
This is the **published version** of the article:

Ruiz Ramos, Carlos; Casellas, Antònia; Solana Solana, Miguel. De la perifèria al centre : la plaça Europa i les implicacions urbanístiques i socials del nou Hospitalet. 2019. 85 p.

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/232652>

under the terms of the  **CC BY-NC-ND** license

**DE LA PERIFÈRIA AL CENTRE:
LA PLAÇA EUROPA I LES IMPLICACIONS URBANÍSTIQUES I SOCIALS
DEL NOU HOSPITALET**

Autor:
Carlos Ruiz Ramos

Tutors/es:
Antònia Casellas
Miguel Solana Solana

UNIVERSITAT AUTÒNOMA DE BARCELONA

DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA

MÀSTER EN POLÍTIQUES I PLANIFICACIÓ PER A LES CIUTATS,
L'AMBIENT I EL PAISATGE 2017-2019

L'Hospitalet de Llobregat, 2019

Al Solana

Antònia Casellas

Miguel Solana Solana

Índex de continguts

1 Resum.....	3
2 Introducció.....	5
3 Marc teòric.....	7
3.1 Globalització i ciutat.....	7
3.2 El nou model econòmic i l'escala local.....	9
3.3 Imatge i cultura a les ciutats contemporànies: la identitat com a producte.....	13
3.4 Governança i cooperació publico-privada: l'oportunitat perduda.....	15
3.5 Processos de metropolitització: cap a una centralitat ampliada.....	16
3.6 Una nova estructura socioespacial: cap a la desigualtat i la fragmentació del territori.....	18
4 Metodologia.....	21
4.1 Fonts de dades.....	21
4.2 Metodologia i fases d'anàlisi.....	23
4.2.1 Fase 1: Anàlisi dels resultats urbanístics de la nova ideologia urbana.....	23
4.2.2 Fase 2: Mesurant el canvi. Model econòmic, perfils professionals i segregació urbana.....	23
5 Anàlisi.....	26
5.1 Antecedents històrics i contextualització: la ciutat i el repte del creixement.....	26
5.2 El model de ciutat des dels anys 90s fins a l'actualitat: de la qualitat de l'espai urbà a la creació d'imatge.....	30
5.3 Autonomia i flexibilitat: una nova manera de fer urbanisme.....	36
5.4 El projecte de reforma de la plaça Europa: gestió, fases i criteris d'actuació.....	38
5.4.1 Criteris de finançament.....	40
5.4.2 Criteris urbanístics.....	43
5.4.3 Criteris de disseny.....	44
5.5 Anàlisi urbanístic: la plaça més gran d'Europa.....	45
5.5.1 Altres elements de la reforma.....	54
5.6 Anàlisi quantitatiu: renda, desigualtat i segregació.....	55
5.6.1 Un nou model econòmic per a la ciutat.....	61
5.6.2 Desigualtat i rendes del treball.....	66
5.6.3 La distribució espacial de la renda.....	71
5.6.4 Nous ciutadans per a la nova ciutat.....	74
6 Conclusions.....	77
7 Bibliografia.....	81

Índex de mapes, figures, imatges i taules

Mapa 1. Barris de l'Hospitalet.....	4
Mapa 2 Mapa de l'Hospitalet i localització de l'àrea d'intervenció.....	38
Mapa 3. Principals infraestructures viàries i ferroviàries de l'Hospitalet.....	55
Mapa 4. % Població major de 16 anys analfabeta o sense estudis.....	59
Mapa 5. % Població nascuda a l'estranger.....	59
Mapa 6. Taxa d'atur.....	59
Mapa 7. Renda disponible mitjana neta 2013.....	72
Mapa 8 i 9. Ràtio entrades i sortides de població amb estudis superiors.....	76
Figura 1. Evolució de la població 1978 - 2018.....	27
Figura 2. Evolució de la població de l'Hospitalet 1900-2018.....	56
Figura 3. Comparació del nivell d'estudis de la població.....	57
Figura 4. Xifra total i taxa de creixement de la població nascuda a l'estranger resident a l'Hospitalet.....	58
Figura 5. Evolució del PIB per càpita. Catalunya base 100.....	61
Figura 6. Evolució del VAB per grans sectors econòmics.....	62
Figura 7. Evolució de l'atur per sectors.....	63
Figura 8. Variació llocs de treball localitzats per CCAE09.....	64
Figura 9. Ocupacions per municipi de residència.....	66
Figura 10. Entrades i sortides de l'Hospitalet per ocupacions.....	67
Figura 11. Evolució de la RFDB.....	68
Figura 12. Base imposable de l'IRPF.....	69
Figura 13. % de declarants per trams de renda.....	70
Figura 14. % de declarants per trams de renda.....	71
Figura 15. Renda i creixement de la renda.....	73
Figura 16. Renda mitjana disponible 2013 i creixement del nombre de declarants del grup de renda baix.....	74
Imatge 1. L'àrea d'intervenció l'any 1987.....	29
Imatge 2. Edifici Porta Nord.....	32
Imatge 3. Procés de transformació de la Granvia.....	34
Imatge 4: Sectors 1 i 2 d'intervenció.....	46
Imatge 5. PGM a l'àrea de la plaça Europa.....	48
Imatge 6. Secció de la reforma de la Granvia.....	50
Imatge 8. Distribució dels projectes d'edificació a la plaça Europa.....	51
Taula 1. Proposta de modificació del PGM.....	47
Taula 2. Relació d'edificacions, usos, alçada, propietat i any de finalització.....	53
Taula 3. Índex de Dissimilitud per seccions censals 2001-2011.....	60
Taula 4. % població entrant amb estudis superiors.....	75

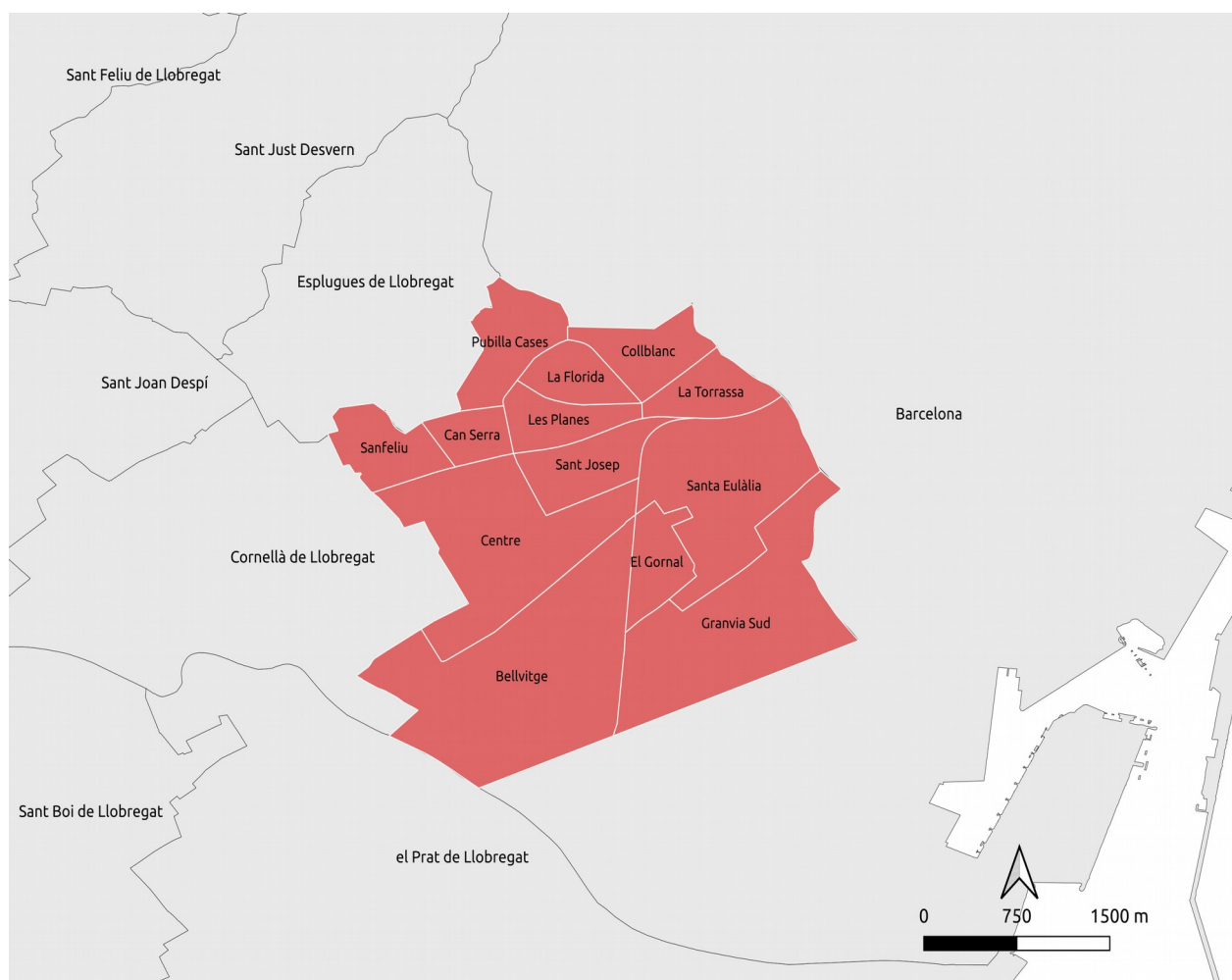
1 Resum

El canvi de model econòmic que ha tingut lloc en les darreres dècades ha suposat una profunda transformació de les ciutats, les quals han vist canviar no només la seva base econòmica, sinó també la seva morfologia, els seus sistemes de governança i els seus límits funcionals. L'Hospitalet de Llobregat no ha estat aliè a aquests canvis, i ha decidit iniciar un procés de transformació que donés resposta al seu rol de nova centralitat metropolitana. El present treball posa el focus sobre el projecte de reurbanització de la plaça Europa de l'Hospitalet, com a exemple referencial d'aquesta transformació, per veure quins són els impactes socioeconòmics del nou model econòmic i com es distribueixen aquests pel municipi.

El cambio de modelo económico que ha tenido lugar en las últimas décadas ha supuesto una profunda transformación de las ciudades, las cuales han visto cambiar no sólo su base económica, sino también de su morfología, sus sistemas de gobernanza y sus límites funcionales. Hospitalet de Llobregat no ha sido ajeno a estos cambios, y ha decidido iniciar un proceso de transformación que dé respuesta a su rol de nueva centralidad metropolitana. El presente trabajo pone el foco sobre el proyecto de reurbanización de la plaza Europa, como ejemplo referencial de esta transformación, para ver cuales son los impactos socioeconómicos del nuevo modelo económico y cómo se distribuyen estos por el municipio.

The economic change that took place over the last decades has meant a profound transformation of the cities, which have witnessed not only a change of their economic structure, but also of their morphology, their governance systems and their functional limits. Hospitalet de Llobregat has not been alien to these changes, and has decided to start a transformation process in order to provide answers to its newly acquired role as metropolitan center. This research focuses on the reurbanization of Plaza Europa as an example of reference of this transformation in order to see the socioeconomic consequences of this new economic model and their impact across the city.

Mapa 1. Barris de l'Hospitalet



Font: Elaboració pròpia a partir de la informació proporcionada per l'ICC

2 Introducció

Els canvis que s'han donat en el sistema econòmic dominant en el període que va des dels anys 1970s fins als nostres dies han tingut impactes determinants en les dinàmiques urbanes globals. Els canvis tecnològics i ideològics han facilitat extraordinàriament la mobilitat d'alguns dels factors de producció, fet que ha suposat un canvi en les estructures econòmiques clàssiques en un clar procés de terciarització econòmica. En aquest context, les ciutats han esdevingut agents «lligats» al territori enfront uns recursos econòmics mòbils, llençant-se així a la carrera per la provisió d'aquells elements més atractius per a la inversió, amb l'objectiu de recuperar els ingressos que la desindustrialització i l'erosió de la seva base fiscal han fet minvar (Cox, 1993).

L'Hospitalet de Llobregat no ha estat aliè a aquest procés i, davant d'un teixit urbà identificat com a «obsolet», la ciutat ha impulsat la transformació d'àrees urbanes «infrautilitzades» per tal d'adaptar-les al nou context de competitivitat global. Les noves infraestructures, els canvis en els sistemes de governança i l'impuls a les polítiques culturals de determinat caire encaixen en un marc en el que la ciutat es mostra com un producte dinàmic, modern, atractiu i suficientment flexible com per adaptar-se a les necessitats de la inversió.

Paral·lelament als canvis en el sistema econòmic, un seguit de fenòmens també vinculats a la globalització, han generat impactes profunds en la quotidianitat de la ciutat. Els nous fluxos migratoris i la crisi econòmica han canviat molt significativament la vida de les persones que l'habiten, modificant-ne tant la composició social com les condicions de vida. D'aquesta manera, estudiar com s'ha adaptat la ciutat a les dinàmiques emergents dels últims anys ens pot ajudar a analitzar quin model de ciutat es proposa des del sector públic i privat i quines respostes planteja als reptes de la globalització.

Una d'aquestes respostes és la creació de la plaça Europa. Projecte abanderat de la transformació de l'Hospitalet en una ciutat moderna i del segle XXI, no només urbanitza una àrea de 34 hectàrees amb nous usos turístics, comercials, de congressos, etc., sinó que representa la nova «façana» de la ciutat que, des del consistori es vol mostrar cap a l'exterior. Les considerables proporcions de la intervenció es justifiquen pel seu paper central en la «modernització» de la ciutat i el seu impacte econòmic gràcies a la creació de llocs de treball (es va arribar a parlar d'entre 30.000 i 40.000 nous llocs de treball). Tot i això, un cop finalitzat el projecte, fora adequat una avaluació de l'impacte econòmic i social d'aquesta intervenció tant en el seu entorn més proper, com en el conjunt de la ciutat.

Aquest darrer punt agafa més força si es té en compte que està en procés la implementació dels altres grans projectes urbanístics que l'esclat de la bombolla immobiliària va deixar guardats al calaix. Els nous plans d'actuació a Bellvitge (PDU Gran Via), Pubilla Cases (Can Rigal) o Sant Josep (Cosme Toda) s'enfoquen en la mateixa línia d'aquells iniciats durant la primera dècada dels 2000, com la plaça Europa, sobre els que encara no s'ha fet cap procés de reflexió col·lectiva. És evident, doncs, que un estudi que ens permeti comprendre què va significar el desenvolupament de la plaça Europa, ens pot ajudar a conèixer en quina direcció canviarà l'Hospitalet en les properes dècades. Davant d'aquest escenari, sembla pertinent preguntar-se com: Per què s'implementa el model urbanístic de la plaça Europa i quines són les seves implicacions urbanístiques i socials pel barri, la ciutat i la seva població? Les preguntes més específiques que aborda aquest treball són: 1) Quin model de barri i ciutat implementa el desenvolupament urbanístic de la plaça Europa?; 2) Quins són els criteris urbanístics, de finançament i de disseny?; 3) Quin és el resultat urbanístic?; 4) Com afecta socialment als barris en el que s'ubica i al conjunt de la ciutat en general?

Al llarg del treball provarem de respondre a aquestes preguntes a través de l'anàlisi de la documentació urbanística existent, així com mitjançant mètodes qualitius i quantitius que ens ajudin a comprendre què va significar la plaça Europa per a la ciutat de l'Hospitalet.

El treball s'estructura en cinc apartats. Després d'aquesta primera introducció, el segon apartat desenvoluparà el marc teòric mitjançant una revisió de la literatura que ha tractat la relació entre globalització, ciutat i processos urbans i metropolitans. Al tercer apartat s'exposaran les fonts de dades i les metodologies emprades al llarg de l'estudi. La quarta part del treball concentra l'anàlisi realitzat i es divideix en dos: d'una banda, els apartats 4.1-4.5 tracten els antecedents històrics del projecte; el model de ciutat proposat per l'Ajuntament des de la dècada dels anys 90s fins a l'actualitat; els canvis que aquests models han suposat en relació als sistemes de gestió i governança i la plasmació d'aquests en el projecte de reforma de la Granvia i la plaça Europa per, finalment, analitzar el resultat de l'actuació i la seva relació amb l'entorn des del punt de vista urbanístic. D'altra banda, l'apartat 4.6 desenvolupa l'anàlisi quantitatiu del treball, fent un repàs d'alguns indicadors sociodemogràfics de la ciutat, per posteriorment explicar l'evolució de la localització de diferents grups de població pel municipi, l'evolució d'indicadors macroeconòmics, estudiar el mercat de treball, l'evolució de la renda i els fluxos d'entrada i sortida de població. El darrer apartat del treball recull les principals conclusions a les que s'han arribat i fa algunes reflexions finals.

3 Marc teòric

3.1 Globalització i ciutat

La globalització és alhora un concepte difícil de definir i un procés complex amb arrels que van més enllà del segle XIX (O’rourke, Prados de la Escosura, & Daudin, 2010). Diversos autors i autores han definit el concepte des de diferents perspectives, tot i que amb especial atenció en els aspectes econòmics del mateix. Per exemple, l’OCDE defineix la globalització com:

The increasing internationalisation of financial markets and of markets for goods and services. Globalisation refers above all to a dynamic and multidimensional process of economic integration whereby national resources become more and more internationally mobile while national economies become increasingly interdependent. (OECD, 2005, p. 11)

Amb aquesta definició, l’OCDE es refereix no només als canvis tecnològics en els mitjans de transport i de transmissió d’informació que han «acostat» llocs físicament allunyats, sinó al procés de reducció de barreres polítiques a la mobilitat dels factors, especialment dels capitals i les mercaderies, tendint així a la liberalització de l’economia. Aquesta tendència a la progressiva eliminació de barreres legals i impositives i a la facilitació dels intercanvis internacionals en general agafa força després de la II Guerra Mundial quan, amb el tractat de Bretton Woods i la creació d’institucions internacionals com el GATT, es posa en marxa la política de liberalització econòmica impulsada pels països occidentals. No és però fins a la dècada de 1970 que aquesta tendència esdevé l’eix vertebrador a la majoria de països del món (Eichengreen, 2007).

Davant de la dinàmica de liberalització de l’economia i del triomf del neoliberalisme en general, autors com Immanuel Wallerstein van vincular la mundialització a la nova fase del capitalisme, definint-la com el triomf de l’economia capitalista mundial i de la divisió internacional del treball (Wallerstein, 1974). Els canvis en l’economia global van fer que aquesta interpretació evolucionés cap al concepte de globalització, vinculat a la teoria del sistema-món i de les cadenes globals de producció, que alguns autors relacionen amb l’expansió i la perpetuació de l’explotació femenina i colonial (Dunaway, 2014) ja no com a fenòmens locals o nacionals, sinó en processos internacionalitzats.

Com és evident, doncs, la globalització no només té impactes sobre la política econòmica, sinó que és un fenomen molt més ampli amb repercussions profundes en processos com la divisió internacional del treball, el colonialisme, la cultura, el medi ambient, les relacions de gènere o els processos migratoris. És lògic, doncs, que un canvi d'aquesta magnitud també hagi tingut impactes sobre el paper de les ciutats, de l'urbanisme i de les polítiques urbanes de les darreres dècades, modificant no només la morfologia urbana, sinó també aspectes essencials de les ciutats que anirem veient al llarg del treball.

Com dèiem, la globalització ha tingut impactes significatius sobre els espais urbans. De la mateixa manera que la revolució industrial va deixar obsoletes unes ciutats incapaces d'absorbir els processos migratoris camp-ciutat i els nous usos industrials dels espais urbans, iniciant així un procés d'expansió urbana sense precedents; les ciutats en el post-fordisme requerien, i requereixen, una reconversió que permetés acollir els nous usos, les noves pràctiques i les noves relacions de producció que imposava el neoliberalisme. Podríem dir, doncs, que cada forma social genera una forma urbana pròpia adaptada a les seves necessitats (Lefebvre, 1975).

La fi de les polítiques keynesianes i del patró or després de les crisis del petroli de la dècada dels 70s van establir nous consensos socials en els que el pensament neoliberal tenia un paper dominant. La nova ideologia hegemònica facilitava, entre altres coses, la mobilitat del capital que, juntament amb el canvi tecnològic, va permetre la deslocalització industrial, base de l'economia occidental, cap a països empobrits on factors com el treball tenien un cost considerablement inferior.

La tendència a la reducció de les barreres a la mobilitat del capital va obrir el mercat global al sector financer, que va poder moure's lliurement en la cerca dels majors retorns econòmics possibles. L'increment dels beneficis que va viure el sector juntament amb l'estancament dels beneficis industrials fruit de la crisi de l'època van fer que determinades activitats vinculades a la indústria no fossin capaces de competir amb els elevats beneficis que presentava el sistema financer i acabessin per esdevenir obsoletes. Des d'un punt de vista espacial, els rendiments del sector financer van fer que aquest acabés per desplaçar als sectors obsolets de les localitzacions geogràfiques més interessants, passant a ocupar així les noves centralitats urbanes de les ciutats més avançades en el procés de globalització (Sassen, 1997).

La desindustrialització, la mobilitat del capital i la internacionalització de les empreses va erosionar la base fiscal de les ciutats (Cox, 1993), obligant-les a buscar noves maneres de finançar les polítiques locals. Com exposa (Harvey, 1989), l'habilitat del capital per poder triar la

seva localització subratlla la importància de les condicions de producció específiques que prevalen a un lloc particular. D'aquesta manera, les ciutats van passar a competir en el mercat de ciutats per l'atracció d'inversions que permetessin portar a terme els particulars models de desenvolupament.

El paper central que adquireixen les ciutats en la nova situació posa en evidència el canvi d'escala en la presa de decisions. Elements com la planificació urbana, la localització d'activitats o les decisions d'inversió passen de decidir-se en un sistema centralitzat on l'Estat tenia un paper determinant, a decidir-se en un sistema molt més descentralitzat en el que el pes de la negociació entre la inversió i el sector públic recau sobre l'escala local.

3.2 El nou model econòmic i l'escala local

Aquest canvi d'escala acaba generant una modificació de les relacions de poder en les negociacions a l'haver canviat un govern central, per un municipi o territori de menor nivell jeràrquic. Com explica Cox (1993), els territoris parteixen d'una posició d'immobilitat i, per tant, de «captivitat». La necessitat d'esdevenir una ciutat competitiva que aparegui al mapa fa que es requereixi la inversió i el desenvolupament de projectes referencials. Davant d'aquesta posició, la inversió té una forma més flexible i mòbil i manté el poder de decisió sobre la localització de les seves activitats. Les ciutats, doncs, es veuen empeses a proveir allò que la inversió requereix, ja siguin infraestructures, comunicacions, regulacions flexibles, règims fiscals adaptables, etc.

Com exposa William F. Lever citant a Sassen (Lever, 1997, p. 36):

«Hi ha tres mecanismes mitjançant els quals la globalització es vincula a les dinàmiques de les ciutats: primer, les trajectòries econòmiques i socials de cada ciutat estan profundament lligades al seu grau d'integració en l'economia global. Segon, hi ha un nombre cada vegada més gran de ciutats involucrades en la coordinació de processos i en les activitats de gestió a nivell global. Tercer, la base econòmica i l'ordre social de moltes de les grans ciutats estan determinades per la configuració organitzativa del sector financer.»

Així doncs, ens trobem amb que com més immersa es troba una ciutat en els mecanismes de la globalització, més depenent esdevé i més adapta la seva morfologia a les necessitats de les noves dinàmiques globals.

En aquest sentit, Harvey (1989) explica aquests canvis com el pas del que ell anomena *urban managerialism*, en el que el sector públic té un paper actiu en la creació de llocs de treball i en la provisió d'uns estàndards de vida establerts, a un nou model anomenat *urban entrepreneurialism* en el que és el mercat qui, mitjançant el mercat de treball, ofereix una remuneració que en principi ha de ser suficient. Harvey presenta quatre estratègies mitjançant les quals les ciutats adopten l'*urban entrepreneurialism* inserint-se així en el procés globalitzador:

1. El fet de que ciutats i regions hagin de competir en la divisió internacional del treball fa que aquestes hagin d'explotar els seus avantatges particular. Aquests poden ser resultat de la seva localització i dels seus recursos naturals, o es poden crear gràcies a la intervenció de l'Estat i la inversió pública i privada ja sigui amb la creació d'infraestructures físiques i socials o mitjançant l'aplicació de subsidis via reducció d'impostos, accés a crèdit barat, facilitació de sòl públic, etc.
2. Una altra estratègia de l'*urban entrepreneurialism* és la que posa el focus en la qualitat de vida amb l'objectiu de participar en la divisió espacial del consum. Les polítiques culturals, els grans esdeveniments, l'arquitectura post-moderna, la millora de l'entorn urbà, la implantació de centres comercials, etc. generen processos de gentrificació que busquen atraure a consumidors de determinats grups socials.
3. L'atracció de funcions de control i comandament relacionades amb les altes finances, les institucions de govern, i les grans empreses és una altra de les estratègies emprades. Aquestes, però, requereixen en moltes ocasions de grans infraestructures i grans inversions (aeroports, comunicacions, etc.) que redueixin els costos de transacció i permetin la interacció entre agents. L'efecte és que sembli que la ciutat del futur serà una ciutat només de control i comandament, una ciutat d'informació, una ciutat post-industrial en la que l'exportació de serveis financers, de informació, de coneixement esdevenen la base econòmica de la supervivència urbana.
4. Finalment, els governs centrals continuen tenint una importància cabdal en la redistribució gràcies a la seva capacitat de localització d'activitats vinculades al sector públic. Sectors com la indústria militar, la sanitat o l'educació generen externalitats positives vinculades al sorgiment de sectors d'alta tecnologia i alt valor afegit.

Com veiem, no és l'adopció d'un model o altre, sinó la combinació d'aquests factors el que determina el model de desenvolupament urbà que tria una ciutat o un territori. En el nostre entorn més proper, ha estat l'aprofitament de la posició geogràfica al sud d'Europa i a les portes de la mediterrània juntament amb el desenvolupament d'infraestructures físiques i socials (ampliacions del port i l'aeroport de Barcelona i el Prat, desenvolupament de nous pols tecnològics al Vallès o projectes com el 22@ o la plaça Europa) els mecanismes que han impulsat les transformacions urbanes de les darreres dècades, però també la voluntat d'atracció de funcions de control i comandament i, molt especialment, el posicionament del territori com una marca mitjançant noves polítiques culturals, urbanístiques, etc.

La pèrdua de centralitat de la indústria ha donat pas a un procés de terciarització econòmica en el que el sector serveis passa a ser el principal ocupador. Segons dades de l'INE, a Espanya el sector serveis ha passat de representar un 36,5% de l'ocupació al 1970, a representar el 75,6% de les persones ocupades al 2017¹. Com explica Sassen (1997, p. 135) «El ràpid creixement de la indústria financera i dels serveis especialitzats genera no només feines d'alt nivell tècnic i d'administració, sinó també feines de baixa qualificació i baixos salaris.» La descentralització i externalització de tasques i processos empresarials ha acabat per desarticular i reduir el pes de les indústries i sectors verticalment integrats, modificant així l'estructura del mercat de treball i tendint cap a la dualització. És a dir, incrementant la demanda de mà d'obra altament formada i qualificada i la demanda de mà d'obra de baixa qualificació mentre es reduïa la demanda de posicions intermèdies. Aquesta bipolaritat ha suposat la reducció del número de llocs de feina sindicalitzats, la reducció dels salaris i la degradació de determinades posicions laborals i l'increment de la temporalitat, la flexibilitat i la inestabilitat laboral (Mollenkopf & Castells, 1991; Sassen, 1997).

David Benassi, Yuri Kazepov i Enzo Mingione (1997) assenyalen com la literatura ha insistit en com els canvis cap a una economia post-fordista han contribuït a incrementar el risc d'empobriment especialment en les àrees metropolitanes i entre determinats grups socials. En conclusió, i com exposa William F. Lever al llibre ja citat,

El creixement de l'ocupació en els sectors dels serveis d'alt nivell ha generat increments de l'ocupació, especialment a les darreries dels anys 1980s, que alhora han tingut efectes substancials en l'increment de l'ocupació al sector serveis de «baix

1 Encuesta de Población Activa del primer trimestre del 2019.

nivell» i baixos salaris. Aquests són en moltes ocasions els sectors d'ocupació que més creixen (manteniment d'oficines, turisme, venda al detall, serveis personals). El resultat d'aquesta tendència, combinada a les ciutats americanes amb la immigració, ha estat un gran increment de la polarització en termes socials, d'ingrés i d'ocupació que al seu torn s'han reflectit en una creixent separació dels espais residencials i en la guetificació (Mollenkopf i Castells, 1991). El creixement de les classes altes ha generat una nova onada d'edificació residencial de luxe i de gentrificació d'àrees històriques (...). Finalment, hi ha una creixent pèrdua de control local sobre la regulació d'una cada vegada major mobilitat del capital inversor, i això sovint resulta en demandes contradictòries i conflictes polítics entre les forces del capital internacional i les necessitats locals. (Lever, 1997, p. 45)

El cas de la ciutat de Barcelona esdevé paradigmàtic. En la seva aposta per un model econòmic que superés la crisi industrial, la ciutat va reorientar la seva estructura econòmica cap a una economia basada en els serveis i, especialment, en el turisme de masses. El sector, que va facturar 20.592 milions d'euros a Catalunya durant el 2018², ha crescut exponencialment des dels anys 90s, passant de 3.800.000 pernoctacions hoteleres al 1990, a més de 19.000.000 al 2016 només a Barcelona (Cambra de Comerç de Barcelona, 2017). Tot i el creixement del volum de negoci i dels indicadors de rendibilitat³, el turisme es caracteritza per la inestabilitat i la precarietat de la seva ocupació. Amb unes taxes de temporalitat superiors a les del conjunt de l'economia espanyola, el salari mitjà en hostaleria representa el 54% del salari mitjà espanyol per a les dones i el 67% pels homes. A aquesta circumstància cal sumar-hi el fet de que la bretxa salarial de gènere és superior al 20%, de manera que les dones en hostaleria cobren, de mitjana, el 79,3% del salari d'un home (CCOO, 2018).

L'aposta per determinats models de desenvolupament econòmic comporta costos socials importants que cal tenir presents. Amb tot, el model econòmic de Barcelona no s'ha basat només en el turisme, com dèiem abans, també s'han impulsat infraestructures i canvis que han permès l'atracció de funcions de control i comandament. Per fer-ho, la ciutat s'ha hagut de posicionar en el mercat global de ciutats mitjançant polítiques culturals i estratègies de *place marketing*. El tractament de les ciutats com a marques, però, no és un fenomen aïllat, de fet, ha esdevingut una pràctica reproduïda per ciutats molt diverses, però amb objectius comuns. Veiem a continuació com funciona i com s'ha donat aquest canvi.

2 Observatori del Treball i del Model Productiu, Indicadors bàsics de turisme estranger.

3 Idescat, a partir de l'Enquesta d'ocupació hotelera de l'INE.

3.3 Imatge i cultura a les ciutats contemporànies: la identitat com a producte

Com exposa Jessop (2002), amb una nova estructura econòmica molt més terciaritzada, els serveis basats en la innovació com la tecnologia, les finances, el turisme o el disseny esdevenen les activitats més rellevants per garantir el creixement econòmic. Les ciutats passen a tenir un nou rol en el que l'atracció d'aquestes activitats esdevé imprescindible si es vol mantenir un cert estatus o uns nivells de creixement econòmic «acceptables». Així, les ciutats es doten de les infraestructures que han de facilitar l'atracció i el sorgiment d'aquestes activitats. No obstant, no són només la construcció d'infraestructures físiques i els canvis administratius, legals i fiscals el que ofereixen les ciutats en la pugna per a l'atracció d'inversió, la mateixa idea de ciutat, la seva imatge i identitat també entren en joc a l'hora de competir amb la resta de ciutats globals. És així com el màrqueting passa a tenir un paper central en les polítiques urbanes i com les ciutats esdevenen un producte comercialitzable.

Ashworth i Voogd ho expliquen de la següent manera: «the way cities are now valued as places in which to live, work, recreate or invest makes the way they are viewed of critical significance. The perception of cities, and the mental image held of them, become active components of economic success or failure» (Ashworth, 1990, p. 3). L'administració local haurà de cercar i dinamitzar els factors que generen l'atracció de la inversió, ja siguin factors de localització i infraestructures, o factors relacionats amb les característiques culturals del lloc, els valors que se li atribueixen, la imatge que projecta la ciutat, etc. El rerefons amb el que ens trobem és el d'unes ciutats que han de transmetre un missatge de modernitat, dinamisme i cultura per tal d'encaixar en els marcs conceptuals que desitgen transmetre les empreses a l'hora de vendre els seus productes i serveis.

Les mateixes autores expliquen com el «market planning involves procedures and strategies through which urban space is adapted as far as possible to accord with the wishes of selected target groups with the objective of creating the conditions for the efficient operation of the social and economic functions and activities of the area concerned» (Ashworth, 1990, p. 27). Seguint el mateix procediment que segueixen les estratègies habituals de màrqueting, es vol dotar d'un caràcter, d'una identitat i d'uns valors a la ciutat, de la mateixa manera que es fa amb qualsevol altre producte comercialitzable. El procediment consistiria en la selecció d'un públic objectiu (consumidors) ja siguin empreses de determinats sectors o persones amb determinades professions o perfils socioeconòmics, se'n defineixen les necessitats, es potencien o es creen les infraestructures, serveis i entorns que requereixen (incloent subvencions i facilitats legals, fiscals,

etc.) i es complementa amb activitats de caràcter cultural i social que permetin comunicar i fer-se ressò del nou caràcter de la regió, ciutat, barri o districte.

De la mateixa manera que en el màrqueting comercial, en el *place marketing* moltes vegades no és tant important el contingut d'allò que es vol promocionar, sinó la imatge projectada del mateix, mitjançant la utilització de símbols, codis i senyals que vinculen els espais amb emocions, estatus i estils de vida. En aquest marc, la monumentalitat és un element essencial. L'elecció d'arquitectes de renom i la construcció d'edificis emblemàtics que generin un ampli impacte mediàtic és un dels mecanismes de posicionament que utilitzen habitualment les ciutats. A Barcelona, la Torre Agbar de Jean Nouvel, o l'Hotel W de Ricard Bofill són només dos exemples d'una llarga llista d'edificis que, mitjançant la monumentalitat i el ressò mediàtic, han volgut ser eines que posicionessin Barcelona com una ciutat moderna oberta, dinàmica i rica. Horacio Capel al llibre *El modelo Barcelona: un examen crítico*, cita a Oriol Bohigas per explicar com «ha existit un consens polític i popular davant d'uns arquitectes estrangers que arriben amb un prestigi gloriosament presentat als mitjans de comunicació» i continua «El resultat no sempre ha estat gloriós. En tot cas, posa de manifest la importància dels sistemes de propaganda que s'utilitzen en arquitectura». (Capel, 2005, p. 91)

El màrqueting i l'arquitectura icònica han anat acompanyats d'una nova perspectiva sobre el paper de la cultura en les polítiques urbanes. Nicolás Barbieri diu:

Les idees i els valors assignats a la cultura han evolucionat fins a transformar-la en un terreny elàstic i omnipresent, un espai des del qual es busca promoure el desenvolupament econòmic i social. Aquesta condició s'ha accentuat en les últimes tres dècades a partir de fenòmens com ara la retracció de l'estat com a garant del benestar social, la desafecció envers la representació democràtica i la institucionalitat tradicional o la caducitat de les categories. (Barbieri, 2011, p. 27)

Els beneficis intangibles tradicionalment associats a la cultura com podrien ser la millora de les relacions socials, del sentiment de pertinença o l'obertura a noves idees i horitzons es tornen en resultats palpables, com diu l'autor: «sota la pressió del creixent nivell de competència entre ciutats basat en criteris de desenvolupament econòmic, les polítiques culturals s'han convertit en una peça significativa d'estratègies globals de regeneració urbana». (Barbieri, 2011, p. 31)

Aquests elements s'emmarquen en la teoria àmpliament citada en la literatura sobre qüestions urbanes de Richard Florida (2004, 2005). En ella, s'exposa com, si la innovació ha de ser el

motor del creixement econòmic, cal atreure a aquelles persones més innovadores, el que l'autor anomena la *classe creativa*. Per fer-ho, les ciutats s'han de centrar en promoure les tres Ts: talent, tolerància i tecnologia. Tot i la revisió que ha patit aquesta teoria durant els últims anys per part del mateix autor, l'impacte del concepte de classe creativa ha estat considerable, i ha contribuït a que les estratègies de màrqueting, l'organització de grans esdeveniments amb la construcció d'elements icònics i la mercantilització de la cultura tinguessin un paper destacat en les agendes públiques de les ciutats durant els últims anys.

Harvey, busca una certa provocació quan defineix aquest procés dient: «Sobre tot, la ciutat ha d'aparèixer com un lloc innovador, excitant, creatiu i segur per viure i visitar», i acaba afirmant que «la concentració en l'espectacle i la imatge, en comptes de en la substància dels problemes econòmics i socials també es prova perjudicial en el llarg termini» (Harvey, 2006, p. 16).

3.4 Governança i cooperació publico-privada: l'oportunitat perduda

Els canvis en l'estructura econòmica i en les polítiques urbanes es donen juntament amb canvis en els sistemes de governança. La clàssica concertació tripartida entre l'estat central, les patronals i els grans sindicats (Ebbinghaus & Hassel, 1999) passa a ser massa rígida per a un sistema canviant que requereix flexibilitat i adaptació dels aspectes formals, organitzatius, legals, etc. La pèrdua de centralitat de l'estat, en la seva cessió de sobirania cap a l'escala supranacional (*upwards*) i local-regional (*downwards*), així com la major presència del mercat en la presa de decisions (Casellas, 2007; Swyngedouw, 2005) fa que la nova articulació de la governança acabi substituint les relacions jeràrquiques clàssiques en les que predominava el paper del sector públic, per unes relacions més horitzontals, obertes i flexibles que inclouen a la societat civil i al sector privat.

Diversos autors i autores han vist en aquest canvi una veritable oportunitat per substituir les rígides i burocràtiques relacions que imposava la planificació centralitzada, per una governança més democràtica. Autors com Swyngedouw (2005) i altres, però, n'han destacat el seu caràcter dual i contradictori, en tant que pot esdevenir una eina facilitadora de l'empoderament, la participació i la democratització de la presa de decisions públiques o, contràriament, pot donar ales a sistemes de govern autocràtics que excloguin a la ciutadania, només donant veu al sector privat en consonància amb el sector públic en una xarxa opaca i confusa d'atribucions i competències.

Tot i les nombroses potencialitats, sembla que la governança oberta ha tendit a seguir aquesta segona línia, per acabar sent una nova forma d'articulació entre el sector públic i el sector privat (Sevilla-Buitrago, 2015), flexibilitzant la normativa i la legislació a les necessitats de la inversió. Les requalificacions de sòls, els «megaprojectes» i la privatització de serveis urbans bàsics (recollida d'escombraries, subministraments, etc.) serien exemples d'aquest mateix procés (Gaja i Díaz, 2017).

Tot i les característiques pròpies de Barcelona on el sector públic ha mantingut un cert rol de lideratge en els processos de transformació urbana (Casellas, 2005b; Casellas & Pallarés-Barbera, 2009; Marshall, 2000), la planificació urbana a Barcelona també s'ha tornat depenent del sector privat, de manera que aquest en condiciona el desenvolupament a la seva rendibilitat.

Tim Marshall ho expressa de la següent manera:

The transition to a more private-sector-led style of governance has been progressing since the late 1980s. This has been partly expressed through strategic planning and has also affected the reality of the urban development schemes of the 1990s (...). The decline of the significance of residents' associations and of trade unions in the city's governance has matched the shift to more elite and business positions. (Marshall, 2000, p. 313)

Com explica Jordi Borja, tinent d'alcalde de la ciutat en el període 1983-1995, l'esforç econòmic que va suposar la transformació de Barcelona durant els darrers anys de la dècada dels 1980s i inicis dels 1990s i els alts costos de manteniment de les noves infraestructures, van fer que durant els anys 90s des del sector públic s'haguessin d'oferir projectes atractius i amb alts rendiments als inversors privats a canvi d'algunes concessions per a usos públics i el manteniment posterior dels edificis i els entorns (Borja, Muxí, Cenicacelaya, 2004).

3.5 Processos de metropolitanització: cap a una centralitat ampliada

En les darreres dècades, les grans ciutats han viscut un procés d'expansió urbana mai vist amb anterioritat. La construcció d'infraestructures, suburbis i zones residencials de baixa densitat, juntament amb la difusió d'hàbits, pràctiques i usos a l'espai i l'entorn han desdibuixat els límits urbans, convertint el territori en un escenari en el que la mixticitat esborra les diferències entre allò rural i allò urbà. En conseqüència, les característiques atribuïbles al fet urbà es difuminen i les jerarquies, els hàbits, les densitats i les estructures econòmiques deixen de ser elements només

vinculats a la ciutat clàssica o central, per passar a formar part d'amplis territoris discontinus, però permanentment interrelacionats (Harvey, 1996; Nel·lo, 2001).

Alhora, els processos demogràfics d'arribada de grans contingents de població d'altres llocs del món i la sortida de certs grups de població dels centres urbans, en un procés d'urbanització difusa, també ha suposat que la relació centre-perifèria esdevingués més complex i s'incrementés la fragmentació social i espacial (Marcuse & Kempen, 2000; Nel·lo, 2001). Com exposen alguns autors, les característiques clares de la idea de ciutat es transformen en «un procés cap a una realitat territorial radicalment diferent: esborrant límits urbans i desbordant àmpliament les unitats administratives que les componen.» (Masip Tresserra & Roca Cladera, 2012, p. 102).

Barcelona i la seva àrea d'influència (Àrea Metropolitana i Regió Metropolitana de Barcelona) no són un cas diferent a l'imperant entre les grans ciutats globals. Jaume Masip i Josep Roca mostren com l'àrea funcional de Barcelona ha més que doblat la seva superfície en el període 1991-2001, passant de 1.807,83 km² a 3.759,96 km² i incrementant tant en nombre de municipis dintre de la seva àrea d'influència, com en la xifra total d'habitants, que en el mateix període ha crescut en més de mig milió de persones (Masip Tresserra & Roca Cladera, 2012).

Aquesta expansió de l'espai metropolità ha acabat per integrar altres nuclis urbans importants, creant així una estructura metropolitana en xarxa amb interconnexions i interdependències creixents i amb un clar caràcter policèntric. Com expliquen els mateixos autors, aquesta nova estructuració del territori ha estat fruit de la descentralització de les activitats residencials i econòmiques. Tot i que amb dinàmiques diferenciades. Si d'una banda l'espai residencial ha tendit a estendre's i descentralitzar-se, l'activitat econòmica i els llocs de treball han tendit a concentrar-se entorn a nous pols d'atracció, incrementant així la distància entre els llocs de residència i els llocs de treball (Masip Tresserra & Roca Cladera, 2012). En paraules de Nicole May: «la proximitat perd pes en favor de la connectivitat. I es genera un procés de concentració en pocs pols que incrementa les desigualtats territorials.» (May, 1997, p.69)

Manuel Herce situa l'acceleració d'aquesta dinàmica en l'extensió de les infraestructures de transport (principalment de la xarxa viària), fet que: «se ha traducido en cambios importantes en la distribución del precio del suelo; esto ha afectado a los patrones de localización de las actividades y se ha traducido en una mutación del modelo territorial organizativo» (Herce, 2005, p. 38).

L'autor en el seu anàlisi de la urbanització, els preus del sòl i el model territorial explica com s'ha donat el procés en tres àrees diferenciades: les àrees centrals, els espais perifèrics incorporats a

les àrees centrals (primera perifèria metropolitana) i la Primera Corona Metropolitana. A les àrees centrals trobaríem quatre processos complementaris: a) l'expansió de l'espai dedicat a hotels, oficines, etc.; b) l'aparició de noves centralitats orientades als usos terciaris (nous motors de l'economia post-fordista); c) la tendència a l'homogeneïtzació dels preus del sòl a les diferents zones de la ciutat (tendència a l'increment dels preus del sòl) i c) l'aparició de noves oportunitats en la transformació urbanística d'espais marginals de la ciutat. En el segon cas, els espais de la primera perifèria metropolitana, històricament nodes de localització de la indústria, trobaríem una tendència a la substitució dels espais industrials per espais comercials, especialment en àrees pròximes a vies de comunicació importants (Glòries, la Maquinista, Gran Via 2, etc.). Per últim, a la Primera Corona metropolitana el fet d'acollir nous usos amb major capacitat de generació de plusvàlues hauria fet incrementar el valor del sòl, desplaçant així a activitats industrial i d'altres de caire més «suburbial».

Sergi Cuadrado Ciuraneta, en un resum de l'estat de la qüestió del procés de metropolitanització a Catalunya, ho sintetitza en cinc factors determinants que han influït en les dinàmiques de les darreres dècades: 1) L'increment del preu de l'habitatge i el diferencial de preus entre els més elevats de les àrees centrals i aquells més moderats de les poblacions més allunyades. Fet al que se li suma el creixement poblacional del període; 2) La terciarització econòmica del centre fa créixer el preu del sòl, expulsant així les activitats industrials i menys rendibles de la Primera Corona, augmentant el número de polígons industrials i de centres comercials a la perifèria; 3) L'increment i la millora de les infraestructures viàries ha reduït les distàncies en termes de temps de desplaçament; 4) L'arribada a l'etapa d'emancipació dels grans contingents de població del *baby boom* (dècades del 1960-1970s), juntament amb l'arribada de la darrera onada migratòria fan créixer la demanda residencial i 5) La poca adequació i la manca de planificació urbana i territorial dificulten l'adaptació i la capacitat de gestió de fenòmens de caire global (Cuadrado Ciuraneta, 2016).

3.6 Una nova estructura socioespacial: cap a la desigualtat i la fragmentació del territori

Una nova estructura espacial caracteritzada per la dispersió dels espais residencials i del desplaçament de determinades activitats econòmiques té repercussions significatives en la composició socioespacial de les àrees metropolitanes. Si, com hem dit abans, la complexitat de la distribució espacial dels diferents grups socials s'incrementa considerablement en la nova

configuració espacial metropolitana, aquesta complexitat no redueix ni la desigualtat ni la segregació, sinó que fa créixer la fragmentació del fenomen.

Davant d'aquesta nova realitat, autors com Castells i Mollenkopf (1991) proposen provar de donar resposta a 1) si a les grans ciutats creix la polarització social a partir del creixement dels estrats superior i inferior i de la reducció de l'estrat intermedi i 2) com es trasllada la polarització a la distribució espacial i com afecta aquesta localització a les dinàmiques socioespacials.

Diversos autors/es han cercat en els darrers anys de donar una resposta a aquestes preguntes per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i, en termes generals, s'assoleix el consens respecte a l'increment de les desigualtats viscut ja des d'abans de la crisi econòmica del 2007-2008 (Sarasa, Porcel, & Navarro-Varas, 2013; Nel·lo & Blanco, 2015; Porcel López, 2016).

En el seu treball, Porcel mostra com el pes dels treballadors semiquualificats de serveis passa de representar el 13,7% de la població ocupada al 1985, a representar-ne el 27,0% al 2011. Alhora, en aquest mateix període els professionals i directius haurien passat del 26,1% al 35,9% en el mateix període, mentre que els llocs de treball en activitats industrials haurien caigut del 27,7% al 12,0%. Aquesta polarització creixent sorgida d'una nova estructura econòmica postindustrial es veuria acompanyada d'una creixent desigualtat. Com indica l'índex de Gini, tot i el descens del mateix entre els anys 1985 i 2006, l'índex recuperaria la tendència al creixement recuperant al 2011 el nivell del 1995 (0,327). Aquest fet queda remarcant per l'evolució de les ràtios S90/S50 i S50/S10, que mostren com la creixent desigualtat vindria donada per un nombre cada vegada més gran de població amb baixos ingressos i com el fenomen no troba el seu origen amb la crisi econòmica, sinó que s'inicia en etapes prèvies arrel dels nous processos migratoris i del creixement de les activitats de serveis no qualificades (Porcel López, 2016).

Des del punt de vista dels aspectes espacials del procés, podem veure com, si en un primer moment la ciutat de Barcelona concentrava el percentatge més elevat de seccions censals degradades (7,6% davant del 4,2% de l'àrea metropolitana), al 2011 la Primera Corona n'absorbia el 16,2% davant del 4,6% barceloní. Aquest desplaçament de la pobresa del centre cap a la perifèria, es contraposa a una creixent expansió de les seccions censals amb alts ingressos les quals, arrel dels projectes de renovació urbana, dels grans desenvolupaments urbanístics i del procés de gentrificació en general, han tendit a ocupar noves centralitats anteriorment marginals o degradades, fent que la població de baixos ingressos hagués de buscar noves localitzacions amb disponibilitat de lloguers assequibles.

Al llarg d'aquest treball provarem de comprendre com s'han reflectit totes aquestes dinàmiques i processos a l'Hospitalet de Llobregat, agafant com exemple el desenvolupament urbanístic de la plaça Europa. En el següent apartat presentarem els aspectes metodològics i les fonts de dades emprades pel cas d'estudi que ens ocupa.

4 Metodologia

Els objectius del present treball abasten des de l'anàlisi dels fonaments ideològics d'una transformació urbana, fins a la quantificació dels efectes d'aquesta transformació sobre la població i les seves condicions de vida. Per aquest motiu, per tal de comprendre el significat i l'impacte de la transformació de la Granvia i la plaça Europa en tota la seva complexitat, la realització del treball ha requerit l'ús de metodologies tant quantitatives com qualitatives. En aquest apartat presentarem quin ha estat el recorregut metodològic del treball, les fonts de dades i informació utilitzades, les diferents fases d'anàlisi i les mancances i fortaleeses del conjunt de metodologies emprades al llarg de l'estudi.

L'apartat del treball dedicat a l'anàlisi s'ha dividit en dues parts. Una primera fase amb tres objectius diferenciats: 1) contextualitzar la reforma de la Granvia des de l'escala local a l'escala metropolitana; 2) analitzar el model de ciutat que es proposa des de l'Ajuntament a partir dels seus projectes estratègics i de les noves formes de gestió d'allò públic i 3) analitzar els criteris establerts en les fases prèvies a la transformació urbana, analitzar els mecanismes de gestió del projecte i estudiar el resultat final de la reforma des del punt de vista urbanístic. La segona fase, en canvi, s'ha centrat en l'anàlisi quantitativa de les transformacions que s'han donat a la ciutat des del punt de vista social, demogràfic i econòmic dels que la plaça Europa és el màxim referent, per posteriorment quantificar els efectes localitzats del projecte als barris que van acollir la reforma urbanística en qüestió.

4.1 Fonts de dades

Les fonts d'informació i dades emprades difereixen entre la primera i la segona fase de l'anàlisi. A la primera fase, els documents de planificació estratègica elaborats per l'Ajuntament han servit per definir i veure l'evolució de les principals línies d'actuació del consistori des de principis dels anys 1990s fins al 2013. Els documents utilitzats han estat: *El projecte territorial de l'Hospitalet per als anys noranta*, elaborat al 1993 per Antoni Nogués, Joaquim Suñer i Jordi Ferrer, membres de l'Àrea de Política Territorial i del Servei d'Urbanisme de l'Ajuntament; *L'H 2010: la clau de futur* (1996); *21 projectes per al segle XXI* (1999) tots dos elaborats per l'Ajuntament; *La renovació urbana de l'Hospitalet* (2001) realitzat per l'Agència de Desenvolupament Urbà i, finalment, *L'Hospitalet, una ciutat amb molt futur* (2013) també elaborat des de l'Ajuntament.

L'anàlisi del resultat urbanístic s'ha realitzat mitjançant l'estudi de les modificacions del Pla General Metropolità, els Plans Parciais, les modificacions dels Plans Parciais, els Plans de Millora Urbana i els Plans Especials de Reforma Interior que van formar part del conjunt de la reforma de la Granvia i la plaça Europa. Finalment es van realitzar entrevistes semi-estructurades a tres persones directament implicades en el desenvolupament del projecte: Un tècnic del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (Tècnic 1). Un tècnic de l'Agència de Desenvolupament Urbà de l'Hospitalet (Tècnic 2) i a un membre de l'Associació de Veïns 5 Carrers, implicats en les protestes i negociacions que va suscitar el projecte principalment al barri de Santa Eulàlia.

La informació analitzada ha anat acompanyada de referències teòriques i d'informació estadística que han permès contextualitzar i referenciar les afirmacions que es feien tant en els documents com al llarg de les entrevistes.

A la segona fase d'anàlisi les fonts han estat de caràcter quantitatiu. Així, per tal de definir les característiques de la població a nivell de secció censal s'ha utilitzat el Cens de població i habitatges (CENSPH) dels anys 2001 i 2011. El cens es publica cada deu anys i aporta informació sobre població, nivell d'estudis, tipologia de les llars, condicions dels habitatges, etc. Els canvis en la metodologia introduïts a la darrera edició van fer que no es disposés de resultats estadísticament significatius per a totes les seccions censals, perdent així informació a l'escala més petita. Aquest fet ha empitjorat la qualitat dels resultats del present treball. Els indicadors desagregats a nivell de barri de l'enquesta *Urban Audit* també han aportat informació valuosa per a l'estudi de la distribució de la població i de les seves característiques.

La informació relativa als indicadors macroeconòmics s'ha extret dels càlculs del Valor Afegit Brut (VAB) elaborats per l'Idescat a partir de l'estimació del Producte Interior Brut en base 2010 i les estimacions del PIB per càpita que es publiquen a l'*Anuari Econòmic Comarcal de Catalunya*Caixa.

El mercat de treball s'ha estudiat a partir de l'Estadística dels demandants d'ocupació i de l'atur registrat i del tractament de la *Encuesta de Estructura Salarial* que fa l'Idescat, de les dades que proporciona l'Observatori del Treball i el Model Productiu, de la informació publicada per la Tresoreria General de la Seguretat Social que tracta el Departament de Treball, Afers Socials i Famílies i, de nou, del *Cens de Població i Habitatges* del 2011.

L'anàlisi de la renda a nivell de codi postal s'ha pogut realitzar gràcies a les dades publicades al gener d'aquest any per l'Agència Tributària pel període 2013-2016, així com pel tractament fet de

les mateixes per l'Idescat per calcular la Renda Familiar Disponible Bruta i la comparació entre els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Finalment, les dades del padró continu facilitades per l'Ajuntament de l'Hospitalet han permès extreure informació relativa als fluxos d'entrades i sortides de població desagregats per barris, tipus de moviment i nivell d'estudis.

4.2 Metodologia i fases d'anàlisi

4.2.1 Fase 1: Anàlisi dels resultats urbanístics de la nova ideologia urbana

En la primera fase de l'anàlisi es pretén analitzar l'evolució de la concepció de la ciutat per part de l'Ajuntament des de principis dels anys 1990s fins al 2013, quan es va presentar el darrer document estratègic de la ciutat. Per aquest motiu, el primer apartat d'anàlisi es divideix en tres parts: una primera part en la que a partir de la revisió dels materials elaborats per diferents àrees de l'Ajuntament i de informació estadística, es contextualitzen els canvis socials, demogràfics i econòmics que va patir la ciutat des de la dècada dels 1970s, per posteriorment explicar l'impacte d'aquests canvis sobre l'espai que finalment va acollir la transformació urbana de la Granvia i la plaça Europa.

El segon apartat analitza l'evolució del discurs i les polítiques urbanes implementades des de l'Ajuntament arran dels canvis explicats en l'apartat anterior. Les noves polítiques es refereixen no només als projectes urbanístics, si no a la concepció mateixa del paper del sector públic i a la introducció de noves formes de gestió pública.

Finalment, la tercera part és la plasmació d'aquesta evolució ideològica en el desenvolupament concret de la plaça Europa, a partir dels criteris urbanístics, de disseny i de finançament que van regir el projecte i dels procediments de gestió implementats i el resultat urbanístic final.

4.2.2 Fase 2: Mesurant el canvi. Model econòmic, perfils professionals i segregació urbana

A la segona fase de l'anàlisi es fa un recorregut quantitatiu que prova de salvar el problema de la manca d'informació estadística que mesuri les desigualtats i els fenòmens socioterritorials en àrees petites. És per això que ha calgut utilitzar diferents mètodes d'anàlisi quantitativa per aproximar els efectes de la creació de la plaça Europa sobre el conjunt de la ciutat i sobre els barris afectats de manera més propera.

El procediment, doncs, ha estat el següent: després d'un estudi a nivell de ciutat de l'evolució de la població i de les seves característiques, s'utilitzen les dades proporcionades pel cens 2001 i 2011 per tal d'analitzar l'evolució de la distribució espacial de la població analfabeta i sense estudis, amb taxes d'atur elevades i de la població nascuda fora de l'estat espanyol a nivell de secció censal. Cal tenir en compte que aquests indicadors són alguns dels més utilitzats en els estudis de segregació residencial (Farré, 2018; Nel-lo, Jiménez, Donat, & Gràcia, 2014; Porcel López, 2016) i que el seu ús com a *proxy* de la classificació per nivell de renda de la població és habitual. Posteriorment es complementa aquesta anàlisi mitjançant l'Índex de Segregació elaborat per Duncan & Duncan (1955) per tal de saber si els grups estudiats han tendit a incrementar la seva concentració sobre el territori, o si la seva presència s'ha distribuït de manera homogènia per l'espai. l'Índex de Segregació mesura el grau de concentració o sobrerepresentació d'un determinat grup de població a una àrea concreta, a partir de la diferència entre el pes d'aquest grup a l'àrea d'estudi respecte al conjunt de la població a la mateixa àrea. Obtenim així un valor entre 0 i 1, on 0 indicaria una distribució homogènia i 1 indicaria una segregació extrema. Alternativament, podem interpretar el resultat com el percentatge de població que s'hauria de desplaçar d'una àrea a una altra per a que la distribució de la població fos homogènia.

$$IS = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i - x_i}{T - X} \right| \quad 0 \leq IS \leq 1$$

On x_i és el nº de persones del grup de població estudiat a la subàrea i , X és el nº de persones del grup de població estudiat al conjunt de l'àrea d'estudi. t_i és el conjunt de població a la subàrea d'estudi i , i T és la població total de l'àrea d'estudi.

Tot i els problemes que presenta l'indicador, a diferència dels estudis realitzats a una major escala, l'escala local d'anàlisi és adequada per al seu ús en tant que les unitats d'anàlisi són relativament homogènies i comparables entre elles. Alhora, tot i la incapacitat de l'indicador de capturar el tipus de segregació, la complementarietat amb la representació GIS permet solucionar aquest problema. No ha estat possible, però, solucionar el problema de la inestabilitat de l'indicador als canvis d'escala d'anàlisi.

Amb aquest procediment hem volgut veure com ha evolucionat la localització i la tendència, o no, a la segregació dels diferents grups socials a partir d'indicadors que ens aproximem al seu nivell de renda. Arribats a aquest punt, la manca de dades desagregades a nivell de secció censal més enllà del 2011 ens obliga a buscar mètodes alternatius que donin resposta a l'evolució i la distribució dels grups de renda per les diferents zones de la ciutat.

Es passa així a estudiar el canvi de model econòmic que ha viscut la ciutat a partir de l'evolució del PIB, del PIB per càpita i de la distribució per sectors del Valor Afegit Brut. Aquest últim pas ens permet aprofundir en l'anàlisi per sectors dels indicadors del mercat de treball i de la creació de llocs de treball per activitats econòmiques i per ocupacions a partir de la Classificació Catalana d'Activitats Econòmiques (CCAIE 2009) i de la Classificació Catalana d'Ocupacions (CCO 2011). La intersecció entre creació de llocs de treball en els sectors d'activitat econòmica més dinàmics i les ocupacions predominants en cadascun d'aquests ens permet obtenir el perfil salarial de les ocupacions de nova creació a la ciutat.

És, doncs, a partir de l'anàlisi de l'evolució i de la distribució espacial de les rendes del treball i de la base imposable de les persones declarants de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques (IRPF) com es procedeix a analitzar tant l'impacte en si de la construcció de la plaça Europa, com del model econòmic del que el projecte és referent. Aquest procediment no està exempt de problemes degut al fet de que només es disposa d'informació per a la població ocupada en el mercat formal, la qual representa menys de la meitat de la població del municipi. Aquest fet té especial rellevància a l'excloure de l'estudi a població especialment vulnerable i amb dificultats d'accés al mercat regulat de treball ja siguin joves, dones i/o població estrangera.

Finalment, les dades del padró continu del període 2011-2018 ens permetran veure els fluxos d'entrada i sortida de població al municipi, desagregats a nivell de barri i per nivell d'estudis, facilitant d'aquesta manera la possibilitat d'estudiar els canvis de perfils socioeconòmics de la població als diferents barris i si aquests canvis s'estan donant a partir de evolucions endògenes o a partir de processos de substitució de la població.

5 Anàlisi

5.1 Antecedents històrics i contextualització: la ciutat i el repte del creixement

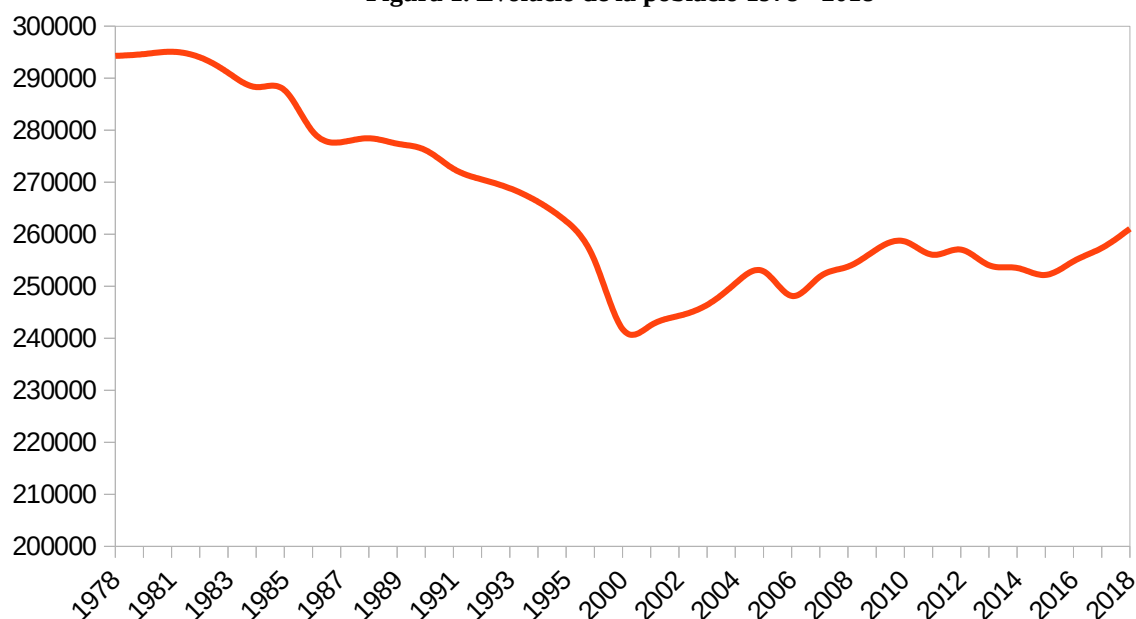
La globalització, el canvi de model econòmic, els nous rols de la imatge i la cultura, els nous models de governança i els processos de metropolitanització tenen plasmacions reals en l'espai i la vida quotidiana de les persones. Pel cas específic de l'Hospitalet de Llobregat una d'aquestes plasmacions va ser l'enfonsament de la Gran Via (C-31) i la construcció de la plaça Europa. Una intervenció que es va caracteritzar no només per les seves considerables dimensions (34 hectàrees), sinó també per la introducció de noves pràctiques urbanístiques i per l'aprofundiment de determinades polítiques de ciutat.

Per comprendre el que és la plaça Europa i el conjunt de la reforma de la Granvia, cal remuntar-se als orígens de la seva concepció durant els anys 1990s. Com explicàvem en el marc teòric, en aquella etapa es van viure diferents processos de desindustrialització, de terciarització de l'economia, de segmentació productiva, de descentralització de la producció, de globalització dels processos de presa de decisions i de sorgiment de noves activitats com les hoteleres, d'oci, consum, etc. (Nogués, Ferrándiz & Ferrer, 2001). Tots aquests canvis van tenir impactes significatius sobre la ciutat, que va veure com la continuada pèrdua de pes de la indústria, que va passar de representar el 34,17% del VAB al 1991 a representar-ne el 19,5% al 2001⁴, deixava una part important de les 194,8ha de sòl destinat a usos industrials de la ciutat (un 15,6% del terme municipal) en desús.

Alhora, el procés de dispersió de la població que es va viure a Barcelona i a la primera corona metropolitana durant els anys 1980s, 1990s i la primera meitat dels 2000s (Pujadas Rúbies, 2009) emmarcada en la lògica de la suburbanització i de la creació de teixits residencials de baixa densitat, va fer que, a l'Hospitalet, la població passés de 295.073 habitants al 1981, a 244.874 a finals del 2000, una pèrdua de més de 50.000 persones. El fenomen de la dispersió de la població va tenir especial incidència entre la població menor de 40 anys (Pujadas Rúbies, 2005), fet que va comportar no només la pèrdua de població a la ciutat, sinó també un progressiu envelliment de les persones residents a la ciutat (veure figura 1)

4 Segons les dades del Valor Afegit Brut en base 1995 i 2000 de l'Idescat.

Figura 1. Evolució de la població 1978 - 2018



Font: elaboració pròpia a partir del Padró continu de l'INE

Davant l'envelliment i la pèrdua de població, des del consistori es decideix apostar per la construcció de nous habitatges que atreguin població a la ciutat. Com assenyalaven des de l'Agència de Desenvolupament Urbà de l'Hospitalet, es calculava que calien 1.100 nous habitatges cada any a la ciutat per tal de compensar la pèrdua de població (Nogués et al., 2001). No obstant, la voluntat d'incrementar el parc d'habitatges va topiar amb diversos impediments. D'una banda, com ja s'ha apuntat abans, la terciarització de l'economia va fer que la important presència al municipi de sòl destinat a usos industrials es considerés com a obsoleta o infrutilitzada, però que la modificació dels usos establerts pel Pla General Metropolità del 1976 (en endavant PGM) fos lenta i complexa. D'altra banda, el PGM, amb l'objectiu d'esponjar el dens teixit urbà de la perifèria i de reduir la densitat de població, només permetia un índex d'edificabilitat de 1,2 m²st/m²s, fet que limitava les possibilitats constructives a la ciutat.

L'increment de l'oferta d'habitatges a la ciutat es veia com la solució més adient per a l'atracció de nous residents i per a la reducció del preu de l'habitatge, però el baix índex d'edificabilitat i la impossibilitat d'accedir al sòl d'ús industrial frenaven considerablement les opcions de dur a terme qualsevol desenvolupament. El PGM, doncs, esdevenia una legislació massa rígida per a les noves dinàmiques urbanes de la ciutat.

En resposta a aquesta situació, l'Ajuntament va posar en marxa al 1996 l'anomenada Oficina 2010, formada per un equip tècnic de l'Ajuntament i «complementat amb col·laboradors externs i assistències tècniques concretes». L'Oficina 2010 s'havia d'encarregar de: 1) Sistematitzar la nova visió de la ciutat amb la formulació del que s'ha anomenat Pla L'Hospitalet 2010 i

difondre'l entre els ciutadans; 2) Fer exercicis de prospectiva i 3) Elaborar plans urbanístics concrets (Nogués et al., 2001).

Les conclusions d'aquest grup les trobem explicades a l'article elaborat al 2001 per Antoni Nogués, Javier Ferrándiz i Jordi Ferrer al número 33 de la revista *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, on, entre d'altres coses, expliquen com:

La visió del PGM, elaborada a principi de la dècada de 1970, no s'adiu amb la realitat ni la nova idiosincràsia que se cerca per a l'Hospitalet. El PGM bloqueja les oportunitats contemporànies de desenvolupament urbanístic de la ciutat i dificulta extraordinàriament la renovació dels teixits construïts. (Nogués et al., 2001, p. 38)

L'Oficina 2010 s'encarregarà, doncs, d'elaborar el Pla L'Hospitalet 2010 amb l'objectiu de dibuixar les línies estratègiques del futur desenvolupament urbà de la ciutat i abordar qüestions considerades prioritàries com la supressió de les barreres físiques que suposen les infraestructures viàries i ferroviàries, incrementar l'oferta d'habitatge i les zones verdes i estimular l'activitat econòmica del sector terciari. Com s'especifica al pla, gràcies a:

Un moment en què la conjuntura econòmica permet als agents privats finançar i assumir inversions en operacions urbanes que fa uns anys eren inviables, el Pla ha estat una eina fonamental per tal d'encaminar-les cap a les actuacions que maximitzen el procés de transformació de la ciutat i que reverteixin en guanys de qualitat de vida per a la comunitat. (Ajuntament de l'Hospitalet, 1996, p. 41)

Entre els 21 projectes que formaven el Pla, hi havia dos de prioritaris: el soterrament de les vies que divideixen la ciutat i la reforma de la Granvia de l'Hospitalet.

La Granvia ha estat històricament una de les portes d'entrada a la ciutat de Barcelona. Tot i que fins a la primera part del segle XX era poc més que una carretera rural, durant els anys 20 va esdevenir una àrea d'expansió urbana que acollia a banda i banda l'arribada dels fluxos migratoris de l'època. L'assentament de la nova població va fer créixer el barri de Santa Eulàlia al nord i va suposar l'aparició dels barris de barraques de Can Pi i la Bomba al sud.

Imatge 1. L'àrea d'intervenció l'any 1987



Font: L'Hospitalet d'avui a demà : una proposta per a ordenar i millorar la ciutat. Ajuntament de l'Hospitalet, Àrea d'Urbanisme 1987

La instal·lació de fàbriques i indústries a ambdós costats va acabar de configurar un teixit que barrejava usos agrícoles, industrials i residencials entorn a l'eix viari de la Granvia de l'Hospitalet.

Com s'explica a la Modificació del PGM per a la reforma de la plaça Europa⁵:

Fou l'urbanisme del «desarrollismo» el què marcà la fesomia final de l'actual Granvia i el que ha condicionat el desenvolupament dels territoris contigus. La prolongació i les successives ampliacions de la Granvia van fer taula rasa de les idees i dels plans anteriors i va esdevenir una simple infraestructura dura sense cap interacció urbana amb el territori que creuava. La Granvia, que havia estat ideada des del segle passat com una possible gran avinguda urbana, va esdevenir tot el contrari. (Ajuntament de l'Hospitalet, 2002, p. 6)

Amb el Pla General Metropolità del 1976, aquesta infraestructura es va consolidar com a autovia urbana segregada, independent i jeràrquicament superior als àmbits del seu entorn. La manca de mesures correctores que facilitessin la connexió entre ambdues bandes de la Granvia va fer que

⁵ Text refós de la Modificació del PGM per a la reforma del centre direccional de la plaça Europa a l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet de Llobregat. Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat. 2002.

esdevingués una veritable barrera entre els diferents barris i una divisió física i social més de la ciutat.

Aquest fet es suma a que, en el marc del procés de deslocalització industrial explicat anteriorment, durant les dècades dels 1970s i 1980s moltes d'aquestes indústries es van traslladar o van desaparèixer. Tanmateix, altres activitats moltes vegades vinculades al reciclatge i al desmantellament de vehicles hi van romandre fins ben entrats els anys 2000s, quan es va iniciar la reforma urbana de la zona.

El tractament dur de les infraestructures viàries i l'abandonament d'activitats, edificis industrials i solars van aïllar encara més l'àrea de la marina de l'Hospitalet, on encara hi residien un nombre important de veïns i veïnes de la ciutat.

Podríem dir, doncs, que la ciutat afrontava els reptes que la modernitat plantejava, no només a l'Hospitalet, sinó a la majoria de ciutats occidentals. A continuació respondrem a quina va ser la resposta de les autoritats locals del moment a la situació descrita fins ara i quina era la ciutat del futur imaginada a finals dels anys 90.

5.2 El model de ciutat des dels anys 90s fins a l'actualitat: de la qualitat de l'espai urbà a la creació d'imatge

Davant dels usos «obsolets» als quals fan esment tant els documents oficials com les persones entrevistades i amb un seguit d'infraestructures que fragmentaven el territori, l'Hospitalet busca el seu camí de futur en el que sembla la plena acceptació dels principis de la ciutat global. L'expansió de l'espai metropolità gràcies, entre altres coses, a les noves infraestructures viàries, configuren una nova centralitat expandida (Herce, 2005; Masip Tresserra & Roca Cladera, 2012). En aquesta, l'antiga perifèria ha d'assumir el seu caràcter de nova centralitat metropolitana. Des de l'Àrea de Política Territorial de l'Ajuntament ho descrivien ja al 1993 d'aquesta manera:

Cada cop més es valora una posició geogràfica privilegiada dins de la Regió Metropolitana que converteix l'Hospitalet en un espai urbà que pivota entre les funcions de centralitat de la ciutat dels serveis i dels negocis i la corona immediata del commuting laboral-industrial i residencial. (Nogués, Suñer, & Ferrer, 1993, p. 34)

Es capgira així la perifèria per esdevenir centralitat, en una ciutat oberta a reordenar el seu espai per poder acollir les noves funcions que li són assignades.

A finals dels anys 90s, amb la descentralització de la Fira de Barcelona cap a l'Hospitalet, l'aparició de projectes d'implantació de centres comercials, l'oportunitat de construcció d'oficines i hotels, l'increment del preu de l'habitatge i les negociacions per establir la Ciutat de la Justícia a la ciutat tot sembla indicar el fort potencial de creixement de la ciutat sobre tot a la part sud del municipi (Nogués et al., 2001). En aquest mateix sentit, el document 21 projectes per al segle XXI també parla d'aquesta transformació de la ciutat i de la seva base econòmica dient:

El guany de centralitat s'ha produït no només per la pertinença geogràfica de l'Hospitalet a la conurbació de la ciutat central, ben marcada físicament per les rondes, sinó també per la creixent connexió de la nostra ciutat a l'entramat de xarxes físiques i humanes d'activitats i d'informació per a la transformació progressiva de la base socioeconòmica, cada vegada més terciaritzada. (Ajuntament de l'Hospitalet, 1999, p. 7)

En aquest context, i tenint en compte que l'àrea situada al sud de la Granvia era l'espai amb sòl disponible més gran de la Primera Corona metropolitana, l'Hospitalet pren partit «posant els espais lliures que encara restaven a l'Hospitalet en joc sobre el tauler de la competència metropolitana, desfermada per aconseguir situar les millors activitats, tant públiques com privades, en els millors espais i les millors condicions.» (Nogués et al., 1993, p. 38)

Aquesta darrera consideració ens mostra com els canvis en els processos econòmics i urbans posen en valor espais anteriorment menystinguts i com són les activitats més lucratives les que ocupen aquestes noves centralitats (Sassen, 1997). El temps transcorregut des d'aquestes declaracions ens indica que «les millors activitats» van acabar sent les hoteleres, les comercials i les fires i els congressos, en la conjugació entre nova centralitat i transformació de la base econòmica del municipi.

De l'anàlisi dels documents elaborats per l'Ajuntament es desprèn com l'oferta de les millors localitzacions, el desenvolupament de projectes emblemàtics, la creació d'una marca de ciutat, etc., comporten, de fet, un canvi en la concepció mateixa de la ciutat, que passa de ser un espai de localització d'activitats econòmiques, a ser un «àmbit de creació de riquesa» en si mateixa (Ajuntament de l'Hospitalet, 1999).

Aquest marc construït durant els anys 1990s, dona pas a la progressiva introducció de la inversió privada en la transformació urbana de la ciutat. El «nou rol del sector públic» consistirà en la requalificació del sòl per tal de crear noves àrees residencials que permetin incrementar l'oferta

d'habitatge i la remodelació de l'entorn urbà. D'aquesta manera, és el privat qui paga la creació de les noves àrees verdes i els equipaments de la ciutat, a canvi del dret a l'edificació. Aquesta mateixa lògica es reproduïx amb el patrimoni històric i arquitectònic de la ciutat. La rehabilitació de les fàbriques d'estil modernista situades a diferents barris del municipi es condiciona al desenvolupament de grans projectes de construcció d'habitatge privat i a la «creació d'espais urbans de caràcter emblemàtic que donin [...] prestigi a la ciutat» (Ajuntament de l'Hospitalet, 1999, p. 10).

Aquest prestigi s'evidencia com un altre dels aspectes fonamentals de la ciutat imaginada pel consistori del moment en la creació de les quatre «façanes representatives de la nova ciutat del 2010». Les quatre façanes són: 1) Carretera de Collblanc-Porta Nord: que fa frontera amb el districte de Les Corts i amb Esplugues; 2) Riera Blanca-Porta Carrilet: annexa a la ciutat de Barcelona i propera al projecte de la Ciutat de la Justícia; 3) Estronci-Sant Feliu: que cobrava una nova importància pel fet de que el pas per la ronda de Dalt permetia veure el barri de Sant Feliu i 4) Granvia-Porta Pedrosa: que, de nou, havia de ser una porta «nítida i de prestigi».

Imatge 2. Edifici Porta Nord



Font: www.aitorestevez.com

Davant l'escassa flexibilitat estètica dels edificis industrials, el recurs utilitzat per garantir la projecció de la idea de grandesa, centralitat i importància a les façanes de la ciutat van ser els

«edificis alts i emblemàtics» que es van construir especialment a la Porta Nord (Collblanc) i a la Porta Pedrosa (Granvia), així com el canvi d'usos cap a les activitats terciàries de les que ja hem fet menció.

El desenvolupament de grans projectes urbanístics creats amb la voluntat d'esdevenir centralitats d'escala metropolitana i caracteritzats per la monumentalitat de les seves edificacions ha rebut algunes crítiques. Algunes de les persones entrevistades durant l'elaboració del present treball exposaven els seus dubtes respecte el model urbanístic proposat des del consistori. Tot i haver estat una part activa del projecte, expressaven com la monumentalitat va ser una directriu política imposada des de l'alcaldia, amb la voluntat de que l'Hospitalet es fes notar.

Podríem dir, doncs que a les acaballes de la dècada dels 1990s, davant d'un context d'expansió metropolitana i de terciarització econòmica, l'Hospitalet assumeix el rol de nova centralitat regional, expulsant els vells usos per facilitar l'establiment d'activitats de caire terciari. Per fer-ho, però, introdueix formes de gestió publico-privades que es plasmen en el desenvolupament de grans projectes urbanístics i en la rehabilitació (o manca de rehabilitació) del patrimoni històric de la ciutat. Aquest darrer element cobra importància a l'entrar a formar part de l'estratègia de reforma urbana de caire monumental que adopta el municipi amb la voluntat de construir una imatge de ciutat a l'alçada de les seves aspiracions.

És interessant veure com aquesta concepció de la ciutat evoluciona i com es concreten els principis expressats en els diversos plans estratègics elaborats des de l'Ajuntament. Si a inicis dels anys 1990s s'expressava la voluntat d'esdevenir una nova centralitat metropolitana, a finals de la mateixa dècada aquesta voluntat es concreta amb un seguit de projectes ben definits. Això mateix succeeix amb els plans elaborats posteriorment. El projecte L'H On elaborat durant el 2013 amb l'objectiu d'establir les directrius estratègiques per a la «tercera transformació» de la ciutat, dibuixa les línies polítiques per les quals es vol que la ciutat transiti en el procés d'esdevenir una ciutat plenament del segle XXI.

El document final sorgit d'aquest procés és, de fet, la continuïtat i l'aprofundiment dels principis establerts 20 anys abans, amb la introducció de nous conceptes inexistents o no prou desenvolupats anteriorment, l'anàlisi del document ens permet definir quatre pilars bàsics del què es vol que sigui i el com es vol que sigui la futura ciutat de l'Hospitalet:

Primerament, l'expansió de la centralitat metropolitana fa que una de les principals estratègies de futur desenvolupament de la ciutat consisteixi en l'aposta per vincular-se a la marca Barcelona, concretament: «per a la promoció econòmica internacional, l'Hospitalet aposta per un ús

compartit de la marca Barcelona» (Ajuntament de l'Hospitalet, 2013, p. 24). Així, la voluntat d'associar l'Hospitalet a Barcelona passa per facilitar la permeabilitat entre els espais fronterers de les dues ciutats, millorant-ne les connexions físiques especialment al barri de Collblanc per la seva proximitat al camp del F.C. Barcelona i a la Granvia de l'Hospitalet, per la localització de la Fira de Barcelona.

De nou, una altra de les estratègies plantejades per l'Ajuntament és: «la posada en joc dels valors de localització i de disponibilitat de sòl per atreure noves inversions i activitats econòmiques» (Ajuntament de l'Hospitalet, 2013, p. 18). Per fer-ho, la creació de noves àrees de centralitat torna a ser el mecanisme més adequat per seduir als inversors, gràcies a la implantació de centres institucionals i comercials, mitjans de transport i «referències simbòliques potents», en una combinació de «polítiques urbanístiques, d'imatge i de dinamització econòmica».

Imatge 3. Procés de transformació de la Granvia



Font: Centres d'Estudis de l'Hospitalet (CELH)

El tercer eix vertebrador del nou projecte de ciutat és la transició d'una economia terciaritzada, procés consolidat durant la dècada dels 90s, a una economia que posa el focus sobre la cultura com un dels motors de la futura transformació econòmica de la ciutat. Com exposava Barbieri

(2011), tot i el risc de caure en la mercantilització de la cultura, aquesta ha esdevingut una estratègia clau en el desenvolupament econòmic de les ciutats globals, sobre tot a partir de la retracció del sector públic en l'etapa liberalitzadora en la que vivim.

Finalment, la transformació del teixit productiu que es proposa per a la ciutat de l'Hospitalet s'hauria de donar amb la col·laboració publico-privada com a eix central, el mateix document exposa com: «El treball per assegurar el relleu econòmic de L'Hospitalet en els propers anys s'hauria de situar en un nou marc de col·laboració pública i privada, amb la creació d'un ens gestor de l'estratègia econòmica que articularia la col·laboració entre les empreses i el municipi.» (Ajuntament de l'Hospitalet, 2013, p. 24). Aquesta dependència de la inversió privada exclou qualsevol possibilitat d'actuació per compte propi de l'administració pública local, així, es renuncia a la rehabilitació del patrimoni històric de la ciutat si no es vincula al desenvolupament d'algun projecte urbanístic: «Els grans edificis industrials caiguts en desús són un dels potencials més destacables de la ciutat. És evident que, per la seva dimensió, aquests actius escapen, almenys durant un cert període de temps, de qualsevol possibilitat de transformar-los en grans equipaments amb inversió pública municipal, nacional o estatal.» (Ajuntament de l'Hospitalet, 2013, p. 28)

Com veiem, en poc més d'una dècada i mitja, es consolida i s'aprofundeix en els principis rectors del desenvolupament de la ciutat. Elements com la relació publico-privada, que en el passat era una de les eines de l'administració per a desenvolupar projectes concrets passa a ser el principal mecanisme d'actuació de la mateixa en una gran varietat d'àmbits (urbanisme, política econòmica, cultura, etc.). Alhora que la creació d'imatge de la ciutat abans concretada en la monumentalitat de l'edificació ara amplia el seu marge d'actuació amb la creació de la marca local de ciutat, les polítiques culturals i l'aplicació d'estratègies de *place marketing*.

Tanmateix, trobem una diferència important en l'enfocament general de l'estratègia de desenvolupament, en la línia del que exposa Harvey (2006), hi ha un canvi de perspectiva des de la millora de l'espai urbà i de les problemàtiques urbanes, a la promoció econòmica mitjançant l'atracció de la inversió i la localització d'empreses. Aquest canvi s'emmarcaria en el canvi de paradigma que ha suposat la progressiva retirada de l'Estat de cada vegada més àmbits de la gestió pública, per a deixar pas al mercat. En el nostre cas, l'articulació de les noves formes de governança, el nou rol del *place marketing*, el focus en la política cultural com a motor de creixement econòmic i l'atracció de la inversió privada són la resposta al pas de l'estat del benestar a l'anomenat *workfare* (Ebbinghaus & Hassel, 1999), en el que l'Estat ja no és el garant

d'un determinat nivell de vida, sinó que és el mercat, a través del treball assalariat o l'autoocupació, el que ha de reportar una remuneració que permeti la subsistència. D'aquesta manera, l'atracció d'inversions i empreses a les ciutats seria el mecanisme que hauria de permetre la creació de llocs de treball, solucionant així els problemes de pobresa i desigualtat que afronten avui en dia les ciutats.

5.3 Autonomia i flexibilitat: una nova manera de fer urbanisme

A l'Hospitalet, aquest canvi de paradigma s'inicia als anys 90s amb els plans estratègics que hem anat presentant fins al moment. Aquests, però, no es limitaven a presentar projectes de reforma urbana, el seu objectiu era el de modificar la morfologia de la ciutat adaptant-la a les necessitats infraestructurals de la modernitat, i iniciar el camí d'una nova pràctica urbanística amb la que es volia «modernitzar la manera de fer urbanisme».

El nou model de gestió urbanística havia de flexibilitzar i fer adaptable la planificació de la ciutat, alhora que incloïa un ampli ventall d'agents públics i privats en el desenvolupament de la ciutat. Com explica Casellas (2007), aquest procés no és únic, si no que s'emmarca en un canvi global de les polítiques urbanes. El tret característic amb el que ens trobem és el lideratge del sector públic en el canvi de model. Si a països com els Estats Units el nou model va ser impulsat pel sector privat, a Barcelona i, com hem vist també a l'Hospitalet, la flexibilització de la planificació ha estat una màxima de l'administració pública local (Marshall, 2000).

El nou model de planificació urbana es concretà a la ciutat amb la creació al 1999 de dos òrgans complementaris: l'Agència de Desenvolupament Urbà (ADU) i L'H 2010 Societat Privada Municipal SA.

L'ADU es va crear amb la idea de disposar d'una entitat diferenciada i funcionalment autònoma respecte a l'Ajuntament que pogués dibuixar les línies estratègiques dels futurs desenvolupaments urbanístics de la ciutat. Al nou organisme se li van atribuir cinc objectius que es recullen a Nogués et al. (2001):

1. Rehabilitació i reforma urbana: amb el que s'havien d'esponjar els teixits urbans més densos, incrementar l'oferta d'habitatges, rehabilitar el patrimoni històric i arquitectònic de la ciutat, desenvolupar les façanes i portes d'entrada a la ciutat, executar les modificacions del PGM i promoure la transformació de les àrees industrials intraurbanes.

2. Reestructuració i integració de les infraestructures: que incloïa el soterrament de les vies ferroviàries que divideixen la ciutat, reformar la Granvia i reduir el risc d'inundacions atès que una part important de la ciutat es troba a la plana deltaica.
3. Mobilitat sostenible: consistent en aplicar els preceptes recollits al Pla L'H 2010, potenciar i redistribuir els transport col·lectiu de la ciutat i incrementar la xifra d'aparcaments subterranis.
4. Nous equipaments i espais verds: incrementant les dotacions d'equipaments com els habitatges tutelats o els casals de gent gran, alhora que es volia dotar a la ciutat amb major espai per a la realització de fires, construir hotels (equipaments hotelers), ubicar serveis supralocals a la ciutat i executar nous espais verds.
5. Actuacions urbanes per a la renovació de l'activitat econòmica: facilitant l'establiment d'activitats terciàries en espais industrials de la ciutat, implantant noves superfícies comercials i d'oci a la ciutat i participant a la Fira 2000.

En termes generals, a l'ADU se li va encarregar tant el desenvolupament de noves propostes com el seguiment i el disseny de les intervencions previstes al Pla L'H 2010 i al document 21 projectes per al segle XXI.

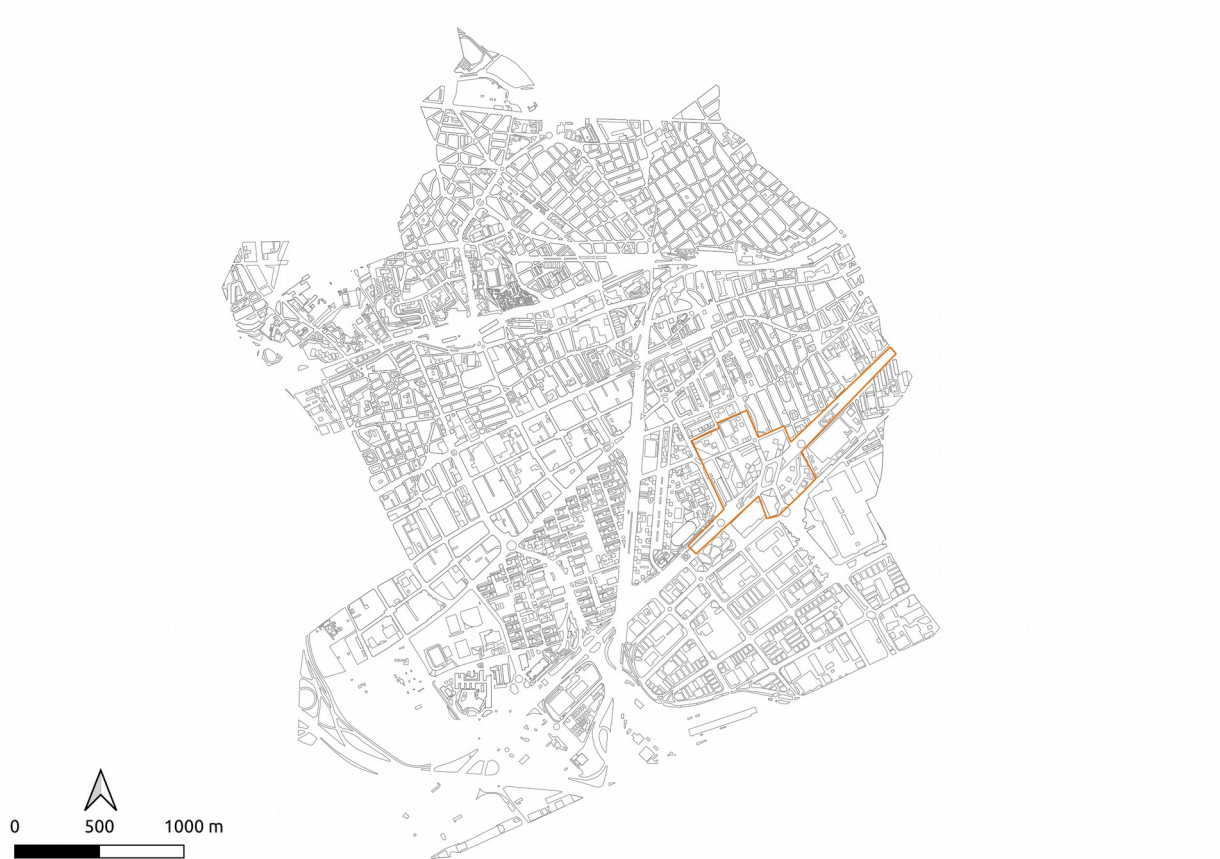
L'H 2010 Societat Privada Municipal S.A. per la seva banda és una societat mercantil de capital públic amb capacitat d'intervenir en el mercat mitjançant l'accés al crèdit compra i venda d'actius, etc., alhora que pot ser beneficiària d'ajuts, subvencions o expropiacions. Entre els seus objectius es troben: 1) La realització d'estudis urbanístics, d'instruments de planejament i de gestió urbanística; 2) Projectar i executar operacions de regeneració urbana, de sòl i d'edificació; 3) Adquisició de terrenys, edificis i construcció de béns immobles; 4) Creació d'equipaments; 5) Participar en organitzacions i societats de tot tipus; 6) Accedir al mercat privat de crèdit; 7) Execució d'obres encarregades per l'Ajuntament de la ciutat.

La creació de les dues agències respon a necessitats diverses. D'una banda, l'ADU impulsa les transformacions de sòl industrial al sud de la ciutat on la iniciativa privada troba plusvàlua suficient per assumir tant la construcció d'habitatges com els equipaments i les àrees d'ús públic exigides per l'Ajuntament. Al nord de la ciutat la situació és diferent, la major densitat d'habitatges i població i el menor marge d'extracció de rendes del sòl dificulta el desenvolupament de projectes urbanístics per part del sector privat, així, és L'H 2010 Societat

Privada Municipal qui, a partir de la cessió de sòls públics intenta dinamitzar la renovació urbana de la ciutat⁶.

5.4 El projecte de reforma de la plaça Europa: gestió, fases i criteris d'actuació

Mapa 2 Localització de l'àrea d'intervenció



Font: Elaboració pròpia

Per de la reforma de la Granvia i la construcció de la plaça Europa, es va crear l'any 2002 el Consorci per la Reforma de la Granvia, una entitat participada per l'Ajuntament de l'Hospitalet, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (avui Territori i Sostenibilitat) i l'Institut Català del Sòl. El Consorci, constituït com a organisme autònom empresarial de capital públic, s'havia d'encarregar de la gestió i el desenvolupament del projecte mitjançant, com en el cas de l'ADU i L'H 2010 SA, mecanismes de gestió, finançament, etc. publico-privats.

⁶ Aquesta pràctica va ser habitual als barris de Collblanc i la Torrassa fins a la desaparició de la societat municipal L'H 2010 amb l'aplicació de la Llei de Barris.

Com explica un dels responsables del projecte, el funcionament econòmic que havia de regir el projecte consistia en què les administracions públiques agrupades al Consorci avançaven els diners necessaris per posar en marxa el projecte, assumint les pèrdues dels dos primers anys de funcionament. Els costos assumits es van destinar a la compra i expropiació d'actius, a la urbanització de la xarxa viària local i dels espais lliures, a les despeses associades a la gestió general del projecte i a la depressió de la Granvia. En total, segons el document de la Modificació del PGM per a la reforma de la plaça Europa s'estimaven uns costos totals de més de 134 milions d'euros que eren assumits pel sector públic per tal de poder iniciar el projecte i atreure inversors. El Consorci preveia que, en els escenaris menys optimistes, la venda dels actius adquirits i la prestació de serveis permetrien que el balanç general de l'operació no suposés cap cost.

Amb aquest procediment, la compra dels lots per part dels inversors privats suposava l'adquisició dels drets de construcció i dels deures d'urbanització, construcció d'equipaments, zones verdes, etc., permetent així el rescabament de les inversions assumides prèviament pel Consorci.

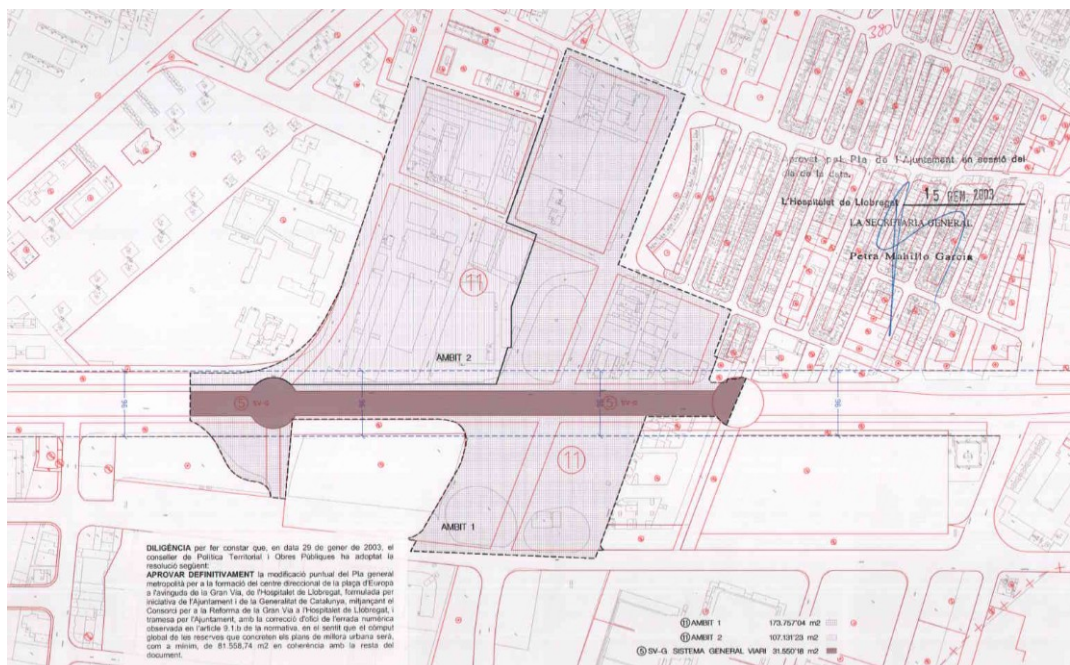
El procediment general que seguirà el projecte passa per tres fases diferenciades: una primera fase en la què es formularà i dissenyarà el projecte, una segona fase en la què es gestionarà el sòl distribuint les càrregues i beneficis a partir dels plans parcials i processos de reparcel·lació i una darrera fase de construcció.

En la segona etapa, tot i la unitat del projecte, les diferents estructures de la propietat porten a dividir l'àrea d'intervenció en dos sectors diferenciats. En el sector número 1 on el 85% del sòl és de titularitat pública s'utilitzarà l'expropiació per tal d'adquirir el 15% de sòl restant. Al sector número 2, en canvi, el fet que un 92% del sòl estigués en mans privades va fer que es decidís iniciar un procés de reparcel·lació mitjançant el qual distribuir les càrregues i beneficis vinculades al desenvolupament de la plaça Europa. Amb aquest procediment, en el segon sector els propietaris de béns immobles afectats per la intervenció renunciaven a les seves parcel·les, les quals passaven a ser propietat del Consorci, i es comprometien a assumir els costos d'urbanització a canvi dels drets d'aprofitament.

Al sector 1 es va decidir expropiar als propietaris privats, acordant que la superfície de sòl que posseïen es transformaria en metres quadrats de sostre edificable en parcel·les incloses al projecte. De manera similar, l'àrea de la que era propietària l'empresa Fira 2000 passava a ser del Consorci, a canvi d'aprofitaments amb usos hotelers i oficines a la plaça. En concret a les parcel·les que posteriorment han acollit els emblemàtics edificis dissenyats per Toyo Ito i que s'han volgut introduir com un nou element d'identitat de la ciutat.

En aquest sector, l'acord assolit entre el Consorci, l'Ajuntament i l'Incasòl mitjançant el qual els darrers cedien al primer el sòl del què eren propietaris va fer que el Consorci tingués en les seves mans un total de 179.144m² de sòl edificable, fet que va permetre l'inici de la comercialització dels solars per a la seva posterior edificació.

Imatge 4: Sectors 1 i 2 d'intervenció



Font: Text refós de la Modificació del PGM per a la reforma del centre direccional de la plaça Europa a l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet de Llobregat. Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat. 2002.

El sector 2 amb una superfície total de 76.000m², un 92% dels quals en mans privades, es va gestionar mitjançant un procediment de reparcel·lació amb el que els propietaris cedien un 10% del sòl de la seva propietat per tal de que aquest fos gestionat per l'administració i es destinés a espais públics, vialitats i equipaments. D'aquesta manera, es van assignar les noves parcel·les amb dret d'edificació als propietaris.

Finalment, amb 206.000m² i més d'un 50% del sòl, el Consorci va esdevenir el principal propietari i promotor immobiliari del projecte, amb capacitat per liderar la transformació urbana amb mecanismes de gestió publico-privats que permetien la seva intervenció tant en el mercat com en els procediments de gestió i contractació públics.

5.4.1 Criteris de finançament

Tal i com indicàvem a l'inici del capítol, el sector públic va exercir un lideratge determinant en l'impuls del projecte de transformació urbana de la Granvia i la plaça Europa, tot assumint un seguit de riscos econòmics i financers gens menyspreables tenint en compte el volum d'inversió

que requeria la intervenció. No obstant, com expliquen els tècnics a les respectives entrevistes realitzades durant l'elaboració del present treball, es partia d'uns criteris molt clars pel que fa al finançament del projecte: «no havia de costar ni un duro als ciutadans».

Aquesta màxima reflecteix la voluntat per part de la Generalitat i de l'Ajuntament de no assumir despeses vinculades al projecte de reforma de la Granvia i la plaça Europa. L'actuació d'ambdues institucions es va basar, com hem explicat a l'inici del capítol, en l'aportació de sòl i diners que permetés els dos primers anys de funcionament del projecte, a partir de llavors, es va utilitzar la venda a futur dels solars mitjançant la calendarització dels concursos, permetent així sufragar les despeses de cadascuna de les fases d'urbanització.

Tot i la inseguretat que es podria despendre del procediment, segons els entrevistats, el fet de que el Consorci fos propietari d'una part significativa del sòl va donar confiança als inversors, els quals, donades les característiques del projecte, van respondre molt favorablement, adquirint en un breu període de temps la majoria de solars existents o projectats. Un altre dels factors determinants a l'hora de facilitar la venda dels actius propietat del Consorci van ser els baixos preus als quals s'oferia el sòl als inversors. La voluntat de cobrir les despeses del projecte i la renúncia a l'obtenció de rèdit econòmic per part de l'administració va fer que les ofertes fossin «a uns preus molt raonables abans de la crisi immobiliària», permetent així unes expectatives de lucre interessants per a la inversió privada.

El rol de l'administració a l'escala local en el nou marc econòmic es posa de manifest en la metodologia emprada per les administracions. El rebuig a la despesa i l'endeutament per part del sector públic és un reflex de la creixent dependència del sector privat en el desenvolupament urbanístic⁷. Aquesta dependència que, com ja hem explicat, és un fenomen global, es dona en el cas de la plaça Europa amb les característiques locals de les que hem parlat al marc teòric (Casellas, 2005a; Casellas & Pallares-Barbera, 2009; Marshall, 2000). Si bé és el sector privat qui desenvolupa el projecte i qui n'obté les plusvàlues, a la plaça Europa és el sector públic qui aporta la majoria del sòl i exerceix un cert lideratge en la definició de les línies d'actuació. El tècnic 1 ho exposa de la següent manera: «el sector públic arrisca» a base de comprar sòl, tirar endavant el planejament i buscar els *partners* per portar a terme l'operació.

Al parlar de risc, l'autor exposa un element essencial quan es refereix a «l'autoritat moral que atorga a l'òrgan promotor (sector públic) el fet de compartir risc empresarial amb la resta de

7 Vegi's: Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL), el qual especifica les darreres modificacions relatives als límits d'endeutament de les hisendes locals. Així com la modificació de l'article 135 de la Constitució.

propietaris» (Roger i Casamada, 2011, p. 243). Aquí el risc esdevé un element fonamental per tal de construir una relació sòlida entre els agents públics i privats. En termes de l'Urban Regime Analysis (URA), el fet de compartir propòsits comuns, facilitaria la creació d'una agenda comuna, la qual conduiria a la mobilització dels recursos necessaris per assolir l'objectiu compartit en una dinàmica de dependència mútua (Stone, 2001). En el nostre cas, l'interès compartit per desenvolupar la plaça Europa (uns per teixir barris segregats i els altres per obtenir plusvàlues) hauria facilitat l'aportació dels recursos dels que cada agent disposava: sòl, capacitat de gestió, capacitat legal, etc. per part del sector públic i capacitat d'inversió i endeutament per part del sector privat.

En aquesta mateixa línia, Roger diu:

Des d'un principi i sobre la base de la participació com a titular dominical, el lideratge que es pot exercir en els projectes de transformació tendeix a progressar si, amb una capacitat operativa suficient, l'Administració actuant comparteix amb la resta de titulars la suma dels interessos concurrents que asseguri una resposta urbanística i empresarial positiva en forma d'inversió (2011, p. 239).

La capacitat operativa de l'Administració i els interessos comuns facilitarien un òptim resultat final. Noti's, però, que la «participació com a titular dominical» de la que es parla sembla limitar-se a «la resta de titulars», és a dir, a les persones físiques o jurídiques propietàries implicades en l'operació. Semblaria, doncs, que tot i ser un pilar fonamental, la participació no inclouria a la societat civil no propietària, tot i ser resident a la zona afectada, als barris o a la ciutat en la que té lloc l'actuació. La participació per part de la societat civil es va limitar en el cas de la plaça Europa a la participació per part de l'Associació de Veïns i Veïnes 5 carrers (Santa Eulàlia) a la Comissió de Seguiment del Projecte. Aquesta comissió participada per l'Ajuntament, el Consorci, la Generalitat, l'equip tècnic, les empreses propietàries dels solars, i l'AVV tenia l'encàrrec de fiscalitzar l'evolució del projecte. En ella, però, segons el membre de l'Associació de Veïns i Veïnes entrevistat: «nos encontramos con un proyecto que ya estaba cocinado y sólo quedaba negociar la volumetría y alguna cosa más».

Com es posa de manifest, la nova forma de fer urbanisme de la que es parla als documents elaborats per l'Ajuntament semblaria renunciar a les potencialitats de la governança oberta i descentralitzada, per caure de la banda de l'articulació dels interessos privats vehiculats a través

del sector públic en una xarxa de relacions horitzontals i opaques de les que la ciutadania en queda exclosa (Gaja i Díaz, 2017; Sevilla-Buitrago, 2014; Swyngedouw, 2005).

De la mateixa manera que hi va haver criteris de finançament que van marcar el desenvolupament del projecte, tot un seguit de criteris urbanístics en van condicionar tant la proposta com el resultat final.

5.4.2 Criteris urbanístics

De bon principi, transformar la Granvia havia de significar la supressió d'una autopista urbana, una infraestructura dura que suposava una barrera física limitadora de la permeabilitat entre els barris d'una mateixa ciutat. La cobertura parcial de la Granvia, doncs, havia de recosir els barris de Santa Eulàlia, el Gornal i Granvia Sud, alhora que els connectava amb el nou districte econòmic de l'Hospitalet i la Fira de Barcelona.

Aquests dos últims elements cobraven una importància cabdal en el conjunt del projecte, ja que tant la Fira com les activitats econòmiques que s'esperava allotjar havien de dotar a la globalitat del projecte d'un caràcter de centralitat metropolitana (Nogués et al., 2001), canviant així l'escala mateixa de la ciutat i esdevenint un referent de reforma urbana integrant barris i infraestructures metropolitanes. La situació geogràfica entre el port, l'aeroport i la ciutat de Barcelona donava sentit a les noves infraestructures de transport de la línia 9 de metro i dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), les quals reforçaven aquest caràcter de centralitat. El sorgiment d'aquesta nova centralitat s'emmarca en el fenomen de la metropolitanització, que ha suposat, entre altres coses, la revalorització d'espais marginals de la ciutat amb noves oportunitats urbanístiques (Ciuraneta, 2016; Herce, 2005) i que ha suposat l'expansió d'activitats associades tradicionalment als centres urbans cap a nous espais perifèrics (usos comercials, d'oficines, etc.).

Alhora, la millora de la qualitat urbana de la zona de la Granvia de l'Hospitalet havia de servir per homogeneïtzar les diverses tipologies constructives i dotar d'una imatge de conjunt adequada al projecte i al que és una de les principals vies d'accés a Barcelona. Com diu el tècnic 2 calia «endreçar una entrada a Barcelona». El concepte de façana de l'Hospitalet que es desprèn d'aquestes paraules recorre també els documents elaborats des de l'Agència de Desenvolupament Urbà (Nogués, Suñer, & Ferrer, 1993; Nogués et al., 2001) i els diversos Plans Parciais, Plans de Millora Urbana i modificacions del PGM⁸, i enllaça amb una altra directriu del projecte: mantenir

8 Vegi's Modificació del PGM per a la formació del centre direccional de la plaça Europa a la Granvia de l'Hospitalet de Llobregat, Modificacions puntuals del Pla Parcial Pedrosa a l'entorn de la Fira 2000 i del Pla de Millora Urbana del sector 1 de la plaça Europa, la de Millora Urbana del sector 2 de la plaça Europa de l'Hospitalet de Llobregat.

la via de gran capacitat. Així, qualsevol intervenció que es realitzés amb l'objectiu de recosir l'espai públic, havia de garantir la mateixa capacitat de circulació rodada d'entrada i sortida de la capital.

Per últim, en el context de desindustrialització i d'increment del preu de l'habitatge, el nou model de ciutat cap al que es vol avançar requereix la incorporació de nous usos, així com l'increment de l'oferta d'habitatge. La barreja d'usos que es proposa des de l'inici del projecte cerca a més de donar vitalitat a l'espai, atreure activitats econòmiques que substituïssin l'estructura econòmica industrial en retrocés i incrementar l'oferta d'habitatge amb l'objectiu de reduir-ne el preu i atreure a població jove a la ciutat (Nogués et al., 2001; Isabel Pujadas Rúbies, 2009). Val a dir que el temps ha mostrat que no és el joc de l'oferta i la demanda el factor determinant del preu de l'habitatge i que, com es va veure durant l'etapa 1997-2007, l'increment de l'oferta no suposa una reducció del preu (Herce, 2005).

5.4.3 Criteris de disseny

Els criteris urbanístics que havien de dotar a l'espai d'unes característiques concretes (centralitat, nova façana de la ciutat, atracció d'activitats econòmiques avançades, etc.) requerien d'un entorn adequat a les aspiracions del projecte. Un seguit de criteris estètics i de disseny van marcar les pautes del que es volia que fos la futura plaça Europa.

«L'arquitectura del màxim nivell» va ser un d'aquests criteris. Segons els entrevistats, una directriu política imposada des de l'alcaldia que buscava invertir el projecte amb la importància que es mereixia. La voluntat d'obtenir la màxima quantitat possible d'espai obert també cercava aquest mateix objectiu, ja que condicionava a que la construcció hagués de ser en alçada, és a dir, en forma de torres.

En la introducció de l'arquitectura icònica trobem un pas més en el canvi d'imatge que es proposa la ciutat. Projectant-se com una ciutat a l'alçada dels canvis globals, el sector públic fa una crida a l'arquitectura «d'alt nivell» per a l'ampliació de la fira i la construcció de les dues parcel·les que faran la funció de porta d'entrada. Toyo Ito guanyarà el concurs, marcant així les línies de la resta de projectes, els quals hauran de complir amb la mateixa directriu de monumentalitat. La plasmació d'aquest fet la trobem en els criteris que establia la Comissió d'Avaluació de Projectes, la qual vinculava la puntuació obtinguda en els concursos per l'adquisició de solars al preu estimat del projecte, amb l'objectiu de que les empreses licitadores assumissin projectes d'edificació singular amb pressupostos elevats.

En conjunt, la Granvia i la plaça Europa havien de poder atreure a la població i a les activitats desitjades. Aquesta capacitat d'atracció s'aconseguiria no només gràcies a la seva posició geogràfica i a les noves infraestructures de transport, reforçades pel fet de ser una potencial nova centralitat metropolitana, sinó també gràcies a un urbanisme i una arquitectura icòniques i monumentals que havien de transmetre la idea de que l'Hospitalet estava disposat a formar part del panorama global de ciutats⁹.

5.5 Anàlisi urbanístic: la plaça més gran d'Europa

Quin va ser, doncs, el resultat urbanístic d'aquesta transformació? Com mostra la imatge 5, extreta del PGM del 1976, el pes determinant de la Granvia sobre l'entorn, n'evidenciava el caràcter d'infraestructura dura per la seva qualificació com a via primària, envoltada per usos industrials (en blau), activitats agrícoles (en verd) i zones de renovació urbana en tons taronges.

Aquesta jerarquització de la xarxa viària per sobre dels usos circumdants es reflecteix també a la taula 1, on es mostra com, segons el planejament vigent a principis dels 2000s, es concedia el 46,96% del sòl de l'àmbit al sistema viari (192.305,44m²).

És en aquest context en el que es volen realitzar les transformacions vinculades a la reforma de la Granvia i la plaça Europa (Ciutat de la Justícia, nou centre direccional, obertura de dos centres comercials, establiment d'usos hotelers, d'oficines i d'habitatge, nous sistemes de transport, etc.). Aquí, els condicionants que imposa la infraestructura viària se sumen a la importància de la Granvia com una de les principals entrades a Barcelona i, com hem explicat, perfila un dels principals criteris urbanístics de l'operació: reduir la superfície ocupada per la vialitat, sense renunciar a mantenir la capacitat de càrrega de transit rodat d'entrada i sortida de la capital.

9 Vegi's: El Brooklyn de Núria Marín, 25/02/2017, El Periódico
<https://www.elperiodico.cat/ca/opinio/20170225/el-brooklyn-de-nuria-marin-5860389>

Imatge 5. PGM a l'àrea de la plaça Europa



Font: Roger i Casamada, 2011

Es busca així mantenir el caràcter de via de gran capacitat, recuperant alhora l'espai per als nous usos assignats al sector i convertir la Granvia de l'Hospitalet en una avinguda. Per fer-ho, es decideixen enfonsar 1,9 quilòmetres de la Granvia i cobrir-ne parcialment 780 metres dividits en set seccions diferents que sumen 27.300m² i que hauran de facilitar la permeabilitat entre el nord i el sud de l'avinguda. L'expropiació dels terrenys adjacent a la via i els Plans Especials de Reforma Interior (PERI) permetran assolir els 96 metres d'amplada establerts per a la nova avinguda. El tronc central, per on s'havia de mantenir el trànsit de vehicles, es deprimeix i se li dóna una amplada de 36 metres i un total de vuit carrils. Alhora, el trànsit local es desenvoluparà a nivell de ciutat (cota +7 m) amb 2-3 carrils de circulació en cada sentit situats als laterals del tronc central, permetent així la connexió entre la xarxa viària local i la via de gran capacitat.

Taula 1. Proposta de modificació del PGM

MPGM al sector de la plaça d'Europa a la Granvia de l'Hospitalet – Total sector			
Clau	Qualificació	Planejament vigent	Proposta
Sistemes			
5	Sistema viari	192305,44	274880,8
5 SV-G	Sistema viari de la Granvia	0	67048,84
9	Protecció de sistemes	101539,64	0
7 ^a	Equipament existent	1336,24	1796,96
7 b	Equipament de nova creació	23573,46	1407,74
6 b	Parcs i jardins urbans de nova creació	9491,71	29956,22
17-6	Renovació urbana transformació cap a verd	9114,23	0
Total sistemes		337360,72	127690,56
Zones			
22 a	Zona industrial	62686,99	0
22 b	Desenvolupament industrial	8690,68	0
11*	Comercial Pedrosa	446,38	0
11	Centre direccional	0	280888,27
18	Volumetria específica	0	937,67
13 b	Densificació urbana semiintensiva	331,73	0
Total zones		72155,78	281825,94
Total àmbit de la Modificació		409516,78	409516,78

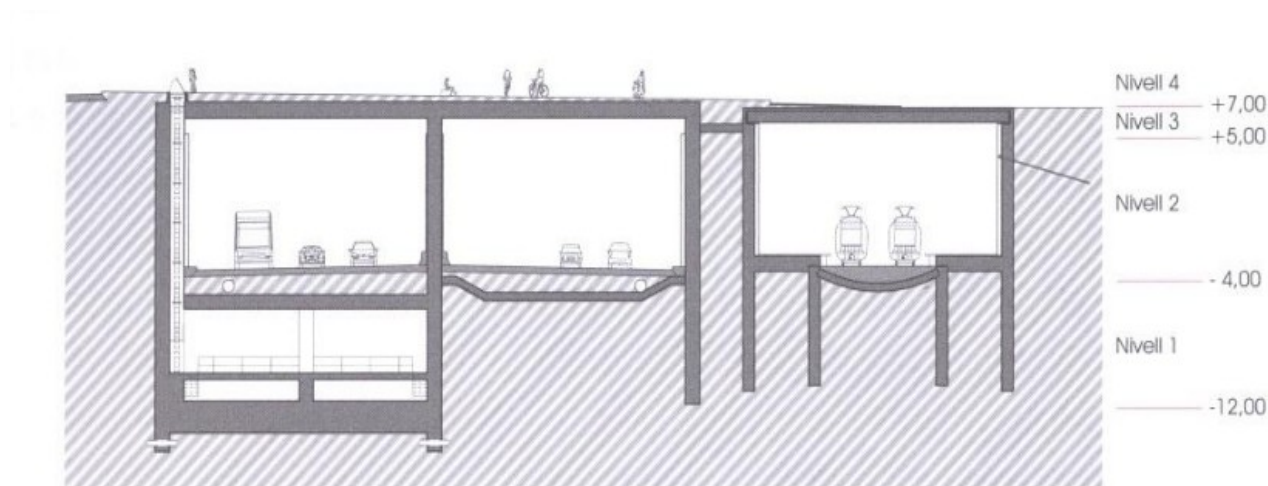
Font: MPGM 2003, Ajuntament de l'Hospitalet

A nivell de ciutat, la distribució del trànsit es farà a través de dues rotondes situades al llarg del traçat de la Granvia que permetran l'entrada i la sortida al tronc central enfonsat i l'accés a la ciutat des del mateix. Les rotondes comptaran amb quatre carrils i se situaran als encreuaments entre la Granvia i els carrers Castela i Can Tries. Aquesta distribució permetrà donar accés a les vialitats de segon ordre que conformen els carrers dels barris consolidats i a les noves vialitats de tercer ordre que circulen entre les noves edificacions.

La secció general de la nova Granvia es divideix en 4 nivells: una cota inferior entre els -12m i els -4 metres per on creua la nova L9 del metro i on també se situa un dipòsit que recull l'aigua de pluja¹⁰. Un segon nivell situat entre les cotes -4m i +5 metres per on circulen de manera paral·lela la C-31 soterrada i la línia del ferrocarril. Un tercer nivell situat entre les vies i el nivell de ciutat en el que trobem la nova estació de ferrocarrils i de metro i altres serveis urbans relacionats amb la gestió del trànsit i la regulació del dipòsit d'aigua esmentat. Finalment, el nivell de ciutat a la cota +7 metres on trobem els vials d'escala local i els nous espais alliberats per la intervenció.

10. Cal recordar la situació de l'àmbit sobre la plana deltaica del Llobregat, caracteritzada històricament pels fenòmens d'inundació fruit tant de les pluges com del desbordament del riu. De fet hi va haver episodis importants de pluja i inundacions a la plaça Cerdà poc després de la seva inauguració, fet que va comportar no poques crítiques al projecte.

Imatge 6. Secció de la reforma de la Granvia



Font: Ramon Roger, 2011

Amb la reforma, el nou traçat de la Granvia defineix un espai de intersecció entre els teixits urbans preexistents i el nou disseny urbà. Aquests espais són les noves façanes de la ciutat, on els antics traçats de l'horta del delta, que posteriorment van definir els carrers del barri de Santa Eulàlia, s'entrellacen amb una nova concepció de la ciutat.

La «imatge unitària que l'Ajuntament ha dissenyat per tot el front de Granvia» es concreta a la banda nord amb un PERI entre els carrers Transversal, Alhambra i Blas Fernández de Lirola. Allà, es desplaça a les activitats no compatibles amb els nous usos i la nova imatge de la zona i s'estableix un nou ample de vorera de 13 metres per a us dels vianants, tot garantint el caràcter de passeig. Alhora s'obre una plaça amb forma triangular entre els carrers Modern i Blas Fernández Lirola i entre Natzaret i Granvia amb fins a 4 fileres d'arbres.

En el mateix sector s'atorga una edificabilitat de $1,8 \text{ m}^2/\text{s}/\text{m}^2$, superior a la preexistent, permetent així una major alçada de les noves construccions, garantint la funció de façana i evitant que les edificacions prèviament existents trenquessin la unitat estètica desitjada gràcies a una nova línia d'edificacions que impedeixen veure el caràcter de l'edificació predominant al barri.

A la façana sud, les noves voreres van permetre connectar el nou centre comercial Gran Via 2 amb un disseny «adient» al conjunt del projecte, amb les edificacions del polígon d'habitatges Granvia Sud, el qual es va connectar a la nova Ciutat de la Justícia mitjançant una plataforma que va permetre recosir dues parts històricament aïllades de la ciutat.

El traçat de la nova Granvia troba el seu punt focal a la plaça central, la plaça Europa. Situada a la intersecció entre la Granvia i el carrer Amadeu Torner, la plaça és la plasmació física del caràcter

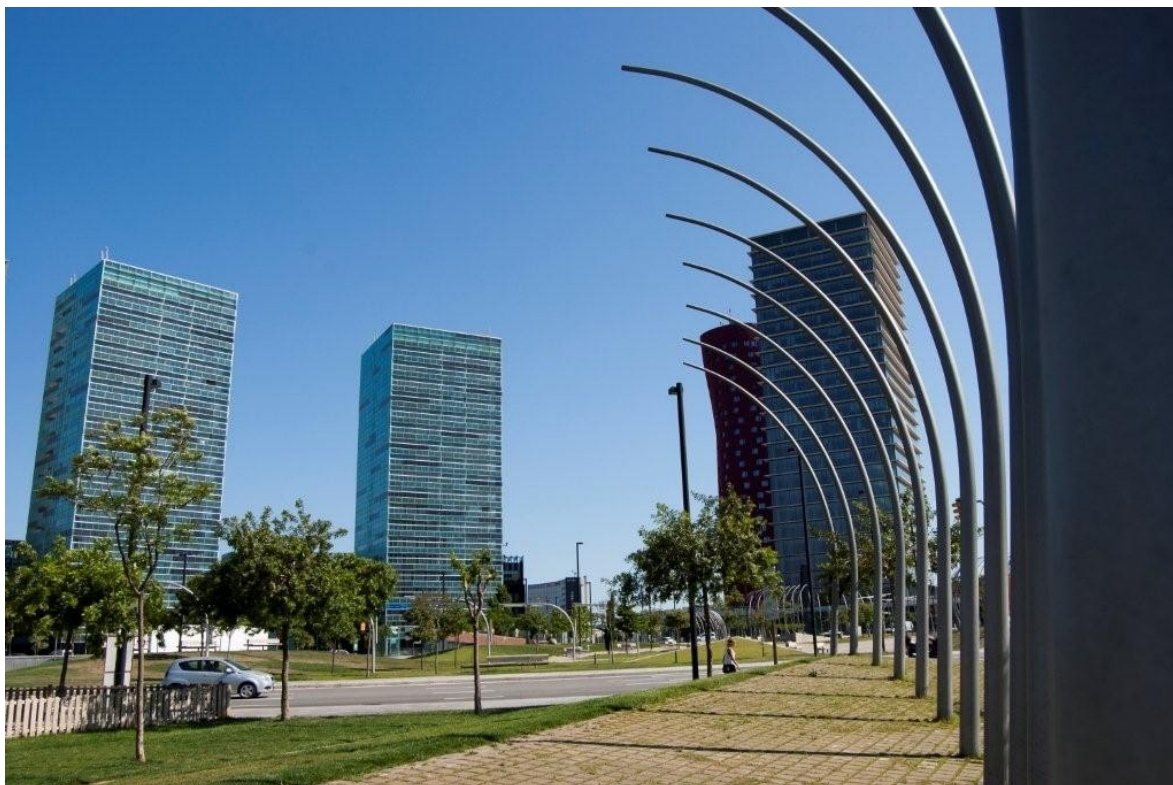
de centralitat del que s'envolta el conjunt del projecte, alhora que busca crear una continuïtat amb la resta de places que es situen al llarg de la Granvia (plaça Espanya, Catalunya, Tetuan i Glòries). L'espai central queda delimitat per 15 de les 37 edificacions que conformen el projecte, buscant el contrast entre la verticalitat dels edificis situats a l'interior de l'àrea central i la horitzontalitat dels edificis més baixos que tanquen l'espai. Aquests últims busquen definir l'espai donant un tancament i transmetent la idea de plaça, tanmateix, el que aconsegueixen és un cert aïllament del conjunt de la trama urbana circumdant, fins al punt que cal passar per sota d'un dels edificis per poder accedir a l'espai central des del carrer Amadeu Torner, la principal connexió amb el barri de Santa Eulàlia.

A la zona central, l'edificació en alçada deixa una gran quantitat d'espai lliure destinat a l'ús públic en el que se situa una plaça de forma romboïdal de quasi 11.000 metres quadrats que fa la funció de rotonda amb 4 carrils, permetent així la distribució del trànsit cap a la Fira, els centres comercials, els edificis d'oficines i la resta de la ciutat. És al voltant d'aquesta plaça central on es localitzen les noves parades de transport públic en un intercanviador que permet travessar la plaça per un pas soterrat.

En el pla horitzontal, les grans dimensions de l'espai obliguen a dissenyar elements que evitin evidenciar la buidor del conjunt, així es juga amb les textures i amb la tridimensionalitat de la superfície, introduint diversos tipus de pavimentació que intercalen vegetació i materials artificials amb volumetries variables que fan la funció d'obstacle trencant la perspectiva i reduint la distància psicològica entre diferents punts de la plaça.

La impersonalitat que podria transmetre l'elevada alçada dels edificis, situada entre els 27 i els 117 metres, es resol amb un nivell intermedi format per escultures, arbrat, mobiliari i altres elements arquitectònics com sortides de fum, etc.

Imatge 7. Vista de la plaça Europa



Font: <http://www.bcnatfilmcommission.com>

L'edificació es diferencia clarament de la tipologia constructiva de l'entorn, ressaltant el seu domini i la seva «funció de lideratge» sobre el context, evidenciant el caràcter diferenciat de les seves funcions.

Podem dividir l'edificació realitzada a la plaça Europa en dos tipus, els edificis destinats a usos residencials i aquells destinada a activitats terciàries: oficines i hotels¹¹. L'edificació residencial es concentra al nord de la Granvia fora de la plaça central, entre els carrers Amadeu Torner i Can Trias. Si procedim de nord a sud, trobaríem en primer terme els tres edificis destinats a habitatge de protecció oficial corresponents als números 29, 28 i 27 de la imatge 8, situats entorn a l'equipament públic de la biblioteca i la llar d'infants (número 37). Aquests edificis són part del 20% de sostre destinat a habitatge públic i van ser encarregats a les cooperatives d'habitatge Entorn, Llar Immobiliària i Llar Unió Catalònia que formen part de la CONFAVB i dels sindicats CCOO i UGT. El tram d'Amadeu Torner el tanquen dos edificis d'habitatge lliure construïts per Copisa i Casado Immobiliària. L'Institut Català del Sòl es va fer càrrec de la construcció de les dues torres de les parcel·les 31 i 32 destinades de lloguer i venda i obtingudes fruit de la cessió del 10% del sòl per part dels propietaris privats en el procés de reparcel·lació. En aquesta sub-illa

¹¹ Tot i que l'hotelera es considera una activitat residencial no permanent, aquí ho inclourem com a activitat terciària.

trobem encara tres parcel·les més tot i que només s'ha construït a aquella propietat de La Llave de Oro. Aquest juntament amb casos com els de les parcel·les 33, 34, 35, 36 i altres, mostren com la crisi ha suposat un fre al ple desenvolupament immobiliari del projecte, deixant un seguit de buits que esperen l'arribada de nova inversió.

Ja a l'interior de la plaça, a la part nord s'hi han construït dos dels tres edificis d'habitatge projectats. Aquests són els desenvolupats per Aelca a la parcel·la número 22 i el de Ininside. El de la parcel·la 20 també espera a ser construït per l'empresa promotora Espais. Al sud trobem les tres torres germanes realitzades per Fadesa, de 20 plantes cadascuna sumen un total de 29.112m² i 291 habitatges.

Imatge 8. Distribució dels projectes d'edificació a la plaça Europa



Font: Elaboració pròpia a partir de Google Earth i Roger i Casamada, 2011

Els edificis destinats a usos hotelers i d'oficines serveixen per delimitar l'espai central conformant el perímetre de la plaça i definint-ne el caràcter. Aquells de menor alçada ocupen les parcel·les que van de la 6 a la 12 i tanquen l'espai amb la voluntat d'evidenciar la idea de plaça central, alhora que separen el conjunt de l'entorn circumdant. Aquests edificis tenen una alçada de 27 metres i 5 plantes i es caracteritzen per una continuïtat troncada pel fet de que manquen dos trams inacabats (un d'ells actualment en construcció). Al sud d'aquestes edificacions hi ha tres parcel·les amb els números 3, 4 i 5, de les quals només dues han estat construïdes: una pel grup Werfen i l'altre per Inbisa. Amb 103 metres d'alçada cadascuna, tenen una superfície total de

sostre de 18.000 metres quadrats distribuïts en 25 plantes. Les parcel·les 1 i 2 allotgen als dos edificis més emblemàtics del projecte. Desenvolupats als terrenys propietat de Fira 2000, allotgen l'hotel Porta Fira i la torre Realia d'oficines. Els dos edificis són també els més alts (117 metres) i compten amb 26 plantes i una superfície elevada que permet la connexió entre ells sense necessitat d'utilitzar el carrer. L'hotel té un sostre total de 24.000m² i la torre d'oficines 30.000m². A la part nord interior de la plaça es troba un altre dels edificis emblemàtics, l'hotel Catalònia dissenyat per Jean Nouvel de 110 metres d'alçada i 25 plantes. Ja fora de la plaça, la torre Puig espera la realització del projecte situat al seu costat, una altra torre d'oficines també de 92 metres d'alçada i 14.300m².

En total, els 335.402m² de sostre edificable es divideixen de la següent manera: 168.533m², un 48% del total, es destinen als 1.685 habitatges construïts, 337 dels quals amb algun tipus d'ajuda pública. 152.342m² de sostre, el 34%, destinat a oficines. 39.685 m² de sostre (12%) per a activitats hoteleres i un 6% restant reservat a ús comercial.

Taula 2. Relació d'edificacions, usos, alçada, propietat i any de finalització

Nº	Ús	Altura	Promotor/propietari	Any de finalització
1	Hotel	117m	Santos Hoteles	2010
2	Oficines	117m	Realia	2009
3	Oficines	55m	Repsol	-
4	Oficines	103m	Werfen Group	2009
5	Oficines	103m	Inbisa	2008
6	Oficines	27m	Layetana Inmobiliaria	2009
7	Oficines	27m	Copisa i FCC	2009
8	Oficines	27m	Catalunya Caixa	2009
9	Oficines	27m	Afirma	2009
10	Oficines	27m	Rentauro	2009
11	Oficines	27m	Catalunya Caixa	2009
12	Oficines	27m	Binicalaf	2009
13	Hotel	110m	Catalònia	2012
14	Oficines	92m	Catalunya Caixa	-
15	Oficines	92m	Catalunya Caixa	2013
16	Oficines	51m	Copisa	2007
17	Habitatge	75m	Fadesa	2009
18	Habitatge	75m	Fadesa	2009
19	Habitatge	75m	Fadesa	2009
20	Habitatge	74m	Espais	-
21	Habitatge	74m	Innside i Sol Melià	2011
22	Habitatge	74m	Aelca	2018
23	Habitatge	75m	Anida	2018
24	-	-	-	-
25	Habitatge	60m	Copisa	2009
26	Habitatge	60m	Casado Inmobiliaria	2012
27	-	-	-	-
28	Habitatge	60m	Hàbitat Entorn SC	2009
29	Habitatge	60m	Llar Unió Catalònia	2010
30	Habitatge	60m	La Llave de Oro	2019
31	Habitatge	60m	Incasòl	2009
32	Habitatge	60m	Incasòl	2010
33	Habitatge	65m	Catalunya Caixa	-
34	Habitatge	60m	Torrespais	-
35	Habitatge	60m	Torrespais	-
36	-	-	-	-
37	Equipament		CRGv	2010

Font: elaboració pròpia a partir de Ramon Roger, 2011

5.5.1 Altres elements de la reforma

Tot i que el projecte de reforma de la Granvia no incloïa la construcció de centres comercials a la zona, el Pla L'Hospitalet 2010 ja en preveia el canvi d'usos i la instal·lació d'activitats comercials a la part sud de la Granvia. El nou marc legal català d'establiments comercials del 1997 propicia la modificació l'any següent del Pla Parcial d'Ordenació Urbana del Sector del Polígon Pedrosa, el qual permetia crear el nou centre comercial Gran Via 2 propietat de PRYCA Centros Comerciales. La compra de diverses parcel·les destinades tant a usos comercials com a aparcaments en superfície per part de l'empresa i la requalificació del conjunt a usos comercials permet finalment la construcció d'un centre comercial de tres plantes amb 64.205m², 90 locals comercials i 5.000 metres quadrats de restauració i oci, així com 11.000m² d'espais lliure privats d'ús públic. Es condiciona, però que el conjunt ha de complir uns criteris estètics acords amb el que es vol que sigui la futura Granvia de l'Hospitalet.

Al 2001, es segueix un procediment similar arran de l'adquisició de tres parcel·les per part de la sucursal d'IKEA a Espanya, realitzant una nova modificació del Pla Parcial del Polígon Pedrosa per a poder implantar el nou equipament comercial. El resultat final és una parcel·la de 34.683 metres quadrats amb una edificabilitat de 0,74 m²/m²s (26.631,09m²).

En total, 92.293m² de superfície comercial creades amb la voluntat d'atreure, no només a potencials clients de la ciutat i de Barcelona, sinó també d'arribar a la població del Baix Llobregat i el sud de l'àrea metropolitana, creant així una nova centralitat metropolitana a la perifèria de la ciutat central (Ciuraneta, 2016).

Un altre dels factors amb un pes determinant en la reforma de la Granvia i la creació de la plaça Europa va ser l'ampliació de la Fira de Barcelona. La manca d'espai al recinte firal de la plaça Espanya fa que ja a inicis dels 90s es busqués una nova ubicació per a l'ampliació de la Fira. La disponibilitat d'espai, la proximitat al recinte original, les bones comunicacions i situació geogràfica i el fet de que l'Ajuntament de l'Hospitalet cedís 110.000 metres quadrats de terreny públic, va fer que es decidís ampliar la Fira al sud de la Granvia. Després de la primera ampliació d'una sola nau, a finals dels 1990s va caldre fer-ne una segona més ambiciosa per tal de situar Barcelona en el circuit de fires internacionals.

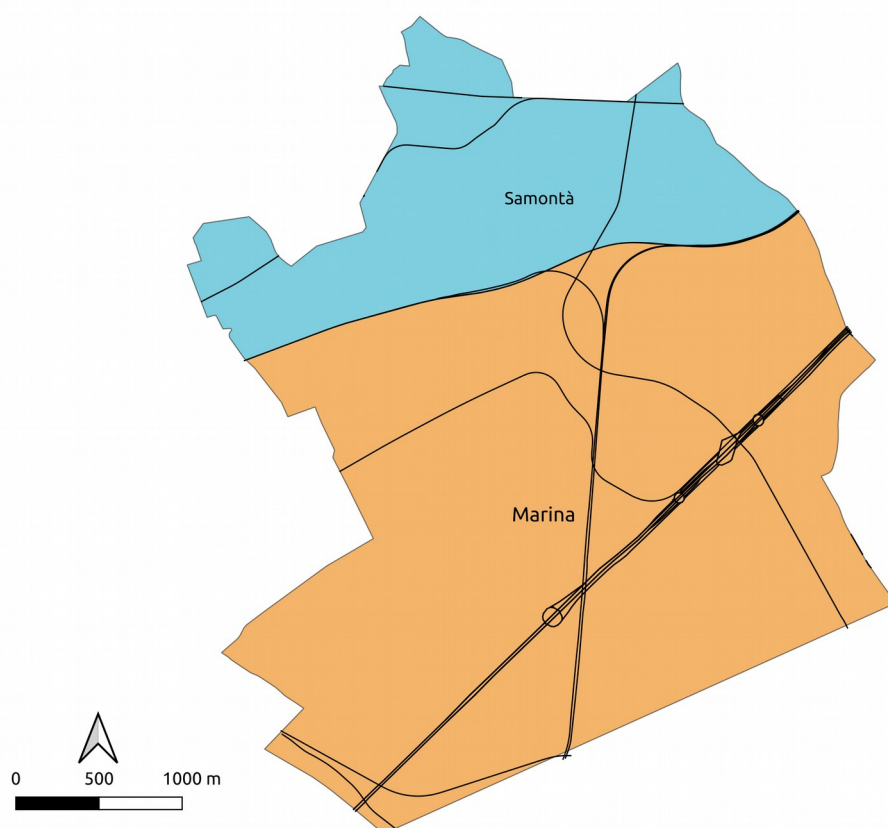
El resultat de l'operació va ser la construcció de vuit pavellons disposats paral·lelament entre el carrer de l'Urani i l'avinguda Juan Carlos I, que desembocarien a la renovada plaça Europa de l'Hospitalet, on Toyo Ito realitzà no només les dues torres de les que ja hem fet esment, si no també el conjunt de la reforma de la Fira amb una entrada també monumental.

Els 900 milions d'euros que va costar l'ampliació van permetre que la Fira passés de comptar amb una superfície bruta per a exposicions d'aproximadament 150.000m², a una superfície total de 400.000m² i un total de 15 pavellons. Cal tenir present la nova ampliació del recinte de la Fira a l'Hospitalet en 60.000 metres quadrats que actualment està en procés de gestació i que s'espera que finalitzi al 2024¹².

5.6 Anàlisi quantitatiu: renda, desigualtat i segregació

Abans d'iniciar l'anàlisi dels impactes de la construcció de la plaça Europa, cal contextualitzar la ciutat en la que es va desenvolupar el projecte, explicant des de la seva posició geogràfica fins a com els seus orígens van determinar l'estructura urbana i com aquesta ha influenciat en una distribució desigual dels canvis que ha viscut la ciutat en les darreres dècades. Posteriorment analitzarem els canvis que s'han donat en l'estructura productiva de la ciutat per, finalment, provar de donar resposta a la qüestió dels impactes localitzats del desenvolupament de la reforma urbana que va tenir lloc a la plaça Europa.

Mapa 3. Principals infraestructures viàries i ferroviàries de l'Hospitalet

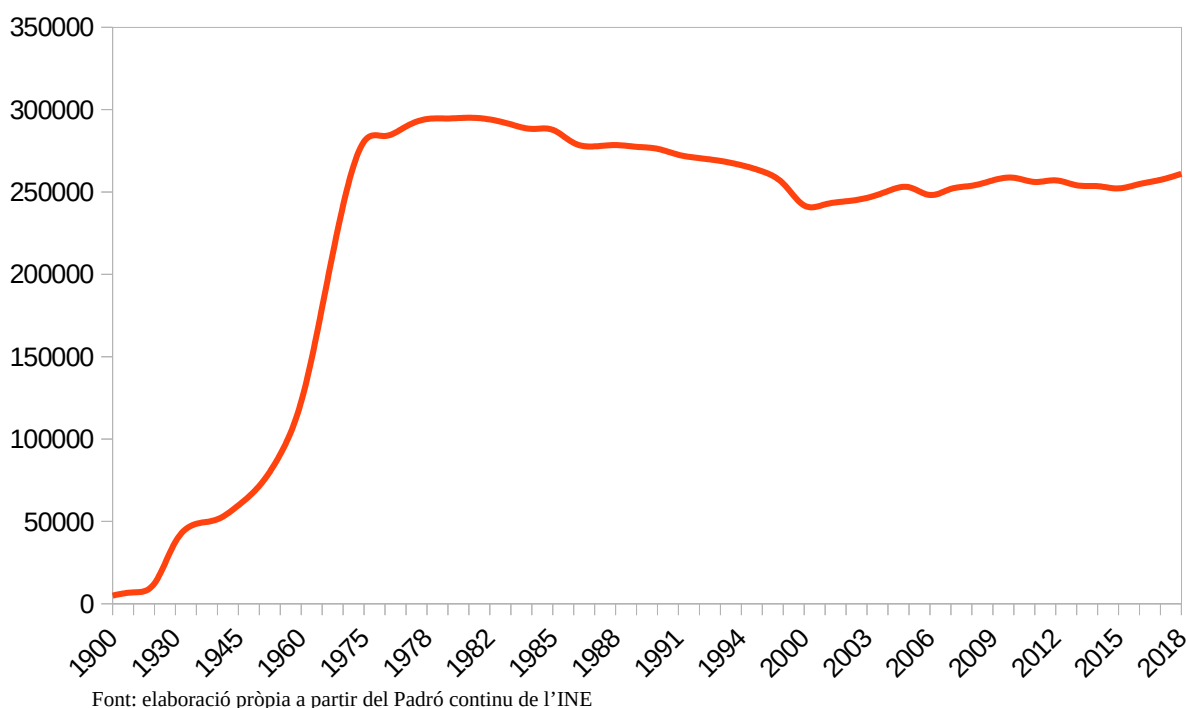


Font: elaboració pròpia a partir de la informació publicada per l'ICC

12 Vegi's: https://www.ara.cat/economia/ampliacio-Fira-Barcelona-costara-milions_0_2183181864.html

La ciutat de l'Hospitalet de Llobregat se situa al sud-oest de Barcelona, entre la capital i el riu Llobregat. Amb una superfície de 12,4 quilòmetres quadrats i 261.068 habitants segons les dades del 2018, la ciutat té una densitat de població de 21.053,87 hab/km², sent així la ciutat més densament poblada de Catalunya. L'àmbit municipal s'ha dividit històricament en dos sectors, un al sud anomenat la Marina amb una cota mitjana de 9 metres sobre el nivell del mar, i el Samontà, situat al nord del municipi i amb una cota mitjana de 40 metres. A aquesta orografia ben diferenciada se li sumen unes infraestructures viàries i ferroviàries que han acabat per fragmentar la ciutat dificultant-ne la interconnexió interna i orientant la mobilitat cap a la capital catalana.

Figura 2. Evolució de la població de l'Hospitalet 1900-2018

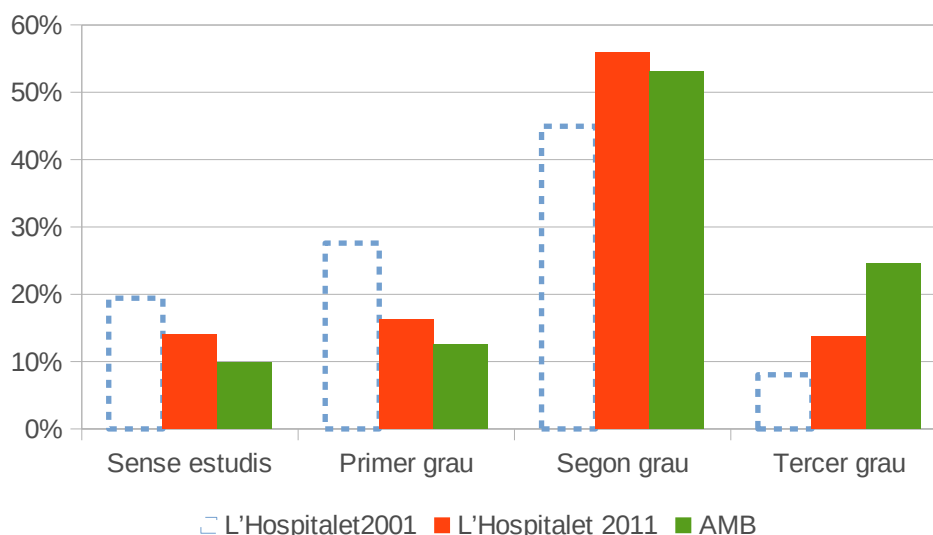


En aquest entorn físic, l'arribada de grans contingents de població durant els diversos processos migratoris del segle XX va fer créixer exponencialment el nombre d'habitants de la ciutat. Les primeres onades migratòries dels anys 1920s i 1930s caracteritzades per l'assentament en habitatges d'auto-construcció més o menys precaris (Sáez, 2016), van donar pas, entre els anys 1950 i 1978, a un procés migratori d'una magnitud molt superior que va configurar, a partir d'un urbanisme escassament regulat, uns teixits urbans caracteritzats en moltes zones per la densitat i l'escassetat d'espais de respir.

Com en altres ciutats perifèriques que van créixer arran dels fenòmens migratoris, el perfil de la ciutat mostrava, a inicis dels anys 2000s, un percentatge de població analfabeta o sense estudis superior al de la ciutat central (19,41% davant de l'11,81% de Barcelona) i un percentatge inferior de població amb estudis de tercer grau (8,03% davant de l'11,77%). No obstant, com

mostra la figura 3 durant la primera dècada dels 2000s (2001-2011), es va donar un procés de convergència cap a l'estructura de població metropolitana pel que fa al nivell d'instrucció de la població. Amb tot, el pes del grup de població sense o amb escassos estudis encara era significativament alt al 2011, mentre que el pes del grup de població amb estudis superiors representava quasi la meitat que el pes d'aquest mateix grup al conjunt de l'àrea metropolitana.

Figura 3. Comparació del nivell d'estudis de la població

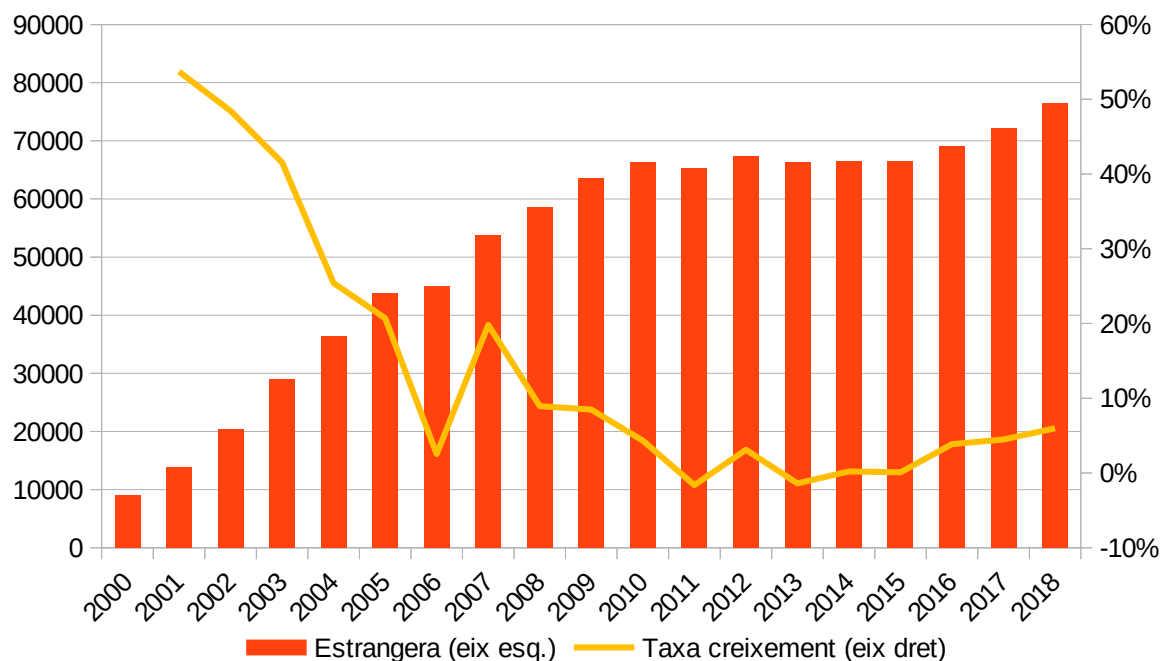


Font: elaboració pròpia a partir de les dades dels censos 2001 i 2011

Aquest procés de convergència del nivell educatiu de la població va anar acompanyat de l'arribada a la ciutat de població nascuda a l'estranger, principalment provinents de Bolívia, Marroc, Equador, Perú, República Dominicana i Pakistan¹³. Si l'any 2000 la població nascuda fora de d'Espanya i resident a l'Hospitalet era de 8.957 persones (el 3,71% de la població), al 2009 aquesta xifra s'havia multiplicat per set i assolía les 63.586 persones que representaven el 24,74% de la població. L'inici de la crisi econòmica va ser un punt d'inflexió en el procés d'arribada de persones a la ciutat. D'una etapa en la que la població nascuda a l'estranger i resident a la ciutat havia arribat a créixer a un ritme de 8.897 persones anuals, es va passar a una etapa (2010-2015) d'estancament i, fins i tot, de decreixement d'aquest grup de població. Aquest estancament es trencà al 2016 amb els nous fluxos d'arribada que han fet retornar al creixement les xifres de població nascuda a l'estranger, fent que al 2018 aquest grup de població se situés en les 76.547 persones, el 29,32% de la població.

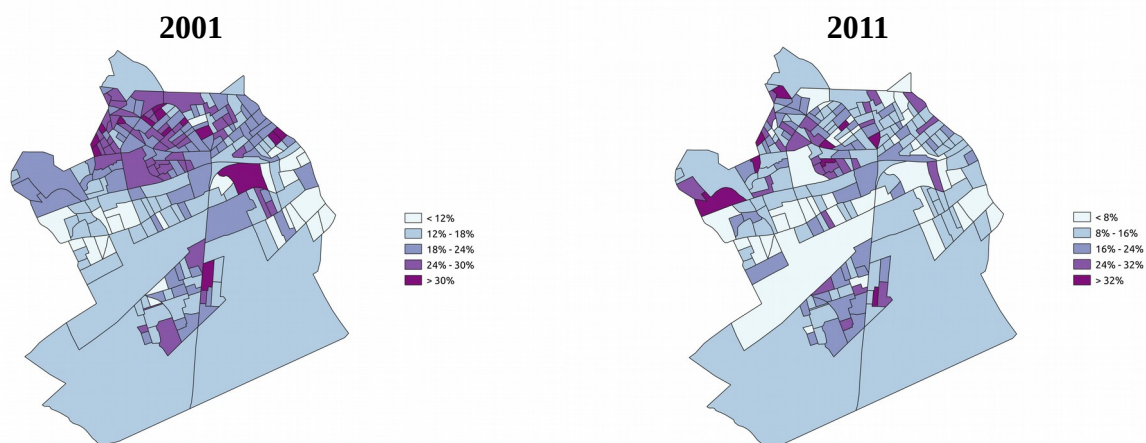
¹³ Padró municipal d'habitants 2007.

Figura 4. Xifra total i taxa de creixement de la població nascuda a l'estranger resident a l'Hospitalet

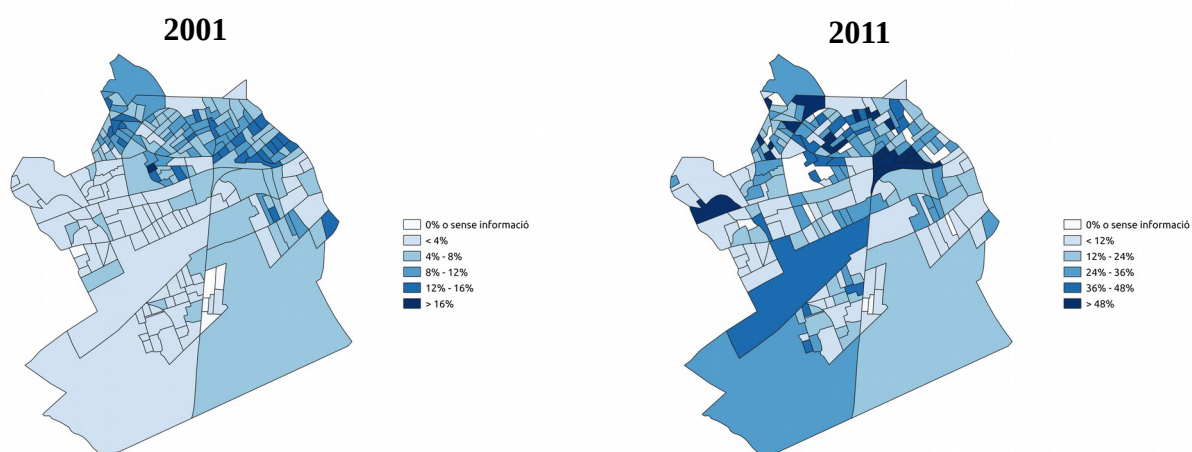


Tots aquests processos, però, no es distribueixen de manera homogènia pel municipi. Els següents mapes mostren com l'assentament de la població d'origen estranger a la ciutat es va concentrar majoritàriament al nord de la ciutat (Samontà), on el percentatge de població nascuda a l'estranger va passar del 8,48% al 2001, a situar-se en el 24,98% al 2011 davant de les taxes del 3,81% i del 14,29% dels barris del sud de la ciutat. Així mateix, tot i la millora generalitzada del nivell educatiu de la població local, podem veure com a les seccions censals del nord-oest de la ciutat (barris de la Florida, les Planes i Sant Feliu) al 2011 encara mostraven percentatges de població analfabeta o sense estudis superiors al 30% de les persones majors de 16 anys. La concentració de factors de vulnerabilitat social al nord del municipi (població nouvinguda i població amb baix nivell d'estudis) va fer que, amb l'esclat de la crisi econòmica, aquesta i altres zones de la ciutat patissin forts increments de la desocupació. En aquest sentit, tot i que la ciutat va assolir una taxa d'atur registral màxima del 19,28% durant el primer trimestre del 2013, durant el 2011 algunes seccions censals ja superaven el 40%.

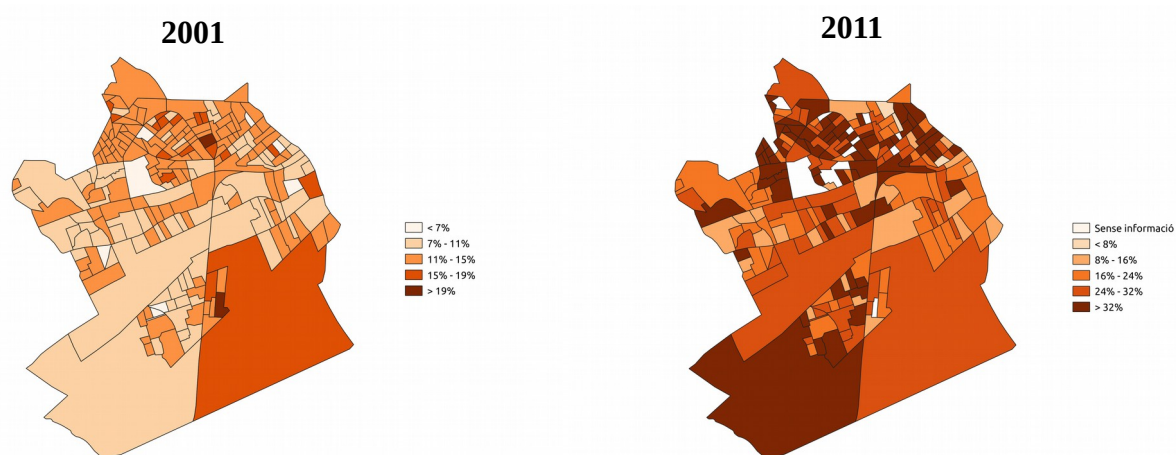
Mapa 4. % Població major de 16 anys analfabeta o sense estudis



Mapa 5. % Població nascuda a l'estranger



Mapa 6. Taxa d'atur



Font: elaboració pròpia a partir de les dades dels censos 2001 i 2011

Els mapes anteriors mostren el procés de concentració de la població amb determinades característiques en espais concrets de la ciutat, un fenomen que també podem estudiar mitjançant l'Índex de Segregació (ÍS) (Duncan, 1955), el qual, a partir de les dades de les 226 seccions censals de l'Hospitalet, ens aporta una mesura de la segregació espacial dels grups socials estudiats. L'Índex respon a la pregunta de quin percentatge de la població hauria de canviar de residència per a què la distribució de la població fos homogènia, donant valors situats entre el 0 i l'1, on 0 seria una distribució territorial homogènia del grup estudiat, i 1 seria una segregació extrema.

Els resultats obtinguts i representats a la taula 3 evidencien el procés de segregació social que va experimentar l'Hospitalet durant els anys 2001-2011. D'una banda, tot i la reducció del percentatge de població analfabeta o sense estudis, la concentració d'aquesta en determinades àrees fa que la segregació d'aquest grup augmenti respecte a la de la resta de població amb nivells formatius més elevats. Amb tot, cal dir que l'increment de la segregació espacial d'aquest grup social ha estat la més baixa de les estudiades, i que, tot i que no sempre és així, les seccions censals amb un pes important de població sense estudis sovint coincideixen amb seccions censals amb índexs d'envelliment¹⁴ elevats.

Pel que fa a l'atur, encara que l'increment de la desocupació es dona de manera generalitzada per tot el municipi, l'Índex de Segregació captura el creixement diferenciat del mateix a les diferents zones de la ciutat. Les petites diferències entre el nord i el sud del municipi de l'any 2001, s'amplifiquen al 2011 incrementant la segregació de la població desocupada i passant d'una distribució considerablement homogènia i un ÍS de 0,092, a una distribució més desigual amb un ÍS de 0,205 punts.

Taula 3. Índex de Dissimilitud per seccions censals 2001-2011

Índex Dissimilitud		
Població analfabeta o sense estudis	2001	0,161
	2011	0,242
Població desocupada	2001	0,092
	2011	0,205
Població estrangera	2001	0,296
	2011	0,521

Font: elaboració pròpia a partir de les dades dels censos 2001 i 2011

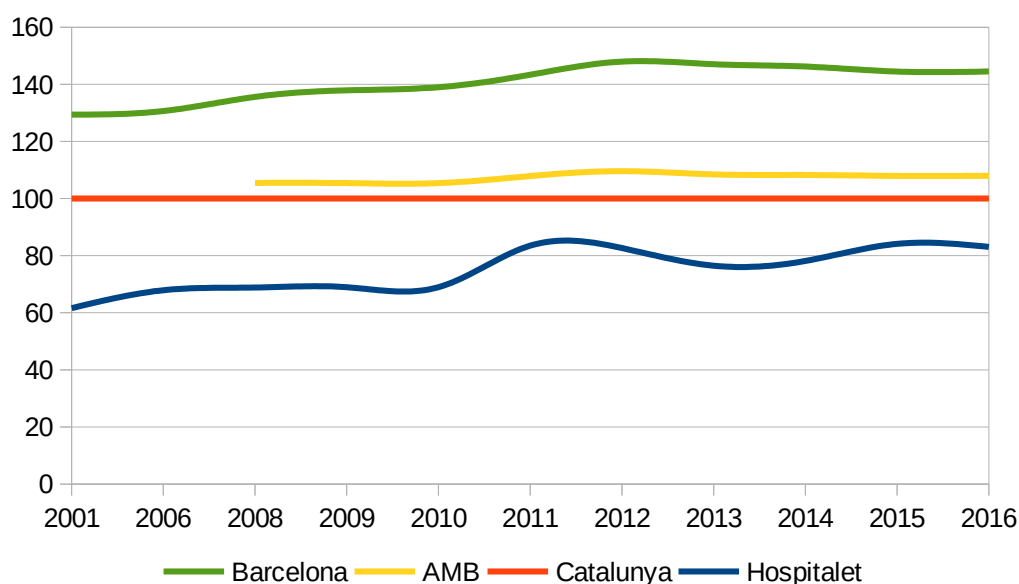
14 L'índex d'envelliment mesura el pes de la població major de 65 anys sobre el total de la població.

Finalment, la distribució de la població estrangera pels barris i seccions censals de la ciutat és la que mostra un major nivell de desigualtat. Si al 2001 la població estrangera, tot i que escassa, ja mostrava un nivell elevat de segregació espacial amb un ÍS de 0,296 punts i una especial concentració al nord-est del municipi, al 2011 l'Índex creix fins a situar-se en els 0,521 punts, incrementant, així la concentració de la població nascuda a l'estranger en determinats espais.

5.6.1 Un nou model econòmic per a la ciutat

Mentre es donava el procés de segregació poblacional, la ciutat va experimentar un seguit de canvis que, més enllà de l'estructura sociodemogràfica, també en va modificar l'estructura econòmica. En el present apartat veurem quins han estat aquests canvis i com han afectat als diferents grups socials a partir de l'estudi de l'evolució de les rendes del treball durant els darrers anys.

Figura 5. Evolució del PIB per càpita. Catalunya base 100



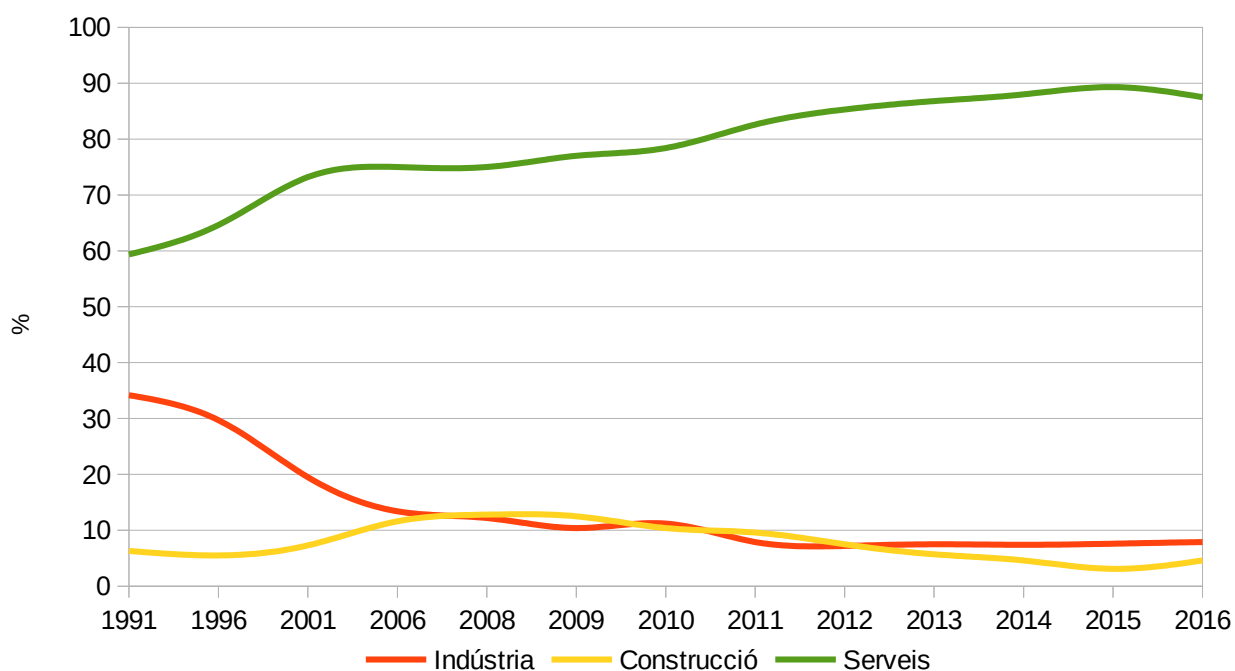
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat

Els canvis en l'estructura sociodemogràfica de la ciutat es van donar en un context de profundes modificacions de l'estructura econòmica del municipi. Al 2001 l'Hospitalet de Llobregat partia de la 23^a posició en el rànquing del PIB per càpita entre el conjunt dels 36 municipis de l'àmbit Metropolità, per passar al 2016 a ocupar-ne la 13^a posició. Aquesta evolució es va donar gràcies a un creixement del PIB per càpita que va passar dels 13.000 als 25.000 euros per habitant, fet que també va suposar una tendència a la convergència amb els nivells de l'indicador a Catalunya. Així, Segons les dades de l'Idescat, si l'any 2001 el PIB per càpita de l'Hospitalet representava el

61,61% del PIB per càpita català, al 2011 en representava el 83,51%, una xifra similar a la del 2016, el darrer any amb informació.

Donat el seu pes demogràfic i la seva localització central, la 13^a posició és una posició relativament baixa que posa en evidència el caràcter residencial del municipi, un caràcter que podria estar canviant, al ser un dels municipis de l'àrea metropolitana en els que més ha crescut el Producte Interior Brut en els darrers anys. L'arribada de noves activitats econòmiques a la ciutat, amb la creació de la plaça Europa com a referent, podria haver estat un dels factors impulsor del creixement econòmic del municipi.

Figura 6. Evolució del VAB per grans sectors econòmics



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat

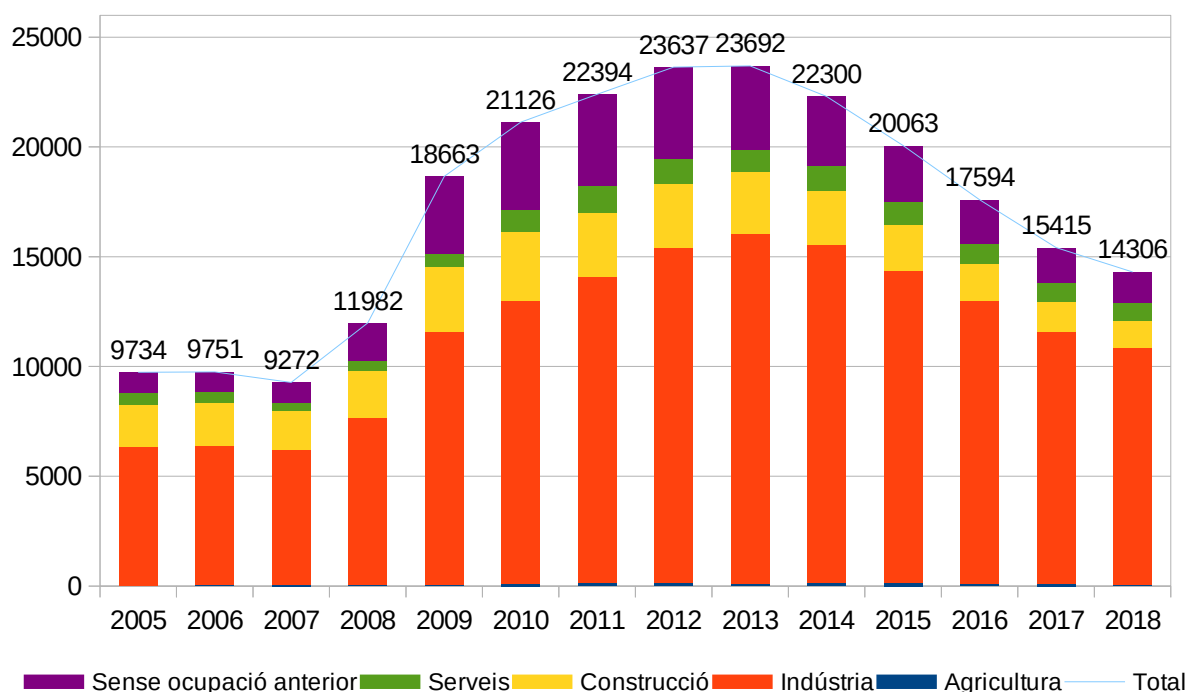
En el procés de creixement del PIB que s'ha donat en els darrers anys, els principals sectors econòmics han tingut rols ben diferenciats. El gràfic següent és una mostra d'això i del procés de desindustrialització i del canvi d'estructura econòmica que va patir la ciutat des de la dècada dels anys 1980s fins a inicis dels 2000s. Com es veu, la contribució de les diferents branques d'activitat econòmica al conjunt del Valor Afegit Brut (VAB)¹⁵ mostra el declivi constant de la indústria, que passa de generar el 34,17% del VAB al 1991, a generar-ne el 7,9% al 2016. Per contra el constant creixement dels serveis fa que el sector, que a inicis dels 90s suposava el

¹⁵ El Valor Afegit Brut sovint s'utilitza com a sinònim del PIB i és el resultat de la resta del valor (cost) dels béns i serveis adquirits durant el procés de producció al valor de la producció bruta final. En altres paraules, el VAB és el resultat de la resta entre les vendes de les empreses i el cost dels serveis i productes utilitzats durant la producció.

59,36% del VAB, suposi al 2016 el 87,5% del mateix. L'auge, la caiguda i l'actual procés de recuperació del sector de la construcció a la ciutat també queda capturat per aquest gràfic, evidenciat tant per la línia de tendència del sector, com per la pèrdua de pes relatiu dels serveis durant l'últim any estudiat en benefici del sector constructor.

Aquesta mateixa tendència a la pèrdua de pes del sector industrial s'evidencia en la contribució dels diferents sectors a l'atur total registrat. La figura número 7 és explicativa de com, ja des d'abans de la crisi econòmica, la indústria era el principal generador de desocupació al municipi. Aquest fet s'accentua a partir del 2008 quan s'assoleixen les 15.941 persones desocupades provinents de la indústria, el que representa un 67,28% dels 23.692 aturats que va registrar la ciutat al 2013.

Figura 7. Evolució de l'atur per sectors

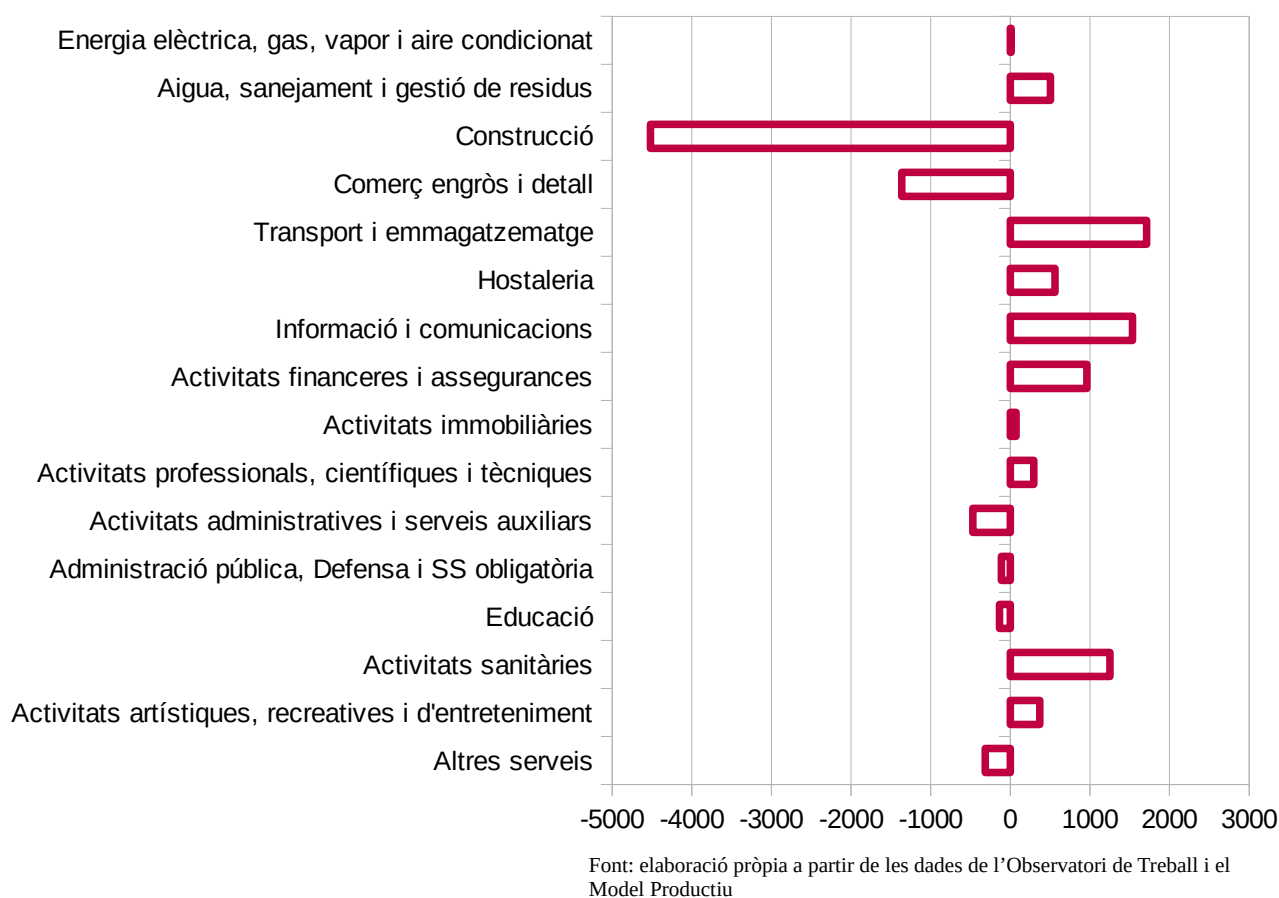


Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat

La recuperació de taxes de creixement de l'ocupació positives a inicis del 2014 va donar pas a un procés de creació d'ocupació que va situar la població local ocupada en les 107.066 persones durant el primer trimestre del 2019, després de que a inicis del 2014 aquesta xifra hagués tocat fons arribant a les 87.489. Com és habitual, el creixement de la població ocupada de l'Hospitalet va anar acompanyat d'un creixement de la població activa, indicador que havia marcat valors mínims durant el període 2013-2014¹⁶.

¹⁶ Tingui's en compte que és un fenomen habitual el que en etapes de creixement de l'ocupació, l'increment de la població activa causat per la l'entrada de persones al mercat de treball faci créixer temporalment la taxa d'atur.

Figura 8. Variació llocs de treball localitzats per CCAE09



Els sectors creadors de llocs de treball localitzats en el període 2008-2016 van ser els del transport i l'emmagatzematge, l'hostaleria, la informació i les comunicacions, les activitats financeres i d'assegurances i les activitats sanitàries. Alhora que sectors com les indústries manufactureres i, especialment, la construcció, patien fortes davallades en termes de llocs de treball a la ciutat amb caigudes del nombre de llocs de treball del 23,76% i del 50,65% respectivament. Cal diferenciar, però, si la caiguda de l'ocupació a la indústria és fruit d'una tendència en el llarg termini que ja vèiem en gràfics anteriors (VAB i atur per grans sectors), la destrucció d'ocupació al sector de la construcció és fruit de l'explosió de la bombolla immobiliària i, com hem dit, ja ha iniciat un procés de recuperació tant de l'ocupació com del seu pes relatiu.

Deixant de banda els indicadors macroeconòmics, si posem el focus en els sectors que han liderat la creació d'ocupació en aquest darrer període, veiem una certa tendència a la divergència dels perfils professionals¹⁷. D'una banda, la població hospitalenca ocupada en els sectors del transport i de l'hostaleria concentren quasi la totalitat de les seves professions en ocupacions qualificades

¹⁷ CCO 2011: Classificació Catalana d'Ocupacions del 2011

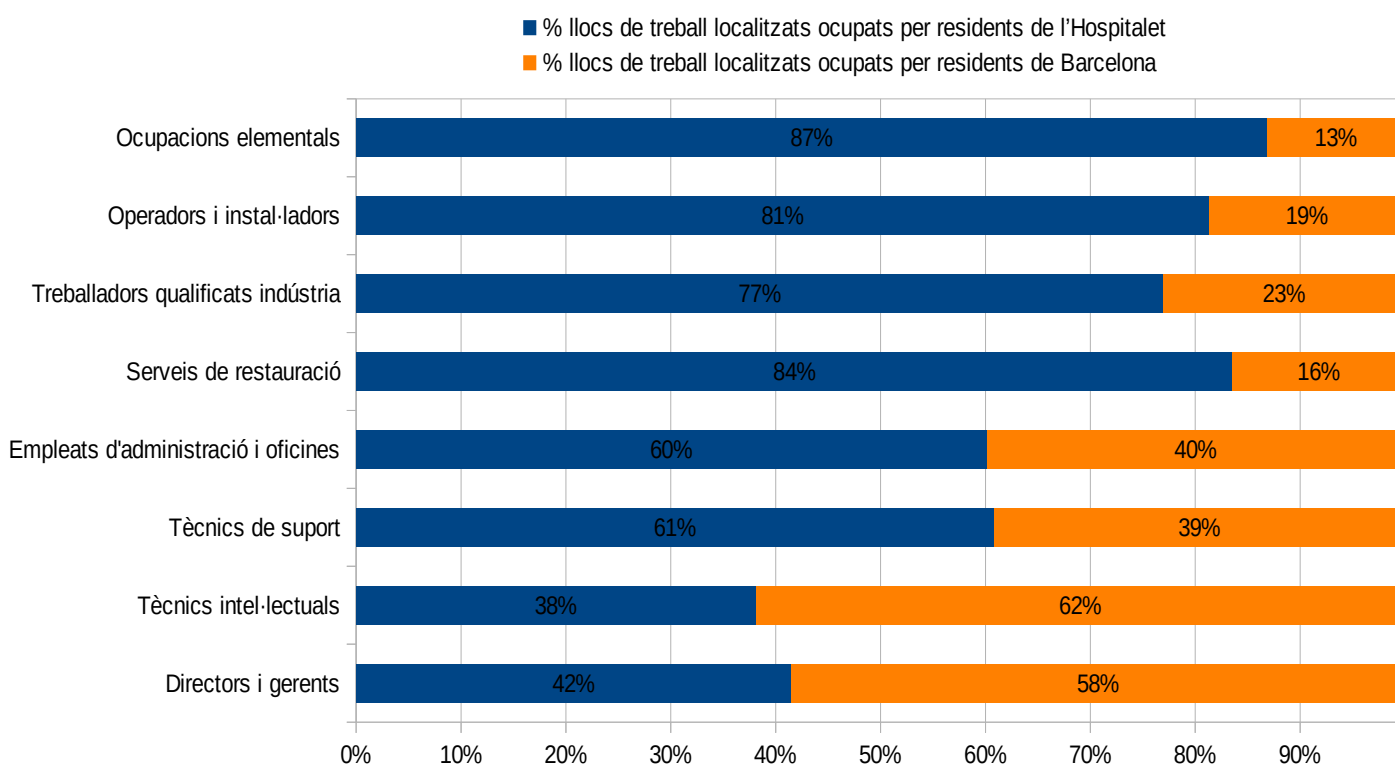
per l'INE de mitjanes i baixes i amb salaris bruts anuals que, segons les dades de l'Idescat pel 2016, varien entre els 11.000 i els 19.000 euros bruts anuals per a les dones i entre els 17.000 i els 24.000 euros per als homes. D'altra banda, els altres sectors que han tendit al creixement (Informació i comunicacions, activitats financeres i activitats sanitàries) mostrarien unes característiques marcadament diferenciades en tant que concentren quasi la meitat dels seus llocs de treball en professions amb remuneracions mitjanes i altes situades entre els 25.000 i els 44.000 euros bruts anuals en el cas de les dones i els 33.000 i els 54.000 euros en el cas dels homes. Tot i que aprofundirem en aquest aspecte més endavant i que el salari i els rendiments del treball com a mesura de la renda i dels ingressos personals i de les llars presenten certes limitacions (Madariaga, 2012), semblaria que la ciutat estaria entrant en un procés de dualització (Sassen, 1994) de la població en el què s'incrementaria el pes de la població amb rendes altes i rendes baixes, mentre que les classes intermèdies tendrien a desaparèixer o a reduir el seu pes relatiu.

Tanmateix, a l'observar qui ocupa cadascuna de les posicions en aquests sectors, veiem com més de la meitat dels llocs de treball de direcció i tècnics (els dos grups professionals amb remuneracions salarials més elevades), estan ocupats en un 58% i en un 62% respectivament per població resident a Barcelona¹⁸, mentre que entre el 76% i el 86% dels llocs de treball amb remuneracions inferiors estan ocupats per la població local¹⁹.

18 Tingui's en compte que amb una diferència molt significativa respecte a altres municipis, el principal lloc d'origen de la població que treballa a l'Hospitalet i que no és resident a la ciutat és Barcelona, mentre que el principal lloc de destinació de la població de l'Hospitalet que no treballa a la ciutat és Barcelona.

19 Les dades provenen del Cens del 2011, les úniques dades d'aquestes característiques disponibles.

Figura 9. Ocupacions per municipi de residència



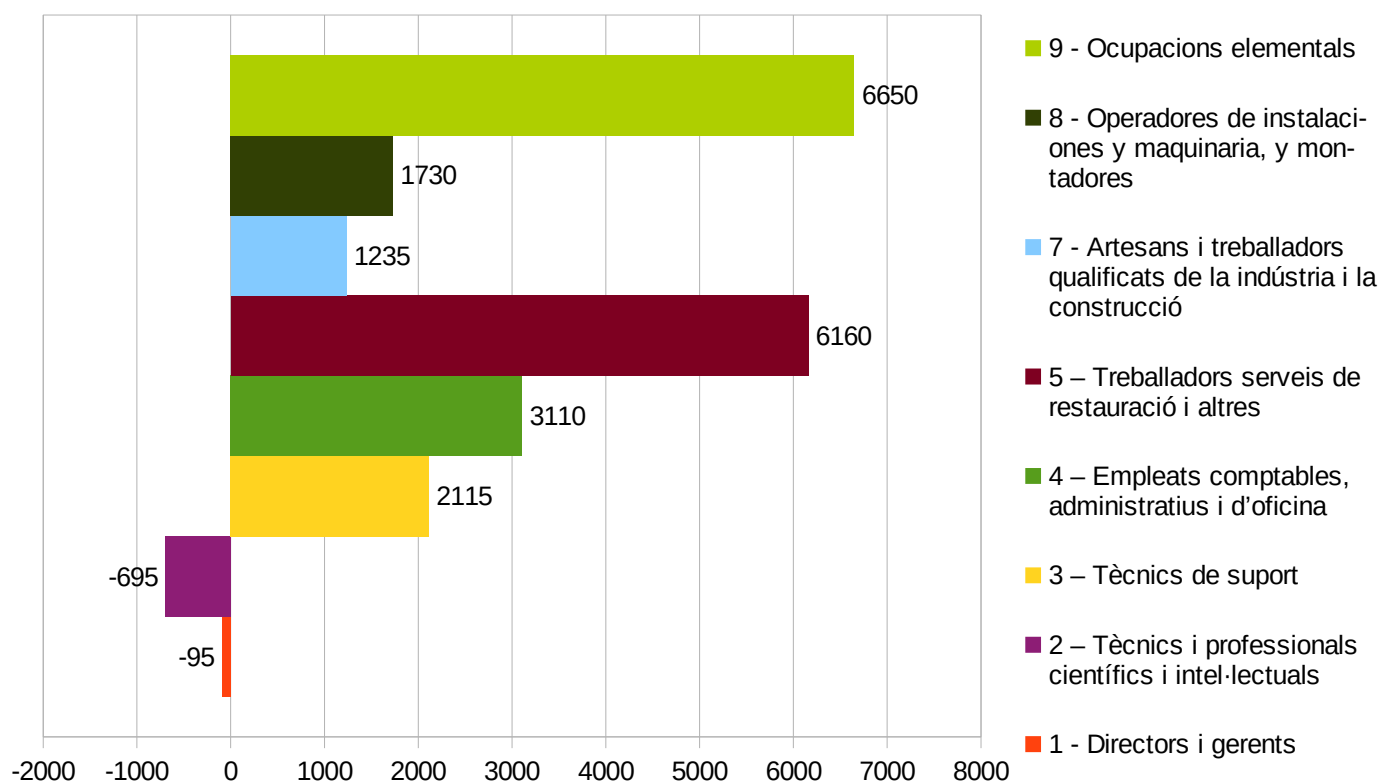
Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Censo de Población y Viviendas 2011

De la mateixa manera, l'estudi dels fluxos de població treballadora entre Barcelona i l'Hospitalet, calculats a partir de la diferència entre les persones que surten de l'Hospitalet per anar a treballar a Barcelona i les persones que van a treballar a l'Hospitalet provinents de Barcelona, ens confirmen aquesta mateixa estructura de l'ocupació a la ciutat, i ens permeten afirmar que la ciutat «importa» treballadors i treballadores que ocupen alts càrrecs, mentre que «exporta» persones amb ocupacions menys «qualificades» i amb remuneracions salarials més baixes. En aquest sentit, el cas de les ocupacions elementals i dels serveis de restauració és exemplar.

5.6.2 Desigualtat i rendes del treball

Aquestes característiques de l'ocupació i del mercat de treball tenen impactes remarcables sobre un dels indicadors que serveixen per aproximar la renda de les persones residents a l'Hospitalet, la Renda Familiar Disponible Bruta (RFDB). Aquesta magnitud s'obté de la resta entre les remuneracions d'assalariats, els excedents bruts d'explotació i les prestacions socials d'una banda, i les cotitzacions socials i l'impost sobre la renda i el patrimoni de l'altra. Obtenim així un indicador dels ingressos disponibles per al consum o l'estalvi de cada individu o grup d'individus

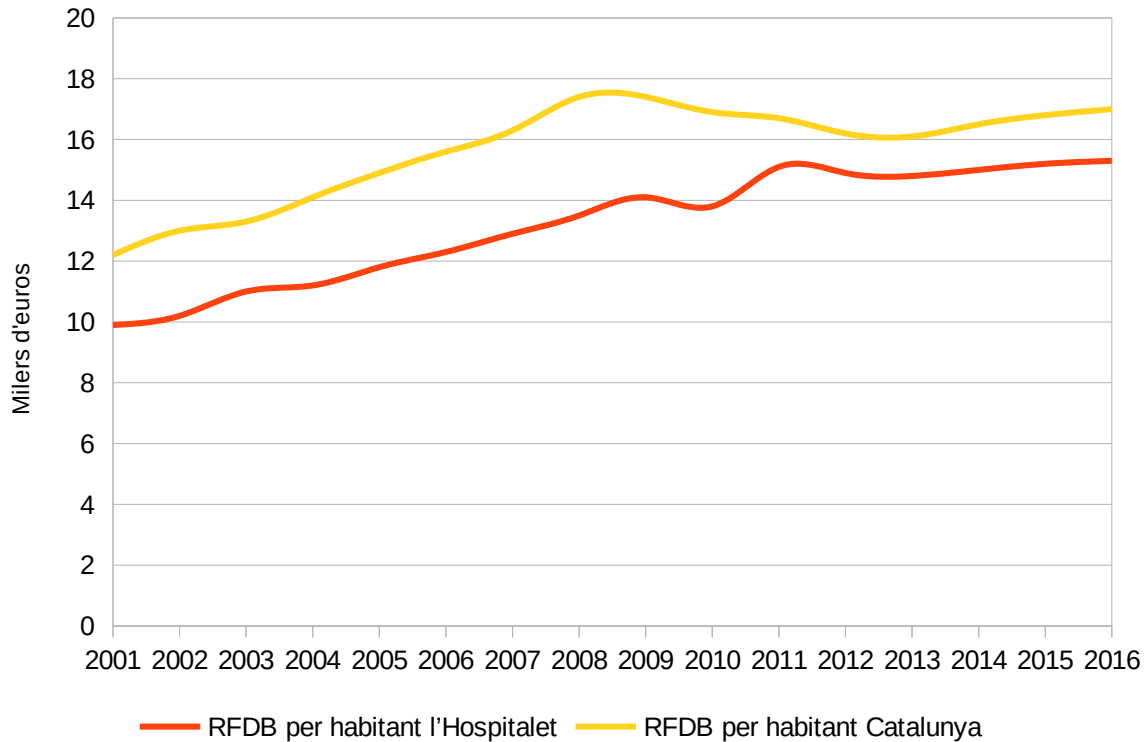
Figura 10. Entrades i sortides de l'Hospitalet per ocupacions



Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Censo de Población y Viviendas 2011

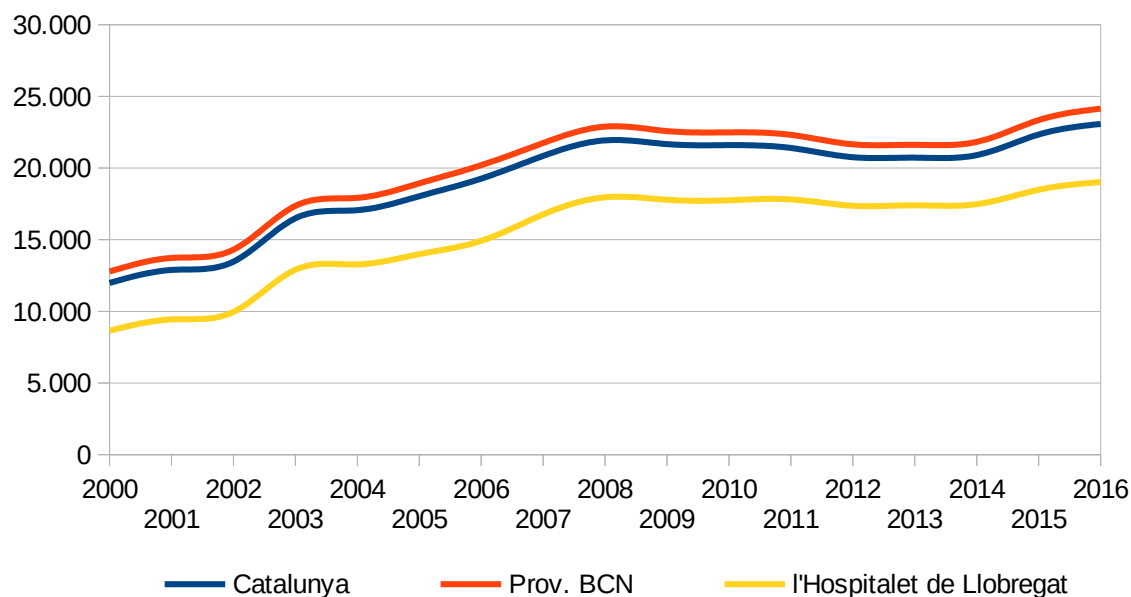
residents a un municipi. Com mostra el següent gràfic, l'Hospitalet té una RFDB inferior a la mitjana catalana. Tot i que l'indicador ha tendit a convergir amb la mitjana del país durant els anys de crisi, en el període 2013-2016 s'ha revertit aquesta tendència allunyant-se de nou de la renda catalana. Una anàlisi més en profunditat posa en evidència com en l'etapa prèvia a la crisi, l'indicador va divergir progressivament respecte a l'indicador català per invertir la tendència durant la crisi, no tant gràcies a un major creixement de la renda a l'Hospitalet, sinó gràcies a una menor caiguda de la RFDB de la ciutat respecte al conjunt del país. El retorn a majors nivells de creixement de la renda a Catalunya explicaria aquest nou procés de divergència en el que entra la ciutat des del 2013.

Figura 11. Evolució de la RFDB



Si posem ara el focus sobre la base imposable de l'impost sobre la renda de les persones físiques (IRPF), veiem com al 2016 el municipi tenia una base imposable mitjana de 19.016 euros, situant-se en la posició 35 dels 36 municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per darrere de la mitjana catalana i de la província de Barcelona. Aquest fet posaria de manifest una remuneració mitjana del treball inferior a la dels municipis de l'àmbit metropolità, arran del predomini d'una població ocupada en professions caracteritzades pels baixos salaris.

Figura 12. Base imposable de l'IRPF

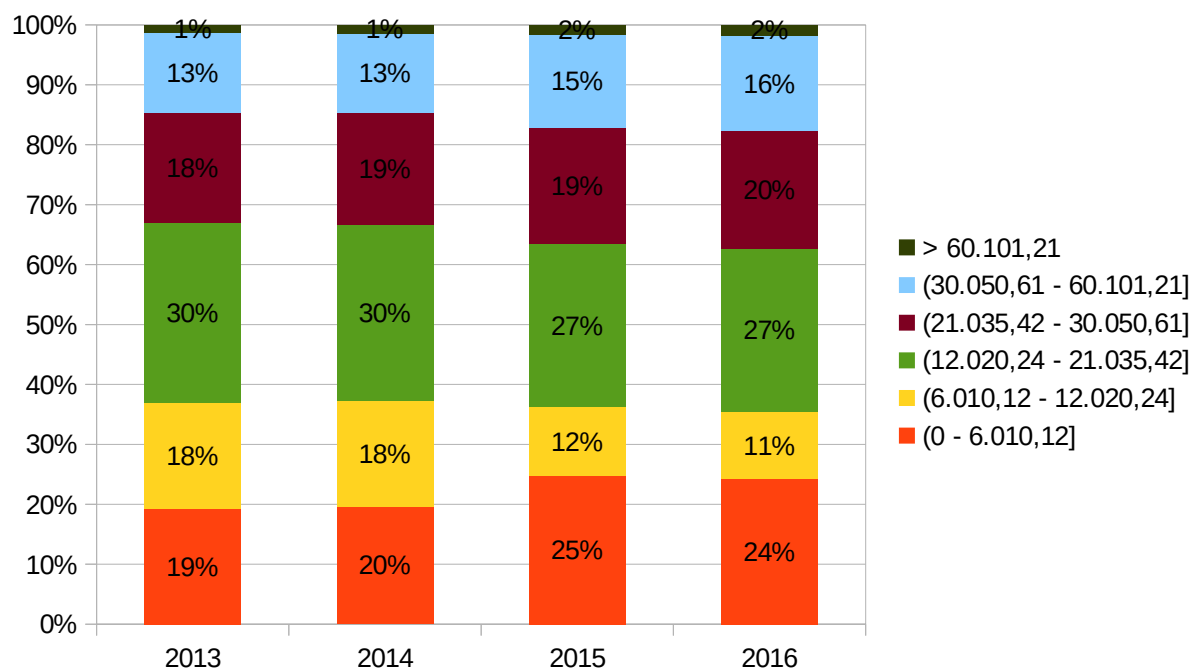


Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Agència Tributària

Fent un pas més en l'anàlisi de la renda, l'estudi de l'evolució dels diferents trams de renda²⁰ posa en evidència una evolució desigual de cadascun d'ells. Mentre que els grups de rendes altes i mitjanes-altes (entre els 21.000 i els més de 60.000€) han tendit a augmentar el seu pes relatiu passant de representar el 32% de tots els declarants al 2013 a representar-ne el 38% al 2016, els grups de renda baixos (entre els 0 i els 12.000 euros anuals), tot i mantenir un pes relatiu similar, han modificat la seva distribució interna. La nova distribució ha suposat el pas d'un pes relatiu similar entre els dos grups (19% i 18% de tots els declarants respectivament), a una distribució amb un clar predomini del grup de renda més baix que al 2016 obtenia un pes del 24% davant de l'11% del grup 6.000-12.000€.

20. L'Agència Tributària estableix 6 trams de renda: (0 - 6.010,12]; (6.010,12 - 12.020,24]; (12.020,24 - 21.035,42]; (21.035,42 - 30.050,61]; (30.050,61 - 60.101,21]; major de 60.101,21€

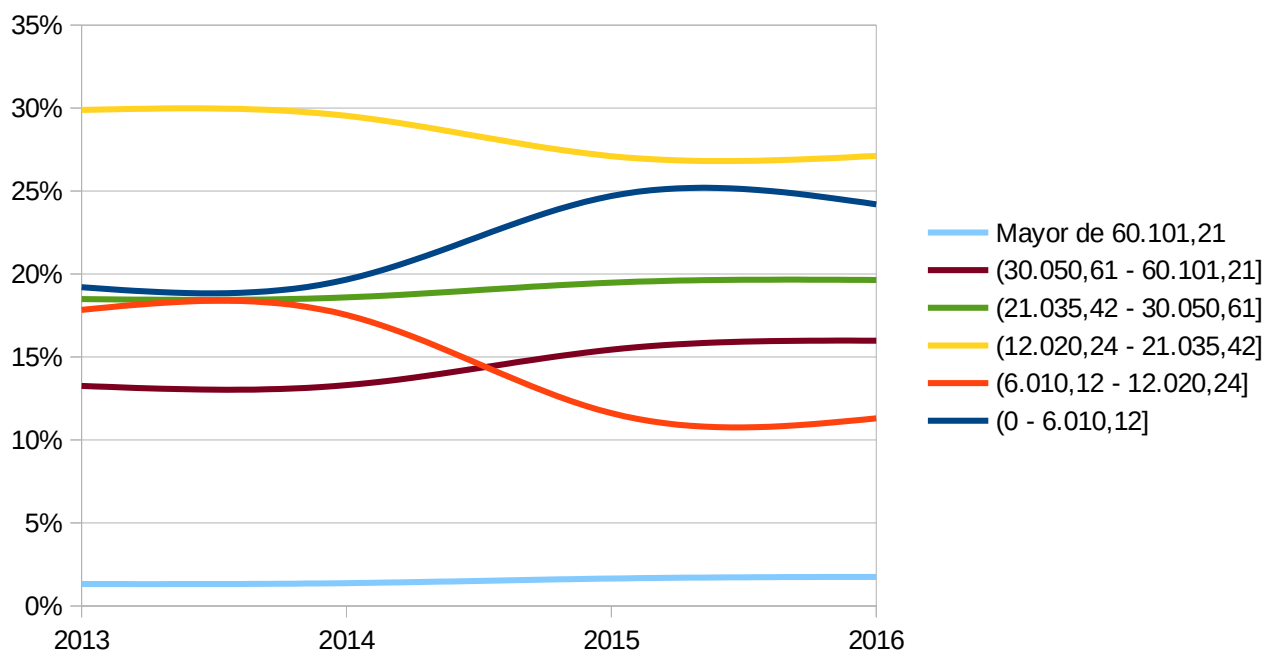
Figura 13. % de declarants per trams de renda



La figura 14 mostra aquest mateix procés d'una manera més clara. En ell podem veure d'una banda el progressiu creixement dels tres trams de renda més alts, el descens del pes relatiu del tram de renda mig (12.000-21.000 euros) i el traspàs directe entre els dos trams de renda més baixos en benefici del tram inferior.

Aquest procés coincideix amb la tendència al canvi de l'estructura professional que hem vist a l'anàlisi del mercat local de treball. El major creixement de les ocupacions amb remuneracions salarials elevades d'una banda, i de les ocupacions amb baixes remuneracions de l'altra queda reflectit en l'evolució dels grups de renda de la ciutat, confirmant la hipòtesi del procés de dualització a la que ja apuntàvem anteriorment.

Figura 14. % de declarants per trams de renda



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Agència Tributària

5.6.3 La distribució espacial de la renda

A continuació, estudiarem els canvis en la composició sociodemogràfica de la població que hem estat veient fins ara des del punt de vista espacial i de la seva distribució a diferents nivells de desagregació inframunicipal. Així, quan disposem de dades a nivell de barri, ens referirem a aquesta unitat espacial mentre que, quan només es disposin de dades a nivell de codi postal (com és el cas de la renda mitjana disponible) ens referirem a les àrees postals.

Arribats a aquest punt, té sentit preguntar-se si el procés de dualització que sembla tenir lloc a l'Hospitalet des del punt de vista de l'evolució dels diferents grups de renda i de les noves ocupacions del mercat de treball, està tenint també un component espacial distribuït-se de manera homogènia per la ciutat o si, com és el cas de l'atur, el nivell educatiu i la població estrangera, la distribució dels grups de renda més baixos s'ha concentrat en zones concretes de la ciutat.

El mapa número 7 mostra el punt de partida per l'any 2013, moment en el que la distribució de la renda sembla seguir un patró desigual. Mentre que les zones postals al sud del municipi es caracteritzen per unes rendes mitjanes netes d'entre els 19.000 i els 23.000 euros anuals, les zones postals del nord compten amb rendes inferiors als 19.000€. Així mateix, si calculem quins codis postals han incrementat més la seva renda mitjana neta durant el període 2013-2016 veiem com,

tendencialment, són aquelles amb les rendes més altes les que han incrementat en major mesura la seva renda, al temps que aquells codis postals amb rendes més baixes a l'inici de la sèrie les han vist créixer en menor mesura (figura 15). Aquest fet reflecteix una tendència a la divergència i a la polarització de la població declarant del municipi la qual, si bé és cert que ja partia d'una distribució desigual pel territori, estaria augmentant les seves diferències entre el nord i el sud de la ciutat.

Mapa 7. Renda disponible mitjana neta 2013

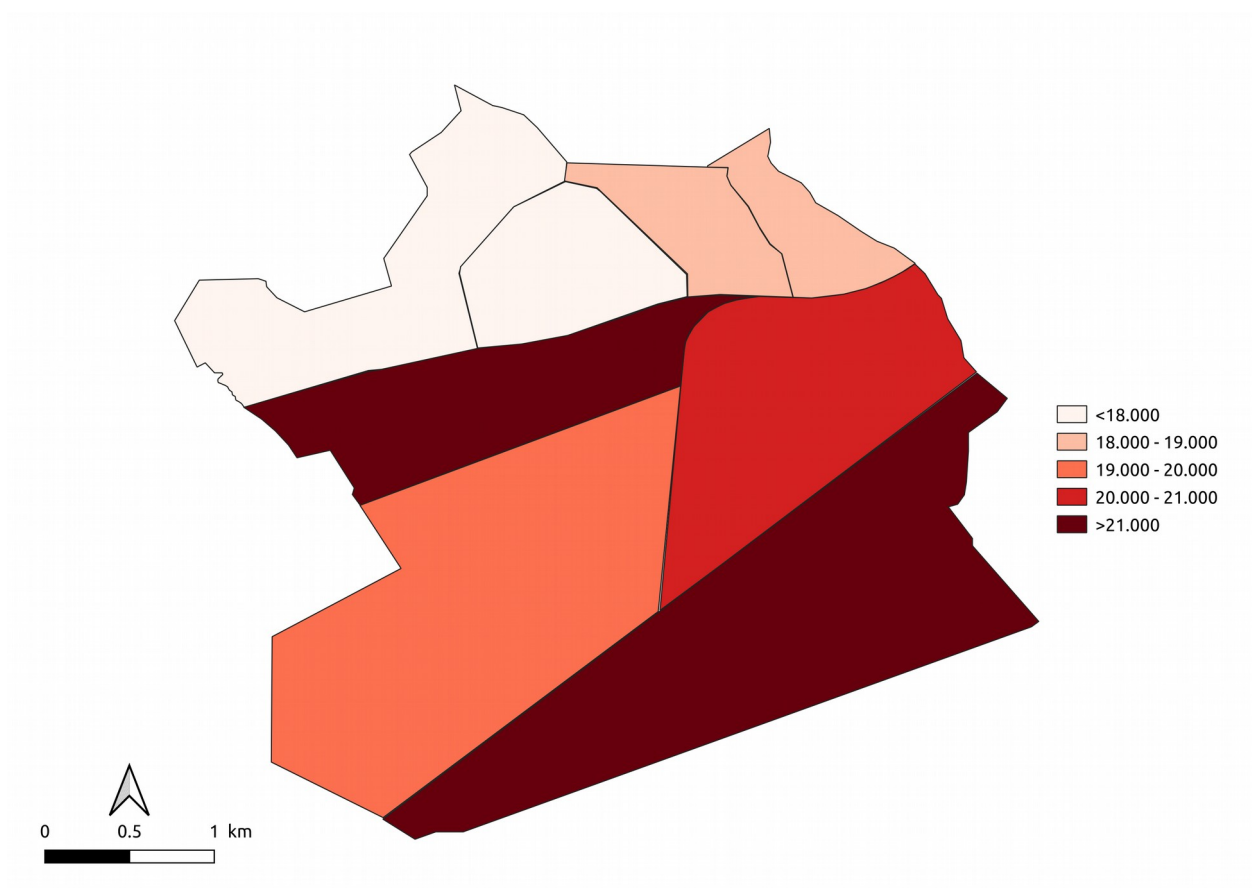
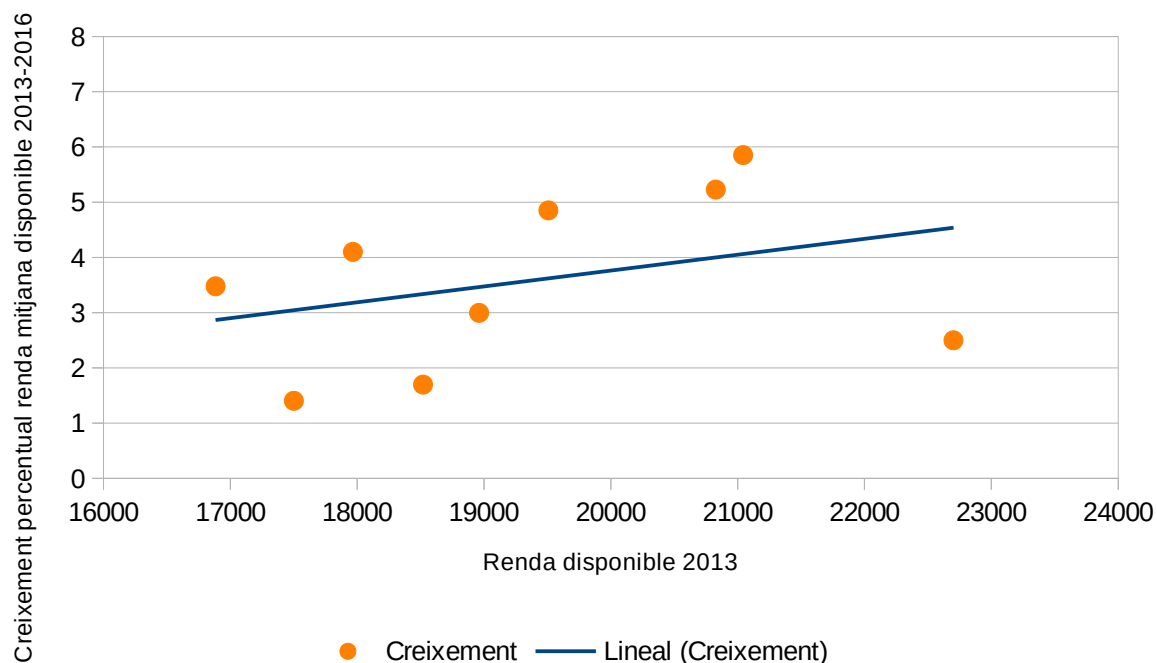


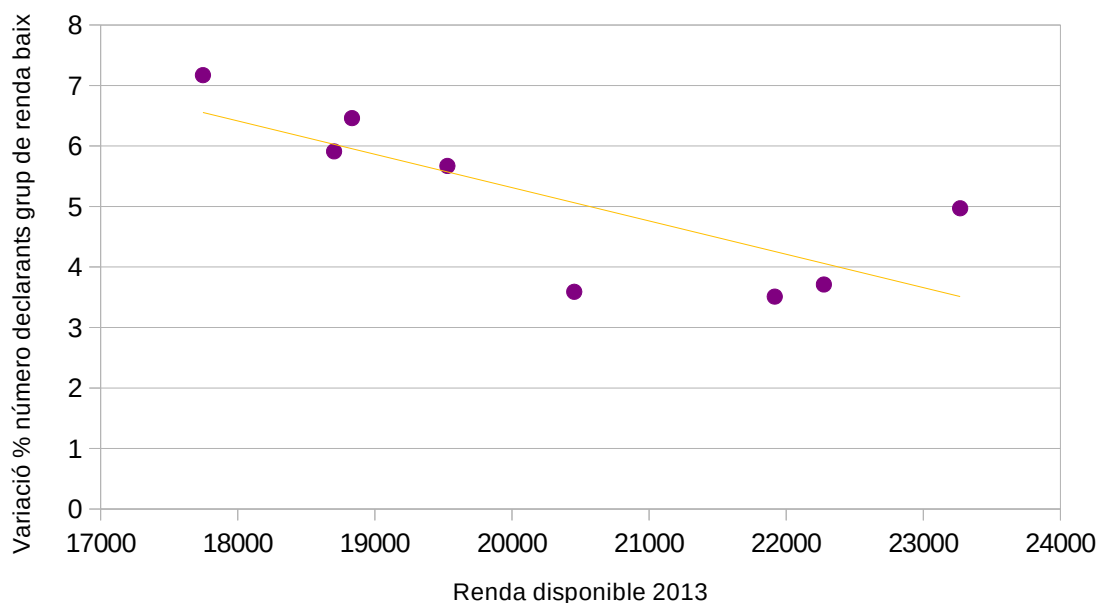
Figura 15. Renda i creixement de la renda



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Agència Tributària

Aquest fenomen queda corroborat a l'observar el creixement del pes relatiu dels grups de renda baixos respecte al total a les diferents zones postals. De nou, tot i que el pes del grup de renda més baix ha crescut de forma generalitzada a tot el municipi de l'Hospitalet, el creixement d'aquest grup s'ha donat amb especial incidència als barris del nord del municipi on la renda disponible mitjana és inferior. Inversament, els dos grups de rendes altes (30.000-60.000€ i més de 60.000€ euros anuals) han tingut un major creixement als barris de rendes elevades, especialment als barris del Centre-Sant Josep i Santa Eulàlia-Gornal, on el pes relatiu de les rendes altes respecte al total ha crescut 4,64 i 3,92 punts percentuals respectivament. A diferència d'aquests barris, a Florida-les Planes i a Collblanc, les rendes altes només han crescut 1,37 i 1,70 punts percentuals.

Figura 16. Renda mitjana disponible 2013 i creixement del nombre de declarants del grup de renda baix



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Agència Tributària

Tenim, doncs, una ciutat en la que les noves activitats econòmiques i les ocupacions associades estan generant un procés de divergència entre els diferents grups de renda, els quals estan patint també un procés de segregació espacial, amb una concentració al nord dels grups de renda més baixos, i una concentració al sud els grups de població amb rendes més elevades. En aquest sentit, al llarg del treball hem pogut veure la relació entre el canvi de model econòmic del que la plaça Europa va ser el projecte de referència i la desigual distribució de l'ingrés salarial. Sembla evident, doncs, que el paper de la plaça Europa en l'atracció d'activitats relacionades amb la informació i la tecnologia, les finances i les assegurances i l'hostaleria, algunes de les activitats que més ocupació han generat, ha estat determinant. Així, si a més de fixar-nos en els canvis viscuts al mercat laboral com hem vingut fent fins ara, ens fixem en els canvis succeïts en l'entorn més immediat del projecte (barris de Santa Eulàlia, el Gornal i Granvia Sud), podrem comprendre millor la nova orientació que està prenent la ciutat i els seus efectes sobre la població local.

5.6.4 Nous ciutadans per a la nova ciutat

L'estudi dels fluxos d'entrades i sortides de població als diferents barris de la ciutat i, especialment, als barris afectats pel projecte, ens pot ajudar veure si hi ha hagut o no canvis en el perfil de la població. Per fer-ho, seria interessant poder disposar d'informació socioeconòmica de les persones que arriben als diferents barris de la ciutat i aquelles que en marxen, però les dades del padró continu no recullen aquesta informació, així que ens cal buscar algun indicador que ens permeti aproximar-nos a aquest procés des d'un altre punt de vista. Per fer-ho, les dades del nivell

educatiu de la població entrant i sortint són un bon indicador que permet aproximar la categoria professional dels individus i, per tant, la seva renda.

Així, la següent taula mostra com, ja des del 2011, els barris de Granvia Sud i Santa Eulàlia són els barris que més població amb estudis superiors rebien, mentre que els barris de la Florida i les Planes eren els que menys. És remarcable també el fet de que el percentatge de població amb estudis universitaris que arriba a la ciutat creixi durant tot el període pel conjunt de la ciutat, passant del 18,23% al 2011, al 25,53% 2018.

Taula 3. % població entrant amb estudis superiors

Arribades de població amb estudis universitaris								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bellvitge	14,95%	15,90%	14,87%	18,32%	17,02%	17,63%	22,70%	23,46%
Centre	20,54%	26,37%	25,53%	23,42%	24,36%	28,01%	33,13%	32,33%
Granvia Su	36,63%	32,28%	27,57%	37,56%	38,25%	32,54%	38,94%	45,16%
el Gornal	18,02%	8,57%	15,63%	11,67%	19,23%	19,44%	17,60%	25,22%
Sant Josep	18,23%	21,80%	15,57%	16,84%	19,51%	22,61%	24,86%	27,27%
Santa Eulà	26,24%	27,14%	26,23%	29,05%	30,91%	29,91%	33,27%	37,35%
Can Serra	15,46%	19,11%	18,65%	20,08%	18,35%	20,00%	23,93%	21,45%
Collblanc	20,58%	25,11%	22,52%	22,48%	24,30%	25,95%	30,76%	29,40%
la Florida	13,31%	12,57%	15,17%	12,09%	13,93%	15,07%	17,80%	18,32%
la Torrassa	18,71%	20,26%	16,60%	18,74%	18,11%	19,66%	22,62%	25,83%
les Planes	12,74%	11,87%	11,98%	13,13%	10,94%	12,16%	15,21%	14,86%
Pubilla Cas	15,10%	16,14%	14,85%	13,17%	14,13%	15,94%	18,65%	18,70%
Sanfeliu	14,08%	22,46%	13,44%	19,79%	15,43%	21,13%	18,09%	24,58%
Total	18,23%	19,92%	18,45%	18,97%	19,75%	21,04%	24,26%	25,53%

Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Padró continu

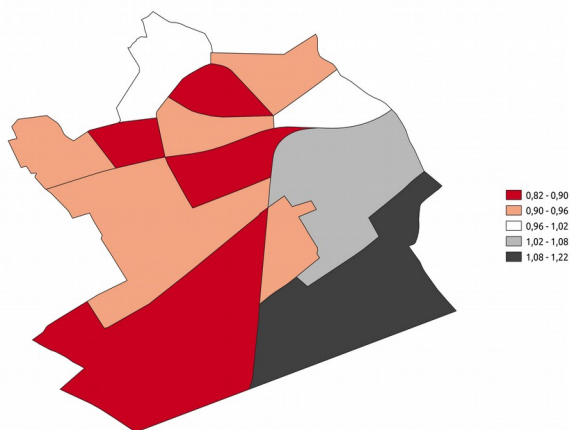
No obstant, el fet més interessant no és tant la població que arriba, sinó si l'arribada de població amb un determinat perfil està generant una substitució de la població que hi residia amb anterioritat. La relació entre el percentatge de població amb estudis superiors que entra a un barri i el percentatge de població amb estudis superiors que en surt ens dóna una imatge del grup de població que està sortint d'un barri. Si la relació ens dóna com a resultat un valor superior a 1 vol dir que és major la població amb estudis universitaris que està entrant, que la que està sortint, indicant així que el percentatge de població amb estudis superiors està augmentant respecte al total. En cas contrari, el que trobaríem seria una sortida de població amb estudis superiors i una progressiva disminució del nivell educatiu mitjà de la zona.

Calculada pels barris de l'Hospitalet, aquesta relació aporta llum sobre els barris que estan patint un cert procés de gentrificació fruit de l'arribada de població amb formació superior i, per tant,

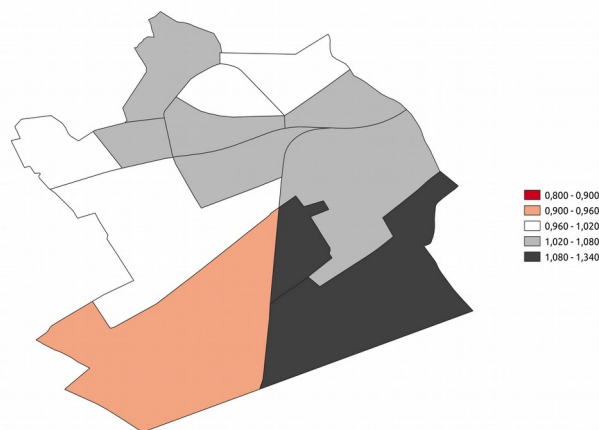
amb una renda potencialment superior i aquells que, pel contrari, veuen com la seva població amb estudis superiors marxa del barri tant cap altres parts de la ciutat com cap a altres municipis.

Mapa 8 i 9. Ràtio entrades i sortides de població amb estudis superiors

Mitjana 2011-2014



Mitjana 2015-2018



Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Padró continu

Els mapes elaborats ens permeten veure com pel període 2011-2014, són els barris que van acollir el desenvolupament de la plaça Europa aquells que han patit un procés més accelerat de gentrificació, davant de la resta de barris de la ciutat en els que la població amb estudis superiors tendia a disminuir. En canvi, en el mapa corresponent al període 2015-2018, el procés de substitució que es manté tant a Granvia Sud com a Santa Eulàlia, s'expandeix amb força cap al Gornal i esdevé un fenomen generalitzat al conjunt de la ciutat, només amb l'excepció del barri de Bellvitge, que continua perdent població amb formació superior. Aquest fet ens permet intuir com en els propers anys podem esperar un canvi en la relació d'entrades i sortides de població per ocupació. Dit d'una altra manera, el fet de que arribi població amb un alt nivell d'estudis, podria suposar una reducció de les «importacions» d'alts càrrecs a la ciutat.

6 Conclusions

El treball ha investigat la transformació urbanística de la plaça Europa a l'Hospitalet de Llobregat analitzant quin és el model de barri i ciutat que implementa la reurbanització de la zona i quins són els criteris urbanístics, de finançament i de disseny que van regir el projecte. El treball també s'interroga sobre el resultat urbanístic i sobre quin és l'impacte social sobre els barris més propers a l'actuació i sobre el conjunt de la ciutat en general.

L'estudi permet identificar en primer lloc com l'Hospitalet s'ha integrat en el procés de metropolització, el qual ha tendit a expandir l'espai central de les metròpolis, incorporant zones perifèriques a les noves centralitats ampliades mitjançant els canvis d'usos i l'atracció de noves activitats econòmiques. En aquest sentit, la ciutat ha assumit el nou rol que li ha estat assignat i ha dissenyat un seguit de projectes estratègics que permetessin canviar la percepció i la imatge de la ciutat, passant de ser una ciutat «dormitori», a una ciutat moderna i atractiva. La investigació realitzada ha mostrat com la posada en marxa de polítiques culturals i d'imatge són, de fet, un canvi en la concepció de la ciutat, la qual esdevé un espai de creació de riquesa en si mateixa, traient el focus de les problemàtiques urbanes, per centrar-lo en la promoció econòmica i en l'atracció de la inversió.

Així, l'anàlisi ha evidenciat com la monumentalitat de la que s'ha dotat als projectes urbanístics desenvolupats a les quatre façanes de la ciutat (entre els que es troba la plaça Europa) és un pas més en les polítiques de *place marketing* i en el canvi de model de ciutat que s'està impulsant des de l'Ajuntament.

Finalment, el treball ha posat de manifest com el focus en les polítiques de promoció econòmica ha comportat un viratge en el sistema de gestió de la ciutat. La creació d'institucions de caràcter autònom per a la gestió de l'urbanisme a finals de la dècada dels 1990s va ser la primera fase d'un nou model de governança basat en la col·laboració publico-privada, model que s'ha anat estenent a cada vegada més àmbits de la gestió municipal.

En segon lloc l'estudi analitza els principis rectors del projecte i permet afirmar que els criteris de finançament i la manca de voluntat d'inversió per part del sector públic, més enllà de la cessió de sòls de titularitat pública, van alinear els interessos públics i privats en la consecució del projecte, excloent així a la població local de qualsevol tipus de decisió de pes.

Al mateix temps, s'ha vist com els criteris urbanístics, més enllà de voler eliminar una barrera física entre barris, es proposaven dotar a l'espai de les característiques materials i simbòliques necessàries per atraure activitats de caràcter supralocal. Es buscava així garantir el caràcter de nova centralitat metropolitana que el projecte requeria, així com atraure nova activitat econòmica que substituís l'estructura econòmica industrial que caracteritzava a la ciutat. L'edificació en alçada, la monumentalitat i els dissenys d'arquitectes de renom internacional són els elements simbòlics que s'imposen al projecte amb l'objectiu de situar la ciutat en el panorama internacional de ciutats.

El resultat urbanístic és una altra de les qüestions que planteja el treball. L'anàlisi d'aquest mostra com el cobriment de 780 metres de la Granvia, dividits en set trams, va permetre disposar de 27.300m² concentrats, en la seva majoria, a la plaça Europa. És en aquesta plaça central on el projecte troba el seu punt focal i on es desenvolupa la major part de l'actuació, acollint la totalitat dels edificis destinats a usos hotelers i d'oficines. L'espai central queda tancat i definit per un seguit d'edificacions de baixa alçada que en delimiten el contorn i que aïllen el projecte de l'entorn construït. L'horitzontalitat d'aquestes edificacions contrasta amb la verticalitat dominant de la resta d'edificis, que van dels 55 als 117 metres d'alçada. Aquesta tipologia constructiva allibera un ampli espai central que, juntament amb la verticalitat dominant, imbueix d'una certa buidor i impersonalitat al conjunt. La introducció de volumetria i textures respon a aquest fet amb la voluntat de trencar la perspectiva i de reduir l'espai percebut pel vianant.

Per últim, l'estudi ha analitzat els efectes socioeconòmics de la transformació tant per als barris directament afectats per la reforma, com per al conjunt de la ciutat. D'aquest anàlisi en podem extreure conclusions en dos sentits: la primera es refereix al canvi de model econòmic que s'ha donat a l'Hospitalet i del que la plaça Europa és exemple i motor. Un canvi que, d'altra banda, ja s'anticipava al marc teòric. En ell, el creixement de sectors com el de les finances, el turisme i les tecnologies de la informació, tendeixen a dualitzar les condicions de treball al fragmentar les cadenes de producció amb ocupacions altament remunerades i ocupacions elementals amb escassa remuneració salarial. L'estudi de l'evolució del PIB i de la creació de llocs de treball en aquests sectors confirmen aquest fet i mostren com, tot i que la ciutat ha gaudit d'un dels creixements del PIB més elevats del conjunt de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, aquest creixement no s'ha vist reflectit en una millora generalitzada de les condicions de vida de la població de la ciutat. Ans al contrari, el creixement dualitzat de les ocupacions ha suposat d'una banda, el creixement de les rendes altes de la ciutat i d'altra banda l'increment del pes relatiu de les rendes més baixes. Això ha generat una polarització de la societat hospitalenca que

veu créixer el pes de les rendes altes i baixes, mentre les rendes mitjanes tendeixen a reduir progressivament la seva presència.

Alhora, aquest canvi de model econòmic té conseqüències sobre la distribució espacial dels diferents grups de població. Durant el treball hem pogut veure com s'incrementava la segregació socioresidencial al municipi i com, en el període 2001-2011, els grups de població més vulnerables, aquells sense estudis de primer grau, la població nouvinguda i aquella que pateix alts nivells de desocupació es concentraven eminentment al nord de la ciutat. Tot i que no existeixen dades més recents d'aquest fenomen, hem pogut aproximar-nos a la qüestió a través de les dades de la renda i de la base imposable de l'IRPF, fet que ens ha aportat llum sobre l'evolució de la renda a diferents parts del municipi. D'aquesta manera hem vist com és als barris del nord, amb rendes inicialment inferiors, on més han crescut les rendes baixes; mentre que als barris del sud, amb rendes mitjanes superiors, han tendit a veure incrementat el pes de les rendes més altes. Aquests resultats ens permeten concloure que, lluny de reduir els problemes de segregació que pateix des de fa dècades la ciutat, el model econòmic que reproduïx la plaça Europa estaria, de fet, empitjorant la situació.

A través de l'estudi dels fluxos de població, aquesta afirmació es reforça a l'evidenciar un procés de substitució de la població local per població amb major nivell d'estudis. Aquest fenomen es dona amb especial incidència als barris de Santa Eulàlia i Granvia Sud, els barris que han acollit la reforma de la Granvia per, en la lògica de la metropolitització, expandir-se posteriorment al conjunt de la ciutat.

Aquest treball fa, doncs, una contribució en l'àmbit de la geografia urbana al exemplificar com el model de ciutat basat en l'atracció de la inversió i d'activitats d'economia «avançada», com el que il·lustra la implementació del projecte de la Plaça Europa, té efectes contraposats. D'una banda, incrementa el pes d'ocupacions qualificades i ben remunerades, i de l'altra fa créixer les ocupacions de més baixa remuneració, generant així un procés de dualització, amb un important caràcter espacial i de segregació de classes sobre el territori.

Això és especialment rellevant si tenim en compte que el municipi de l'Hospitalet projecta actualment estendre la plaça Europa fins al riu Llobregat en l'anomenat PDU-Granvia, així com desenvolupar un seguit de projectes de caire similar al centre i al nord de la ciutat. L'estudi de la plaça Europa és, doncs, l'estudi del model de ciutat que ha adoptat l'Hospitalet de Llobregat per als següents anys. Comprendre les seves implicacions esdevé crucial si es volen minimitzar els seus impactes negatius sobre la població de la ciutat.

Finalment, al llarg de l'estudi han anat apareixent un seguit de qüestions en les que per manca de temps, espai i dades no s'ha pogut profunditzar, però que el seu estudi permetria una comprensió molt superior dels fenòmens aquí analitzats. Així, la diferenciació per sexe, origen i edat de la distribució de la renda disponible permetria ampliar el focus per copsar la complexitat del problema. De la mateixa manera que les dades referents als fluxos de població per nivells d'estudis obren també la porta a un anàlisi detallat del procés de substitució de la població i de gentrificació a escala metropolitana, en un procés que semblaria estar ampliant el seu abast més enllà de les fronteres de la capital.

7 Bibliografia

- Ajuntament de l'Hospitalet. (1996). *L'H2010: la clau del futur*
- Ajuntament de l'Hospitalet. (1999). *21 projectes per al segle XXI*
- Ajuntament de l'Hospitalet. (2002). *Text refós de la Modificació del PGM per a la reforma del centre direccional de la Plaça Europa a l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet de Llobregat*
- Ajuntament de l'Hospitalet. (2013). *L'Hospitalet, una ciutat amb molt futur*
- Ashworth, G. J. (1990). *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. London: Belhaven Press
- Barbieri, N. (2011). *Polítiques culturals com a polítiques urbanes? Una mirada sobre el valor públic i els límits de la cultura*. Eines 14. 2011: 27–35
- Borja, J., Muxí, Z., Cenicacelaya, J., Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona., & Colegio de Arquitectos de Cataluña. (2004). *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica*. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona
- Capel Sáez, H. (2005). *El Modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Ediciones Serbal
- Casellas, A. (2005a). *Aproximaciones teóricas para el análisis de la transformación urbana*. Documents d'anàlisi geogràfica. 2005 (46):139-150
- Casellas, A. (2007). *Gobernabilidad, participación ciudadana y crecimiento económico: adaptaciones locales a estrategias globales*. Scripta Nova, XI
- Casellas, A., & Pallares-Barbera, M. (2009). *Public-sector intervention in embodying the new economy in inner urban areas: The Barcelona experience*. Urban Studies, 46(5–6), 1137–1155
- CCOO. (2018). *Análisis Económico de la Actividad del Turismo en España*
- Ciuraneta, S. C. (2016). *Els processos de metropolització a Catalunya, un estat de la qüestió*. Treballs de la Societat Catalana de Geografia; 82: desembre 2016; p. 175-198
- Cox, K. R. (1993). *The Local and the Global in the New Urban Politics: A Critical View*. Environment and Planning D: Society and Space
- Dunaway, W. A. (2014). *Bringing Commodity Chain Analysis Back to Its World-Systems Roots: Rediscovering Women's Work and Households*. Journal of World-Systems Research, 20(1), 64–81

- Ebbinghaus, B., & Hassel, A. (1999). *The role of tripartite concertation in the reform of the welfare state*. Transfer: European Review of Labour and Research
- Eichengreen, B. J. (2007). *The European economy since 1945: coordinated capitalism and beyond*. Princeton University Press
- Farré, M. (2018). *Una estimació de la distribució de la renda familiar per àrees petites de l'àrea metropolitana de Barcelona*. Bellaterra: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2018
- Florida, R. L. (2004). *The Rise of the creative class : and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic books
- Florida, R. L. (2005). *Cities and the creative class*. London: Routledge
- Gabinet d'Estudis Econòmics de la Cambra de Comerç de Barcelona. (2017). *Informe de la actividad turística en Barcelona*. 26–27
- Gaja i Díaz, F. (2017). *Urbanismo concesional. Modernización, privatización y cambio de hegemonía en la acción urbana*. Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. 2015 (18):103-126
- H. O'rourke, K., Prados de la Escosura, L., & Daudin, G. (2010). *Trade and empire*. In S. Broadberry & K. H. O'Rourke (Eds.), *The Cambridge Economic History of Modern Europe* (pp. 96–121)
- Harvey, D. (1996). *Cities or urbanization?* City (1-2): 38-61
- Harvey, D. (2006). *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. Geografiska Annaler. Series B, Human Geography
- Harvey, D. (1989). *The Urban experience*. Oxford: Basil Blackwell
- Herce, M. (2005). *Urbanización, precios del suelo y modelo territorial: La evolución reciente del area metropolitana de Barcelona*. Eure, 31(93), 35–51
- Jessop, B. (2002). *Liberalism, Neoliberalism, and Urban Governance: A State-Theoretical Perspective*. In Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe, 22 May 2012:104-125
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing
- Madariaga, R. (2012). *Distribución espacial y desigualdad de la renta salarial en el Área Metropolitana de Barcelona*. Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales; 2012: Vol.: 16
- Marcuse, P., & Kempen, R. van. (2000). *Globalizing cities: a new spatial order?* International Planning Studies, 5(3), 299

- Masip Tresserra, J., & Roca Cladera, J. (2012). *Anàlisi retrospectiu del sistema Metropolità de Barcelona i la seva influència en l'estructura urbana*. Architecture, City and Environment, (18), 100–138
- Mollenkopf, J. H., & Castells, M. (1991). *Dual city: restructuring New York*. New York : Russell Sage Foundation
- Nel·lo, O. 2018. *Segregació residencial, gentrificació urbana i dret a la ciutat. Una lectura des de barcelona*. Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament; Núm. 60 (2018): Gentrificació i dret a la ciutat; p. 48-61
- Nel·lo, O. (2001). *Ciutat de ciutats: reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*. Editorial Empuries
- Nel·lo, O., & Blanco, I. (2015). *La segregació urbana a la regió metropolitana de Barceona*. Publicacions del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.
- Nel·lo, Oriol & Jiménez, Eduard & Muñoz, Carles & Gràcia, Javier. (2014). *Evolució de la segregació urbana a Catalunya 2001-2012*. Volum 1. Presentació i resultats preliminars
- Nogués, A., Ferrándiz, J., & Ferrer, J. (2001). *La Renovació Urbana a l'Hospitalet*. Papers: Regió Metropolitana de Barcelona, Nº. 33, 35–47
- Nogués, A., Suñer, J., & Ferrer, H. (1993). *El Projecte Territorial De L' Hospitalet Per Als Anys Noranta*. Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament. Núm.: 13, 31-48
- Otis Dudley Duncan (1955). *A Methodological Analysis of Segregation Indexes*. American Sociological Review, 20(2), 210
- Porcel López, S. (2016). *Dinámicas de estructuración socioresidencial en la Barcelona metropolitana postindustrial ¿Hacia una ciudad dual o cuarteada?*
- Pujadas Rúbies, I. (2005). *Households and residential changes: Space differentiation of the households in the Metropolitan Region of Barcelona 1986-2001*. Cuadernos Geograficos, (36 1), 409
- Pujadas Rúbies, Isabel. (2009). *Movilidad residencial y expansión urbana en la región metropolitana de barcelona, 1982-2005*. Scripta Nova, 13
- Roger i Casamada, R. (2011). *La Plaça d'Europa i la transformació de la Granvia a l'Hospitalet de Llobregat*. Consorci per a la Reforma de la Granvia de l'Hospitalet de Llobregat
- Sáez, D. (2016). *La ciutat no autoritzada. El barraquisme a l'Hospitalet de Llobregat*. Quaderns d'estudi; Núm. 30 (2016): p. 159-165
- Sarasa, S., Porcel, S., & Navarro-Varas, L. (2013). *L'impacte social de la crisi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i a Catalunya*. Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, Estratègies, Planejament, 0(56), 10–87

- Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks: Pine Forge Press
- Scott, F. M. and A. J. (1997). *Cities, enterprises and society on the eve of the 21st century*. London: Pinter
- Sevilla-Buitrago, Á. (2014). *Urbanismo, crisis y austeridad*. Ciudades, Vol 18, Pp 31-48
- Stone, C. N. (2001). *The Atlanta experience re-examined: The link between agenda and regime change*. In International Journal of Urban and Regional Research. 2001, 25(1):20-34
- Swyngedouw, E. (2005). *Governance innovation and the citizen: The Janus face of governance-beyond-the-state*. Urban Studies (Routledge).Vol. 42 Issue 11, p1991-2006
- Wallerstein, I. M. (1974). *The Modern world-system*. New York: Academic Press