

Hacia una definición de las fronteras urbanas:
Una exploración geográfica del eje del Besòs en el Área
Metropolitana de Barcelona



Jonathan Lencina Jiménez

Tutora: Núria Benach

Trabajo Final de Grado

Grado en Geografía



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Motivaciones

El hecho de haber crecido en el barrio de Artigues, en Badalona pero a menos de 2 minutos a pie de Sant Adrià y a menos de 5 de Santa Coloma de Gramanet, provocó que compartiera clase desde pequeño con compañeros de los tres municipios, lo que ya desde la infancia me causó una cierta curiosidad por los espacios en los que vivíamos.

Durante mi preadolescencia, la gran estigmatización del barrio de Sant Roc y otros barrios de mi entorno se hizo reconocible para mí, el uso partidista del entonces alcalde de Badalona de esta situación sin duda tuvo que ver en este proceso y en el reconocimiento de este por mi parte.

Cambiar de centro de estudios para hacer bachillerato en un centro en Sant Adrià Nord, supuso también empezar a compartir aula con vecinos del otro lado del río, sobre todo del barrio de Besòs en Barcelona, que cruzaban el río cada día para venir a clase, junto con los ya habituales para mi betulenses, colomenses y besosenses. En este contexto, en una conversación con dos compañeras de clase del barrio del Besòs, próximo al barrio de La Mina, comprobé que la imagen que yo tenía por entonces del barrio de La Mina estaba influenciada de forma determinante por la estigmatización que generaba las informaciones de la prensa. La imagen de territorio caótico y peligroso que yo tenía del barrio de La Mina era realmente similar a la que ella tenía de Sant Roc, mientras que ambos restábamos importancia a la situación de nuestro barrio vecino.

Las diferencias entre algunos de los barrios de mi entorno, tanto a nivel físico como socioeconómico, y la convivencia con mis abuelos que desde niño me hablaban sobre las diferencias entre el entorno que ellos habían conocido en su llegada a Badalona y el actual, también hicieron despertar en mí una inquietud ante la existencia de esas diferencias.

Los procesos de construcción del espacio urbano, el asociacionismo vecinal o el papel de la administración y el capital en estos procesos son aspectos en cuya comprensión he podido profundizar ya de modo más sistemático a lo largo de la carrera y de las prácticas curriculares.

Con la proximidad a la autopista C-31, al río o a la Serra d'en Mena, las fronteras físicas siempre estuvieron presentes en mi vida, pero no fue también hasta el progresivo paso de las asignaturas que trataban estos aspectos cuando tomé conciencia del poder simbólico que estas pueden tener. De igual forma que en estas asignaturas se nos presentó la herramienta de los mapas mentales y la enorme capacidad de estos para estudiar el comportamiento espacial a nivel individual.

Todos estos intereses y experiencias se conjugan y culminan en este trabajo que tiene como principal motivación el estudio de cómo todos estos fenómenos se articulan para generar y perpetuar la situación de vulnerabilidad urbana que sufren estos barrios y sus habitantes, y cómo la existencia de unas fronteras, visibles e invisibles, es capaz de incidir en el comportamiento de vecinos y foráneos.

Agradecimientos

A la doctora Núria Benach y por su buena labor como tutora facilitándome la realización del trabajo con sus consejos y recomendaciones, por invitarme a asistir a las salidas de campo organizadas en la asignatura de *Ciutat i Regió Metropolitana* visitando y conociendo agentes claves de algunos de los barrios del eje del Besòs, pero sobre todo, por su ayuda en la delimitación y orientación del trabajo cuya forma sería totalmente diferente sin su tutoría.

A la Doctora Jennifer Thiers que hizo de tutora durante los primeros meses de trabajo, por sus consejos durante asignaturas previas cursadas con ella puestos en práctica en este trabajo y por su interés posterior por el trabajo y al doctor Ernest Ruíz, por su ayuda en el proyecto de delimitación del eje besos y sus enseñanzas sobre el uso de los sistemas de información geográfica.

A los vecinos de las asociaciones de vecinos de Artigues, Sant Mori de Llefià, Sant Roc, Trinitat Nova, Trinitat Vella y Trinitat Uneix y a los trabajadores y mis compañeros de prácticas de la *Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona*.

A mis compañeros de clase durante la carrera con los que realizado muchos trabajos previos cuyos resultados y conclusiones se ven reflejados en este, especialmente a Martí Roca, Albert Martí, Alex Farga, Aniol Gironès, Arnau Guerrero y Genis García.

Por último a todos mis familiares, amigos y vecinos que han contestado a mis preguntas sobre “el barrio” desde hace años y a aquellos que han podido hablarme sobre cómo era en el pasado. Especialmente a los que en los últimos meses me han ayudado haciendo sus propios mapas mentales, prestándome sus balcones o teléfonos para hacer fotografías o simplemente mostrando su apoyo o preocupándose por cómo avanzaba con el trabajo.

Resumen

A partir del estudio de diferentes fronteras urbanas en el eje del Besòs intentaremos hacer una aproximación a los tipos de frontera más determinantes para la realidad de estos barrios y sus habitantes.

Para ello, previamente deberemos identificar y definir los diferentes tipos de frontera que encontramos en la ciudad y construir una metodología para analizar cada uno de ellos. Después de haber delimitado y caracterizado brevemente el eje del Besòs, pasaremos a analizar algunas fronteras de cada uno de los tipos: físicas, socioeconómicas y mentales.

Veremos cómo las fronteras físicas, como el río o las grandes vías de comunicación, adquieren un poder simbólico por su relación con las fronteras de la estigmatización o de la renovación urbana y cómo todas estas se articulan para perpetuar la condición de estigmatización de determinadas áreas o para conseguir beneficios económicos mediante un proceso de “regeneración urbana”.

Con el estudio de las frontera mentales veremos como el resto de fronteras sirven para articular nuestro mapa mental y son capaces de generar determinadas estrategias o pautas de comportamiento tanto en vecinos como en foráneos.

Así, conseguiremos tener una visión general del eje del Besòs y los procesos que intervienen y han intervenido en el desarrollo de estos barrios, generando unas condiciones de aprovechamiento de estos entornos por parte de los poderes económicos. Pero, sobre todo, intentaremos entender mejor cómo estos propician la articulación de un entorno en el que los residentes reciben de forma sistemática menos recursos y cuyo espacio va siendo marginado y rodeado por diferentes elementos que dificultan su día a día.

Palabras claves: Fronteras urbanas, Estigmatización territorial, Espacio vivido, Área Metropolitana de Barcelona, Eje del Besòs.

Astract

From an approach to different urban borders in the Besòs axis, we will try to make an approximation to the most determining types of borders for the reality of these neighborhoods and their inhabitants.

For this, we must previously identify and define the different types of borders that we find in the city and build a specific methodology for each of them. After having delimited and briefly characterized the Besòs axis, we will analyze some borders of each of the types: physical, socioeconomic and mental.

We will see how the physical borders, such as the river or the great communication routes, acquire a symbolic power due to their relationship with the borders of stigmatization or urban renewal and how all of these are articulated to perpetuate the condition of stigmatization of certain areas or to achieve economic benefits through a process of "urban regeneration".

With the study of mental borders we will see how the rest of the borders serve to articulate our mental map and are capable of generating certain strategies or behavior patterns in both neighbors and foreigners.

In this way we will be able to have a general vision of the Besòs axis and the processes that influence and have influenced in the development of these neighborhoods, generating conditions for the use of these environments by the economic powers. But above all, our aim is to better understand the articulation of an environment in which residents systematically receive fewer resources and whose space is being marginalized and surrounded by different elements that make their day-to-day life difficult.

Keywords: Urban borders, Urban Marginalination, Lived Space, Àrea metropolitana de Barcelona, Besòs axis.

ÍNDICE

1. Introducción.....	7
2. Objetivos.....	7
3. Marc teórico.....	8
4. Metodología.....	15
5. Área de estudio	
5.1- Las fronteras en el eje del Besòs: un fenómeno metropolitano.....	15
5.2- Delimitando el área del Besòs con datos: la creación de un índice propio de vulnerabilidad.....	20
6. Fronteras físicas	
6.1- El río Besòs: ¿Únicamente una frontera física?.....	27
6.2- Pendientes, escaleras y movilidad urbana: vivienda vertical en terrenos en vertical.....	30
6.3- Infraestructuras, vías de comunicación y zonas de sacrificio.....	36
6.4- Trinitat Nova y Trinitat Vella: territorio de fronteras.....	38
7. Fronteras socioeconómicas	
7.1- Fronteras de la estigmatización: Sant Roc y La Mina.....	44
7.2- Fronteras de la renovación: La Catalana, La Mora y Gorg.....	50
8. Fronteras mentales	
8.1- Seguridad: de vía a mojón.....	55
8.2- Desbloqueando el mapa.....	56
9. Fronteras urbanas: un paseo por el eje Besòs.....	59
10. Conclusiones.....	63
Bibliografía.....	65
Anexos	
Anexo 1. La zona de sacrificio de la Verneda.....	68
Anexo 2. Les Oliveres, Singuerlín y Can Franquesa.....	70
Anexo 3. Carretera de acceso a La Mora, Las Tres Chimeneas y el puerto de Badalona.....	73
Anexo 4. Renovación en La Mora y Gorg.....	77

1. Introducción

Las fronteras urbanas no se definen únicamente por los límites administrativos. También pueden ser, incluso de forma más intensa, elementos físicos o simbólicos que caracterizan, marcan y delimitan espacios y que tienen como efecto el producir o resaltar las diferencias socioespaciales existentes.

Para Neil Smith, la “frontera urbana” era la que marcaba el avance de las transformaciones urbanas y era por tanto una frontera dinámica y tan solo visible cuando el avance de las inversiones del capital se plasmaba en un espacio construido renovado (Smith 2012). Pero en los espacios urbanos, encontramos también otras fronteras de tipo material o simbólico que influyen decisivamente en la vida cotidiana de las personas y en el funcionamiento urbano en general. El mismo Kevin Lynch, en su clásico trabajo de 1960, daba cuenta del papel de los límites o barreras en la percepción de la ciudad y en cómo contribuían o dificultaban la legibilidad y el movimiento en la ciudad. Así, las fronteras pueden ser vías de comunicación, edificios o espacios públicos, pero también pueden crearse a partir de la imagen social que se tenga de una zona.

En este trabajo buscamos definir y estudiar cómo interactúan entre ellas, si tienden a aparecer de forma conjunta, si en algún caso son dependientes y si, en este caso, su efecto se ve aumentado y, en general, cómo afectan a la población las diversas fronteras que podemos encontrar en nuestras ciudades y regiones metropolitanas. Por otro lado también aspiramos a, así como establecer una tipología que pueda aplicarse a una diversidad de casos a partir de una triple clasificación inicial: fronteras físicas, fronteras mentales y fronteras socioeconómicas.

La definición, la propuesta de tipología y la caracterización de su funcionamiento se apoyan en el estudio de una serie de casos concretos en diversos barrios del llamado eje de Besòs de la metrópolis barcelonesa, área que se extiende a lo largo de ambas orillas del propio río Besòs en su tramo final. La elección de esta área no ha sido aleatoria. Por un lado, el autor de este trabajo cuenta con un conocimiento de primera mano de muchos sectores del área. Por otro, debido a la complejidad de sus condiciones físicas, urbanísticas y sociales, se trata de un área urbana muy rica en ejemplos, encontrando multitud de ejemplos tanto de fronteras físicas, como mentales y simbólicas.

Son muchos los estudios realizados sobre algunos barrios de la zona, de forma individualizada o agrupándolos, desde diferentes enfoques teórico y prestando atención a diferentes procesos o a sus características. Aunque todos estos trabajos son de enorme utilidad para este proyecto, ya que nos ayudarán a contextualizar el área en el que se enmarcan los ejemplos que tratamos en este trabajo, la intención es ir en esta ocasión un poco más allá y ver cómo esta serie de procesos y características influyen directamente en el modo en que la población articulamos el territorio. Ello tiene un efecto directo en nuestro comportamiento espacial en el mismo, confinando, excluyendo o dividiendo determinadas zonas de nuestras ciudades de forma física o simbólica. Con ello pretendemos contribuir a analizar y a entender el papel de las fronteras en las dinámicas de diferenciación urbana, tanto desde el punto de vista de las transformaciones urbanas como desde la perspectiva del espacio vivido.

2. Objetivos

El objetivo principal de este trabajo es estudiar **las fronteras urbanas, cómo interactúan entre ellas**, si tienden a aparecer de forma conjunta y si en este caso si su efecto se ve ampliado, pero sobre todo nos interesa abordar la relación de la población con los diferentes tipos de fronteras urbanas. Para ello previamente deberemos **identificar y definir los diferentes tipos de frontera** que encontramos

en la ciudad que y son útiles para este trabajo, tanto a partir del análisis de la bibliografía existente como de su aplicación en los casos empíricos estudiados.

Estos se enmarcan en el área de la desembocadura del Besòs. Por ello, un objetivo secundario del trabajo ha sido **delimitar el área y analizar sus principales características** tanto de tipo urbanístico como social, con el propósito no solo contextualizar la zona sino localizar, aquellos sectores donde se materialicen de forma especialmente intensa los efectos de estas fronteras.

De la gran diversidad de elementos, procesos y características que encontramos en esta área, pero, sobre todo, a la diversidad de tipologías de frontera que son sujeto de estudio en este trabajo subyace el tercero de los objetivos específicos: **encontrar la aproximación metodológica más útil para cada una de las fronteras analizadas.**

Finalmente, pretendemos también analizar las **diferencias de percepción, valoración y comportamiento** ante estas fronteras, dependiendo de la edad, el sexo, el origen, la residencia, la clase social o la experiencia vital en general.

3. Marco teórico

La frontera es una realidad compleja pero que todo el mundo utiliza de forma consciente o no, parece imposible imaginar una persona que no se enfrente al conocimiento del entorno y de las cosas en relación con unos límites existentes. Es más, casi la totalidad de las acciones relacionadas con otros individuos o con el entorno necesita de la creación o consideración de unos límites (Raffestin, 1986).

Pese ser algo intrínseco al comportamiento de los seres vivos, la concepción de la frontera tiene una serie de connotaciones como la linealidad, el límite, la visión política y cierta “invariabilidad”, características que son fruto sobre todo del papel de la creación de los estados-nación con sus fronteras y de su materialización en la cartografía. (Raffestin, 1986; Del Valle 1997; Mezzadra y Neilson 2013).

El origen de los límites está ligado a la propia organización de las sociedades y a las diferencias entre diferentes sociedades o civilizaciones con proyectos, ritmos y tradiciones diferentes. Pero también tiene relación con la necesidad de delimitar un espacio, que es a la vez interno para la propia gestión y externo para la incorporación de nuevos recursos. Por lo tanto, aunque en muchas ocasiones el límite sea convencional, en ningún caso es fruto del azar ni es algo arbitrario. Habitualmente se crean a partir de un proceso de tres pasos: definición, delimitación en los mapas y demarcación en territorio (Castellán 1981; Raffestin, 1986).

Para Claude Raffestin la construcción de las fronteras está condicionada por la interfaz “físio-eco-socio-lógicas”. Es decir, que estas son al mismo tiempo conocimiento y práctica territorial, una regulación política económica, social y cultural que demarca las zonas territoriales que enmarcan un conjunto de prácticas, conocimientos, actividades e instrumentos aceptados bajo un proyecto determinado. Así que contribuyen a la creación de una ideología sobre el territorio que, independientemente de su contexto histórico, ha cumplido cuatro funciones fundamentales: traducción, regulación, diferenciación y relación. Traducción, en cuanto a su capacidad explicativa del alcance de un poder, una actividad o de la relación entre deferentes entes con alcances, fuerzas, proyectos y ritmos diferentes; regulación, por su poder delimitador tanto del territorio como de las reservas que estos contienen, cerrando y abriendo la frontera a determinadas personas o recursos dependiendo las necesidades del momento; diferenciación, ya que es el portador o incluso creador, de la diferencia que representa y relación, entre los proyectos que separa, ya sea de intercambio,

oposición o colaboración, relación que no dependerá de la propia frontera, ya que su función instrumental es otra, sino que dependerá del uso que se le dé a esta frontera por parte de las fuerzas implicadas (Raffestin 1986).

En el contexto actual de globalización donde el papel de la frontera entre estados parece estar perdiendo importancia ante las exigencias propias de la fase actual del capitalismo caracterizado por una interconexión total del mercado financiero y material, de la información e incluso de las fuerzas de trabajo algunos autores han defendido la tesis de que estas fronteras están perdiendo importancia (Ohmae, 1992). Sin embargo, el aumento de las defensas en muchos estados para impedir la migración o la articulación de zonas económicas espaciales dentro de algunos estados han demostrado que lejos de esto, las fronteras se han convertido en elementos clave de la articulación de los intercambios a nivel global, siendo claves para la producción de espacios y tiempos diferentes, tanto entre estados como dentro de estos.

Lejos de desaparecer, parecen estar ganando una importancia creciente pese a que en muchos casos estén sufriendo una desintegración, es decir que las diferentes funciones que cumplen como límite (cultural, social, legal, económico etc.) dejan de coincidir con la línea original sobre el territorio, por lo que más bien estamos sumergidos en un proceso de aumento de significados y formas del hecho fronterizo (Mezzadra y Neilson 2013).

Como vemos, alrededor del concepto de frontera se han desarrollado multitud de teorías desde muchos campos del conocimiento, convirtiéndose en un concepto clave para determinados estudios desde la historia, la antropología, la sociología o la economía. Los estudios desde la geografía, que tienen como epicentro de su trabajo la frontera, también han sido muy diversos y su definición ha variado en función de las categorías espaciales, los fenómenos y procesos sociales o los agentes que intervienen o se ven afectados por la influencia de las fronteras. Dependiendo de la forma en la que estas se han comprendido, podemos diferenciar dos posturas epistemológicas: la que las entiende como espacios absolutos, contenedores de las diferentes poblaciones, relaciones y objetos que en ellos se albergaba, pero cuya existencia no depende de ellos o como espacio socialmente construido es decir como fruto de las relaciones sociales que en él se albergan o manifiestan (Arriaga, 2012; Trillo, 2017).

Dentro del primer tipo, encontramos multitud de estudios y trabajos teóricos a lo largo de la historia. De este enfoque clásico, caracterizado por centrarse en la descripción del territorio proviene por ejemplo la taxonomía clásica que diferencia entre fronteras naturales y artificiales (Trillo 2017). En el segundo tipo de aproximaciones, desarrolladas sobre todo a partir de la década de los 1960 desde la geografía radical y la geografía humanista, pueden distinguirse en tres tipologías: la frontera como producto del sistema social, como espacio poscolonial o como espacio simbólico.

Cabe decir que muchos de estos tipos de frontera pueden ser encontrados y analizados en ámbitos urbanos, en los que se centra este estudio. Se trata, en este caso, de límites que actúan como separación entre dos zonas señalando las diferencias en cuanto a su función, su gestión, su morfología, su valor simbólico o simplemente dificultan de algún modo el paso fluido entre dos áreas. Estos tipos y algunos otros que pudiéramos identificar no son en ningún caso excluyentes, ya que un mismo límite puede ser analizado y comprendido de diferentes modos o como perteneciente a diferentes tipologías.

Como veremos, los ejemplos de cada uno de los tipos de frontera son múltiples en el eje del Besòs y las diferentes teorías que existen en torno a estos son capaces de explicarnos muchas de las formas, actividades o actitudes que podemos encontrar a lo largo de nuestra área de estudio, pero aún así

esto sólo supone una pequeña parte. Es difícil tener en cuenta la totalidad de factores sociales y económicos que confluyen en estas áreas y que podrían ayudar a explicar algunas realidades que quedan fuera de la capacidad explicativa de las teorías más habituales, como por ejemplo el hecho de que determinadas zonas donde el diferencial potencial de renta y la situación de estigmatización que sufren serían suficiente para justificar un borrado del mapa de estas zonas, continúen manteniendo su situación a lo largo de extensos períodos de tiempo (Benach 2021).

Estudiar las funciones que cumplen para el centro urbano lo que esta autora denomina “los espacios extremos” nos puede ayudar a comprender con más profundidad las diferentes formas en las que el capital modifica el espacio urbano y las motivaciones que persiguen estas modificaciones (o la ausencia de estas). En este contexto se enmarcan los trabajos materializados en el dossier monográfico “En las fronteras de lo urbano” publicado como resultado del seminario “En las fronteras de lo urbano: espacios urbanos extremos”. En este monográfico encontramos trabajos en que estudian barrios o zonas de todo el estado español siempre bajo el marco teórico de los espacios extremos entendidos como aquellos espacios que han quedado fuera de las grandes inversiones de capital que sí que han llegado a áreas centrales de sus ciudades, debido al carácter tremendamente selectivo (a escala espacial y temporal) de este tipo de inversiones tanto “la centralidad” como la “marginalidad” son fenómenos sometidos a cambios. Estas áreas, mas allá fuera de fronteras materiales, sociales y simbólicas del sistema cumplen una triple función para este: definen y dan valor a las áreas centrales, albergan aquellas actividades molestas o inadecuadas para los centros urbanos y establecen una frontera física o simbólica que protege a las áreas centrales de ser contaminadas por lógicas no capitalistas, que sí se permiten en parte en estas áreas marginales, es más, que en muchos casos son necesarias para mantener unas condiciones mínimas por parte de la población que habita estos espacios extremos (Benach, 2021).

Para este trabajo, ya que perseguimos acercarnos a la frontera a partir de la experiencia de los afectados por estas, sintetizaremos la ya señalada complejidad del hecho fronterizo en tres tipologías: fronteras mentales, socioeconómicas y físicas dependiendo de la forma en la que estas afectan a los individuos que habitan esta realidad. Además hay que contar con la existencia de fronteras administrativas a las que haremos haciendo referencia en algunas ocasiones que pueda ser interesante por que complementen o sean determinantes para alguno de los otros tipos.

1. Fronteras administrativas:

Entendidas como las líneas imaginarias establecidas por la administración para facilitar la gestión, limitar la jurisdicción de la escala de la propia administración o para establecer un límite a partir del cual otra administración será la encargada de la gestión.

Los ejemplos más conocidos y estudiados de este tipo a lo largo de la historia son las fronteras entre diferentes estados, que en muchas de las funciones que cumplen, son similares a las fronteras internas a escala de barrio o municipio, las que trataremos en este trabajo. Este tipo de fronteras ha sido ampliamente criticado desde diferentes ámbitos, ya en el siglo XIX autores como Reclus señalan el absurdo de este tipo de fronteras, incluso las mal llamadas “fronteras naturales”, todos estos tipos de frontera son creaciones artificiales. o como Proudhon que demuestra que un curso de agua no constituye una barrera sino un vínculo para todos los que habitan en su cuenca (Ferretti y Pelletier 2014), ejemplo que retomaremos más tarde.

Este tipo de frontera apenas tiene importancia a la hora de estructurar el territorio por parte de la población, en algunas ocasiones sí resultaron determinantes para el proceso de expansión, pero

muchas otras fueron totalmente ignoradas, encontrando casos de plazas, propiedades, bloques o incluso viviendas que quedan atravesadas por el límite municipal. Algunas actuaciones concretas, al utilizar la frontera municipal como límite, como en el confinamiento municipal durante la crisis de la covid o la aplicación de la ley de bajas emisiones de Barcelona, que se aplicaba también en el municipio de Sant Adrià de Besòs pero no en los municipios colindantes de Santa Coloma y Badalona pueden hacer que estas tomen importancia acusada en un momento dado, resurgiendo con ellas el debate sobre su idoneidad.

2. Fronteras físicas:

Definidas por impedir o dificultar el paso de personas, objetos o información de un punto a otro se trata de cualquier tipo de barrera física que pueda suponer una dificultad añadida a la hora de comunicar dos puntos.

Algunos de los ejemplos que encontramos de forma más habitual en las ciudades se corresponden con las infraestructuras de comunicación; carreteras, autopistas o vías férreas que impiden la circulación fluida y directa en vehículo o a pie en sentido transversal a estas. Pero estas no son las únicas construcciones que tienen capacidad para limitar la circulación muchos otros equipamientos o infraestructuras también pueden cumplir esta función dependiendo de su colocación. Incluso encontramos ejemplos de fronteras físicas de origen natural como los ríos o pendientes que, pese al avance de las técnicas constructivas siguen suponiendo una dificultad para la movilidad para buena parte de la población

El geógrafo brasileño Marcelo Lopes de Souza nos habla de “zonas de sacrificio” para referirse a las áreas que quedan marginadas del espacio urbano por la instalación de grandes infraestructuras metropolitanas (Lopes de Souza 2021). Encontramos un ejemplo perfecto de un fenómeno similar, en el trabajo de María Fernanda Rojas (2018), enmarcado precisamente en el Bon Pastor dentro del eje del Besòs, donde estudia el papel que tienen como límite en el espacio urbano la calle Tucuman, la calle de Asunción, el paseo de Guayaquil, la calle Lima y la Ronda del litoral que rodean el polígono industrial del Bon Pastor.

3. Fronteras socioeconómicas

La mayoría de las fronteras del tipo socioeconómico tienden a aparecer como consecuencia del desarrollo geográfico desigual, inherente al propio sistema capitalista, ya que este busca de forma continua adaptar el territorio en busca de las mejores condiciones de explotación y rentabilidad. Esta búsqueda constante deja su huella en el paisaje urbano y provocando gran inestabilidad y muchas discontinuidades en este, a la vez que dota al capital de un medio clave para la inversión de excedentes y para su propia reinversión (Harvey, 2014).

En “La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación.” Neil Smith analiza en profundidad como avanza esta frontera entre las zonas que se renuevan, las que no y cuáles son las lógicas detrás de este proceso. El término de frontera coge una importancia clave para su trabajo, ya que Neil Smith nos muestra una visión de la gentrificación como un proceso de conquista de clase en el contexto urbano, mediante el cual la clase obrera va siendo expulsada de los lugares donde el capital concentra inversiones cambiando la realidad material y simbólica de una zona (Smith, 1989).

A lo largo del trabajo compara de forma recurrente la frontera de la renovación de la que Smith nos habla en su trabajo con la frontera que F.J. Turner mostraba en su ensayo sobre el papel de la frontera en la historia norteamericana, comparación que nos muestra dos de las características principales de la nueva frontera urbana. Por un lado, el papel de la frontera como límite de la conquista y por otro la visión del espacio exterior como un espacio ajeno a la civilización, un espacio de barbarie que legitimaba toda clase de actitudes violentas contra los habitantes de estas, bajo el pretexto de estar ocupando un territorio que no les pertenecía.

Esta segunda característica también está presente en la teoría de la nueva frontera urbana de Smith, la ciudad revanchista, es el proceso que se materializa en el conjunto de acciones emprendidas por los gobiernos neoliberales y las fuerzas del mercado, que, a base de recortes en las partidas sociales, la gentrificación o la estigmatización de determinadas zonas, procesos clave en la “acumulación por desposesión” (Harvey, 2007). A través de la mercantilización cada vez más ámbitos y la financiarización de la sociedad se ha facilitado una distribución cada vez más desigual de los recursos entre muchas otras formas de violencia. Precisamente por su carácter violento tanto a nivel simbólico como por la privación o la dificultad para acceder a determinados derechos básicos o incluso por el uso de la violencia física, el revanchismo de la ciudad supone la cara más dura del proceso de expansión de la nueva frontera urbana (Smith, 1989; Harvey 2013). Lo socioeconómico y lo simbólico quedan así estrechamente unidos, unión que se manifiesta con especial intensidad en la frontera urbana, creada a partir de intervenciones económicas, la ausencia de estas y la capacidad que tienen estos procesos para cambiar el papel simbólicos de determinados espacios.

En este sentido, la estigmatización territorial es un fenómeno clave para la construcción de gran parte de las fronteras sociales. Wacquant se apoya en la teoría de la “identidad deteriorada” de Goffman y añadiendo parte del cuerpo teórico sobre el poder simbólico de Bourdieu, intenta aproximarse al estudio de como la estigmatización en un área concreta llega a los diferentes agentes que afectan a este. Estudiando los límites confusos entre el espacio físico, simbólico y social y la influencia de estos en la estigmatización territorial, llega a la conclusión que lejos de ser un fenómeno que se da de forma aislada en algunas ciudades, la estigmatización territorial no es una condición estática, si no una forma significativa de expansión de determinadas acciones a través de las representaciones mentales y objetales que mantienen un sustento muy fuerte en la discriminación racial y la pobreza.

La estigmatización cumple una función para el sistema, provoca la desintegración del asalariado, la desconexión funcional y la disminución de beneficios en las inversiones en inmuebles en determinadas áreas a la vez que las utiliza para su propia reproducción (Wacquant 2014: Smith 1989).

A través del estudio de las estrategias de los diferentes agentes que intervienen en el barrio, Wacquant reflexionó sobre cómo se reproducen estas actitudes para darse cuenta de que realmente poco importaba si el espacio estigmatizado se encontraba en mal estado, con altas tasas de pobreza o si vivía un porcentaje muy alto de extranjeros. Si se instalaba esa creencia, aparecían con ellas ciertas actitudes y estrategias en los diferentes actores. Wacquant señala también que, lejos de extenderse la estigmatización al conjunto del espacio ocupado por la población de extracción obrera, esta se concentra en determinadas zonas y se hace especialmente intensa cuando parecen convertirse en manchas permanentes (Wacquant 2008).

De los tipos de frontera que tratamos en el trabajo, las que son fruto de la estigmatización, son especialmente tensas, ya que estos tipos de frontera son en los que más fácilmente se apoyan las visiones de la frontera como punto de discontinuidad entre grupos y, tal como afirma A. Castellán, “como nadie se resiste a comparar, cada uno tiene sus bárbaros. Allí en la frontera, como un acecho a ignorar o a compeler. Esto dependerá siempre del mayor o menor aliento misional que les anime”

(Castellán 1981, p. 15). “Aliento misional” al que por desgracia determinadas fuerzas políticas y medios de comunicación recurren de forma habitual, lo que facilita la pérdida de sentido propio en los residentes, dificulta la acción colectiva e incluso provoca que desarrollen estrategias que profundizan su condición de desprestigio o en contra de algunos de sus vecinos.

Aunque de forma menos directa, Teresa del Valle nos muestra también como los estereotipos tienen un papel fundamental en la vida de la ciudad, ya que además de permitir una mayor manipulación del colectivo al que van dirigidos (en su trabajo analiza los que afectan al papel de la mujer) preparan simbólicamente a otros colectivos, para determinados roles (en este caso concreto a los hombres), vedando la posibilidad de participar en la construcción del espacio urbano a determinados colectivos y perpetrando la dominación y jerarquización en la ciudad (del Valle, 1997).

La dominación precisamente es el eje central en torno al cual se articula uno de los tipos de frontera que más trabajos han recogido en los últimos años, las fronteras postcoloniales, fruto del trabajo de los diferentes estudios postcoloniales y que algunos autores han aplicado también en las áreas informales y estigmatizadas de las ciudades y áreas metropolitanas, no únicamente en los países que sufrieron y sufren el colonialismo directo o no, por parte de las fuerzas imperialistas occidentales, ya que estas concepciones del espacio colonizado atiende a características que se dan por igual en ambos lados.

Los ‘gray spaces’, áreas que concentran personas, actuaciones, economías o discursos articulados entorno a la ciudad central y donde con el apoyo de la administración pública se crea todo un sistema que facilita el proceso de apropiación por parte de los poderes económicos que se articula en cuatro partes fundamentales: expansión de los intereses de las clases dominantes (no solo a nivel espacial), explotación de los grupos marginados, la institucionalización de “lo diferente” y la segregación jerarquizada. Estos espacios son donde se manifiestan las relaciones de este nuevo tipo de colonialismo y donde se obliga a los residentes a desarrollar una serie de estrategias para su supervivencia, incluyendo actividades informales que son más o menos permitidas por la administración (Yiftachel, 2009).

La creación de categorías tales como “residentes ilegales”, “áreas degradadas”, trabajo informal”; “ocupación ilegal del suelo” o “regeneración urbana” regulan y jerarquizan estas zonas dentro del conjunto metropolitano, perpetuando la desigualdad que sufren en la asignación de recursos, servicios y oportunidades, y sumiendo a estas zonas en una situación de “temporalidad permanente” a la espera de ser “rescatados”. Es decir, traducen las normas legales que tienen como uno de sus objetivos la estratificación y jerarquización de las regiones urbanas, articulando una serie de discursos sobre la criminalidad y el desorden, deslegitimando así la capacidad de organización y gestión de los residentes y amparando las posibles actuaciones para cambiar esta situación (Yiftachel, 2009).

Este proceso que Yiftachel denomina de “incorporación separadora” mediante el cual estas zonas se van integrando en el conjunto metropolitano, pasando a ser controlados en mayor medida por los poderes hegemónicos, creando fronteras dentro de las ciudades donde la administración utiliza a su antojo los proyectos de desarrollo, la asignación de tierras, la desinversión o la militarización para someter a la población de las zonas señaladas, disminuyendo la calidad de vida y del espacio urbano en estas. Estas fronteras físicas o simbólicas normalmente son debidas a la expulsión de determinadas actividades desde el centro a estos espacios y suponen la posibilidad de grandes ganancias económicas en un futuro indeterminado para el capital, proceso que señala Neil Smith en la nueva frontera urbana, mientras que para determinadas personas de la zona afectada el transgredir la frontera puede suponer la posibilidad de una mayor estabilidad económica (Yiftachel, 2009).

A lo largo de este trabajo iremos aludiendo al papel de estas fronteras sociales de una forma genérica, sin hacer referencia en muchas ocasiones a ninguna de estas tipologías de forma estricta, pero atendiendo siempre a las características que estas imprimen en las diferentes dinámicas urbanas en el papel de la administración y los entes privados, pero sobre todo en la población.

4. Fronteras mentales:

Nos basamos aquí en los trabajos sobre percepción de la ciudad de Kevin Lynch, concretamente de su libro "La imagen de la ciudad" en el que estudia la imagen mental que tienen los ciudadanos de Nueva Jersey, Boston y Los Ángeles no a partir de las construcciones físicas, sino a partir de los mapas mentales que ellos construyen de su propia ciudad utilizando el mapa físico, pero también su percepción y experiencia. Esta "legibilidad" facilita el reconocimiento de sus partes y la orientación dentro de la propia ciudad. Para ello, Lynch emplea diferentes elementos; sendas, mojones, nodos y límites, estos últimos (la cuarta tipología de frontera que emplearemos) queda definida como "aquellos elementos lineales que no son considerados senda son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes. Obrar como referencias laterales." (Lynch 1960:79). Estos límites se construyen en gran parte a partir de la propia experiencia y el conocimiento progresivo del entorno, por lo tanto, a título individual, pero al depender en gran parte de los elementos y construcciones, tanto físicas como simbólicas, que encontramos en el entorno de forma habitual son similares para la población que comparte ese entorno.

Para este trabajo tendremos una concepción algo más amplia que la que presenta Lynch en su trabajo, que centra su atención en la "legibilidad" de la ciudad y intentaremos aplicarla teniendo en cuenta otros factores como el sentimiento de pertenencia o la negación o autonegación de espacios, tanto de personas como de colectivos. La visión que personas de diferente clase económica o edad pueden tener de un mismo territorio puede cambiar enormemente, así como el grado de familiaridad con el entorno que suele generar sentimientos más intensos respecto a este ya sean de afecto o desprecio, ya que detrás de la imagen, se encuentra la realidad del barrio con su organización y continuidad histórica por lo que las imágenes internas y externas, incluyendo los límites de estas, no suelen coincidir. A escala de barrio, es una de las que más utilizaremos a lo largo del trabajo, ya que es ahí donde se hace especialmente intenso este fenómeno, ya que el área que el residente percibe como propia suele ser una parte de la que el foráneo percibe como homogénea (Tuan, 2007).

Esta visión más amplia es la que se adapta mejor a los límites que pretendemos estudiar, los límites fruto del espacio vivido y que excluyen algunos lugares por la experiencia propia, el valor simbólico o las sensaciones que nos transmiten, privándonos de muchos espacios que ni siquiera hemos llegado a experimentar, es decir que: "Cuando afirmamos que nos movemos libremente por la ciudad, lo que decimos realmente es que aprovechamos todos aquellos espacios que quedan comprendidos dentro de nuestra vida y movimientos" (Del Valle 1997:198).

Sobre estas fronteras es especialmente interesante, a la par que complicado, estudiar sus procesos de aumento y reducción del espacio vivido para individuos y colectivos. Encontramos una aproximación muy ilustrativa sobre los procesos de reducción de espacios para las mujeres en "Andamios para una nueva ciudad" de Teresa del Valle donde dedica un capítulo titulado "Los espacios que nos negamos" a estudiar los procesos mediante los que las mujeres reducen su espacio vivido por motivos de seguridad y las formas en las que se retransmite esta reducción.

4. Metodología

Las metodologías empleadas en esta investigación han sido muy diversas, incluyendo técnicas cuantitativas y cualitativas. A la propia experiencia y conocimiento directo del área, se ha añadido, en primer lugar, el tratamiento de datos cuantitativos y la creación de un índice a partir de datos socioeconómicos para delimitar el área general de estudio.

Este análisis de estadísticas socioeconómicas, ha tenido que ser contrastado y ampliado a su vez, con información y mapas sobre las características del terreno (tipos de uso de suelos o índices digitales de elevación), la observación directa tomando fotografías y con las anotaciones de las entrevistas informales con los vecinos, sus mapas mentales o la realización de itinerarios por el eje del Besòs.

Los mapas mentales y la realización de itinerarios sobre el papel por parte de los vecinos, ha resultado una parte fundamental del trabajo ya que nos permite comprobar el alcance de determinados fenómenos que hemos podido observar mediante otras metodologías a la vez que nos permite estudiar el comportamiento espacial a nivel individual.

Como las metodologías han sido muy diferentes, debido a la diversidad en tipologías de fronteras y la información de la que disponíamos, hemos tenido que aplicar una metodología apropiada para cada caso, tal como se irá explicando más adelante

Hay que señalar que parte de esta información no ha sido recogida ex profeso para este trabajo, sino que ha formado parte del trabajo de prácticas curriculares del Grado de Geografía de la Universitat de Barcelona. Los aspectos relacionados con las fronteras en el ámbito concreto de Trinitat Vella y Trinitat Nova, en buena parte ha sido extraído del proceso participativo desarrollado en el marco del proyecto *Barris espais de convivència* (BEC), elaborado por la *Federació de d'associacions veïnals de Barcelona*, en el que el autor de este trabajo ha colaborado.

La elaboración de un índice para delimitar el eje del Besòs atendiendo a factores sociales fue un proyecto realizado en el marco de la asignatura de SIG avanzado, los primeros itinerarios fueron recogidos en el marco de un trabajo de Desequilibrios Regionales y buena parte de la investigación y del trabajo de campo fueron iniciados para a otros trabajos realizados para las asignaturas de Ciudad y Región Metropolitana, Agentes y políticas urbanas, Geografía de Catalunya y Trabajo de Campo.

5. Área de estudio

5.1- Las fronteras en el eje del Besòs: un fenómeno metropolitano

El área en la que se enmarcan los casos de estudio analizados ha sido delimitada mediante un índice de elaboración propia que tiene en cuenta el tipo de vivienda, el porcentaje de población extranjera, el precio del alquiler y la densidad de población, para los municipios de Badalona, Barcelona, San Adrián de Besòs y Santa Coloma de Gramanet. Hemos dejado a un lado Montcada i Reixac, municipio que sin duda hubiera sido interesante estudiar por su topografía y la gran cantidad de redes viarias y ferroviarias que la atraviesan, pero, que, al quedar algo más alejado de la realidad cotidiana del resto del área, no fue finalmente incluido en el trabajo.

El área de la zona presenta una topografía bastante irregular por la proximidad a los conjuntos montañosos de Collserola, la Serra d'en Mena, cerros como el Turó de la Trinitat o el Turó d'en Caritg o el propio río Besòs, que hacen que esta zona presente gran cantidad de fronteras naturales, fronteras que han sido determinantes en la articulación territorial tradicional de la zona. Las actividades agrarias que aprovechaban el río y sus humedales desecados para su producción fueron

rápidamente complementadas y poco a poco sustituidas por complejos industriales que aprovechaban este mismo recurso (Alberch i Fugeras, 1997; Márquez 2019).

Las áreas que ocupaban tanto los pequeños núcleos de casas de campo de familias pequeñoburguesas o de algunos funcionarios que se construyeron en zonas elevadas y lejos de la frontera de la ciudad en aquel entonces, en les Trinitats o en Singuerlín por ejemplo, fueron rápidamente densificadas y complementadas con barrios de nueva construcción de iniciativa privada, pública o de autoconstrucción que se edificaban a mediados del siglo pasado para albergar a gran parte de los inmigrantes provenientes de áreas menos industrializadas del estado (Oliver, 1974; : Oyón [et al] 2021).

Las viviendas que se encontraban en áreas hasta ese entonces cultivables corrieron una suerte similar, sus terrenos fueron parcelados y vendidos para la construcción de viviendas, con diferentes grados de formalidad administrativa como en Bon Pastor, La Catalana o Llefia , dejando fuera de contexto algunas construcciones que todavía perduran hoy en día como Can Serra (actualmente sede del MHIC) en Sant Adrià o la Torre Mena en Badalona (Abrás, [et al] 2000; Requena, 2003; Márquez, 2019).



Figura 1. Sant Joan de Llefia durante su construcción en 1970.

Fuente: Archivo histórico de Llefia.



Figuras 2 y 3. Torre Mena en 1952 y en la actualidad.

Fuente: Archivo del Museo de Badalona y elaboración propia.

La localización de este sector, sobre todo por encontrarse en el margen norte del municipio de Barcelona, aunque también por encontrarse al sur de los municipios de Santa Coloma y Badalona y de sus núcleos centrales, dificultó la llegada de algunos de los servicios básicos a muchos barrios creando una serie de pequeños barrios desconectados del resto de la ciudad. Esto en el caso de las zonas elevadas, el litoral, tanto de Sant Adrià y Badalona como de Barcelona en su extremo sur, fue ocupado totalmente por industrias y barrios enteros de autoconstrucción como el Camp de La Bota o La Catalana, barrios que fueron desmantelados poco a poco y cuya población fue realojada en bloques de viviendas que se fueron construyendo en otros barrios del propio eje, junto a gente proveniente de otros barrios de autoconstrucción, emigrantes que llegaban de otras regiones de España y afectados por riadas (Matas 1970; Oliver; 1974, Abras, [et al] 2000; Márquez, 2019).

Esta situación provocó las quejas de los vecinos que, organizándose en torno a las asociaciones de vecinos, en un contexto de represión franquista donde no estaba permitido otro tipo de organizaciones, articularon toda una lucha por la mejora de sus barrios: la implantación de redes servicios tan básicos como el alcantarillado, el asfalto o la luz pública o la creación de zonas verdes, escuelas, centros de salud o la llegada del transporte público se hacían realidad de forma tardía y en muchas ocasiones gracias al trabajo directo de los propios vecinos.



Figura 4. Vecinos trabajando en la limpieza y aplanamiento de la actual plaza de la Amistad.

Fuente: Arxiu històric de Llefià.

Algunos de los ejemplos de hasta qué punto el desarrollo de los servicios en estos barrios fue dependiente de la organización y la lucha de los vecinos para conquistarlos y de cómo estas luchas fueron y son aún reprimidas por la administración son: las manifestaciones de los vecinos de Llefià, en Badalona, conocidas como *“la lluita de les rates i la lluita de les espelmes”* en los que los vecinos pedían la instalación de alcantarillado y alumbrado público; las movilizaciones por la mejora de la actual Avenida de la Generalitat (entonces Avenida del Caudillo) que comunica Santa Coloma de Gramanet con Sant Arià del Besòs y el sur de Badalona emprendidas por los vecinos de El Raval, barrio de Santa Coloma de Gramanet; las movilizaciones por la instalación de semáforos en Santa Rosa, también en Santa Coloma; la eliminación de los postes de tensión en Trinitat Vella; las manifestaciones por la apertura de escuelas ambulatorios o zonas verdes que proliferaban en barrios como El Besòs, en Barcelona o la propia Llefià (Matas, 1970; Cuesta, 2008 y 2014).

Cabe destacar que, desde el inicio agrario que encontraba su principal mercado en Barcelona, tanto la posterior industria como los núcleos de población que se iban agrandando o creando de cero, se articularon bajo una lógica metropolitana con Barcelona como núcleo. Tanto es así que algunos de estos núcleos de nueva creación como Bon Pastor o La Mina fueron construidos por el Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona en terrenos que no solo quedaban totalmente desconectados de la ciudad, sino que ni siquiera pertenecían al propio municipio de Barcelona (Matas, 1970; Rojas, 2018). Las vías de comunicación que se articulan con centro en Barcelona también atraviesan de forma habitual estos barrios, desde el recurrente ejemplo de la primera línea de tren inaugurada en el estado español, la que conecta Mataró con Barcelona atravesando el litoral de Badalona y Sant Adrià del Besòs a ejemplos más actuales como la Ronda Litoral o la Meridiana en su extremo más periférico, así buena parte de estos pequeños núcleos desconectados fueron pasando por el proceso de “incorporación separadora”, integrándose al conjunto metropolitano.

Esta localización en plena área metropolitana de Barcelona también provoca que determinadas zonas de estas áreas se articulen como “zonas de sacrificios”, espacios destinados a la instalación de infraestructuras, vías de comunicación, diferentes centros de producción y gestión de energía, polígonos industriales o logísticos y otros elementos que, pese a ser necesarios para el conjunto de la ciudad, no se desean en los espacios centrales de estas (Lopes de Souza 2021).

Se trata de infraestructuras que, debido a su tamaño y a que en muchas ocasiones se acumulan en determinados espacios ejercen también como fronteras creando grandes inconvenientes en el espacio urbano. Infraestructuras que en muchas ocasiones causaban el rechazo de forma organizada por parte de los vecinos como la exitosa campaña en contra de la planta asfáltica a Trinitat Nova que emprendieron los vecinos de Nou Barris y que llevó en 1977 a la creación del todavía vigente Ateneu de Nou Barris o la no tan exitosa lucha de los vecinos de Sant Adrià en contra del crematorio que tras años de polémicas, manifestaciones y luchas judiciales terminó abriendo sus puertas en 2020.



Figura 5. Tanatorio-crematorio y Ronda Litoral desde el puente de la salida de esta.

Fuente: Elaboración propia.

Ejemplos de estas fronteras en el área encontramos, por ejemplo, en La Verneda entre Sant Adrià del Besòs y Barcelona. Destaca el gran polígono industrial, las vías de tren y la ronda con sus respectivas entradas y salidas, la ciudad deportiva del Espanyol club de futbol, el Museo de Historia de la

Inmigración en Catalunya (Can Serra) pero también se encuentra el nuevo Tanatorio-Crematorio, instalado pese a la lucha vecinal articulada en su contra y el propio río. Todo ello genera un espacio con multitud de cruces y puentes, un espacio donde el tránsito a pie está totalmente dificultando a pesar de suponer la opción más rápida en algunos trayectos o la única opción para muchas personas (Anexo 1).

Una situación similar podemos encontrar en buena parte del litoral de Sant Adrià de Besòs y el norte de Barcelona donde la ronda del litoral, el parque y el puerto del Fórum, la Ronda del Litoral, el taller del Tram (tranvías del AMB), el Europarc del Mediterrani, la central eléctrica Besòs V y que en la actualidad se podría extender hasta la calle de la Torrassa río arriba por La Catalana, ya que todo este trozo del barrio se haya en construcción desde cero. Estas áreas al ser poco pobladas y transitadas a pie son evitadas por muchas personas, sobre todo por la noche, al percibir las como inseguras.

En la actualidad esta localización favorece que gran parte de esta zona esté formada por zonas excluidas de los procesos de renovación y gentrificación que afectan a otros barrios de estas ciudades, convirtiendo estas zonas en muchas ocasiones en espacios marginados, algunos de ellos con el riesgo de convertirse en futuro sujeto de este tipo de actuaciones en función de los intereses de los agentes económicos y la administración, proceso que se ha dado o se está dando en mayor o menor medida en algunas zonas como La Catalana, en Sant Adrià o La Mora y Gorg, en Badalona.



Mapa 1. Localización de zonas de sacrificio y el área en construcción de La Catalana.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.

Desde hace unos años los vecinos del eje del Besòs, incluyendo la totalidad de Santa Coloma, Sant Adrià, Badalona, Montcada y los distritos de Sant Andreu, Sant Martí y Nou Barris han creado la "Coordinadora veïnal Baix Besòs" donde participan los vecinos del todo el eje a través de las asociaciones vecinales y las federaciones municipales de estas. Gracias a su organización han conseguido la implicación de los ayuntamientos y la Generalitat para dotar de mayor recursos y competencias al Consorci del Besòs para intentar paliar los déficits estructurales en materia de

vivienda, los bajos índices en materia de pobreza y recursos, la escasez de ofertas académicas y laborales de calidad en los barrios, las comunicaciones entre ambos lados del río, el transporte público o la desconexión que sufren algunos barrios respecto al continuo urbano, todo ello impulsado y aceptado por procesos participativo y con intención de conseguir también mejoras medioambientales en el río y el área en general.

Aunque sólo hemos presentado un poco el eje del Besòs y su historia, podemos observar cómo es un área donde conviven multitud de fronteras de diferentes tipologías que intentaremos ir analizando a lo largo del trabajo.

5.2- Delimitando el área del Besòs con datos: la creación de un índice propio de vulnerabilidad.

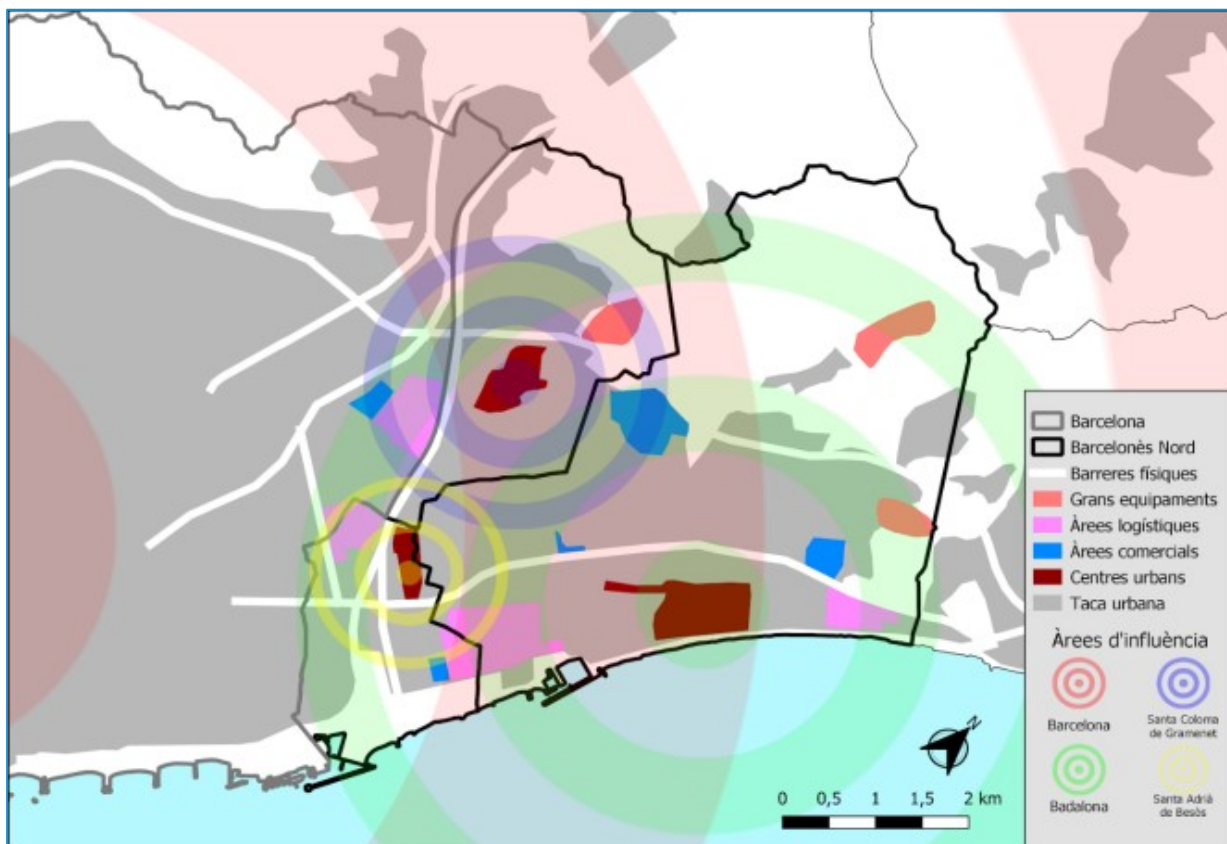
Después de haber caracterizado un poco la zona desde un punto de vista temporal, prestando atención a su relación con Barcelona y a las dinámicas impulsadas por esta relación, presentaremos ahora el área mediante algunos datos socioeconómicos con la intención de aproximarnos un poco a las características de la población de un área que alberga una población superior a las 250.000 personas y con multitud de divergencias entre ellas.

Pese a que encontramos lugares alejados con historias paralelas y poblaciones con características socioeconómicas similares, el eje del Besòs está lejos de ser un área homogénea. No obstante, ello queda menos remarcado cuando estudiamos el área comparándola con el resto del área metropolitana, ya que algunas de las características más representativas de estos barrios, sobre todo en el aspecto social, pero también en aspectos físicos, se manifiestan de forma más similar en muchos de estos barrios que en otros de los propios municipios a los que pertenecen.

Esta cuestión la podemos relacionar tanto o más con las desigualdades dentro de los municipios de los que forman parte que con las semejanzas entre los diferentes barrios del área, ya que Barcelona y Badalona son las dos ciudades con más desigualdades económicas en su población de toda Catalunya, según datos del *Índex socioeconòmic territorial* (IST) del Idescat, y es que a pesar la centralidad absolutamente determinante que ejerce el centro de Barcelona, y a la que van adquiriendo otras zonas en función de la concentración de inversiones, también persisten con cierta fuerza los centros históricos de Badalona (fuera del área comprendida en este trabajo) y en menor medida los de Santa Coloma y Sant Adrià (que sí quedan dentro del área), centros que se definen más por su funcionalidad al albergar funciones tales como el gobierno local o determinadas formas de ocio o comercio que por su capacidad de ser determinantes en el desarrollo del resto.

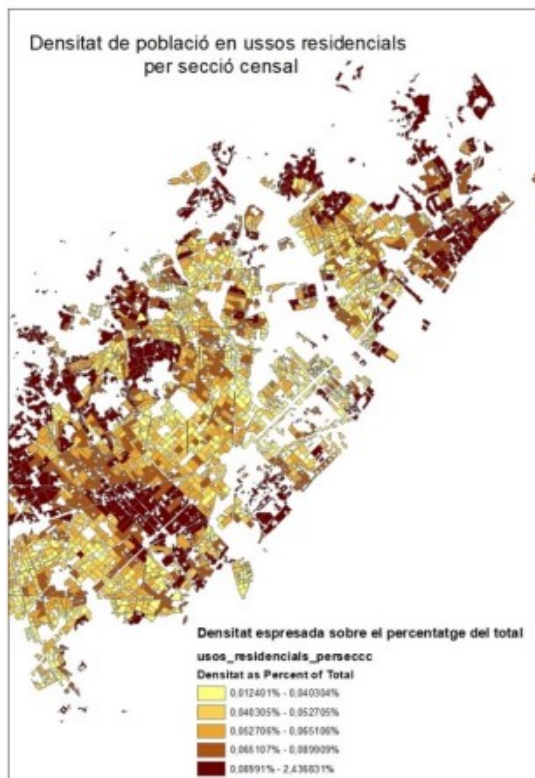
La figura siguiente muestra como continua la mancha urbana parece entrar en conflicto con el apartado anterior en el que hablábamos de algunos “vacíos” en el espacio urbano, pero lejos de eso en este mapa que nos muestra el conjunto del área construida, que no habitada o habitable destaca también la situación de algunas de las infraestructuras de comunicación que son claves para esta situación. Para verlo de forma más clara lo podemos compaginar con uno de los mapas realizados para la delimitación del área en el que podemos ver el tipo de residencia que encontramos a lo largo de los municipios de Badalona, Barcelona, Sant Adrià y Santa Coloma y, en consecuencia, los grandes espacios destinados a otro tipo de suelos especialmente industrial pero también a equipamientos y vías de comunicación, que se aprecia con grandes vacíos en el eje del Besòs. Además de articularse como centro de diversas actividades también se ven beneficiadas de una mejor red de transporte público y sobre todo por la existencia de una menor estigmatización, todo esto articulado junto al mayor precio de alquiler que encontramos en el centro sirven a la estratificación de la ciudad y convierten, como decíamos antes a Barcelona y Badalona en las dos ciudades con más diferencias

entre las rentas más altas y más bajas de Catalunya, contando en sus ciudades con algunos de los barrios más ricos y más pobres.



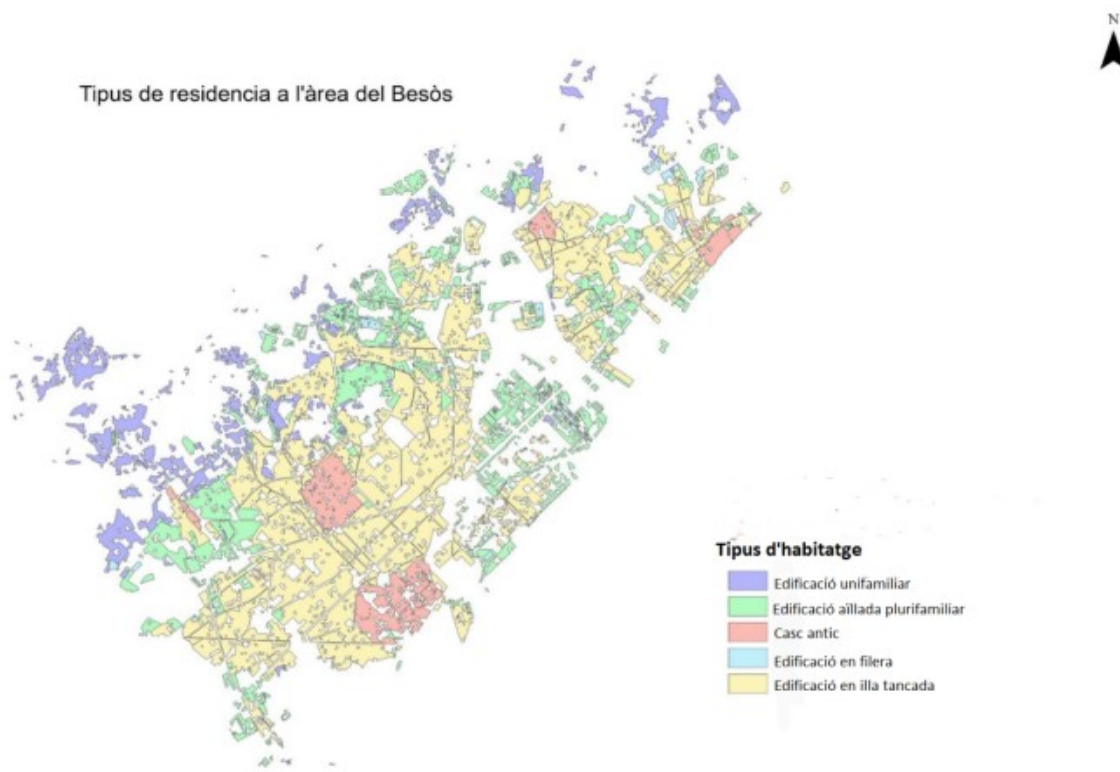
Mapa 2. Municipios, áreas urbanas, infraestructuras, equipamientos y áreas de influencia en Barcelonès Nord.
Fuente: Albert Martí con datos del AMB y base del INE.

Cómo vemos en el mapa siguiente las viviendas del área responden mayoritariamente a las tipologías de edificación en manzanas cerradas, más típicas de lugares con construcciones previas o la aislada plurifamiliar, más típica de la construcción de los grandes polígonos de vivienda durante las décadas de los 1950, 1960 y 1970. Otros de los factores tenidos en cuenta en el índice, relacionados con la vivienda también, fue el precio del metro cuadrado de alquiler, especialmente bajo en muchos barrios de la zona fruto de la estigmatización y del mal de estado de algunas viviendas y la densidad de población que es muy alta en algunos barrios y distritos de la zona, como en los tres barrios de Llefià, donde viven más de 40.000 personas en menos de un kilómetro cuadrado, pero para hacernos una aproximación más real para el cálculo de la densidad se tuvo únicamente en cuenta el suelo destinado a viviendas.



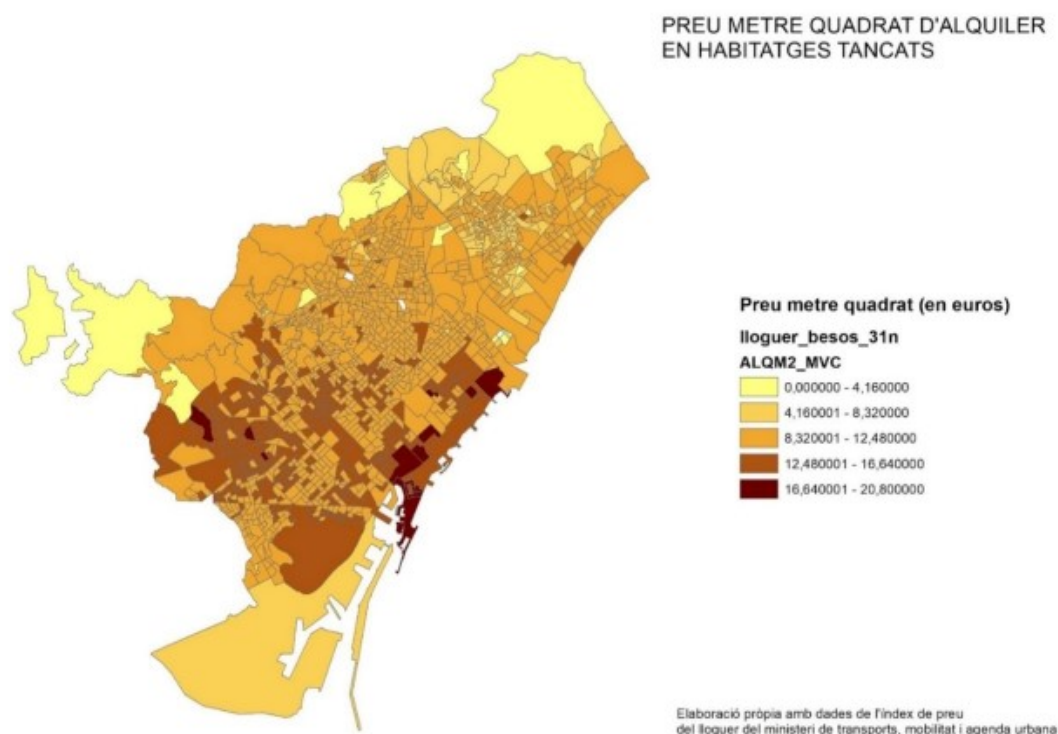
Mapa 3. Densidad de población en las zonas de viviendas del eje del Besòs.

Fuente: Elaboración propia con datos del INE y base del AMB.



Mapa 4. Tipo de vivienda en los municipios de Badalona, Barcelona, Santa Coloma y Sant Adrià del Besòs.

Fuente: Elaboración propia con datos del AMB y base del INE.

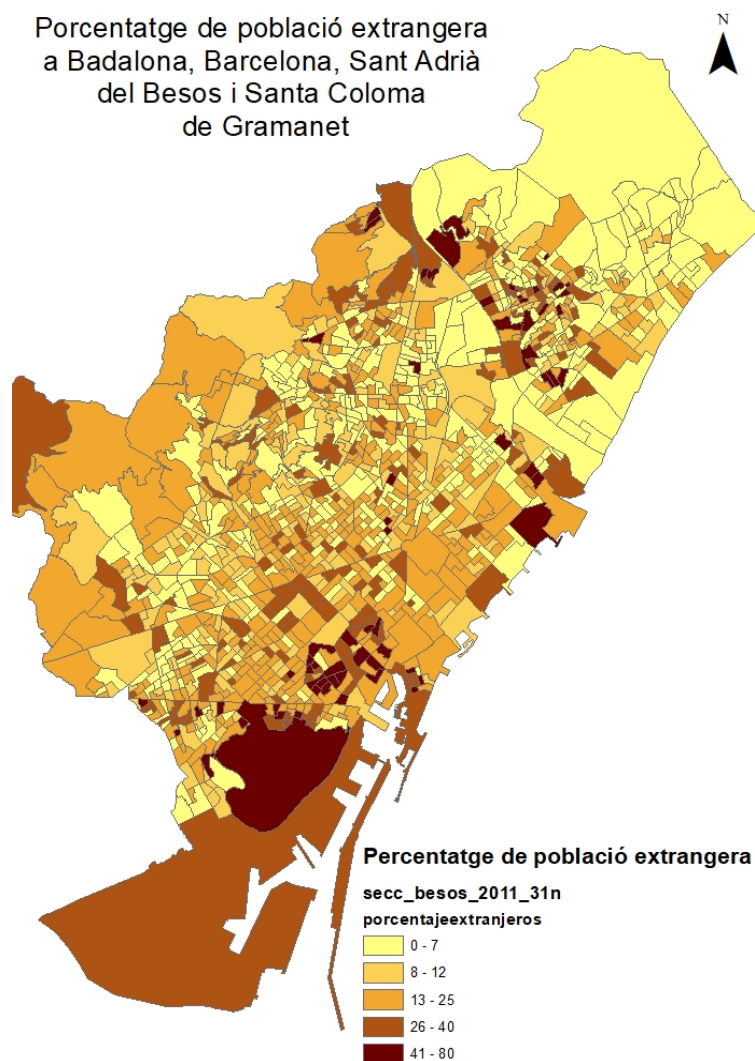


Mapa 5. Precio del alquiler por metro cuadrado en los municipios de Badalona, Barcelona, Santa Coloma de Gramanet y Sant Adrià del Besòs.

Fuente: Elaboración propia con base del INE y datos del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

Pese a que en algunos de sus barrios el alquiler no es tan alto, el hecho de que en esta zona se concentran algunos de los barrios con rentas familiares más bajas de la región, tal y cómo se puede ver en el atlas nacional de renta del INE provoca que Badalona y Barcelona se posicionen como la primera y segunda ciudad de España respecto al porcentaje de la renta familiar destinado al alquiler superando un 36% en Badalona y un punto menos en la capital catalana.

Todo esto provoca que muchos de los barrios del área se encuentren en situación de vulnerabilidad de forma persistente (Ruíz, E [et al] 2020), vulnerabilidad que se hace especialmente intensa para las personas de origen extranjero, que habitan. Los altos porcentajes de población extranjera que superan el 30% en barrios como Santa Rosa, El Raval (Santa Coloma), Artigues, La Salut o La Pau (Badalona), se disparan al entorno del 50% si miramos la población nacida fuera de Catalunya, todo ello propicia que estas ciudades se encuentren también entre las ciudades donde un menor porcentaje de la población es capaz de mantener una conversación en catalán superando, dato donde también encontramos gran divergencias pero que para el caso de la ciudad de Santa Coloma de Gramanet se eleva al 49'30% de la población en 2016.



Mapa 6. Porcentaje de población extranjera en los municipios de Badalona, Barcelona, Santa Coloma de Gramanet y Sant Adrià del Besòs.

Fuente: Elaboración propia con base y datos del INE.

Población inmigrante que muchos autores identifican cómo uno de los factores determinantes en los procesos estigmatizadores, que representan socialmente un área concreta de la ciudad entorno a determinado colectivo que ni si quiera tiene que encontrarse en el lugar estigmatizado en un porcentaje superior que en el conjunto de la ciudad si no que más bien responde a una acentuación selectiva o una proyección ficticia de la realidad que exagera las diferencias entre los diferentes colectivos dañando la posición social de los inmigrantes y dificultando la asociación y organización a escala de barrio.

Al igual que con el papel y el volumen de la inmigración, la delincuencia es otro fenómeno que se exagera e incluso se mitifica en muchos barrios estigmatizados. En el marco de un trabajo previo comparamos las infracciones penales cometidas en diferentes municipios con la hipótesis previa que una ciudad con el estigma de ser peligrosa, como Badalona, llegando a ser catalogada por algunos periodistas sensacionalistas como “la más peligrosa de España” estaba lejos de serlo y tal como podemos ver Badalona quedaba lejos de situarse a la cabeza del número de infracciones penales tanto en cifras totales como en infracciones por habitantes.

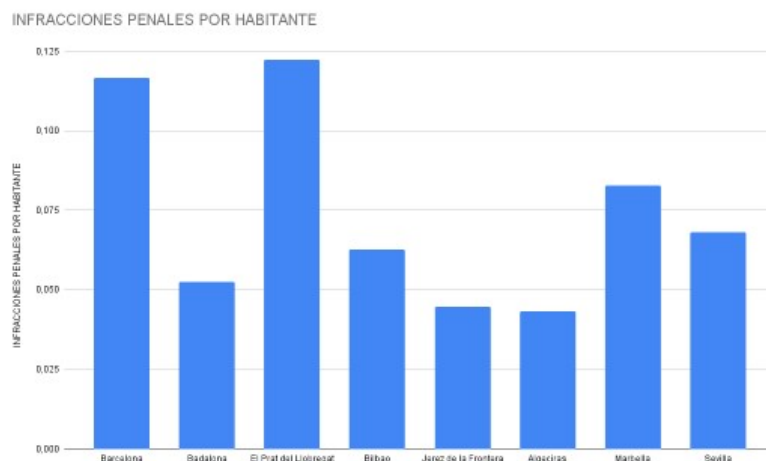


Figura 6. Delitos por habitante en diferentes municipios del estado español.

Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de interior 2019.

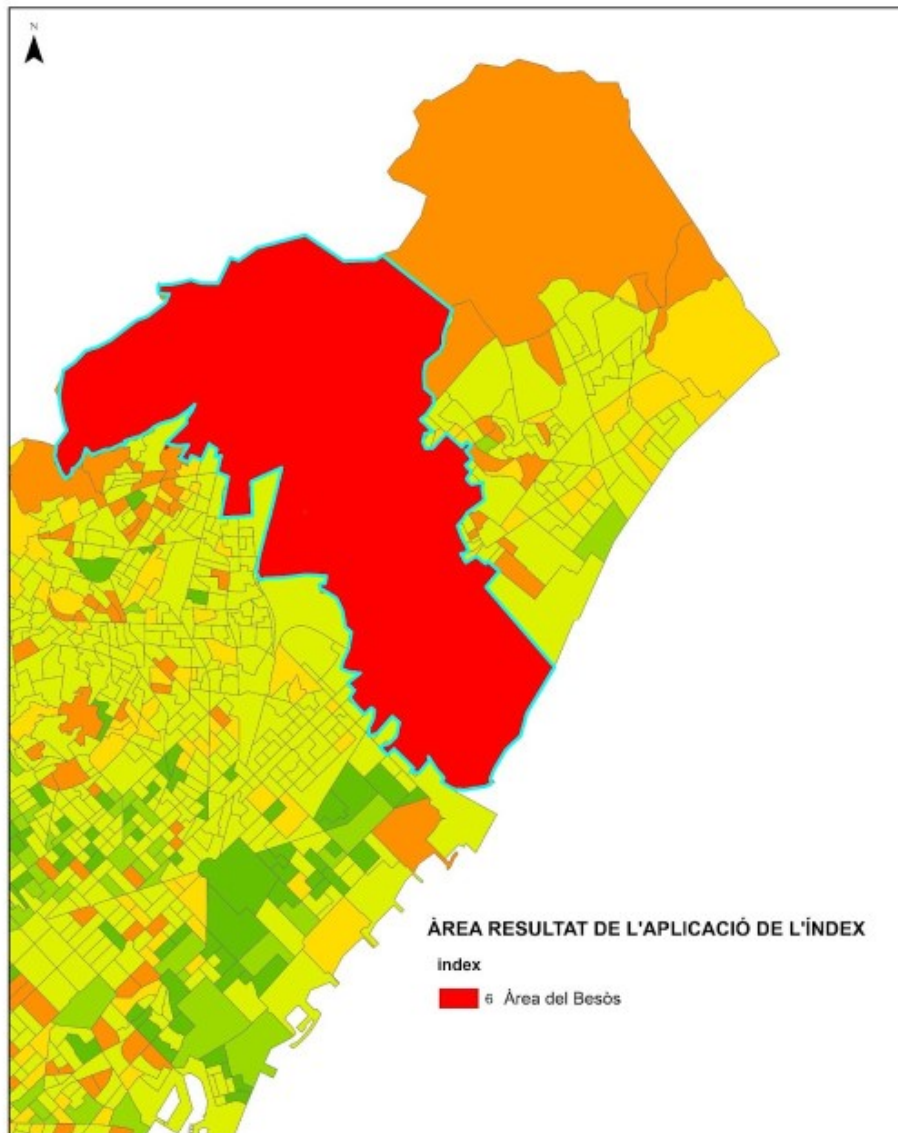
Cómo muchas otras “zonas degradadas” buena parte de los barrios que encontramos alrededor del Besòs han sido objetivo de planes y proyectos que tenían como intención la “rehabilitación” tanto física como social de estos, así Proyectos especiales de Reforma Interna, Proyectos de Intervención Integral o Planes de Barrio se van solapando unos con otros sin cambiar la dureza de las condiciones a las que se enfrenta buena parte de la población en muchos barrios.

Proyectos que en las últimas décadas atienden a cada vez más factores y en los que la participación vecinal va, poco a poco, ganando espacio pero que todavía siguen presentando muchos déficits: ya que este tipo de planes no pueden cambiar la situación de las personas con rentas insuficientes y tienen muchas dificultades para aportar soluciones reales a los problemas relacionados con el acceso a la vivienda, en otras ocasiones quedan colgados sin ser terminados por cambios en la administración o por la entrada de algún otro proyecto que lo suplen, normalmente cogen como límite los límites administrativos que no siempre se corresponden con el alcance de las realidades a las que quiere hacer frente o son dependientes de subvenciones de administraciones de rango superior o inversiones privadas.

Algunos ejemplos de contradicciones a las que llegan este tipo de planes son las interrupciones provocadas por los cambios entre el P.E.R.I, la *Iniciativa Urban* y el *Pla de Barris* de Trinitat Nova o el hecho de que el “*Proyete de Intervenció dels set barris de la serra del Mena*” que afectaba en los barrios del límite entre Santa Coloma de Gramanet y Badalona pero que no afectó a algunas de las viviendas o espacios públicos que limitaban con estos barrios de estas ciudades o del extremo norte de San Adrián del Besòs.

El área final del Besòs, delimitada mediante el índice que valoraba el precio del alquiler (por que en el momento en el que se hizo no se encontraban disponibles los datos de renta), el porcentaje de población extranjera, el tipo de vivienda y la densidad de población por este orden de importancia es el siguiente:

ÀREA DEL BESOS



Mapa 7. Área resultado de la aplicación del índice.

Fuente: Elaboración propia con base del INE.

6- Fronteras físicas

Las fronteras físicas, naturales o no, pueden dar la sensación de ser algo inevitable y sin mucha importancia, pocas veces se aprecia en ellas más características que el hecho de dificultar el paso entre dos puntos. A lo largo de este apartado veremos cómo estas, lejos de ser elementos anecdóticos a menudo ejercen de sustento para los otros tipos de frontera o incluso son determinantes en el origen de estas, influyendo en la población de una forma mucho más profunda y compleja.

6.1-El río Besòs: ¿Únicamente una frontera física?

El papel del río en articulación de muchas fronteras físicas, socioeconómicas, mentales y administrativas ha sido determinante. Salta a la vista el papel de frontera física que ejerce un curso continuo de agua al no permitir el paso de forma sencilla de una orilla a la otra. Este papel del río como frontera física no es incompatible con el hecho de que este pueda favorecer vínculos para todos los que habitan en su cuenca, como está sucediendo en la actualidad con la organización de los vecinos entorno a la *Coordinadora Veïnal del Baix Besòs*.

Su papel como frontera mental, según la cual la población articula su mapa mental también parece evidente, tanto a escala de barrio (para lo más próximos) como a escala metropolitana el Besòs ejerce de referencia o borde al crear nuestra imagen de la ciudad, tal y como sucedía en Boston con el Charles River en el trabajo de Kevin Lynch. Cómo todos estos fenómenos son más complejos de estudiar y en muchos casos influyen muchos factores (incluso otras tipologías de frontera), empezaremos analizando el papel del río en la delimitación de algunas de las fronteras administrativas.

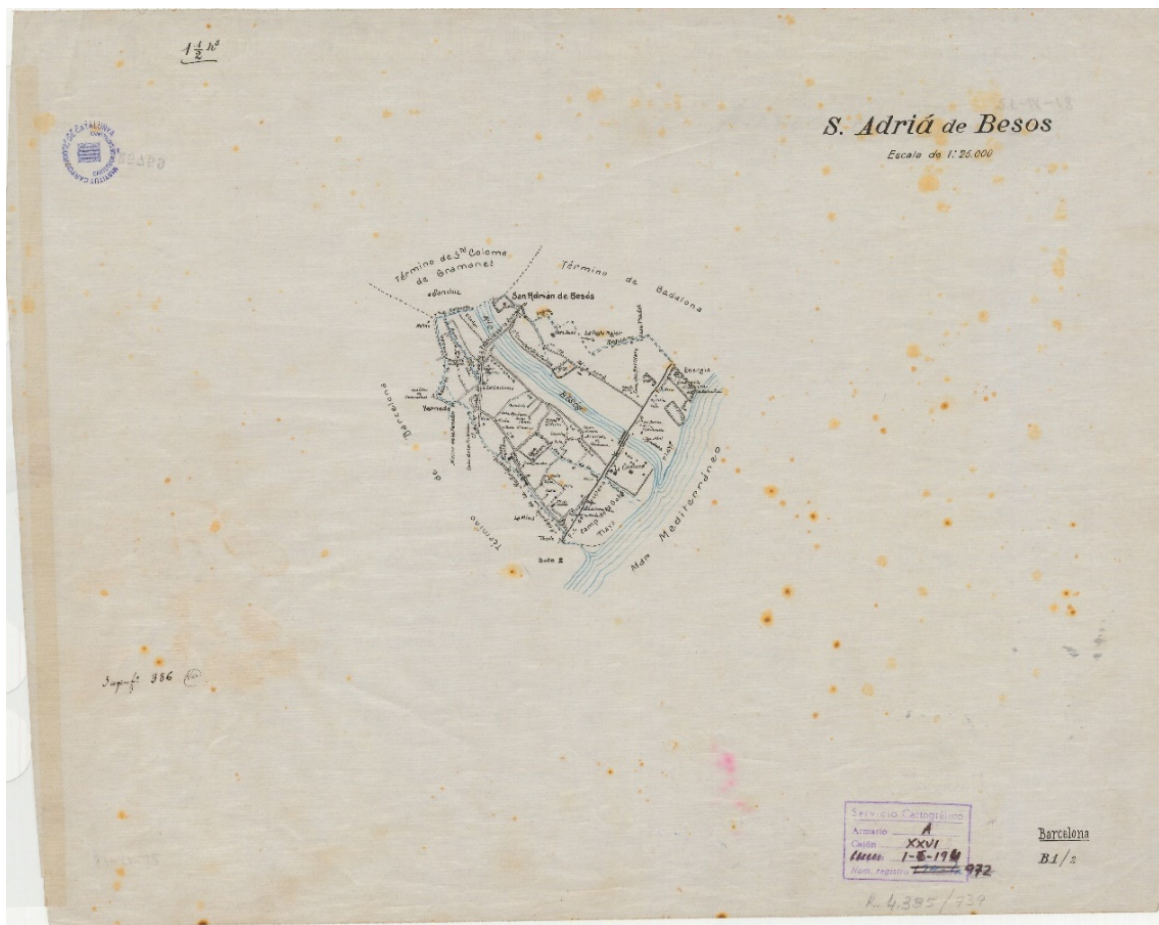
En la actualidad la desembocadura del río Besòs queda completamente en el municipio de Sant Adrià del Besòs y en el tramo superior, es el río el que establece la frontera entre Santa Coloma de Gramanet y Barcelona. Pero esto no ha sido siempre así, la frontera entre Sant Adrià y Barcelona, se corresponde con la antigua acequia de La Madriguera, hoy totalmente desaparecida y que previamente había sido el lecho principal del río, situación que cambió tras diversas crecidas y bajadas del caudal del río.

Esta acequia no ejercía únicamente de frontera entre Sant Adrià y Barcelona, sino que también lo era entre Santa Coloma y la capital catalana hasta que Santa Coloma de Gramanet en 1945 decidió ceder los actuales barrios de Bon Pastor y Baró de Viver al municipio de Barcelona, en un contexto donde el ayuntamiento de la ciudad condal ya había construido en esos terrenos a través del Patronato Municipal de Vivienda mientras solicitaba la anexión de la parte de Sant Adrià que quedaba en su orilla del río. Paseando por la ciudad aún podemos ver referencias a esta situación, que queda recogida en el *Mural de la memòria de Baró de Viver* o en el nombre de la calle de la Sèquia La Madriguera en el Bon Pastor.

Desde ese entonces y hasta hoy, los límites municipales se han mantenido, pero merece la pena mencionar un episodio histórico previo, en el que también cambiaron las fronteras de la zona y que de nuevo tuvo al río como protagonista. Nos remontamos a 1923 cuando las administraciones locales de Badalona y Barcelona emprendieron acciones para reclamar al Estado la anexión de la parte del término municipal de Sant Adrià que quedaban a sus respectivas orillas. Pese al rechazo de los vecinos de Sant Adrià, encabezados por su alcalde José Royo que llegó a entrevistarse con Primo de Rivera, jefe del estado de la dictadura, en 1929, se decretaron las respectivas anexiones, desapareciendo a nivel oficial como municipio Sant Adrià del Besòs y dejando la frontera entre Badalona y Barcelona en el río Besòs. Aunque esta anexión se produjo oficialmente *de facto* nunca llegó a completarse, el

gobierno de la Segunda República no tomó ninguna decisión al respecto y no fue hasta 1955, cuando el Tribunal Supremo anuló el Real decreto que instauró la anexión.

Podemos apreciar todos estos cambios en los límites municipales con esta secuencia de dos mapas. El primero (mapa 7) de 1914, muestra los límites del municipio de Sant Adrià del Besòs, que coinciden con los actuales, pero en su parte superior podemos apreciar como la frontera de Santa Coloma de Gramanet se extendía aún más allá del río, el segundo (mapa 8) de 1935 es un mapa del municipio de Barcelona, incluyendo la parte que actualmente es Sant Adrià y donde se puede apreciar que al otro lado del río empezaba el municipio de Badalona, una tercera imagen, ya con la situación actual es la que podemos ver en el mapa 2 (página 21) .



Mapa 8. Mapa municipal de Sant Adrià del Besòs 1914.

Fuente: Ayuntamiento de Sant Adrià. ICGC.



Mapa 9. Municipio de Barcelona 1935.

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. ICGC.

El papel del río como frontera, en este caso física, no se ha manifestado con la misma intensidad a lo largo del tiempo. Parece obvio que con el paso del tiempo y la construcción de puentes progresivamente ha ido disminuyendo su papel como frontera física, como seguirá disminuyendo si se construye alguno de los nuevos puentes que propone la coordinadora vecinal del Besòs.

De forma contraria la construcción de grandes ejes de comunicación viarios o ferroviarios paralelos al curso del río pueden hacer aumentar la sensación de límite, incluso creando un muro infranqueable. Esto es precisamente la situación que encontramos en el río a la altura de la Trinitat, donde los vecinos me señalaron durante la marcha exploratoria como la construcción del nudo de la Trinitat tuvo como consecuencia la eliminación definitiva de un espacio que, hasta entonces, podían disfrutar los vecinos del barrio con mayor o menores problemas. También sucede en menor medida en La Verneda donde, tras cruzar el río y las rondas hay que cruzar un nuevo puente para atravesar las vías del tren aumentando considerablemente el tiempo invertido en cruzar.

Como consecuencia directa de estos procesos de aumento o disminución de su papel como frontera física, su papel como frontera mental se ve aumentado o disminuido, pero este no es el único factor ha influido a la articulación del río como frontera mental. Podemos suponer por ejemplo que el papel que ejercía el río como frontera mental se manifestaba con mucha más intensidad antes de que la continuidad urbana de Barcelona se extendiera hasta cerca del río.

Es fácil imaginar también que el mal estado del río durante las décadas de los 1960 y 1970 también ayudó a aumentar este efecto, del mismo modo que el proceso de descontaminación y sobre todo la construcción del Parc Fluvial colaboraron a conectar a los diferentes barrios por los que transcurre.

Retomando de nuevo con la vieja teoría de Proudhon sobre la capacidad de unión de la población que comparte una misma cuenca fluvial, en el caso del Parc Fluvial del Besòs podemos apreciar que efectivamente es así tanto simbólicamente como mentalmente ya que el río ejerce de eje al través del

cual van construyendo su mapa mental los vecinos de los barrios más próximos (como veremos más profundamente en el apartado 8). Pero esta unión no se materializa igual en la totalidad de zonas que están en contacto con el río; los vecinos de los barrios de Sant Adrià y Santa Coloma que viven más próximos al río son los que mayor “conexión” aprecian a través del río y el Parc Fluvial debido a la proximidad y el buen estado de su orilla, que se usa de forma habitual para practicar de deportes tales como ciclismo, *running* o patinaje.

Los vecinos del lado de Barcelona en cambio, exceptuando tal vez los del Bon Pastor quedan más alejados tanto física como simbólicamente, al contar con más vías de comunicación, menos entradas al río y un peor estado del espacio fluvial. Así, por norma general, los vecinos de la orilla sur sienten, por norma general, la frontera de río con mayor intensidad.

Por último, el papel como frontera simbólica, aunque difícil de medir y analizar es también una realidad apreciable en determinados contextos. El río como frontera física y administrativa se conjuga con la situación de estigmatización que sufren muchos barrios de la orilla norte y las enormes diferencias que existen en la zona respecto al centro de la ciudad. Estas diferencias con el centro, que representa la ciudad de Barcelona en el imaginario colectivo y la asimilación intuitiva de la frontera entre estas ciudades con el río propician esta construcción mental, que afecta también en sentido contrario.

Vemos pues que lejos de ser meramente una frontera física en el río y su entorno existen fronteras de la mayoría de los tipos que hemos señalado, evolucionando la intensidad con las que estas se manifiestan a lo largo del tiempo y ejerciendo un papel determinante en los procesos de ocupación del territorio.

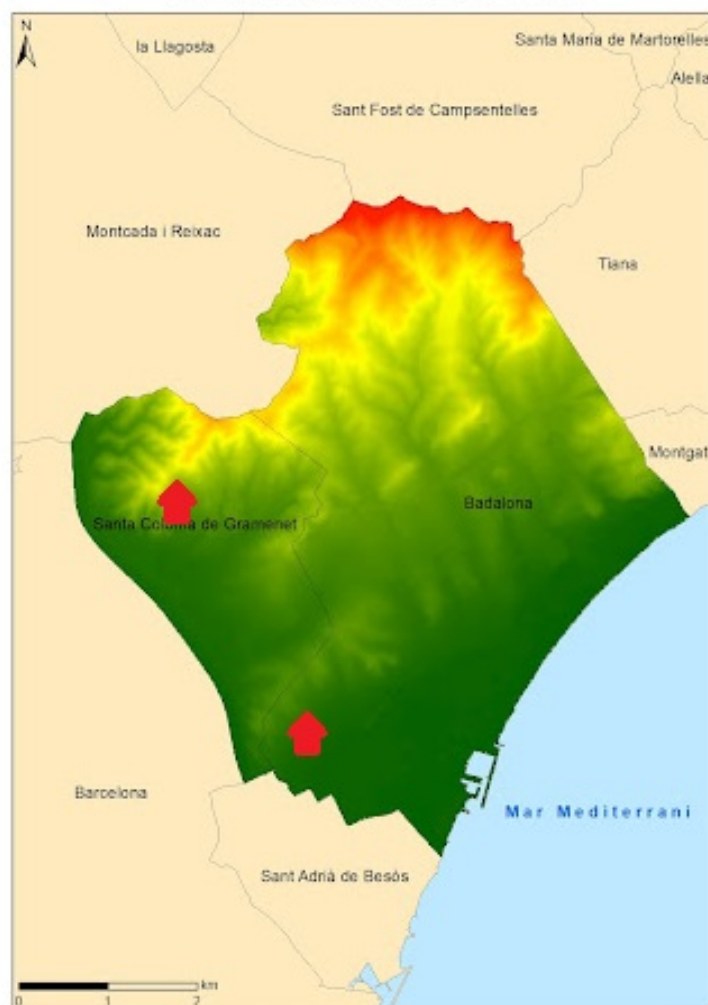
6.2.- Pendientes, escaleras y movilidad urbana: vivienda vertical en terrenos en vertical.

El río no es la única frontera natural que ha influido en el desarrollo de esta área, los terrenos elevados también han sido determinantes en el devenir del entorno del Besòs y en la construcción de sus fronteras. Para desarrollar este apartado prestaremos atención a dos áreas, que se corresponden con las fronteras del municipio de Santa Coloma de Gramanet. Por un lado La Serra d'en Mena entre Badalona (Distrito 4: Sant Mori de Llefià, Sant Antoni de Llefià, La Salut y Sant Joan de Llefià) y Santa Coloma (Distrito 5: Santa Rosa, Raval y Safaretjos y Distrito 6: Fondo) y por otro el Distrito 3 de Santa Coloma de Gramanet conformado por los barrios de Singuerlín, Les Oliveres, Can Franquesa i Guinardera, Can Calvet y Serra de Marina que se encuentran en los cerros de Can Franquesa y Montcada en el límite de Santa Coloma de Gramanet con el municipio del Vallés.

Para estudiar este fenómeno además del trabajo de campo para constatar la situación actual ha sido necesaria la colaboración de varios vecinos del entorno que pudieron compartir conmigo los ritmos y historias detrás de los avances en la accesibilidad urbana de estos barrios.

En la actualidad buena parte de estas zonas como los barrios de Singuerlín, Les Oliveres, Fondo o Llefià se hayan copados por grandes bloques de vivienda vertical en los que conviven cientos de personas de orígenes diferentes. Buena parte de las decenas de miles de personas que residen en estos barrios, carecían de servicio de metro fluido con Barcelona, hasta inicios de la década pasada cuando se inauguraron los tamos norte de las líneas 9 y 10, disminuyendo así considerablemente el tiempo invertido en el trayecto.

Model Digital d'Elevació del municipi de Badalona i Santa Coloma de Gramenet



Mapa 10. MDE de los municipios de Badalona y Santa Coloma con la localización de las dos áreas de las que hablaremos en este apartado.

Fuente: Elaboración propia con datos y base del ICGC.

La topografía influyó de forma determinante en los procesos de construcción y el poblamiento de estas zonas. Por su relativa proximidad a la ciudad, pero también tratarse por aquel entonces áreas “lejos” de la ciudad, llegaron a estos terrenos diferentes viviendas o infraestructuras que aprovechaban estas cualidades ambivalentes.

En la Serra del Mena se construyó el Hospital Sanatorio del Espíritu Santo en 1917 como centro para tratar la tuberculosis, en un lugar alto y entonces alejado de los centros urbanos de Sant Adrià, Santa Coloma y Badalona. El recinto de Torribera, donde se haya actualmente el campus de alimentación de la UB, fue adquirido por la Mancomunitat de Catalunya en 1916 para albergar un centro destinado al tratamiento de enfermedades mentales. Es popular también la explicación que liga el origen del barrio de Singuerlín con una bronquitis que afectó al comerciante Emili Singuerlín i Ros, que decidió instalarse en una torre que mandó construir pocos años después de la construcción del Hospital Sanatorio del Espíritu Santo (Gené, 1985; Noguera 2000; Fernández, 2016).



Figura 7. Hospital Espiritu Santo en la década de 1920.

Fuente: Arxiu històric de Llefià.

6.2.1- La Serra d'en Mena

En el caso de la Serra d'en Mena, cuya imagen hasta bien entrada la década de los 1930 se correspondía con a que vemos en la figura 7, una serie de terrenos de cultivos que hacían a la vez de frontera entre Santa Coloma y Badalona. Situación que contrasta enormemente con la actual, siendo los distritos 4 y 5 los más poblados de Santa Coloma de Gramanet con más de 20.000 personas cada una, población un poco inferior a la que encontramos en los barrios de Llefià y La Salut.

A partir de la década de los 1950, la llegada de población de otras regiones de España en búsqueda de mejores oportunidades de vida aceleró algunos de los procesos de parcelación de los terrenos productivos en los que la nueva población se asentaba construyendo sus propias viviendas en terrenos que no fueron catalogados como edificables hasta mediados de la década siguiente. Con la consolidación de esos terrenos como edificables no tardó en llegar la construcción de grandes bloques de vivienda para aliviar la gran presión demográfica a la que estaba sometida esta zona (Requena, J 2003).

El proceso de construcción de viviendas tanto en su etapa inicial impulsada por los propietarios como en la posterior dirigida en gran medida por el Instituto Nacional de Vivienda se caracterizó por la ausencia de planificación, que causó una serie de déficits en muchos servicios básicos, que tardaron años en solucionarse y que solo se resolvieron gracias a la implicación y la lucha de los vecinos tal y como hemos visto en el apartado 5.1.

La topografía irregular, la construcción sin planificación y la convivencia de viviendas de autoconstrucción con grandes bloques de pisos, con una red de calles tremendamente irregular dotó a esta área de un paisaje bastante característico, que se mantiene en gran medida hoy en día. Una de las particularidades de este paisaje, es la creación de pequeños huecos entre viviendas a través de los cuales se accedía a patios interiores (o *badius* tal y como se llamaban en Badalona) que disfrutaban conjuntamente los vecinos de estas áreas.

Muchos de estos espacios fueron utilizados como infraviviendas, durante finales de los 1990 y principios de la década siguiente por parte de población extranjera que llegaban a este barrio sin opciones para acceder a mejores alternativas de vivienda (Requena, J 2003). En la actualidad la mayoría de los pasillos exteriores que quedan en estos barrios han sido vallados y ejercen de segunda puerta para sus viviendas, presentando un ejemplo de cómo el paso del tiempo y la percepción del espacio privado crean nuevas fronteras en nuestras ciudades.

La irregularidad en la red viaria favorece también que determinadas zonas de estos barrios sean poco a poco marginadas de la vida del resto del barrio, como sucede en parte con la calle Sant Federic y en mayor medida en *Passatge de la Glòria*, en Llefià. En este segundo ejemplo el mal estado del espacio público, la escasez de afluencia y el hecho ser usado de forma intermitente como área de ocio nocturno por pequeños grupos de personas favorecen que sea percibida como un área insegura por parte de la población.



Mapa 11. Ortofoto de la Serra d'en Mena, destacado el *Passatge de la Glòria* y parte de la calle de *Sant Federic*.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.



Figuras 8 y 9. *Passatge de la Glòria*.

Fuente: Elaboración propia.

La desorganización del espacio público, el mal estado de las viviendas y la situación de vulnerabilidad que sufre buena parte de la población que reside en el área, la han convertido en una zona donde diversos planes de actuación se han ido sucediendo a lo largo de los años. Estos planes han conseguido mejorar la circulación tanto a pie como en coche y autobús en la zona. Por otro lado, las intervenciones en viviendas afectadas por aluminosis y la instalación de ascensores en edificios donde residían ancianos, han sido medidas que han mejorado la vida de algunos vecinos, con mayor o menor suerte con las alternativas mientras duraban las intervenciones. Lejos de cumplir su objetivo, quedaron en cambio pendientes las actuaciones que tenían como objetivo la mejora de la situación socioeconómica de la población o la construcción de viviendas por parte del estado, insuficientes en número y con requisitos inalcanzables para la población más vulnerable.



Figuras 10 y 11. Placas en las puertas de las viviendas señalando que han sido construidas por el Patronato Nacional de Vivienda y el Departament d'Habitatge respectivamente en el barrio de Llefià.
Fuente: Elaboración propia.

6.2.2- Singuerlín, Can Franquesa y les Oliveres: peldaño a peldaño.

Las insuficientes escaleras mecánicas con las que cuenta el barrio funcionan únicamente de modo ascendente, en un horario limitado lo que deja a muchas personas si un servicio totalmente necesario para ellos durante muchas horas, o varios días si sufren averías.



Figura 12. Les Oliveres, Can Franquesa y Singuerlín desde Trinitat Vella con las diferentes vías de comunicación, fábricas y el río separando estos barrios.

Fuente: Elaboración propia.

Hace aproximadamente una década que se instalaron las escaleras mecánicas que unen las calles de Sants y Montseny, en el extremo donde estas quedaban más próximas, aprovechando un espacio que varias décadas antes los propios vecinos habían convertido ellos mismos en unas escaleras

rudimentarias con picos, palas, martillos y algunas tablas, tramo que se mantuvo así más de 25 años hasta la instalación de las escaleras mecánicas.



Figuras 13, 14 y 15. Señal indicando la dirección de una farmacia, unas escaleras en mal estado y escaleras mecánicas al lado de las escaleras de autoconstrucción en Les Oliveres y Singuerlín.

Fuente: Elaboración propia.

No todas las adaptaciones hechas por los vecinos para mejorar el entorno han corrido la misma suerte, la imagen de las escaleras mecánicas al lado de las escaleras hechas con tablones, contrasta con las imágenes de los lados, dónde vemos escaleras en pésimo estado. Tradicionalmente las escaleras han sido un gran problema en estos barrios, no sólo en el espacio público. En el barrio de Les Oliveres, por ejemplo, hace apenas una década que se instalaron los primeros ascensores dentro de los bloques. Las aceras de la calle Cervantes y Milton, en Can Franquesa son tremendamente estrechas y se hayan ocupadas en gran medida por postes de cableado eléctrico y farolas, son pues totalmente inútiles para su uso y parece que los seguirán siendo a corto-medio plazo a pesar de las continuas reclamaciones de los vecinos (Anexo 2).

Mención especial merece el caso de Can Franquesa, barrio al que sólo se puede acceder de dos modos a través de unas escaleras, las más largas de barrio, que empiezan en la calle Cervantes y llegan hasta la calle Anselm Riu o subiendo toda la calle Cervantes, con una pendiente muy elevada para llegar a las calles Garcilaso de La Vega y Cáceres a través de la cual se puede llegar al barrio.

Este barrio se encuentra dividido en dos partes. Desde la calle Garcilaso, podemos llegar a una de estas través de la calle Formentera, con una pendiente muy elevada o por el ascensor inclinado inaugurado en 2011. El otro lado del barrio queda en el otro extremo de la calle Cáceres y también se puede acceder por la parte inferior de la calle Mallorca.

Mientras que los vecinos de las calles Formentera y Menorca se quejan de la dependencia excesiva del ascensor, que sufre averías dejando sin un servicio necesario para la población mayor, los vecinos de la otra parte del barrio muestran su descontento con "la M30" bus que conecta este barrio con los centros de Santa Coloma, Sant Adrià y Badalona pero cuyo recorrido tiene el origen-final al lado del ascensor, por lo que han de esperar el descanso del conductor para llegar a su hogar.

La calle de Sants en Singuerlín o la calle Menorca en Can Franquesa están siendo reurbanizadas solventando muchas de las carencias que presentaban, pero la gran parte de las calles de estos barrios

presentan muchas carencias que dificultan el paso a buena parte de la población, en estos barrios que se hayan en el margen de la mancha urbana.

6.3- Infraestructuras, vías de comunicación y zonas de sacrificio.

A lo largo de los apartados 5.1 y 6.1, hemos tratado ya algunos ejemplos de cómo las grandes vías de comunicación u otras infraestructuras ejercen de frontera, fenómeno que en este apartado desarrollaremos con mayor profundidad, analizando las relaciones que existen entre estas fronteras y las fronteras socioeconómicas fruto de la estigmatización o las transformaciones urbanas.



Figura 16. Parque fluvial a la altura de Can Peixauet, al fondo la salida de la ronda y el polígono industrial de Bon Pastor.

Fuente: Elaboración propia.

Empezaremos hablando uno de los ejemplos más radicales de este fenómeno en el área metropolitana, el barrio de La Catalana en Sant Adrià del Besòs. Este barrio queda dividido por la calle Torrassa, por dónde circulan las vías del Tram, pero la parte que queda en el lado del litoral se haya en pleno proceso de construcción. Una vez que se terminen todas las viviendas y locales proyectados, dotando de la vida que hoy apenas se percibe quedará un barrio no solo dividido, sino, también totalmente rodeado entre diferentes vías de comunicación y el río.

A las fronteras físicas que suponen las vías del tren y la Ronda Litoral se suma la estigmatización que sufre el barrio de La Mina, situado al otro lado de las vías del tren dificultando más aún la comunicación que debería de ser habitual entre dos barrios limítrofes del mismo municipio.



Mapa 12. Elementos limítrofes en La Catalana y La Mora.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.

No muy lejos de La Catalana en el litoral de Badalona, se haya otro barrio también sumergido en pleno proceso de transformación, el barrio de La Mora cuya construcción empezó en 2003, ocupando la mayoría de las viviendas el espacio existente entre el puerto de Badalona, las Tres Chimeneas, las vías del tren y la playa, dónde únicamente se puede acceder en transporte público por una línea de bus (Anexo 4).

Hace escasamente un par de años se instaló un semáforo y se agrandó la acera en el tramo que transcurre entre las Tres Chimeneas y las vías del tren, un espacio dónde el tránsito a pie es totalmente excepcional y evitado por la población, sobre todo por la noche al no haber tránsito de personas ni apenas viviendas. Al otro lado de las vías encontramos un gran polígono industrial que se dedica en su mayoría a la logística de mercancías chinas, espacio también estigmatizado sobre el que es habitual escuchar comentarios sobre el ocio nocturno irregular o el lujo de “la mafia china” tanto en prensa como entre los vecinos, aumentando la frontera que generaría ya de por sí las vías del tren y el polígono industrial.

Otro de los barrios que sufren de este tipo de desconexión de forma muy intensa en el eje del Besòs es Baró de Viver, en Barcelona donde residen poco más de 2.500 personas. Construido inicialmente en 1929, entonces en el término municipal de Santa Coloma de Gramanet y que en la actualidad se encuentra separado de esta por el río y La Ronda Litoral, queda también separado del resto de la ciudad de Barcelona por las vías del tren y la calle Tucuman, cuyo efecto de frontera constata María Fernanda Rojas (2018) en su trabajo sobre el polígono industrial del Bon Pastor.

Este fenómeno de creación límites mediante grandes infraestructuras públicas o privadas se puede dar de forma similar, aunque no haya una acumulación tan grande de este tipo de infraestructuras si se da en un barrio o una parte de esta que sufre de un proceso estigmatizador. Sería el caso del

entorno del centro penitenciario en Trinitat Vella o en los alrededores de la rotonda que separa los barrios de Sant Roc, Congrés, La Salut y Sant Mori de Llefià en Badalona donde encontramos el puente elevado por el que transcurre la C-31 y su respectiva salida, el cruce de la Avenida Alfonso XIII, la calle Juan Valera y la carretera Antiga de València, donde este vacío aumenta la sensación de distancia entre estos barrios limítrofes.

El límite entre Sant Roc y posteriormente Artigas con Sant Mori de Llefià se extiende desde este punto por la avenida Alfonso XIII, avenida ancha que también ejerce de frontera entre estos barrios, sobre todo en su extremo más próximo a la rotonda, donde se encuentra muy cercano al puente de la autopista C-31 donde junto a la calle Jumilla el campo del Badalona Sud y el edificio de la Cruz Roja del Barcelonés Norte, provocan una gran distancia entre esa parte de Llefià y Sant Roc, que se ve aumentada por el estigma que recae sobre el barrio de Sant Roc.

ZONA ENTRE LOS BARRIOS DE SANT MORI DE LLEFIÀ, LA SALUT, EL CONGRÉS Y SANT ROC



Mapa 13. Infraestructuras y áreas infrautilizadas en el cruce entre Sant Roc, La Salut, Llefià y El Congrés.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.

6.4- Trinitat Nova y Trinitat Vella: territorio de fronteras

Por desgracia para sus vecinos los barrios de Trinitat Nova y Trinitat Vella, sufren los efectos de contar con la totalidad de las fronteras que hemos comentado a lo largo de este apartado, que pese a estar constituidas por elementos físicos, suponen en muchos casos una barrera mucho más compleja que aquella que simplemente dificulta el paso entre dos puntos.

Empezando por el río, durante las jornadas en las que los vecinos de estos barrios explicaban la situación y evolución de estos barrios, aquellos tuvieron la oportunidad de relatar como sus abuelas utilizaban el río para lavar la ropa, ya durante su juventud, dependían de las escaleras que los operarios de cables de luz o teléfono se descuidaban en el barrio, para poder bajar a la orilla y como

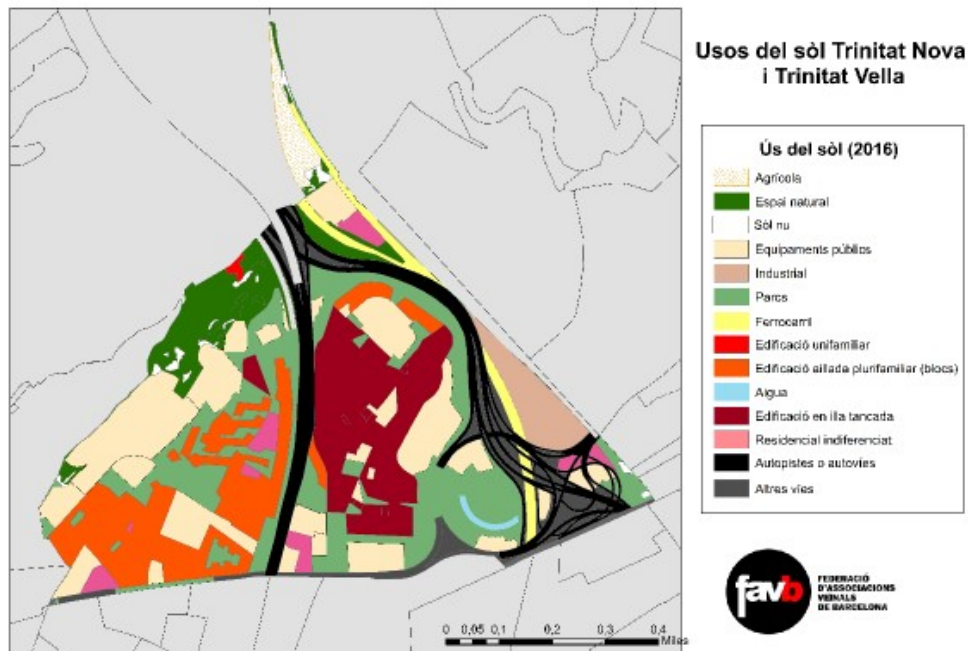
en la actualidad la única posibilidad de acceder al parque fluvial es a través de las entradas que existen en otros barrios.

El aumento de la dificultad para acceder a este espacio ha venido propiciado por el progresivo aprovechamiento del eje del río como eje de comunicaciones. Situación que llegó a su máximo exponente con la construcción del Nus de la Trinitat que junto con la C-58, la C-33 y las vías del tren generan una barrera infranqueable entre estos barrios y el Besòs.

El aumento de la distancia con el río no es la única que han sufrido los vecinos de la Trinitat, la división entre ambos barrios (y por lo tanto entre los distritos de Nou Barris y Sant Andreu) se corresponde con la Avenida Meridiana inaugurada en 1960 y que sirve para unir la ciudad a las autopistas C-58, C-33 y a la autovía C-17. Esta se trata de una vía con cuatro carriles por lado que solo se pueden cruzar por un paso de cebra y desde 2015 por el puente de Sarajevo que en esa fecha se reconvirtió del tráfico para vehículos al tráfico para peatones.

La conformada por la Ronda de Dalt, con su salida y la Vía Favència a la altura en la que intersecta con La Meridiana supone también una fuerte frontera física entre Trinitat y Sant Andreu, donde una gran instalación de Endesa aumenta aún más esta sensación.

Como en otros barrios del entorno del río, en la Trinitat aún queda un gran volumen del suelo pegado al Besòs entendido como zonas de sacrificio por la administración y dedicadas a actividades industriales o a otros equipamientos públicos. Como vemos en el mapa 12 este fenómeno se da especialmente en los terrenos que quedan entre el río y las vías de comunicación, por lo que podemos afirmar que la creación de este espacio se ha visto beneficiada de la existencia de estas fronteras físicas, de origen natural y artificial.

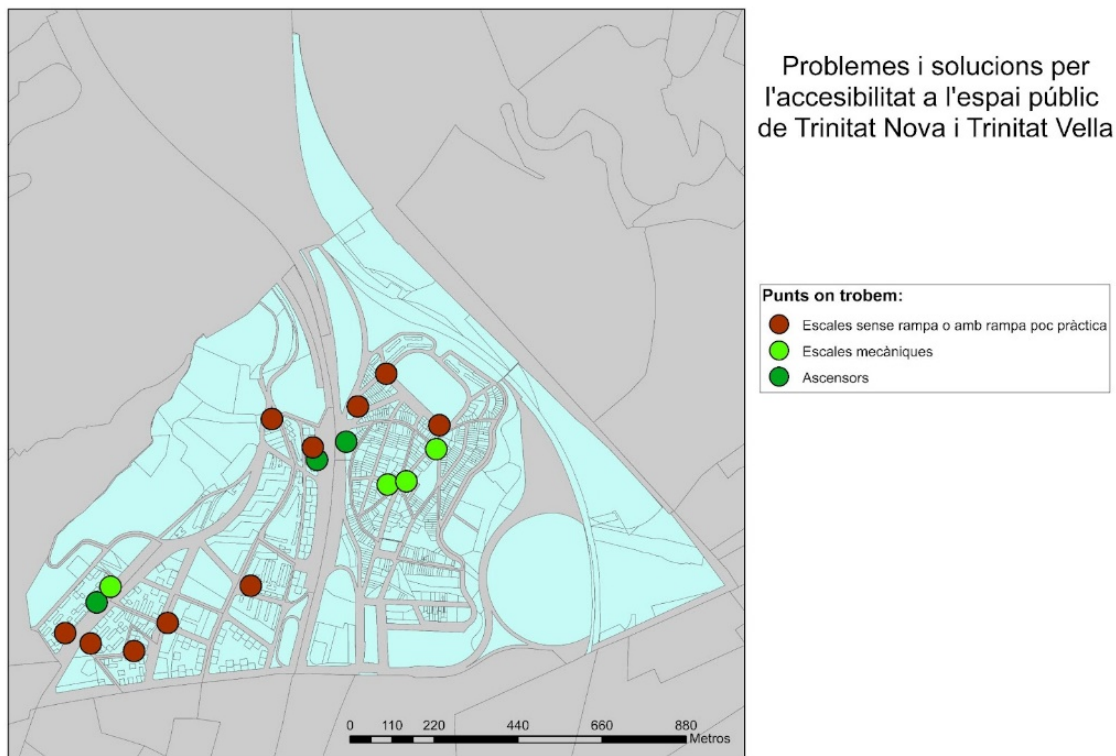


Mapa 14. Usos del suelo en Trinitat Nova y Trinitat Vella.

Fuente: Elaboración propia con datos del AMB y base del INE.

Como en los barrios tratados en el apartado 6.2, la topografía irregular de la Trinitat ha sido determinante en el proceso de ocupación de este territorio. El extremo de Trinitat Nova, donde se encuentra la mayor superficie de suelo natural de estos barrios, con un pequeño núcleo de viviendas

unifamiliar es el último vestigio de cómo era mayoritariamente la superficie de estos barrios hasta bien entrada la década de los 1950 y se corresponde con una de las superficies más irregulares que en la actualidad muestran déficits importantes en materia de accesibilidad urbana impidiendo la circulación fluida por estos espacios a muchas personas.



Mapa 15. Déficits y soluciones para la accesibilidad del espacio urbano de Trinitat Nova y Vella.
Fuente: Elaboración propia con base del INE.



Mapa 16. Modelo Digital de elevación de Trinitat Vella y Trinitat Nova.

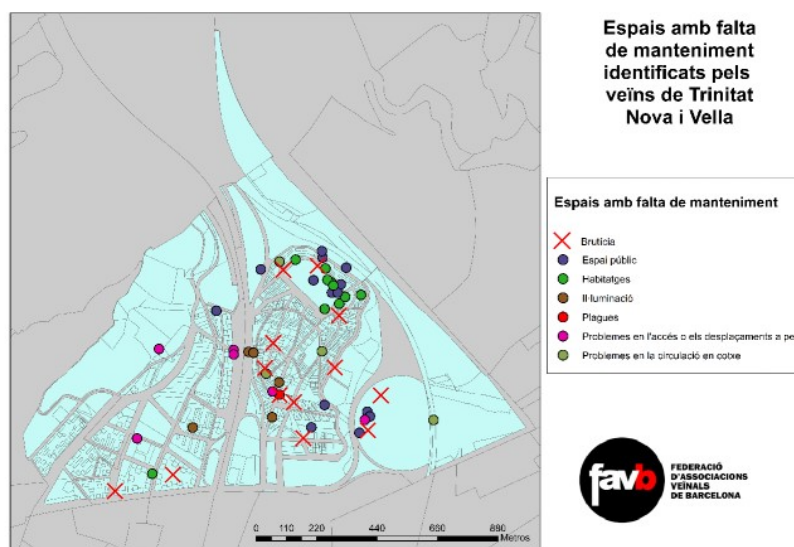
Fuente: Elaboración propia con datos y base del ICGC.

Las primeras construcciones en esta zona fueron viviendas unifamiliares, rodeadas de viñas y olivos a las que poco a poco se fueron añadiendo pequeños bloques, destinados a funcionarios de bajo rango como el denominado “*Les cases dels carters*”. La baja densidad de esa época contrasta enormemente con la situación actual, encontrando el punto de inflexión clave de nuevo a partir de la década de los 1950 con la llegada masiva de población al barrio. Estos cambios hicieron emerger nuevas fronteras hasta entonces inexistentes. En un ejemplo similar al de los “badius”, un pequeño pasaje que unía la calle Turó de la Trinitat con la carretera de Ribes y que fue tapiado a principios de los 1960, pasando a formar parte de la vivienda contigua.

En este contexto, los barrios de la Trinitat ya podían ser catalogados como “un terreno de fronteras”; la presencia de grandes vías de comunicación que en la actualidad parten estos barrios todavía no estaba tan presente pero la lejanía a Barcelona se manifestaba de forma especialmente intensa. La desconexión del centro de la ciudad era tal que el camino necesario hasta Sant Andreu para poder llegar al centro de la ciudad no estaba completamente pavimentado, de tal forma que la pendiente hacía su papel en los días de lluvia formando verdaderos torrentes que impedían el paso a los vecinos.

Con la intención de solucionar estos problemas pronto llegaron los proyectos de reforma interna, siendo uno de los primeros el que afectó a Trinitat Nova, cuyo rápido crecimiento no había contado con ningún tipo de planificación previa, en 1963. Pero para encontrar el primero nos tenemos que remontar a 1958, año en el que se aprobó el Plan Parcial que proyectó la construcción del centro penitenciario y las viviendas que lo rodean aprovechando la entonces lejanía del punto más alto del Turó de la Trinitat respecto al resto de la ciudad. En la actualidad este espacio conformado por la prisión y las viviendas del entorno, algunas de las cuales se hayan en mal estado, es donde se concentra un porcentaje importante de la población extranjera y el sector más estigmatizado de estos barrios.

A las elevadas pendientes y la estigmatización de la zona se suma la falta de infraestructuras que mejoren la accesibilidad del espacio urbano, lo que es una constante en los barrios de la Trinitat pero que se manifiesta especialmente en esta área, donde encontramos multitud de espacios donde sólo se puede acceder a través de escaleras.



Mapa 17. Espacios catalogados como faltos de mantenimiento por parte de los vecinos de Trinitat Nova y Vella.

Fuente: Elaboración propia con base del INE.



Figuras 17, 18 y 19. Entorno de la prisión de Trinitat Vella.

Fuente: Elaboración propia.

Están proyectadas un gran conjunto de actuaciones con el objetivo de remodelar toda el área, construyendo más de 500 viviendas. Y ya se han otorgado las primeras licencias que modificarán de forma definitiva tanto la prisión que cambiará de uso como su entorno. Encontramos pues en esta área un ejemplo perfecto de como una zona, en este caso proyectada por el Estado ha sufrido un proceso de desinversión constante a lo largo del tiempo y se encuentra a las puertas de su transformación.

Resulta inevitable la comparación este proyecto con el proceso similar de la Prisión de La Modelo, mucho más próxima al centro de Barcelona. El primer paso, en ambos casos, lo podemos situar en la *“Modificació puntual del Pla general metropolità als terrenys ocupats per les presons”* del año 2001 y mientras que La Modelo cerró sus puertas de forma definitiva en 2017, el centro de la Trinitat sigue funcionando como centro abierto y no se espera que esté finalizado el nuevo centro penitenciario en Zona Franca hasta 2025 como mínimo.

A pesar de que estos retrasos se deben oficialmente a la descontaminación de los terrenos en los que se construye el nuevo centro, los grandes intereses económicos que hay detrás de un espacio como el de la prisión de La Modelo así como la mayor organización del movimiento vecinal, parecen haber propiciado esta diferencia en los tiempos, tal y como expresó uno de los vecinos de la marcha de forma simple y concisa: *“És el centre”*.

La última frontera que trataremos en este apartado vino como respuesta a la construcción de una frontera previa. Tal como explicó un vecino de Trinitat Nova durante la marcha exploratoria, la articulación de la Avenida Meridiana como uno de los ejes principales para el tránsito en coche de la ciudad condal vino seguido de cerca por la construcción de una serie de grandes bloques de vivienda que además de proveer de vivienda a muchos vecinos servían para tapar el mal estado en el que se encontraban las viviendas del interior del barrio. En un ejemplo de una frontera que no impide físicamente el paso de las personas, pero actúa como pantalla escondiendo un área que de no conocer no visitarás, además de favorecer la construcción de una frontera simbólica entre el barrio y el exterior con efectos para ambos lados.



Figura 20. Bloques “pantalla” de Trinitat Nova.

Fuente: elaboración propia.

7-Fronteras socioeconómicas

En la exposición del marco teórico ya hemos señalado la gran variedad de fronteras socioeconómicas que existen en el ámbito urbano, sobre todo en lo referente a las fronteras de la renovación, y los espacios estigmatizados. También hemos visto como determinadas características de estas fronteras aparecían de la mano de las “fronteras físicas” que hemos tratado en el apartado 6. En el entorno de la prisión de Trinitat, por ejemplo, y tal y como hemos señalado, podemos percibir características propias de los tres tipos de frontera, es más, son estas las que en mayor determinan el uso actual y futuro que le dan los vecinos al entorno.

En este apartado trataremos una serie de casos que presentan interconexiones claras. Las fronteras en los barrios de Sant Roc y La Mina, marcadas de forma determinante por la gran estigmatización que rodea a estos barrios. Especial atención le daremos a las fronteras del extremo litoral de La Mina y la de este barrio con La Catalana, donde al papel de la estigmatización hay que sumar al de la renovación urbana, que lleva años modificando ese entorno. Un proceso muy similar encontramos en los barrios del Gorg y La Mora, barrios que están sufriendo enormes cambios muy cerca de un área constantemente señalada como degradada, Sant Roc, en Badalona. Para acercarnos a todos estos procesos ha habido un largo proceso de conversaciones informales con los vecinos de estos barrios y su entorno durante años, la observación directa y el seguimiento a través de la prensa a lo largo del tiempo.

7.1- Fronteras de la estigmatización: Sant Roc y La Mina

Estudiar fenómeno de la estigmatización requiere un gran esfuerzo. Las opiniones de visitantes al barrio pueden ser expresadas con facilidad pues son fruto de las imágenes captadas durante la visita, la del autóctono en cambio mantiene una actitud compleja derivada de la inmersión en la totalidad de los fenómenos que experimenta el entorno y suele expresarla a través de actitudes o conductas de forma más natural (Waquant, 2014; Tuan, 2007 pp 50).

Para estudiar cómo este fenómeno afecta en la creación de fronteras en el espacio urbano, repasaremos algunas de las fronteras en los barrios de San Roc y La Mina, contruidos a partir de la década de 1970, como grandes polígonos de viviendas de bloques unifamiliares para albergar a gran parte de la población que estaba siendo expulsada de sus viviendas en Montjuïc, El Camp de la Bota y el Somorrostro, siendo gran parte de esta población de etnia gitana. La asociación de estos barrios al predominio la población gitana y la enorme estigmatización que de este grupo se conjugó para asentar la estigmatización de estas áreas, ya desde la década de los 1970.

Los indicadores son bien explícitos de la situación. La renta media de la población de ambos barrios es dos veces más baja que la media catalana, los índices de paro de los más altos del área metropolitana y la intervención en viviendas construidas con materiales deficitarios es una constante desde la década de los 1990. Ambos barrios son reconocidos centros de distribución de sustancias estupefacientes, sufriendo aumentos de los problemas derivados de este hecho cada vez que se actúa contra otros puntos de distribución donde la administración se muestra menos permisiva con el narcotráfico. Pero cómo asegura Josep María Monferrer, educador y activista vecinal del barrio de La Mina en una entrevista para el diario Público: *“El fil conductor de la història de la Mina continua sent l'especulació urbanística, no pas el narcotràfic”*, tal y cómo pretendemos demostrar en este apartado.

7.1.1-Sant Roc: el paisaje como apoyo físico de la estigmatización

El barrio de Sant Roc queda dividido por la autopista C-31 y por las avenidas del Maresme y Marqués de Montroig, que unen la C-31 con los barrios del entorno. Esta autopista transcurre en altura, sobre un puente que ejerce como frontera, por su carácter de frontera física y, sobre todo por la estigmatización que sufre tanto el barrio en general como este espacio en particular, de la que hablaremos un poco más en profundidad en el apartado 8.2.

La avenida Marqués de Montroig, por la que transcurre el tram y en la que encontramos las paradas de metro y tram de Sant Roc y Gorg, también se articula como una potente frontera, además de las vías y los 2 carriles en cada sentido. El hecho de que en la parte más próxima al litoral apenas haya viviendas o comercios genera pocas motivaciones para desplazarse al otro lado de esta, exceptuando claro, a los propios residentes.



Figura 21. Cruce entre las avenidas Maresme y Marqués de Montroig.

Fuente: Elaboración propia.

La avenida del Maresme a pesar de ser una gran avenida, con mucho tráfico (que a menudo circula a más velocidad de la debida) se corresponde con una de las mayores fronteras atendiendo al valor simbólico dentro del barrio, junto a la C-31. La mayoría de los espacios más estigmatizados del barrio son los que quedan entre la Avenida Maresme y el río, sobre todo las más próximas a la autopista.



Mapa 18. Barrios y elementos limítrofes en el entorno de San Roque.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.

Las fronteras con los barrios de alrededor se ven ampliadas por los cambios en los tipos de vivienda, a excepción del barrio de El Congrés, donde también encontramos grandes bloques de viviendas unifamiliares separados entre sí. El paso a los barrios de Artigues, El Remei, Sant Mori de Llefià o La Salut, se corresponde con el paso a edificios de más o menos altura, pero con las manzanas cerradas, el cambio de paisaje se articula como elemento de referencia de la estigmatización que afecta a todos estos barrios, pero a Sant Roc de forma especialmente intensa, en el apartado 6.3 hemos visto cómo este fenómeno se veía aumentado por la proximidad de la Avenida Alfonso XIII, el puente de la autopista, la calle Jumilla paralela a este y el área que ocupa el campo de fútbol.



Figura 22. Calle Jumilla desde debajo de la autopista, al fondo, tras el campo del Badalona Súd, bloques en manzana cerrada de Sant Mori de Llefià.

Fuente: elaboración propia.

Las fronteras que se manifiestan con menos intensidad son las fronteras con El Congrés y Artigues, con el barrio de El Congrés al encontrar entre estos barrios el mercado o el ambulatorio de San Roque, son áreas transitadas por vecinos de muchos de los barrios próximos. El hecho tener una morfología similar también ayuda sin duda en este efecto.



Figura 23. Frontera entre Sant Roc (a la izquierda el mercado) y El Congrés bloques de la derecha.

Fuente: Elaboración propia.

Por el lado de Artigues el proceso es totalmente diferente. Este es un barrio construido por el promotor de origen chileno Francisco Artigas Solá en la primera década del siglo XX, en un área entonces entendida como parte de Llefia y muy próximo al pequeño núcleo de viviendas de Sant Adrià. La trama regular y algunas de las viviendas, sobre todo en las calles perpendiculares a la avenida Alfonso XIII, dan testimonio de este pasado.

En la actualidad este barrio ha sido fuertemente densificado sustituyendo muchas de las viviendas originales de como mucho dos plantas, por bloques de hasta cuatro plantas y es ahora uno de los barrios con un porcentaje de inmigrantes más alto de Badalona, con una gran comunidad de población pakistaní.

Pese a la particular historia de este barrio, este apenas levanta sentimiento de pertenencia entre sus vecinos. Tanto residentes como vecinos cercanos asocian este espacio de forma mayoritaria con Sant Adrià o sobre todo como parte del barrio de Sant Roc. Como consecuencia de esto la avenida Juan XXIII (calle Santa. Caterina en su tramo por Sant Adrià), pese a no estar en contacto directo con el barrio, ejerce de frontera a nivel simbólico y mental; en un proceso que va totalmente ligado a la estigmatización de Sant Roc.

7.1.2- “Las mil Minas”

El hecho de encontrarse aislada de su municipio por el río o la peculiar forma de la frontera con Barcelona, que atraviesa muchas viviendas, ya que se corresponde con el trazado irregular de la desaparecida acequia de La Madriguera, son algunas de las particularidades de las fronteras de este barrio.

Utilizando el mismo título que el artículo del diario Público, que citábamos al inicio de este apartado: “Retrat d’un barri oblidat: Les mil Mines”, pretendemos poner énfasis en el fenómeno de significación del espacio a nivel personal que remarca el artículo.

Aunque realmente existen “mil Minas”, más de 10.000 realmente, puesto que en este barrio reside casi una tercera parte de la población de Sant Adrià de Besòs y cada uno de ellos tendrá una visión de qué es y hasta dónde llega “su barrio”, a las que habría que sumar otras decenas de miles de los vecinos de los barrios circundantes. Ante la imposibilidad de estudiar todas y cada una de esas concepciones, pasaremos a comentar como diferentes elementos y actuaciones se conjugan potenciando esta multiplicidad de imágenes.



Mapa 19. Barrios y elementos limítrofes en La Mina.

Fuente: elaboración propia con base del ICGC.

Algunas de estas imágenes de La Mina, sobre todo para los foráneos, sobrepasan las fronteras de esta, este efecto lo podemos ver por ejemplo en vías como la Rambla Prim o la calle d’Alfons el Magnànim, que pese a formar parte del barrio del Besòs de Barcelona, son entendidas como límite y se tiende a evitar atravesarlas por efecto de la estigmatización del barrio, como veremos en el apartado 9.

La frontera en la calle Torrassa en cambio es mucho menos intercambiable, el gran Parc del Besòs, la comisaría de los *Mossos d’esquadra* y las vías del tram ejercen como elementos de referencia muy fuertes. Más intensa aún es la frontera por el río donde las vías del tren y la Ronda Litoral separan este barrio de la zona de La Catalana que se haya en proceso de construcción, después de más de 10 años dónde encontrábamos un gran solar vacío.

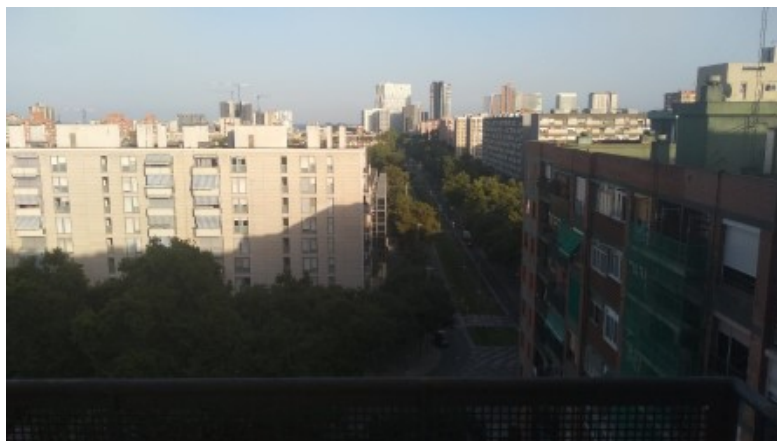


Figura 24. Calle Alfons el Magnànim con el Fòrum al fondo.

Fuente: Elaboración propia

Pero son las fronteras internas las que provocan un mayor número de concepciones diferentes para los residentes que pocas veces entienden como su barrio la totalidad de La Mina. Las fronteras internas son fruto del proceso de construcción del barrio “La Mina vella” se corresponde con las primeras promociones construidas en esta zona y presenta una morfología diferente a la del resto del barrio.

La imagen de La Mina que vemos desde la Ronda Litoral, que supone la imagen mental para muchos foráneos, se corresponde con las calles Estrella y Levante. Al otro lado de la Rambla de La Mina encontramos el área más pobre y estigmatizada del barrio que se corresponde con los bloques de Saturno y Venus, este último en trámites de desposesión y realojo desde hace 20 años.

Esta vía, La Rambla de La Mina, el primer tramo de la cual se inauguró hace ya 15 años como proyecto estrella del Plan de Transformación de la Mina, se pensó como una gran vía abierta que sirviera para articular la circulación en coche y para mejorar la calidad del espacio público, y desde 2008 se encuentra ahí situada la parada de la T5 del Tram. En la actualidad la circulación por la rambla es mucho menor de la esperada. La falta de árboles, la gran anchura de la calle o la localización de las vías del tram y la comisaría pueden ayudar a entender cómo este espacio está teniendo una función justamente contraria a la prevista.

Pero sin ningún tipo de duda, la frontera interna más determinante de la Mina se corresponde con la avenida Manuel Fernández Márquez, que se corresponde hoy en día con el avance de la frontera de la renovación urbana. Proceso de renovación con epicentro en el extremo norte del litoral de Barcelona pero que poco a poco ha ido internándose en barrios de extracción obrera como El Besòs o La Mina. A la altura de la calle Marte, calle Neus Català al otro lado de la Avenida Fernández Márquez, encontramos bloques situados enfrente el precio de los cuál es un 50% superior dependiendo del lado en el que se encuentre.

Todavía quedan algunos solares vacíos próximos a esta frontera, el hecho de no haber cumplido los objetivos de ocupación en las viviendas de alto precio ha sido sin duda determinante para la no construcción de esta zona. Estos solares aumentan la frontera de la avenida Manuel Fernández Márquez, a la vez que actúan como frontera en sentido perpendicular a este.

Esta parte del barrio, “La Mina pija”, como la llaman algunos de los residentes del resto del barrio, es con diferencia la parte menos densamente poblada del barrio; muchas viviendas no se encuentran habitadas presentan todavía grandes carencias en comercios y la población que reside en esta área

vive al otro lado de la frontera de la renovación y la estigmatización, dando la espalda al resto del barrio, en sentido literal y figurado.

7.2- Las fronteras de la renovación: La Catalana, El Gorg y La Mora

A lo largo del trabajo hemos tenido la oportunidad de hablar de algunos lugares que se hayan sumergidos en procesos de renovación o a las puertas de estos, el entorno de la prisión de la Trinitat o la “Mina pija” por ejemplo. También hemos tenido la oportunidad de ver lugares donde los procesos de desinversión parecen no llegar a su fin como Sant Roc o Les Oliveres. Para entender como ha sido el proceso mediante el cual se han creado algunas de las fronteras de la renovación del eje del Besòs y qué factores intervienen en estos procesos analizaremos el proceso por el que han pasado y están pasando los barrios de La Catalana, El Gorg y La Mora.

7.2.1- La Catalana: la desinversión como método de expulsión.

La historia de La Catalana refleja en gran medida el ciclo de inversión-desinversión-inversión del que Neil Smith describe en *La frontera de la gentrificación* (N, Smith 1989). En este espacio se encontraba localizada la Central Térmica de La Catalana. Los terrenos que rodeaban esta instalación fueron parcelados y vendidos a bajo precio a partir de 1922, siendo buena parte de estos terrenos eran adquiridos por los trabajadores de la Central o por la población que acababa de llegar a Barcelona, que construía en ese espacio su propia casa. En 1953 fueron declarados zona verde por la “Comisión Provincial de Urbanismo”, por lo que las viviendas construidas a partir de ese momento contaban con peores condiciones, mayoritariamente eran barracas con la continua amenaza del desalojo.



Figura 25. La Catalana a inicios de la década de los 2000.

Fuente: Archivo de Wikipedia (Pere O).

Como consecuencia de este proceso el barrio se articuló como un gran conjunto de viviendas, mayoritariamente unifamiliares, sin pavimento, sin agua corriente en los hogares y a merced de las crecidas del río que lo afectaron de forma catastrófica en 1962 causando 11 fallecidos en La Catalana. La situación de desamparo era tal que durante esta década la Asociación de Vecinos de este barrio publicó un anuncio en *La Vanguardia* buscando algún periodista que quisiera dar voz a los silenciados e ignorados vecinos.

Al igual que ahora La Catalana se encontraba aislada del resto de la ciudad. Antes de los años 1960 no existía ningún camino asfaltado ni ningún autobús que comunicase este núcleo, ni con el barrio del Besòs ni con Sant Adrià. En la actualidad se halla totalmente rodeada de vías de comunicación y separada por el río del centro del su municipios.

El proceso de desalojo de la población de este barrio fue de la mano de la progresiva construcción de grandes bloques de viviendas, sobre todo en barrios del entorno a partir de la década de los 1970. Este proceso se mostró tremendamente lento y complejo, dependiendo de los intereses y capacidades de la administración en el momento determinado las opciones que se proponían a los vecinos a cambio de abandonar su hogar.

Los vecinos con viviendas menos estables, que podían asumir el coste de las viviendas que se les ofrecían fueron los primeros en mudarse, las viviendas construidas en la Vía Trajana, en el barrio de Verneda y La Pau, en Barcelona pero muy próximo a La Catalana. El proceso de desposesión y realojamiento llegó a su máxima intensidad a finales de los 80, la articulación de la Ronda Litoral y la presión urbanística ejercida por las eminentes olimpiadas de 1992, requerían del desalojo de esta zona.

Sobra decir que, durante todo este tiempo las inversiones destinadas a mejorar una de las zonas más degradadas y desprovista de servicios del área metropolitana de Barcelona fueron inexistentes, favoreciendo así la continua expulsión de la población. Llegamos así al final de siglo XX, cuando lo pocos vecinos que aún residían en el barrio, puesto que habían rechazado las continuas ofertas de realojamiento, vivían en un entorno totalmente irreconocible como parte de la gran metrópolis barcelonesa. La gran cantidad de viviendas y pequeños comercios abandonados, el paisaje sin calles y con viviendas unifamiliares, la falta de agua corriente en muchas de ellas y las actividades económicas reducidas a actividades agrícolas y algún pequeño taller dejaba una estampa más propia de un pequeño pueblo de interior que de un núcleo situado a unos pocos metros del municipio de Barcelona.

Con el anuncio en 1996 de la celebración del Fórum Universal de las Culturas, que se celebraría en 2004, la presión ejercida sobre el espacio de La Catalana, se volvió a intensificar de forma determinante, puesto que un año antes de la celebración de este, en 2003, empezó el derribo de todo el conjunto.

La propuesta inicial incluía la construcción de 1.400 viviendas, multitud de zonas verdes y barajaba la construcción de un hospital o incluso un centro comercial. La crisis inmobiliaria terminó por alargar el derribo y la ocupación de la mitad superior del barrio, que se alargó hasta bien pasado el año 2015. Durante todos estos años la gran parte del barrio permaneció como un solar donde las obras para derruir el barrio parecían alargarse eternamente, mientras que los pocos vecinos que habitaban las nuevas casas, ya totalmente rodeado de vías de comunicación se encontraban en la situación de que no existía ni un solo comercio en su barrio y se veían obligados a cruzar el puente hacia el resto de Sant Adrià o el puente hacia La Mina para poder comprar una barra de pan.

En la actualidad en el “eterno solar” de la parte inferior de La Catalana, que se pretende conectar con el litoral con viviendas de alto valor situadas próximas al mar, ya se han construido y habitado los primeros bloques de viviendas y el primer supermercado del barrio. El desarrollo de esta área próxima a la Mina y la intención de conectar esta área con el litoral puede llegar a favorecer la expansión de las transformaciones en este barrio, ya que las áreas más estigmatizadas de el barrio de La Mina, entre los edificios Marte y Venus se encuentra inmediatamente al otro lado del puente que une La Mina y La Catalana por debajo de las vías del tren y la Ronda Litoral.

7.2.2-El Gorg y La Mora: cambios en el litoral del Badalona y revanchismo urbano

En apartados anteriores hemos podido hablar de cómo el área de La Mora se encuentra rodeada por las vías del tren, las Tres chimeneas y el puerto de Badalona, puerto que también está en contacto directo con el barrio del Gorg. Ambos están ocupados en gran medida por un polígono industrial y se encuentran en pleno proceso de renovación (Anexo 5).

Entre los años 1940 y 1970 buena parte del litoral de Badalona, sobre todo en su extremo sur estaba totalmente ocupado por barracas, donde residía de forma permanente población con pocos recursos que se habían encargado de la construcción de sus propias viviendas, fenómeno que era especialmente intenso en el área que actualmente ocupa el barrio de La Mora. Otro área donde la población residía en casas de autoconstrucción en terrenos no urbanizables era el Turó del Caritg (último cerro de la serra d'en Mena), muy próximo al área que en la actualidad está en plena transformación en el Gorg.

Al contrario que en el caso de La Catalana dónde las Olimpiadas llegaron para sentenciar de forma definitiva la desposesión de ese espacio para los vecinos, en el área del Gorg estas supusieron la piedra inicial de la transformación de un gran espacio que ejercía de frontera entre los barrios del centro y del sur de Badalona, mediante la transformación del Canódromo de Badalona en el Pabellón Olímpico de Badalona, actualmente estadio del Club Joventut de Badalona.

La construcción de un gran eje que unía este punto de forma perpendicular al mar se planteaba como un espacio destinado a equipamientos, que se terminó articulando como un parque y un parquin de forma "temporal".

El área de la Mora en cambio permaneció carente de inversiones durante mucho más tiempo, pocas viviendas quedan entre la calle industria y el mar, la mayoría en la calle Tortosa, este área quedaba ocupada por fábricas que en su mayoría estaban abandonadas. No fue hasta el año 2003, un año antes de la celebración del Fórum Universal de las Culturas justo al otro lado del río cuando se aprobó un proyecto para la articulación actual del puerto de Badalona y un gran proyecto que preveía la construcción de más de 2.000 nuevas viviendas de grandes dimensiones, muchas con piscinas comunitarias. Un poco más tarde se aprobó un proyecto para hacer llegar el puerto mediante un canal por todo el paseo que se había proyectado previamente como un eje para equipamientos.

Con la llegada de la crisis económica ambas zonas quedaron estancadas y el polígono industrial que ocupa buena parte de estos barrios pasó de realizar actividades productivas a dedicarse sobre todo a actividades logísticas convirtiéndose en un polígono industrial clave para el transporte de mercancías de origen chino en toda la península. Las viviendas que ya en La Mora se habían construido al otro lado de las vías quedaron totalmente aisladas, las calles urbanizadas en manzanas sin ninguna construcción se extendieron hasta las Tres Chimeneas. Los dos puentes para cruzar las vías se encuentran en el puerto y al otro lado de las tres chimeneas y solo un autobús une este barrio con el resto de la ciudad, muchos de los niños del barrio realizan sus clases en barracones desde hace años mientras en el entorno se construyen viviendas prohibitivas y un gran hotel de lujo, en primera línea de mar.

Desde hace apenas cinco años esta situación ha empezado a cambiar radicalmente el área que se había ideado como un eje para equipamientos, en el Gorg, fue rápidamente edificado con grandes bloques de vivienda, aprovechando los contornos por los que transcurrirá el canal y que contrastan con la imagen de los bloques de viviendas de Sant Roc y el Congrès. Las grandes manzanas sin construir de La Mora también se están edificando poco a poco como grandes bloques de viviendas, más pequeños que lo planteado en un inicio pero con precios inasumibles para la mayoría de vecinos de

los barrios del entorno. Con el aumento de precio del metro cuadrado que está habiendo en esta zona el área de las Tres Chimeneas, se convierte en un área muy susceptible de sufrir un cambio. Lamentablemente fue este el titular remarcado de las reuniones para la articulación del *Consorti del Besòs* en el que la *Coordinadora Veïnal del Baix Besòs* presentaba propuestas de mucho más calado para la población del *l'Eix*.



Figura 26. En primera plana nuevos edificios en el Gorg y un solar vacío, tras esto algunas naves del polígono industrial y al fondo grúas trabajando en La Mora y Las Tres Chimeneas. Fuente: Elaboración propia

Todo esto a escasos metros de la nave en la que un catastrófico incendio se llevó la vida de 4 personas y causó más de una veintena de heridos entre los más de 50 inmigrantes que convivían en situación de extrema vulnerabilidad. Durante los meses siguientes a este trágico episodio de 2020, este grupo de vecinos sin una alternativa mejor se vieron obligados a desplazarse en otra nave del mismo polígono. En los últimos años se han multiplicado los intentos y órdenes de desahucio de estas naves.

Todo el espacio en plena renovación del Gorg queda conectado con el barrio de Sant Roc a través de la avenida Marqués de Montroig, el barrio de Sant Roc se ha convertido en uno de los puntos con más problemas derivados de la pobreza energética de toda la región. Además del gran volumen de población que no puede permitirse estos servicios los apagones periódicos e incluso los incendios por utilizar métodos menos seguros para calentarse o por los pinchazos de luz, son accidentes que la prensa aprovecha de forma sensacionalista reforzando el estigma del barrio.

Muchas de estas naves o pisos pertenecen a grandes bancos, que, sin ningún tipo de dudas son conscientes de la revalorización de este espacio y buscarán lucrarse con ella, mostrando una vez más la cara más dura de los procesos de desposesión y del revanchismo de la ciudad (Smith, 89).



Mapa 20. Barrios de La Catalana, La Mora y el Gorg y algunos elementos relacionados con el proceso de renovación de estos.

Fuente: Elaboración propia con base del ICGC.

8- Fronteras mentales

El estudio de las fronteras mentales resulta asimismo complejo. La metodología empleada por Kevin Lynch se apoyaba en gran medida en los elementos físicos del mapa urbano y en cómo estos conformaban la imagen de la ciudad. Los límites de un determinado espacio, cuando se establecen entorno a la “legibilidad” del espacio coincidirán en gran medida con elementos lineales tales como grandes vías o ríos que crean un efecto similar a muchas de las fronteras que hemos tratado en el apartado 6.

Por ello en este apartado trataremos de acercarnos a otras formas en las que también se manifiestan las fronteras mentales, fronteras creadas por la sensación de inseguridad por la que podemos tender a evitar determinados espacios y fronteras creadas durante el proceso progresivo de conocimiento del entorno desde la infancia.

8.1- Seguridad: de vía a mojón.

Con el auge del movimiento feminista, el mensaje y las preocupaciones de muchas mujeres, que hasta ahora quedaban silenciadas, llegan a cada vez más ámbitos de la sociedad, incluyendo los debates

sobre el espacio público. De esta forma se han popularizado debates y teorías sobre la seguridad en el espacio público desde la perspectiva de género, pero también multitud de marchas exploratorias para identificar estos lugares, así como el surgimiento de medidas para contrarrestar esta situación.

Cunado una calle determinada, o parte de esta, es percibida como insegura por parte de la población que pasa a evitarlo, la función de ese espacio para esas personas cambia de forma radical. En el trabajo de Kevin Lynch que analiza la imagen de la ciudad en torno a nodos, mojones, límites y sendas puede hacer cambiar la función de un tramo de senda, de una senda o de un nodo para convertirlos en límites o mojones si atendemos al uso que le da esa persona al espacio público (Lynch, 1960).

La intención de cambiar un espacio que era percibido como inseguro por parte de mucha gente se conjugó con el talento artístico de multitud de artistas de grafiti para cambiar el entorno del puente por el que transcurre la C-31 entre Sant Adrià y Badalona Súd. Espacio donde se celebra el mercadillo de Sant Adrià una vez por semana y donde encontramos la parada de tram “Encants de Sant Adrià”.

Este era, y lamentablemente sigue siendo, un espacio a evitar por buena parte de la población por ser un área donde se concentra el consumo de heroína y de forma ocasional los robos a vehículos que aparcan por cientos cada día en este espacio. Ninguno de estos fenómenos es continuo a lo largo del tiempo y es evidente que en la mayoría de las ocasiones que paseamos por este espacio no las encontraremos, pero la relación del espacio con estas actividades rápidamente caló en la sociedad que pasó a evitar este espacio en lo posible, sobre todo por la noche.

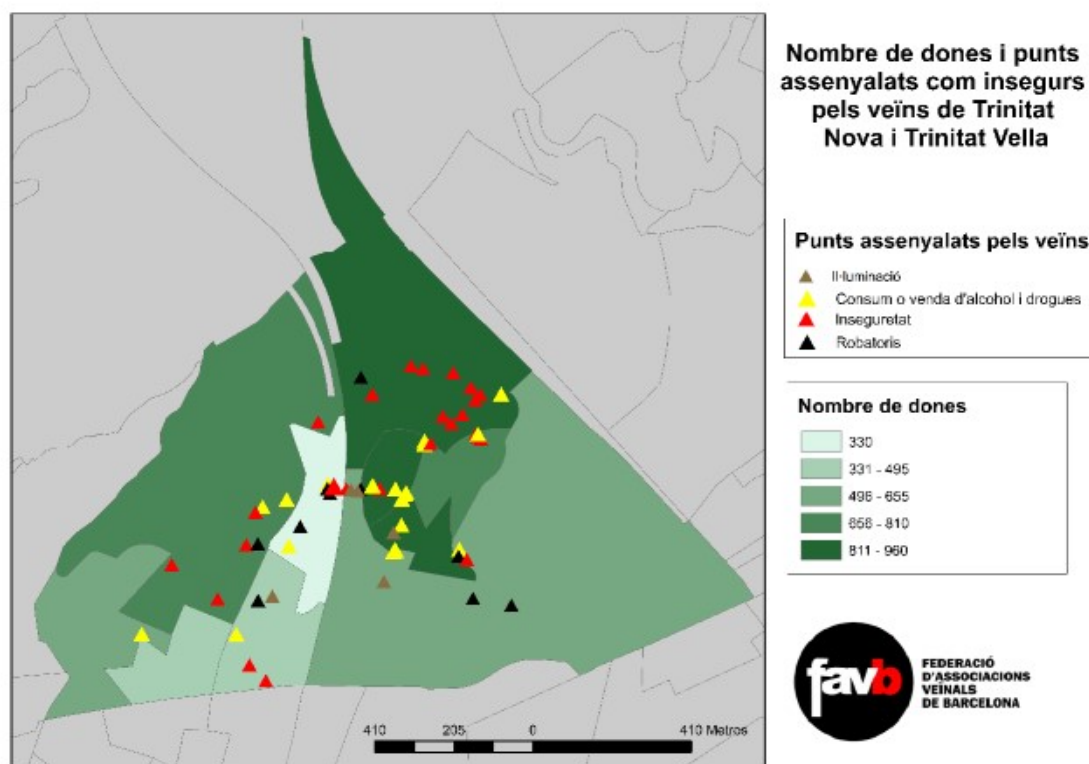
La instalación de algunas luces en las gruesas columnas en las que se sustenta la autopista y la creación del “Bosc encantat” una galería de arte urbano que aprovecha las propias columnas para realizar sus obras han cambiado el aspecto de la zona eliminando un poco la sensación de inseguridad todavía muy presente en el día a día de los residentes, sobre todo en el extremo norte dónde no llega esta galería.



Figura 27. “Bosc encantat”.

Fuente: Elaboración propia.

El primer paso para cambiar esta situación es sin duda identificar aquellos lugares donde lo vecinos y de forma particular las vecinas no se sienten seguras al transitar. Con este objetivo, en el marco del proyecto de la Federación de asociaciones vecinales de Barcelona, realizamos un mapeo participativo con los vecinos de Trinitat Vella y Trinitat Nova, donde identificaban estos espacios.



Mapa 21. Número de mujeres y puntos señalados como inseguros en Trinitat Vella y Trinita Nova.

Fuente: elaboración propia con base y datos del INE.

En el caso particular de la Trinitat vemos cómo los espacios que se perciben como más inseguros son el entorno del puente que une ambos barrios y sobre todo el entorno de la prisión que coincide con el área donde reside un mayor número de mujeres en el barrio. En el apartado 6.4, ya hemos comentado algunas de las características de este espacio que se haya a las puertas de una transformación total.

Es interesante ver como la inseguridad afecta también a escala metropolitana en grandes desplazamientos, en los que debemos atravesar varios barrios, es habitual que determinados barrios o partes de estos sean tomados como referencia a evitar en el trayecto por el estigma que sufren y la sensación de inseguridad que transmiten a la población, fenómeno que trataremos en más profundidad en el apartado 9.

8.2- Desbloqueando el mapa

En el mundo de los videojuegos es habitual que cuando empezamos a jugar y aparecemos en un lugar determinado del mapa, una de las primeras acciones a completar sea el progresivo reconocimiento del entorno para saber en que zonas se encuentran los recursos que necesitamos o los peligros a los que debemos enfrentarnos. A este proceso se le llama "desbloquear el mapa".

Durante la infancia los lugares que frecuentamos con nuestros padres, el camino a la escuela o los parques en los que jugamos, van construyendo nuestra imagen mental del entorno, con el centro a partir del cuál va creciendo nuestro conocimiento en el propio hogar.

De igual forma, los lugares que nuestros padres no frecuentan, ya sea por que los evitan o por que simplemente tienen otras preferencias resulta determinante para nuestro proceso de conocimiento del entorno.

Para estudiar este proceso y cómo afecta en diferentes entornos, dependiendo de la época, la edad o incluso la profesión hemos realizado un total de siete mapas con parejas o grupos de vecinos de diferentes áreas del eje. Con cada uno de ellos perseguía la intención de analizar un fenómeno concreto (Anexo 6) :

1: Realizado a tres vecinos que residen muy próximos entre ellos del barrio de Sant Mori de Llefià, pretendía analizar el papel de la escuela como articulador del espacio durante la infancia. Sólo uno de los tres, iba a la escuela en su barrio, los otros lo hacían en Sant Antoni de Llefià y Sant Adrià Nord como consecuencia directa de esto el área de estos era bastante superior a la del primero. A través de este mapa también hemos podido constatar el papel de frontera de las Avenida Alfonso XIII y Juan XXIII que separan estos barrios de Artigues y Sant Roc, así como del río y el polígono industrial de Sant Adrià-La Mora-Gorg.

2. Realizado también a tres vecinos del barrio de La Salut, con el que pretendíamos estudiar el papel del entorno de la rotonda donde coincide con los barrios de Sant Mori de Llefià, Congrès y Sant Roc, justo al lado de la C-31 y su salida. Este punto se articula como el nexo entre los barrios, pero la marginación que sufren espacios de alrededor ya sea por su mala planificación como las manzanas sobre El Congrès o por la estigmatización como el área cerca del campo del Badalona sud y La Cruz Roja provoca que las formas de este entorno en el mapa vayan acompañadas de grandes áreas en blanco.

3. Para el tercero contamos con un total de siete vecinos de Sant Adrià del Besòs un grupo de cuatro vecinos de Sant Adrià nord, dos de Sant Joan Baptista y uno de La Mina. Este mapa buscaba analizar con más profundidad las fronteras internas y externas de los vecinos del municipio.

Los vecinos de Sant Adrià Nord apenas salían de su barrio, las avenidas Juan XXIII que lo separa de Artigues y el río se establecen como las fronteras más fuertes junto con el paso al barrio de El Safareig, justo encima del casco antiguo de Sant Adrià del Besòs pero perteneciente a Santa Coloma de Gramanet. En el caso de cruzar la C-31 se desplazan en gran medida por la Avenida de la Playa para evitar espacios como El Remei, el polígono industrial o “Los pisos del parchís” áreas estigmatizadas muy próximas a esta avenida.

Los vecinos de Sant Joan Baptista, el barrio más próximo al litoral de este municipio, muestran una mayor movilidad que sus vecinos de el otro lado de la autopista, pero el paso a los barrios del otro lado del río, es también mínimo.

El vecino de la Mina en cambio es el que mayor predisposición mostró para cruzar el río. Llama la atención el progreso de el primer al segundo mapa, donde pasa a extenderse por todo el barrio menos por “La Mina pija”. Las grandes avenidas y ramblas del entorno del Barrio del Besòs de Barcelona suponen también ejes claros a partir de los cuales se va asumiendo cada vez más territorio.

Todos ellos muestran el río como una frontera clave apenas traspasada. El hecho de que todos ignoren el espacio de La Catalana no puede pasar por alto y demuestra la desconexión total de este espacio con el resto del entorno, tanto a nivel físico como simbólico. De modo significativo el puente que lleva

sólo a este barrio queda marginado, en comparación con los que llevan a La Verneda o el que se conecta con La Mina a través de La Catalana.

4. Realizado con dos vecinos de Sant Roc, dos de Artigues y uno de Sant Mori de Llefià que reside muy próximo y durante su infancia estudiaba en el barrio de Artigues. Cabe destacar también que uno de los vecinos de Sant Roc, que reside en la única manzana cerrada del barrio, en la Avenida Alfonso XIII, limitando con los barrios de Artigues y San Mori de Llefià con los que muestra muchas más similitudes. El único de ellos que en la infancia utilizaba el espacio público de Sant Roc es el que reside en el interior de este barrio. Es más, el resto apenas utilizaban siquiera el barrio de Artigues, únicamente para desplazarse a sus hogares o a la escuela, siendo el vecino de Sant Roc el que más paseaba por Artigues también.

El cambio de domicilio de uno y de escuelas de otro, supusieron inmediatamente el abandono total del espacio de Artigues, solo el residente que quedó en este barrio y el del interior de Sant Roc utilizan de forma habitual los espacios de este barrio, el otro residente del extremo de Sant Roc sí que con el paso del tiempo ha utilizado algunos entornos de este barrio pero en una medida muchísimo menor que los otros dos.

5. Hecho con la ayuda de vecinos del entorno de la Serra d'en Mena cuatro vecinos de Llefià en Badalona, dos de Can Peixauet en Santa Coloma y uno que residió a ambos lados de la calle circunvalación que hace de frontera entre ambos municipios para ver hasta qué punto esta supone una frontera entre los vecinos de ambos lados.

El resultado puede ser sorprendente, el paso de uno a otro lado de esta vía es mínimo tanto en la infancia como a lo largo de la vida. El paso desde estos barrios a los centros de San Adrià o Santa Coloma es mucho mayor que entre estos barrios limítrofes, fenómeno que relacionamos más con el papel de centro de determinadas funciones de estos espacios y con las pendientes que con la propia frontera administrativa.

6- El sexto mapa se realizado a dos vecinos del Besòs, padre e hijo, para incorporar la perspectiva temporal y generacional. Resulta clara la relación del padre en la actualidad con la del hijo, sobre todo en la infancia de este. Llama la atención como los espacios de los alrededores de la rambla Prim y el diagonal mar coinciden en el mapa de la infancia de ambos pese a articularse como tal bastante más tarde que la infancia del padre; esto se debe a que antes de la rambla y el centro comercial existían diversos descampados, caminos y fábricas, lugares que los niños que residían en este barrio hace 40 años utilizaban para sus juegos.

Pese a la proximidad de este barrio con La Mina la relación es mínima tanto en la infancia como en la actualidad. El papel de grandes calles como la Rambla Prim o en menor medida La Gran Vía de Les Corts o incluso Rambla Guipúzcoa para estructurar el territorio a nivel mental también es apreciable en el mapa.

7- El último mapa también contó con familiares de diferentes generaciones, para estudiar los cambios en el uso del territorio a lo largo del tiempo, en este caso tres generaciones de abuelo a nieto, residentes en entre el barrio de Sant Mori de Llefià y Artigues. Cómo es habitual en esta zona, el abuelo con 10 años todavía vivía "en el pueblo", por lo que en el mapa de la infancia sólo encontramos rastros

de la segunda y la tercera generación, ambos nacidos ya en Badalona. El hecho de que la residencia donde nació la segunda y tercera generación se sitúe por encima de la Avenida Alfonso XIII todavía se nota hoy en día, después de más de dos décadas en Artigues buena parte de la vida de esta familia se articula aún por encima de esta avenida. Una juventud movida en la que el padre trabajaba de repartidor y el hecho de que el abuelo trabajase más de 30 años de taxista, provoca que estos tengan “desbloqueada” la totalidad o prácticamente la totalidad del mapa, exceptuando algunos polígonos industriales.

A raíz de ver cómo los diferentes participantes rellenaban el mapa podemos confirmar que las diferencias en la legibilidad de estos entornos, tal y como la entiende en su trabajo Kevin Lynch resultaba determinante, las dificultades de las áreas más irregulares y caóticas, con su extremo en los barrios de la Serra d'en Mena (Anexo 5 mapa 5) generaban muchas más dificultades para localizarse y rellenar el mapa que los vecinos de áreas como Artigues, Sant Roc, Sant Adrià Nord o La Mina donde la regularidad de sus calles o las grandes vías de comunicación de alrededor les proporcionaban múltiples elementos de referencia facilitándoles el trabajo.

9- Fronteras urbanas: un paseo por el eje Besòs.

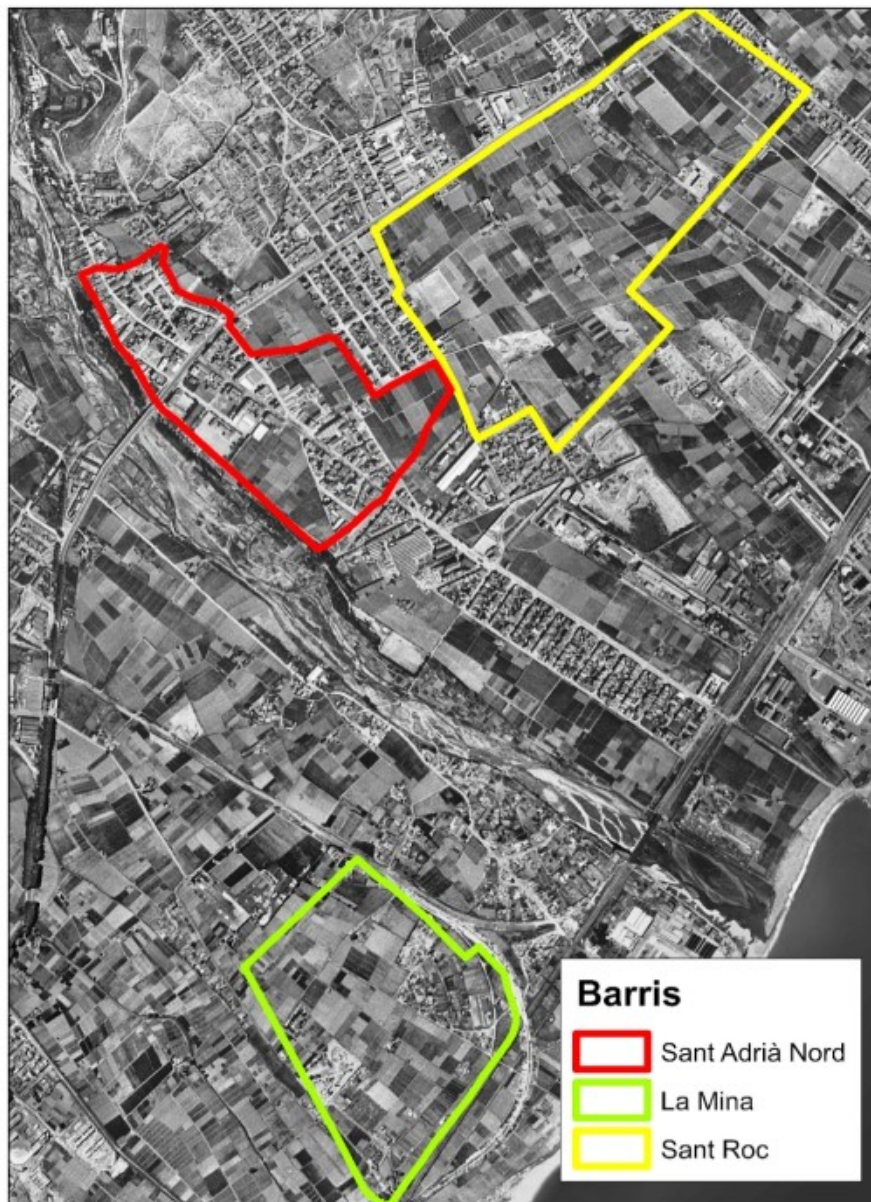
Para intentar aterrizar todos estos tipos de frontera de los que hemos hablado sobre la realidad, para estudiar cómo la población residente en el barrio de San Adrià Nord articula su mapa mental y cómo las desigualdades sociales que existen entre este barrio y los barrios de Sant Roc y La Mina afectan a esta construcción fuimos durante dos jornadas a la plaza de la Vila de San Adrià situada en el barrio de Sant Adrià Nord y preguntamos a un total de 30 vecinos de este barrio de diferentes edades como irían a los Centros comerciales Màgic Badalona y Diagonal Mar, situados a entre 25 y 40 minutos caminando del punto de partida y dejando durante el camino los otros dos barrios.

Pese a que los tres barrios se encuentran dentro del área de estudio y son barrios donde encontramos mayoritariamente personas de extracción obrera, la situación de vulnerabilidad social que sufre la población de los barrios de San Roque y La Mina es mucho mayor que la de San Adrià Nord, tal y como podemos comprobar a través del *L'Índex de Vulnerabilitat Social* del AMB como *l'Índex de Vulnerabilitat Urbana* del IERMB. Estos dos barrios, no solo muestran una mayor vulnerabilidad, sino que también se encuentran en las áreas con mayor concentración y persistencia de esta situación en el área metropolitana de Barcelona (Ruíz, E et al 2020, Antón-Alonso, F 2021). La situación de vulnerabilidad de estos barrios se perpetúa por la estigmatización que sufren tanto estos barrios como algunos colectivos que residen en estos, estigmatización promovida en muchas ocasiones por los medios de comunicación.

Además como hemos ido viendo a lo largo de trabajo una serie de calles y avenidas, pertenecientes o no a los barrios de Sant Roc o La Mina se articulan como fronteras físicas y simbólicas entre estos barrios y los de su entorno. Fenómeno que varía enormemente dependiendo del origen, puesto que el área que el foráneo percibe como homogéneo pocas veces se corresponde con la visión que tienen los autóctonos, de lo que es su barrio.

El papel de la legibilidad y la morfología urbana en estas construcciones resulta determinante, el hecho de que Sant Adrià Nord sea un núcleo con bastante antigüedad que antiguamente estaba poblado por viviendas de planta baja, hoy en su mayoría inexistentes contrasta con los grandes polígonos de viviendas construidos en los 1960 y 1970 en los que fue realojada la población de los barrios de

barracas que se iban derruyendo en los entornos de Barcelona. Es precisamente en este proceso dónde encontramos la primera piedra de la marginación espacial, socioeconómica y simbólica de estos entornos.



Mapa 22. Barrios de Sant Adrià Nord, La Mina y Sant Roc en 1956.

Fuente: Elaboración propia con base del IGN.

La existencia de grandes zonas de sacrificio o polígonos industriales en el litoral o paralelas al río también se ha visto determinante en la selección de estos caminos así como los cambios en zonas que se hayan en plena transformación como La Catalana, El Gorg o el entorno del Fòrum.



Mapa 23. Caminos elegidos por los encuestados.

Fuente: elaboración propia con base del IGN.

Cómo vemos el único camino que eligieron más de doce personas fue el que llega al Màgic a través de las avenidas Juan XXIII y Alfonso XIII rodeando los barrios de Sant Roc y Artigues y a través de la Salut por la calle Bernat Metge, paralela a la C-31, desde la rotonda hasta el centro comercial. Los otros dos caminos mayoritarios para este trayecto utilizaban la Carretera Antiga de València para una parte,

mayor o menor del trayecto. Sólo una persona eligió atajar por o barrios de Artigues y Sant Roc para terminar su trayecto por la calle Bernat Metge al igual que el grupo mayoritario.

En los caminos hacia el Diagonal Mar llama la atención cómo un pequeño grupo de personas emprenderían su marcha en sentido contrario, prefiriendo cruzar el río por el puente que une Sant Adrià con Rambla Guipúzcoa que por los otros puentes que cruzan hacia La Mina o La Catalana. Las tres personas que eligieron este camino ignoraron también la posibilidad de pasar a través de la ciudad deportiva del Espanyol a través de el puente que cruza las vías de tren por un gran tramo que se articula como una zona de sacrificio, hasta el barrio del Besòs.

Llama la atención también el camino más elegido, seguramente el más intuitivo, por la avenida de la Playa hasta el litoral y desde ese punto hasta el centro comercial de forma paralela al litoral, atravesando buena parte de esta “zona de sacrificio”. Los otros dos caminos coinciden a la hora de cruzar las vías del tren y la Ronda por el puente que queda entre La Mina y el Parc del Bèsos para llegar por esta calle hasta la rambla Prim.

Las diferencias residen en la decisión de atravesar o no La Catalana. Cabe imaginar que el hecho de que en los últimos años haya aumentado la población de este barrio favorece que parte de los encuestados eligieran este camino y que tal vez no habría sido así hace unos años cuando al situación de marginación de este barrio era mucho mayor y la prensa lo utilizaba como fuente de artículos sensacionalistas sobre la burbuja inmobiliaria o los *okupas*.



Figura 28. Puente sobre el río, en la otra orilla los bloques nuevos y en construcción de la Catalana, al fondo se aprecia levemente La Mina.

Fuente: Elaboración propia.

10. Conclusiones

El estudio de las zonas de nuestras ciudades afectadas por los diferentes tipos de frontera nos permite aproximarnos a multitud de fenómenos y procesos que afectan a estos territorios y a su población.

Dejando a un lado las fronteras administrativas, las cuales solo resultan determinantes en el cotidiano de la población cuando alguna medida de la administración las utiliza como límite o cuando coinciden con alguna de las otras (combinación que se da en multitud de ocasiones), vamos a pasar a sintetizar estas relaciones a partir de los casos que hemos estudiado.

Empezando por las fronteras físicas de origen natural, hemos visto como las pendientes en algunos barrios se conjugan con la falta de planificación para dificultar enormemente el día de la población de barrios como Can Franquesa, Can Peixauet o La Trinitat. El río además de dificultar el paso fluido entre los dos lados, ha servido como eje para la articulación de multitud de vías de transporte y zonas de sacrificio, alejando aún más sus orillas tanto física como simbólicamente.

Hemos podido comprobar también con los ejemplos del Gorg o La Catalana como la frontera de la gentrificación y el revanchismo urbano siempre está al acecho de aprovechar aquellas oportunidades que aparezcan en zonas donde la desinversión acumulada durante años ha provocado que aparezcan, con o sobre los residentes de estas zonas.

Las fronteras de la estigmatización, ligadas también a los grandes procesos de desinversión, provocan la asignación de menos recursos a los vecinos de estas áreas degradadas de forma sistemática. Dificultan la convivencia, colaboración y organización entre los vecinos a través de la degradación simbólica del espacio que estos habitan. Fuerzan a estos vecinos a desarrollar estrategias de supervivencia o de rechazo a su propio entorno e impiden el desarrollo de relaciones normales entre los vecinos de barrios limítrofes.

Tanto las fronteras de la estigmatización como las de la renovación urbana tienen un soporte de forma habitual pero de forma diferente, tanto en las fronteras físicas como en las administrativas. Las fronteras administrativas de barrio o municipio demarcan habitualmente, el territorio e el que se articulan los planes y proyectos de inversión y renovación que cambian de forma drástica el entorno, sus fronteras y a sus habitantes. El poder simbólico de determinadas vías, del río o de determinados barrios es capaz de modificar el comportamiento espacial de los usuarios, tanto de los autóctonos como de los foráneos.

Todos estos fenómenos se dan a diferentes escalas, a la vez que sirven a articular el espacio metropolitano a gran escala como en el ejemplo del apartado nueve o las vías de comunicación que sirven para articular el mapa mental de la mayor parte de la población. También actúan a pequeña escala cambiando la relación de determinadas áreas con el barrio al que pertenecen, como el puente de la autopista en Sant Roc o "La Mina pija".

La población de los entornos del eje del Besòs quedan a merced de estas dinámicas impuestas por el centro metropolitano y que imponen unas condiciones físicas, simbólicas y socioeconómicas muy duras para la población. Es cierto que ha habido mejoras puntuales para algunos de los problemas de estos barrios, pero estas han sido insuficientes, lentas y gracias a la organización vecinal. La intención de cambiar realmente las condiciones de vida de los vecinos de estas áreas no existe y cuando esto sucede es que se han cambiado a los propios vecinos como en el caso de La Catalana.

Conocer estas dinámicas se hace vital a la hora de construir alternativas que puedan evitar el avance de estas fronteras y el de sus degradantes consecuencias. Estas serán estrategias de resistencia, ya que lamentablemente el escaso poder de los afectados por estos problemas no puede hacer frente a

las imposiciones de los grandes poderes económicos que, junto al estado en sus diferentes niveles, genera y aprovecha continuos cambios en el territorio en búsqueda de beneficios económicos.

Estudiar como todos estos fenómenos afectan a la personas en su día a día, se hace un paso necesario en la búsqueda de soluciones, como en el caso de la seguridad en el espacio público. Más allá de la búsqueda directa de soluciones el estudio de estos fenómenos mediante, por ejemplo, mapas mentales cómo los del apartado de “desbloqueando el mapa” nos abre todo un abanico de posibilidades para estudiar los cambios en estos fenómenos a escala temporal las diferencias en el uso del espacio público dependiendo de las condiciones particulares tanto del individuo cómo del territorio. De aplicarlos de forma sistemática incluso podríamos aproximarnos a una de las formas en la que se reproducen determinados patrones de comportamiento espacial entre vecinos o familiares.

Los vecinos del eje del Besòs se han organizado entorno a la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs para intentar mejorar las condiciones medioambientales, físicas y socioeconómicas del conjunto de vecinos del área, tienen claros cuales son los principales problemas de sus barrios y articulan propuestas para hacerles frente. El futuro de esta zona queda en manos pues de la administración y su voluntad para ejecutar estas propuestas o dejar esta zona a merced de los ciclos de inversión-desinversión y a la voluntad de los grandes centros y poderes económicos.

Bibliografia

- Abras, M; Carreras, M; Nieto, M. (2000). Badalona, segle XX: els barris. *Carrer dels arbres: Revista Anuari del Museu de Badalona*. (Núm. 11), 65-88. <<https://raco.cat/index.php/CarrerArbres/article/view/294556>>
- Alberch i Fugueras, Ramon. Els Barris De Barcelona. Barcelona: Enciclopèdia Catalana etc., 1997.
- Antón-Alonso, F; Porcel, S; Gómez, I; [et al.]. (2020) . La vulnerabilitat urbana a Barcelona: persistència, concentració i complexitat. *Papers : Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (Núm. 63) p. 50-67. <<https://ddd.uab.cat/record/237531>>
- Àrea Metropolitana de Barcelona. (2020). Mapa ussos del sòl. <<https://geoportalcartografia.amb.cat/AppGeoportalCartografia2/index.html?locale=ca&classid=78132c71-321d-400f-adcc-3777dd0833f2>>
- Arriaga, J. (2012). El concepto frontera en la geografía humana. *Perspectiva Geográfica: Revista del Programa de Estudios de Posgrado en Geografía*, (nº 17), 71-96. <<https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/view/2263>>
- Atlas Nacional de Renta 2017. Madrid: Instituto Nacional de Estadística INE. 2022. <<https://inespain.maps.arcgis.com/apps/MinimalGallery/index.html?appid=c8b41b2c471845afbc8f8eb20c54382e#viewer=228eb280fa684a8a89bcaff714321c7b>>
- Benach, N. (2021). *En las fronteras de lo urbano: una exploración teórica de los espacios extremos*. *Scripto Nova*. Vol. 25 (Núm. 2: Dossier: En las fronteras de lo urbano) 11-35 <<https://doi.org/10.1344/sn2021.25.32830>>
- Castellán, A (1981). *El concepto de frontera. La frontera*. Facultad de Filosofía y letras de Buenos Aires. 7-25
- Cuesta, J. (2008). Immigració i moviment veïnal a Llefià. *Carrer dels Arbres. Revista anuari del Museu de Badalona*, [en línia], 2008, Núm. 19, p. 97-108, <<https://raco.cat/index.php/CarrerArbres/article/view/294477>>
- (2014). *El moviment veïnal al Barcelonès Nord (1954-1987)*. [Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona]. <<http://hdl.handle.net/10803/283405>>
- Del Valle, Teresa (1997). *Andamios para una nueva ciudad: Lecturas desde la antropología*. Cátedra.
- Fernández, J. (2016). Monestir de Sant Jeroni de la Murtra. *Dossier de monastirs i ermites*. 49. <<https://www.raco.cat/index.php/ELPOU/article/download/376343/469594>>
- Ferretti, Federico y Pelletier, Philippe. (2014). En los orígenes de la geografía crítica. Espacialidades y relaciones de dominio en la obra de los geógrafos anarquistas Reclus, Kropotkin y Mechnikov. *Germinal Revista de Estudios Libertarios*, pp.57-72. <hal-00954956>
- García, L y Sabaté, F. (2015). *Neil Smith: Gentrificación urbana y desarrollo desigual*. Icaria

- Gené, M (1985). Hospital-Sanatori de l'Esperit Sant. *Revista Catalana d'Història de la Medicina i de la Ciència*, (vol. 3). 195-204
<<http://hdl.handle.net/2445/113653>>
- Harvey, David (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes*. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Akal
- Harvey, David (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Traficantes de sueños.
- Idescat. (2021). *Población extranjera por distritos*. Santa Coloma de Gramanet por distritos.
<<https://www.idescat.cat/poblacioextranjera/?b=10&geo=mun:082457&lang=es>>
- Índex socioeconòmic territorial. Municipis. Idescat. (2015-2018)
<https://www.idescat.cat/pub/?id=ist&utm_campaign=cercador&utm_medium=sugg&utm_source=Idescat&utm_term=ist&utm_content=ist>
- Departament de territori.Generalitat de Catalunya (2016) *Informe de política lingüística*.
<https://llengua.gencat.cat/web/.content/documents/informepl/arxiu/IPL2016_web.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística, Base Cartográfica de Secciones Censales
<https://www.ine.es/censos2011_datos/cen11_datos_resultados_seccen.html>
- Instituto Nacional de Estadística. Datos demográficos. Provincia de Barcelona. (2020) <<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=30904>>
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. G.Gili
- Márquez, M. (2019). “*Sant Adrià de Besòs Del món rural a l'urbà: indústria i immigració La formació de la classe obrera (1900-1939)*”. [Tesi doctoral: Universitat Autònoma de Barcelona] <http://hdl.handle.net/10803/665806>
- Mata, A. (1970). *Al sud-oest del riu Besos. Deu anys de la vida d'un barri barceloní*. Portic
- Membrives, Marta. (5 de Noviembre de 2012). La besosada més trágica a Sant Adrià. *El punt avui*. <<http://www.elpuntavui.cat/article/589958-la-besosada-mes-tragica-a-sant-adria.html>>
- Ministerio del Interior; Infracciones penales registradas en CC.Aas, provincias, islas, capitales de provincia y localidades con población superior a 30.000 habitantes.
<<http://www.interior.gob.es/documents/10180/8736571/informe+balance+2018+4%C2%BA%20trimestre.pdf/fb51653e-77f5-44da-9d23-535dbf4b2edd>>
- Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana. (2020) Índice Alquiler de Vivienda. < <https://www.mitma.gob.es/vivienda/alquiler/indice-alquiler>>
- Noguera, A. (2000). *El barri de Singuerlín deu el nom a un cotillaire*.
<<https://web.archive.org/web/20160821135408/http://www.singuerlincomerc.cat/datos/singuerlin.pdf>>
- Ohmae, K. (1992). *The bordeless world*. Harpercollins.
- Olivé, M (1974). Crecimiento urbano y conflictualidad en la aglomeración barcelonesa: El caso de Santa Coloma de Gramanet. *Revista de geografia*, , (Vol. 8), Núm. 1, 99-127.
<https://raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45883> [Consulta: 27-06-2022].

- Oyón, J, Guàrdia, M; Roselló, M, Falgan, R, Goncé, J. (2021) La revolución residencial de la periferia obrera en Barcelona, 1939-1980: Nou Barris como estudio de caso. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 25 (Núm. 2) 271-306
<<https://doi.org/10.1344/sn2021.25.32407>>
- Raffestin, C. (1986). Consideraciones para una teoría de frontera. (Cerarols, R). Barcelona. 2010.
- Requena, J. (2003). "La peor casa en el peor barrio". Barrios de inmigración y marginalidad en la periferia urbana de Barcelona. El caso de Badalona. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. vol. VII, núm. 146(058). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(058\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(058).htm)>
- Ruíz, E, Velasco, A et al. (2020) Indicadors per a la mesura de situacions de desigualtat i vulnerabilitat social. L'índex de vulnerabilitat social. L'índex de vulnerabilitat social aplicat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. 19-21
<http://www3.amb.cat/repositori/Estudis%20territorials/indicadors_vulnerabilitat_IVS.pdf>
- Rojas, M. (2018). Los límites urbanos y el espacio público en las zonas industriales. El polígono del Bon Pastor. [Treball final de màster. Universitat de Barcelona.]. <<http://hdl.handle.net/2445/120932>>
- Santos, G. (30 de Agosto de 2017). Retrat d'un barri oblidat: Les mil Mines. *Público*. <<https://www.publico.es/public/retrat-mina-retrat-d-barri-oblidat-les-mil-mines.html>>
- Schmindt, M, N. M y Cerarols, Rosa. (2018). Claude Raffestin: Territorio, frontera, poder. Icaria
- Smith, N. (2012). La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Trillo, J (Mayo 10, 2022). *Els border studies en un món sense fronteres: una paradoxa?*. Societat Catalana de Geografia. Barcelona.
- Tuan, Y. (2007). *Topofilia*. Melusina
- Wacquant, L. (2008). Urban outcasts: A comparative sociology of advanced marginality. Cambridge, Uk: Polity Press.
- Wacquant, L., Slater, T., & Borges, V. (2014). Estigmatización territorial en acción. *Revista INVI*, 29(82), 219-240.
- Yiftachel, O. (2009). Theoretical Notes On `Gray Cities': the Coming of Urban Apartheid? *Planning Theory*, 8(1), 88–100.
<https://doi.org/10.1177/1473095208099300>

Anexo 1- Área de sacrificio de La Verneda



Figura 1. Desde el puente de entrada de la ronda y el doble puente que conecta rambla Guipúzcoa con la av. Alfonso XIII, a la derecha se aprecia el río y por debajo de los puentes la Ronda Litoral.

Fuente: Elaboración propia



Figura 2. Desde el mismo punto Ronda Litoral y Ciudad Deportiva del R.C.D. Espanyol.

Fuente: Elaboración propia.



Figura 3. Polígono industrial que se extiende desde este punto al Bon Pastor.

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 2. Imágenes de Les Oliveres, Can Franquesa y Singuerlín



Figuras. 1, 2,3, 4 y 5.. Escaleras en los barrios de Singuerlín, Can Franquesa y Les Oliveres.

Fuente: Elaboración propia.



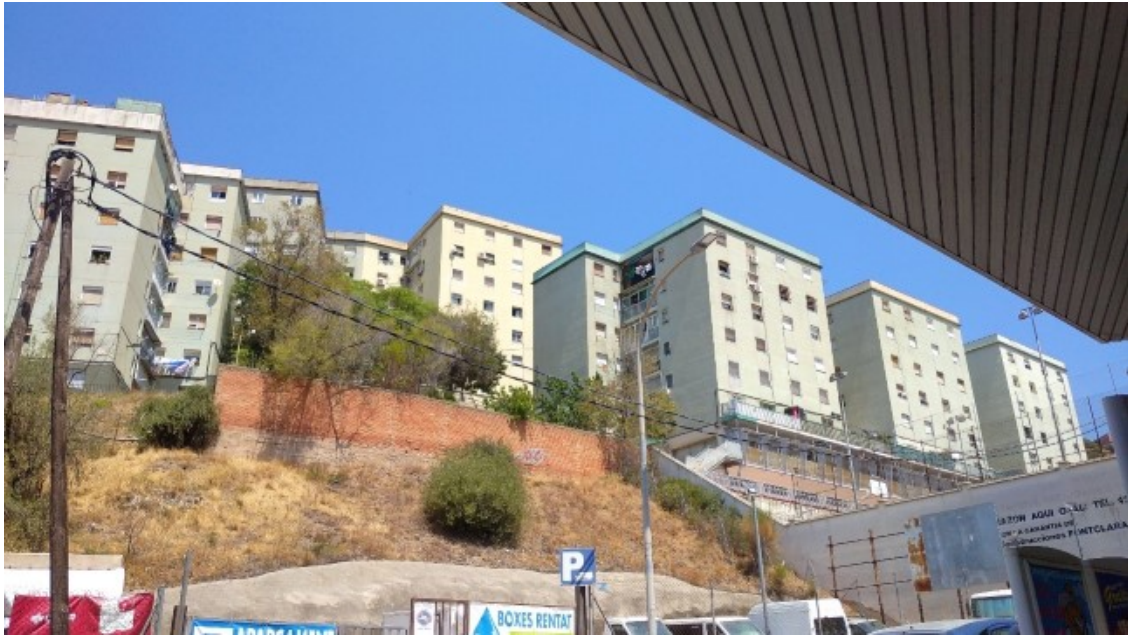
Figuras 6, 7 y 8. Estructura y vista del barrio desde el ascensor de Can Franquesa.

Fuente: Elaboración propia



Figuras 9 y 10. Postes de luz en medio de las estrechas aceras en Singuerlín.

Fuente: Elaboración propia.



. *Figura 11.* Les Oliveres.

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 3. Carretera de acceso a La Mora, Las Tres Chimeneas y el puerto de Badalona.



Figuras 1 y 2. Carretera con las vías a la derecha, las chimeneas a la izquierda y el Fórum al fondo.

Fuente: Elaboración propia.



Figuras 3 y 4. Carretera con las Tres Chimeneas y el único autobús que llega al barrio y vías del tren con el polígono industrial detrás.

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 4. Renovación en La Mora y Gorg



Figura 1. En los extremos derecho e izquierdo edificios nuevos o en construcción en el Gorg, abajo a la derecha obras del canal y al fondo el Màgic Badalona y algunos bloques de pisos de la Serra d'en Mena

Fuente: Elaboración propia



Figura 2. Obras del canal del Gorg al fondo el nuevo hotel construido junto al puerto de Badalona.

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. Manzanas recién construidas o en construcción pero que ya llevan más de una década urbanizadas en el barrio de La Mora.

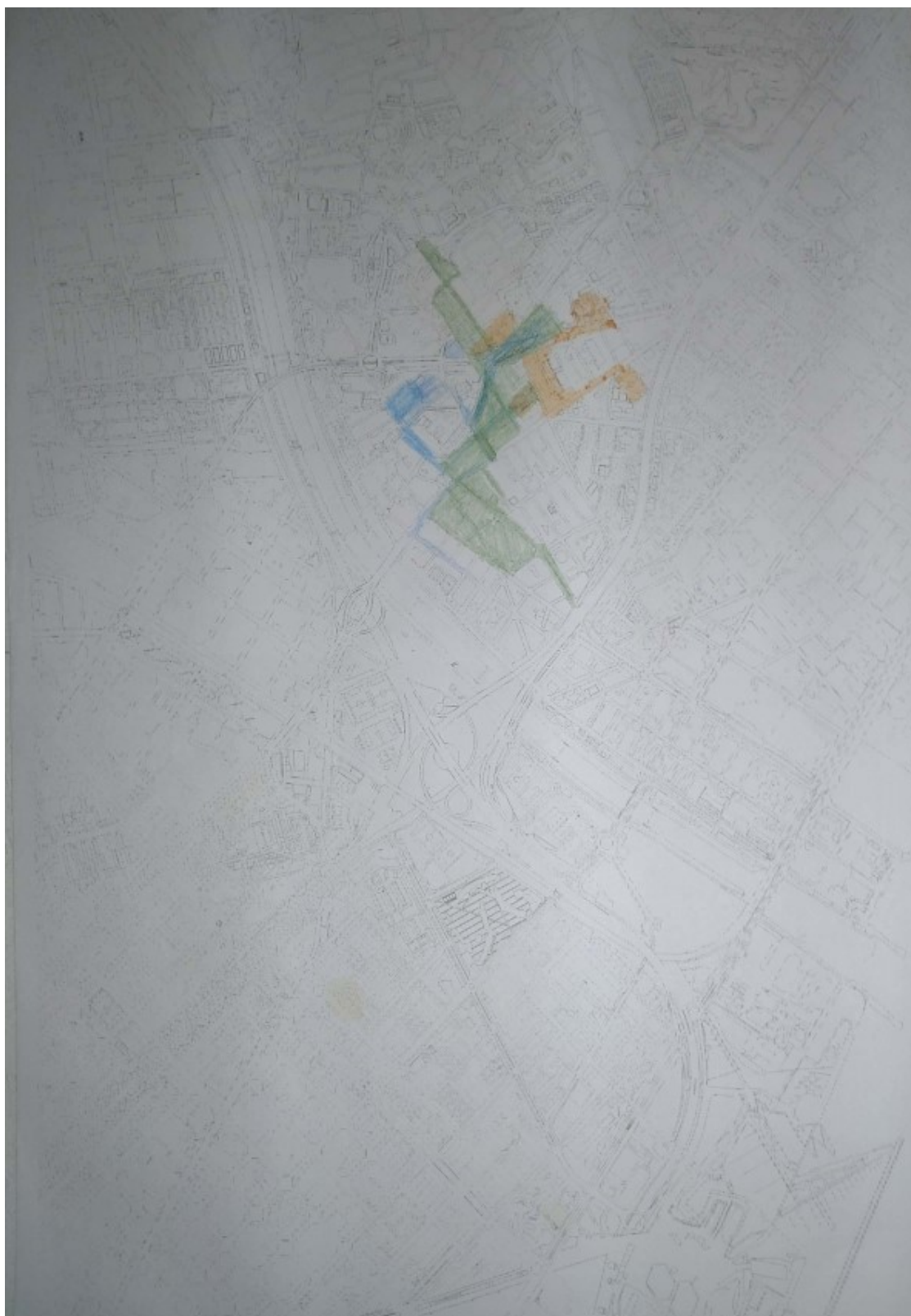
Fuente: elaboración propia.



Figura 4. Edificios nuevos de La Mora, tras el muro de Las Tres Chimeneas, al fondo el hotel nuevo del puerto.

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 5- Desbloqueando el mapa



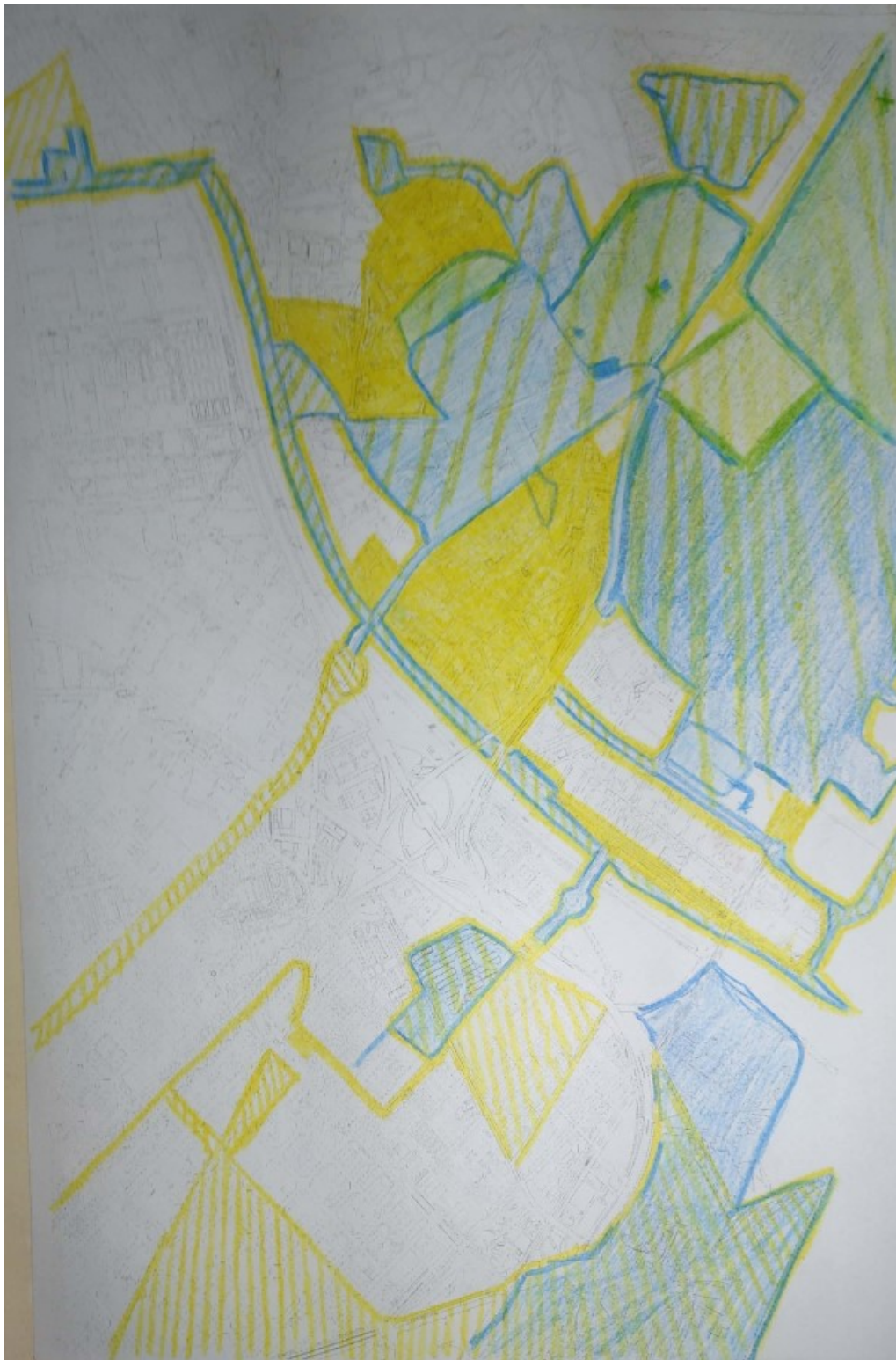
Mapa 1.1. Infancia del grupo de Sant Mori de Llívia



Mapa 1.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo



Mapa 2.1 Infancia del grupo de La Salut.



Mapa 2.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo



Mapa 3.1. Infancia de los vecinos de diferentes barrios de Sant Adrià



Mapa 3.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo.



Mapa 4.1. Ingancia grupo Artigues y Sant Roc.



Mapa 4.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo



Mapa 5.1. Infancia de los vecinos de la Serra de'n Mena



Mapa 5 2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo.



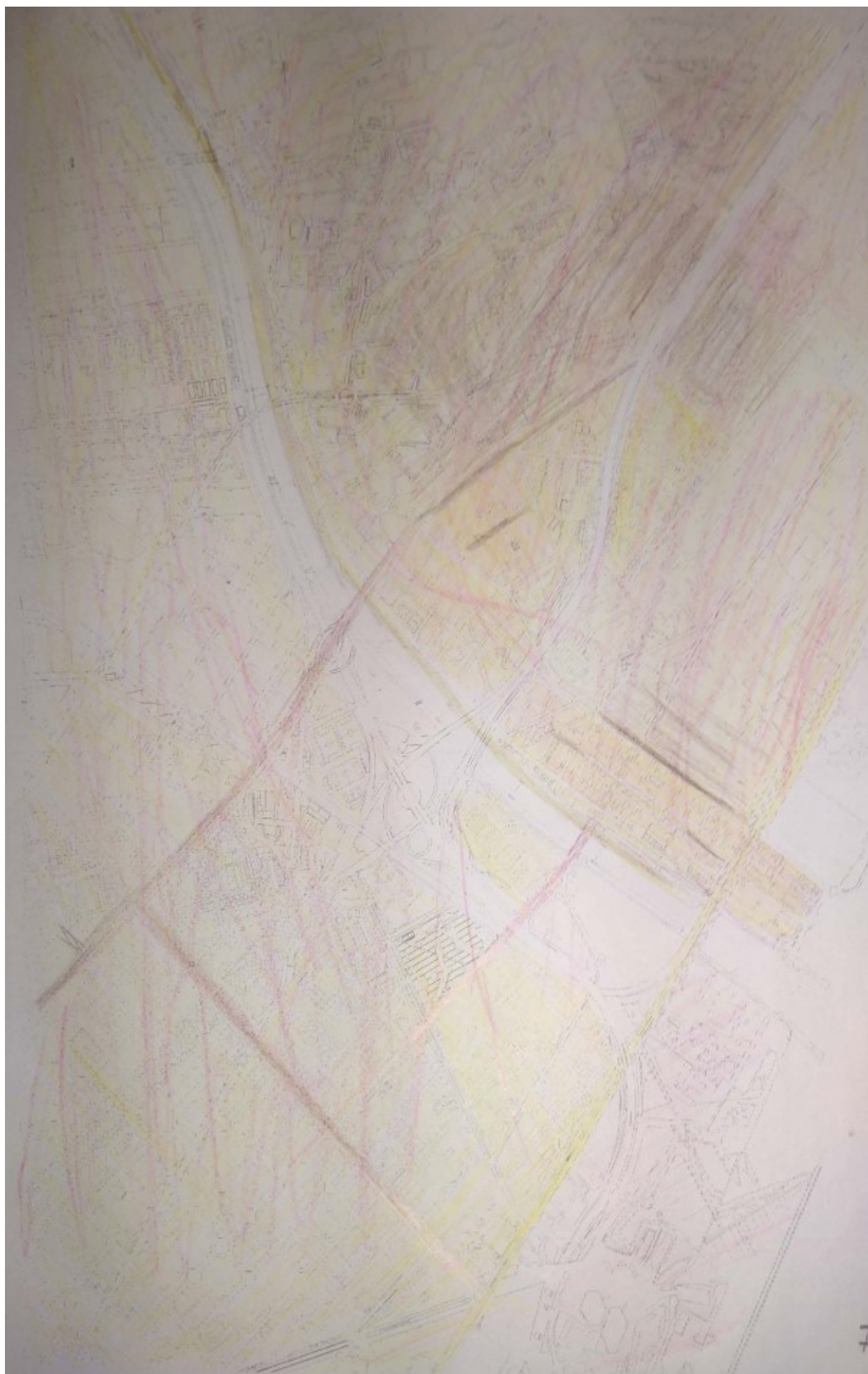
Mapa 6.1. Infancia de padre e hijo en el barrio del Besos.



Figura 6.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo.



Figura 7.1. Infancia de padre e hijo en Sant Mori de Llefia y Artigues respectivamente



Mapa 7.2. Lugares desbloqueados en la actualidad por el mismo grupo.