

19. L'Hospitalet: un nou districte per Barcelona

La Barcelona logística necessita connectats el port i l'aeroport, integrada la Fira (saltant Montjuïc) i garantida la intermodalitat perquè, com diu el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, «la competitivitat dels ports i aeroports es guanya en terra, no en el mar o en l'aire». Només per aquesta raó l'Hospitalet, la segona ciutat de Catalunya en número d'habitants, s'ha convertit en la segona en inversió. Però no tota la ciutat. Només una part. La que ocupa el Districte Econòmic Gran Via (DEGV) que, en la seva gran part, està ubicada en el seu terme municipal.

Serà la tercera operació més rellevant de Catalunya en sostre edificable (1.500.000 m²) després del 22@ (3.100.000 m²) i del Centre Direccional de Cerdanyola (2.100.000 m²), i generarà entre 30.000 i 40.000 llocs de treball. La inversió prevista ronda els 1.800 milions d'euros, la major del país després de la del Fòrum de les Cultures de 2004; i de la vocació de l'espai, que concentrarà una inusual quantitat d'actors i interessos econòmics, donaran fe el (de moment) segon hotel més alt de Barcelona, la (de moment) ciutat judicial més gran del món, el (de moment) segon recinte firal més gran d'Europa i una de les (de moment) places més grans de Barcelona. De donar forma a aquesta monumentalitat, per garantir que la zona s'identifiqui fàcilment com a peça d'una de les capitals globals, s'encarreguen alguns dels arquitectes estrella a nivell mundial.

Aquests artefactes urbans creixen al marge de les ciutats on s'instal·len, però les desactiven progressivament. En el cas de l'Hospitalet promouen clarament els canvis que permetran, en un futur no gaire llunyà, que no hagi diferències, ni de cos ni d'ànima, entre la primera i la segona ciutat de Catalunya que quedarà integrada així, d'una manera «natural», dins de la gran metròpoli global.

DEGV-l'Hospitalet, la gestió d'un nou pol econòmic de desenvolupament

Quan les diferents administracions van apostar per transformar bona part del Baix Llobregat en un «*bub* (centre) logístic d'àmbit supraregional», via Pla Delta, van decidir el futur d'aquesta zona, i Gran Via Sud i el polígon Pedrosa (nom dels dos sectors del polígon industrial abans de ser rebatejats conjuntament com DEGV) van començar a projectar-se com l'«espinada dorsal» de les infraestructures del Llobregat. El triangle Gran Via-Ronda litoral-Passeig de la Zona Franca era un espai cèntric de l'àrea metropolitana, relativament gran, infrautilitzat i barat, però incommunicat, aspecte que es va solucionar el 2001 quan la Generalitat va treure a concurs la línia 9 del metro i es va aprovar el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità, ATM. Aquestes iniciatives faran arribar al districte una nova estació dels Ferrocarrils Catalans de la Generalitat, tres estacions de la nova línia 9 (de fet, la línia que connecta els nusos neuràlgics de la Barcelona logística amb la resta de la ciutat) i una de la línia 2.

D'altra banda, el gener de 2002 la Generalitat i l'Ajuntament de l'Hospitalet van crear el Consorci per a la transformació de la Gran Via; i, en quant a la darrera peça fonamental per la connectivitat, l'AVE, el Ministeri de Foment, la Generalitat, el Consell Comarcal del Baix Llobregat i els ajuntaments de Sant Boi, El Prat, l'Hospitalet i Cornellà van firmar finalment el 2003 un protocol de cooperació.

En quant als promotors, segons l'alcalde de l'Hospitalet, C. Corbacho, la magnitud de la superfície per urbanitzar, el caràcter fragmentari de la propietat del sòl i l'escassetat de recursos econòmics van obligar a dissenyar un model diferent per cada un dels sectors del DEGV: en el cas de Gran Via Sud la iniciativa pública va jugar un paper «catalitzador de la iniciativa privada», i en el cas de Pedrosa (on el propietari majoritari era l'Institut Català del Sòl) fou necessària la cooperació entre les administracions. El resultat final és que, com a la resta de les operacions de la gran Barcelona, costa diferenciar els interessos dels actors públics i privats que, a més, intervenen paral·lelament en la resta dels projectes vitals per l'àrea logística. Així passa amb la Cambra de Comerç de Barcelona, l'òrgan empresarial per excel·lència, present a la Fira, el port i el Parc de Negocis de Viladecans; o amb el Consorci Zona Franca (CZF) que controla el polígon industrial de Zona Franca i el seu Parc Logístic, a més d'organitzar un saló internacional específic i haver fundat l'associació Barcelona Centre Logístic (BCL) que agrupa totes les institucions i empreses amb interessos en el sector (<http://www.bcncf.es/es/actividades/asociados.html>).

El CZF mereix especial atenció com un dels agents presents en el DEGV més significatius ja que, com a organisme públic de promoció econòmica, està format per l'Ajuntament de Barcelona, el Govern central, la Cambra de Comerç, Foment Nacional del Treball, Renfe i el port, i les seves àrees de negoci són, precisament, aquelles sobre les que s'assenta el sistema que

està destru-constru-int Barcelona en general i aquesta zona en particular: la logística, la inversió immobiliària, les noves tecnologies i les fires.

Fira 2000, la societat constituïda per gestionar les obres d'ampliació de la Fira, i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) són els altres dos actors a tenir en compte, i exponents últims de la confusió públic/privat. Fira 2000 està formada pels ajuntaments de Barcelona i de l'Hospitalet, la Mancomunitat de municipis de l'àrea metropolitana, la Generalitat, la mateixa Fira i la Cambra de Comerç. Jordi Oliveras va abandonar el càrrec de president de Fira 2000 per ser director general del Fòrum 2004. Abans havia estat director de la Cambra de Comerç, i encara abans gerent de l'UPC. Per sobre d'Oliveras al Fòrum hi ha Jaume Pagès, exrector de l'UPC. Al seu torn, el Centre de Política del Sòl i Valoracions de l'UPC, que ha realitzat l'estudi de viabilitat del DEGV, és ubicat en un dels edificis Nexus construïts pel Consorci Zona Franca perquè aquesta universitat pugui prestar a les seves empreses els serveis de «transferència de tecnologia, formació continuada, cooperació educativa i inserció laboral». La UPC està implicada, a més, en altres projectes com la Ciutat Aeroportuària i el Parc Mediterrani de Tecnologia a Castelldefels.

Respecte als projectes urbanístics concrets, i per ordre d'aparició, entrant a Barcelona la primera peça que trobem, immediatament després de l'Hospital de Bellvitge, és l'hotel Porta Llobregat, de la cadena Hesperia. Dissenyat per l'arquitecte Richard Rogers, ocuparà 32.000 m² i tindrà 105 m d'alçada repartits en 29 plantes. Serà el segon més alt de l'àrea metropolitana i aspira a ser la porta d'entrada a la seva capital. A banda d'un palau de congressos propi i d'altres serveis, l'element distintiu serà una gran cúpula vidriada amb un restaurant mirador circular. La concentració de la inversió hotelera en aquesta zona (10 hotels, la majoria de 4 i 5 estrelles, d'aquí al 2010) és un dels aspectes que millor permeten fer-se una idea de la seva rellevància.

Ikea i el centre comercial Gran Via-2 ocupen aproximadament 170.828 m². Deixant de banda el gegant Ikea, el centre comercial està promocionat per la Societat General Immobiliària d'Espanya (SGIE), Carrefour i Filmax, i ha suposat una inversió de 150 milions d'euros. Segons els càlculs dels inversors, 1.250.000 persones poden arribar al Gran Via-2 en 10 minuts.

Darrera del centre comercial Gran Via-2 es durà a terme l'«ampliació de l'ampliació» de la Fira, que continua dient-se Montjuïc-2 per no perdre expositors, i que inclourà sis pavellons, auditoris per a 3.000 persones, quatre hectàrees de zona verda i 21.000 m² per serveis. Els 470 milions d'euros que costa Fira-2 seran assumits gairebé en la seva totalitat per la Generalitat, i 70 milions d'euros es reserven pel sistema de transport que connecti els recintes a ambdues bandes de la muntanya de Montjuïc, ja que sense aquesta connexió, de fet, no es podria parlar del segon recinte firal més gran d'Europa. Aquesta nova zona d'exhibició dissenyada per l'arquitecte japonès Toyo Ito tindrà almenys tres entrades interconnectades: una per l'Hospitalet, una pel passeig de la Zona Franca i la principal per la Gran Via, on s'ubicaran dues «torres bessones»

que, amb tota probabilitat, constituïran un dels símbols del DEGV. Les torres tindran 114 m d'alçada i 28 pisos, i albergaran un altre hotel de luxe, oficines i centres i instal·lacions comercials. L'arquitecte, conscient de la necessitat de facilitar i gestionar el moviment en un espai que combina diverses façanes, edificis i zones d'activitat, l'organitza a través d'una enorme i serpentejant passarel·la que comunica tots els elements, a més de posar els mateixos pavellons en moviment en donar-los «formes orgàniques» i utilitzar la natura amb la mateixa intenció (fonts, dunes artificials, etc.). La pròpia arquitectura, segons les seves paraules, «expressa visualment el moviment d'objectes, gent, informació i natura».

Just al costat de Fira-2, el Consorci Zona Franca ha promogut, en els antics terrenys de Repsol-Butano, la City Metropolitana, un parc empresarial on s'invertiran 240 milions d'euros. Els 100.000 m² de terreny industrial que establia el PGM es convertiran en 162.000 m² de sostre que es repartiran entre una dotzena d'edificis «singulars» on, a més d'oficines, restaurants i un tercer hotel de luxe, Jean Nouvel construirà un palau de congressos de vidre.

La reforma de la Gran Via, promoguda per la Generalitat i l'Ajuntament de l'Hospitalet, costarà 86 milions d'euros i convertirà l'actual autovia, al seu pas per l'Hospitalet, en un passeig de gairebé 3 km. L'UTE formada per Construcciones y Contratas, Copisa i Comapa s'encarregarà de la depressió de 2 km de carrils centrals i del cobriment de 700 m. El terreny guanyat permetrà construir la plaça Europa, un centre «direccional» de 335.000 m² de sostre a la confluència del carrer Amadeu Torner amb la Gran Via. Els 52.300.000 euros que costarà han de generar-los els edificis d'entre 15 i 20 plantes (hotels, oficines i blocs de pisos) que es construiran en ella.

Finalment, als antics quarters de Lepant s'aixecarà el darrer macroprojecte: la Ciutat Judicial. Aquest complex, dissenyat per David Chipperfield, tindrà 11 edificis de vidre reflectant d'entre 40 i 72 metres d'alçada i, amb una inversió de 230 milions d'euros, preveu 200.000 m² construïts sobre 53.000 m² de terreny (47.000 de l'Hospitalet). Aquest equipament albergarà els 200 jutjats de l'Hospitalet i de Barcelona i les 18 sales de l'Audiència Provincial de Barcelona, el que significarà 3.500 persones treballant i entre 12.000 i 20.000 usuaris al dia.

A totes les estrelles de l'arquitectura cal afegir el nom de Javier Mariscal que ha dissenyat un logotip «dinàmic» (no podia ser d'altra manera) per aquesta zona, completant la missió de «dotar-la de personalitat».

L'HOSPITALET CIUTAT EMERGENT

L'Hospitalet està en procés de transformació, i les intervencions urbanístiques no només ho fan visible, sinó que l'acceleren i condueixen aquest procés en funció de les necessitats econòmiques de la metròpoli. La classe social que vol Barcelona convertida en la capital mundial de l'«oci-negoci» ha obert sucursal al DEGV i li ha concedit un nou paper que oscil·la entre ser la «Diagonal del sud» o el «22@ del Llobregat». Així les coses, l'abans

anomenada ciutat sense llei ha patit un rentat de cara d'última hora en els mitjans de comunicació i s'ha convertit en la penúltima ciutat «emergent», circumstància que l'equip de govern local ha intentat capitalitzar. De fet, sense competències en promoció econòmica o en urbanisme, ha venut tots els projectes de reforma urbana que afecten la ciutat com a iniciatives pròpies, i els ha reunit en el denominat Pla estratègic l'Hospitalet 2010, encarregant-se, a més, de procurar la seva acceptació ciutadana. En el cas del DEGV el presenta com «motor econòmic, dinàmic, generador de riquesa i de llocs de treball i, al mateix temps, espai per a les persones».

LA GRAN VIA COM A FONT DE RECURSOS

Darrera de les, en breu, luxoses façanes nord (Trambaix-Can Rigalt) i sud (DEGV) de l'Hospitalet s'amaguen barris en crisi amb plans comunitaris o integrals pendents d'implementació per manca de recursos, on es concentren els immigrants i els jubilats més pobres, i on existeixen seriosos conflictes de convivència. Malgrat la publicitat que insisteix en què s'ha superat un obscur passat de misèria, a la ciutat *high tech* els principals problemes de la població eren, fins fa ben poc, la inseguretat, la neteja, l'aparcament i la immigració (segons sondejos de l'Ajuntament). De fet, a la mateixa ciutat on es construeixen centenars d'oficines i varis hotels de luxe, bona part dels problemes estan relacionats amb l'accés o el manteniment de l'habitatge: la sortida en massa dels fills del *baby-boom*, l'infrahabitatge dels immigrants, la necessitat de rehabilitació i reformes als pisos més vells o la manca de sòl públic per la construcció d'habitatges de protecció oficial.

Els macroprojectes urbanístics no només no solucionen els dèficits sinó que els accentuen, provoquen la dualització i incentiven el recanvi poblacional. Es conceben a despatxos aliens a la realitat municipal, que ignoren interessadament, i es porten a terme a un ritme de vertigen provocant brutals contrastos. Des de l'alcaldia es reconeix tàcitament aquesta situació quan s'afirma que cal «rendibilitzar» el nou posicionament de la ciutat «en benefici de la ciutadania»; però, en un gir pervers, es justifica la possible especulació en relacionar les plusvàlues generades a la zona de Gran Via amb el finançament dels plans de reforma dels barris més deprimits.

El nou districte i els seus 300.000 llocs de treball doblaran a més la quota de mercat de l'Hospitalet, per la qual cosa, d'entrada, s'insinua un horitzó de plena ocupació per a la ciutat. La trampa, no obstant, està en què els nous llocs de treball estaran relacionats amb els serveis i les noves tecnologies i tindran caràcter qualificat, mentre la ciutat no arriba ni a la meitat de la mitja relativa de Catalunya en nombre de directius i, sumats aquests als professionals i als tècnics, està set punts per sota de Barcelona. La població està ocupada majoritàriament en els serveis, però la seva estructura professional actual, inclòs un percentatge d'immigrants que ja supera el 15% a alguns barris, només cobreix algunes de les necessitats del DEGV. Com assenyala convenientment algun text oficial, «l'Hospitalet no només ha de ser atractiva per la ubicació d'empreses, sinó fonamental-

ment de persones», ja que «part important del canvi passa per una millora del poder adquisitiu de la població, indicador que està associat al grau d'instrucció i al nivell cultural».

D'adequar l'estructura social s'està encarregant, de moment, el mercat immobiliari ja que la segona ciutat catalana és també la quarta o la cinquena amb els pisos més cars, el que suposa l'expulsió directa de molta de la seva gent (a una de les darreres promocions d'habitatge de protecció oficial es van presentar més de 7.000 sol·licituds per 134 pisos) i l'arribada d'aquells que ja no poden pagar-se un bon pis a Barcelona. Si l'aposta pels serveis és clara, la societat dual que precisa també ho és: professionals qualificats a les noves zones elititzades, mà d'obra immigrant, precària i barata a les més antigues.

Donat que les transformacions urbanístiques van de la mà amb les transformacions al mercat de treball, i segueixen les mateixes pautes de flexibilitat i mobilitat permanent, es precaritzen fins a tal punt les relacions socials que converteixen les ciutats en espais hostils, impossibles de cohesionar. En el cas de l'Hospitalet s'ha assegurat el control social (sense confiar, sembla ser, en els diners que generi Gran Via), i la ciutat ha passat de tenir 70 policies nacionals a tenir 300 mossos d'esquadra (la comissaria més gran de Catalunya) i una policia local que sanciona l'incivisme (a més dels megajutjats en tràmit).

LA GRAN VIA COM A ESPAI URBÀ

Eliminar barreres i guanyar espai urbà és l'altre gran argument utilitzat per a «convèncer» de la idoneïtat del DEGV; però, en aquest cas, cobrir una carretera significa enderrocar una barrera física per aixecar una frontera difusa però contundent. Els centres comercials i les torres bessones de Toyo Ito tapanen les entrades naturals a la zona de negocis i la mantindran raonablement aïllada, controlant així arquitectònicament les fronteres socials.

Que la plaça Europa s'ha dissenyat per què els edificis que es construeixin en ella paguin el soterrament de la Gran Via, i aquest per millorar el trànsit per sota (de cotxes) i per sobre (de la gent que comprí als centres comercials), i no per la connectivitat ni el benestar dels barris, ho demostren les queixes d'aquells que hi viuen: als pocs veïns de la façana sud de la Gran Via, que ja hi van anar a parar reallotjats i que amb l'ampliació de la zona firal queden literalment tancats per ella, la Fira els està sotmetent a un escandalós *mobbing* (assetjament telefònic, oferta de compra, carrers tancats, rumors d'enderrocament, etc.) amb el beneplàcit de l'Ajuntament de la ciutat. A Santa Eulàlia temen que les 6.000 persones que arribaran a les noves àrees residencials de Fembase i plaça Europa no suposin una ampliació proporcional dels equipaments. Temen, a més, que la gran zona verda a la qual podrien accedir fàcilment amb el cobriment de la Gran Via es sacrifiqui per habilitar l'entrada a la Fira des de l'Hospitalet, i que el parc públic previst es converteixi finalment en un jardí d'ús privat. De la mateixa manera, i encara que teòricament la nova avinguda permetrà

comunicar Santa Eulàlia i Gornal, aquest últim és un dels barris històricament més pobres i conflictius, per la qual cosa no sembla que la integració urbana i la social hagin de córrer en paral·lel.

A més, tant en el cas de la plaça Europa com en el de la «Manhattan judicial» s'ha denunciat la sobreedificació. De fet, en el primer cas, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va ajornar en un primer moment la modificació parcial del PGM fins que l'Ajuntament de l'Hospitalet incorporés al projecte coses bàsiques com informes d'Ensenyament o de Cultura, a més de recordar-li que havia de consignar a la part normativa que el 20% de l'habitatge seria públic, i que havia col·locat 60 habitatges per hectàrea, quan el límit estava en 50. Per la seva part, 750 famílies afectades per la Ciutat Judicial han posat un contenciós administratiu davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en entendre que supera en 40.000 m² l'edificabilitat permesa pel PGM. Encara que aquest conflicte ha estat convenientment vedat als mitjans de comunicació, amb les primeres queixes l'Ajuntament de l'Hospitalet va oferir, generosament —per reduir l'alçada del conjunt— un terreny que estava reservat per a un geriàtric.

El DEGV no beneficia de cap de les maneres l'Hospitalet. Ben al contrari, transforma l'espai, segons un nou model de ciutat d'ús i de pas imposat per l'ordre econòmic, i del qual la passarel·la que Toyo Ito està construint a la Fira constitueix un element referencial. El DEGV és, per ell mateix, una ciutat-passarel·la on tots els elements estan pensats per a una població flotant que, bàsicament, es mou: per places que ja no són llocs de trobada sinó bulevards o centres direccionals, per espais per l'intercanvi mercantil (centres comercials o pavellons d'exposició), per hotels/no-llocs o per milers d'oficines públiques o privades on la vida produeix. L'entorn de Gran Via no és un espai urbà guanyat per a l'Hospitalet, sinó perdut per a la vida.

DE CIUTAT-DORMITORI A CIUTAT DORMIDA

L'alcalde de l'Hospitalet va escriure el 1996 que volia que cada metre quadrat del terme municipal fos capaç d'«adaptar-se a les demandes de les grans corporacions financeres i industrials», i ha combinat pràctiques antigues amb tècniques i llenguatge postmoderns amb aquesta fi. És un bon exemple de com els polítics locals han col·laborat decididament per a què el capitalisme global s'assenti en els seus dominis, al temps que eviten fer visible aquest procés jugant al municipalisme resistent i postulant-se per governar la globalització. Utilitzen algunes paraules com si fossin conjurs (cohesió, integració, sostenibilitat) mentre converteixen barris o territoris concrets en camps de proves, sabent que les antigues ciutats-dormitori han estat convenientment anestesiades, i que les persones que podrien fer front a les noves ciutats-empresa o estan ocupades movent-se d'una banda a una altra, o tenen un llenguatge que no s'entendrà en els antics barris obrers. Encara a l'Hospitalet un dels objectius de l'equip de govern és

aconseguir un 80% de la població amb «sentiment de pertinença». Les estratègies de fomentar una identitat local i de controlar les xarxes horitzontals de comunicació (associacions) i verticals (mitjans de comunicació), unit a les característiques demogràfiques (immigració i envelliment) i a una cultura associativa de pacte i subvenció han anul·lat la capacitat crítica. L'Ajuntament ha dissenyat la ciutat del futur, sense permetre als seus ciutadans, a molts dels quals probablement expulsarà, opinar sobre ella.

Mentre la inversió s'acumula, impúdica, al voltant de la part de la Gran Via que soterraran, a la resta de la ciutat associacions de veïns envellides fan esforços per resistir els arguments de la inevitabilitat, com que cal prescindir d'equipaments perquè fan falta pisos per a joves, o que cal prescindir de patrimoni perquè calen equipaments. Amb discursos i estratègies dels 70 intenten frenar la dinàmica d'exclusió que va convertint alguns barris en guetos interiors fora de la metròpoli sense ni tan sols adonar-se'n d'aquest procés. Els desitjos frustrats o les necessitats sense cobrir d'alguns sectors de la població s'han traduït, de moment, en concentracions racistes als barris contigus a aquells per on ha de circular el comerç de la Mediterrània i el sud d'Europa. Com acostuma a passar en aquests casos, la víctima de la suposada inseguretat ha estat l'espai públic accessible i, a dia d'avui, els parcs estan sota sospita i subjectes a un control estricte (els seus horaris i les activitats que s'hi realitzen), quedant cada cop més restringida la socialització als espais privats i de consum (el centre comercial com a paradigma).

La Plataforma contra l'Especulació del Sòl de l'Hospitalet ha sorgit amb la intenció d'advertir sobre les amenaces i les contradiccions d'aquest model sociourbanístic però és, sobretot, un bon exemple de les restes del naufragi. Està formada per la FAVL'H, Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet, plataformes d'afectats per diferents plans urbanístics, una associació cultural, alguna ONG i un centre social okupat. Reivindica una major cohesió i equitat a la ciutat, l'actuació urgent als barris envellits i empobrits, i la recuperació i la defensa de tot el que és públic —des del sòl fins al transport— i, per suposat, dels equipaments i els serveis. Encara que és una iniciativa absolutament minoritària, la preocupació del Govern local és tanta que envien periodistes-funcionaris a buscar informacions que només veuen la llum a passadissos i a despatxos municipals.

Aquesta plataforma dista de ser, no obstant, un espai on reapropriar-nos de les nostres vides, decidir sobre elles i crear xarxes de suport mutu que ens permetin fugir de la precarietat imposada pel model de metròpoli que representa el DEGV, i que aboca les nostres vides a un procés de desarrrelament i despossessió contínua, que ens deixa cada cop més confusos i sols. Hem de crear espais que representin la nostra pròpia esfera pública, la nostra voluntat política d'autodeterminació, d'experimentació i creació col·lectiva, i hem de crear-los als llocs més durs i indefensos d'aquesta metròpoli canviant. Només així capgirarem la metròpoli prevista i la transformarem en un espai obert i ple de promeses.

Montse Prieto i Domi Muñoz