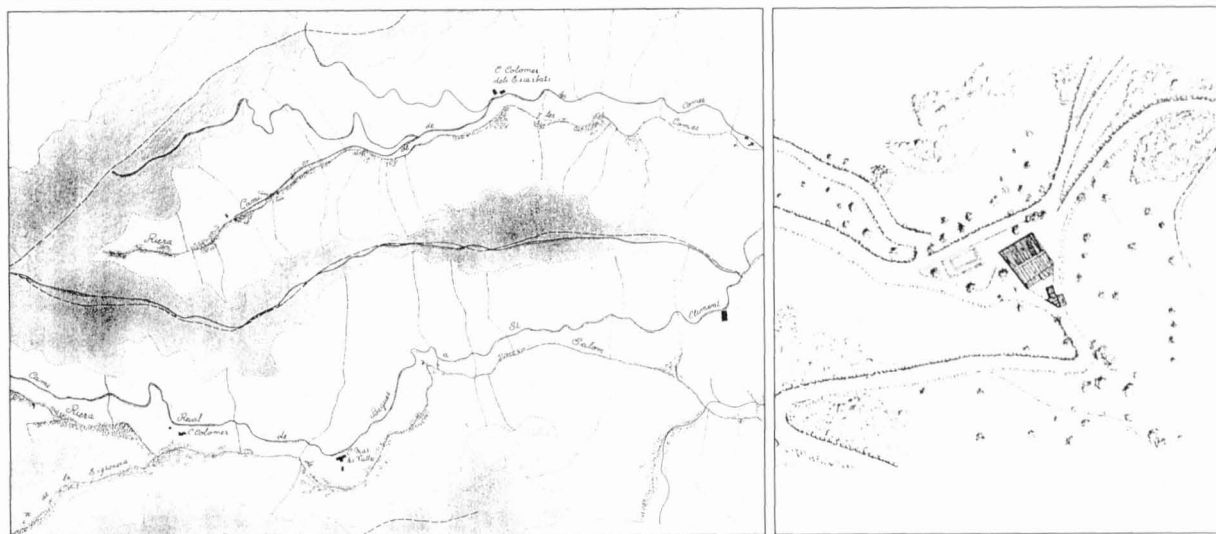
L'espai intermedi entre les àrees descrites anteriorment és la zona de major activitat productiva; allà se situa el camí del fons que vertebrava les zones d'articulació de les edificacions.

En resum, en aquestes valls del Garraf (figura 5) podem comprovar el pes de la topografia en la construcció de la forma de la seva colonització. En aquest cas, forma geogràfica i forma geomètrica es poden identificar. Les inflexions dels contraforts de la muntanya s'aprofiten com a definidors dels llinars parcel·laris.

L'estructura lineal en espina (figura 6) és una resposta morfològica a la contundent topografia del lloc. L'existència de terres dipositades, la proximitat de l'aigua i escorrentia, la impossibilitat de domini de l'espai i la major accessibilitat dels punts baixos de la vall són raons perquè el constructor de la seva artificialitat centri a la fondalada de la vall l'eix central d'activitat. La resposta geomètrica artificial serà contundent a les parts baixes de la vall, mentre que es debilitarà a les divisòries de vessant (figura 7).

L'eix funcional agrupa l'accés, les relacions de residència-producció i la construcció de la casa. El camí del fons de la vall es converteix així en motor i principi organitzatiu de la forma construïda, que es rendeix a l'evident inflexió inferior de la vall en V. Les inflexions de grau menor o jerarquia suporten la resta dels elements físics i formals construïts (figures 8 i 9).

Figura 11. Les virtuals línies horitzontals de les carenes i les rieres agrupen de forma alternada la construcció d'aquest territori



L'orgullosa autonomia formal es rendeix a l'evidència topogràfica del lloc. La geometria actua com a servitud geogràfica. La tecnologia menestral d'aquest territori és consubstancial a la seva geomorfologia i se centra en la contenció i la conservació del camí i dels bancals.

Aquest argument es pot continuar amb la jerarquia del parcel·lari i amb el procés de producció intensiva de la vall. Verticalitat i horitzontalitat conviuen i donen resposta a les relacions quotidianes (verticals) i a les de comunicació i intercanvi comercial (horizontals) (figures 10, 11, 12 i 13).

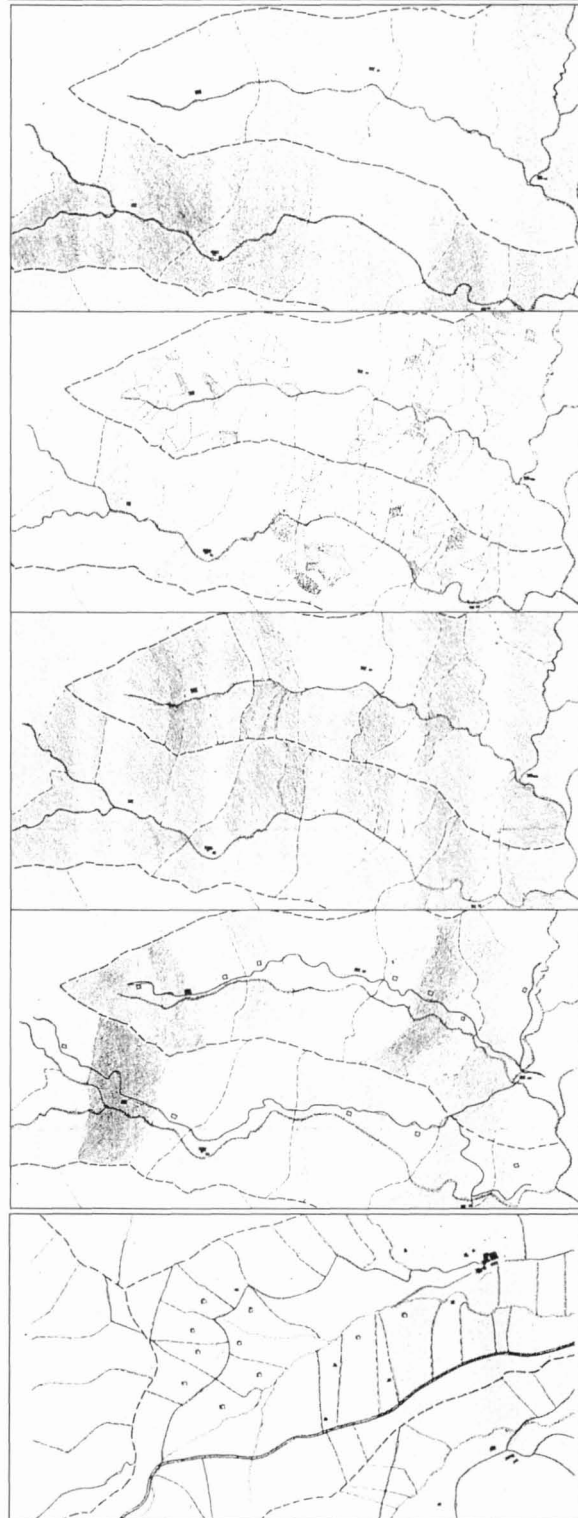
Darrera de l'aparent espontaneïtat en la colonització d'aquestes valls hi ha voluntats de racionalitat geogràfica que mitjançant la transmissió oral configuren una cultura constructiva territorial, són els mestres d'obra rurals. Cada pagès veu en el veí un exemple per imitar, el veí es converteix en model que cal reproduir i fins i tot superar.

5. Els territoris de l'horta

El riu Llobregat és l'eix configurador d'aquesta unitat. La vall del riu segueix una important falla de direcció NO-SE que orienta el seu curs travessant la depressió Pre-litoral, la serralada Litoral i la plana Litoral, que a la seva desembocadura ha format el Delta, d'uns 90 km².

El Llobregat va acompanyat per un seguit de terrasses que formen graderies a ambdues ribes, a sobre les quals s'instal·len els conreus. Les terres d'al·luvió dipositades pel Llobregat al llarg del quaternari han donat forma a una peça de territori de gran homogeneïtat topogràfica (amb pendent constant des del Papiol, cota 30, fins al mar) al qual fa de límit la primera terrassa fluvial, que coincideix aproximadament amb la carretera de València i les que segueixen ambdós marges riu amunt. El traçat d'aquestes carreteres se situa sobre el límit del canvi de sòls calcaris a llims que fa de frontera entre les terres pròpies per al cultiu de secà i les d'horta. Els materials que componen el seu sòl són, bàsicament, graves calcàries i llims argilosos.

Figura 12. En l'evolució del parcel·lari s'observen les lògiques de divisió del sòl i la capacitat de transformació d'aquest territori

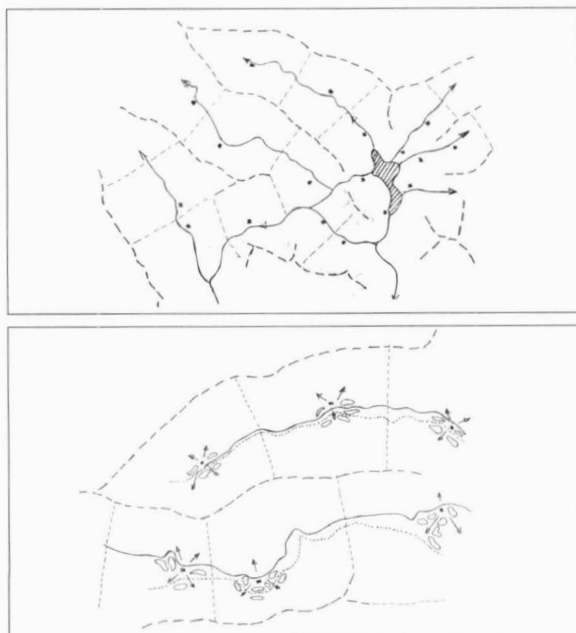


El Delta té un sol braç i forma de triangle de base arrodonida; el seu vèrtex se situa a Sant Boi de Llobregat i els seus extrems limiten amb Montjuïc i el massís de Garraf. Pràcticament fins avui, el Delta ha anat creixent uns 2-3 metres per any; aquesta tendència s'ha invertit per diferents motius: ampliació del port de Barcelona, extraccions d'àrids, rescloses, etc., que provoquen el seu retrocés i contaminació.

El fet de ser un territori amb molta densitat de població fa que la vegetació natural hi sigui poc present. Al litoral queden alguns residus de vegetació de sorral, aiguamolls salats i canyissars a les llacunes, tots en perill de retrocés.

Cal destacar per la seva singularitat les llacunes de la Ricarda i el Remolar. La Ricarda és l'única llacuna del Delta que s'ha conservat en condicions quasi naturals. Des del punt de vista faunístic és un important punt d'aturada de moltes espècies migratòries (arpella, corb marí, bernat pescaire) i d'altres sedentàries (polla d'aigua, fotja, etc).

Figura 13. L'estructura central en espina i la repetició del model sintetitzen el funcionament formal i l'aptitud i capacitat de canvi del sistema integrat urbà-rural



Compta també amb notables espècies florístiques. Hi ha plantacions de pi pinyer (*pinus pinea*), que fixen les dunes litorals al sector de Castelldefels, de considerable valor paisatgístic.

Malgrat la localització a l'horta de grans infraestructures i serveis, l'organització formal ha persistit a causa de la seva idoneïtat agrícola i el seu alt grau de construcció: sistemes d'extracció i distribució d'aigües, murs de defensa a la salinització i a les riades, dessecació dels aiguamolls, etc., han estat empreses de realització col·lectiva de defensa i racionalització del treball agrícola. Obres que s'inicien el segle XIX i que culminen en la construcció dels canals de la dreta del Llobregat i la Vall Baixa i en la utilització de les aigües artesianes com a sistema d'irrigació.

Figura 14. En el territori d'horta el mosaic parcel·lari es geometritza (Vall Baixa)

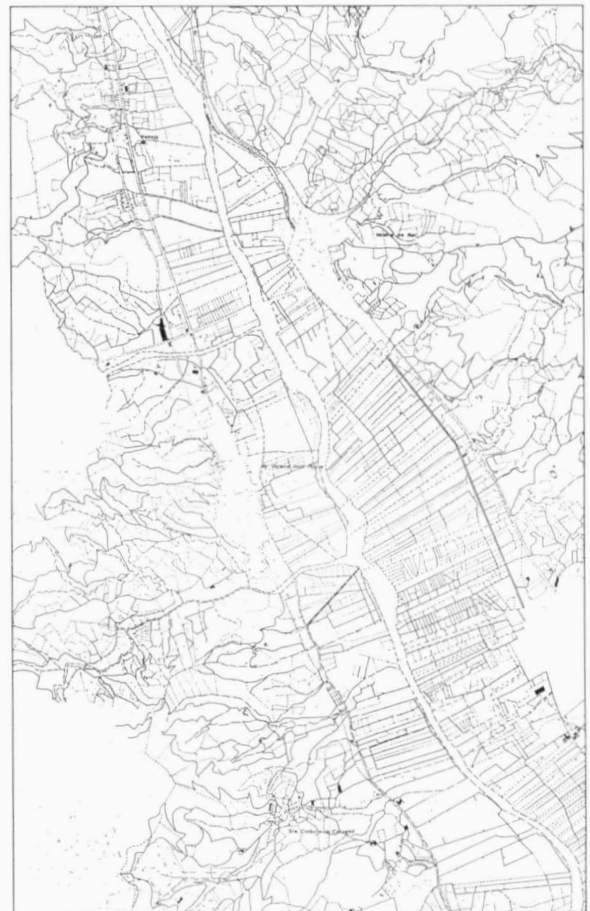


Figura 15. Malgrat la geometria capritxosa aparent, cada unitat rural diferenciada respon a unes regles precises de construcció i formalització que tenen a veure amb la domesticació dels factors naturals



MOSAIC DE MASIES AL PRAT



MOSAIC IRREGULAR DE PETITES PARCEL·LES AL DELTA



HISENDES DE LA VALL BAIXA



HILERES DE PARCEL·LACIÓ REGULAR AL DELTA

Per tant, el sistema de rec i desguàs incideix directament en la formalització de l'horta, definint, per la seva forma de captació i distribució, la major o menor racionalitat del parcel·lari, fixant la posició relativa d'aquest, dimensions, ritme, forma, etc., i superposant la seva trama a la dels camins.

A la Vall Baixa, els dos grans canals se situen buscant el límit de canvi de sòls i la màxima alçada, donant lloc a propietats allargades que s'estenen de canal a riu, aprofitant els esgraonaments naturals per situar els canals secundaris, origen tant de les hisendes de la Vall Baixa com de les fileres dels «horts tradicionals dels pobles».

El sector de l'Abret, que ocupa els sòls del Delta del Llobregat situats entre l'antiga carretera de València i el mar, està format per diferents zones. La lògica topogràfica es limita a la formació d'una concavitat territorial suau sobre terres d'al·luvió de naturalesa arenosa. Aquesta «bassa» queda definida entre la suau inclinació del Delta cap al mar i la veta arenosa elevada de la costa. Les regles del joc que imprimeix la geografia es limiten a la seva forma còncaua i a la presència de l'aigua.

La imatge morfològica d'aquest territori es caracteritza per una forta geometrització i regularitat de formes, amb fileres de parcel·lació molt regular (figura 14), estructurades en una doble retícula

Figura 16. La geometrització de les terres baixes és fruit d'una obra col·lectiva de colonització i d'una forta tecnificació



formada per dos elements fonamentals molt jerarquitcats –sistemes de desguàs (correderes) i accessos–. És un territori construït col·lectivament a partir dels elements formals –manipulació de l'aigua, accés i divisió del sòl– i s'ha produït simultàniament i des dels pobles veïns on hi resi-

Figura 17. Territoris i morfologies se succeïxen al Baix Llobregat. Les unitats rurals omplen tot el territori comarcal com a fruit de diferents agents, tècniques i sistemes que intervenen en cada lloc



deixen els seus colonitzadors. L'aigua s'estructura a través de corredores paral·leles que busquen el mínim pendent per desaiugar el màxim de terres. El parcel·lari rítmic, regular, geomètric i de proporció allargada, perpendicular a les corredores, s'organitza en dues bandes o fileres separades pels camins d'accés amb menys contundència geomètrica que les corredores però paral·lels amb elles. La dimensió usual de les parcel·les és d'una mujada. Les corredores públiques d'aigua tenen en aquest territori un valor estructurant equivalent al d'un carrer urbà, però amb la tecnificació pròpia agrícola.

La manipulació geomètrica d'aquest territori se centra en la preocupació per l'escorredor com a principal impediment per la seva posada en producció agrària (figura 15).

És aquí on la geometria entra amb contundència infraestructural de la mà de la tècnica hidràulica. Crea eixos d'organització, de pendent mínim i màxima servitud superficial. A partir d'aquest arte-

facte tècnic, es colonitza el territori, que resultarà contundentment geometritzat (figura 16).

La ingenieria de l'escorredor imposa la seva llei geomètrica no només en el traçat del servei, sinó en la formalització del parcel·lari i dels accessos. El resultat és una estructura agrària fortament geometritzada, imposada pels determinants del relleu, de la geografia. En tant que estructura formal, és una malla jerarquitzada. I en tant que sistema, és la superposició de dues estructures disjuntives, la de l'accés i la de l'aigua, que s'intercalen sense interferir-se i donen servei a cada parcel·la. La continuïtat d'aquest principi d'ordenança seguiria amb la disposició dels camps i escorredors individuals que com a espina de peix se situen lateralment trencant l'ortogonalitat respecte a l'espina central i afavorint la canalització de l'aigua. És la servitud dels elements formals a la tècnica de l'escorredor com a principal problema que s'ha de resoldre.

6. Projectar l'espai obert comarcal

Hem vist dos territoris contrastats. Les terres fixes i antigues de la muntanya han estat colonitzades d'una manera individualitzada, amb l'aprofitament de les lleis geogràfiques, i com un resultat d'estructures ramificades. Les difícils terres baixes del Delta són colonitzades tardanament i de


forma col·lectiva per agents socials sota la voluntat d'una obra de conjunt i amb tècniques especialitzades amb un resultat especialitzat.

En ambdós casos, com a resposta a una geografia determinada, el conflicte de l'accés o de la dessecació, respectivament, originen l'ús de la geometria. La geometria és doncs l'instrument utilitzat per resoldre el conflicte geogràfic.

Cada una d'aquestes formes rurals, a més d'un catàleg dels elements que les componen i de les seves característiques morfològiques, és també el resultat de diferents combinacions i relacions funcionals entre elles.

Ambdós exemples situen en un mateix pla dues formes típiques d'urbanitzar tècnicament dos territoris, dos subsistemes o models que conviuen, amb d'altres, de vessant o d'inflexió en un sistema vertical de relació residència-producció.

Són, en definitiva, interpretacions constructives d'uns territoris a mig camí entre l'objectivitat analítica i la subjectivitat propositiva. Són patrons d'actuació que poden reformular-se o reprojectar-se. Tota decisió propositiva sobre aquests territoris partirà de reinventar aquest sediment morfològic. Reinventar un eix funcional o una manera d'escórrer amb la mirada posada en aquestes referències sàvies, intel·lectualment elaborades i tècnicament construïdes.



EL BAIX LLOBREGAT: DADES BÀSIQUES

JOAN LÓPEZ

JOSÉ LUIS FLORES

Geògrafs. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

SUMARI

1. Índex de taules

1. Superfície, població i densitat dels municipis del Baix Llobregat, (pàg. 78)
2. Evolució de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1975-1991, (pàg. 80)
3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1991, (pàg. 81)
4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991, (pàg. 82)
5. Moviment natural de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1991, (pàg. 84)
6. Moviment migratori de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1990, (pàg. 85)
7. Cens d'habitatges, 1991, (pàg. 86)
8. Població activa a la comarca del Baix Llobregat. Població resident, 1991, (pàg. 87)
9. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991, (pàg. 88)
10. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991. Percentatges, (pàg. 89)
11. Població ocupada per sectors, 1991. Persones que treballen al municipi i persones residents al municipi, (pàg. 90)
12. Ocupació laboral per sectors d'activitat, 1991. Persones que treballen a la comarca del Baix Llobregat, (pàg. 91)

13. Atur registrat a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, març 1992, (pàg. 92)

14. Evolució del nombre de treballadors inscrits a l'INSS per sectors d'activitat a les empreses de la comarca del Baix Llobregat, 1986-1992, (pàg. 93)

15. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, 1985-1990, (pàg. 94)

16. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, 1985-1990, (pàg. 95)

17. Consum d'energia dels municipis del Baix Llobregat i distribució percentual per sectors, 1989, (pàg. 96)

18. Altres indicadors d'activitat dels municipis del Baix Llobregat, 1990, (pàg. 97)

2. Índex de figures

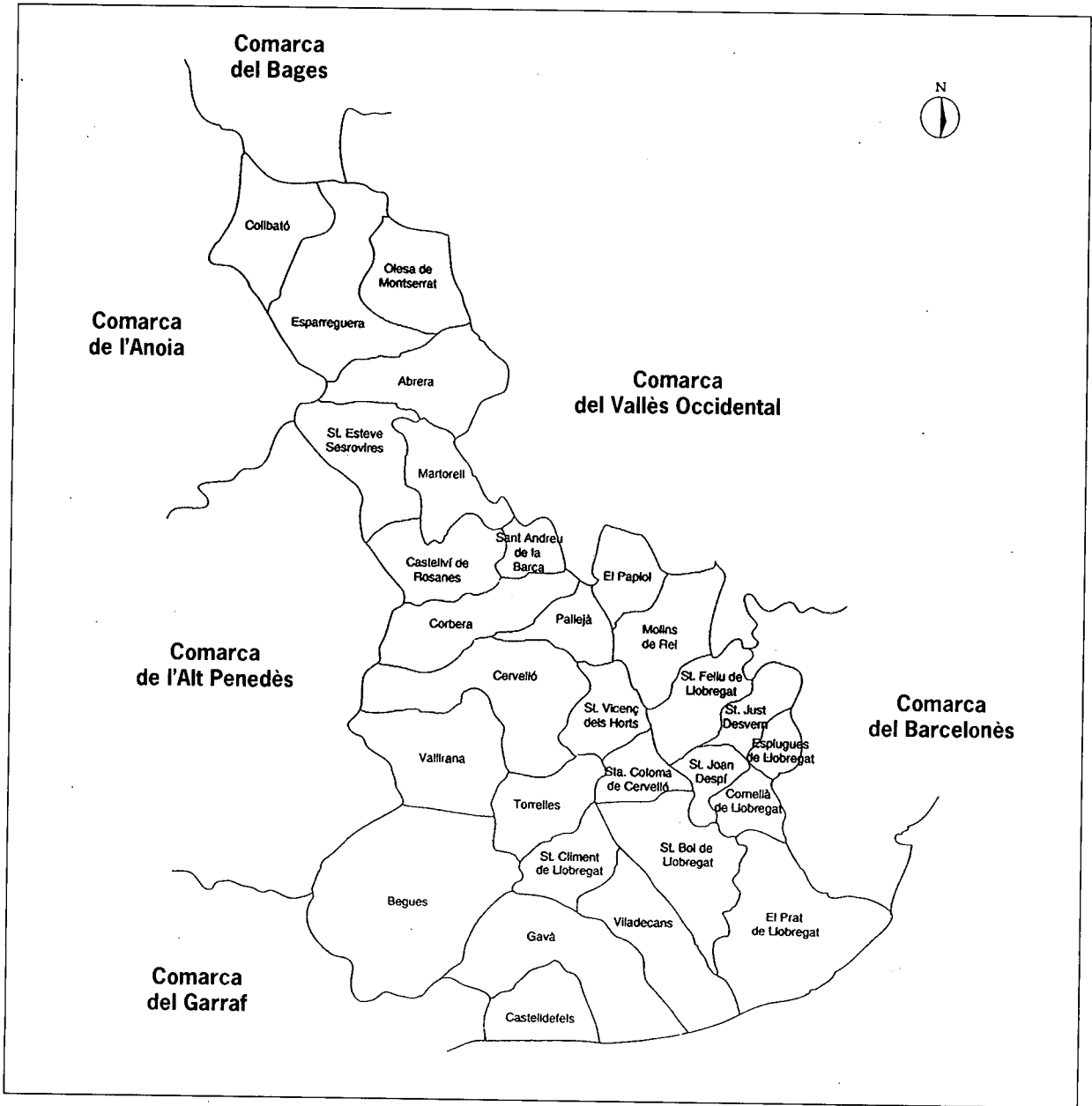
1. Divisió municipal de la comarca del Baix Llobregat, (pàg. 77)

2. Distribució de la població del Baix Llobregat, 1991, (pàg. 79)

3. Evolució de la població del Baix Llobregat, la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991, (pàg. 82)

4. Estructura d'edat de la població, 1991, (pàg. 83)

Figura 1. Divisió municipal de la comarca del Baix Llobregat

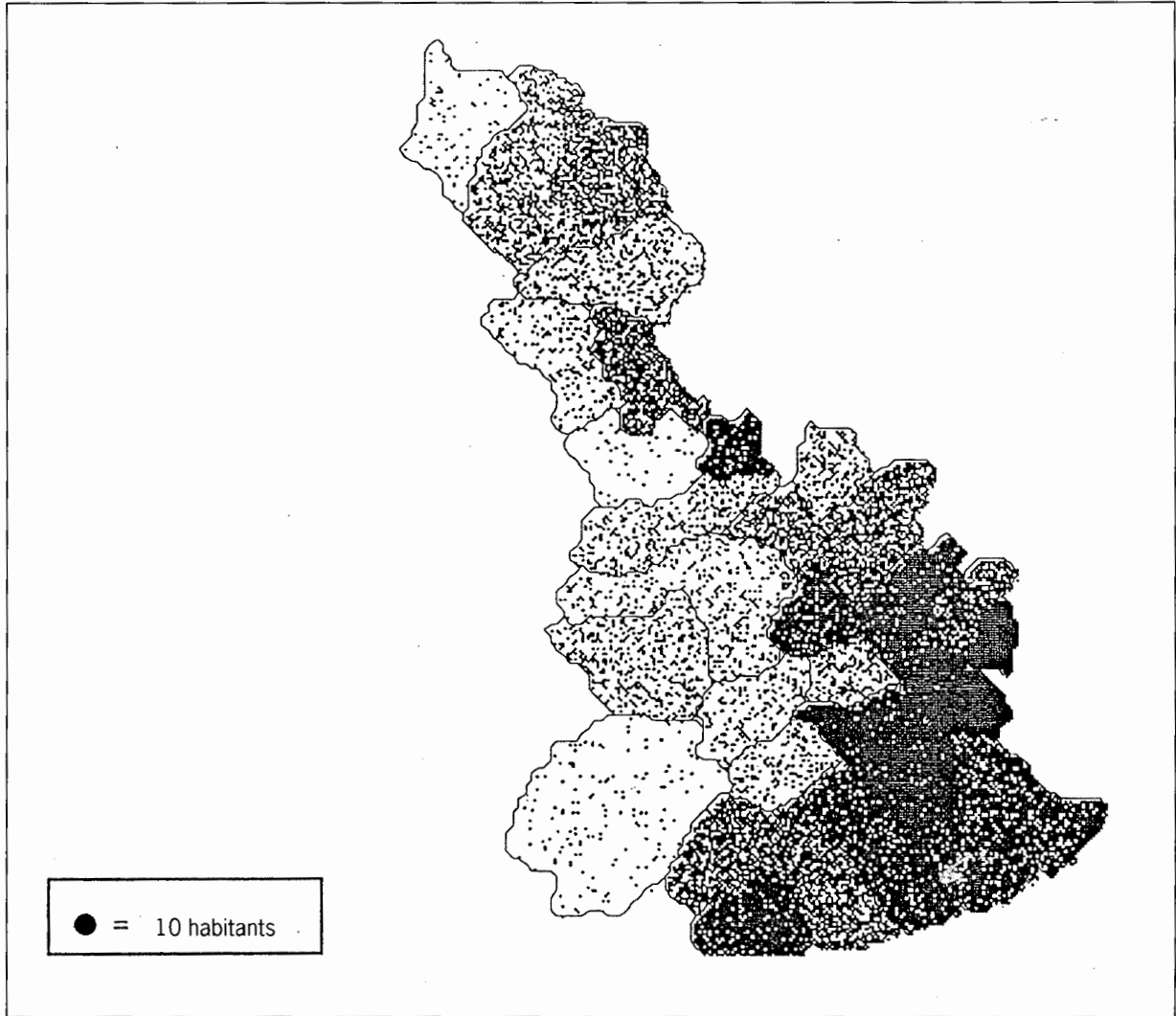


Taula 1. Superfície, població i densitat dels municipis del Baix Llobregat

Municipi	Superfície km ²	Població de dret 1991	Densitat hab/km ²
Abrera	19,9	5.464	274,6
Begues	50,4	2.029	40,3
Castelldefels	12,4	33.017	2.662,7
Castellví de Rosanes	16,4	661	40,3
Cervelló	29,6	5.389	182,1
Collbató	18,0	1.074	59,7
Corbera de Llobregat	18,5	5.327	287,9
Cornellà de Llobregat	6,9	84.927	12.308,3
Esparreguera	27,5	12.612	458,6
Esplugues de Llobregat	4,6	48.310	10.502,2
Gavà	30,9	35.204	1.139,3
Martorell	12,9	16.653	1.290,9
Molins de Rei	16,0	17.840	1.115,0
Olesa de Montserrat	16,8	14.962	890,6
Pallejà	8,4	6.599	785,6
El Papiol	8,8	3.327	378,1
El Prat de Llobregat	32,2	64.321	1.997,5
Sant Andreu de la Barca	5,5	14.475	2.631,8
Sant Boi de Llobregat	21,9	77.932	3.558,5
Sant Climent de Llobregat	10,7	2.289	213,9
Sant Esteve Sesrovires	18,6	2.642	142,0
Sant Feliu de Llobregat	11,8	36.608	3.102,4
Sant Joan Despi	5,6	24.977	4.460,2
Sant Just Desvern	7,9	12.471	1.578,6
Sant Vicenç dels Horts	9,1	20.836	2.289,7
Santa Coloma de Cervelló	7,5	3.030	404,0
Torrelles de Llobregat	13,6	2.352	172,9
Vallirana	23,9	6.570	274,9
Viladecans	20,1	48.294	2.402,7
TOTAL BAIX LLOBREGAT	486,5	610.192	1.254,2
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	3.235,6	4.264.422	1.318,0
TOTAL CATALUNYA	31.895,3	6.059.494	190,0

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 2. Distribució de la població del Baix Llobregat, 1991



Taula 2. Evolució de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1975-1991

Municipi	Població de dret				Evolució (percentatge) 1975-1991
	1975	1981	1986	1991	
Abrera	2.857	4.221	4.404	5.464	91,2
Begues	1.222	1.330	1.534	2.029	66,0
Castelldefels	20.141	24.697	27.932	33.017	63,9
Castellví de Rosanes	307	350	442	661	115,3
Cervelló	2.665	3.547	4.072	5.389	102,2
Collbató	471	592	728	1.074	128,0
Corbera de Llobregat	2.212	2.967	3.593	5.327	140,8
Cornellà de Llobregat	91.739	91.563	86.928	84.927	-7,4
Esparreguera	9.587	11.079	11.335	12.612	31,6
Esplugues de Llobregat	38.318	46.079	47.670	48.310	26,1
Gavà	30.474	33.624	32.351	35.204	15,5
Martorell	14.715	15.948	16.170	16.653	13,2
Molins de Rei	20.058	18.308	18.160	17.840	-11,1
Olesa de Montserrat	12.506	13.914	14.456	14.962	19,6
Pallejà	5.080	5.728	5.919	6.599	29,9
El Papiol	2.964	3.187	3.080	3.327	12,2
El Prat de Llobregat	51.058	60.419	63.052	64.321	26,0
Sant Andreu de la Barca	8.295	13.196	14.298	14.475	74,5
Sant Boi de Llobregat	65.064	72.926	75.789	77.932	19,8
Sant Climent de Llobregat	2.002	2.083	2.111	2.289	14,3
Sant Esteve Sesrovires	1.187	1.456	1.708	2.642	122,6
Sant Feliu de Llobregat	33.959	38.004	37.394	36.608	7,8
Sant Joan Despi	23.862	25.309	23.867	24.977	4,7
Sant Just Desvern	9.688	11.022	11.379	12.471	28,7
Sant Vicenç dels Horts	18.344	20.182	20.397	20.836	13,6
Santa Coloma de Cervelló	2.105	2.520	2.662	3.030	43,9
Torrelles de Llobregat	1.084	1.475	1.827	2.352	117,0
Vallirana	3.433	4.377	5.025	6.570	91,4
Viladecans	36.574	43.358	45.071	48.294	32,0
TOTAL BAIX LLOBREGAT	511.971	573.461	583.354	610.192	19,2
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	4.019.713	4.238.876	4.229.527	4.264.422	6,1
TOTAL CATALUNYA	5.660.362	5.956.414	5.978.638	6.059.494	7,1

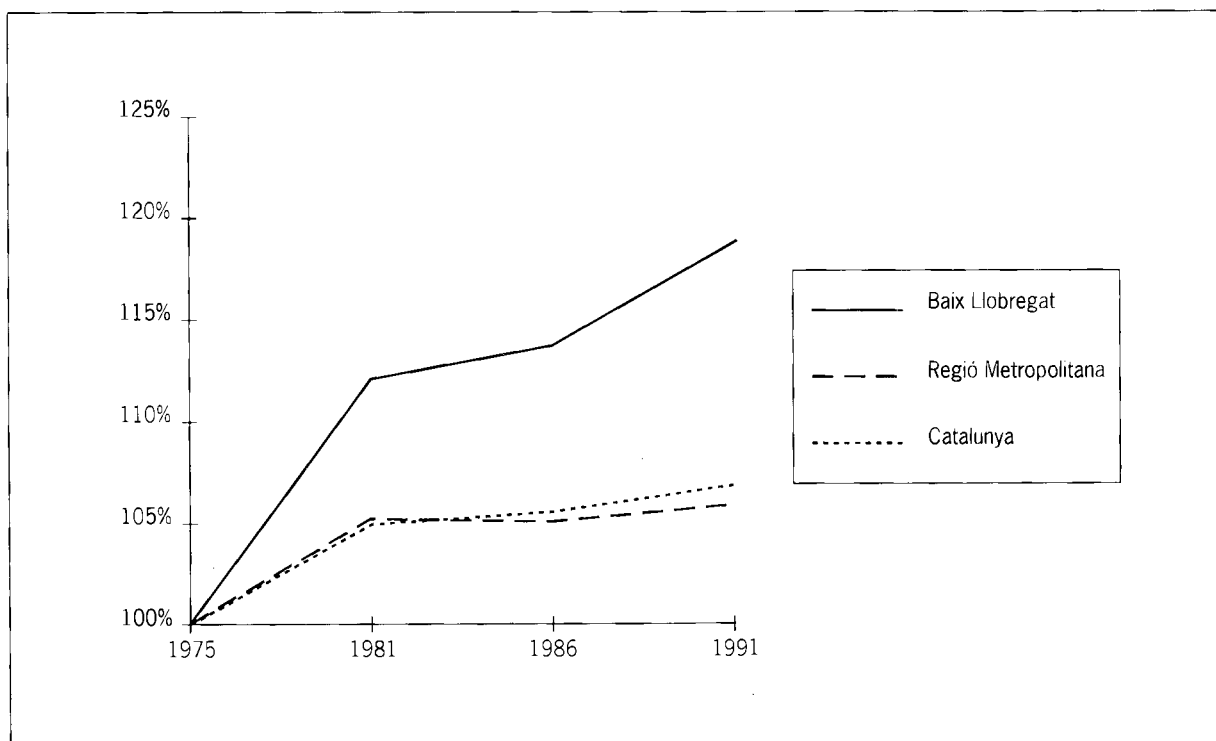
Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1991

Municipi	0-14	15-29	30-44	45-64	65 i més	Total
Abrera	1.259	1.422	1.305	1.095	383	5.464
Begues	425	419	508	423	254	2.029
Castelldefels	7.048	8.652	7.839	6.651	2.827	33.017
Castellví de Rosanes	104	158	160	137	102	661
Cervelló	1.167	1.284	1.357	1.035	546	5.389
Collbató	191	230	265	229	159	1.074
Corbera de Llobregat	1.120	1.312	1.333	1.027	535	5.327
Cornellà de Llobregat	14.771	23.218	16.705	20.716	9.517	84.927
Esparreguera	2.643	3.054	2.864	2.587	1.464	12.612
Esplugues de Llobregat	9.612	12.222	10.980	11.065	4.431	48.310
Gavà	7.187	9.312	7.732	7.566	3.407	35.204
Martorell	2.995	4.249	3.373	3.834	2.202	16.653
Molins de Rei	3.220	4.423	3.820	3.983	2.394	17.840
Olesa de Montserrat	2.846	3.599	3.189	3.285	2.043	14.962
Pallejà	1.437	1.735	1.468	1.313	646	6.599
El Papiol	657	852	711	692	415	3.327
El Prat de Llobregat	14.150	17.394	14.521	12.788	5.468	64.321
Sant Andreu de la Barca	3.323	3.987	3.399	2.747	1.019	14.475
Sant Boi de Llobregat	16.425	20.215	17.379	16.536	7.377	77.932
Sant Climent de Llobregat	458	554	505	500	272	2.289
Sant Esteve Sesrovires	548	632	592	557	313	2.642
Sant Feliu de Llobregat	7.489	9.780	8.109	7.809	3.421	36.608
Sant Joan Despí	4.851	6.826	5.615	5.515	2.170	24.977
Sant Just Desvern	2.427	2.872	2.878	2.766	1.528	12.471
Sant Vicenç dels Horts	4.549	5.905	4.314	4.251	1.817	20.836
Santa Coloma de Cervelló	537	803	629	666	395	3.030
Torrelles de Llobregat	492	580	570	460	250	2.352
Vallirana	1.365	1.649	1.544	1.355	657	6.570
Viladecans	10.553	13.684	10.791	9.596	3.670	48.294
TOTAL BAIX LLOBREGAT	123.849	161.022	134.455	131.184	59.682	610.192
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	751.445	1.055.409	897.249	983.278	577.041	4.264.422
TOTAL CATALUNYA	1.076.276	1.468.443	1.267.302	1.380.151	867.322	6.059.494

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 3. Evolució de la població del Baix Llobregat, la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991 (1975 = 100)



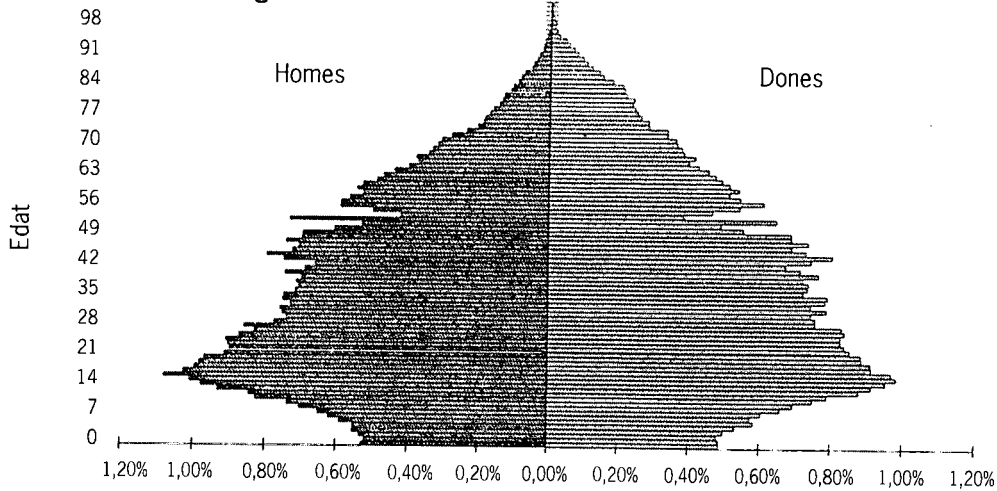
Taula 4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991

Grup d'edat	Baix Llobregat	Regió Metropolitana	Catalunya
0-14	20,3	17,6	17,8
15-29	26,4	24,7	24,2
30-44	22,0	21,0	20,9
45-64	21,5	23,1	22,8
65 i més	9,8	13,5	14,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

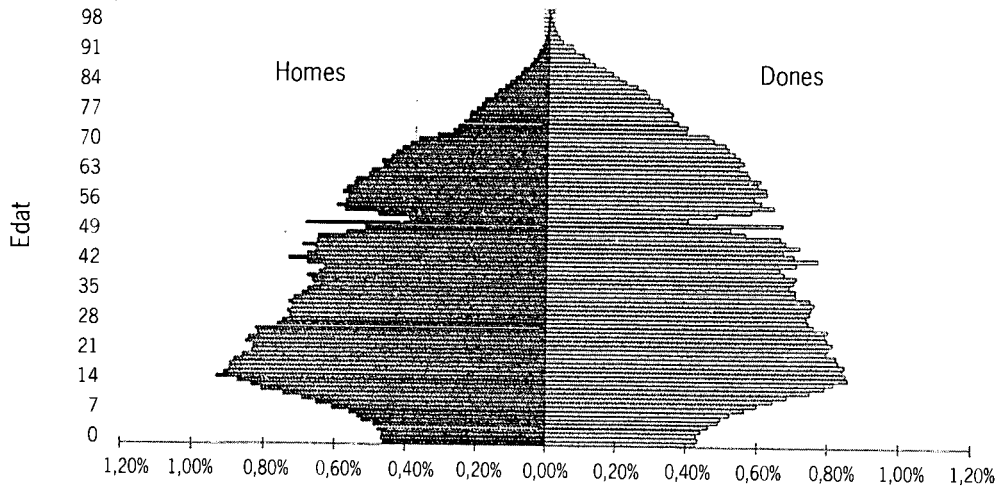
Font: Elaboració pròpia a partir d'*Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 4. Estructura d'edat de la població, 1991

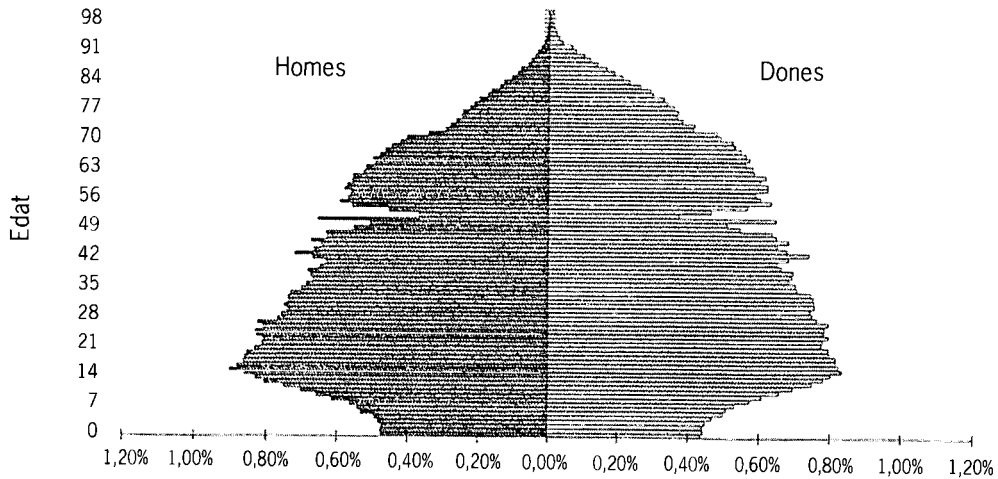
Comarca del Baix Llobregat



Regió Metropolitana de Barcelona



Catalunya



Taula 5. Moviment natural de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1991

Municipi	Nascuts vius	Defuncions	Creixement vegetatiu	Matrimonis
Abrera	57	28	29	22
Begues	18	10	8	9
Castelldefels	366	201	165	251
Castellví de Rosanes	8	8	0	8
Cervelló	67	40	27	42
Collbató	13	13	0	10
Corbera de Llobregat	70	38	32	50
Cornellà de Llobregat	734	585	149	423
Esparreguera	135	95	40	75
Esplugues de Llobregat	404	236	168	189
Gavà	389	241	148	254
Martorell	157	158	-1	100
Molins de Rei	169	118	51	91
Olesa de Montserrat	131	129	2	82
Pallejà	75	40	35	32
El Papiol	35	17	18	26
El Prat de Llobregat	659	369	290	350
Sant Andreu de la Barca	170	90	80	91
Sant Boi de Llobregat	765	521	244	448
Sant Climent de Llobregat	12	18	-6	13
Sant Esteve Sesrovires	40	10	30	17
Sant Feliu de Llobregat	329	230	99	183
Sant Joan Despí	267	142	125	147
Sant Just Desvern	128	98	30	39
Sant Vicenç dels Horts	243	107	136	146
Santa Coloma de Cervelló	32	29	3	18
Torrelles de Llobregat	42	19	23	14
Vallirana	72	47	25	54
Viladecans	476	274	202	327
TOTAL BAIX LLOBREGAT	6.063	3.911	2.152	3.511
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	39.133	35.261	3.872	22.159
TOTAL CATALUNYA	56.161	52.111	4.050	31.088

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 6. Moviment migratori de la població de la comarca del Baix Llobregat, 1990

Municipi	Resta de la comarca	Resta de Catalunya	Resta d'Espanya	Total
Abrera	75	167	9	251
Begues	47	77	-1	123
Castelldefels	7	475	136	618
Castellví de Rosanes	13	22	0	35
Cervelló	77	184	-1	260
Collbató	23	67	0	90
Corbera de Llobregat	53	213	12	278
Cornellà de Llobregat	-500	-187	55	-632
Esparreguera	93	161	27	281
Esplugues de Llobregat	-320	185	-57	-192
Gavà	91	208	52	351
Martorell	-25	13	12	0
Molins de Rei	29	92	9	130
Olesa de Montserrat	73	109	-7	175
Pallejà	18	117	-16	119
El Papiol	35	3	6	44
El Prat de Llobregat	-87	214	2	129
Sant Andreu de la Barca	19	104	-21	102
Sant Boi de Llobregat	-191	3	-33	-221
Sant Climent de Llobregat	22	4	-11	15
Sant Esteve Sesrovires	62	111	-4	169
Sant Feliu de Llobregat	-111	61	29	-21
Sant Joan Despí	-3	100	19	116
Sant Just Desvern	-31	67	4	40
Sant Vicenç dels Horts	51	196	-29	218
Santa Coloma de Cervelló	33	39	-13	59
Torrelles de Llobregat	69	43	-9	103
Vallirana	122	126	3	251
Viladecans	256	262	13	531
TOTAL BAIX LLOBREGAT	-	3.236	186	3.422
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	-	-	-495	-
TOTAL CATALUNYA	-	-	2.255	2.255

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 7. Cens d'habitatges, 1991

Municipi	Habitatges familiars			Percentatges principals	Establiments col·lectius
	Principals	Altres	Total		
Abrera	1.469	1.169	2.638	55,7	1
Begues	619	687	1.306	47,4	4
Castelldefels	9.900	9.976	19.876	49,8	46
Castellví de Rosanes	199	342	541	36,8	0
Cervelló	1.563	1.456	3.019	51,8	2
Collbató	349	747	1.096	31,8	3
Corbera de Llobregat	1.591	2.265	3.856	41,3	4
Cornellà de Llobregat	25.829	3.740	29.569	87,4	6
Esparreguera	3.808	2.615	6.423	59,3	1
Esplugues de Llobregat	14.602	1.681	16.283	89,7	13
Gavà	10.390	3.820	14.210	73,1	4
Martorell	4.890	1.159	6.049	80,8	13
Molins de Rei	5.494	1.090	6.584	83,4	7
Olesa de Montserrat	4.561	1.066	5.627	81,1	6
Pallejà	1.913	648	2.561	74,7	6
El Papiol	1.006	296	1.302	77,3	0
El Prat de Llobregat	18.868	3.182	22.050	85,6	8
Sant Andreu de la Barca	4.105	660	4.765	86,1	5
Sant Boi de Llobregat	22.315	3.867	26.182	85,2	10
Sant Climent de Llobregat	650	196	846	76,8	0
Sant Esteve Sesrovires	823	900	1.723	47,8	1
Sant Feliu de Llobregat	10.578	1.437	12.015	88,0	10
Sant Joan Despí	7.403	1.233	8.636	85,7	1
Sant Just Desvern	3.766	943	4.709	80,0	7
Sant Vicenç dels Horts	5.681	2.166	7.847	72,4	0
Santa Coloma de Cervelló	904	449	1.353	66,8	2
Torrelles de Llobregat	696	837	1.533	45,4	2
Vallirana	1.719	2.406	4.125	41,7	6
Viladecans	13.701	3.074	16.775	81,7	9
TOTAL BAIX LLOBREGAT	179.392	54.107	233.499	76,8	177
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.379.375	344.996	1.724.371	80,0	1.658
TOTAL CATALUNYA	1.939.044	806.509	2.745.553	70,6	3.306

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 8. Població activa a la comarca del Baix Llobregat. Població resident, 1991

Municipi	Població de 16 anys i més	Actius			Taxa d'activitat	Taxa d'ocupació*	Taxa d'atur
		Ocupats	Desocupats	Total			
Abrera	4.063	2.079	275	2.354	57,9	51,2	11,7
Begues	1.568	849	55	904	57,7	54,2	6,1
Castelldefels	25.304	12.062	2.251	14.313	56,6	47,7	15,7
Castellví de Rosanes	549	288	26	314	57,2	52,5	8,3
Cervelló	4.109	2.162	271	2.433	59,2	52,6	11,1
Collbató	862	390	55	445	51,6	45,2	12,4
Corbera de Llobregat	4.097	2.117	246	2.363	57,7	51,7	10,4
Cornellà de Llobregat	68.470	30.815	6.081	36.896	53,9	45,0	16,5
Esparreguera	9.717	4.455	837	5.292	54,5	45,9	15,8
Esplugues de Llobregat	37.704	18.310	3.009	21.319	56,5	48,6	14,1
Gavà	27.300	12.250	2.480	14.730	54,0	44,9	16,8
Martorell	13.377	6.268	1.008	7.276	54,4	46,9	13,9
Molins de Rei	14.269	6.885	992	7.877	55,2	48,3	12,6
Olesa de Montserrat	11.848	5.115	840	5.955	50,3	43,2	14,1
Pallejà	5.028	2.504	374	2.878	57,2	49,8	13,0
El Papiol	2.609	1.314	127	1.441	55,2	50,4	8,8
El Prat de Llobregat	48.776	22.590	4.797	27.387	56,2	46,3	17,5
Sant Andreu de la Barca	10.833	5.496	904	6.400	59,1	50,7	14,1
Sant Boi de Llobregat	59.940	26.947	5.741	32.688	54,5	45,0	17,6
Sant Climent de Llobregat	1.795	854	118	972	54,2	47,6	12,1
Sant Esteve Sesrovires	2.049	1.026	143	1.169	57,1	50,1	12,2
Sant Feliu de Llobregat	28.323	13.575	2.399	15.974	56,4	47,9	15,0
Sant Joan Despí	19.561	9.770	1.637	11.407	58,3	50,0	14,4
Sant Just Desvern	9.824	4.950	552	5.502	56,0	50,4	10,0
Sant Vicenç dels Horts	15.853	7.353	1.638	8.991	56,7	46,4	18,2
Santa Coloma de Cervelló	2.437	1.202	177	1.379	56,6	49,3	12,8
Torrelles de Llobregat	1.816	947	107	1.054	58,0	52,2	10,2
Vallirana	5.072	2.542	409	2.951	58,2	50,1	13,9
Viladecans	36.635	17.070	3.993	21.063	57,5	46,6	19,0
TOTAL BAIX LLOBREGAT	473.788	222.185	41.542	263.727	55,7	46,9	15,8
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	3.437.005	1.579.805	287.318	1.867.123	54,3	46,0	15,4
TOTAL CATALUNYA	4.878.415	2.255.430	372.957	2.628.387	53,9	46,2	14,2

* Sobre la població de 16 i més anys.

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1992*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 9. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Abrera	46	1.613	160	489	2.308
Begues	22	111	79	240	452
Castelldefels	86	1.518	978	4.907	7.489
Castellví de Rosanes	10	83	20	66	179
Cervelló	25	759	155	591	1.530
Collbató	15	38	53	137	243
Corbera de Llobregat	17	412	216	524	1.169
Cornellà de Llobregat	75	10.331	1.563	10.045	22.014
Esparreguera	50	1.907	276	1.270	3.503
Esplugues de Llobregat	52	8.127	746	7.201	16.126
Gavà	203	5.352	1.088	4.351	10.994
Martorell	84	5.608	776	3.817	10.285
Molins de Rei	83	3.305	497	3.211	7.096
Olesa de Montserrat	44	2.017	463	1.492	4.016
Pallejà	22	935	145	866	1.968
El Papiol	32	1.010	176	483	1.701
El Prat de Llobregat	263	9.798	1.141	11.682	22.884
Sant Andreu de la Barca	32	4.532	567	2.409	7.540
Sant Boi de Llobregat	271	8.217	1.751	8.578	18.817
Sant Climent de Llobregat	101	348	99	203	751
Sant Esteve Sesrovires	47	562	100	289	998
Sant Feliu de Llobregat	71	4.652	732	4.407	9.862
Sant Joan Despí	73	5.449	628	4.640	10.790
Sant Just Desvern	36	4.484	446	3.043	8.009
Sant Vicenç dels Horts	95	3.121	700	2.149	6.065
Santa Coloma de Cervelló	45	1.000	154	471	1.670
Torrelles de Llobregat	44	117	96	215	472
Vallirana	18	631	257	703	1.609
Viladecans	279	3.773	1.402	4.942	10.396
TOTAL BAIX LLOBREGAT	2.241	89.810	15.464	83.421	190.936
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	15.679	594.893	114.845	861.970	1.587.387
TOTAL CATALUNYA	82.648	813.386	184.784	1.165.727	2.246.545

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 10. Població ocupada per sectors. Persones que treballen al municipi, 1991. Percentatges

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Abrera	2,0	69,9	6,9	21,2	100,0
Begues	4,9	24,6	17,5	53,1	100,0
Castelldefels	1,1	20,3	13,1	65,5	100,0
Castellví de Rosanes	5,6	46,4	11,2	36,9	100,0
Cervelló	1,6	49,6	10,1	38,6	100,0
Collbató	6,2	15,6	21,8	56,4	100,0
Corbera de Llobregat	1,5	35,2	18,5	44,8	100,0
Cornellà de Llobregat	0,3	46,9	7,1	45,6	100,0
Esparreguera	1,4	54,4	7,9	36,3	100,0
Esplugues de Llobregat	0,3	50,4	4,6	44,7	100,0
Gavà	1,8	48,7	9,9	39,6	100,0
Martorell	0,8	54,5	7,5	37,1	100,0
Molins de Rei	1,2	46,6	7,0	45,3	100,0
Olesa de Montserrat	1,1	50,2	11,5	37,2	100,0
Pallejà	1,1	47,5	7,4	44,0	100,0
El Papiol	1,9	59,4	10,3	28,4	100,0
El Prat de Llobregat	1,1	42,8	5,0	51,0	100,0
Sant Andreu de la Barca	0,4	60,1	7,5	31,9	100,0
Sant Boi de Llobregat	1,4	43,7	9,3	45,6	100,0
Sant Climent de Llobregat	13,4	46,3	13,2	27,0	100,0
Sant Esteve Sesrovires	4,7	56,3	10,0	29,0	100,0
Sant Feliu de Llobregat	0,7	47,2	7,4	44,7	100,0
Sant Joan Despí	0,7	50,5	5,8	43,0	100,0
Sant Just Desvern	0,4	56,0	5,6	38,0	100,0
Sant Vicenç dels Horts	1,6	51,5	11,5	35,4	100,0
Santa Coloma de Cervelló	2,7	59,9	9,2	28,2	100,0
Torrelles de Llobregat	9,3	24,8	20,3	45,6	100,0
Vallirana	1,1	39,2	16,0	43,7	100,0
Viladecans	2,7	36,3	13,5	47,5	100,0
TOTAL BAIX LLOBREGAT	2,5	46,0	10,6	40,9	100,0
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1,0	37,5	7,2	54,3	100,0
TOTAL CATALUNYA	3,7	36,2	8,2	51,9	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 11. Població ocupada per sectors, 1991. Persones que treballen al municipi i persones residents al municipi

Municipi	Agricultura, ramaderia i pesca	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Abreia	16	404	-39	-152	229
Begues	-7	-161	1	-230	-397
Castelldefels	-15	-1.686	-445	-2.427	-4.573
Castellví de Rosanes	-6	-31	4	-76	-109
Cervelló	-4	-56	-10	-562	-632
Collbató	1	-64	-11	-73	-147
Corbera de Llobregat	-7	-204	-61	-676	-948
Cornellà de Llobregat	-43	-2.959	-1.385	-4.414	-8.801
Esparreguera	5	-479	-61	-417	-952
Esplugues de Llobregat	-1	508	-525	-2.166	-2.184
Gavà	4	403	-273	-1.390	-1.256
Martorell	4	2.678	292	1.043	4.017
Molins de Rei	-9	69	17	134	211
Olesa de Montserrat	-14	-589	-77	-419	-1.099
Pallejà	1	-282	-81	-174	-536
El Papiol	-7	381	39	-26	387
El Prat de Llobregat	-71	669	-702	398	294
Sant Andreu de la Barca	-7	1.413	170	468	2.044
Sant Boi de Llobregat	-53	-3.657	-1.208	-3.212	-8.130
Sant Climent de Llobregat	-34	61	-20	-110	-103
Sant Esteve Sesrovires	6	88	20	-142	-28
Sant Feliu de Llobregat	-22	-1.850	-522	-1.319	-3.713
Sant Joan Despí	-21	980	-295	356	1.020
Sant Just Desvern	4	2.743	147	165	3.059
Sant Vicenç dels Horts	-18	-247	-412	-611	-1.288
Santa Coloma de Cervelló	-1	544	76	-151	468
Torrelles de Llobregat	-20	-147	5	-313	-475
Vallirana	5	-432	-30	-476	-933
Viladecans	-31	-3.313	-786	-2.544	-6.674
TOTAL BAIX LLOBREGAT	-345	-5.216	-6.172	-19.516	-31.249

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 12. Ocupació laboral per sectors d'activitat, 1991. Persones que treballen a la comarca del Baix Llobregat

Sector d'activitat	Ocupació	Percentatge
Agricultura i ramaderia	2.145	1,1
Pesca i piscicultura	96	0,1
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	250	0,1
Electricitat, gas i aigua	1.043	0,5
Extracció de minerals i la seva transformació	5.582	2,9
Indústria química	10.394	5,4
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	30.119	15,8
Material de transport	6.304	3,3
Alimentació, begudes i tabac	9.059	4,7
Tèxtil, confecció i cuir	9.297	4,9
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	4.230	2,2
Paper, arts gràfiques i edició	7.351	3,8
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	6.181	3,2
Construcció	15.464	8,1
Comerç i reparacions	25.634	13,4
Restaurants, cafès i hostaleria	7.274	3,8
Transports i activitats annexes	11.100	5,8
Comunicacions	1.127	0,6
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	3.518	1,8
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	5.114	2,7
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	6.203	3,2
Educació, investigació i serveis culturals	12.075	6,3
Sanitat i assistència social	4.954	2,6
Altres serveis	6.422	3,4
TOTAL BAIX LLOBREGAT	190.936	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 13. Atur registrat a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, març 1992*

Sector d'activitat	Ocupació	Percentatge
Agricultura i ramaderia	103	0,3
Pesca i piscicultura	4	0,0
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	11	0,0
Electricitat, gas i aigua	37	0,1
Extracció de minerals i la seva transformació	308	1,0
Indústria química	1.415	4,7
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	3.833	12,8
Material de transport	527	1,8
Alimentació, begudes i tabac	1.137	3,8
Tèxtil, confecció i cuir	3.025	10,1
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	449	1,5
Paper, arts gràfiques i edició	1.058	3,5
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	1.383	4,6
Construcció	2.627	8,8
Comerç i reparacions	3.320	11,1
Restaurants, cafès i hostaleria	1.386	4,6
Transports i activitats annexes	531	1,8
Comunicacions	116	0,4
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	216	0,7
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	1.608	5,4
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	1.703	5,7
Educació, investigació i serveis culturals	678	2,3
Sanitat i assistència social	611	2,0
Altres serveis	922	3,1
Busca primera feina	2.938	9,8
TOTAL BAIX LLOBREGAT	29.946	100,0

* Inclou també els municipis de Gelida i Sant Llorenç d'Hortons (Alt Penedès), Masquefa i Pierola (Anoia) i Castellbisbal (Vallès Occidental), que pertanyen a l'oficina de l'Inem de Martorell.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Inem.

Taula 14. Evolució del nombre de treballadors inscrits a l'INSS per sectors d'activitat a les empreses de la comarca del Baix Llobregat, 1986-1992

Sector d'activitat	1986	1992	Diferència 1986-1992	Percentatge de diferència 1986-1992
Agricultura i ramaderia	-	-	-	-
Pesca i piscicultura	-	-	-	-
Extracció i preparació de combustibles sòlids, petroli, gas natural i minerals radiactius	14	7	-7	-50,0
Electricitat, gas i aigua	150	160	10	6,7
Extracció de minerals i la seva transformació	8.230	6.801	-1.429	-17,4
Indústria química	5.608	7.793	2.185	39,0
Metal·lúrgia, maquinària, material elèctric i instruments de precisió	17.707	21.199	3.492	19,7
Material de transport	774	3.052	2.278	294,3
Alimentació, begudes i tabac	5.050	6.097	1.047	20,7
Tèxtil, confecció i cuir	5.868	4.679	-1.189	-20,3
Fusta, suro i fabricació de mobles de fusta	2.308	2.454	146	6,3
Paper, arts gràfiques i edició	4.852	5.940	1.088	22,4
Cautxú i matèries plàstiques. Altres indústries manufactureres	4.604	5.535	931	20,2
Construcció	5.682	12.119	6.437	113,3
Comerç i reparacions	10.357	24.087	13.730	132,6
Restaurants, cafès i hostaleria	1.969	4.362	2.393	121,5
Transports i activitats annexes	2.846	5.959	3.113	109,4
Comunicacions	5	36	31	620,0
Institucions financeres, assegurances i activitats immobiliàries	340	623	283	83,2
Serveis prestats a les empreses. Lloguer de béns mobles i immobles	1.514	4.575	3.061	202,2
Administració pública. Defensa nacional i Seguretat Social	3.260	5.430	2.170	66,6
Educació, investigació i serveis culturals	3.180	7.217	4.037	126,9
Sanitat i assistència social	2.203	5.296	3.093	140,4
Altres serveis	730	1.471	741	101,5
TOTAL BAIX LLOBREGAT	87.251	134.892	47.641	54,6

Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 15. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, 1985-1990*
(en milions de pessetes)

Sector d'activitat	1985	1986	1987	1988	1989	1990	TOTAL	Percentatge per sector
Agricultura, ramaderia i pesca	-	-	-	-	27,5	-	27,5	0,0
Indústries extractives	8,5	2,6	380,1	3,5	194,4	62,4	651,5	1,1
Indústries de l'alimentació, begudes i tabac	317,3	385,6	255,4	358,1	537,5	1.335,7	3.189,6	5,5
Indústries tèxtils	108,2	232,8	277,5	491,4	81,9	6.623,2	7.815,0	13,5
Indústries de la pell i confecció	45,5	53,9	20,8	108,1	182,0	132,8	543,1	0,9
Indústries de la fusta, suro i mobles	78,1	88,9	115,1	112,6	279,5	103,6	777,8	1,3
Indústries del paper i arts gràfiques	2.461,3	309,0	352,1	1.606,5	1.124,3	960,1	6.813,3	11,7
Indústries químiques	418,8	308,0	1.039,0	581,0	978,6	3.901,6	7.227,0	12,4
Indústries de materials de la construcció	21,5	24,8	21,3	300,8	156,1	84,4	608,9	1,0
Indústries siderometal·lúrgiques	1.090,4	1.567,6	14.080,8	2.310,8	2.272,8	2.607,0	23.929,4	41,2
Altres indústries manufactureres	5,2	34,8	8,8	68,0	48,4	205,1	370,3	0,6
Indústries de la construcció	154,7	213,7	119,9	116,4	242,7	-	847,4	1,5
Indústries energètiques i aigua	12,4	598,3	221,1	250,7	2.592,0	637,4	4.311,9	7,4
Comerç al major	-	-	-	0,5	1,7	-	2,2	0,0
Comerç al detall	2,3	5,4	45,2	11,0	24,8	-	88,7	0,2
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	93,1	97,2	75,6	116,7	273,8	-	656,4	1,1
Hostaleria i turisme	-	-	-	-	-	-	-	-
Transports i comunicacions	0,3	-	-	1,3	15,6	-	17,2	0,0
Financeres, assegurances, serveis a empreses i lloguers	-	-	5,0	-	42,6	-	47,6	0,1
Administració, educació, sanitat i altres serveis	4,4	5,8	69,9	6,6	65,7	-	152,4	0,3
TOTAL BAIX LLOBREGAT	4.822,0	3.928,4	17.087,6	6.444,0	9.141,9	16.653,3	58.077,2	100,0

* Incloses tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades sobre inversions industrials facilitades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 16. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Baix Llobregat per sectors d'activitat, 1985-1990* (en milions de pessetes)

Sector d'activitat	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Total	Percentatge sector
Agricultura, ramaderia i pesca	-	-	-	-	6	-	6	0,0
Indústries extractives	5	2	31	7	6	32	83	0,5
Indústries de l'alimentació, begudes i tabac	86	126	93	109	108	170	692	4,3
Indústries tèxtils	62	95	58	67	30	69	381	2,4
Indústries de la pell i confecció	73	113	73	72	278	170	779	4,8
Indústries de la fusta, suro i mobles	130	233	126	156	216	64	925	5,7
Indústries del paper i arts gràfiques	133	127	113	138	264	119	894	5,5
Indústries químiques	348	157	313	178	321	540	1.857	11,5
Indústries de materials de la construcció	24	19	27	85	55	56	266	1,6
Indústries siderometal·lúrgiques	595	1.179	1.807	1.018	1.279	1.041	6.919	42,9
Altres indústries manufactureres	17	25	22	36	16	84	200	1,2
Indústries de la construcció	382	443	343	565	472	-	2.205	13,7
Indústries energètiques i aigua	1	13	17	18	36	18	103	0,6
Comerç al major	-	-	-	2	-	-	2	0,0
Comerç al detall	-	6	20	15	13	-	54	0,3
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	130	152	72	87	159	-	600	3,7
Hostaleria i turisme	-	-	-	-	-	-	-	-
Transports i comunicacions	1	-	-	3	8	-	12	0,1
Financeres, assegurances, serveis a empreses i lloguers	-	-	18	-	25	-	43	0,3
Administració, educació, sanitat i altres serveis	14	7	27	8	64	-	120	0,7
TOTAL BAIX LLOBREGAT	2.001	2.697	3.160	2.564	3.350	2.363	16.141	100,0

* Inclou tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades sobre inversions industrials facilitades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 17. Consum d'energia dels municipis del Baix Llobregat i distribució percentual per sectors, 1989

Municipi	Total (MWh)	Distribució percentual per sectors				
		Primari	Indústria	Serveis	Domèstic	No hi consta
Abrera	78.207	0,62	91,46	3,13	4,79	0,00
Begues	5.852	0,53	27,02	27,82	44,64	0,00
Castelldefels	69.963	0,07	14,40	32,18	53,19	0,17
Castellví de Rosanes	1.570	0,61	18,32	24,94	53,95	2,19
Cervelló	15.696	0,29	39,24	17,86	37,87	4,75
Collbató	3.772	0,06	24,18	24,24	51,52	0,00
Corbera de Llobregat	12.054	2,07	18,52	24,51	54,82	0,07
Cornellà de Llobregat	186.084	0,00	55,53	16,93	25,57	1,98
Esparreguera	35.361	0,31	50,37	19,01	29,77	0,54
Esplugues de Llobregat	111.987	0,03	45,90	23,94	28,82	1,31
Gavà	85.604	0,47	46,09	22,60	30,67	0,16
Martorell	920.764	0,00	96,32	1,75	1,31	0,62
Molins de Rei	45.719	0,33	39,24	28,02	29,78	0,64
Olesa de Montserrat	58.026	0,10	67,35	13,03	19,29	0,23
Pallejà	18.253	8,06	35,68	25,87	30,27	0,12
El Papiol	15.504	0,45	56,96	9,91	17,82	14,86
El Prat de Llobregat	259.904	0,09	64,63	20,61	14,03	0,64
Sant Andreu de la Barca	72.137	0,18	39,65	12,37	12,86	34,94
Sant Boi de Llobregat	157.322	0,08	45,74	24,71	28,70	0,77
Sant Climent de Llobregat	3.726	0,78	40,55	20,44	37,53	0,70
Sant Esteve Sesrovires	8.935	0,65	53,35	18,01	27,91	0,09
Sant Feliu de Llobregat	159.566	0,12	74,18	10,85	14,63	0,22
Sant Joan Despi	110.571	0,07	61,97	20,16	13,06	4,74
Sant Just Desvern	74.392	0,11	67,05	15,42	17,34	0,09
Sant Vicenç dels Horts	209.088	0,08	89,10	4,19	6,56	0,06
Santa Coloma de Cervelló	17.181	0,32	65,71	14,54	14,67	4,77
Torrelles de Llobregat	4.963	0,76	18,42	20,16	53,78	0,88
Vallirana	23.483	0,29	58,10	14,14	27,46	0,01
Viladecans	137.484	0,45	61,26	17,30	20,85	0,14
TOTAL BAIX LLOBREGAT	2.903.168	0,18	71,37	12,22	14,47	1,75
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	14.007.015	0,27	47,90	26,73	22,62	2,48
TOTAL CATALUNYA	23.807.462	0,86	53,51	23,12	20,60	1,90

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 18. Altres indicadors d'activitat dels municipis del Baix Llobregat, 1990

Municipi	Línies telefòniques		Nombre d'oficines	
	Particulars	Comercials	Bancs	Caixes
Abrera	1.472	479	0	3
Begues	764	153	1	1
Castelldefels	12.694	3.023	11	14
Castellví de Rosanes	292	76	0	0
Cervelló	2.072	501	1	3
Collbató	607	99	1	0
Corbera de Llobregat	2.371	412	2	3
Cornellà de Llobregat	23.344	6.319	36	37
Esparreguera	3.875	1.039	6	8
Esplugues de Llobregat	13.682	4.530	21	20
Gavà	9.895	2.515	17	17
Martorell	4.228	1.972	13	12
Molins de Rei	4.980	1.993	11	10
Olesa de Montserrat	3.887	1.066	9	9
Pallejà	1.812	452	1	3
El Papiol	835	454	1	4
El Prat de Llobregat	15.925	4.858	17	23
Sant Andreu de la Barca	3.608	1.554	6	7
Sant Boi de Llobregat	19.814	4.799	28	36
Sant Climent de Llobregat	507	152	0	2
Sant Esteve Sesrovires	956	228	1	3
Sant Feliu de Llobregat	9.472	2.831	15	15
Sant Joan Despí	6.747	2.576	15	13
Sant Just Desvern	3.772	2.349	11	6
Sant Vicenç dels Horts	5.134	1.363	10	11
Santa Coloma de Cervelló	872	390	0	2
Torrelles de Llobregat	915	140	1	2
Vallirana	2.139	423	1	3
Viladecans	11.639	2.787	10	19
TOTAL BAIX LLOBREGAT	168.310	49.533	246	286
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.312.267	510.574	2.433	2.461
TOTAL CATALUNYA	1.792.734	702.148	3.753	3.960

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.