



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

UNIVERSITAT DE BARCELONA
FACULTAD DE GEOGRAFÍA I HISTÒRIA

**IMPACTO DE UN PLAN DE MOVILIDAD
EN LA GENTRIFICACIÓN DE
UN TERRITORIO**

PLAN DE MOVILIDAD, ESPACIO PÚBLICO
Y ACCESIBILIDAD EN EL DISTRITO DE GRÀCIA

PATRICIA BAENA GIL

Trabajo final del
Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental

Tutor:
CARLES CARRERAS VERDAGUER

Barcelona, junio, 2017

IMPACTO DE UN PLAN DE MOVILIDAD EN LA GENTRIFICACIÓN DE UN TERRITORIO

PLAN DE MOVILIDAD, ESPACIO PÚBLICO
Y ACCESIBILIDAD EN EL DISTRITO DE GRÀCIA



Quino.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación fue posible gracias a una gran cantidad de personas, quienes me guiaron, aconsejaron y apoyaron a lo largo de todas sus etapas. En primer lugar me gustaría agradecer el tiempo invertido de manera desinteresada al profesor Miguel Rubiales, que me ayudó con importantes e ideas y valiosísimos consejos que me ayudaron a encaminar la investigación. También me gustaría agradecer el apoyo con datos a personas de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona: Francisco Cárdenas y Javier Guardado. Igualmente me gustaría mencionar al Servicio de Proyectos de la administración del Distrito de Gràcia por haberme facilitado referencias del distrito. De igual manera, agradezco de corazón a los comerciantes y ciudadanos de Gràcia, quienes contribuyeron activa y generosamente y que me han facilitado la labor de trabajo de campo. Las sugerencias y el apoyo de mi tutor del trabajo Carles Carreras fue una pieza importante. Sabiamente me acompañó con la confianza y el espacio necesarios para crear. Adicionalmente, me gustaría honrar a mis profesores del máster por el aprendizaje y por la inspiración. También agradezco los buenos momentos y los consejos de mis compañeros del máster, principalmente a mi compañera Pamela Solís por las ideas conversadas y la motivación. Por último, esta tesis realmente no hubiese sido posible sin Francisca Gil y José Francisco Baena, mis padres, que me han formado y ofrecido su cariño y ayuda constante. También refleja ideas conversadas con diversos amigos, a quienes se las dedico con cariño.

SUMARIO

RESUMEN	7
1. Introducción	9
2. Hipótesis y objetivos	11
3. Metodología	14
4. La Gentrificación y la Accesibilidad.....	18
4.1. Atractivos de la movilidad y accesibilidad	18
4.2. Movilidad y cambios en la estructura social.....	19
4.3. Movilidad y cambios en la actividad económica.....	20
5. Desarrollo de la investigación	24
5.1. El Plan de Movilidad, Accesibilidad y Espacio Público en el Distrito de Gràcia en Barcelona	24
5.2. Intervenciones y Actuaciones	32
5.3. Situación actual en el Distrito de Gràcia	40
5.3.1. Actividad turística en Gràcia	40
5.3.2. Actividad Comercial y Renovación del Tipo de Comercio.....	46
6. Síntesis de resultados	61
7. Conclusiones	64
8. Bibliografía.....	67
ANEXOS.....	71

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Delimitación del área de estudio con señalización de los barrios.....	12
Figura 2. Mapa de Gràcia con las calles seleccionadas para el análisis.	16
Figura 3. Atractivos y consecuencias de un plan de movilidad y accesibilidad.....	22
Figura 4. Porcentaje de calzada y superficie para peatones, año 2003 y propuesta.	25
Figura 5. Red del espacio público en la Supermanzana antes de la actuación, 2003....	26
Figura 6. Propuesta de Red Interna futura.....	27
Figura 7. Propuesta de ejes principales de peatones.....	28
Figura 8. Propuesta de itinerarios recomendados para la bicicleta.	29
Figura 9. Propuesta de vías de red básica en el Distrito de Gràcia.	30
Figura 10. Tramos para peatones en Gràcia, antes del plan, 2003.	33
Figura 11. Reurbanización de Carrer de Luis Antúnez, 2017.	34
Figura 12. Tramos para peatones en Gràcia, después del plan, 2017.....	35
Figura 13. Tramo de calle de una zona escolar en obras en la Vila de Gràcia, 2017....	36
Figura 14. Propuesta de red de carril bici para el Distrito de Gràcia.	37
Figura 15. Red de carril bici y vías ciclables del distrito de Gràcia en el año 2017.	38
Figura 16. Mapa de manzanas con más actividad en la ciudad de Barcelona, 2013....	41
Figura 17. Mapa de manzanas con más actividad en la ciudad de Barcelona, 2013....	41
Figura 18. Mapa de manzanas con más actividad, recorte Distrito de Gràcia, 2013. ...	42
Figura 19. ¿Con cuál de estas opiniones está usted más de acuerdo? 2015	43
Figura 20. Pintada en Gràcia contra el turismo, 2017.....	44
Figura 21. Propaganda contra el turismo del MPG en Vila de Gràcia, 2017.....	45
Figura 22. Situación de Carrer de Ros de Olano, 2017.....	47
Figura 23. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Ros de Olano, 2017.....	47
Figura 24. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Ros de Olano, 2017.....	48
Figura 25. Situación de Carrer de Bruniquer, 2017.....	49
Figura 26. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Bruniquer, 2017.....	50

Figura 27. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Bruniquer, 2017.	51
Figura 28. Situación de Torrent d'en Vidalet, 2017.	52
Figura 29. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Torrent d'en Vidalet, 2017.	52
Figura 30. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Torrent d'en Vidalet, 2017.	53
Figura 31. Situación de Carrer de Asturies, 2017.	54
Figura 32. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Asturies, 2017.	55
Figura 33. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Asturies, 2017.	56
Figura 34. Situación de Carrer de Sant Lluís, 2017.	57
Figura 35. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Sant Lluís, 2017.	57
Figura 36. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Sant Lluís, 2017.	58
Figura 37. Encuesta de la evolución prevista de la actividad comercial, 2014.	59

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resultados del análisis de la actividad comercial en calles de Vila de Gràcia	61
Tabla 2. Resultados de los indicadores.	62

RESUMEN

Gràcia es un ejemplo de un distrito obrero tradicional, que actualmente soporta un proceso de gentrificación. En los últimos años, la población de Gràcia es un claro referente en la lucha contra este proceso de cambio social. En este estudio se ha tratado de que se vea reflejado el dualismo que se despliega en las políticas que el gobierno realiza. En teoría, beneficiosas para la población pero, que en la mayoría de los casos, también suponen un alza en el precios del suelo que influye en la gentrificación de sus barrios. El objetivo del presente trabajo ha sido el de averiguar si las acciones del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràcia han contribuido a la gentrificación del mismo.

Para ello, se realizó un estudio de las acciones propuestas, las ejecutadas y las consecuencias directas que han tenido sobre la actividad económica. Se ha observado una intensificación de la actividad turística, comercial y una renovación de la tipología de comercio en todo el distrito, especialmente en aquellas calles que han sido intervenidas por el plan. Con estos resultados no se quiere señalar a las mejoras en materia de movilidad y accesibilidad como únicas culpables, pero es importante hacer ver los efectos que éstas tienen en el barrio. Sin embargo, es importante estudiar las consecuencias de las políticas, y hacer un llamamiento a que los planificadores analicen sus efectos y diseñen políticas complementarias al proyecto para evitar unos resultados no deseados.

Palabras claves: Gentrificación, Plan de movilidad, Accesibilidad, Gràcia

ABSTRACT

Today, Gràcia is an example of a traditional district that suffers a process of gentrification. The population of this district of Barcelona is a clear reference in the fight against this social change. This study has tried to show the dualism of the policies that the government performs. In theory, policies beneficial to the population but, in most cases also suppose a rise in land price that contributes to the gentrification of their neighborhoods. The aim of the present work is to find out how the actions of the Plan of Mobility, Public Space and Accessibility of the District of Gràcia have contributed to the gentrification of this area.

Therefore, the proposed actions, executions and the direct consequences that they have had on the economic activity of the district have been studied. There has been an intensification of tourism, commercial activity and a renewal of the type of commerce throughout the district, especially in those streets where the plan has intervened. With these results we do not want to point to the improvements in mobility and accessibility as the only culprits, but it is important to show the effects they have on the neighborhood. However, it is important to study the consequences of policies, so we can appeal to planners to analyze their effects and design complementary policies to the project to avoid unwanted outcomes.

Key words: Gentrification, Mobility Plan, Accesibility, Gràcia

1. INTRODUCCIÓN

Últimamente se escucha mucho hablar del término gentrificación, cada vez más, una palabra de raíz francesa “gentil” cuyo significado es *pertenencia a una clase acomodada*. La gentrificación no es más que un proceso de transformación urbana, mediante el cual la población original de un barrio, generalmente céntrico y popular, es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo y educativo. Esto es, que los echan del barrio porque otro ciudadano está dispuesto a pagar más por ese local o esa vivienda.

A pesar de lo que la mayor parte de la ciudadanía piensa, dada la fama que ha cogido actualmente, el término gentrificación no es una palabra reciente, ya que su primera aparición data de mediados de los años 70. Ni mucho menos un proceso social nuevo en nuestra época, pues a lo largo de la historia se han ido sucediendo casos de gentrificación, aunque no siempre le hemos llamado así. Pero sí es verdad que en el presente la lucha contra esta transformación social se ha vuelto más importante, víctima de las desigualdades sociales y del capitalismo en el que, cada vez más, nos vemos envueltos.

Este proceso de transformación urbana es una consecuencia de la regulación actual del mercado de la vivienda que lo mantiene totalmente privatizado. De esta privatización deriva el pensamiento de que todas las acciones orientadas a la mejora de la calidad de vida, como puede ser la mejoría de un municipio con un plan de la movilidad y accesibilidad, son factores que pueden aumentar el valor del suelo y de la vivienda y, por tanto influir en la expulsión de la población tradicional, esto es, en la gentrificación del territorio. Estas mejoras contribuyen a una expulsión de la población autóctona a que busque otras zonas más baratas para vivir, por lo que estas mejoras no llegan a la población en la que se había pensado en un principio. La exclusión de las clases sociales más bajas de los medios de transporte gratuitos y la su expulsión a municipios lejanos empeora las condiciones de acceso, lo que incrementa la brecha social y las desigualdades.

En el presente trabajo se pretende que, con el análisis de algunos de los efectos de las mejoras del Plan de Movilidad, Accesibilidad y Espacio Público del Distrito de Gràcia se vea reflejado el dualismo que se despliega de cada una de las acciones que las autoridades políticas realizan, que en teoría se tratan de políticas de mejora del territorio a beneficio de la población. Aunque por una parte, sí es cierto que existen mejoras evidentes en el territorio, también es cierto que en la mayoría de los casos esta mejora lo gentrifica.

El objetivo del presente trabajo es el de averiguar si las acciones del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràcia han contribuido a la gentrificación del mismo. La decisión de escoger el Distrito de Gràcia para el estudio se debe a que en los últimos años, la población de este distrito de Barcelona ha sido un claro referente en la lucha contra este proceso de cambio social. Gràcia es una muestra de un barrio obrero tradicional que está siendo invadido por la dinámica gentrificadora y

lo que se busca con este proyecto es entender mejor acerca de los factores que han influido a la transformación de este distrito. Esto es lo que supone convertirse en un barrio de moda en un sistema dominado por el libre mercado.

Para la consecución de los resultados, se ha realizado un estudio de las acciones propuestas, las ejecutadas y las consecuencias directas que han tenido sobre la actividad económica. Todo esto se hará a partir del análisis de datos aportados por las administraciones públicas y de trabajo de campo en el área de estudio delimitada (Gràcia). Con la búsqueda de estos resultados no se quiere señalar a las mejoras en materia de movilidad y accesibilidad como únicas culpables de la gentrificación, pero es importante hacer ver los efectos que éstas tienen en los barrios. Todo este proceso evidencia una muestra más del fallo del sistema, que privatiza e influye en la regulación del mercado del suelo y de la vivienda, y que demuestra que teniendo el sistema económico capitalista actual, no se puede hacer ninguna mejora sin perjudicar a los ciudadanos que no tienen el nivel económico para seguir viviendo en esa zona que ahora se ha revalorizado.

La gentrificación es un proceso que describe una dinámica natural, lógica de la ciudad capitalista que lo que viene a identificar es que aquel que tiene más dinero puede elegir dónde vivir y se produce lo que Castells (1974) llama “el fraccionamiento espacial propio de las clases sociales”. En resumen, con el sistema actual de regulación del mercado del suelo esto se convierte en una lucha de clases.

2. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

La presente investigación se refiere al tema de la gentrificación en el distrito de Gràcia. Con este trabajo se pretende mostrar desde otro punto de vista, el de la implementación de un plan de movilidad, espacio público y accesibilidad, cómo algunas acciones que en teoría pretenden representar un bien para la sociedad acaban siendo perjudiciales para la población original de la zona, ya que contribuyen a que este proceso de sustitución y expulsión de ciudadanos, contra el que se lucha desde algunas asociaciones, siga creciendo. Es por ello que se va a analizar la gentrificación del Distrito de gracia investigando las consecuencias de las mejoras de un territorio que, en este caso, derivan del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad que fue puesto en funcionamiento a partir del año 2006.

El objetivo general que se plantea en este trabajo de investigación es averiguar si las mejoras que ha aportado el Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràcia han contribuido a la gentrificación del distrito. Y para conseguir este objetivo principal se plantean los siguientes objetivos específicos con sus correspondientes subobjetivos.

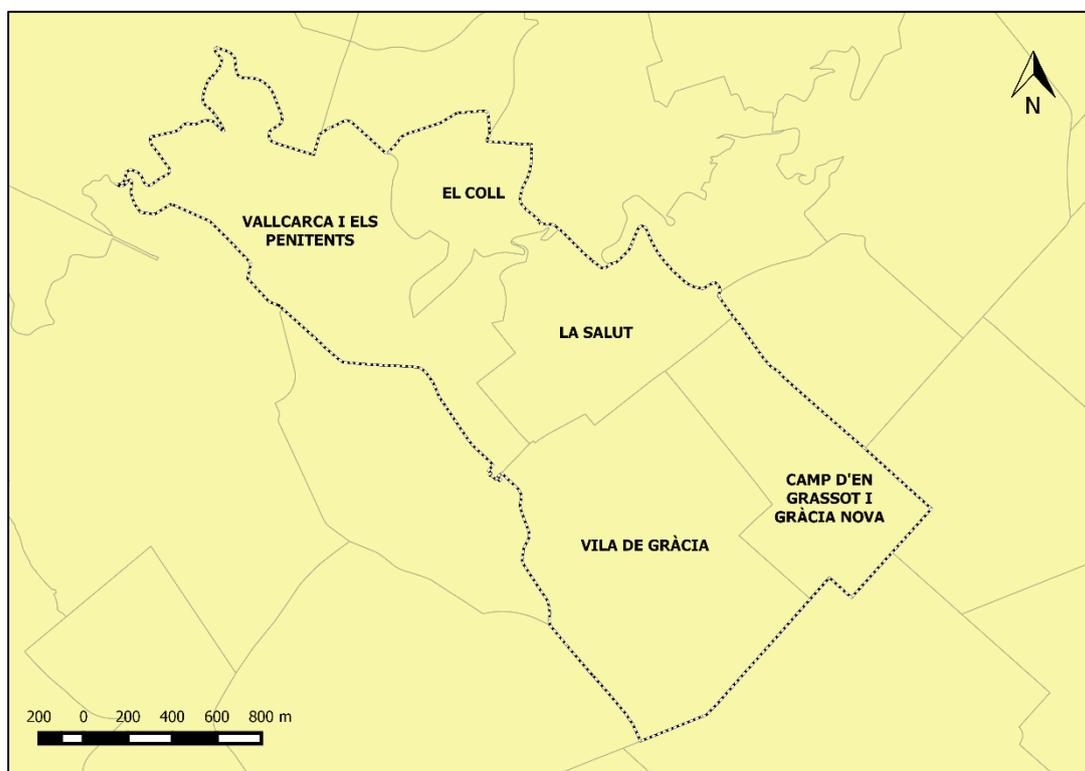
Con el primer objetivo específico se pretende describir y analizar el plan que propuso la Agencia de Ecología Urbana. Los subobjetivos que se van a perseguir se tratan de averiguar las propuestas de cambios que el plan de movilidad plantea para el distrito en términos de accesibilidad, de sistemas de transporte y características de la red de movilidad.

Seguidamente, el segundo objetivo específico procura identificar qué acciones del plan se han implementado en el área de estudio. Para ello se va a: averiguar el estado de las calles anterior al plan, elaborar un mapa de las calles actualmente y compararlo con el anterior para deducir cuáles han sido intervenidas; conocer las nuevas rutas de transporte creadas y las modificadas y reconocer las nuevas características del sistema de movilidad del distrito de Gràcia, todo ello haciendo comparaciones de la situación anterior al plan con la actual.

Y para finalizar, con el tercer objetivo específico se evaluarán los indicadores de gentrificación, también haciendo comparaciones de la situación anterior al plan con la situación en la actualidad y así reconocer si este plan de movilidad y espacio público ha afectado al proceso de cambio social. Este objetivo específico se centra en la evaluación de tres indicadores económicos de gentrificación: actividad turística, actividad comercial y tipología de comercio. Para evaluar estos indicadores vamos a seguir los siguientes subobjetivos: determinar la intensidad de la actividad turística en el distrito; Investigar el grado de la actividad comercial antes y después del plan en 6 calles escogidas del distrito; establecer las diferencias en la distribución de tipos de comercios antes y después del plan de movilidad en 6 calles escogidas del distrito.

Las limitaciones que se encuentran se refieren sobre todo a la escala del proyecto, ya que se necesita encontrar datos a pequeña escala de un área concreta de las administraciones públicas, como son las calles de los barrios de un distrito. En concreto, el alcance del proyecto abarcará el Distrito de Gràcia (Figura 1). Se ha elegido la escala de distrito porque es una forma de establecer una frontera física de acuerdo a la del plan de movilidad. El Distrito de Gràcia está formado por los barrios de El Coll, La Salut, El Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, Vila de Gràcia y Vallcarca i els Penitents. Dado el protagonismo de las acciones del plan que se han llevado a cabo en el barrio de la Vila de Gràcia -uno de los barrios más activos del distrito- el proyecto se centrará por momentos en éste área del distrito, bajando la escala de distrito a escala de barrio.

Figura 1. Delimitación del área de estudio con señalización de los barrios.



Elaboración propia

Además de bajar la mirada a escala de barrios, con ayuda del trabajo de campo, se estudiarán algunas calles del distrito, que permitirán profundizar en el alcance de las consecuencias del plan a escala de a pie.

Una vez esbozados el objetivo principal, los objetivos específicos y sus subobjetivos, y delimitado el área de estudio, queda por determinar la hipótesis del proyecto, que se trata de la finalidad del desarrollo de esta investigación, la meta que desea alcanzar este trabajo. En este contexto, *la hipótesis de estudio plantea que las mejoras del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del distrito de Gràcia contribuyeron a la gentrificación del territorio.*

Con la hipótesis planteada en este trabajo se pretende mostrar la influencia que puede tener la mejora pública en general y la mejora de la movilidad y el espacio público en particular, en la gentrificación. Una acción cuya intención es la de aumentar la calidad de vida de sus ciudadanos pero finalmente puede que no llegue a estos.

Para ello, el desarrollo de la investigación que se llevará a cabo durante el trabajo tratará de dar una respuesta a los objetivos planteados en este capítulo y, con ello, se procederá a verificar la hipótesis de estudio. Para corroborar la veracidad de la hipótesis sugerida a partir de los objetivos mencionados, se seguirán los pasos de la metodología que se plantean en el capítulo siguiente.

3. METODOLOGÍA

En este capítulo se analizarán y propondrán los diferentes pasos seguidos en la metodología del proyecto, con el fin de desarrollar los objetivos planteados previos al estudio. Para llegar a los resultados finales y se ha seguido una metodología de investigación escalonada en tres etapas, que ha combinado análisis cualitativo y cuantitativo. Estas tres fases se definen como: **propuesta, actuaciones de mejora y consecuencias**. Primeramente se hace un análisis al plan de movilidad, seguidamente se investiga cuáles han sido las intervenciones que se han llevado a cabo y, finalmente, se miden sus consecuencias tanto cualitativa como cuantitativamente.

Propuesta. Se hace una breve descripción del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad elaborado por el Ayuntamiento de Barcelona y la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona para el Distrito de Gràcia. Para ello la Agencia de Ecología Urbana ha proporcionado el documento final del año 2003 “Espai públic, mobilitat i accessibilitat al Districte de Gràcia” que contiene un apartado de propuestas con documentos gráficos y cartográficos del sistema de redes y transporte que se plantea para el distrito. A partir de aquí se ha hecho un resumen de la información que proveía el plan, escogiendo las partes más significativas del documento, como son las propuestas de aumento de la superficie para el peatón o la de creación de una red de carriles bici. Una vez expuesta la información de las sugerencias del plan, se procedería al análisis de la ejecución de estas propuestas desde que se iniciaron las actuaciones hasta la actualidad, lo que supone el siguiente paso de la metodología.

Actuaciones de mejora. Estas son las actuaciones que finalmente se han llevado a cabo del plan, los atractivos en movilidad de los que se ha beneficiado el distrito. Se hace una investigación de las acciones que realmente se han realizado en el distrito. Para ello se comparan datos de la situación de la movilidad y la accesibilidad en el distrito antes de la ejecución del plan de movilidad (esto es, antes de 2006), con la situación del distrito después de la ejecución del plan. Se toma la situación actual como fecha posterior a la realización del plan dado que todavía en el 2017 no ha terminado la ejecución del mismo.

Fuentes como la Oficina de Atención Ciudadana de Gràcia y Arxiu Municipal del Distrito de Gràcia no contenían datos de la del distrito a nivel de redes de movilidad, o no estaban actualizados, por lo que se ha recurrido al Servei de Manteniment i Projectes del Districte de Gràcia, que ha colaborado con un mapa de las calles con plataforma única del barrio de la Vila de Gràcia en la actualidad, que estaba todavía en proceso de elaboración. Este mapa se ha terminado de confeccionar realizando una labor de trabajo de campo, en la que se han confirmado los datos, como el estado de las vías para automóviles principales, y añadido otros nuevos, como las nuevas calles peatonales o de plataforma única de las que el Servei de Manteniment i Projectes del Distrito de Gràcia no disponía información. Todos los datos obtenidos se han trabajado

con el programa Quantum Gis para elaborar mapas como el de plataformas únicas en el distrito.

La situación del distrito antes de la puesta en práctica del plan ha sido proporcionada también por la Agencia de Ecología Urbana, con el informe del año 2003 “Espai públic, mobilitat i accessibilitat al Districte de Gràcia” que contiene un apartado de diagnóstico del distrito realizado en ese mismo año y con el informe “Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad en el Distrito de Gràcia (Barcelona): implantación de dos Supermanzanas”. Para saber la fecha exacta en la que se produjo la actuación se consultan fuentes informativas de diarios municipales. En concreto, la información acerca del plano actual de los carriles bicis en el distrito de Gràcia se ha recogido de la web del plano de Barcelona que tiene el Ayuntamiento, y que contiene información de los servicios y equipamientos, de las áreas delimitantes, de las calles y de la circulación en el municipio.

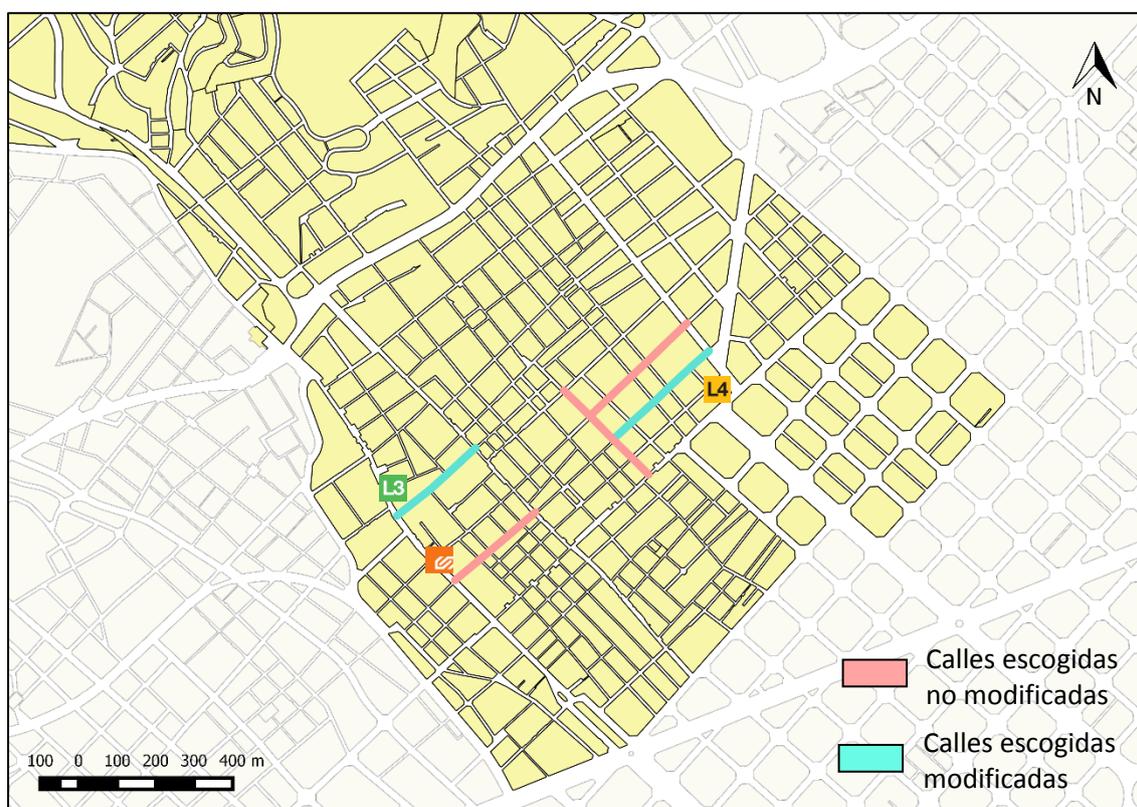
Consecuencias. Para determinar las consecuencias se analizan el grado de algunos de los indicadores de gentrificación en el distrito, como son: la actividad comercial y turística del distrito. Entre todos los indicadores de gentrificación, se han seleccionado los indicadores más adecuados para medir cómo ha afectado el cambio en la movilidad y accesibilidad del municipio.

No se ha analizado el indicador del valor del suelo ya que al efectuarse el plan de movilidad y accesibilidad a partir del año 2006 los datos se ven distorsionados e influidos por la crisis económica global cuyos síntomas comenzaron a aflorar en España con más fuerza en el período 2007-2009. Tampoco se estudian indicadores sociales como pueden ser el nivel de cualificación, la edad o la profesión. Esto es debido al tamaño de la muestra del censo del 2011 –no hay problemas con el censo de 2001- que, al ser tan pequeño, cuenta con un error alto cuando se baja a nivel de sección censal. Se ha descartado la opción de trabajar con los datos del Padrón del Ayuntamiento de Barcelona dado que, al no empadronarse una gran cantidad de jóvenes estudiantes que viven cada año en Gràcia, estos datos no proporcionan una imagen exhaustiva del distrito.

A la hora de analizar los indicadores de la intensidad de la actividad turística en el distrito se han utilizado artículos de los periódicos El español y El diario sobre noticias de la gestión de la actividad turística en Barcelona y los mapas de actividad “Uniqueness vs. Identity” y “Visible city vs Living city” del proyecto de investigación de paisaje nocturno “Designing the city at night” de Mar Santamaria Varas i Pablo Martínez Diez con la colaboración de Jordi Bari Corberó, que utiliza datos georreferenciados de redes sociales como: fotos subidas Flickr, tweets publicados en Twitter o fotos subidas a Instagram, para medir el grado de actividad en diferentes puntos de la ciudad de Barcelona. Aunque la información que proporcionan estas fuentes hace referencia a la ciudad de Barcelona, se han escogido los datos que afectan al distrito de Gràcia. El motivo por el que se han empleado estas fuentes es debido a que proporcionan un reflejo de la situación actual de la intensidad de la actividad y del turismo en el distrito.

Para estudiar los otros indicadores de gentrificación, que son tanto el cambio en la intensidad de actividad comercial como la transformación de la tipología de comercio, se ha realizado trabajo de campo exclusivamente ya que el único censo de comercios que existe para el distrito es el del año 2014 por lo que no servía para los objetivos que se proponen, para los que se necesitaban datos anteriores al inicio de la ejecución del plan y datos actuales. Es por ello que para evaluar los indicadores comerciales, dada la falta de datos del ayuntamiento, se han escogido cinco calles para investigar con la finalidad de comparar la situación comercial actual de las calles que han sido intervenidas por el plan de movilidad y las que se conservan sin ninguna intervención. Estas calles se pueden ver situadas en el mapa en la Figura 2.

Figura 2. Mapa de Gràcia con las calles seleccionadas para el análisis.



Elaboración propia.

La Figura 2 se trata de una parte del mapa del distrito de Gràcia – correspondiente a los barrios de Vila de Gràcia y El Camp d'en Grassot i Gràcia Nova– donde aparecen las calles que han sido escogidas para el análisis. En verde las que han sido modificadas por el plan de movilidad, esto es que han pasado de ser calzada a plataformas únicas o peatonales; en rosa las calles que han mantenido la misma estructura y no han sido modificadas por el plan de movilidad. Se han seleccionado dos calles intervenidas y tres que no han sido intervenidas.

En el momento de elegir qué calles se iban a examinar se ha tratado de encontrar ciertas semejanzas entre ellas, con el objetivo de facilitar las conclusiones. Una de estas semejanzas ha sido la de la proximidad que cada calle tiene a la conexión con el sistema de transporte público. Todas ellas están cercanas a las estaciones de metro de las líneas L3 (verde), L4 (amarilla) o a la estación de ferrocarril de Gràcia que da acceso a las líneas L6, L7, S1, S2, S5 y S55. La cercanía a la red de transporte también favorecía la afluencia de comercio en todas las calles, y con ello su estudio.

Para su selección también se ha tenido en cuenta que la longitud y el ancho de las calles seleccionadas guardaran cierta similitud. Para ello no se ha analizado los tramos completos de algunas calles como son Torrent d'en Vidalet y Carrer de Asturies, solamente un 75% del recorrido. En este caso se debe a su longitud, para poder así comparar más fácilmente los resultados obtenidos en estos tramos con los de las demás calles analizadas.

Tampoco se han tomado las calles y avenidas principales, que forman parte de la red básica del distrito, como son carrer Gran de Gracia, avenida Príncipe de Asturias o Travessera de Gràcia ya que los datos podrían distorsionarse mucho por las características especiales que éstas tienen debido a su historia. Se ha considerado que la valoración de todas estas características de las calles era la mejor forma de elegir las para no interferir en los resultados que se alcanzasen más adelante.

Esta metodología desglosada en tres fases ayudará a la consecución de los objetivos del trabajo y proporcionan la información necesaria para el análisis de resultados, la comprobación de la hipótesis y las conclusiones correspondientes a este estudio.

4. LA GENTRIFICACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD

La gentrificación se compone de dos elementos importantes, uno es la expulsión de población, el otro se trata de la sustitución de población. Los ciudadanos quieren que los políticos destinen fondos para rehabilitar y mejorar su barrio, para que no sea abandonado, pero justo cuando un barrio deja de ser abandonado, surge el interés por ese lugar. Este aumento de interés aumenta el valor de la zona, es por eso que se produce la salida de población que no tiene las condiciones económicas para pagar ese valor y la entrada de la población que puede pagarlo. Una mejora substancial, conlleva una recalificación del espacio público y, por tanto, una subida de precios del parque edificado, lo que supone que dichos procesos, mirados desde la condición de clase, generen “una nueva geografía que maneja sus propias fronteras urbanas” (Smith, 2012).

Para entender los impactos que el Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad ha generado en la gentrificación del Distrito de Gràcia es necesario establecer un marco teórico. Una gran cantidad de autores han compartido su opinión acerca de la gentrificación y la movilidad, medios de transporte o accesibilidad. Son algunos los estudios en los que se analizan las causas de gentrificación de una ciudad o barrio centrándose particularmente en la relación entre ambos conceptos. Al hablar de gentrificación es difícil no mencionar la contribución de este factor de movilidad a la causa.

A continuación se hará una presentación de lo que diversos autores han expuesto acerca de la gentrificación y la accesibilidad. Se explicarán los atractivos de la accesibilidad y su relación con los cambios en la estructura social y en la actividad económica. Primeramente se ha hecho una recopilación de los atractivos que puede tener a la hora de elegir el lugar de residencia que una zona tenga mayor grado de movilidad y accesibilidad. Seguidamente se han investigado las diferentes teorías de los autores acerca de las consecuencias que la movilidad tiene en un territorio. Las teorías acerca de las consecuencias las analizaremos primero desde el punto de vista social y después desde el económico.

4.1. ATRACTIVOS DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Para investigar la relación entre las mejoras en la movilidad y la accesibilidad y la contribución de éstas a la gentrificación, se ha de entender que en las últimas dos décadas, y en el marco de la generalización de la perspectiva de la movilidad, va cobrando cada vez más importancia la consideración de la accesibilidad, más precisamente de las posibilidades de acceso como una cualidad de los individuos y de los grupos sociales (Blanco, Bosoer y Apaolaza, 2014). Encontrarse en un lugar que está bien conectado se considera cada vez más importante.

Muchos estudios ya señalan el atractivo de no tener que usar el automóvil diariamente; en cambio, poder caminar por una calle peatonal, usar la bicicleta o hacer un recorrido de corta duración en transporte público. “Se ha considerado a la

accesibilidad como una cualidad de los lugares, que remite a la facilidad para alcanzar desde cada uno de esos lugares un conjunto de puntos significativos del territorio” (Blanco, Bosoer y Apaolaza, 2014), cuando ésta se mejora en una ciudad como consecuencia de la construcción de nuevas vías o sistemas de transporte público, la ciudad se hace más apetecible tanto para trabajar como para vivir, por lo que, según las normas del sistema capitalista, se produce un alza en el precio del suelo. Así, una mejora en la movilidad y accesibilidad de un territorio puede originar un proceso de gentrificación

Del estudio “Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities” realizado por Rérat y Lees (2010) se desprende un cuestionario que le hicieron a los habitantes de las ciudades de Neuchâtel y Zurich West en el año 2007. A las familias estudiadas se les pidió hacer una clasificación de una serie de factores relacionados con su elección residencial, tales como accesibilidad, ubicación y servicios urbanos. En Neuchâtel, siete factores relacionados con la proximidad y la accesibilidad fueron considerados muy importantes por más de la mitad de los hogares: proximidad del centro de la ciudad (78%), posibilidad de caminar o de andar en bicicleta (74%), servicios de transporte público urbano (73%), proximidad de comercios y servicios (71%),) y proximidad de su lugar de trabajo (62%).

Los mismos aspectos se valoraron y se vieron reflejados en los resultados en la otra gran ciudad central, Zurich West, pero con mayor intensidad: proximidad del centro de la ciudad (92%), servicios de transporte público urbano (91%), caminar o andar en bicicleta (87%), proximidad de su lugar de trabajo (76%), proximidad de comercios y servicios (76%), proximidad de la estación de tren (68%). “La importancia de estos factores en las opciones residenciales de estos gentrificadores de nueva construcción indica tanto la importancia particular del capital espacial como su importante conocimiento personal del capital espacial de su área residencial elegida”. Aunque en este caso de estudio aparecen peor valorados los factores relacionados con las características del barrio y de la comunidad o la proximidad de las escuelas, no quiere decir que en otras ciudades no puedan ser factores relevantes.

4.2. MOVILIDAD Y CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA SOCIAL

Puesto que se vive en ciudades donde cada vez es más difícil desplazarse en coche debido a la cantidad de tráfico que provoca interminables tiempos de traslado, un inmueble bien conectado, como puede ser uno cercano a una estación de metro, adquiere un gran valor y son altamente demandados. Todas estas características tan atractivas para las personas a la hora de elegir su lugar de residencia repercuten en el mercado de la vivienda aumentando la demanda y provocando un aumento del precio del suelo. Es por ello que solamente las personas con mayor poder adquisitivo podrán tener acceso a la compra o el alquiler de una casa en ese barrio. Esto supone una

sustitución de los estratos sociales, que normalmente significa la salida de la población menos cualificada y la entrada de población más cualificada (directivos, técnicos, etc.).

Aunque esta situación se da bastante poco, también hay casos en los que sucede lo contrario, una zona que está gentrificada deja de estarlo y hace el camino inverso en el momento en que se acometen obras de infraestructuras para que el transporte público llegue allí. Esto suele pasar en áreas de muy alto poder adquisitivo donde las personas que viven allí no tienen problemas en desplazarse en coche para ir a trabajar y buscan la tranquilidad que les da vivir lejos de la ciudad. Con la llegada del transporte público esas zonas comienzan a llenarse de gente, de actividades y del ruido que traen consigo.

Esto perturba la paz de los residentes que se mudaron allí buscando estar alejados de todo el trasiego de la ciudad, por lo que muchos deciden vender sus casas y buscar un lugar tranquilo. Debido a estas razones, la gentrificación que se produce a la llegada de transporte público a un barrio es una sustitución social que se da por la entrada de población de poder adquisitivo medio-alto, la población de poder adquisitivo alto prefieren accesibilidad a la hora de coger el automóvil.

El tiempo que los ciudadanos se ahorran en los traslados es clave a la hora de valorar una vivienda. La posibilidad de que se encuentre situada en los alrededores de un punto de conexión con la red de transporte público es un factor importante. Este factor es incluso más importante para los hogares en los que los dos miembros de la pareja están trabajando ya que su ubicación residencial les permite alcanzar el alto capital espacial que necesitan para conciliar su vida laboral, familiar y social (Rérat y Lees, 2010). Es por esto por lo que la mayoría de familias en los barrios gentrificados están formadas por parejas en los que ambos tienen carreras universitarias, lo que permite alcanzar el poder adquisitivo requerido para vivir allí. Esto contribuye aún más al cambio social.

Por estas razones, la mejora que puede acontecer un plan de movilidad y transporte público no llegarían a la población para la que estaba destinada desde un principio, como bien dice Niehaus del Solar (2016): “los incrementos en accesibilidad podrían elevar los costos privados de vivienda y obligar a migrar a los residentes de menores ingresos que se intentó beneficiar”. La mayor parte de los beneficios por la mejora de la accesibilidad se transferirían a las clases más acomodadas.

4.3. MOVILIDAD Y CAMBIOS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Dado que las personas prefieren vivir cerca de esos puntos de accesibilidad, las tiendas con más poder adquisitivo se instalan allí dónde el número de personas que circula por la calle es mayor. Fruto del libre mercado, lo que suele pasar es que el precio del suelo suba, por lo que una mejora en la accesibilidad puede desencadenar un proceso de gentrificación. Las tiendas con más dinero pagan por ese flujo de gente que suele ser mayor en calles peatonalizadas o cerca de los puntos de acceso a los principales ejes de desplazamiento, como suelen ser las estaciones. Aunque es cierto

que hay gran dificultad en encontrar patrones de correlación entre dos fenómenos de gran complejidad como son la movilidad y la gentrificación (Grube-Cavers y Patterson, 2013), también lo es que cuando cambia la accesibilidad de una zona se produce un desplazamiento de las actividades que se solían dar en ella.

El caso de Medellín (Leibler y Brand, 2012) explica como la creación de un metrocable llegó a provocar cambios importantes en la ciudad, como fueron: cierta renovación comercial, mejoras en las viviendas y la inclusión de los barrios servidos por el metrocable entre los lugares turísticos de la ciudad. Un claro ejemplo de como las mejoras en movilidad y accesibilidad provocan grandes cambios en la actividad económica de la zona.

El geógrafo catalán Oriol Nel·lo (2016) explica también con otro ejemplo en su artículo “¿Quién teme la gentrificación?” cómo se gentrifica un barrio al acometer mejoras en materia de movilidad: “En otro barrio, ubicado en la periferia, los vecinos reclaman desde hace tiempo transporte público. Finalmente llega el metro y el barrio es ahora mucho más accesible que antes. Familias que nunca habrían pensado residir en esta área ahora se lo plantean. Los precios de la vivienda y los locales suben. El barrio, más accesible en términos de movilidad, deviene menos asequible en términos económicos”, por ello los mismos vecinos que desde un principio reclamaban mejoras en el acceso al sistema de transporte público son los que por condiciones económicas se ven obligados a abandonar el barrio una vez se emprenden las mejoras.

Otra de las acciones que afectan a la actividad económica de un territorio es la peatonalización de éste. Según Santos Díez (1981), entre los diferentes efectos que se dan normalmente tras peatonalizar un área, destacan los siguientes:

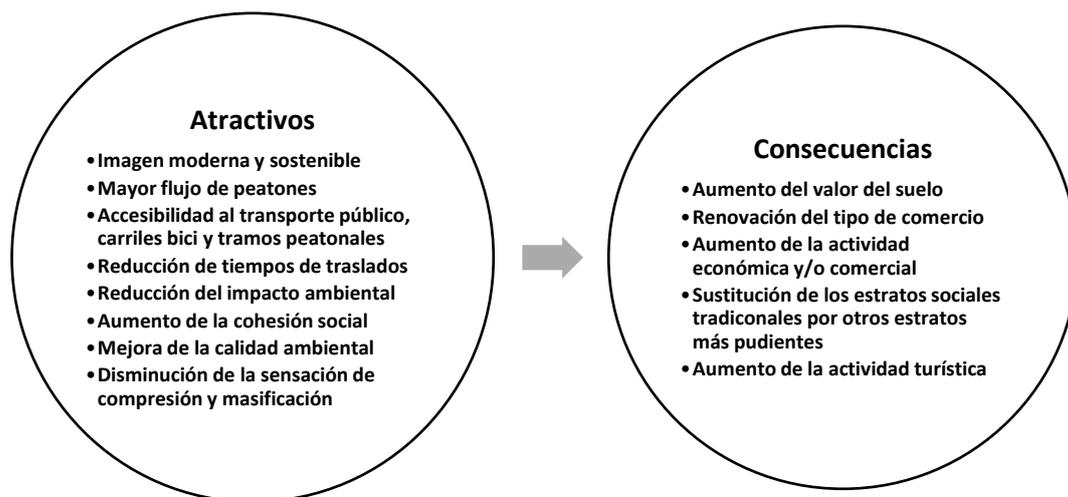
- ❖ “Aumento del flujo peatonal hasta en un cincuenta por ciento.
- ❖ Disminución de la contaminación ambiental producida por la emisión de carbono y ruido.
- ❖ Reducción del número de accidentes.
- ❖ Aumento de la atracción comercial de la zona. Esto supone un cambio de postura de los comerciantes afectados que pasan de la oposición inicial a la peatonalización a la solicitud de una ampliación del área.
- ❖ Aumento del valor de los terrenos.
- ❖ Disminución del espacio dedicado a vivienda y sustitución de los estratos sociales preexistentes por otros más pudientes.
- ❖ Incremento en la utilización del transporte colectivo.
- ❖ Eliminación del vehículo privado, salvo excepciones para residentes y operaciones de carga-descarga, en el interior del área.
- ❖ Tránsito de los problemas circulatorios a las zonas colindantes.
- ❖ Aumento de la oferta de aparcamientos en la periferia o perímetro del área.
- ❖ Culminación de un proceso de protección al peatón más allá de la implantación de islas peatonales.”

Estas mejoras urbanas casi siempre están promovidas desde las instituciones, no es un proceso del que se ocupa exclusivamente el mercado privado, sino que siempre existe primero una intervención desde la institución, ya que el papel del Estado es clave en la construcción de este tipo de infraestructuras de movilidad debido a que éstas suponen una alta inversión de capital en un espacio definido y un alza correspondiente del valor del suelo en ese espacio y en los espacios colindantes (Casgrain y Janos-Chka, 2013). Es por ello que la mayoría de los autores y activistas en contra de la gentrificación reclaman cambios y una posición más activa a las administraciones públicas.

En resumen, este escenario deriva en unos habitantes que disfrutan de la proximidad a sus centros de trabajo a los que van en bicicleta o caminando, sin embargo excluye a las clases más bajas de los medios de transporte gratuitos, obligándolas a vivir en municipios lejanos. Debido a las peores condiciones de acceso se incrementa la brecha social y las desigualdades. Esta segregación permanecerá “mientras exista el mercado del suelo y la vivienda, cualquier mejora que se produzca en la ciudad tendrá repercusión sobre los precios inmobiliarios.” (Nel-lo, 2016)

Para comprender un poco mejor las ideas extraídas de este capítulo se ha elaborado un esquema (Figura 3). Se trata de un cuadro en el que se recoge de forma esquemática todas las ideas de los autores vistas hasta ahora, acerca de los atractivos que tienen las mejoras en movilidad y accesibilidad junto a las consecuencias para la gentrificación que de éstos derivan.

Figura 3. Atractivos y consecuencias de un plan de movilidad y accesibilidad.



Elaboración propia

Este esquema es el que se va a seguir en toda la investigación, ya que se tratará de identificar en el Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràica los atractivos enumerados para posteriormente valorar las consecuencias que éstos han tenido en la situación actual del distrito en general y en la gentrificación de éste en particular.

Una vez establecido el marco teórico, en el capítulo siguiente se presenta el desarrollo de la investigación que pretende verificar la hipótesis planteada. El marco teórico que se ha expuesto va a servir para facilitar la explicación y de guía para la consecución de los objetivos marcados.

5. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Para alcanzar los objetivos propuestos y la hipótesis acerca de que *las mejoras del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del distrito de Gràcia contribuyeron a la gentrificación del territorio*, se seguirá la metodología descrita anteriormente que fragmenta la investigación en tres fases, y para ello se ha dividido este bloque en 3 capítulos principales. En los siguientes capítulos se va a realizar un análisis de las propuestas del plan, las actuaciones de mejora y las consecuencias en el área de estudio del Distrito de Gràcia.

En el primer capítulo de este apartado se realiza un análisis de lo que estaba planeado hacer según el plan de movilidad, en el capítulo 5.2 se exponen las intervenciones que finalmente se llevaron a cabo hasta día de hoy, y en el capítulo 5.3 se hará un análisis de la situación actual de la relación entre las actuaciones del plan de movilidad de 2006 y los aspectos gentrificadores de la actividad económica en el distrito de Gràcia, en concreto y más profundamente la del barrio de la Vila de Gràcia, debido a su protagonismo dentro del plan.

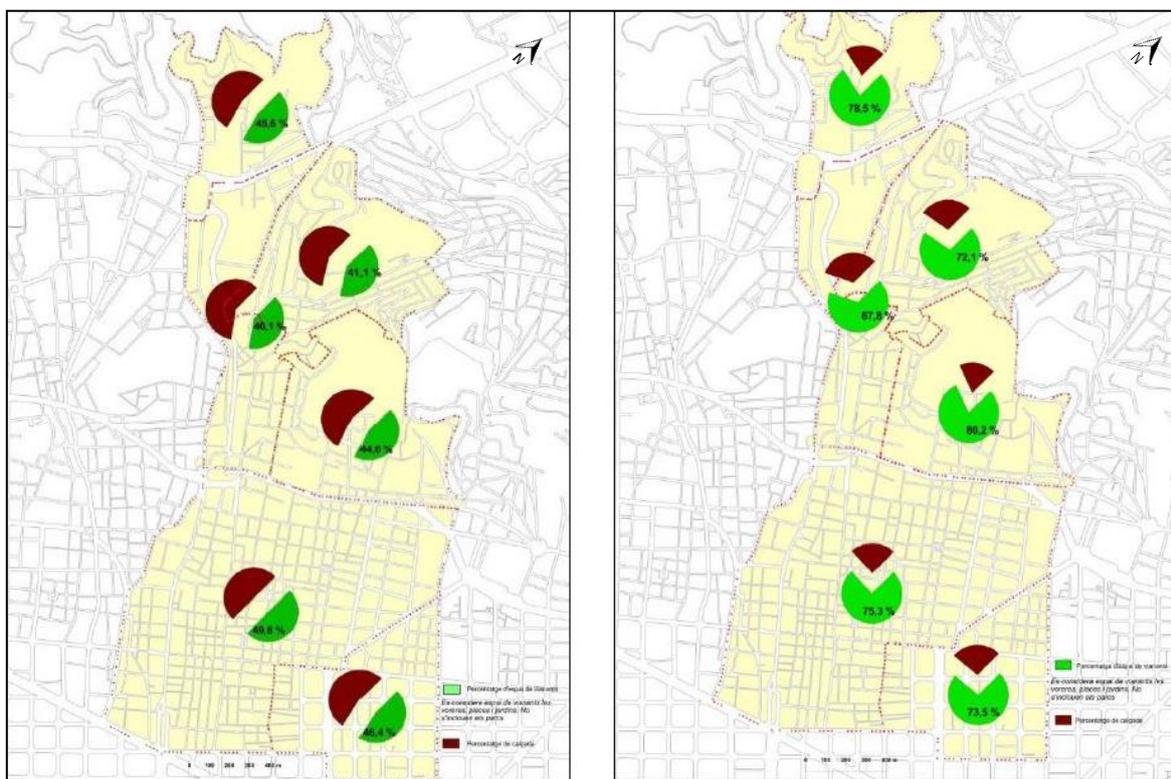
5.1. EL PLAN DE MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO EN EL DISTRITO DE GRÀCIA EN BARCELONA

El proyecto realizado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, propone un nuevo modelo de movilidad y de espacio público que mejore la funcionalidad y la calidad urbana del distrito. El plan pretende que Gràcia sea un modelo de ciudad más sostenible, cuyo espacio público, principal patrimonio propio de las ciudades, sea devuelto al ciudadano. En concreto, se busca una ciudad que sea más accesible al peatón, que en los últimos años ha perdido protagonismo en el espacio público, e intensifique el uso de medios de transporte más sostenibles. Los objetivos generales del plan son los siguientes:

- Reducir el uso del vehículo privado.
- Definir una red continua y segregada para cada medio de transporte: vehículo privado, transporte público en superficie, en bicicleta y a pie.
- Reducir el espacio público destinado al vehículo privado.
- Incrementar el uso del transporte público, de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.

Para ello, una de las principales actuaciones que se proponían era la de reducir el espacio de calzada en todo el distrito. En la Figura 4 vemos el porcentaje de calzada en rojo y el de superficie para peatones en verde. La imagen de la izquierda muestra el estado de estas variables antes del plan y la imagen de la derecha la propuesta que el plan de movilidad hace de aumentar la superficie destinada al peatón en todos los barrios.

Figura 4. Porcentaje de calzada y superficie para peatones, año 2003 y propuesta.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermanzana de la Vila de Gràcia. Desenvolupament de Propostes, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.

En general, la propuesta pretendía aumentar en cada barrio la proporción de superficie para peatones, reduciendo el porcentaje de calzada de cada barrio, partiendo de más de un 50% de calzada en cada barrio en el año 2003 (imagen de la izquierda) a que se alcanzaran cifras en torno al 15% de calzada una vez implantado el plan de movilidad, espacio público y accesibilidad (imagen de la derecha). Con la comparación de estas dos imágenes se puede observar una de las propuestas de cambio más importantes que se planteaban en el distrito.

Aunque las propuestas de actuaciones están enfocadas en todo el distrito, el proyecto se articula en torno a la creación de la Supermanzana de la Vila de Gràcia, una propuesta que forma parte del Plan de Movilidad de Gràcia y que se espera extender al resto del distrito. Ésta es un área poligonal que se encontraría situada entre las calles Torrent de l'Olla, Torrent de les Flors, Travessera de Gràcia y Providencia (Figura 5). En esta nueva célula urbana compuesta por varias manzanas se liberaría el espacio interior para otros usos distintos del automóvil, con el objetivo de generar un espacio público de calidad en el que los vecinos puedan interactuar y crear lazos de convivencia.

La Figura 5 forma parte del análisis que elaboró la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona sobre el entramado urbano de la Supermanzana de Vila de Gràcia. En ella podemos ver cómo era la red interna de la supermanzana antes de la actuación del Plan de Movilidad, la cual en el año 2003 contaba con un 62% de acera y un 38% de calzada.

Figura 5. Red del espacio público en la Supermanzana antes de la actuación, 2003.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia. *Desenvolupament de Propostes, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.*¹

El concepto de Supermanzana según la *Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona*, que fue la creadora de este concepto, se centra en “la organización de las diferentes redes que intervienen en las calles para conseguir una mejor distribución y ocupación de los espacios públicos, que permite una mejora en la accesibilidad de las personas y potencia la diversidad de usos en la calle. La calidad urbana que ello supone representa una consolidación de la ciudad como un entorno agradable y ambientalmente consciente”.

En general, se pretende la recuperación del espacio público de los peatones, que con el paso de los años ha sido invadido, para ello se plantean distintas actuaciones enfocadas en la reorganización de la red interna (vehículos, bicicleta y transporte público, peatones, aparcamiento y carga y descarga, y recogida de residuos), de las actividades y usos del espacio público y una mejora en la calidad urbana.

En una zona con un gran número de población como es el barrio de la Vila de Gràcia, de todas las calles que se encuentran dentro del perímetro de la supermanzana, en el año 2003 únicamente existían tres calles que eran peatonales, estas eran: carrer de

¹ Imagen sin escala.

Torrijos, carrer de Vallfogona y el tramo final de carrer de Asturies. El resto de calles era para el tránsito vehicular. Con el enfoque en dar más protagonismo al peatón, se plantea una propuesta de red interna futura (Figura 6) que contaría con un 95% de acera y un 5% de calzada, convirtiendo todos los tramos de calzada en plataforma única y peatonalizando tramos de calles como Verdi. Con esta actuación, el espacio público por persona dentro de la Supermanzana de Vila de Gràcia pasaría de 2,89m² a 4,26m².

Figura 6. Propuesta de Red Interna futura.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia. Desenvolupament de Propostes, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.²

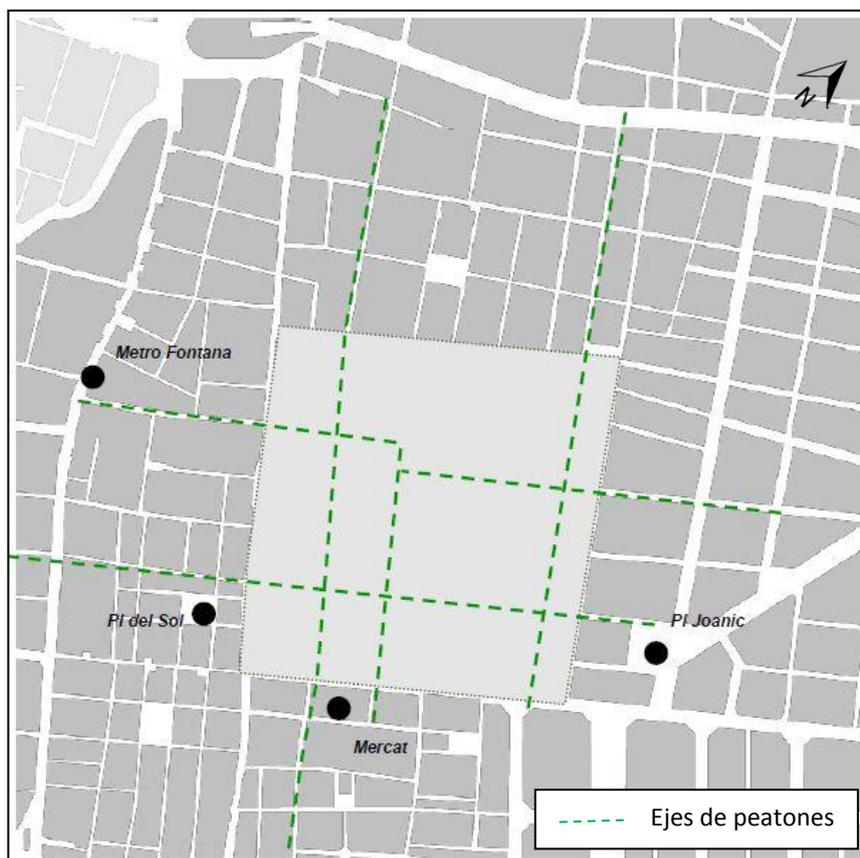
La propuesta sitúa los principales ejes peatonales en las calles Bruniquer, Encarnació, Verdi, Torrijos i Joan Blanques (Figura 7). Estos ejes dan conectividad peatonal a la supermanzana con el resto del tejido urbano. La conectividad entre los puntos de atracción más importantes, como son las plazas de Gràcia, el mercado y las estaciones de metro de Joanic y Fontana, trazan los recorridos principales de las personas en la supermanzana.

El funcionamiento de la supermanzana hace que el acceso dentro de ellas sea libre para vecinos, servicios urbanos, emergencias y taxis, pero no para el vehículo de paso. Para ello se dispondrá de tres puertas de entrada, reguladas por un pilón retráctil

² Imagen sin escala.

con validación por tarjeta, situadas en las calles Torrent d'en Vidalet cantonada Ramon i Cajal, Encarnació cantonada Joan Blanques y La Perla cantonada Verdi; por otra parte, las calles del interior de la supermanzana darán prioridad al peatón, limitando la velocidad de los vehículos a 10km/h.

Figura 7. Propuesta de ejes principales de peatones.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia. Desenvolupament de Propostes, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.³

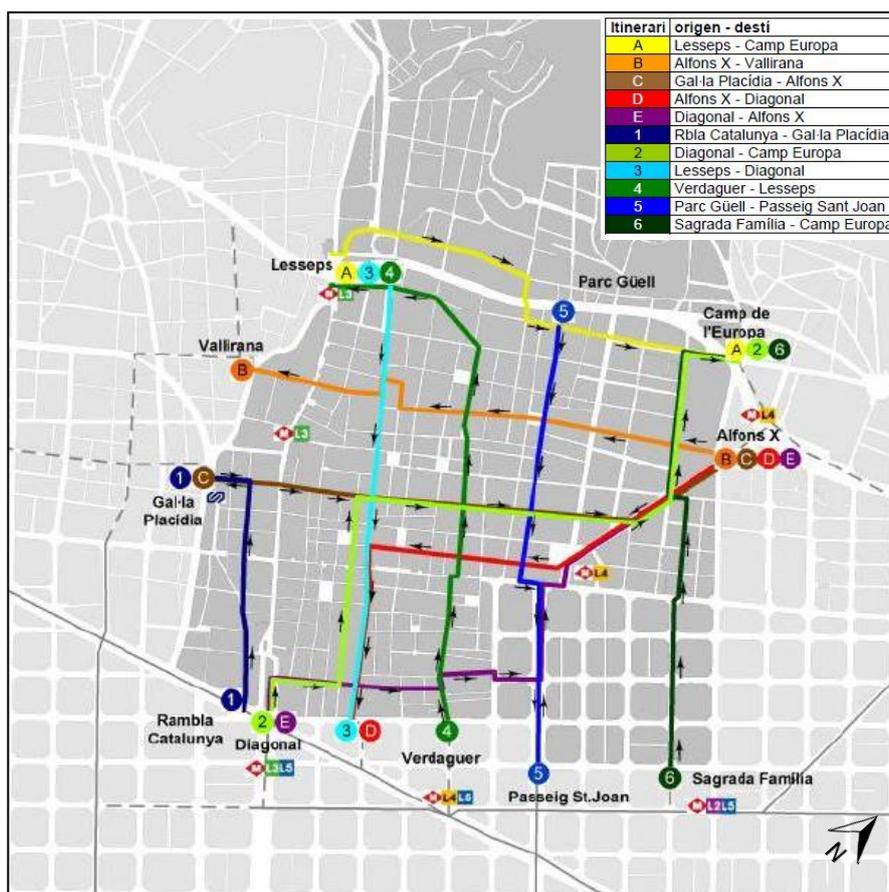
Las bicicletas tendrán acceso libre, pero para ello se propone crear unos circuitos que no coincidan con los ejes principales de los peatones (Figura 8). La carga y descarga también se regulará en base a unos horarios establecidos. La red de carril bici existente previamente al plan de movilidad daba acceso al distrito de Gràcia únicamente a través de dos puntos:

- el carril bici de l'avinguda Diagonal, que circula tangent al districte de Gràcia entre Via Augusta i la plaça Joan Carles I
- el carril bici del Passeig de Sant Joan, que finalitza a Travessera de Gràcia.

³ Imagen sin escala

La red de carril bici propuesta pretende dar continuidad a esos ejes ya existentes y además aumentar el recorrido a través de determinados ejes que son más adecuados para su conectividad con la ciudad de Barcelona. La red propuesta permite llegar a puntos de intercambio modal para favorecer la combinación del uso de la bicicleta y el transporte público.

Figura 8. Propuesta de itinerarios recomendados para la bicicleta.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia. Desenvolupament de Propostes, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona.⁴

Con la extensión de la Supermanzana a todos los barrios del Distrito de Gràcia el plan pretendía producir cambios muy importantes tanto en la movilidad y como en el espacio público, que invirtiese el dominio del vehículo privado a favor del peatón. Para ello, el tráfico se canalizaría por las vías de redes básicas (Figura 9), el transporte público aumentaría su oferta, las bicicletas dispondrían de una red propia, se incrementarían las plazas de aparcamiento y se reorganizaría la carga y descarga.

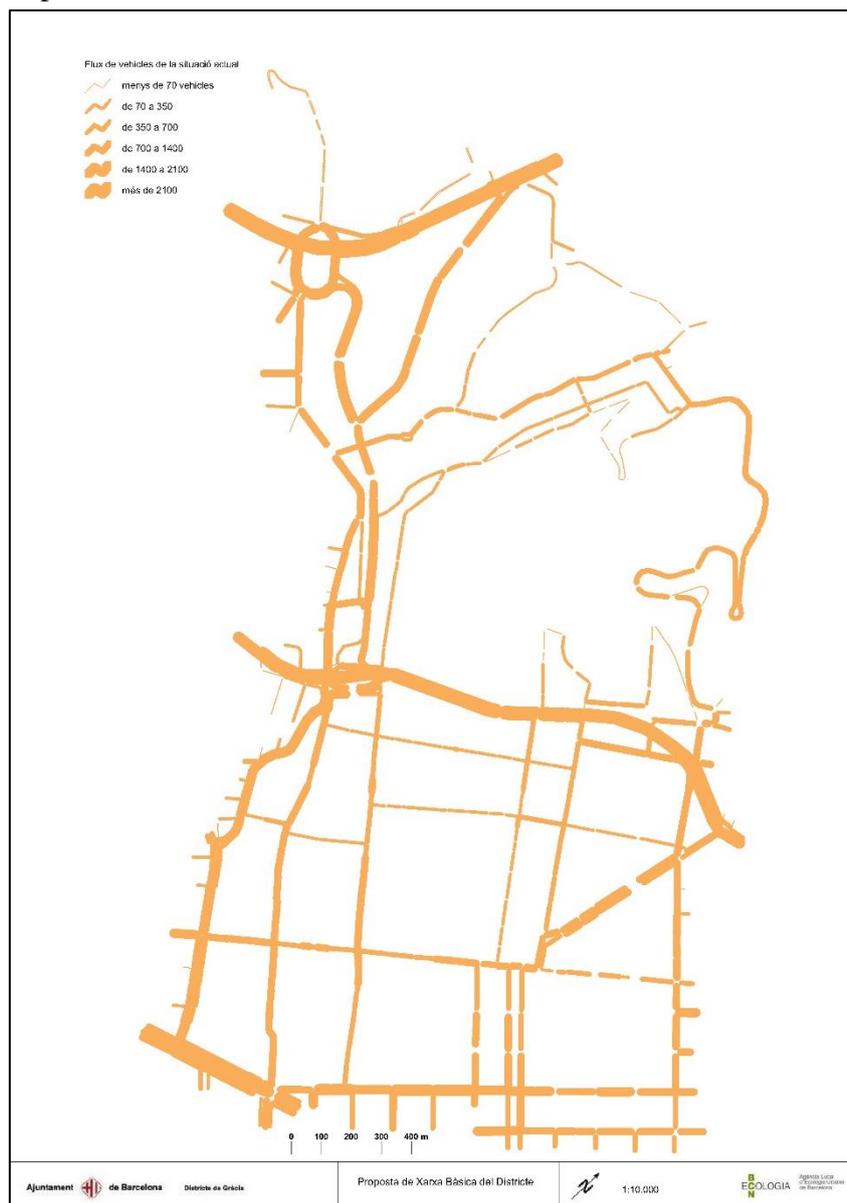
Como objetivo final se intuía el de crear una red de Supermanzanas. Una malla de supermanzanas en las que se produciría un cambio de usos en el interior de éstas, el automóvil perdería el protagonismo y donde el tráfico se transpasaría hacia las calles

⁴ Imagen sin escala.

que delimitan el fin de una y el inicio de otra. Estas calles son calles principales como son: Travessera de Gràcia, Torrent de l'Olla, carrer de Sant Salvador, Torrent de les Flores o carrer Gran de Gràcia.

Con todas estas acciones, el tejido que se formaría gracias al plan configuraría un modelo de distrito con una movilidad fluida, unos niveles altos de accesibilidad y un espacio público de calidad.

Figura 9. Propuesta de vías de red básica en el Distrito de Gràcia.



Fuente: Pla de Mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia.

En resumen, la propuesta del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràcia está focalizada en conseguir los siguientes objetivos tangibles a largo plazo, que se clasifican en los siguientes bloques:

Social

- Se hace accesible el 100% del espacio para personas con movilidad reducida.
- Se aumenta la calidad de las variables de confort espacial: confort térmico que se consigue con revegetación del espacio una vez liberado éste de la circulación rodada, se reduce el ruido y la contaminación atmosférica y los olores.

Económico

- Se incrementa la actividad comercial y de servicios a causa de una mejora de la calidad urbana, que provoca a su vez flujos de ciudadanos que van a pie.
- Se potencia el uso de determinados espacios en el interior de las supermanzanas para el intercambio económico.

Cultural:

- Se libera la mayor parte del espacio público para todos sus usos y funciones potenciales: el juego de los niños, el deporte, la fiesta, la estancia y el relax, el intercambio económico, etc.

Ambiental:

- Cambio de modelo de movilidad. Se consigue que aumenten los desplazamientos de los modos de transporte alternativos en detrimento de los viajes en transporte privado.
- Se reduce el consumo de energía y de emisiones a la atmósfera.
- Se reduce la superficie expuesta a niveles de ruido inadmisibles.
- La accesibilidad a un espacio verde o de estancia a menos de 200 metros se encuentra al alcance del 98% de la población del distrito, frente al 87% anterior.

Institucional:

- Las líneas de acción y estrategias definidas coinciden con los objetivos de la Agenda 21 de Barcelona (creada a partir de La Carta de Aalborg), el Pacto de Movilidad de Barcelona y el Plan Estratégico del Distrito Gràcia.
- Por el marco legislativo en que se enmarca y por las características de la supermanzana, la réplica de este proyecto es posible a nivel global.

Todos estos objetivos de mejora que se propone el plan a largo plazo, derivados del conjunto de acciones antes mencionadas, tendrán su efecto en la gentrificación del Distrito de Gràcia. Para analizar si efectivamente se han conseguido esos objetivos propuestos, en el siguiente capítulo se hará una evaluación de todas las acciones propuestas que finalmente se ejecutaron en el distrito.

5.2. INTERVENCIONES Y ACTUACIONES

A partir del año 2006 se procedieron a ejecutar las acciones previstas en el plan de movilidad del distrito. Estas acciones iban encaminadas a desarrollar nuevas redes peatonales, de carriles e itinerarios para bicicletas, de transporte público, una nueva red viaria básica para el automóvil alrededor de la trama urbana de las `superislas`, la creación de aparcamientos para vehículos privados, motos y bicicletas, y un nuevo modelo de carga y descarga.

Estas actuaciones se han dado casi exclusivamente en el barrio de la Vila de Gràcia, dejando al Coll, la Salut o Vallcarca prácticamente fuera de estos primeros años de ejecución del plan. Es importante mencionar que la aplicación del modelo de supermanzanas no ha requerido modificar el distrito radicalmente, en términos de acometer derribos y abrir sistemáticamente nuevos espacios, sino de “aplicar la pura y simple idea de reciclaje urbano” (Ajuntament de Barcelona y Agencia de Ecología Urbana, 2010).

Las principales actuaciones que se resolvieron han estado relacionadas con la recolocación de los vehículos de motor, debido a la prohibición de entrar a los vehículos privados de paso a las supermanzanas. Se han situado bolardos para impedir la entrada a estos automóviles en determinadas horas del día en la supermanzana de la Vila de Gràcia. Los bolardos están situados en tres puntos, por donde se regula el acceso exclusivo para vecinos. Estos puntos son: Encarnació/Joan Blanques (entrada), Perla/Verdi (entrada), Torrent d'en Vidalet/Congost (salida).

Los supuestos por los que está permitido el acceso son: estar empadronado en la zona, contrato de alquiler o documentación de propiedad de la plaza de aparcamiento, tarjeta de permisibilidad de aparcamiento para persona con discapacidad o documentación de la acreditación de la necesidad de uso del vehículo en caso de comerciante o industrial de la zona. Por otra parte se ha resuelto el problema de aparcamientos que existía debido a la falta de aparcamientos para motocicletas, lo que suponía la presencia de motos aparcadas en las aceras. La propuesta de nuevas plazas de aparcamiento ha reducido la intensidad de este problema.

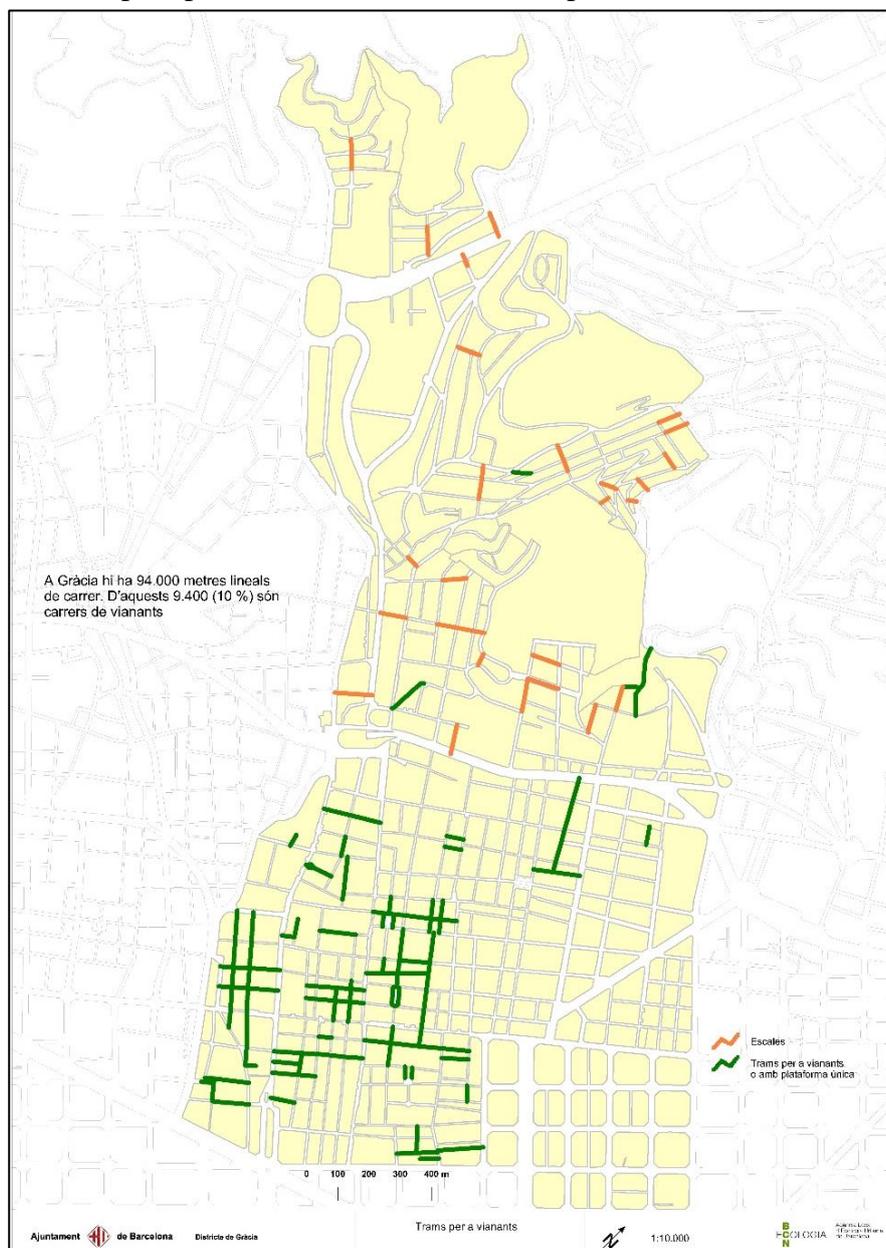
En cuanto al espacio público, se ha invertido el dominio del vehículo privado a favor del peatón. La superficie verde y de estancia ha pasado a ser de 170.000 m² a 544.000 m² en el conjunto del distrito. Fruto de esto, ha cambiado perceptiblemente la relación entre espacio edificado, por una parte, y espacios verdes y de estancia, por otra, moderándose el peso del espacio edificado y aliviando con ello la masificación y la sensación de compresión. Actualmente la accesibilidad de un espacio verde o de estancia se encuentra a menos de 200 metros para toda la población del barrio de la Vila de Gràcia. La accesibilidad al espacio público es del 100% gracias a la unificación de las alturas de las aceras de las calles de los espacios públicos.

También se ha reducido un 10% la superficie de tramos con ruidos superiores a 65dBA y disminuye un 5% la contaminación atmosférica, valores que irán aumentando a medida que el modelo de la célula de la supermanzana se vaya extendiendo. Con todas

estas mejoras ambientales aumenta sustancialmente la calidad urbana y la calidad de vida de vecinos y visitantes, mientras que se reduce el impacto ambiental.

Otras de las actuaciones más destacadas han sido el aumento de tramos para peatones, que se ha dado principalmente en forma de calles de plataforma única, por las que sí pueden pasar los automóviles pero con la velocidad máxima de 10 Km/h, y menos visible en forma de calles peatonales. En la Figura 10 podemos ver en verde una foto fija de los tramos para peatones o plataforma única en Gràcia en el año 2003, antes de que se empezara la implementación del plan de movilidad (en naranja los tramos con escaleras).

Figura 10. Tramos para peatones en Gràcia, antes del plan, 2003.



Fuente: Pla Mobilitat Districte Gràcia de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

De los 94.000m lineales de calle que tenía el distrito, 9.400m eran tramos para peatones, lo que representaba solamente el 10% del total. Ya por ese entonces se vislumbraba un mayor número de tramos para peatones en el barrio de la Vila de Gràcia que en los demás barrios. Actualmente, la trama de calles peatonales y plataforma única cubre casi la totalidad del barrio de la Vila de Gràcia, aunque las actuaciones (Figura 11) en los demás barrios han sido escasas. Sin embargo, aunque la implementación ha sido intensa, la Supermanzana de la Vila de Gràcia no se ha llegado a completar, faltando algunos tramos para hacerla totalmente accesible, como el de Torrent d'en Vidalet.

Figura 11. Reurbanización de Carrer de Luis Antúnez, 2017.



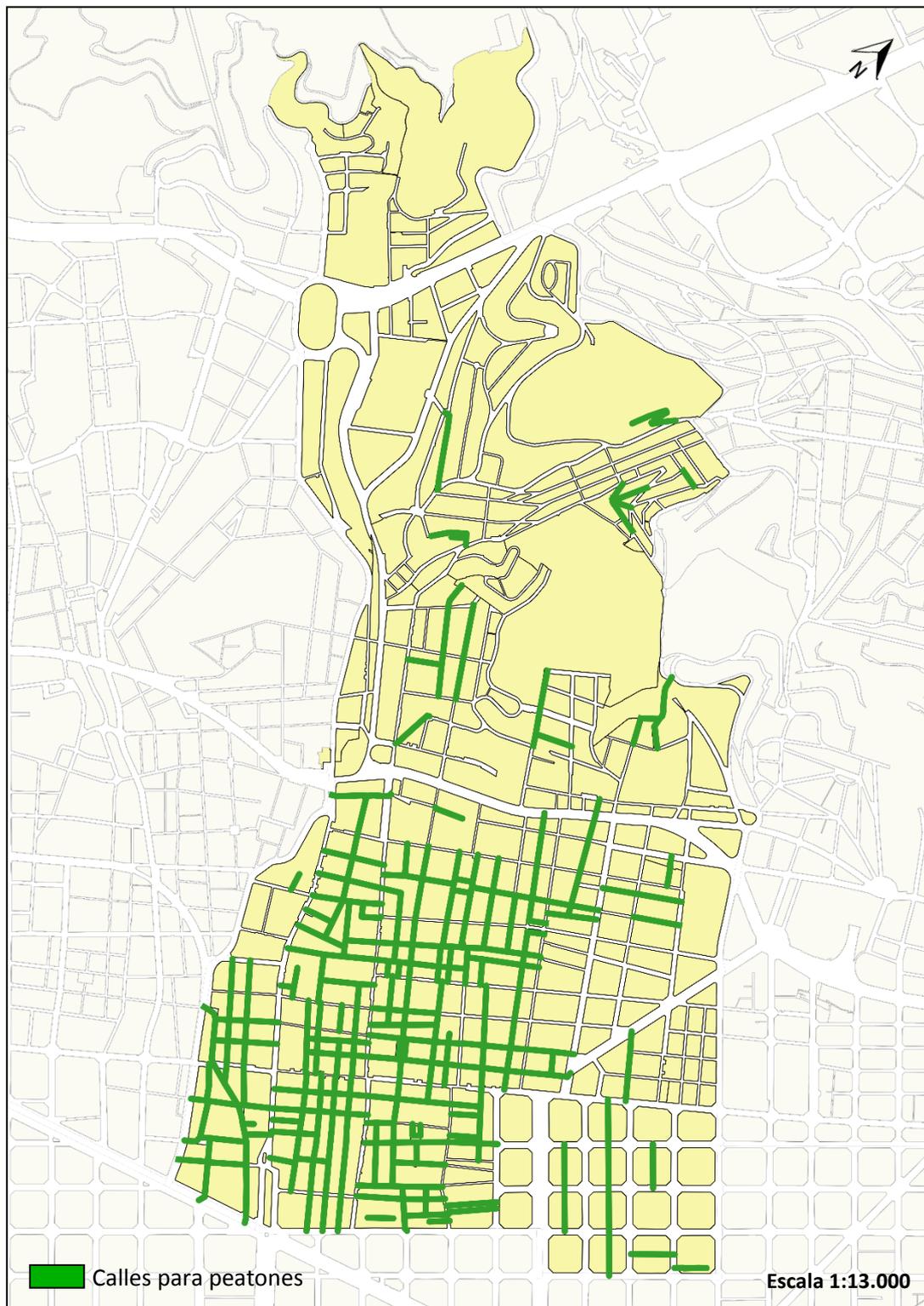
Foto de autor, 9 de mayo de 2017.

La red de vías básicas ha sido respetada, no ha sufrido ninguna modificación, proporcionándole así a las supermanzanas un marco de vías en las que el vehículo privado de paso tiene permitido transitar, canalizando así todo el flujo de tráfico por una zona segregada de la del peatón. Esto ha contribuido a la cohesión social de la población del barrio, ya que el espacio ganado al automóvil adquiere ahora otras características y otros usos.

Con el objetivo de hacer una comparación con la situación anterior a la ejecución del Plan de Movilidad y Accesibilidad que se ha llevado a cabo desde el año 2006 hasta la fecha, se ha elaborado un mapa (Figura 12) en el que se muestran señaladas en verde las calles o tramos de éstas accesibles para peatones que hay

actualmente en el distrito. Con ello se consigue reproducir el mapa actual de la accesibilidad para el peatón en Gràcia.

Figura 12. Tramos para peatones en Gràcia, después del plan, 2017.



Elaboración propia.

Como se mencionó anteriormente, y como podemos ver si comparamos los dos mapas (Figura 10 y Figura 12), no se aprecian actuaciones significativas en los barrios del Coll, la Salut o Vallcarca. Es por ello que el análisis se centra en el barrio de la Vila de Gràcia, en el que actualmente, y dándole la vuelta a la situación anterior al plan, es mayor la proporción de tramos de plataforma única o peatonal que la de vía, aunque se puede ver que las grandes avenidas principales como pueden ser carrer Gran de Gràcia, Travessera de Gràcia o Torren de l'Olla son calles en las que el acceso al tráfico está permitido, como estaba previsto en la propuesta del plan de movilidad.

La elaboración del entramado peatonal también ha tenido en cuenta la creación de una red de caminos escolares, por lo que se ha intentado crear tramos seguros que conduzcan a los colegios (Figura 13).

Figura 13. Tramo de calle de una zona escolar en obras en la Vila de Gràcia, 2017



Foto de autor, 9 de mayo de 2017.

En lo que se refiere a las bicicletas, se han creados nuevos puntos de estacionamiento, y complementando la actuación se ha aprovechado para incorporar algunos servicios como son: alquiler y reparación de bicis, intercambio de transporte público y car-sharing. También se han reservado una parte del espacio de los aparcamientos subterráneos para las bicicletas. Sin embargo, la red propuesta de carril bici por el plan de movilidad (Figura 14) no se ha desarrollado mucho a lo largo de estos años.

Figura 14. Propuesta de red de carril bici para el Distrito de Gràcia.



Fuente: Pla Mobilitat Districte Gràcia de la Agència de Ecologia Urbana de Barcelona.⁵

La estructura actual de la red de carril bici y vías ciclables del distrito de Gràcia es la que se ha venido manteniendo desde antes del plan. No se ha dado continuidad a los ejes ya existentes y no disponen de una red propia.

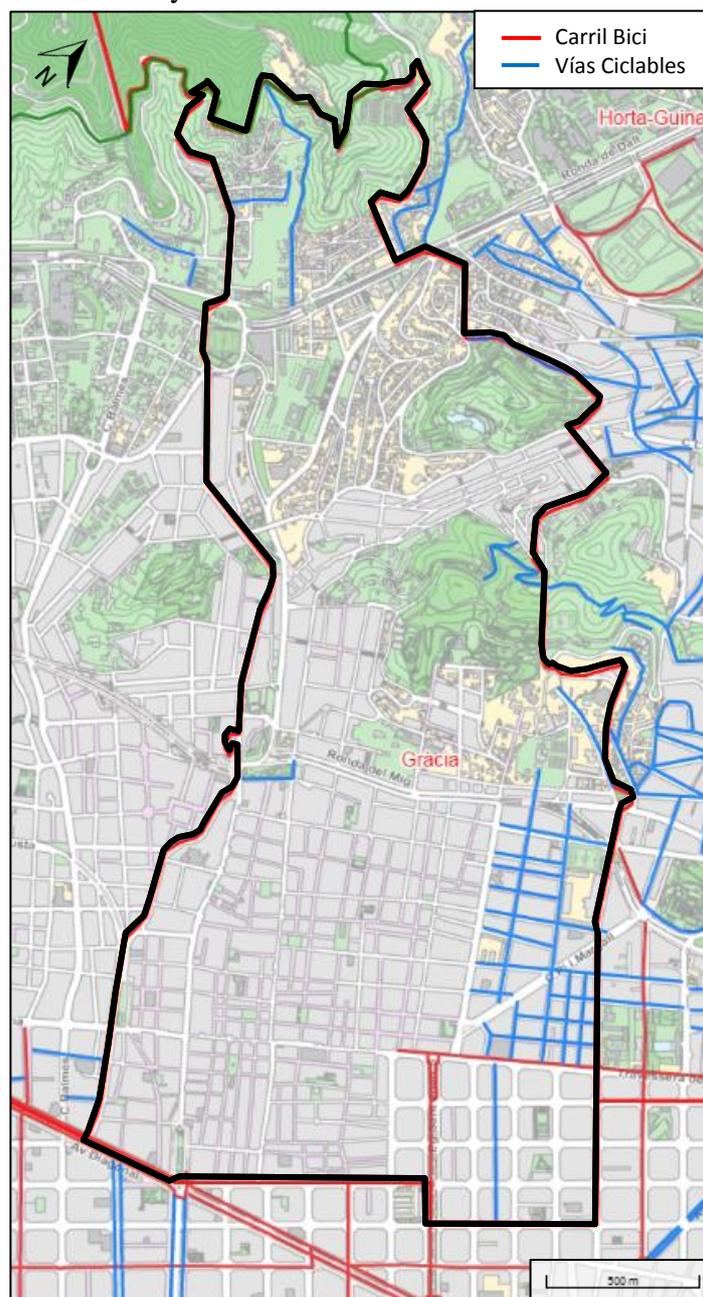
Excepto por los tramos de plataforma única creados en lo que las bicicletas tienen acceso libre, no se ha reorganizado la red como se tenía previsto. Por esa parte, la expulsión del automóvil de muchas zonas de la Vila de Gràcia, gracias a las

⁵ Imagen sin escala

supermanzanas, unido a la falta de carriles bici, ha desembocado en una toma por el ciclista de estos tramos internos de las supermanzanas que son de plataforma única.

Pero, para que el libre transcurrir de las bicicletas no entrara en una disputa por el espacio público con el paso de los peatones por la vía pública, se propuso crear unos circuitos que no coincidieran con los ejes principales para peatones. Como vemos en la Figura 15, en la que se muestra un plano del entramado actual de carril bici y vías ciclables del distrito de Gràcia, estas acciones no se han ejecutado, lo que ha causado conflicto entre los dos modos de circulación.

Figura 15. Red de carril bici y vías ciclables del distrito de Gràcia en el año 2017.



Elaboración propia con datos de la Fuente: Plànol BCN, Web del Ayuntamiento de Barcelona.

En rojo se muestran los carriles bici. En azul se muestran las vías ciclables que son áreas o calles de prioridad invertida, donde las condiciones de circulación de vehículos quedan restringidas a favor de la circulación de peatones. En estas zonas, las bicicletas, los patines y los patinetes disfrutan de prioridad sobre el resto de los vehículos, pero no sobre los peatones, y pueden circular en los dos sentidos de la vía.

Las áreas de las Supermanzanas son calles de tráfico pacificado en las que se promueve la circulación de ciclistas, ya que el tráfico de automóviles tiene limitada su velocidad. En estas calles, las bicicletas deben circular en el sentido de la circulación de la vía y tienen prioridad sobre el resto de los vehículos, pero no respecto a los peatones.

Como podemos comprobar, debido a que no se han creado circuitos específicos para ciclistas, éstos colisionan con las rutas que siguen los peatones. Esto ha dado como resultado una disputa entre ciclistas y peatones por la vía pública.

Aunque no todas las propuestas planteadas por la Agencia de Ecología Urbana se han llevado a cabo, sí que se puede ver que el Ayuntamiento de Barcelona ha trabajado en mejorar la movilidad del distrito. Las acciones que han realizado se han centrado principalmente en la ampliación de aceras, el aumento del entramado de plataforma única y la creación de una red de supermanzanas. Sin embargo, todavía no se han llegado a ejecutar todos los objetivos propuestos que mencionamos en el apartado anterior. Las intervenciones que se han realizado durante el período de implantación del plan de movilidad en el Gràcia (especialmente en el barrio de la Vila de Gràcia) presuponen un aumento del atractivo del distrito en cuestiones de movilidad, accesibilidad y espacio público, que trae consigo una serie de consecuencias que analizaremos a continuación.

5.3. SITUACIÓN ACTUAL EN EL DISTRITO DE GRÀCIA

Una vez vistas las acciones que se han llevado a cabo por el Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad para llevar una mejora en la movilidad y accesibilidad al distrito, es conveniente analizar cómo se encuentra actualmente el distrito. En el capítulo anterior, según los términos propuestos en el marco teórico, se han identificado las mejoras que ha acometido el plan como los atractivos que ha ganado el distrito. Para continuar, en este capítulo analizaremos las consecuencias económicas que según algunos autores se derivan de esas mejoras.

Con ayuda o no del plan que se empezó a implantar en el año 2006, la situación de Gràcia actualmente es la de un distrito con mayor actividad que la media de Barcelona, tanto económica o comercial como turística. También se ha producido un cambio en el tipo de comercio y en la estructura y características de la población residente. A continuación se procederá a la diagnosis de indicadores como la actividad turística del distrito, la actividad comercial y los cambios en la tipología de comercio en las zonas en las que se ha producido una intervención en la accesibilidad y movilidad, con el objetivo de evaluar el alcance de esas consecuencias fruto de las mejoras en movilidad y accesibilidad.

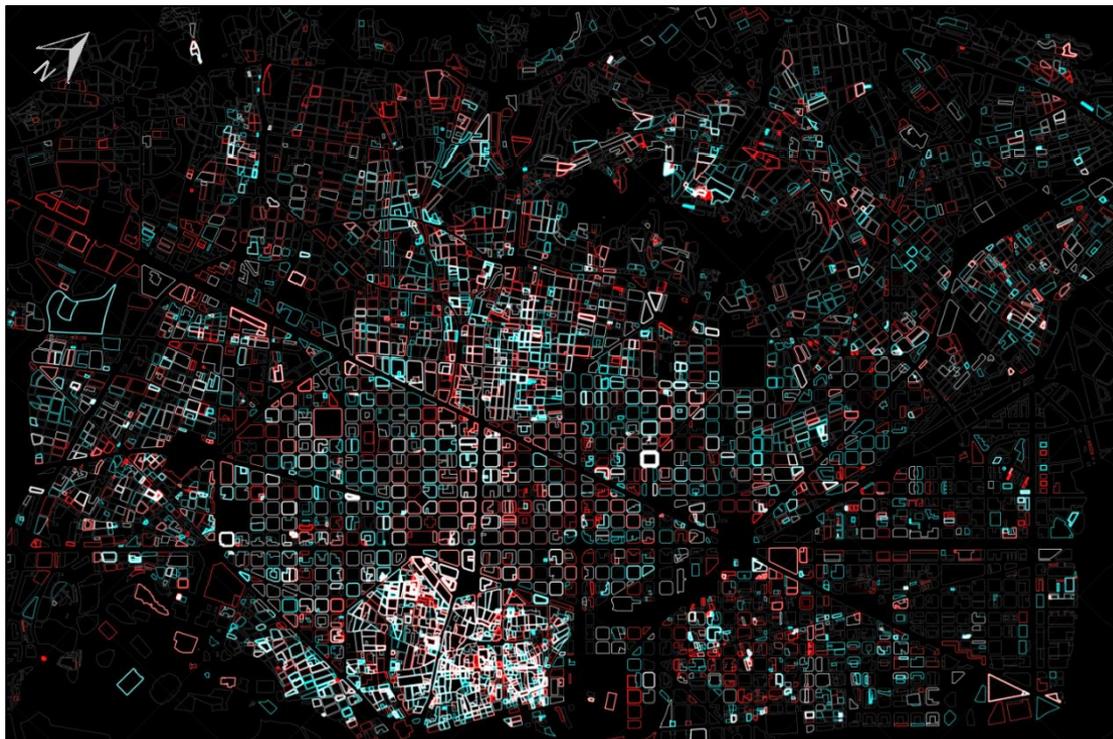
5.3.1. ACTIVIDAD TURÍSTICA EN GRÀCIA

La intensidad de la actividad turística es un importante medidor de la gentrificación de un territorio, y el nivel de este indicador ha ido aumentando en el Distrito de Gràcia con el paso de los años. La posición privilegiada del distrito en la que, sin estar en el mismo centro, se encuentra cercano a la ciudad de Barcelona –con ayuda de la red de transporte público- ha provocado que sea una de las opciones preferidas de alojamiento para muchos turistas.

Por otra parte, Gràcia se trata de un distrito con una identidad muy marcada y con barrios muy pintorescos, unas distinciones que, aunque levemente, aún mantienen de aquella época en la que era un pueblo que no pertenecía al municipio de Barcelona. Los turistas también se sienten atraídos por ese aire cultural y tradicional al mismo tiempo que aún conserva el distrito, una identidad de la que ya queda poco si paseamos por las calles del centro de Barcelona.

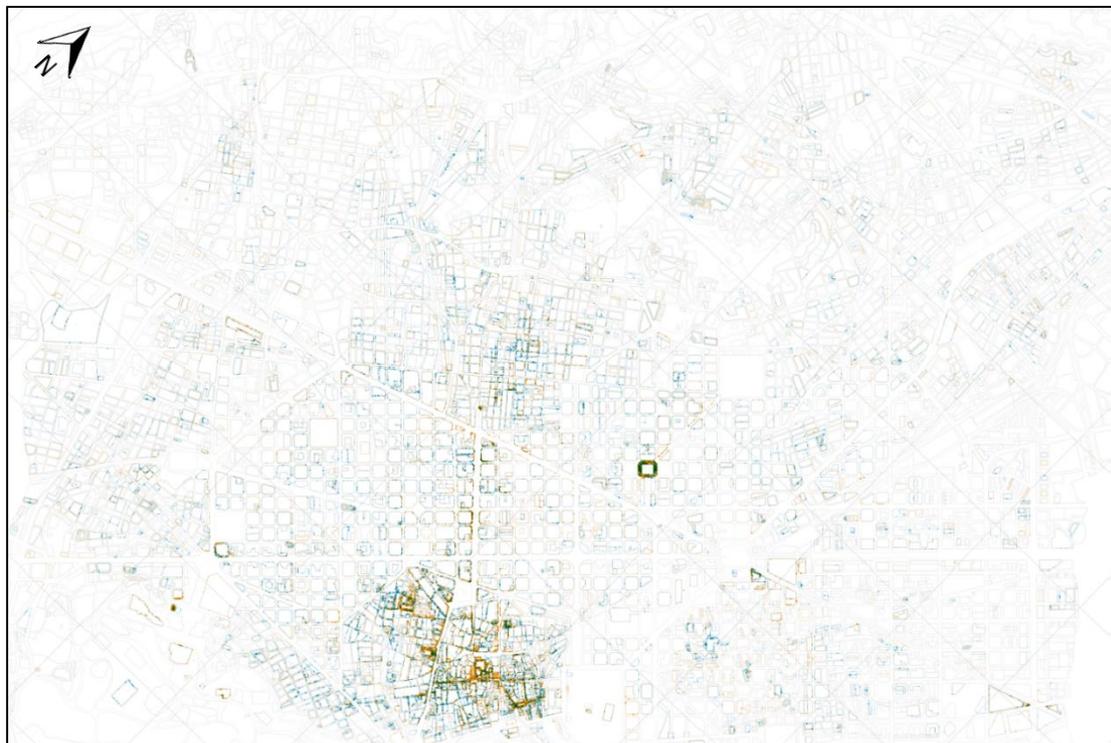
La Figura 16 se trata de un mapa del proyecto *atnight*, este mapa refleja la intensidad de la actividad en twitter, flickr e instagram por manzana, a más intensidad de actividad en estas redes sociales, más intensidad en los colores en el mapa. En esta figura se puede observar que, después del centro de Barcelona, la zona de Gràcia es la que mayor actividad tiene. La Figura 17 en vez de ser a escala de manzanas se trata de un mapa de puntos, pero se puede ver que refleja lo mismo que la figura anterior: un casco antiguo de Barcelona muy activo y el Distrito de Gràcia como segunda zona importante de actividad, unidas por el nexo Passeig de Gràcia.

Figura 16. Mapa de manzanas con más actividad en la ciudad de Barcelona, 2013.



Fuente: <http://www.atnight.ws>

Figura 17. Mapa de manzanas con más actividad en la ciudad de Barcelona, 2013.

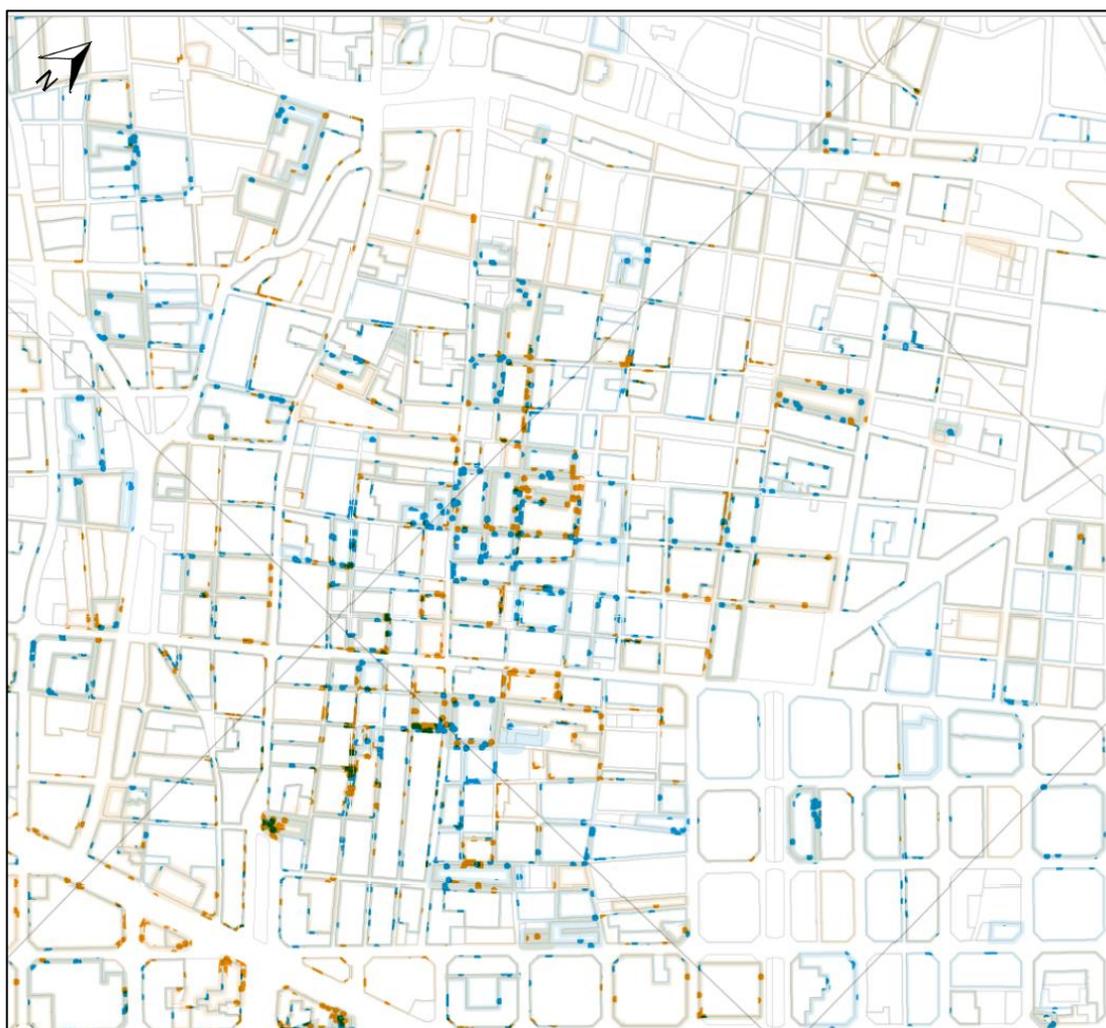


Fuente: <http://www.atnight.ws>

En la Figura 18 se ve ese mismo mapa de puntos pero a mayor escala, se trata de un recorte de la zona sur del Distrito de Gràcia, de los barrios de El Camp d'en Grassot i Gràcia Nova y Vila de Gràcia. Se puede ver mayor intensidad de actividad en el barrio de Vila de Gràcia, particularmente en la calle peatonal carrer de Verdi y sus alrededores. Esta cantidad de actividad en las redes sociales es una muestra de en qué zonas se genera mayor actividad.

Estos mapas de subidas de fotos a flickr o instagram y tweets publicados en twitter proporcionan un reflejo de la situación actual de la intensidad de la actividad y del turismo en el distrito, ya que la correlación entre fotos subidas y actividad turística es alta. Prueba de ello es la gran intensidad con la que se muestra la manzana del templo expiatorio de la Sagrada Familia de Antonio Gaudí, uno de los mayores puntos de interés turístico del municipio. Es por esto que podemos decir gracias a este indicador, que el Distrito de Gràcia es uno de los distritos más activos actualmente como destino turístico, descontando por supuesto el casco antiguo de la ciudad.

Figura 18. Mapa de manzanas con más actividad, recorte Distrito de Gràcia, 2013.

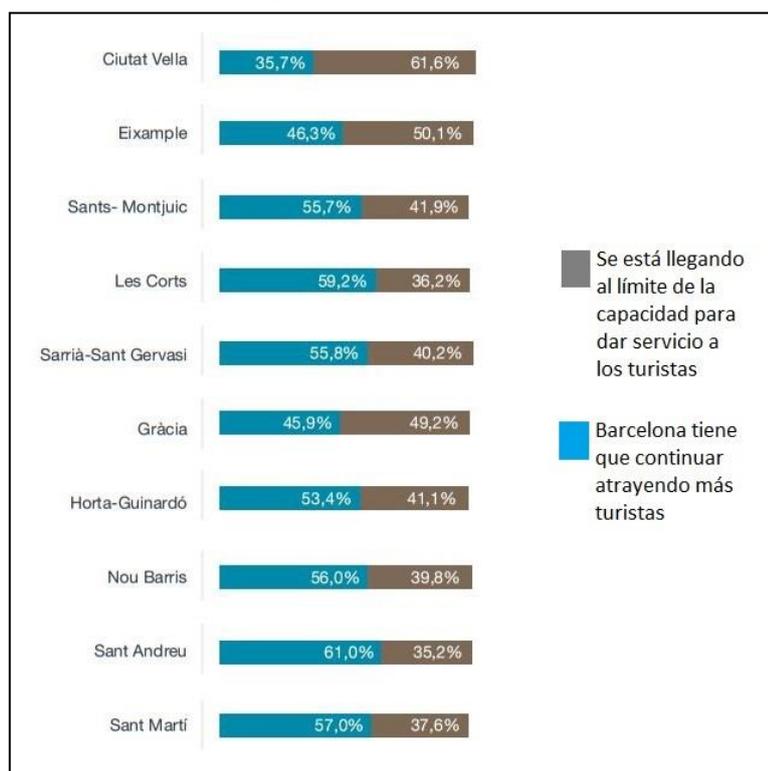


Fuente: <http://www.atnight.ws>

Otro indicador importante a la hora de medir la actividad turística es el de número de plazas hoteleras. Si comparamos el año 2015 con el 2014, el número de plazas de hotel aumentó únicamente en los distritos de Gràcia y Ciutat Vella. En el resto de distritos el número de plazas descendió o se mantuvo igual, pero mientras que en el distrito de Ciutat Vella incrementó un 1%, en el distrito de Gràcia el aumento fue de casi un 8%. En años anteriores como el 2013, el número de plazas de hotel creció en la mayoría de distritos pero en especial en el distrito de Gràcia que la variación que experimentó con respecto al año 2012 llegó a superar el 14%, cuando en los demás distritos no superaron el 5% de crecimiento de plazas hoteleras.

Sin embargo, en julio de 2015 el Ayuntamiento de Barcelona suspendió las licencias de alojamientos turísticos en la ciudad durante un año por lo que el número de plazas dejó de crecer en toda la ciudad. El objetivo del gobierno de Ada Colau era el de darse tiempo para elaborar un Plan de Regulación de Establecimientos Turísticos que establezca los criterios necesarios para hacer de Barcelona un destino turístico de calidad. Esta moratoria hotelera ya fue prorrogada por un año, por lo que vencerá en julio de 2017.

Figura 19. ¿Con cuál de estas opiniones está usted más de acuerdo? 2015



Elaboración propia con datos de la fuente: "Percepción del turismo en Barcelona 2014-2015"

Durante este año marcado por las decisiones en materia de turismo también se le preguntó a la población de Barcelona la opinión que tenían acerca de la cantidad de turistas que había en la ciudad. La pregunta era "¿Con cuál de estas opiniones está usted más de acuerdo?" (Figura 19) de la que se desprendían dos opciones: a) Se está llegando

al límite de la capacidad para dar servicio a los turistas y b) Barcelona tiene que continuar atrayendo más turistas. Los resultados estaban enfrentados, en casi todos los distritos las dos opciones obtenían unos resultados que rondaban entre el 40% y el 60% cada una de las opciones.

Precisamente, en los distritos de Gràcia y de Ciutat Vella, aquellos en los que más creció el porcentaje de número de plazas de hotel ese año, fueron en los que la opción “a” que alentaba la entrada de más turismo a Barcelona sacó un porcentaje más bajo, un 45,9% y un 35,7% respectivamente. El resultado más alto para esta opción lo obtuvo el distrito de Sant Andreu con un 61%, esto puede deberse a que actualmente esta zona no se ve afectada por ningún tipo de turismo masivo.

Por el contrario, en distritos como el de Gràcia, más concretamente en barrios como el de la Vila de Gràcia, en los que el turismo ha aumentado mucho en los últimos años, los dueños de apartamentos para visitantes han llegado a denunciar ataques como pintadas o daños en las infraestructuras. Ésta es una reacción de un barrio que está saturado. Aunque la mayoría de los vecinos no están de acuerdo con estas medidas extremas, sí que la mayoría de ellos piensa que se está llegando al límite con esta situación del turismo. Las pintadas que se pueden ver en el distrito de Gràcia frases como “Your tourism kills my neighborhood” “Tourist go home” o “All tourists are bastards”(Figura 20) son mensajes que intentan transmitir a los turistas que no son bienvenidos, provocados por este aumento del rechazo al turismo.

Figura 20. Pintada en Gràcia contra el turismo, 2017.



Fuente: periódico elpaís.com

En algunos artículos se ha llegado a hablar del término turismofobia. La masificación del turismo ha llegado a convertir esta industria de la que se sacan grandes beneficios económicos en un problema. Los barrios se rebelan contra el turismo masivo (Figura 21), de una manera cada vez más combativa, debido a los problemas de

convivencia, la destrucción del tejido local y el alza del precio de los alquileres para residentes. Tanto, que estos alquileres no se pueden pagar por los vecinos y obligan a mudarse a la periferia, por lo que se produce la sustitución de unos grupos sociales por otros, se produce el desplazamiento de la población tradicional.

La congelación de licencias para todos los nuevos hoteles y apartamentos de alquiler de vacaciones, las multas a AirBnb, los proyectos de nuevos impuestos turísticos y los estudios para limitar el número de visitantes son las acciones que van encaminadas a proteger la ciudad de Barcelona en general y el Distrito de Gràcia en particular. Estas medidas han ayudado a establecer un control del turismo, por lo que si bien no ha decrecido, tampoco se han producido grandes aumentos de turismo en el distrito en los últimos años.

Figura 21. Propaganda contra el turismo del MPG en Vila de Gràcia, 2017.



Foto de autor, abril de 2017.

En conclusión, la actividad turística en el distrito es alta, así lo ven los ciudadanos que no quieren que siga aumentando la cantidad de turistas. Son muchos ya las acciones de protesta en contra de la entrada de turismo masivo que se está dando en el distrito. Pero, si no se le pone límites, este gran fenómeno del siglo XX que no hará más que aumentar en este siglo, terminará por destruir el tejido histórico del distrito y por desplazar a los vecinos.

5.3.2. ACTIVIDAD COMERCIAL Y RENOVACIÓN DEL TIPO DE COMERCIO

Según algunas de las teorías de autores mencionados anteriormente, la actividad comercial y la tipología de comercio son unos de los indicadores básicos de gentrificación. Por otra parte, también hay autores que han determinado que la mejora de la situación de un territorio respecto a la movilidad y accesibilidad tiene una serie de consecuencias gentrificadoras, y una de ellas es que influye en la intensidad de estos indicadores. Un ejemplo es la influencia de la peatonalización de las calles en el comercio de la zona.

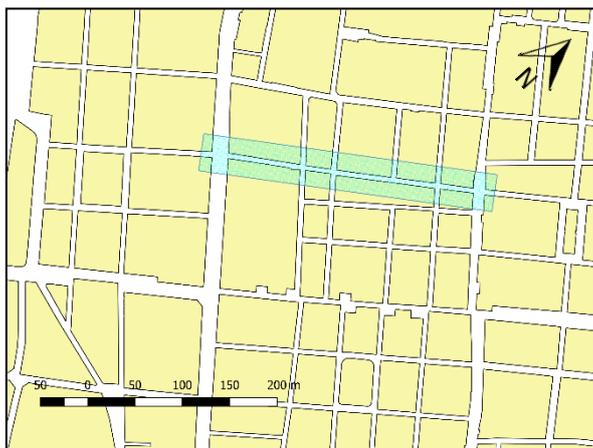
Es por ello que para evaluar la contribución del plan de movilidad y accesibilidad al grado de estos dos indicadores se seleccionaron cinco calles y se realizó un estudio con el objetivo de comparar algunos aspectos de calles que han sido intervenidas y transformadas en peatonales o plataforma única a raíz del plan de movilidad, con las características de las calles en las que no se ha intervenido. Los aspectos que principalmente se han tenido en cuenta han sido los indicadores del cambio en la intensidad de la actividad comercial y la renovación del tipo de comercio, pero también se han observado otras características significativas como pueden ser los precios de los productos.

Todas las calles que se han elegido pertenecen al barrio de la Vila de Gràcia ya que es en el que se han desarrollado la mayoría de las intervenciones propuestas por el plan de movilidad y accesibilidad. Con este análisis se pretende tener una vista general de la influencia que la ejecución del plan ha podido tener en la actividad comercial del Distrito de Gràcia.

5.3.2.1. CARRER DE ROS DE OLANO

Empezaremos con una calle que no ha recibido ninguna intervención por parte del plan de movilidad, espacio público y accesibilidad. Sigue siendo una calle a la que no se le han agregado restricciones al paso del automóvil. Se trata de carrer de Ros de Olano (Figura 22), esta calle está situada entre carrer Gran de Gràcia y Torrent de l'Olla, a la altura de la estación de ferrocarril de Gràcia. Consta de 269 metros de longitud y se encuentra cercana -justo la calle paralela- a una de las plazas principales y con más afluencia del distrito, la Plaza del Sol.

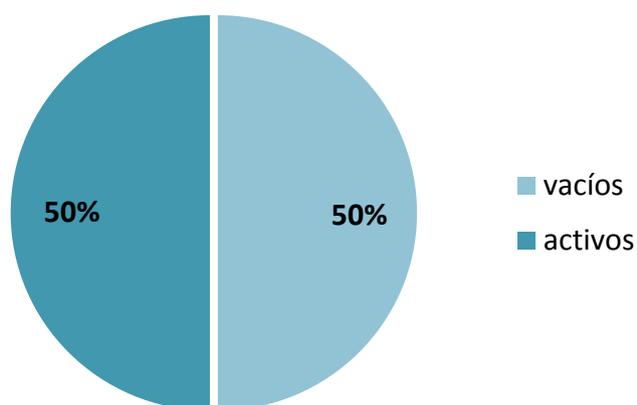
Figura 22. Situación de Carrer de Ros de Olano, 2017.



Elaboración propia.

Para valorar la intensidad de la actividad comercial de la calle se ha procedido a la evaluación de sus locales. En el estudio de esta calle se contaron 30 locales comerciales. De los 30 locales analizados el 50% estaban activos y el otro 50% se encontraban vacíos (Figura 23), con ningún tipo de comercio funcionando en su interior, esto quiere decir que no había actividad comercial en ellos. En algunos se podía incluso ver el cartel de alquiler en ellos. En la observación se contabilizaron 15 de 30 establecimientos comerciales vacíos. Esta cifra es bastante alta ya que se trata de una zona bien conectada y en pleno centro de Vila de Gràcia, por tanto es sinónimo de una actividad comercial baja que contrasta con la gran actividad de esta área.

Figura 23. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Ros de Olano, 2017.

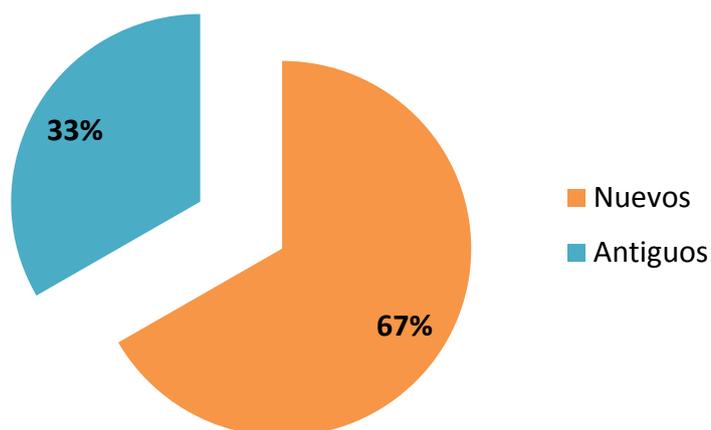


Elaboración propia.

Para analizar la renovación de la tipología de comercio se han tomado los 15 locales que se encontraban activos actualmente. Según vemos en la Figura 24, el 33%

de los locales comerciales activos son antiguos (5 locales de 15) y el 67% son nuevos (10 locales de 15), esto quiere decir que se instalaron en esa calle una vez estaba ejecutada la primera fase del plan de movilidad, en el 2006.

Figura 24. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Ros de Olano, 2017.



Elaboración propia.

El 33% de los establecimientos analizados comenzaron su actividad en esa calle con anterioridad a la ejecución del plan, esto es anterior al año 2006. La totalidad de estos locales comerciales son comercios tradicionales como son un supermercado, una peluquería, una farmacia, una cristalería o una empresa de reformas. Además de la actividad que se realiza, la estética de estos negocios también es tradicional, por ejemplo la de la cristalería, que data de 1929. La actual dueña de este negocio es la nieta del fundador, y posee una placa metálica que se le fue otorgada en el 75 aniversario del comercio. La empresa de reformas se fundó en 1975 y fue el primer negocio que se instaló en el local una vez construido el edificio, aún mantiene la misma estética y el señor que te atiende es el mismo fundador. Sin embargo, la farmacia es un caso especial, aunque se fundó en 1900 y aún mantiene la misma estructura la licencia ha cambiado de dueño.

De los locales comerciales nuevos se observa la siguiente tipología de comercio: una tienda de bicicletas eléctricas, tiendas de ropa y complementos de alta gama, un estudio de arquitectura, un local de talleres de música o un centro innovador que desarrolla la creatividad a través de la psicología, el arte y la educación. Todos pertenecen a una tipología de comercio innovadora y establecimientos muy especializados, propios de un barrio gentrificado.

Aunque la actividad de la calle aún sea baja, que carrer de Ros de Olano no se haya peatonalizado no quita que se haya producido una alta renovación en la tipología

de comercio, dadas las excelentes características de su ubicación y su gran accesibilidad.

5.3.2.2. CARRER DE BRUNIQUER

Se continúa con carrer de Bruniquer (Figura 25), calle intervenida y convertida en plataforma única, por lo que aunque el paso del automóvil está permitido (a una velocidad máxima de 10Km/h), las aceras son anchas y están a la misma altura que la calzada, lo que da una sensación de peatonalización y favorece la accesibilidad a personas con movilidad reducida. Se encuentra situada entre las calles Torrent d'en Vidalet y carrer de l'Escorial, a la altura de la estación de metro de Joaníc (línea 4, amarilla).

Figura 25. Situación de Carrer de Bruniquer, 2017.



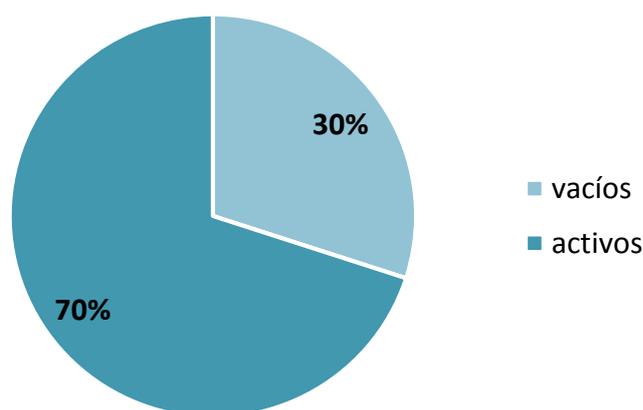
Elaboración propia.

Cuenta con una longitud de 271 metros, una longitud similar a carrer de Ros de Olano, con lo que así se hace más sencilla la comparación de los resultados. Esta calle da a la plaza Joaníc, otra de las plazas con más actividad del distrito, especialmente los fines de semana. En esta calle también se encuentra un aparcamiento subterráneo en el tramo cercano a Torrent d'en Vidalet, una de las vías básicas que dividen al distrito de Gràcia.

En el estudio de esta calle se contaron 50 locales comerciales. De los 50 locales analizados el 30% estaban vacíos (15 locales de 50) y el 70% activos (Figura 26). La cifra de 70% de locales con actividad es bastante alta dada la poca actividad comercial con la que contaba la calle en el pasado, lugar de almacenes principalmente, un detalle del que una comerciante de la zona a la que se le preguntó informó. Aunque actualmente aún se conservan algunos almacenes, hecho curioso dada la cantidad de personas que atraviesan la calle a pie, esto se puede deber a que las obras de adaptación

de la calle a plataforma única para mejorar el tránsito de los peatones fueron relativamente reciente.

Figura 26. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Bruniquer, 2017.



Elaboración propia.

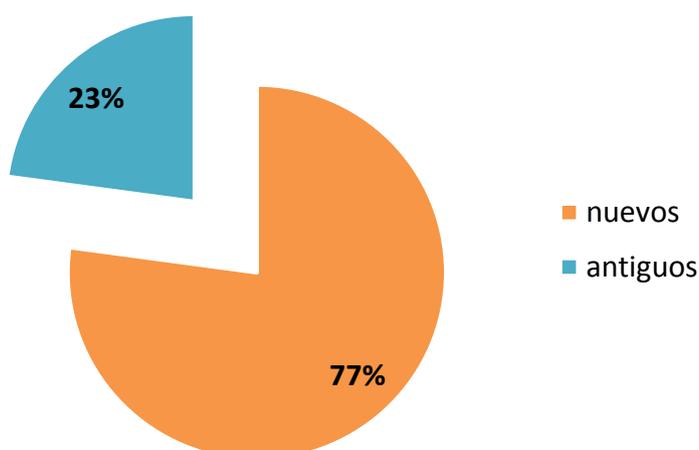
Para analizar la renovación de la tipología de comercio se han tomado los 35 locales que se encontraban activos actualmente. Como se ve en la Figura 27, el 77% de los locales comerciales activos son nuevos (27 locales de 35), es decir, anteriores al plan de movilidad de 2006, y el 23% antiguos (8 locales de 35), o posteriores al plan. Entre los comercios antiguos se encuentran comercios como: restaurantes, una peluquería, un taller de coches, un hostel, una autoescuela, una panadería y hasta una licorería del siglo XIX. También se puede observar una vermutería, que anteriormente era un bar de toda la vida en el cual no se servía vermut, pero los mismos dueños decidieron renovarse e incorporar esta nueva bebida de moda a la carta.

De los 27 establecimientos nuevos se observa la siguiente tipología de comercio: bares de copas, peluquerías, restaurantes de comida de diferentes países (India, México, Siria...), supermercados, talleres de diseño, arte o arquitectura, un hotel, espacios para oficinas, una consultoría o un centro de bioenergética y teatro terapéutico. Al ser intensa la actividad comercial en esta calle, la tipología de comercio que ha llegado nueva no pertenece únicamente a la categoría de comercio gentrificador sino que también se han instalado comercios propios de un barrio no gentrificado como pueden ser las peluquerías o los supermercados, aunque éstos no representen la mayor parte.

La mayoría de comercios que se han instalado a partir de las obras de adaptación de la calle en el año 2012 son establecimientos con un diseño innovador y una oferta de actividad diferente a la tradicional, principalmente relacionados con la cultura y el entretenimiento. Por otra parte, algunos antiguos comerciantes expresan que en los

últimos años el comercio de la calle ha aumentado sobre todo por la presencia de comercios extranjeros.

Figura 27. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Bruniquer, 2017.



Elaboración propia.

En resumen, a pesar de su pasado de calle donde solamente se alojaban almacenes, la actividad comercial en Carrer de Bruniquer es hoy en día bastante alta, al igual que la renovación de la tipología de comercio, una de las más altas de todas las analizadas.

5.3.2.3. TORRENT D'EN VIDALET

La siguiente es Torrent d'en Vidalet, una calle con una afluencia grande de vehículos y que no ha sido intervenida por el plan de movilidad. Se encuentra situada entre las calles Travessera de Gràcia y Carrer de les Tres Senyores, perpendicular a Carrer de Bruniquer. Pero no se ha analizado el tramo completo de esta calle, únicamente el tramo desde Travessera de Gràcia hasta la intersección entre Carrer de l'Or y Carrer de l'Encarnació.

El tramo analizado (Figura 28) cuenta con una longitud de 213 metros (aunque el tramo completo es un poco más, 304 metros), una longitud similar a todas las demás. Esta calle es cercana a la Plaza de la Virreina, otra plaza con bastante actividad y a 5 minutos de la parada de metro de Joanic.

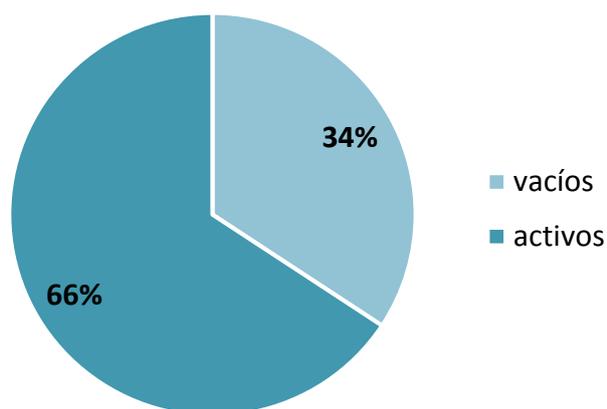
Figura 28. Situación de Torrent d'en Vidalet, 2017.



Elaboración propia.

En el estudio de esta calle se contaron 35 locales comerciales. En la Figura 29 se pueden ver los resultados de los 35 locales analizados el 34% estaban vacíos (12 locales de 35) y el 66% activos (23 locales de 35). La cifra de 66% de locales activos refleja un alto grado de actividad, si se hace la comparación con el tramo no peatonal Carrer de Ros de Olano, y bajo si se compara con el tramo peatonal de Carrer de Bruniquer.

Figura 29. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Torrent d'en Vidalet, 2017



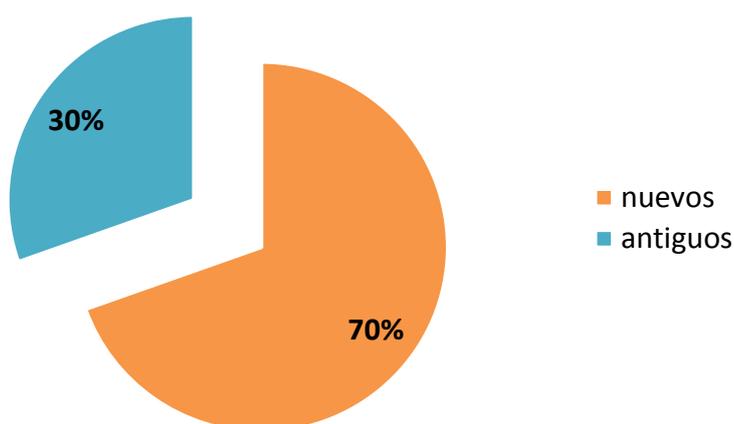
Elaboración propia.

Para analizar la renovación de la tipología de comercio se han tomado los 23 locales que se encontraban activos actualmente. Como vemos en la Figura 30, el 70% de los locales comerciales son nuevos (16 locales de 23), anteriores al plan de movilidad de

2006, y el 30% antiguos (7 locales de 23), posteriores al plan. Los datos observados revelan que trata de un nivel de renovación del tipo de comercio similar al del resto de calles analizadas. Entre los establecimientos antiguos se encuentran comercios como: una licorería, una tienda de ropa, una farmacia, un taller de coches o la sede de un laboratorio farmacéutico.

De los establecimientos nuevos se observa la siguiente tipología de comercio: restaurantes, lavandería, perfumería, centro de estética, taller de diseño gráfico, escuela de cocina, centro de gestión artística, supermercado Condis, taller de motos, centro cultural o copistería. Se observan varios nuevos locales comerciales con actividades relacionadas con la cultura, idea que puede estar relacionada con la cercanía de la calle al Teatreneu de Gràcia.

Figura 30. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Torrent d'en Vidalet, 2017.



Elaboración propia.

Es necesario mencionar que entre los locales activos se encuentran tres que pertenecen a comercios de talleres de coche y dos locales que pertenecen a un laboratorio, por lo que, aunque la actividad comercial de la calle es alta, no es una calle por la que la gente suele pasear o ir de compras debido al tipo de negocios que hay en los locales. La asiduidad del paso de automóviles es anterior a la ejecución del plan de movilidad y accesibilidad, y este puede ser uno de los motivos por el que no se considere una calle de paseo comercial.

5.3.2.4. CARRER DE ASTURIES

Esta calle peatonal, cercana a Plaza del Diamant se encuentra situada entre las calles Torrent d'en Vidalet y carrer Gran de Gràcia, junto a la estación de metro Fontana (línea 3, verde). Carrer de Asturies consta de 444 metros, pero hemos analizado únicamente el tramo que se peatonalizó en 2006 que va desde la calle Torrent de l'Olla hasta carrer Gran de Gràcia (Figura 31) y tiene una longitud de 268 metros, el resto de la calle ya se encontraba peatonalizado con anterioridad al plan de movilidad y accesibilidad.

Figura 31. Situación de Carrer de Asturies, 2017



Elaboración propia.

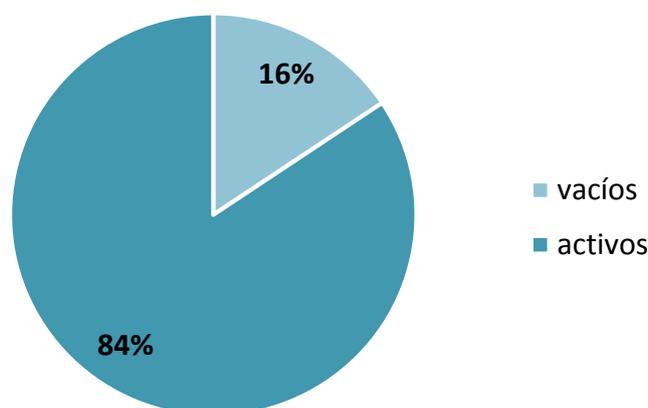
En la Figura 32 se puede ver el estudio de la actividad comercial de esta calle, una calle con una historia de gran actividad comercial. Se contaron 64 locales comerciales, de los cuales el 16% estaban vacíos (10 locales de 64) y el 84% activos (54 locales de 64). La cifra de 84% de locales activos refleja un alto grado de actividad, de todas las calles analizadas es la que ha obtenido un mayor grado de actividad. Este alto grado de actividad comercial puede ser debido a su ubicación ideal cercana a la gran vía básica que es carrer Gran de Gràcia y a la estación de Fontana, una de las líneas de metro más utilizadas y la más antigua de la ciudad.

Para analizar la renovación de la tipología de comercio se han tomado los 54 locales que se encontraban activos actualmente. Como vemos en la Figura 33, el 70% de los locales comerciales activos son nuevos (38 locales de 54), anteriores al plan de movilidad de 2006, y el 30% antiguos (16 locales de 54), posteriores al plan.

Entre los comercios antiguos se encuentran comercios como: una tienda de cuadros y espejos, una panadería, un supermercado de productos saludables, un gimnasio, una óptica, una papelería, una charcutería, una tienda de lámparas, una

farmacia, una carpintería, una tienda de antigüedades y varias tiendas de ropa y complementos.

Figura 32. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Asturies, 2017.



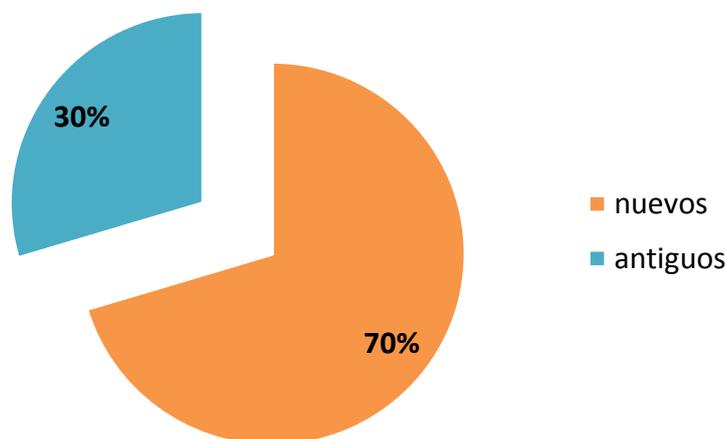
Elaboración propia.

Algunos de estos comercios tradicionales cuentan con la placa honorífica que hace mención a los 75 años de antigüedad del negocio. De entre todos estos negocios es preciso mencionar la farmacia que se encuentra al principio de la calle que lleva perteneciendo a la misma familia desde el año 1851, y la tienda de cuadros y espejos desde 1931. Gracias a su buena ubicación, que les proporciona una afluencia de peatones constante, y a la calidad del trato y de sus productos estos comercios han sabido mantener el interés de la clientela y han podido permanecer en la calle durante tantos años y, ahora que se ha peatonalizado el tramo donde se ubican, la afluencia es aún mayor.

De los establecimientos nuevos se observa la siguiente tipología de comercio: restaurantes de comida de diferentes países, bares de tapas, tiendas de frutas y verduras ecológicas, muchas tiendas de ropa de diseño o ecológica, una de ellas de segunda mano de una “charity”, un bar de zumos, una academia de inglés, una tienda de té, una floristería, una panadería, varias tiendas de productos de belleza naturales, una tienda de comida asiática, una vinoteca, una tienda de arte y manualidades, dos tiendas de comestibles, una perfumería o una heladería.

La tipología de estos establecimientos en este tramo es variada, aunque se puede observar la especialización y la innovación de todos ellos: todos los productos llevan la etiqueta de ecológicos, bio o naturales, incluso la perfumería se intenta diferenciar del resto ya que no vende grandes marcas, sino que elabora sus propias esencias de alta calidad, convirtiéndose así en un pequeño laboratorio de perfumes. Los comercios que siguen la línea de especialización y de innovación son en los que se observan los productos de precios más altos.

Figura 33. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Asturies, 2017.



Elaboración propia.

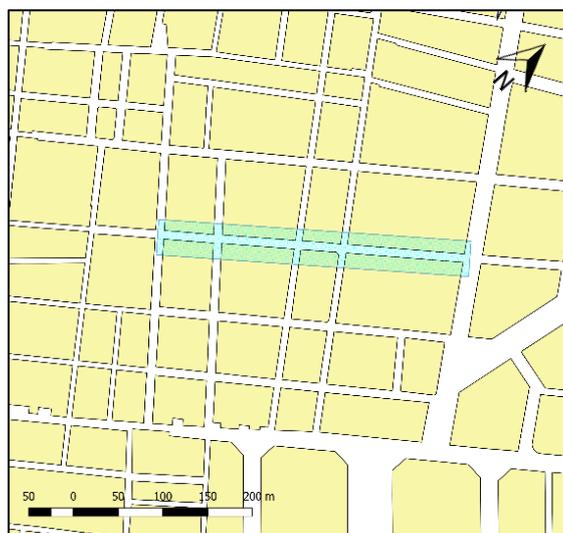
En resumen, carrer de Asturies siempre ha tenido una actividad comercial bastante alta, pero actualmente, gracias a la peatonalización de todo el tramo, cuenta con una de las más altas de la zona. La renovación de comercio también es intensa, equiparándose al resto de calles analizadas. Además, estos nuevos comercios que han aparecido tienen un alto grado de especialización.

5.3.2.5. CARRER DE SANT LLUIS

Carrer de Sant Lluís, es una calle no peatonal, con poca afluencia de vehículos y en la que no ha tenido ninguna actuación el plan de movilidad y accesibilidad. Se encuentra situada entre Carrer de Torrijos y Carrer de l'Escorial, a la altura de la estación de metro de Joaníc (línea 4, amarilla). Pero no se ha analizado el tramo completo de esta calle, únicamente el tramo desde Carrer de l'Escorial hasta Torrent d'en Vidalet, como vemos en la Figura 34. El tramo analizado cuenta con una longitud de aproximada de 300 metros (423 metros el tramo completo), una longitud similar a todas las demás calles analizadas. Esta calle es cercana a la Plaza de la Virreina, otra plaza con bastante actividad.

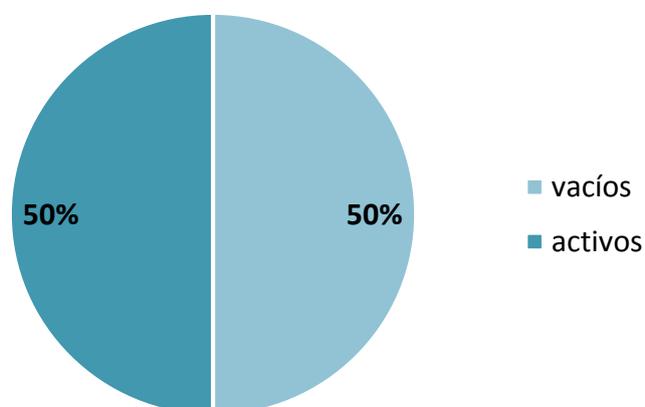
En el estudio de esta calle se contaron 32 locales comerciales. De los 32 locales analizados el 50% (16 locales de 32) estaban vacíos y el otro 50% (16 locales de 32) se encontraban activos, con algún tipo de comercio funcionando en su interior (Figura 35). La cifra de 50% de establecimientos vacíos es muy alta dada su ubicación, cercana a la estación de metro Joaníc y es sinónimo de una actividad comercial bastante baja.

Figura 34. Situación de Carrer de Sant Lluís, 2017.



Elaboración propia.

Figura 35. Proporción de establecimientos activos y vacíos en Carrer de Sant Lluís, 2017.



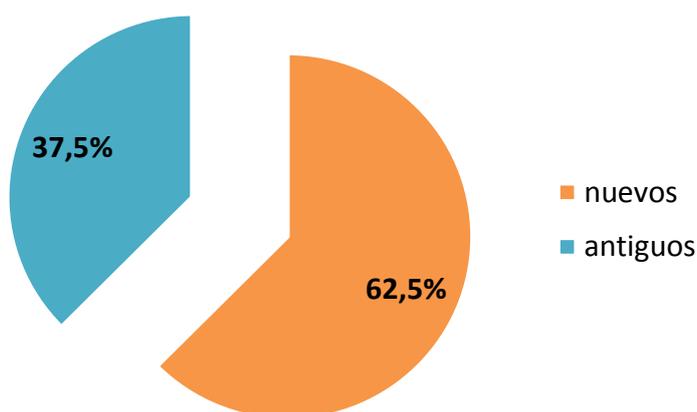
Elaboración propia.

Para analizar la renovación de la tipología de comercio se han tomado los 16 locales que se encontraban activos actualmente. Como vemos en la Figura 36, el 62,5% de los locales comerciales activos son nuevos (10 locales de 16), anteriores al plan de movilidad y accesibilidad de 2006, y el 37,5% antiguos (6 locales de 16), posteriores al plan. Entre los comercios antiguos estudiados en la investigación se encuentran comercios como: un taller de coches, un restaurante italiano, una agencia de limpieza y servicios, una clínica dental, un teatro y una tienda de comestibles cuyo negocia lleva

funcionando en ese mismo local 99 años. La mayoría de los dueños de estos comercios llevan más de 35 años trabajando en carrer de Sant Lluís, un logro dado el poco tránsito peatonal.

De los establecimientos nuevos se observa la siguiente tipología de comercio: varios restaurantes, un taller de cocina, una copistería, un bar de copas, una tienda de cerámica y ropa infantil, una agencia de interiores y organización de eventos, un videoclub y un taller de creatividad infantil. Se puede advertir también que la mayor parte de ellos no pertenece a una tipología de comercio tradicional sino que busca un público alternativo, como es el caso del taller de cocina el cual está dedicado por completo a actividades de ocio gastronómico, un tipo de entretenimiento que no forma parte del ocio tradicional.

Figura 36. Proporción de establecimientos anteriores y posteriores al plan de movilidad en Carrer de Sant Lluís, 2017.



Elaboración propia.

Además de la diferencia que hay entre los nuevos comercios y los antiguos en el tipo de actividad que desarrollan, ésta también se da en el tipo de público al que está orientado. Cuando uno pasea por la calle se puede advertir a simple vista características de comercio gentrificador, como es la apuesta por un diseño innovador del local, de los rótulos o hasta del tipo de materiales que utilizan. Una particularidad muy específica de los comercios de gentrificadores es que casi toda la pared está ocupada por grandes paneles de cristal, dándole al negocio una sensación de amplitud y de estar abiertos y en contacto con la dinámica de la calle.

Para concluir, en esta investigación se ha encontrado que carrer de Sant Lluís es una calle con muy poca actividad, una situación que si bien se ha dado desde siempre, su buena ubicación, cercana a la plaza y la estación de metro de Joanic, que la mantiene

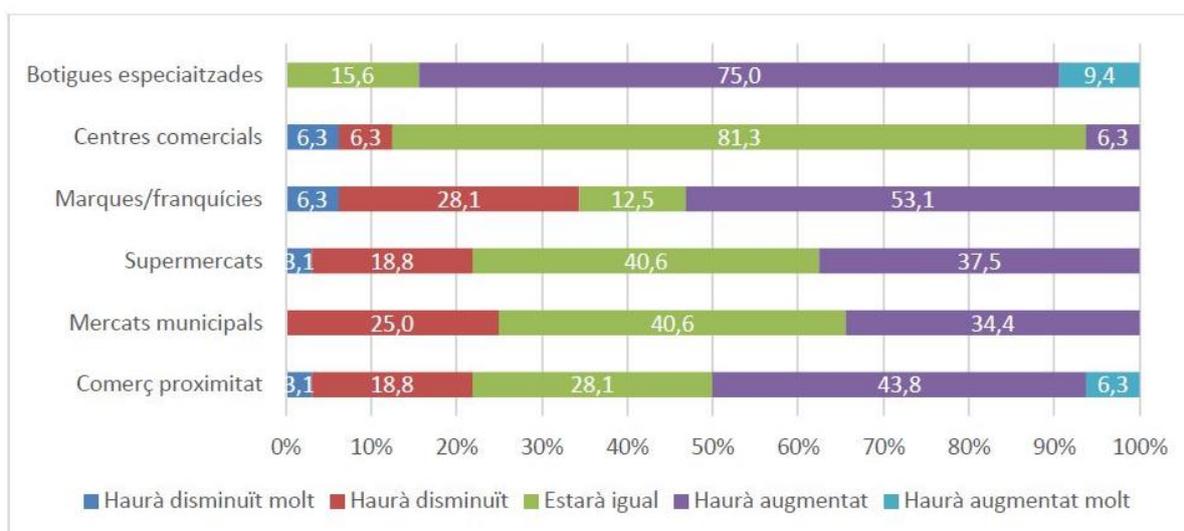
bien conectada y accesible -bien parecida a la calle que se ha analizado anteriormente, carrer de Bruniquer- podría hacer pensar lo contrario. Por otra parte, aunque más baja que en el resto de calles analizadas, sí que ha existido una renovación en la tipología de comercio, probablemente viéndose influenciada por la dinámica de todo el distrito.

Como conclusión, las calles observadas no son más que una representación de la evolución que ha seguido el barrio de la Vila de Gràcia, barrio en el que se han ejecutado la mayor parte de las acciones del plan de movilidad y accesibilidad. Los resultados obtenidos del análisis exhaustivo de cada calle propuesta ayuda a evaluar un indicador básico como es la tipología de comercio.

Si miramos al futuro de la actividad comercial en el distrito, según el Pla de comerç del Districte de Gràcia 2015-2020 (Figura 37) elaborado por el Ayuntamiento de Barcelona (Distrito de Gràcia) la población en el distrito de Gràcia piensa que las tiendas especializadas van a aumentar mucho, pero también las marcas y las franquicias y, en menor medida, el comercio de proximidad. Y que se mantendrán los centros comerciales.

Esta encuesta coincide con los resultados analizados anteriormente, en los que se observaba un aumento de la apertura de nuevos comercios especializados. En general, se ese aumento de las tiendas de productos especializadas se ha dado en todo el distrito. Se han llegado a observar tiendas especializadas en artículos de Frida Kahlo, del personaje de cómic Tintín, de una sola especie de planta o de productos exclusivamente ecológicos.

Figura 37. Encuesta de la evolución prevista de la actividad comercial, 2014.



Fuente: "Pla de comerç del Districte de Gràcia 2015-2020" del Ayuntamiento de Barcelona.

Una vez terminado el análisis de las consecuencias económicas con los indicadores propuestos de renovación de la tipología de comercio y aumento de la actividad comercial y actividad turística en el Distrito de Gràcia, se procederá la exposición de una síntesis de los resultados obtenidos. Se tratará de hacer una comparación de todos los indicadores de las calles que hemos analizado, esto será en el siguiente capítulo.

6. SÍNTESIS DE RESULTADOS

A continuación se va a realizar una síntesis de los resultados que se han obtenido en cada uno de los objetivos propuestos al inicio de la investigación, tanto el general como los específicos.

Cuando se han descrito y analizado las propuestas del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad e identificado las acciones que se han ejecutado se han observado que las acciones propuestas no se corresponden con las ejecutadas. No se han alcanzado propuestas como el porcentaje de espacio para el peatón previsto en el plan o la creación de un sistema de ejes de carriles bicis que no interfiriese con los ejes de los viandantes.

A la hora de evaluar la intensidad de la actividad turística se han utilizado los datos de las plazas hoteleras del Ayuntamiento de Barcelona y la cartografía del proyecto atnight. Este proyecto permite mostrar cuando una zona de la ciudad se está poniendo de moda, ya que se puede ver como los grupos se han desplazado hacia esa zona midiendo la actividad en las redes sociales. En este caso, Gràcia presentaba una actividad alta comparada con el resto de distritos, con excepción de los del casco histórico. Por otra parte, el mayor crecimiento de la oferta hotelera también se ha localizado en el distrito de Gràcia.

Para valorar el grado de actividad comercial y renovación del tipo de comercio se ha hecho un estudio comparado del comercio de 5 calles. En la Tabla 1 se puede ver que las calles intervenidas y, por tanto, peatonalizadas presentan más actividad comercial.

Tabla 1. Resultados del análisis de la actividad comercial en calles de Vila de Gràcia

Nombre de la Calle	% Locales Activos	% Comercios Nuevos
<i>Ros de Olano</i>	50%	67%
<i>Bruniquer (peatonal)</i>	70%	77%
<i>Torrent d'en Vidalet</i>	66%	70%
<i>Asturies (peatonal)</i>	84%	70%
<i>Sant Lluís</i>	50%	63%
Promedio	64%	67%

Elaboración propia.

El mayor grado de este indicador de gentrificación –actividad comercial– es debido a que en el lugar hay un mayor flujo de peatones, es más bonito, visible y

habitable, lo que hace que los precios de los alquileres de los locales aumente. Se pone en evidencia que la mejora de las condiciones de movilidad y accesibilidad de las calles, su pacificación, y su peatonalización, tiene un efecto amplificador en la intensidad de uso.

Se puede observar un crecimiento de la actividad comercial de carrer de Bruniquer y hacer una comparación muy clara con carrer de Sant Lluís. Entre las dos calles paralelas hay una gran diferencia de la intensidad de la actividad comercial y, dado que las dos eran anteriormente calles con poca actividad, la peatonalización de Bruniquer por el plan de movilidad y accesibilidad ha podido influir en esta diferenciación.

No todas las calles cuentan con una actividad comercial alta, pero todas cuentan con una renovación del tipo de comercio alta, con entrada de comercio gentrificador, ahí reside la diferencia. Esto puede ser debido a la influencia de la zona. Sin embargo, aunque la renovación del tipo de comercio es alta en todas las calles observadas, es levemente mayor en las intervenidas por el plan.

Se observa una desaparición de los antiguos comercios en todas las calles. Hay un desplazamiento de actividades. Las tiendas de dinero acuden a estas calles porque el número de personas que circula por ellas es mayor. Esas tiendas pagan por ese flujo de gente. El nuevo tipo de comercio que se observa es propio de una población con mayor nivel cultural, que demanda más establecimientos de ocio y cultura. En los alrededores de las calles analizadas también pueden encontrarse tiendas especializadas como las de Frida Kahlo, Tintín o una cafetería-centro de adopción de gatos.

Tabla 2. Resultados de los indicadores

CONSECUENCIAS DE LAS MEJORAS EN MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	CRECIMIENTO DEL INDICADOR
INTENSIDAD DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA	POSITIVO
INTENSIDAD DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL	POSITIVO
RENOVACIÓN DE LA TIPOLOGÍA DE COMERCIO	POSITIVO

Elaboración propia.

En la Tabla 2 se ha hecho una síntesis de los resultados de los tres indicadores de gentrificación analizados. Tanto la intensidad de la actividad turística, de la actividad comercial o la renovación de la tipología de comercio en las zonas intervenidas por el plan ha sido alta.

Si bien estos resultados no son concluyentes con la hipótesis del trabajo, se puede determinar que en los tres indicadores se ha deducido una gran intensidad. Con estos resultados no se quiere señalar a las mejoras en materia de movilidad y accesibilidad como únicas culpables del proceso de gentrificación, pero es importante hacer ver los efectos que éstas tienen en un territorio. A continuación, para terminar con el análisis de la investigación, se van a exponer las conclusiones a las que se ha llegado a partir de los resultados que se han obtenido.

7. CONCLUSIONES

Los resultados derivados del análisis no han sido definitivamente concluyentes respecto al objetivo general de la investigación acerca de si las mejoras del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad del Distrito de Gràcia contribuyeron a su gentrificación. Tal y como esta investigación ha demostrado, las consecuencias de las mejoras del plan de movilidad analizadas con los indicadores de gentrificación han dado todas positivas, pero no se puede concluir que este proceso se deba exclusivamente a las mejoras en movilidad y accesibilidad, ni en qué grado son responsables.

La gentrificación se da como consecuencia de muchos factores, son numerosas las variables que inciden en que se dé este proceso de cambio social. No solamente con introducir mejoras en la movilidad y accesibilidad de un territorio se desencadena un proceso de gentrificación, hace falta que confluyan otros factores. Además la introducción de mejoras en el transporte público, las redes de carreteras, la instalación de aparcamientos o la rehabilitación de calles pueden producir diferentes efectos dependiendo de dónde se implementen, ya que la gentrificación no es un fenómeno uniforme.

Por otra parte, a la hora de describir y analizar las propuestas del Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad e identificar las acciones que finalmente se han llevado a cabo -el primer y segundo objetivo del trabajo- es posible observar que actualmente no se corresponden las acciones propuestas con las que definitivamente se han ejecutado. No se han alcanzado propuestas como el porcentaje de espacio para el peatón previsto en el plan o la creación de un sistema de ejes de carriles bicis que no interfiriese con los ejes de los viandantes.

Siguiendo el tercer objetivo específico, se han evaluado tres indicadores comerciales de gentrificación, los cuales han dado todos positivos: la actividad turística, la actividad comercial y la renovación de los tipos de comercios. Para evaluar los dos indicadores comerciales se ha hecho un análisis a pequeña escala de calles intervenidas y no intervenidas por el plan, en el que se observa una gran renovación de la tipología de comercio en todas las calles, influenciada por la zona en la que se encuentra, y mayor intensidad del indicador de actividad comercial en aquellas calles intervenidas por el plan, en las que el porcentaje de establecimientos comerciales en los que se desarrolla algún tipo de negocio es mayor. Por tanto, sí se puede afirmar que las zonas intervenidas por el plan presentan una intensificación de las características propias de la gentrificación.

El método que se ha seguido para evaluar el Distrito de Gràcia ha tenido en cuenta variables muy significativas en el proceso gentrificador como son las comerciales. Es cierto que poder medir indicadores sociales hubiese ayudado a la confirmación del proceso pero no ha sido posible dada la falta de datos a pequeña escala, que sí se ha podido conseguir para los datos de comercio gracias al trabajo de campo y a la colaboración de los comerciantes de Gràcia.

Después de realizar este trabajo, es posible afirmar que las teorías que diversos autores, hasta el momento, han expuesto acerca del efecto de las mejoras en movilidad territorial y accesibilidad en los procesos de gentrificación, va en relación con los resultados obtenidos para el Distrito de Gràcia. Por tanto, ha sido de gran utilidad tener como referencia investigaciones anteriores.

A un nivel más general, mientras este ensayo está siendo redactado, muchos barrios en todo el mundo están sumidos en procesos de gentrificación. Tal y como está regulado el mercado del suelo y de la vivienda, cualquier mejora que se aplique a un territorio va a contribuir al aumento de su precio, por lo que muchos comercios y familias tendrán que salir de sus barrios al no tener las condiciones económicas necesarias para seguir estando allí. No queremos llegar al caso de San Francisco donde la concentración de todos los empleados de empresas tecnológicas como Google y Apple han derivado en que el alquiler sea tan caro que para encontrar una habitación tienes que desembolsar 3.000€; o casos como el de Ibiza, donde profesionales de sectores como el de la hostelería no se pueden permitir residir cerca de su trabajo dado el precio de los alquileres.

Este tipo de consecuencias podrían hacer pensar a los ciudadanos que es mejor que no se lleven a cabo mejoras en su barrio. De hecho, podrían conseguir poner a la gente en contra -lo cual en parte ya se está logrando- de una mejoría en los sistemas de transporte, en los servicios y equipamientos, de la creación de espacios públicos o zonas verde, de la llegada de turistas y de todo aquello que se traduzca en un alza en los precios del suelo.

¿Y si tenemos que seguir reformando e interviniendo en la ciudad, cómo hacemos para no gentrificar? Para que no tenga que pasar ni una cosa ni la otra -ni reducir las mejoras, ni permitir la gentrificación- es necesario que se acometan una serie de reformas políticas que reduzcan las desigualdades económicas o que regulen el mercado del suelo y protejan el mercado de la vivienda. Al reducir las desigualdades, una subida de precios de los alquileres provocada por las mejoras de un plan en movilidad y accesibilidad, por ejemplo, no supondría necesariamente el desplazamiento de una gran parte de la población tradicional residente.

Cuando se ha investigado acerca de las intervenciones que se han realizado y sus consecuencias, se ha encontrado que no ha habido ningún tipo de seguimiento durante la realización del plan a través de estudios u observaciones. Este tipo de investigaciones que analizan los efectos –en concreto, en la gentrificación de un territorio- de planes o políticas son importantes, ya que hace un llamamiento a que los planificadores analicen las consecuencias y diseñen políticas complementarias al proyecto para evitar unos resultados no deseados, en caso de preverse necesario.

Las asignaturas del Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental han ayudado a la realización de este trabajo en el desarrollo de la parte teórica, gracias al conocimiento de algunos autores y teorías y, también en la práctica, a la hora de analizar los aspectos de un plan de movilidad, tarea que realicé en la asignatura de Gestión Ambiental analizando el Plan de Movilidad Urbana de Barcelona. Por otra parte, las

prácticas que realicé en la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona me enseñaron a desenvolverse con el uso de los programas de Sistemas de Información Geográfica.

Es por esto que, para concluir, me gustaría hacer una valoración sobre este tipo de estudios que se hacen en las academias y no en las administraciones públicas, que son una muestra más de que debería haber más permeabilidad entre las instituciones y las academias.

8. BIBLIOGRAFÍA

11th World Conference on Transport Research (24-28 de junio de 2007): *The role of transport in gentrification: Six Parisian case studies*. Berkeley.

AJUNTAMENT de Barcelona (2017): *Plànol BCN* [documento cartográfico]. Disponible en: <https://w33.bcn.cat/planolBCN/ca/guia/act/carril-bici-K023,ronda-verda-K025,zones-30-K027,vies-"ciclables"-K026,carril-bici-en-construccio-K028,estacions-de-bicing-K013,punts-d-ancoratge-de-bicicletes-K021,aparcament-amb-places-per-bicicletes-K024/zoom/1/angle/44.4/position/429435,4583392/>

AJUNTAMENT de Barcelona, Distrito de Gràcia (2015): *Pla de comerç del Districte de Gràcia 2015-2020*. Barcelona. 86p. Disponible en: http://ajuntament.barcelona.cat/gracia/sites/default/files/documentacio/mesura_de_govern_pla_de_comerc_de_gracia.pdf

AJUNTAMENT de Barcelona (Distrito de Gràcia) y AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA de Barcelona (junio de 2003): *Espai públic, mobilitat i accesibilitat al Districte de Gràcia*. Barcelona. 148p.

AJUNTAMENT de Barcelona (Distrito de Gràcia) y AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA de Barcelona (2010): *Plan de Movilidad, Espacio Público y Accesibilidad en el Distrito de Gràcia (Barcelona): implantación de dos Supermanzanas*. Barcelona. 8p.

AJUNTAMENT de Barcelona (Distrito de Gràcia) y AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA de Barcelona (junio de 2006): *Pla de mobilitat del Districte de Gràcia. Supermançana de la Vila de Gràcia. Desenvolupament de propostes*. Barcelona. 88p.

BARCELONA TURISME, AJUNTAMENT de Barcelona Y DIPUTACIÓ de Barcelona (2015): *Informe de la Actividad Turística en Barcelona*. Barcelona. 168p. Disponible en: http://professional.barcelonaturisme.com/imgfiles/estad/OTBC_Informe_Anual_2015.pdf

BLANCO, Jorge; BOSOER, Luciana y APAOLAZA, Ricardo (septiembre de 2014): *Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación*. *Revista de Geografía Norte Grande*, pp. 41-53. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/300/30031739003.pdf>

CASGRAIN, Antoine y JANOSCHKA, Michael (2013): *Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile*. Andamios. *Revista de investigación Social*, N° 22. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-00632013000200003&script=sci_arttext&tlng=en

CASTELLS, Manuel (1979): *La cuestión urbana*. 6a ed. Madrid: Siglo XXI. 518p. ISBN 8432301396.

CEBOLLADA, À. (2006): Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, N° 48, p. 105-121.

DE LA CRUZ SALANOVA, Luis (21 de enero de 2014): *En la batalla urbana. Lucha de clases y gentrificación en Madrid*. 1a ed. CreateSpace Independent Publishing Platform. 90p. ISBN 1495289885

DELGADO, Manuel (2011): *El espacio público como ideología*. Madrid: Los Libros de la Catarata. 109p. ISBN 9788483195956.

GRUBE-CAVERS, Annelise. & PATTERSON, Zachary (2013): *Urban Rapid Rail Transit and Gentrification in Canadian Urban Centres - A Survival Analysis Approach*. Montreal: CIRRELT. Disponible en: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0042098014524287>

HARVEY, David (1977): *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI. 340p. ISBN 843230252X.

HARVEY, David (2013): *Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad y a la revolución urbana*. AKAL. Colección Pensamiento Crítico. 240p. ISBN 9788446037996

IBORRA, Paco. (2 de junio de 2017): *Nueve lugares que odian a los turistas*. El País. Disponible en: http://elpais.com/elpais/2017/06/01/paco_nadal/1496315476_605835.html

IBORRA, Yeray (2 de enero de 2017): “*El fin de la moratoria hotelera parcial en Gràcia acelera las conversaciones por el plan de alojamientos turísticos*”. El Diario. Disponible en: http://www.eldiario.es/catalunya/barcelona/moratoria-Gracia-conversaciones-alojamientos-turisticos_0_597390698.html

II Congreso Internacional Arte y Entorno (1-3 de diciembre de 2009): *Ciudades globales, espacios locales*. Valencia. Centro de Investigación Arte y Entorno, (CIAE). Universitat Politècnica de València, (UPV). ISBN: 978-84-694-2906-8

JORRO, Ignasi (7 de noviembre de 2016): *Ataques a pisos turísticos en el barrio de Gràcia*. El español, Crónica Global. Disponible en: http://cronicaglobal.lespanol.com/business/ataques-pisos-turisticos-barrio-gracia-barcelona_63132_102.html

LEFEVBRE, Henri (noviembre de 2013): *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing. 468p. ISBN 9788494169052.

LEIBLER, Laure y BRAND, Peter (2012): *Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable*. Bulletin de l'Institut Français d'Études Andine, Vol. 3, N° 41, pp. 363-387. Disponible en: <http://bifea.revues.org/147>

MANSILLA LÓPEZ, José A. (2014) “Multifuncionalidad y externalidades en contextos urbanos. Ideas para una política antigentrificación”. *Contested cities*. ISSN 2341- 2755.
MARCUSE, Peter. (enero de 1985): *Gentrification, abandonment and displacement: connections, causes and policy responses in New York City*, Journal of Urban and Contemporary Law, 28 Wash. U. J. Urb. & Contemp. L. 195.

NEL·LO, Oriol (25 de diciembre de 2016): *¿Quién teme a la gentrificación?* GeocritiQ. n° 275. ISSN 2385–5096. Disponible en: <http://www.geocritiq.com/2016/12/quien-teme-a-la-gentrificacion/>

NIEHAUS DEL SOLAR, Markus (julio de 2016): *Accesibilidad y equidad: herramientas para ampliar la evaluación social de proyectos de transporte*. Directores: Patricia Galilea Aranda y Ricardo Hurtubia González. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Ingeniería. 180p.

OBSERVATORIO METROPOLITANO de Madrid (Septiembre de 2015): *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*. Traficantes de sueños. Mapas. 228p. ISBN 13: 978-84-943111-4-7

PLANOL.INFO [recurso electrónico]. *Economic Observatory: Eixos*. [consulta: 8 de mayo de 2017]. Disponible en: <http://eixos.cat/>

RÉRAT, Patrick y LEES, Loretta (28 de septiembre de 2010): *Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities*. Transactions of the Institute of British Geographers, 36: 126–142. ISSN 0020-2754. Disponible en: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x/abstract>

RUBIALES, Miguel. (2014): *¿Medir la gentrificación? Epistemologías, metodologías y herramientas de investigación de carácter cuantitativo y mixto*. *Contested Cities*. ISSN 2341- 2755.

RUBIALES, Miguel.; BAYONA, Jordi. y PUJADAS, Isabel. (2012): *Patrones espaciales de la segregación residencial en la Región Metropolitana de Barcelona: Pautas de segregación de los grupos altos*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XVI, núm. 423. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-423.htm>

SANTAMARIA VARAS, Mar; MARTÍNEZ DIEZ, Pablo con la colaboración de BARI CORBERÓ, Jordi. (30 de enero de 2013). Proyecto de investigación “atnight” [documento cartográfico]. Barcelona. Disponible en: <http://www.atnight.ws/cartographies.php#.WRSCO7KLSUK>

SANTOS DIEZ, R. (1981) “El transporte y el tráfico en los centros históricos: la peatonalización”. CEUMT, núm 40-41, pp 81-91. ISSN 0212-2901.

SMITH, Neil (2012): *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de Sueños. 380p. ISBN 9788496453753

SORANDO, Daniel y ARDURA, Álvaro (2016): *First We take manhattan: la destrucción creativa de las ciudades*. Madrid: Catarata. Colección Mayor (Los libros de la catarata); 584. 174 p. ISBN 9788490971598

VERLANDIA, D. (2013): El impacto del sistema de Transporte Rápido de Buses (Metrobús) en los precios del suelo en la Ciudad de México. Cambridge (Massachusetts): Lincoln Institute of Land Policy.

A N E X O S

A. TRABAJO DE CAMPO CARRER DE ROS DE OLANO

Número	Tipo	Año
x	peluq	2013
4	vacío	vacío
4b	vacío	vacío
6	vacío	vacío
7	vidrio	1929
10	súper	2005
10	esotérica	2017
11	bicis	2013
11b	vacío	vacío
13	complementos	2016
15	farmacia	ant. a 2006
16	peluq	2016
18	vacío	vacío
19	peluq	1999
20	psicóloga	2015
20b	vacío	vacío
21b	arq	2015
21	vacío	vacío
22	reformas	1975
24	vacío	vacío
32	vacío	vacío
34	vacío	vacío
36	vacío	vacío
37	vacío	vacío
38	vacío	vacío
39	vacío	vacío
43	Ropa	2012
46	cafetería	2014
48b	vacío	vacío
50	música	2009

B. TRABAJO DE CAMPO CARRER DE BRUNIQUER

Número	Tipo	Año
1	súper	post. a 2006
2	licorería	1800
3	súper	post. a 2006
4	peluq	2017
4b	vacío	vacío
4	vacío	vacío
5	vacío	vacío
8	tienda	2014
9	taller diseño	2015
14	bar	2016
15	artíc. regalos	2015
18	vacío	vacío
21	rest	post. a 2006
21	peluq	2006
23	rooms	post. a 2006
24	rest	post. a 2006
26	rest	post. a 2006
29	fyv	2013
30	bar	1980
31	consultoría	post. a 2006
32	panadería	2010
32b	vacío	vacío
34	vacío	vacío
35b	rest	post. a 2006
35	peluq	1994
36	centro	2015
37	rest	1997
38	vacío	vacío
38b	vacío	vacío
40	almacén	vacío
44	rest	1992
45	súper	post. a 2006
45	almacén	vacío
46	vacío	vacío
47	vacío	vacío
48	vacío	vacío
51	vacío	vacío
53	arte	2014

54	arq	post. a 2006
55	vacío	vacío
57	hostal	2009
57b	bar	2015
59	auto	1967
61	bar	post. a 2006
63	súper	2013
63b	bar	post. a 2006
65	bar	post. a 2006
67	auto	2010
69	rest	2002
71	rest	2003

C. TRABAJO DE CAMPO TORRENT D'EN VIDALET

Número	Tipo	Año
1	perfumería	2016
2	ropa	1977
4	costurera	2013
5	vacío	vacío
6b	copistería	2012
6	vacío	vacío
8	pintor	vacío
9	bar	2012
10	vacío	vacío
11	estética	post. a 2006
14	taller	2010
16	vacío	vacío
18	vacío	vacío
19	lavandería	2016
20	diseño	post. a 2006
21	arte	post. a 2006
22	rest	2014
23	vacío	vacío
24	cocina	post. a 2006
26	rest	2010
27	farmacia	ant. a 2006
28	licorería	1800
29	farmacia	ant. a 2006
30	súper	post. a 2006
31	vacío	vacío
32	ateneu	2010
34	ateneu	2010
35	farmacia	1977
37	bar	2008
38	taller	1999
39	vacío	vacío
40	taller	1999
44	vacío	vacío
52	vacío	vacío
70	vacío	vacío

D. TRABAJO DE CAMPO CARRER DE ASTURIES

Número	Tipo	Año
53	rest	post. a 2006
17	rest	post. a 2006
19	fyv	post. a 2006
33b	bar de tapas	post. a 2006
41	2ºmano	post. a 2006
47b	juice bar	post. a 2006
50b	ropa	post. a 2006
48	academia	post. a 2006
40	fyv	post. a 2006
20	pizzería	post. a 2006
10	ropa	post. a 2006
8	fyv eco	post. a 2006
2	farmacia	1851
7b	tienda	1931
55	panadería	1941
46	súper bio	1942
26b	gym	1964
53	óptica	1967
45	lámparas	1977
37	papelería	1982
9	charcutería	1987
49	hippie	1997
34b	carpintería	2000
7	tienda	2001
43	ropa	2003
47	complemen	2003
44	antiguedades	2003
50	tienda té	2006
13	floristería	2007
13b	panadería	2007
31	ropa infantil	2007
38	eco bio ropa	2007
23	ropa diseño	2009
22	súper eco	2009
18	bar de tapas	2010
21	joyería	2012
39	accesor. y reg.	2012
52	perfumería	2012
9b	kebab	2014

11	rest	2014
33	belleza natu	2014
15	vinoteca	2015
37b	tienda asiát.	2015
34	peluq	2015
2b	ropa	2015
15b	x	2016
25	ropa diseño	2016
48b	arte	2016
26	grano	2016
24	súper	2016
4	ropa	2016
16b	heladería	2017
8b	súper	2014
18b	tienda de pint	ant. a 2006
11b	vacíos	vacíos
12	vacíos	vacíos
23b	vacíos	vacíos
25b	vacíos	vacíos
35	vacíos	vacíos
49	vacíos	vacíos
42	vacíos	vacíos
14	vacíos	vacíos
12	vacíos	vacíos
6	vacíos	vacíos

E. TRABAJO DE CAMPO CARRER DE SANT LLUIS

Número	Tipo	Año
16	vacío	vacío
17	taller	2016
24	taberna	post. a 2006
25	súper	1918
27	vacío	vacío
28	vacío	vacío
29	vacío	vacío
33	vacío	vacío
35	rest	post. a 2006
37	rest	1982
39	vacío	vacío
40	videoclub	2015
42	tienda	2014
43	vacío	vacío
47	bar	2013
49	vacío	vacío
52	vacío	vacío
53	copistería	2012
56	agencia	2000
56b	tienda	2014
57	vacío	vacío
58	rest	post. a 2006
58b	taller	2011
62	clínica	2001
64	teatro	1960
66	vacío	vacío
68	auto	1975
70	tienda	vacío
72	instalaciones	vacío
81	vacío	vacío
83	vacío	vacío
85	vacío	vacío