

Les noves expressions de la mobilitat exterior a l'Hospitalet de Llobregat.

Daniel Reixach de Linares

Carlos Soriano Tena

Fabio Valbonesi Prieto

Beca d'Investigació 2000-2001

Museu Arxiu de l'Hospitalet de Llobregat

Universitat de Barcelona

Agraïments

Voldríem expressar el nostre agraïment al Magnífic Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat pel seu interès, expressat en la creació de les Beques d'Investigació "Ciutat de l'Hospitalet", a millorar el coneixement sobre la realitat passada i present de la ciutat, a més de plantejar *ad hoc* un debat sobre les seves possibilitats de futur.

Així mateix, mereixen una menció especial la Doctora Isabel Pujadas, tutora del treball, per donar l'empenta inicial a la investigació, pel seguiment pacient i voluntariós del nostre treball, per les seves indicacions i per la seva dedicació envers nosaltres; a l'Arlinda García, professora del Departament de Geografia Humana, per haver-nos guiat en la consulta i estudi d'un camp d'investigació gens fàcil com són les *microdades*; i a tot el personal del Museu Arxiu de l'Hospitalet, sobretot en Ricardo Castro, qui s'encarregà de rebre els nostres informes. Igualment volem agrair als voluntaris del Centre d'Estudis de l'Hospitalet per haver-nos facilitat la busca i consulta de diverses publicacions i bases de dades, sense les quals aquest treball no s'hagués pogut realitzar.

Índex.

Introducció i marc conceptual	3
<i>Hipòtesis de treball</i>	21
<i>Parts en què s'estructura el treball</i>	22
Capítol 1. Una aproximació a l'evolució demogràfica de l'Hospitalet de Llobregat, 1900-1975	24
<i>L'Hospitalet rural, 1900-1915</i>	25
<i>L'Hospitalet: ciutat de la immigració, 1915-1936</i>	27
<i>Un decenni negre: la Guerra Civil i els efectes de la postguerra, 1936-1950</i>	33
<i>La segona gran onada immigratòria, 1950-1975</i>	34
Capítol 2. Els canvis en la demografia metropolitana d'ençà 1975. El cas de l'Hospitalet	41
<i>De l'Àrea Metropolitana a la Regió Metropolitana de Barcelona</i>	46
<i>Els canvis en el component migratori de l'Hospitalet</i>	48
Capítol 3. Les diverses expressions de la mobilitat a l'Hospitalet	54
<i>Passat i present de la mobilitat</i>	54
<i>El nou perfil migratori</i>	59
Capítol 4. Les mobilitats de desplaçament	65
<i>La mobilitat laboral</i>	65
<i>La mobilitat estudiantil</i>	75
<i>La mobilitat no-obligada</i>	89
Capítol 5. La mobilitat com a migració residencial. L'àrea de migració local	100
Conclusions	110
Resum de taules, gràfics i mapes	116
Bibliografia	120
Annex	128

Introducció i marc conceptual.

No hi cap mena de dubte en afirmar que les aproximacions al tema de la mobilitat han sofert una transformació del tot evident d'ençà uns quants anys. Avui parlar de mobilitat apunta decididament a una esfera teòrica que va molt més enllà de les simplistes aproximacions que incideixen sobre l'“èxode rural” o el “creixement de les grans ciutats”. A l'ensem que es consagra el pas d'una etapa basada en un *desarrollisme* forçat de l'economia a unes estructures productives cada cop més terciaritzades i flexibles, el panorama de la mobilitat passa d'uns patrons típicament de creixement exacerbats a uns altres en què el reequilibri territorial i la “desconcentració demogràfica” s'imposen com a noves directrius bàsiques dels assentaments de la població arreu del país. I això, en un municipi com l'Hospitalet, un dels màxims exponents del creixement demogràfic català de mitjans del segle XX, el tema hi té una importància cabdal. No ja perquè el tema hi té un interès *per se* del tot innegable, sinó perquè l'embalum poblacional de l'Hospitalet el converteix en un cas central en l'anàlisi de l'estructura demogràfica del *continuum* metropolità barcelonina.

Interessa estudiar el fenomen de la mobilitat des d'un punt de vista global, que inclogui des de les interrelacions que s'estableixen amb les principals variables demogràfiques als principals pressupòsits de distribució del poblament (sobretot d'indole metropolitana). En presentar-se com una anàlisi que basa gran part del seu potencial explicatiu en les explicacions que es poden abordar des d'una perspectiva “sòcio-espacial”, es presta una especial atenció a la mobilitat *cap a l'exterior*, tot primant aquells aspectes que manifesta l'Hospitalet amb la resta de municipis amb qui es comunica, és a dir, la que s'origina a l'Hospitalet i té com a destinació un altre municipi i viceversa). Així les coses, i per la mateixa inèrcia de l'anàlisi, la perspectiva *interior* queda desdibuixada. Estem convençuts que les actuals expressions de la mobilitat exterior tenen molt a veure amb la mateixa evolució interna de la ciutat. La davallada demogràfica, paral·lela a la saturació d'un creixement basat en una “urbanització total” del terme municipal se'ns presentarien així com a cadenes casuals d'una mateixa explicació sòcio-demogràfica. L'anàlisi de la cohesió interna de la ciutat de l'Hospitalet mereix, de fet, un esforç de síntesi que aquest treball no es pot plantejar per raons d'espai. Creiem que l'esforç realitzat per Antonio Algaba (2000) al seu treball

sobre l'evolució de l'oferta residencial a la ciutat – i que va merèixer la *Beca d'Investigació 1999-2000* – serveix per il·lustrar les principals tendències de distribució de la mobilitat intramunicipal. Tot i referir-se a una perspectiva eminentment residencial i basar-se únicament en l'anàlisi de l'oferta disponible a l'interior de la ciutat, creiem que les demés mobilitats (no-obligades, per treball, d'estudi...) hi estan implícitament o explícita relacionades. D'aquí que recomanem àmpliament la lectura rigurosa del seu treball per tal d'obtenir una visió suficientment àmplia del fenomen de la mobilitat interior a la ciutat.

El contingut de l'anàlisi queda, doncs, definit a partir d'aquestes limitacions d'entrada. Amb tot, creiem que és del tot indispensable oferir una panoràmica adient dels canvis ocorreguts en la mobilitat dels hospitalencs en relació amb el territori que el circumscriu. L'èmfasi en els processos que ens permeten apuntalar la hipòtesi d'un canvi global pel que fa a la mobilitat no impedeix, però, de caure en la temptació de pensar en termes d'una evolució lineal entre un “abans mític” i un “després moderníssim”. La realitat, però, és molt més complexa. En efecte, parlar de mobilitat ens obliga a pensar en termes d'una evolució de fons, inherent a la mateixa estructura socio-demogràfica del país, que no només afecta a la component poblacional sinó que manté lligams evidents amb l'estructura socio-econòmica de l'àrea metropolitana de Barcelona, on sens dubte l'Hospitalet hi juga un paper cabdal.

El repte, doncs, de la nostra recerca és doble: d'una banda, cercar d'esbrinar en què ha canviat l'estructura de relacions socio-territorials amb què l'Hospitalet es comunica amb l'exterior respecte del *desarrollisme* de dècades anteriors; i d'altra banda, examinar les possibilitats d'una plausible “àrea de migració local” pròpia de l'Hospitalet, tot comprovant si la magnitud del canvi – respecte de la tradicional suburbunització del municipi devers la influència *per proximitat* del “cap i casal” del país, Barcelona – comporta el sorgiment de noves formes d'interrelació de la població a nivell territorial.

El títol del treball és del tot explícit i expressiu. En inquirir sobre les actuals formes o “expressions de la mobilitat” de l'Hospitalet, cerquem d'esbrinar les principals variables explicatives que la problemàtica de la mobilitat planteja a nivell territorial en sentit ampli. Això no vol dir cloure els nostres ulls respecte segons quines perspectives

d'anàlisi. Com s'ha esmentat línies amunt, pretenem oferir una visió global, integral, que doni fe de les múltiples maneres de relacionar-se que la població de l'Hospitalet manifesta arreu del país, posant un especial èmfasi en la seva àrea més propera, com és el *continuum urbà* i la resta de l'entorn metropolità. Així les coses, ens fem ressò de les explicacions que ens informen de la distribució del trànsit a l'entorn metropolità sense que això ens impedeixi afirmar que el que el lector es trobarà a continuació no és una mera presentació dels resultats d'una enquesta de trànsit. Ni els pressupòsits d'entrada ho permeten afirmar, ni l'estratègia d'investigació va per aquest camí. Les interrelacions infraestructurals que organitzen i disposen el trànsit en una ciutat com l'Hospitalet hi són presents, però d'una manera molt oportuna: tot intentant de presentar-les com un complement explicatiu d'altres comportaments constatats per altres tipus d'informacions.

És important ressaltar des del punt de vista metodològic la utilització de tot un conjunt molt diversificat de fonts que faciliten l'estudi de la mobilitat. Entre d'altres, hem optat per presentar un estudi evolutiu de les manifestacions de la mobilitat tot cercant d'establir-ne els principals causants. Així s'utilitzen principalment les dades generals sobre mobilitat dels *Censos de Població* (de 1981 i 1991) i dels *Padrons Municipals d'Habitants* (de 1975, 1986 i 1996) de l'Hospitalet, a més de les rectificacions anuals padronals – que s'utilitzen quan s'escau amb l'objectiu de corroborar o no la continuïtat de les tendències migratòries apuntades –. Altrament aprofitem les potencialitats d'estudi que ofereix l'ús de les *microdades* – o registres individuals – de les *Estadístiques de Variacions Residencials* de 1988 i 1994, que relacionen tots els casos de mobilitat per a aquests anys a l'Hospitalet. Addicionalment es disposa d'una mostra del 10% del *Cens de Població* de 1991, que ens informa directament de les migracions interprovincials entre 1981 i 1991. El principal avantatge de treballar amb aquesta mostra és la possibilitat d'identificar i quantificar tant els fluxos immigratoris i emigratoris en aquest període intercensal, així com d'encetar una major profunditat en l'anàlisi de la mobilitat en relacionar-la amb una sèrie de condicionants socio-econòmics – com ara el nivell d'instrucció, l'activitat econòmica, la categoria professional – a més d'oferir-nos una visió de conjunt sobre la migració a partir de l'edat, el sexe i les províncies de naixement i destinació¹. Els condicionants

¹ Stillwell, John i García, Arlinda (*op.cit.*).

objectius de la migració són identificats i reconeguts en combinar dites variables d'anàlisi. D'altra banda, la qüestió de les motivacions de les migracions es presenta com un nivell subjecte a la contrastació intuïtiva dels fenòmens, en tant en quant "el secret estadístic" obliga a prevenir la confidencialitat de determinades dades personals.

A partir d'aquí els diferents tipus de mobilitat que es presenten a l'Hospitalet són identificats i disposats per a la seva anàlisi, tot posant la base per a la requalificació del marc de relacions territorial que la ciutat de l'Hospitalet presenta en l'actualitat. En quin sentit es pot afirmar que s'ha trencat la tradicional dependència amb Barcelona? I si això fos una realitat, què ens permet corroborar l'existència de nous itineraris de mobilitat respecte d'altres municipis de l'entorn metropolità?

Ens motiva presentar una anàlisi que tingui com a nucli central el cas de l'Hospitalet, sense que aquest sigui entès com una realitat suburbana respecte de Barcelona. Les preguntes són clares: com es mouen els hospitalencs? I quins són els motius que n'expliquen la seva mobilitat?

Els perills d'un estudi sobre mobilitat, tal i com el presentem, són del tot evidents. D'una banda, la idea d'una aproximació a un cas local com és el de l'Hospitalet fa difícil trobar una equidistància analítica del tot satisfactòria entre el localisme estèril d'algunes publicacions i els generalismes típics dels estudis globals, qüestió que s'aconsegueix superar tot insertant un enllaç contextual que té en compte els trets més característics de la ciutat amb l'entorn metropolità. D'altra banda, i en relació directa amb l'anterior punt, encertar el diagnòstic, és a dir, plantejar bé les diferents preguntes que presenta el cas per tal d'arribar a copsar les veritables causes explicatives de la connexió i accessibilitat territorial que presenta en l'actualitat la ciutat de l'Hospitalet.

L'estudi de la mobilitat ens serveix, així, insistim, per trobar una resposta adient a dues inquietuds bàsiques que a hores d'ara presenta l'Hospitalet. En primer lloc, per veure com ha anat variant el panorama de la mobilitat en els darrers anys, tot intentant d'esbrinar si les actuals expressions del fenomen concorden o més aviat es contraposen al model de mobilitat camp-ciutat i de trets suburbans que ens recorda l'Hospitalet de principis i mitjans de segle XX. I en segon lloc, per cercar un *hinterland* propi o "àrea

de migració local” de la ciutat de l’Hospitalet que doni fe de les actuals formes d’interrelació de la població amb el territori.

El projecte s’aproxima a la realitat migratòria que s’afiança a partir de 1975 a l’Hospitalet. Considerem aquesta com el punt d’inflexió entre una estructura migratòria de caire “desarrollista” (pròpia del període 1950-1975) i unes noves dinàmiques demogràfiques – molt diverses a les que caracteritzaven el període anterior – en què la consolidació de les migracions intrametropolitanes corren en paral·lel a l’esgotament de les migracions interregionals tradicionalment intenses en aquell període.

El sorgiment d’aquest nou escenari socio-demogràfic, marcat decisivament per la irrupció d’aquestes noves dinàmiques, presenta tot un seguit de problemàtiques que necessiten d’una anàlisi en profunditat. Per tal d’arribar a copsar la magnitud del canvi el present treball entra plenament a identificar i debatre els seus trets principals.

L’estudi que presentem és clarament, i des d’un punt de vista territorial, un estudi de *mobilitat espacial*. La centralitat de la variable mobilitat és del tot òbvia en les grans aglomeracions urbanes. Per dues raons: perquè comprèn tots els desplaçaments dels habitants sobre l’espai urbà en relació al compliment de les seves obligacions (mobilitat obligada) o desitjos (mobilitat no obligada). I en segon lloc, perquè en un entorn metropolità tant canviant com el de l’hora d’ara, els diferents fluxes migratoris dels seus habitants – ja sigui en les vessants de consumidor, treballador, estudiant o qualsevol altre – s’afegeixen als fluxes d’informació i de mercaderies que caracteritzen les societats modernes².

Les imbricacions i diferents ramificacions de l’estudi ens obliga a estar amatents a les seves expressions sociològiques. De fet, com ens recorda Juan Antonio Módenes (1998):

“mientras que en las décadas anteriores, el movimiento migratorio evidenciaría un fracaso o la imposibilidad de seguir en el lugar de nacimiento, en la actualidad movilidad residencial se haría cada vez más sinónimo de movilidad social³”.

² Módenes, J. A., 1998.

³ S’ha decidit mantenir l’original en castellà.

El marc de referència social i espacial es presenta, doncs, com un element essencial per tal d'entendre el nou esquema de relacions de mobilitat que s'estableixen entre els diversos municipis de l'entorn metropolità⁴.

El cas de l'Hospitalet és del tot paradigmàtic per tal d'entendre les actuals dinàmiques demogràfiques que a nivell metropolità assetgen la composició del seu embalum poblacional. Els actuals processos de *dispersió urbana* accentuen una pèrdua demogràfica de les àrees centrals en benefici de l'àmbit de la segona corona metropolitana. Així entès, l'actual model de jerarquitització del territori estableix unes dinàmiques que, lluny de ser neutres, tenen un rerefons clarament segregador. En efecte, ens trobem amb què no només l'estructura del mercat de l'habitatge influeix en la creació d'una segregació demogràfico-territorial. La mateixa divisió político-administrativa de les diverses àrees urbanes i metropolitanes, amb els seus trets específics, coadjuva a la seva potenciació. I més encara, els diferents graus d'obertura i accessibilitat dels seus municipis en condicionen decididament el seu ús.

Queda clar, doncs, que les migracions metropolitanes es presenten com el principal factor explicatiu de la desconcentració demogràfica, a l'ensem que informa dels veritables motius i claus d'accés que presenten els diversos municipis metropolitans. No és casual, de fet, que siguin precisament els municipis més petits i de menys densitat aquells que han crescut més des del 1986. Com tindrem ocasió de comprovar, l'emigració de bona part d'ex habitants de Barcelona i del seu *continuum urbà* es troba íntimament relacionada amb el guany demogràfic d'aquests altres indrets. En efecte, les millores en les infraestructures viàries i la potenciació d'un mercat immobiliari que fomenta el trasllat residencial com una opció de millorar l'estatus social i econòmic particular es presenten com variables del tot primordials a l'hora d'aproximar-se a l'estudi de la mobilitat metropolitana. La qüestió no és baladí: l'elevat preu en l'accés dels habitatges situats a la primera corona metropolitana obliga a l'emigració forçosa de gran part de joves de rendes mitjanes que no troben a les grans ciutats de l'entorn barceloní un habitatge amb les prestacions (mesurades en la relació qualitat-preu) que presenten algunes promocions immobiliàries situades a la segona corona metropolitana. Les causes que s'hi apunten són del tot diverses: des de les

⁴ Thélot, 1985; Fielding, 1992; Courgeon, 1995.

potencialitats que ofereixen les noves infraestructures viàries i de transport, a la descentralització del teixit productiu, passant per l'auge de noves activitats econòmiques i, tot sovint, la degradació del medi urbà, fenòmens tots ells que fan que l'opció de l'èxode es presenti com una opció rendible i atractiva per bona part dels habitants de les grans ciutats de la primera corona metropolitana.

Taula 1. Majors descensos demogràfics a Catalunya, 1995-1999. En nombres absoluts i percentatges.

Municipi	Habitants	Variació percentual
Badia del Valles	15.885	-11%
Santa Coloma de Gramenet	120.802	-7%
Barcelona	1.503.451	-7%
L'Hospitalet de Llobregat	247.986	-5%
Esplugues de Llobregat	46.304	-4%
Figueras	33.823	-4%
Badalona	209.635	-4%
Cornellà de Llobregat	80.329	-4%
El Prat de Llobregat	62.772	-3%

Font: Idescat (Institut d'Estadística de Catalunya). Elaboració pròpia.

Així les coses, la comprovació de la matriu d'òrigens i destinacions de les migracions metropolitans en l'interior de l'àmbit de la regió metropolitana ens aproxima a la comprensió del fenomen de la desconcentració demogràfica. No és casual, de fet, que els fluxos de migració estiguin en relació directa amb una lògica de jerarquització socio-econòmica del territori català. Si ens atenem als casos particulars, en contra del que es pot pensar, el municipi de Barcelona no és l'únic organitzador de les relacions de mobilitat entre els diversos municipis metropolitans. En determinats casos, àdhuc ni és l'origen principal de la immigració d'un bon grapat de municipis. Les dades ens indiquen que més del 55% dels canvis migratoris en l'interior de la regió s'estableixen entre municipis que no són Barcelona. D'aquí l'interès per esbrinar la nova estructura territorial que va més enllà de la simple referència a la desconcentració poblacional del seu municipi central. El present treball n'entra a discutir els principals trets del model de relacions urbanes de l'Hospitalet de Llobregat.

El tema suscita un enorme interès, en tant en quant dona un pas endavant en l'estructura territorial de la mobilitat que no depèn de Barcelona⁵, és a dir, en la mesura que ens informa sobre quines són les "noves" àrees amb què l'Hospitalet es relaciona.

⁵ Módenes, J.A. (1998).

No és casual que un dels principals ítems d'aquest treball sigui precisament arribar a dibuixar una possible "àrea de migració local" per a l'Hospitalet. Estem convençuts que els canvis territorials motivats per la desconcentració demogràfica en l'interior de les grans ciutats de la primera corona – entre les quals destaca pel seu embalum poblacional l'Hospitalet – apunten decididament nous patrons de relació intermunicipal.

El procés no és ambigu. En realitat, segons alguns autors, com ara Giuseppe Dematteis (1998), respon a un procés del tot lògic i que presenta una doble direccionalitat:

“uno de descentralización (es decir, puestos de trabajo durante un tiempo localizados o localizables en los sistemas metropolitanos que se trasladan o se crean *ex novo* en los sistemas menores) y un movimiento de centralización que afecta al desarrollo de los centros metropolitanos de nuevos puestos de trabajo, en la mayoría de los casos ligados a una actividad muy cualificada, no presentes, al menos por ahora, en los sistemas menores. En otras palabras, no se pasa sólo de la polarización a la descentralización, sino también de una fase de polarización poco selectiva, que afectaba a las actividades industriales de alta intensidad de trabajo poco cualificado, a una fase mucho más selectiva⁶”.

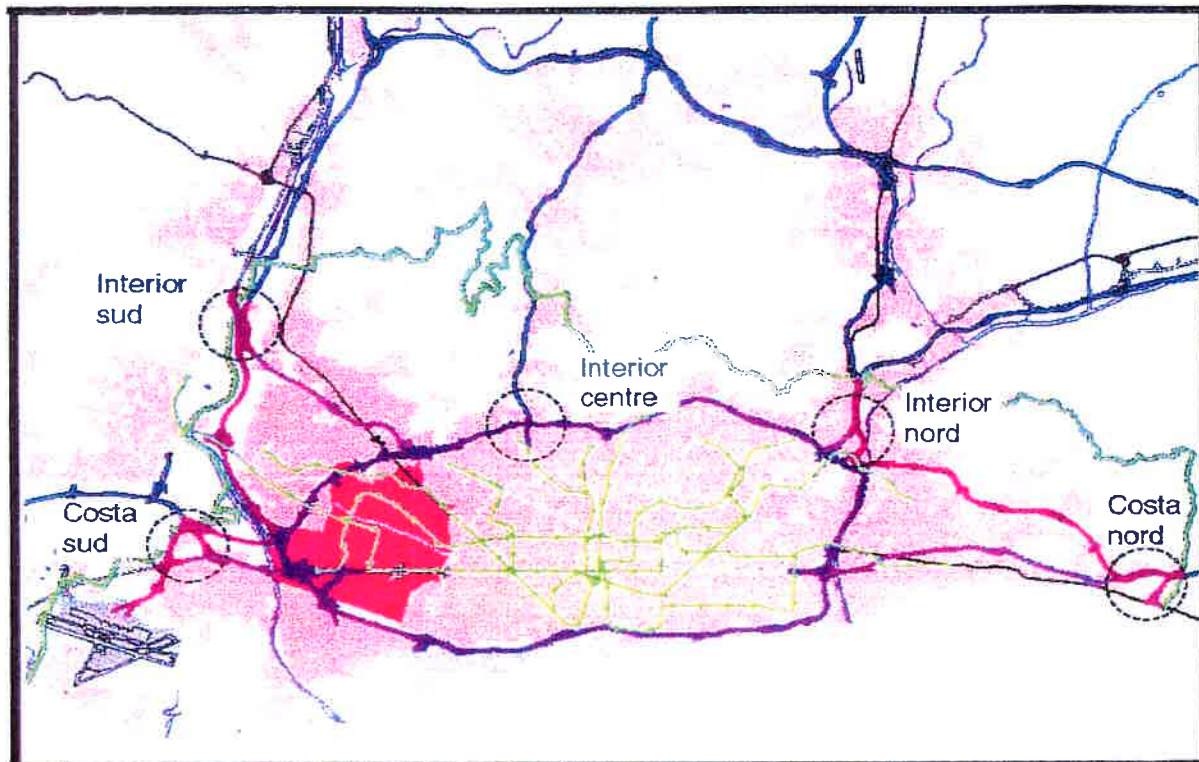
D'aquí que el paper de les considerades perifèries tradicionals de la gran ciutat, entre les quals l'Hospitalet sempre n'havia ocupat un primer pla, s'hagi de redefinir i redimensionar. En quin sentit actua, doncs, l'actual davallada demogràfica a l'àrea de Barcelona i del seu *continuum urbà*? Quins són els factors que l'expliquen? Quins altres permetrien superar-la? Aquestes són algunes de les preguntes que necessiten d'una resposta àgil, sistemàtica i adequada als trets contextuals del mateix Hospitalet. No és acceptable que les directrius de transformació demogràfica i urbana vinguin ja donades i que no s'intenti esbrinar les veritables casuístiques que les expliquen. I el que és més preocupant, que aquest desconeixement provoca un cercle viciós que es fa molt difícil de trencar.

L'extensió del fenomen urbà i de la connexió metropolitana d'àmplies zones del territori català inaugura una forma típica de "regió urbana" en què la *densificació* – variable clau del període desarrollista – es canvia per la *desdensificació* fruit d'una

⁶ S'ha decidit mantenir l'original en castellà.

“urbanització total” dels municipis on els lligams metropolitans s’hi estableixen. El fenomen és prou complex com perquè pugui oferir una sola lectura. De fet, amb la difusió de la forma urbana a tot l’àmbit de la segona corona metropolitana, els municipis de la primera corona – entre els quals l’Hospitalet ocupa un lloc preeminent pel pes de la seva població – redescobreixen la seva zona d’influència i d’interrelació, tot establint alhora noves relacions de veïnatge i d’ús del territori. La definició consegüent de nous pols d’atracció, que escapen a qualsevol esquema comarcal o supramunicipal prèviament definit, passa a relacionar-se amb la projecció de noves àrees del tot acords amb el pas o creuament de les vies de comunicació i altres tipus d’infraestructures de transport. En paraules de Josep Serra (2001), l’anella de les Rondes de Barcelona, tancada definitivament l’any 1992, delimita de manera molt palpable l’espai que es podria considerar com “el cor de la metròpoli”. D’aquí, segons l’autor, la “nova centralitat” de l’Hospitalet. No és que l’espai s’hagi reduït, ans al contrari: l’espai així delimitat no el formen ja els dos municipis i mig de l’anella (Barcelona, l’Hospitalet i mig municipi de Sant Adrià del Besòs), ni els cinc del Barcelonès oficial, sinó els tretze del que podria anomenar-se com a “Barcelonès de les Rondes”, als quals s’estén la urbanització en continu i que queden del tot relligats per la xarxa de metro actual i la projectada per al futur.

Mapa 1. L'Hospitalet en la nova Barcelona "de les Rondes".



Font : Serra, Josep (comunicació personal).

En un moment en què l'avanç de la urbanització permet afirmar allò de la "*città sconfinata*"⁷ i els límits de la ciutat són del tot superats per dinàmiques econòmiques que fomenten un ús abusiu de la totalitat del territori, el redescobriment dels límits interiors i exteriors de cada municipi es presenta com una qüestió altament important, que necessita d'una exploració exhaustiva de les seves principals causants. Oriol Nel.lo (1998) presenta la qüestió de la següent manera:

"este espacio ilimitado desde el punto de vista físico y funcional está lleno de límites desde el punto de vista social y administrativo. En efecto, por una parte, la extensión de la ciudad sobre el territorio no ha hecho desaparecer las viejas divisiones sociales del espacio, sino que más bien ha transformado su carácter y expresión. Por otra parte, al difundirse sobre el territorio, la realidad urbana ha saltado sobre los antiguos límites administrativos que la misma difusión comporta, han forzado la creación de nuevos entes de gestión, con delimitaciones propias, que difieren muchas veces de las preexistentes. Así pues, la ciudad difusa, la ciudad ilimitada, es también una ciudad fragmentada social y administrativamente hasta extremos que resultan, a menudo, inverosímiles. La paradoja se plantea así: la ciudad sin confines es, al mismo tiempo, la ciudad de los confines."

Aquest ús dispersiu del territori per part dels seus habitants planteja tot sovint la necessitat d'una nova aproximació al reconeixement de les noves percepcions territorials. La determinació de densitats i d'altres mesures convencionals xoca frontalment amb la dificultat per delimitar adequadament les unitats territorials de referència. La creixent mobilitat de la població obliga a pensar en termes de funcionalitat. Avui, més que mai, la ciutat s'ha de concebre com una xarxa de geometria variable⁸. És que la influència de Barcelona s'acaba en els migres límits administratius que la defineixen oficialment? Estem convençuts que la ciutat – per extensió, el fenomen urbà – abarca tot un espai natural en què les relacions de veïnatge són del tot fluïdes a l'ensem que configuradores d'un extens mercat de treball i de relacions de mobilitat no obligades molt freqüents. La pregunta, doncs, sembla obligada: quin és aquest espai? I el més important: com es pot definir adequadament?

Estem convençuts de la impossibilitat de seguir estudiant les realitats metropolitanes a partir de criteris estaticistes, tradicionals i obsolets, com ara les

⁷ Paba, G. (1990); Longo, T. (1992).

⁸ Nel.lo, O. (1998).

referències al tamany de les densitats de població o a l'embalum demogràfic. Esdevé del tot urgent delimitar les noves xarxes de relació territorial a partir de criteris dinàmics, tot definint l'espai com una xarxa de relacions canviant. Així les coses, prenent com a base el grau d'interrelació entre dues àrees com un indicador de pertinença a una mateixa realitat urbana es poden delimitar diversos espais urbans pertanyents a unes mateixes xarxes de relació territorial⁹.

Sembla evident, doncs, que no es poden seguir estudiant els fenòmens metropolitans únicament a partir de la discriminació del territori entre centre i perifèria. És del tot necessari abordar la qüestió territorial a partir de nous esquemes basats en el funcionament en xarxa. És per mitjà de la seva acceptació com una investigació es pot aproximar al caràcter mutant de les estructures territorials i adaptar les diverses perspectives d'anàlisi als canvis que es deriven – *de facto* – de l'acció pràctica dels agents urbans i del que la pròpia demografia urbana s'encarrega de palesar sobre l'ordenació territorial.

Tanmateix, un estudi de les relacions que cada municipi pot establir a nivell territorial no pot estar sotmès a la identificació unidireccional d'una tendència. Així, no es pot seguir afirmant que l'Hospitalet juga exclusivament un paper suburbà respecte de Barcelona, així com tampoc deixar d'apuntar que diversos municipis, tradicionalment considerats perifèries clàssiques de la ciutat comtal, han deixat de ser-ho per convertir-se en àrees funcionalment intenses i actives, capaces d'interrelacionar-se autònomament amb altres municipis que no són Barcelona. És evident que aquesta perspectiva implica adoptar un punt de vista "no monocèntric", no basat en el connector central, que no és altre que Barcelona. Així les coses, tot i que s'ha d'afirmar que tots els municipis metropolitans han rebut en els darrers anys immigrants provinents de Barcelona, els percentatges que la "*barcelonització*" implica per a la redistribució del poblament metropolità no és excessivament elevat. Tot exceptuant el cas simbòlic de Sant Cugat del Vallès, en què el 72,9% dels immigrants censats al municipi entre 1986 i el 1990 eren provinents de Barcelona, en altres municipis metropolitans han minvat o contingut (entre un 30 i un 50%) els percentatges d'immigració barcelonina.

⁹ Sforzi, F. (1991); Dematteis, G. (1991); Cheshire, P. (1995).

Taula 2. Distribució dels municipis segons la proporció de la seva immigració metropolitana explicada per Barcelona o altres centres principals. Regió Metropolitana de Barcelona, 1986-1990.

% immigració metropolitana	Barcelona	Reste de centres
15-30	33,0	25,0
30-50	51,3	43,2
50-70	14,8	27,3
> 70	0,9	4,5
Total	100	100
Nombre de municipi	115	44

Font: Módenes, J.A. (1998: 181).

I és precisament en les ciutats intermèdies, majoritàriament situades a la segona corona metropolitana, on els immigrants provinents de l'entorn barceloní són menys presents. La pregunta és òbvia: què és el que explica aquesta baixa vinculació migratòria amb Barcelona? Juan Antonio Módenes (1998) apunta que:

“estos municipios grandes ofrecen pocas oportunidades para una velocidad rápida de cambio de su población: la renovación y aumento de su parque de viviendas, entre otras razones, no puede ser tan elevada como en los pequeños municipios en que las nuevas promociones alteran rápidamente la situación anterior.”

Altrament, en el cas de la primera corona i àdhuc en aquells altres municipis de petites dimensions situats a l'interior del Maresme o del Vallès, la seva “barcelonització” s'explica bàsicament per la disminució de la distància física i espacial fomentada per la millora de les infraestructures viàries i per la selecció dels immigrants afavorida per un segment de rendes mitjanes-altes coneixedors de l'oferta immobiliària ubicada en aquests indrets. La desconcentració poblacional acaba així per configurar un nou marc de relacions territorials, molt flexible territorials, imprevist fa només unes dècades i del qual encara se n'esperen canvis substancials.

Així les coses, deixa de tenir sentit l'anàlisi del fenomen metropolità com una realitat dominada per l'hegemonia d'una gran ciutat (Barcelona) sobre el seu entorn bàsic d'influència. El pas de l'Àrea Metropolitana a una Regió Metropolitana que cada cop extén més els seus braços cap a la Catalunya interior implica afirmar que la desconcentració s'estructura jeràrquicament en diversos nivells. A l'esquema migratori tradicional hauria d'afegir-se les diferents tendències de comunicació entre els diferents

municipis de les zones on la descentralització ha incidit més (municipis del Maresme i dels dos Vallès, per exemple) i acceptar l'existència de fluxes transversals en totes direccions. La heterogeneïtat i complexitat del conjunt metropolità es veu així reforçada. Ara bé, es pot afirmar que existeixen conjunts autònoms de relacions o àrees en què determinades tendències de relació siguin més intenses que la que s'estableix amb Barcelona? Aquest és un dels interrogants, repetim, que cal esbrinar per al cas de l'Hospitalet.

En quin sentit, però, es pot afirmar l'existència de marcs territorials alternatius? Juan Antonio Módenes (1998) s'hi aproxima amb el concepte d'"espai de vida" de les persones. En relació amb els trets de mobilitat que presenta Catalunya, Módenes apunta que si té que existir un desplaçament, aquest serà majoritàriament curt. A diferència dels països anglosaxons, en què la mobilitat s'ha imposat com una variable definitiva d'amplis sectors urbans, a Catalunya – com a la resta de l'arc llatí europeu – les migracions realitzades pels seus habitants tenen a veure principalment amb el propi espai de vida. L'anàlisi, innovador a Catalunya, i relacionat amb els conceptes de "*curs o evolució de vida*" – originàriament estudiats per Rossi (1955) – és presentat per Módenes tot intentant de copsar les possibilitats d'un enfocament que relacioni les etapes del cicle vital de les persones amb l'evolució de la mobilitat tot tenint en compte l'edat i la situació social de l'individu. L'anàlisi és prou complexa com perquè aquest treball n'intenti fer un resum. La intenció és una altra. L'estudi de Módenes és interessant en tant en quant es fa ressò de la manifestació dels "*comportaments de residència*", és a dir, de l'estratègia de variació residencial que un habitant manifesta al llarg de la seva vida. Fixi-s'hi com estem encerclant l'objecte d'anàlisi. En aproximar-nos a l'anàlisi de les actuals expressions de la mobilitat exterior dels habitants de l'Hospitalet ens interessa esbrinar i, si fos possible, escatir els lligams i intercanvis que aquests puguin establir (per les raons que siguin) en relació amb el territori.

I és que el canvi de prisma que ha caracteritzat la dinàmica demogràfica a l'interior de la regió metropolitana de Barcelona respon a un canvi profund que ens relaciona amb l'eclosió dels aparentment "nous" moviments migratoris, aquells interns¹⁰, els que segons Josep Serra (1995)

¹⁰ Altrament coneguts com a "*migracions interiors*".

“adquireixen un volum fins i tot superior al que tingueren les migracions externes en el seu màxim històric (anys 60), i han passat a ser el principal factor determinant de les actuals diferències de creixement a nivell local”.

Un creixement demogràfic que al nucli dur de l'entorn metropolità – llegeixi's *continuum urbà* – és, curiosament, decreixement. Però que es manifesta com un decreixement que actua des de dins cap a fora, ja que actua per mitjà d'un procés de desconcentració demogràfica que alhora es manifesta com un fenomen d'extensió territorial, densificació urbanística i integració funcional. No és que l'àmbit metropolità extengui les seves xarxes cap a una segona corona en termes d'una simple flexibilització o descentralització, sinó que l'extensió territorial de l'entorn metropolità (cap a formes d'autèntica regió urbana) amaga creixements diferencials de bona part dels seus territoris. I no només perquè les migracions econòmiques passen a ser residuals, sinó perquè el mateix enfoc canvia. No ens movem ja dins d'uns paràmetres que responen al tradicional enfoc d'“èxode rural”, motivat per una necessitat de millora econòmica, sinó dins d'uns paràmetres en què l'estabilització demogràfica corre en paral·lel a un model de creixement urbà extensiu i desconcentrat, en què les explicacions que addueixen a la voluntat de canvi residencial hi són del tot presents. Aquest comporta un canvi del tot significatiu en les pautes de localització i circumscripció de la migració. L'exemple de l'Hospitalet és del tot significatiu i planteja un seguit de preguntes de cabdal importància, que es poden reduir a un únic interrogant: on van els més de 50.000 habitants que la ciutat ha perdut en menys de dues dècades?

Tornant a la idea de Giuseppe Dematteis (1998) sobre una “natural” successió d'etapes en l'evolució poblacional dels nuclis urbans, l'Hospitalet hauria encetat una redefinició de la seva realitat demogràfica. No és que la descentralització econòmica sigui l'única explicació vàlida als recents canvis en l'estructura dels assentaments urbans, sinó més aviat creiem que l'evolució del poblament de l'Hospitalet remet a la nova dimensió del procés urbà i de la noves jerarquies demogràfiques metropolitanes. Així les coses, amb el final de la “primera” transició demogràfica, és a dir, amb l'ocupació gairebé total de la superfície del *continuum metropolità* per mitjà de la industrialització, la difusió de la urbanització cap a la perifèria externa es presenta

primer i es consolida més tard com l'única sortida a la situació de *saturació* a la qual s'havia arribat. En quin sentit es pot afirmar que existeix una certa linealitat en aquest procés tan imbricat? El següent quadre n'intenta aproximar-se als principals trets d'aquesta cadena implícita de causalitats, tractant d'entreveure i corroborar-ne la continuïtat entre una i altra etapa.

<i>Ciutat metropolitana</i>	<i>Ciutat difusa (segona transició demogràfica)</i>
Immigració massiva	Emigració per redistribució territorial a tota la Regió Metropolitana
Sobrenupcialitat urbana (es casen més i molt joves)	Nupcialitat heterogènia (celibat alt i edat al matrimoni molt elevada)
Matrimoni clàssic i tradicional	Presència de moltes unions consensuals
Natalitat moderadament alta	Fre a la natalitat per mitjà de la difusió dels nous mètodes anticonceptius
Creixement natural elevat	Creixement natural dèbil

Els principis de la segona transició demogràfica són en la pràctica poc coincidents. No és que en moments puntuals apareixin, sinó que costa de trobar casos que ens demostrin la seva generalització territorial. Així i tot, serveixen com a base teòrica per aproximar-se a l'estudi de la recent evolució de les demografies dels principals nuclis metropolitans. A continuació s'esmenten:

1. El descens de la mortalitat. És el punt inicial del procés, ja que sense ell les explicacions que segueixen evolucionarien diferentment.
2. El control de la natalitat. Es dedueix del primer principi. És conseqüència del descens de la mortalitat infantil i del control de la mortalitat "normal", que actualment només afecta a edats molt avançades.
3. Creixement econòmic diferent. Tot sovint és una variable clau per entendre el canvi demogràfic. Així i tot, no és l'única variable associada als nous patrons que regulen els assentaments de la població.

El debat entorn la segona transició demogràfica l'inicien dos autors, Dirk Van de Kaa (1987) i Ron Lestaege (1991). El marc teòric inicial el constitueixen els països de l'Europa del Nord, els quals segons aquests autors van ser els primers a encetar un nou camí demogràfic. L'any d'inici el troben el 1955, quan segons aquests autors,

l'Europa del Nord inicia una fase de mutació demogràfica. L'aplicació del model teòric al nostre país ens permet reconèixer alguns dels trets esmentats per aquests autors als principals nuclis metropolitans del país (Madrid i Barcelona, especialment) a partir del 1975. És a partir de llavors quan a Catalunya es descobreixen definitivament unes noves dinàmiques demogràfiques cada cop més afiançades.

Les variables demogràfiques que Van de Kaa i Lestaeghe troben com a motors del canvi són ben diverses, si bé es poden connectar fàcilment entre elles. Entre d'altres, la davallada de la fecunditat a totes les edats, l'increment dels divorcis i el retard en el calendari del matrimoni. Com a conseqüència d'aquests primers canvis, l'increment de la cohabitació com a forma alternativa a la del matrimoni clàssic i tradicional pren volada. I d'aquí l'increment del nombre dels fills extramatrimonials. Altres processos lligats a aquests dinàmiques del tot canviants serien l'augment en el nombre de llars unipersonals o l'allargament en l'estada dels fills a la casa dels pares. Fixi-s'hi com els processos socials que s'imbrinquen tenen una múltiple causalitat. En efecte, quan ens referim a aquest canvi demogràfic s'ha de tenir en compte les diferents evolucions de l'estructura social de base.

Taula 3. Resum explicatiu de la Segona Transició Demogràfica.

Nivell d'anàlisi	Processos / Dimensions socials	Grups secundaris	Grups primaris	Individus
Estructura	Modernització i desenvolupament de la societat post-industrial Augmenta: - nivell de vida - seguretat social - diferenciació funcional - complexitat estructural - mobilitat - educació - participació femenina	desenvolupament d'una ampla classe mitjana augment de la interdependència perduts funcional de les agrupacions polítiques i religioses	- pèrdua d'interès per al matrimoni i l'embarç - major independència dels membres de la parella i major llibertat d'elecció - augmenten els problemes per combinar els papers de parella	la quantitat d'alternatives i conseqüència de l'individu determina la seva posició i condicions està exposat a moltes demandes necessàries de ser flexible migració parcial independència primària separació individual
Cultura	"Revolució silenciosa" Augmenta: - democràcia - igualtat - llibertat personal - valor pluralista - universalisme - secularització - orientació a necessitats més elevades	se reduïx la dominació de grups secundaris disminuïx el grau de cohesió i el control social l'augment dels grups disminueixen les antipaties augmenta la competència entre sexes augmenta la competència entre grups d'edat	- canvis en l'equilibri de poder entre sexes - absència de principis normatius essencials - necessitat d'establir les pròpies normes - les regles dels pares es fan menys clares i certes - nens/parella reduïxen la llibertat d'elecció - dificultat per portar els diferents papers a la vida - informació sobre oportunitats de treball, sous, etc. - no fills, acceptat i opció possible	guerra per contra en relacions llibertat i compromisos augmenten l'èmfasi en auto-realització dificultat per establir la identitat personal recerca d'un estil de vida personal la vida de la dona es fa més independent conflicte de papers en diferents èsferes de la vida
Tecnologia	"Segona revolució anticonceptiva" i extensió de la informació televisada Millora: - transport - comunicació - sanitat - tecnologia mèdica	ràpida difusió d'informació i mitjans de reducció de costos dret a serveis per aigua i segurs mèdics accés igualitari a tots els grups	- informació sobre oportunitats de treball, sous, etc. - no fills, acceptat i opció possible	autoconcepció per ser una decisió individual augmenta la llibertat sexual terres poden contrain-se

Font: Van De Kaa, D. (1988).

A Catalunya, i en especial als principals nuclis urbans, aquestes petites “revolucions” demogràfiques comencen a tenir una certa presència només a partir del 1975, quan coincidint amb el final de la dictadura, determinats processos socials coadjuven a la seva implementació. El quadre que s’adjunta pretén resumir les diverses dimensions que segons Dirk Van de Kaa (1988) intervenen en aquest canvi de model demogràfic. Insistim en què de cap manera pretenem resseguir la nostra anàlisi a partir únicament de criteris basats en el model teòric de la Segona Transició Demogràfica. Més aviat pretenem que el lector retingui el rerefons teòric – i sociològic – existent en la nova situació demogràfica i poblacional de l’Hospitalet.

Hipòtesis de treball.

És un fet reconegut que la realitat demogràfica a la regió metropolitana de Barcelona ha canviat. En un moment en què les noves tendències indiquen el despoblament de la gran ciutat a favor d’una redistribució dels veïns cap a la segona corona metropolitana, el *contínuum urbà* – en què la ciutat de l’Hospitalet juga un paper central – es veu afectat per les noves dinàmiques socio-demogràfiques. L’evolució dels darrers anys és del tot simptomàtica del canvi de model demogràfico-poblacional que s’està implantant a tot el territori metropolinitzat. I el cert és que la realitat ens manifesta una plausible continuació de les actuals pautes, és a dir, res ens fa pensar que en un futur pròxim puguin variar la distribució dels fluxos migratoris interns que es manifesten avui. La qüestió, com bé ens recorda Josep Serra (1995) és fins quan es mantindran tenint en compte la composició demogràfica del poblament metropolità i català, i la incidència de les principals variables relatives a l’activitat econòmica. L’actualitat del fenomen, en tant en quant l’Hospitalet representa un cas sens dubte exemplar d’una de les etapes crucials de la teoria del creixement demogràfic (com és el pas de la *suburbanització* a *desurbanització* o decliu) enunciada per Peter Hall (1980) i Van Den Berg (1982).

La hipòtesi central té a veure amb el tipus de demografia que s’ha imposat a l’Hospitalet als darrers anys. És un fet constatat que a mitjans dels setanta hi ha un canvi en la dinàmica i estructura de la població urbana. Això ha comportat que l’Hospitalet comenci a trencar la seva habitual dependència amb Barcelona i que creï la seva pròpia

àrea d'expansió i de circumscripció territorial, donant lloc a nous lligams demogràfics, econòmics i polítics. Els canvis en la nova estructura migratòria de la població de l'Hospitalet són, de fet, la conseqüència d'aquesta nova inserció metropolitana. El seu creixement és, a partir d'aquest moment, i sobretot als últims anys, força diferent al de dècades anteriors.

Què és el que ens fa pensar que aquesta interrelació amb el territori ha canviat? En quin sentit es pot afirmar que l'estructura de mobilitat hospitalenca s'ha transformat radicalment? Caldrà referir-se directament als principals escenaris de la mobilitat (el laboral, l'estudiantil, el no obligat i el del retorn a la regió d'origen) per tal d'intentar una inducció explicativa que ens informi de les causalitats implícites que la població de l'Hospitalet manifesta territorialment. I el més important, tractar d'entreveure si en l'actual panorama de davallada poblacional, l'Hospitalet està redistribuint en particular les característiques principals de la seva població. Es pot afirmar que els actuals habitants de la ciutat són "socialment diferents" dels de fa trenta anys? Quina incidència tenen les actuals expressions de la mobilitat en la composició social de la població de la ciutat? Estem fermament convençuts que en els actuals processos de redistribució demogràfica a escala metropolitana s'estableix una nova jerarquització socio-econòmica del territori. De fet, quins són els factors explicatius que ens permeten afirmar que les estructures de migracions intermunicipals de l'Hospitalet són molt diferent a les de la ciutat de Barcelona? Aquestes i altres preguntes íntimament relacionades entre si – com ara el rol de les millores en les infraestructures viàries i la condició d'una conjuntura econòmica que promou la mobilitat com a expressió de millora social – apunten les principals hipòtesis a les quals el present treball tractarà de trobar-hi resposta.

Parts en què s'estructura el treball.

El projecte preveu la consideració de les següents parts:

1. A nivell introductori, fer una revisió de les components demogràfiques dels darrers 75 anys de la ciutat de l'Hospitalet, tot distingint els cinc grans períodes en l'evolució urbana de la ciutat: 1900-1936, 1936-1939, 1940-1950, 1950-1975 i 1975-2000.

2. 1975: any clau per entendre la nova estructura demogràfica que es consolida als darrers anys a l'Hospitalet. S'analitzen els canvis ocorreguts al component migratori de la ciutat i s'explica la difusió del fenomen urbà d'ençà dit any, que coneix el pas de la tradicional i reduïda Àrea Metropolitana a l'actual i més extensa Regió Metropolitana de Barcelona.
3. Presentació de les diverses expressions de la mobilitat actual, com a fenomen associat a la redistribució de la població sobre el territori.
4. Anàlisi de les dites mobilitats per desplaçaments d'anada i tornada en les seves diverses expressions (laboral, estudiantil i no obligada).
5. Anàlisi de la mobilitat com a migració. S'estudien els diferents fluxos i itineraris de la mobilitat entesa com a canvi residencial, és a dir, com a fenomen de migració per motius de residència. La idea de la creació d'una plausible àrea de migració local s'entén com un objectiu latent del capítol, ja que en l'actualitat l'Hospitalet manifesta una interacció territorial diferent a la que havia desenvolupat en les darreres dècades. Per acabar, s'intenta una prognosi de futur, tot intentant, d'una forma realista, veure si es consolidarà el nou model territorial que s'està plantejant amb força a l'actualitat.
6. Finalment, es redacta l'apartat de conclusions.

Capítol 1.

Una aproximació a l'evolució demogràfica de l'Hospitalet de Llobregat, 1900-1975.

L'evolució demogràfica de l'Hospitalet és la història d'un creixement basat en la immigració que no té parangó al conjunt de Catalunya. El fenomen mateix de la immigració i les seves implicacions, tant lingüístico-culturals com urbanístiques, són qüestions centrals en l'anàlisi de l'Hospitalet del present segle. En paraules de Joan Camós (1997) l'Hospitalet bé es pot definir com una ciutat construïda preferentment a partir de la immigració.

Emfatitzem el caràcter de creixement demogràfic, ja que l'Hospitalet supera amb escreix la mitjana del país i àdhuc de la veïna Barcelona. I tot això malgrat la pèrdua de la meitat del seu espai territorial en benefici d'aquesta última, que en virtut de la llei de l'11 de maig de 1920, rebé 900 hectàrees de l'Hospitalet per a la construcció del seu port franc, i només tretze anys després, 50 hectàrees més per a l'ampliació de la Diagonal en el tram entre la carretera de Collblanc i Sant Pere Màrtir. D'aquí que les xifres de creixement de l'Hospitalet siguin, si s'escau, més espectaculars. El resultat del procés sembla prou lògic: una densificació territorial produïda en un curtíssim període de temps.

Amb les dades a la mà, el creixement demogràfic de l'Hospitalet es concentra bàsicament en dos períodes: la dècada de 1920 i el període *desarrollista* de 1950-1970. La primera transformà la ciutat amb un increment d'un 204,6%, que permeté de triplicar la població en menys de deu anys i rebre el títol de ciutat el 1925. Els increments posteriors de població a mitjans de segle XX, del 71,5% (1960) i 97% (1970), són menys importants percentualment però més incidents en termes absoluts. Cal advertir que el canvi d'escala demogràfica és extraordinària. Així, la població de l'Hospitalet passa dels 71.580 habitants de 1950 als 241.978 de 1970, molt lluny dels guanys de la resta de ciutats intermèdies del país. El cas de l'Hospitalet destaca per la seva espectacularitat i perquè és l'exemple de la intensitat amb què dit creixement actua

sobre nombrosos municipis, tot alterant de socarrel llur estructura demogràfica tradicional.

Taula 4. Comparació del coeficient anual d'augment de població entre l'Hospitalet, Barcelona i Catalunya, 1857-1986.

	L'Hospitalet		Barcelona		Catalunya	
	Població	%	Població	%	Població	%
1857	3.072		183.787		1.652.291	
1877	3.644	9,3	248.943	17,7	1.752.033	3,0
1887	4.295	17,2	272.481	9,4	1.843.549	5,2
1900	4.948	11,5	533.000	71,5	1.966.382	5,1
1910	6.905	39,5	587.411	10,7	2.084.868	6,0
1920	12.360	79,0	710.335	20,9	2.344.719	12,4
1930	37.650	204,6	1.005.565	41,5	2.791.292	19,0
1940	51.249	36,1	1.081.175	7,5	2.890.974	3,5
1950	71.580	39,6	1.276.675	18,0	3.240.313	12,0
1960	122.813	71,5	1.526.550	19,5	3.925.871	21,7
1970	241.978	97,0	1.745.142	44,3	5.122.567	30,4
1981	295.074	21,9	1.752.627	0,4	5.956.414	16,1
1986	279.779	5,1	1.701.812	2,9	5.978.636	0,7

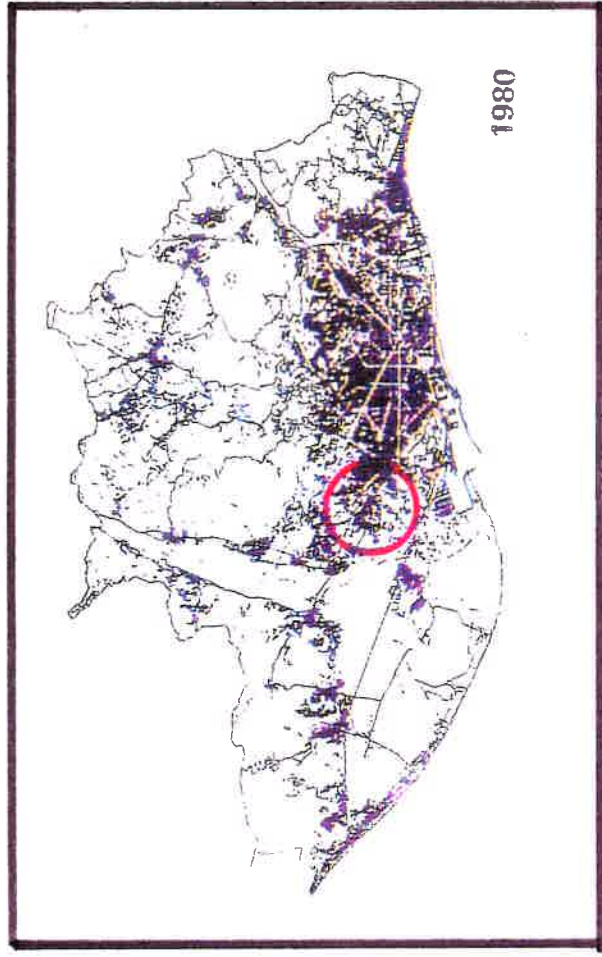
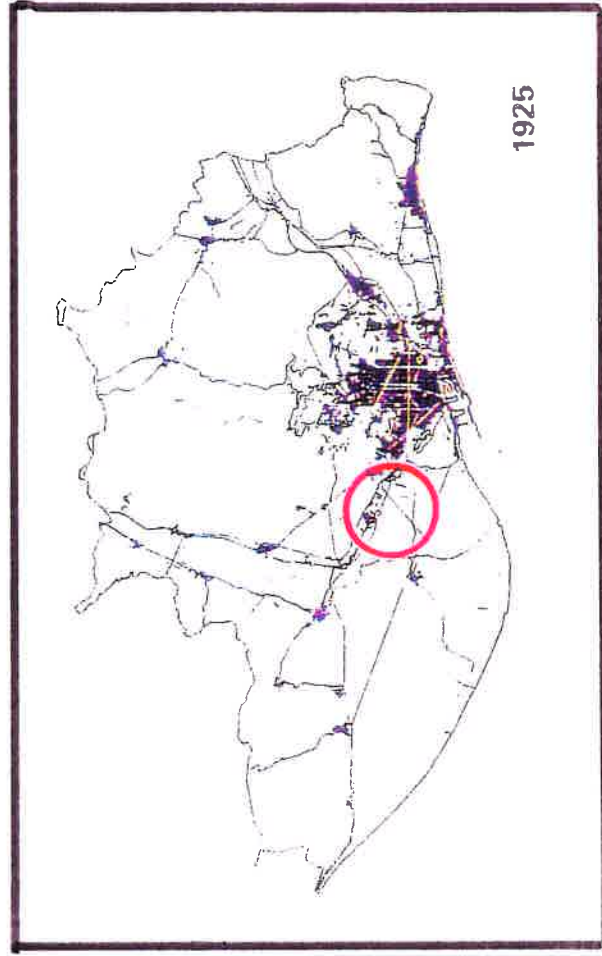
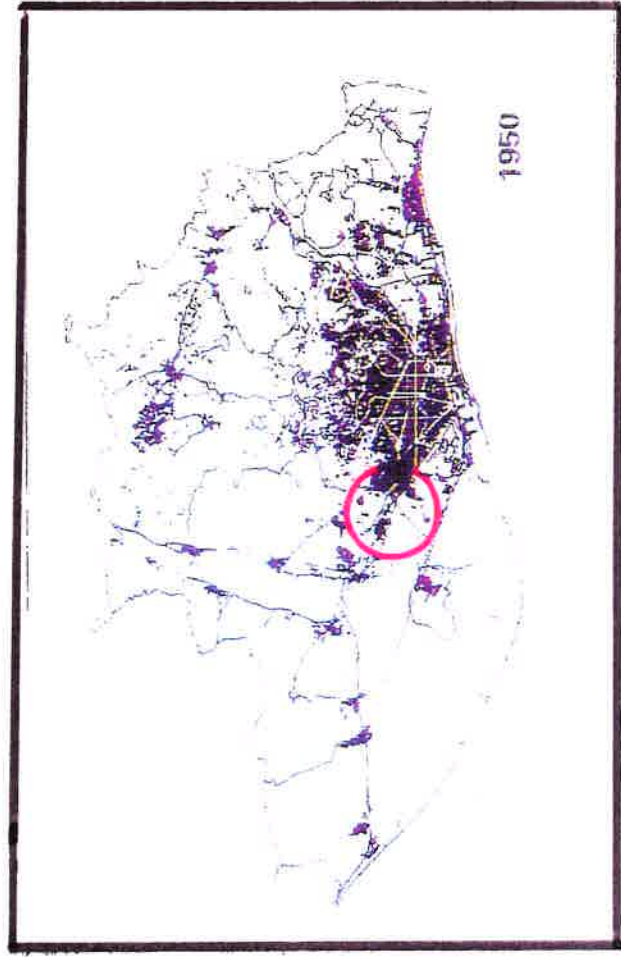
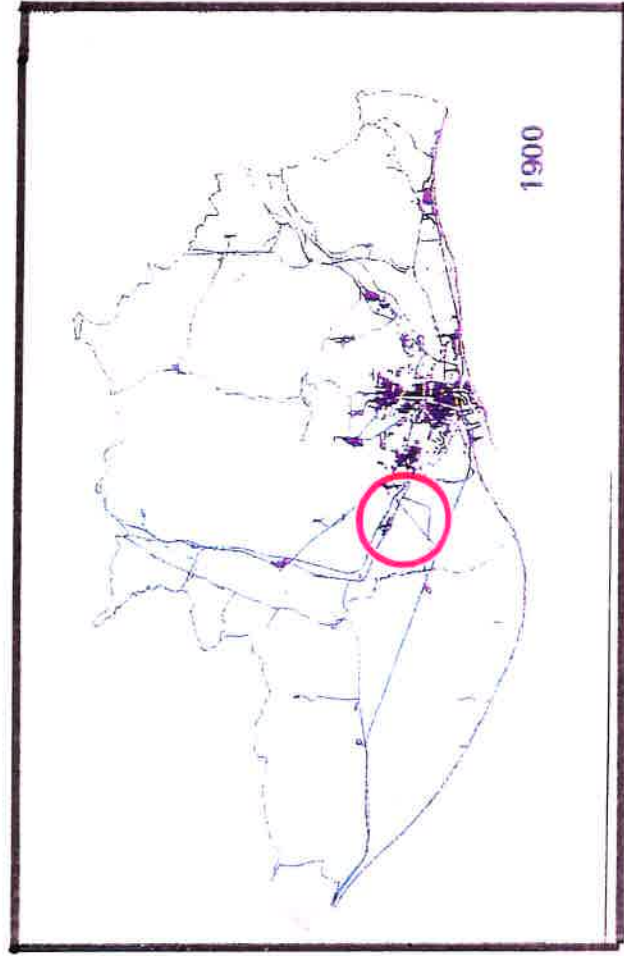
Font: Camós, Joan (1986).

En línies generals, el cas hospitalenc segueix la periodització demogràfica del conjunt metropolità. Seguint l'anàlisi de Joan Camós (1997), la història demogràfica de l'Hospitalet entre 1900-1975 distingeix cinc fases, les quals comentem a continuació.

1. L'Hospitalet rural, 1900-1915.

Els primers anys del segle reflecteixen encara un Hospitalet del tot rural. Les dinàmiques demogràfiques i de creixement urbanístic dins d'un entorn sotmès a un fort creixement de la seva superfície urbana donen fe d'un poble encara lluny dels canvis que el portaran a convertir-se en pocs anys en una de les principals ciutats de Catalunya.

Mapa 2. L'Hospitalet a l'àrea de Barcelona, 1.900-1.980



Font : Serra, Josep. (comunicació personal).

En aquestes primeries de segle, la demografia hospitalenca segueix els ritmes discontinus de l'últim terç de segle XIX, caracteritzats per una taxa de creixement migratori molt feble, i un creixement vegetatiu poc significatiu a causa de la incidència d'una mortalitat molt elevada (al voltant d'un 20%).

En nombres absoluts, el 1857 l'Hospitalet compta amb 3.072 habitants, mentre que vint anys més tard només ofereix un guany de poc més de 500 persones. Les sèries estadístiques successives no ens indiquen cap període de davallada; ans al contrari, revel·len un increment cada cop més incisiu. Tanmateix, els guanys que s'assoleixen en aquests anys poc tenen a veure amb l'explosió demogràfica de períodes posteriors. Sembla lògic afirmar que l'estructura demogràfica en aquest principi de segle apunta unes dinàmiques de creixement incipient, que tindran la seva veritable eclosió a partir del 1920 amb l'arribada de la immigració murciana.

2. L'Hospitalet: ciutat de la immigració, 1915-1936.

La primera gran embranzida demogràfica del nou segle s'inicià el 1915 i troba el seu zènit entre 1921 i 1923. La causa no és altra que la gran prosperitat aconseguida en la indústria durant els anys de la Primera Guerra Mundial, i que provoca una gran atracció de famílies murcianes, valencianes i almerienses. Amb l'establiment d'indústries a la ciutat, l'Hospitalet viu el primer gran salt demogràfic del segle XX. El cas hospitalenc no és sinó el reflex dels esdeveniments que tenen lloc a Barcelona (obres del Metro i construcció de l'Exposició de 1929). La immigració atrau darrere seu nombroses famílies, majoritàriament d'origen murcià, que s'instal·len als barris de Santa Eulàlia i Collblanc-La Torrassa.

Taula 5. Creixement de la població a l'Hospitalet (total i tres barris històrics), 1887-1940. En percentatges.

	Collblanc-La Torrassa	Santa Eulàlia	Centre	L'Hospitalet
1887-1900	106,1	27,5	11,7	15,2
1900-1910	266,7	46,7	3,0	39,5
1910-1920	245,1	87,4	37,4	79,0
1920-1930	456,0	131,1	94,4	204,0
1930-1940	20,4	74,5	18,3	36,1

Font: Ivern, F. (1960).

La constància i intensitat d'aquesta primera onada immigratòria porten el consistori a plantejar la necessitat d'un pla d'eixample que permetés una ordenació urbanística de la ciutat que s'anava gestant. L'any 1926 Ramon Puig i Gairalt proposa el seu projecte del *Pla d'Eixample i Sanejament Interior de l'Hospitalet*, que, emperò, no tingué un gran èxit. La mateixa inèrcia especulativa que seguia a la febre constructora empenya per les urgències demogràfiques ben aviat desvirtuà el projecte inicial. L'Hospitalet deixava enrere la possibilitat d'una ordenació regular del seu terme municipal. Amb els anys seria aquesta mateixa deixadesa pública la que acabaria imposant una desestructuració territorial basada en barriades sense solució de continuïtat. Podem dir que encara actualment l'Hospitalet pateix d'una deficient articulació urbana. Aquest és el resultat de l'absència històrica d'una concepció unitària de ciutat i que s'expressa en un clar allunyament dels diferents barris respecte del nucli històric. En el cas de Collblanc-la Torrassa, l'especulació del sòl i l'exhauriment de la capacitat d'absorció del seu territori convertí ben aviat la barriada en una autèntica ciutat dormitori, hiperdensificada i caracteritzada per unes condicions higièniques i sanitàries molt precàries.

En general, podem dir que l'ascens demogràfic havia d'anar en augment fins al 1936, tot i que a partir de 1930, amb la davallada de la immigració, els guanys demogràfics es ressentien. L'Hospitalet es beneficia demogràficament durant tot el període de la puixança industrial de Barcelona. De fet, no s'ha d'obviar que és en aquests anys quan Barcelona dona el salt definitiu de ciutat a metròpoli, tot guanyant prop de mig milió d'habitants i erigint-se com la capital indiscutible del país. Molt aviat, l'Hospitalet s'estructura a redòs seu com la seva perifèria principal, tot articulant-se com la *ciutat catalana de la immigració*¹¹.

Immigració i industrialització són dos processos que van de la mà. La consolidació del procés industrialitzador a Barcelona i la seva difusió sobre els municipis veïns genera una actitud decidida i favorable cap a la immigració interregional. Fruit d'aquesta crida a la immigració, l'Hospitalet triplica la seva població, i passa de tenir 12.360 habitants el 1920 a tenir-ne 37.650 només deu anys

¹¹ Camós, Joan (1997: 141).

més tard. Aquest últim any presentava el percentatge de població no-catalana més elevat del Principat. I àdhuc entre els nascuts a Catalunya, els no-hospitalencs representaven el 77,8% del total de la vila.

La distribució del poblament seguia una lògica territorial centre-perifèria ben definida. Al centre hi vivia la gent autòctona, mentre que a mesura que la distància augmentava cap a l'exterior (cap als barris) la proporció de població nascuda a l'Hospitalet s'anava reduint. Així, mentre que al centre el 35% de la població era nascuda a la ciutat, a Collblanc-la Torrassa només ho era el 14,9%.

Taula 6. Distribució per barris de la naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1930. En nombres absoluts i percentatges.

	Centre	%	Santa Eulàlia	%	Torrassa	%	Marina	%	Total files	%
L'Hospitalet	3.041	35,2	1.274	20,8	3.160	14,9	592	40,7	8.067	21,4
Reste de Catalunya	2.998	34,7	2.272	37,1	7.021	33,0	481	33,1	12.772	33,9
País Valencià	1.038	12,0	692	11,2	2.877	13,5	173	11,9	4.780	12,6
Múrcia i Almeria	684	7,9	1.310	22,4	5.228	26,0	96	6,6	7.318	19,4
Altres	873	10,2	576	9,5	2.899	12,7	365	25,1	4.713	12,5
Total columnes	8.634	22,9	6.124	16,2	21.185	56,2	1.452	3,8	37.650	100

Font: Camós, Joan (1986).

Quines són les dinàmiques territorials subjacents a la urbanització de l'Hospitalet en aquest primer terç de segle? En línies generals, els tres nuclis que es configuraren en aquesta època foren el centre, Santa Eulàlia i Collblanc-la Torrassa. Altrament, no cal obviar l'existència de petites urbanitzacions i/o nuclis de població als futurs barris de la Florida i Pubilla Cases. És el cas de les Planes del Vidrier, el Boter, la Granota, Ceravalls o Pelegrí-Faus. De fet, són els nuclis originaris d'una zona que en endavant tindrà una consolidació efectiva.

La zona del Centre, com s'ha esmentat, era el nucli originari i històric, estructurada al llarg del carrer Major i entre els dos eixamples visibles de la ciutat. Era el poble agrari d'antuvi. Amb els anys la seva extensió territorial anà consolidant-se amb la urbanització de Cal Tres, propietat de la família Oliveras, que donà lloc a l'actual Rambla Just Oliveras (des de l'estació del tren fins al carrer Major) i al conjunt de carrers perpendiculars que la travessen. Continua essent el districte de la excel·lència,

el símbol dels grans propietaris agrícoles i de la burgesia industrial apareguda a finals del segle XIX que s'havien anat instal·lant a banda i banda de la Rambla, tot construint cases modernistes i racionalistes i deixant mostres visibles del seu poder a la vida pública i municipal de la ciutat.

La urbanització de la zona de Sant Josep va lligada a l'extensió per inèrcia del Centre. La febre constructora d'aquests anys porta al sorgiment dels actuals carrers Mestre Candi, Prat de la Riba, Estrella, els passatges Rosés, Romeu, etc. És l'expressió obrera del Centre, amb habitatges d'una sola planta i densament poblats en el seu interior.

Una altra de les zones que destaquen pel seu fort creixement és el barri de Santa Eulàlia. En part no era sinó la continuació territorial de la inèrcia urbanitzadora que des d'uns anys enrere assetjava el districte de Sants, i com a tal, un dels resultats més visibles d'una urbanització lligada a les necessitats d'assentament de la població obrera. De fet, part del seu territori es convertí en un autèntic districte de base industrial on hi destacaven firmes com "Catalana de Gas i Electricitat", "Tèxtil Pareto", "Caralt i Pérez", "Godó i Trias", "Adobs Roca" i "Fonerias Escorza". L'estació de metro de Santa Eulàlia, inaugurada l'any 1932, comunicà el barri amb Barcelona, fenomen que de retruc acabà d'unir l'Hospitalet amb la capital.

Però el barri protagonista del creixement d'aquests anys fou el de Collblanc-la Torrassa. La seva urbanització s'ha de lligar amb la immigració murciana, fenomen que el convertí en un suburbi residencial força diferenciats d'altres barris. No és casual que en pocs anys es conegué com la "*Murcia chica*", en al·lusió a la majoritària procedència dels seus habitants. La seva edificació arribà al seu zènit l'any 1923, si bé podem dir que mantingué una gran continuïtat fins a la primera meitat dels trenta, amb la urbanització del Torrent Gornal. El centre neuràlgic del barri ben aviat fou l'actual plaça Espanyola, situada estratègicament al bellmig del barri, en la confluència amb el carrer Mas, que hi actuava com a frontera simbòlica, si bé en la pràctica el barri ha mantingut sempre una forta unitat urbanística.

Per contra, l'aïllament respecte del centre hospitalenc romangué com una assignatura pendent durant molts anys. La dependència respecte de Barcelona es feia

així del tot evident, donant a entendre les complicacions de la ja de per si difícil trama urbana hospitalenca. La divisió territorial que suposava el creuament de les diferents vies de comunicació i del ferrocarril a aquests barris implicà molt aviat el seu aïllament físic respecte del centre de l'Hospitalet. Exemples els tenim en l'absència fins l'abril de 1934 del Pont d'en Jordà, que permetia la unió per sota la via del tren del barri de Santa Eulàlia amb la Torrassa, i els pocs autobusos que connectaven la ciutat amb el centre de Barcelona. De fet, a mitjans dels trenta només destaca l'autobús HT, que feia el trajecte entre la Torrassa i la plaça d'Espanya de Barcelona, i els autobusos Just Oliveras, que connectaven el centre de l'Hospitalet amb diferents indrets de Barcelona. La connexió via metro amb el centre de l'Hospitalet no es concretaria fins el 1984, any en què el metro s'extengué efectivament. Pel que fa a l'estructura ferroviària, s'ha d'esmentar que el seu entrellaçat acabà provocant més problemes que no pas solucions. D'una banda, imposant barreres físiques i tot sovint provocant greus dificultats de comunicació. És el cas de la línia Barcelona-Martorell (1855), que en circumscriure's en paral·lel al canal de la Infanta (1819) doblegà l'efecte fronterer al llarg del seu camí. D'altra banda, tot condemnant a la discontinuïtat la ja difícil estructura urbana del municipi. És l'efecte del Carrilet, que delimita l'extensió de l'eixample del Centre, ideat cap al 1883; i la divisió del barri de Santa Eulàlia en dos sectors en funció de la construcció dels trajectes dels ferrocarrils catalans (1912). En resum, el conjunt de carreteres i vies diverses que travessen la ciutat, lluny d'afavorir una plausible centralitat metropolitana de la ciutat n'han determinat la seva dependència devers Barcelona i la difícil sortida cap al Baix Llobregat, àrea d'influència natural de l'Hospitalet.

Ja hem indicat que l'Hospitalet és un dels municipis que més creix en aquest període, superant amb escreix els nivells dels municipis propers a Barcelona i àdhuc del conjunt de Catalunya. L'auge demogràfic de l'Hospitalet només és superada percentualment per Santa Coloma de Gramanet i Sant Adrià de Besòs. El fet que siguin aquestes poblacions les que més immigració van absorbir en aquestes primeries de segle ens dona una idea prou representativa de l'influx per proximitat de Barcelona. De no figurar entre les deu principals ciutats de Catalunya el 1920, l'Hospitalet passa en només deu anys a convertir-se en la sisena en importància, només superada per Barcelona, Sabadell, Badalona, Terrassa i Lleida. A l'inici de la Guerra Civil, és la tercera en importància, molt a prop de Sabadell. El 1940 l'Hospitalet, amb 51.249

habitants, esdevé la segona ciutat i deixa ja enrere i a força distància Badalona, Sabadell i Terrassa.

Taula 7. Classificació jeràrquica de les principals ciutats catalanes al marge de Barcelona, 1920-1940.

	1920		1930		1936		1940
Barcelona	38.125	Sabadell	45.607	Sabadell	48.774	L'Hospitalet	51.249
Sabadell	37.529	Badalona	44.291	L'Hospitalet	48.540	Badalona	48.284
Torrassa	33.044	Terrassa	39.975	Badalona	47.929	Sabadell	47.831
Terrassa	30.532	Barcelona	38.868	Terrassa	47.416	Terrassa	45.081
Reus	30.266	L'Hospitalet	37.650	Barcelona	37.023		-

Font: Iglésies, Josep (1961).

Són els anys de la consolidació demogràfica de l'àrea metropolitana de Barcelona. La concentració poblacional a les proximitats de la capital esdevé un dels factors-clau que explica la futura estructura del poblament català. Amb la densificació del nucli i l'explosió de determinats municipis (cas de l'Hospitalet, Santa Coloma de Gramanet, Badalona, etc.), el *continuum urbà* barceloní esdevé l'embrió de la posterior difusió metropolitana. Si el 1858 el conjunt dels municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona (les cinc comarques de la Regió I) concentrava el 28% de la població del Principat, el 1900 se situa ja en un 42%, mentre que el 1930 en representa més de la meitat (exactament, un 54%) del total català. El model urbà que comença a vertebrar-se ja és ben lluny del somiat *Regional Planning* de Nicolau Maria Rubió i dels efectes redistribuidors de l'organització comarcal ideada per Pau Vila i Josep Iglésies el 1932, l'aprovació de la qual arribà molt tard.

En el cas de l'Hospitalet, el creixement demogràfic tingué un ampli ressò polític. Durant un temps, sobretot per la influència del GATCPAC, la possibilitat d'una agregació municipal de l'Hospitalet a Barcelona fou àmpliament debatuda a la premsa local. Tot i que inicialment tothom s'hi negà, uns mesos més tard, quan Ramon Frontera entrà a l'alcaldia de la ciutat (1934), les converses amb Carles Pi i Sunyer – llavors alcalde de Barcelona – sovintejaren. La proximitat dels nous barris (com ara Santa Eulàlia i Collblanc-la Torrassa) respecte de la ciutat comtal implicava quant menys una col·laboració mancomunada en determinades polítiques territorials. Anys després, el mateix Ramon Frontera ho justificava així: “els dèficits estructurals de l'Hospitalet en sanitat, ensenyament, comunicacions i la manca de pressupost municipal obligaven a

aquesta agregació". El cert és que, mesos més tard, amb l'esclat de la guerra, s'abandonà el tema i se seguí un altre camí, sens dubte molt diferent.

Així les coses, en un context marcat per un creixement demogràfic generalitzat, una forta immigració i una tendència a la concentració, no estranyen les elevades densitats poblacionals aconseguides per determinats municipis en aquests principis de segle. L'èxode rural suposa en aquests anys un autèntic despoblament de l'interior de Catalunya en benefici d'una concentració a la zona d'influència immediata de Barcelona.

Dèiem línies amunt que és a partir de 1930 quan s'evidencia un descens de la immigració, conseqüència de la crisi econòmica i de la inestable conjuntura política del país. En efecte, amb la davallada del component migratori, la demografia hospitalenca entra en una dinàmica d'estancament, fruit de la dependència d'un creixement vegetatiu poc consistent. El procés és simptomàtic del canvi d'època, i alguns autors inclús n'ofereixen una lectura catastrofista. El cas més representatiu potser n'és l'obra de de J.A. Vandellós (1935), *Catalunya, poble decadent*.

3. Un decenni negre: la Guerra Civil i els efectes de la postguerra, 1936-1950.

L'esclat de la Guerra Civil suposa un abans i un després en la dinàmica socio-demogràfica de l'Hospitalet. La davallada poblacional que comporta la Guerra Civil per les baixes de guerra i l'esquífid ritme que es registra durant el conflicte no són sinó reflexos d'un país convulsionat. A partir de 1937 la producció econòmica s'enfonsa, a causa de la manca de primeres matèries, de les impositcions militars i de la manca de divises. De tot plegat en resultà un trencament amb les dinàmiques industrials expansives d'abans de la guerra.

Les dades oficials del padró de 1940 no ens manifesten, però, un descens significatiu de la població de l'Hospitalet. Ans al contrari, ens destaquen una població en procés de creixement. Tanmateix, cal fer algunes reserves sobre la qualitat de les dades. La pèssima qualitat del cens de 1940 fa que els efectes reals a nivell demogràfic de l'enfrontament bèl·lic i de la immediata postguerra siguin difícils d'avaluar. Cal apuntar que el decreixement demogràfic segurament existí, tot i l'oficialitat de les

dades. En un context d'excepció, amb recomptes inexactes i excessivament volàtils, la hipòtesi d'una manipulació política a tot el litoral barceloní és comunament acceptada entre els estudiosos. Sigui com sigui, el que sí s'ha de retenir és que l'esclat de la Guerra Civil trenca amb la dinàmica de creixement sostingut de la ciutat.

La postguerra serà especialment soferta en tots els àmbits per la població del país. L'Hospitalet no en representa cap excepció, degut principalment a la seva proximitat amb Barcelona. Demogràficament, són anys esquerps. El creixement vegetatiu es manté durant molts anys sota mínims, mentre que el retorn de la immigració triga a fer-se efectiu. Es perd més d'una dècada en endegar uns ritmes de creixement demogràfic similars als d'abans de l'esclat de la guerra.

4. La segona gran onada immigratòria, 1950-1975.

La reafirmació de la taxa de natalitat d'ençà el 1950 i el recobriment dels increments *via* immigració ens indiquen l'inici d'un canvi de signe. El renovat creixement demogràfic que s'apunta a partir de 1950 té molt a veure amb el trencament de l'autarquia econòmica de postguerra. En el context d'un país enfonsat, el règim franquista veu en el desenvolupament industrial l'única sortida econòmica viable. Les grans ciutats esdevenen així pols d'atracció de mà d'obra industrial. La concentració industrial suposa canvis profunds en l'estructura dels assentaments del país, tot implicant una atracció massiva de mà d'obra provinent dels medis rurals.

La relació entre industrialització i creixement demogràfic, del tot òbvia al període 1912-1920, quan l'arribada de la immigració es correspongué efectivament amb l'oferta puixant de llocs de treball a l'Hospitalet, deixa de ser-ho a les dècades de 1950-1970. Contràriament al que es pugui pensar, deixa de tenir sentit en concretar-se un increment demogràfic que en pocs anys supera amb escreix el nombre de llocs de treball disponibles a la ciutat. A una població potencialment activa cada vegada més nombrosa no es correspon un augment efectiu dels llocs de treball a la ciutat. És aquest context de no-correspondència entre increment demogràfic i industrialització el que permet parlar de suburbialització econòmica. La creixent dependència de l'Hospitalet respecte de les dinàmiques econòmiques centrals de Barcelona es configura així com la realitat econòmica predominant.

Taula 8. Relació entre llocs de treball, població activa i població total a l'Hospitalet, 1923-1971.

	1923	1930	1950	1965	1971
Llocs de treball	5.595	8.345	18.000	32.603	42.392
Població activa	-	15.942	36.882	52.680	-
Llocs de treball / Població activa	-	52,35%	49,07%	61,92%	-
Població total	20.136	37.650	71.880	130.140	266.061

Font: Elaboració pròpia a partir de Camós, Joan i González, Mercedes (1987).

L'evolució econòmica de la ciutat ens apunta clarament el canvi que experimenta el tipus de relació entre demografia i activitat. La fi de la Guerra Civil comporta una autèntica taula rasa en l'aspecte econòmic, en imposar una aturada general de moltes unitats productives. La fi de la política d'autarquia, que havia perllongat l'estancament econòmic de postguerra (1939-1944) permet impulsar un nou procés industrial, menys lligat a les dinàmiques tradicionals del primer terç de segle, i bàsicament centrat en el predomini del sector tèxtil.

Taula 9. Composició del sector industrial a l'Hospitalet, 1930-1980. En percentatges.

	1930	1955	1960	1970	1975	1980
Tèxtil	48,8	19,7	16,0	12,5	12,0	10,0
Metall	8,7	18,6	28,2	48,0	50,0	52,3
Química	3,7	25,0	14,9	8,6	11,5	9,3
Construcció i Vidre/Ceràmica	24,4	16,3	16,3	7,6	7,0	9,3
Alimentació	4,1	10,4	8,2	8,2	3,0	4,6
Altres	10,3	9,5	16,2	14,9	16,3	14,6
Total	100	100	100	100	100	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Camós, J. (1986) i Camós, J. i González, M. (1987).

El *boom* econòmic de mitjans de segle suposa la imposició d'una nova estructura industrial basada en activitats metal·lúrgiques i químiques, que permeten un creixement expansiu de l'ocupació de mà d'obra immigrada. El procés d'implantació d'aquests tipus d'estructures industrials coincideix amb la generalització de l'assalarialització a gairebé tots els nivells de l'economia, fenomen sens dubte definidor d'aquest període de creixement. La imposició de noves formes econòmiques acaba redefinint la mateixa escala demogràfica i urbana de la ciutat. No estranya, doncs, el fort creixement poblacional des dels primers anys cinquanta i el procés urbanitzador que es troba al darrera del naixement dels nous barris de la ciutat.

No essent ja suficient la mà d'obra catalana i murciana, la immigració provindrà majoritàriament dels pobles empobrits d'Andalusia, que és on veritablement se sent la crida i l'atracció devers els nuclis industrials catalans, prevalentment situats a prop de Barcelona. L'Hospitalet, com a nucli depenent de la dinàmica barcelonina en rep de seguida els seus efectes, tot suposant en un primer moment (1959-1964) el naixement espontani dels barris de la Florida i Pubilla Cases. L'aparició de la immigració a la ciutat s'anticipa, així, a les polítiques *desarrollistes* dels seixanta. L'efecte de la proximitat amb Barcelona justifica aquest fenomen. Més endavant, en una segona fase (1964-1972) la immigració afectarà notòriament la composició dels nous barris de Bellvitge, Can Serra, Sanfeliu i el Gornal. Els barris històrics de la ciutat (Centre, Santa Eulàlia, Sant Josep i Collblanc-la Torrassa) perden pes percentual en el conjunt de la ciutat – malgrat que continuen creixent, sobretot Collblanc-la Torrassa – en favor d'aquells. La diferent estructuració dels fluxos migratoris acaba implicant efectes directes sobre la vertebració del territori hospitalenc.

Taula 10. Comparació de la distribució de la població de l'Hospitalet per barris, 1960-1970. En nombres absoluts i percentatges.

	1960		1970	
	Població	%	Població	%
Centre	19.725	16,06	18.015	6,38
Sant Josep	(1)	(1)	13.682	4,84
Sanfeliu	(1)	(1)	2.705	0,95
Collblanc	46.892	38,18	31.005	10,98
La Torrassa	(2)	(2)	35.737	12,66
Santa Eulàlia	20.447	16,6	19.383	6,86
La Florida	27.630	22,49	53.364	18,91
Pubilla Cases	8.119	6,61	42.394	15,02
Can Serra	-	-	2.756	0,97
Bellvitge	-	-	15.722	5,57
Gran Via-Can Pi	-	-	5.867	2,07
Total	122.813	100	282.141	100

(1) Les xifres relatives a Sant Josep i Sanfeliu es troben englobades al Centre

(2) Les xifres relatives a La Torrassa es troben englobades a Collblanc

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estadística municipal.

Novament ens trobem davant d'una ciutat en plena expansió demogràfica i territorial, que troba en la immigració la base principal del seu creixement. A diferència del període de la immigració "murciana" (1915-1930), la immigració dels anys seixanta i setanta incideix més decididament sobre la configuració urbana de la ciutat. Entre

1960 i 1970 la població es duplica, apropant-se a la xifra màgica dels 300.000 habitants. On rau, doncs, l'explicació a aquest exacerbat increment demogràfic? La limitació que oferien els habitatges horitzontals per a la gestió d'un sòl cada cop més exigü impulsà la seva substitució en favor dels *polígons*, edificis verticals promoguts públicament per apaivagar els problemes lligats a la manca d'habitatges a les ciutats. La densificació poblacional n'és la conseqüència directa de la seva generalització. La ciutat creix sense una regulació urbana mínimament manifesta, tot quedant sotmesa a una promoció immobiliària basada en la immediatesa i sense una mínima previsió d'infraestructures comunitàries eficients.

Són els anys de màxima disbauxa urbanística (1962-1973), amb José Matías España com a alcalde. L'actual estructura urbana de l'Hospitalet es defineix bàsicament en aquesta època. L'Hospitalet es consolida com a *ciutat suburbana*¹², totalment dependent de les necessitats de Barcelona. Les mateixes autoritats n'emfatitzen el caràcter "exemplar" de l'Hospitalet com a reflex de la "*nueva España*" que el *desarrollisme* està implantant al país. Creixement és entès llavors com a sinònim de qualitat, de poder. Però la realitat és ben bé una altra. El culte al creixement ens mostra una ciutat construïda a corre-cuita, sense cap planejament individualitzat i amb una nefasta gestió del territori, absolutament dependent de les servituds que imposa l'ésser veí de la capital del país. L'absència de model urbanístic al llarg de tots aquests anys accentua així el caràcter anàrquic de la trama urbana. La desestructuració del territori hospitalenc és el resultat d'una gestió urbanística *de fet*, basada en un *laissez faire* que es circumscriu a nivell metropolità.

La periodització ens dona fe de l'espontaneïtat en la urbanització dels barris. Sense cap previsió de connexió amb el centre de la ciutat, les barriades que es consoliden als seixanta i principis dels setanta creixen poc a poc com a petites urbanitzacions mancades d'una connexió eficient amb el centre de la ciutat.

¹² Ivern, Francisco (1960).

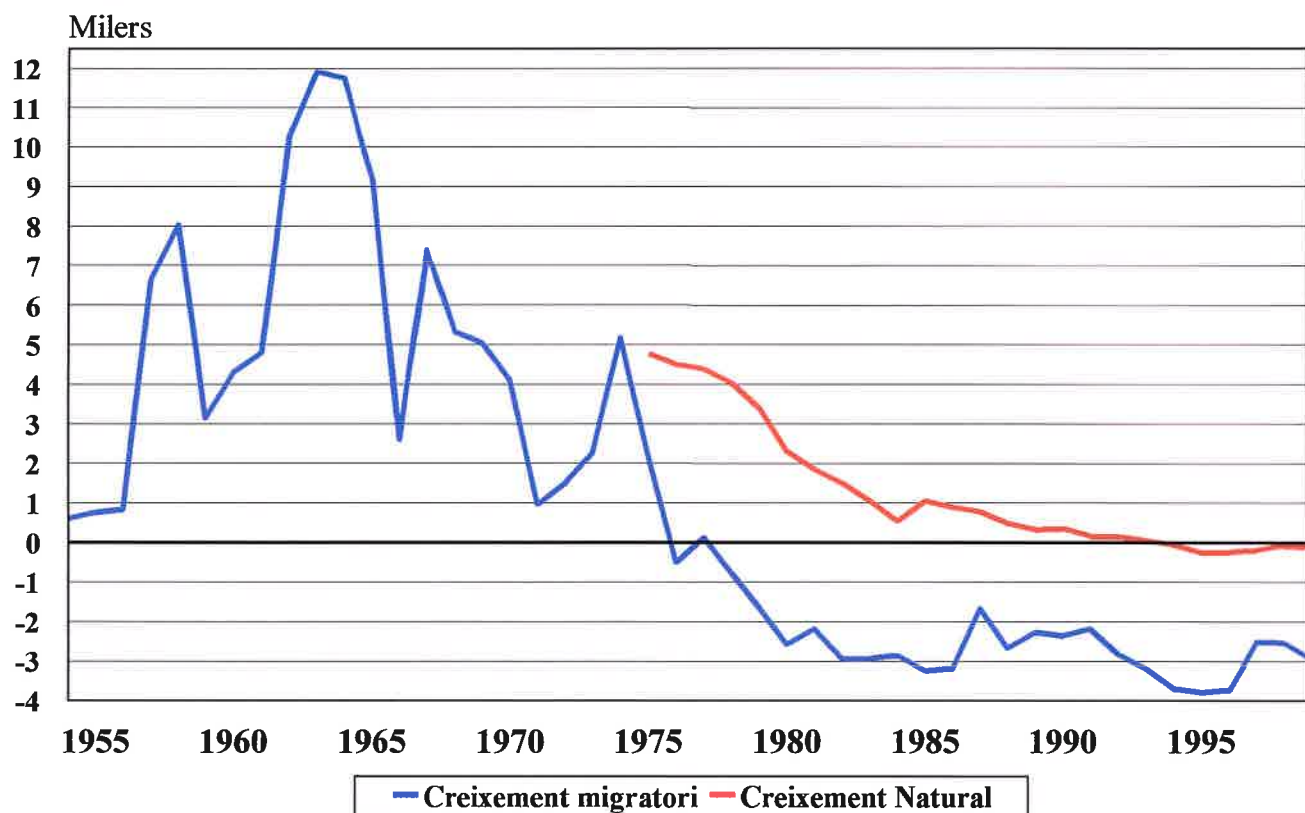
Taula 11. Naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1965. En nombres absoluts i percentatges.

	Població	%
Nascuts a l'Hospitalet	31.851	17,2
Nascuts a la resta de Catalunya	45.566	25,5
Nascuts a Andalusia	41.378	23,0
Nascuts a Múrcia	14.015	7,8
Nascuts al País Valencià	9.079	5,04
Nascuts a Aragó	7.944	4,41
Reste	29.310	16,74
Total	180.143	100

Font: Elaboració pròpia a partir del padró de 1965.

Un cop d'ull a la composició anual de la immigració interregional ens permet apuntar les màximes entrades als anys 1963 (amb un augment d'un 98%), 1967 i 1970. Amb tot, i exceptuant aquests puntes, els ritmes anuals de creixement demogràfic entre 1960 i 1972 són molt homogenis.

Gràfic 1. Evolució dels components del creixement demogràfic a l'Hospitalet, 1954-1999.



(*) NOTA : No s'ha considerat el Creixement Natural anterior a 1.975 per no recollir la inscripció per lloc de registre.

Font : Realització pròpia a partir de l'Anuari Estadístic de la Ciutat de L'Hospitalet. 1.999.

És a partir d'aquest últim any quan s'intueix en efecte un ralentiment considerable en la immigració, que acaba afectant la mateixa estructura del creixement demogràfic. De 1972 en endavant, és patent la proximitat d'un canvi d'època. El ressentiment de la immigració és progressiu a l'ensem que el creixement natural denota una disminució efectiva del seu pes. L'evolució és lògica i inherent al mateix sistema demogràfic. L'evolució de l'economia unida al canvi d'escenari polític n'accelera el procés. S'entra així en una nova fase demogràfica, que en breu acabarà revertint en la pèrdua efectiva de població.

L'evolució demogràfica de l'Hospitalet és el reflex de la pèrdua de pes del conjunt de municipis del *continuum urbà* i en general de la primera corona metropolitana en favor de la segona corona. La pregunta és obligada: quins motius expliquen tals pèrdues de població? El fenomen és summament complex i s'analitza al següent capítol. Avancem aquí que el canvi demogràfic corre paral·lel a les transformacions econòmiques i territorials del conjunt de la regió metropolitana. Hom adverteix que la davallada de la natalitat i la caiguda en picat de la fecunditat és simultània a l'esgotament de les entrades per immigració interregional i l'emigració de gent adulta cap a indrets de la segona corona, molt menys densificats i que ofereixen una millor qualitat de vida. De quin tipus d'interrelació estem parlant? Tot seguit ho analitzarem.

Capítol 2.

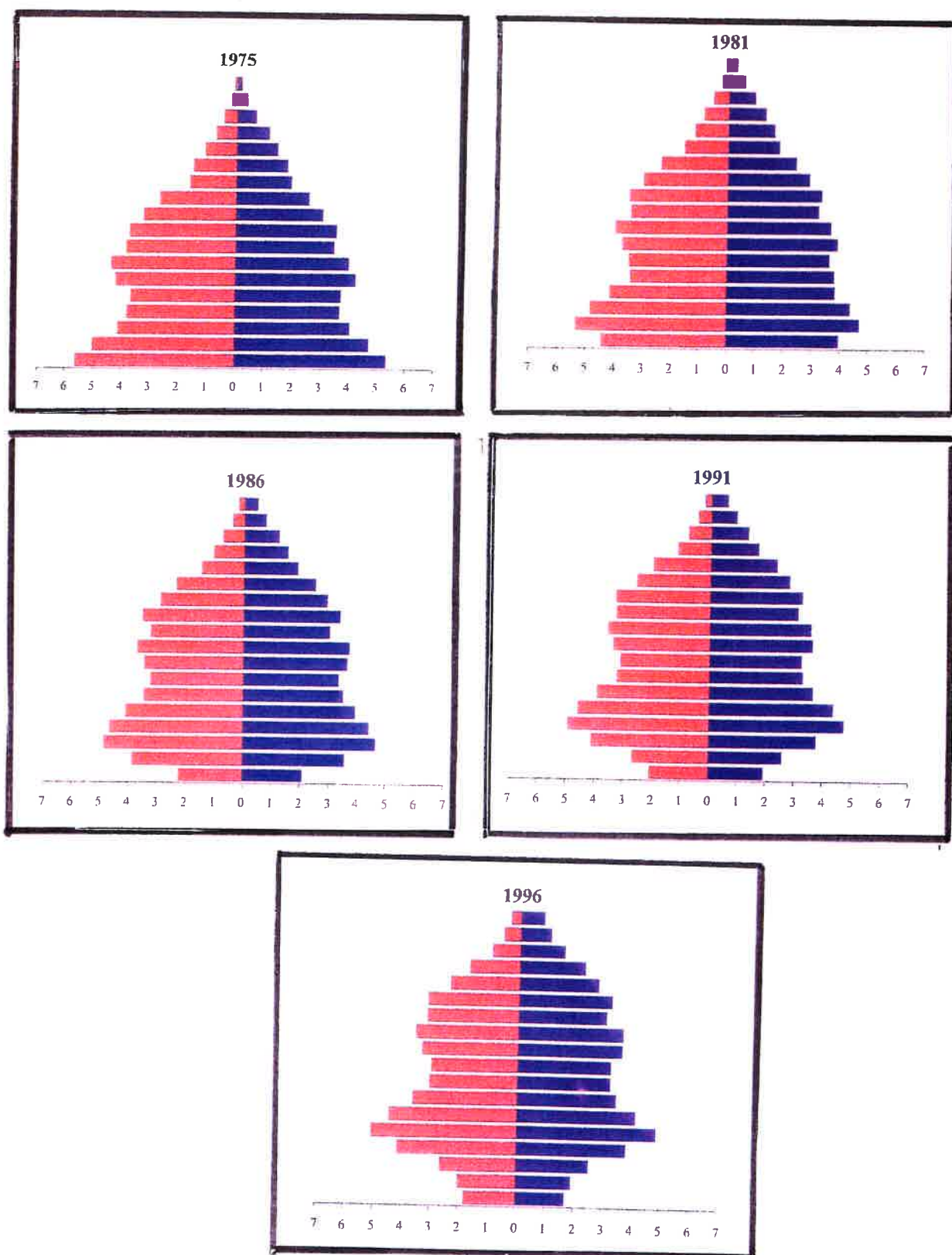
Els canvis en la demografia metropolitana d'ençà 1975.

El cas de l'Hospitalet.

Situem en l'any 1975 l'inici de la inflexió demogràfica de l'Hospitalet cap a un nou context marcat per una tendència progressiva a la pèrdua de població – que efectivament s'enceta als primers anys vuitanta –. L'evolució de la població de la ciutat enllaça directament amb les noves dinàmiques del sistema demogràfic barceloní. És precisament Barcelona la ciutat que encapçala les transformacions que acaben apuntalant un canvi de tendència que reverteix en un període de transició que dura fins el 1986, i que a partir de llavors imposen un panorama demogràfic del tot diferent al de dècades anteriors. Tot i que la pràctica totalitat dels municipis del Barcelonès – amb l'excepció feta de Sant Adrià del Besòs – continuen creixent de manera significativa fins al 1981, la pèrdua de pes percentual de la població comarcal respecte del total català d'ençà 1975 apunta un nou tipus d'interrelació demogràfica amb el territori. Les noves dinàmiques demogràfiques i econòmiques s'estableixen així en funció de la disminució de la població al nucli metropolità (Barcelona i *continuum urbà*, essencialment) i la seva redistribució cap als municipis menys densificats de la segona corona metropolitana.

En la pràctica, però, no és fins al 1981 que les pèrdues efectives de població esdevenen generals a tota l'àrea metropolitana. L'Hospitalet continua creixent fins al 1981, amb un guany efectiu de més de 12.000 habitants en un lustre. Per què, doncs, considerem el període 1975-1986 com el d'inflexió demogràfica? L'explicació es troba en la mateixa estructuració del ritme de creixement demogràfic, en la seva extensió territorial i en la mateixa estructura piramidal de la població.

Gràfic 2. Piràmides d'edats de l'Hospitalet. Anys 1975, 1981, 1986, 1991 i 1996.



Font : Anuari Estadístic de la Ciutat de L'Hospitalet. 1.999

D'entrada, no s'ha de menystenir que entre 1975 i 1981 es constata un ralentiment considerable en les tradicionals entrades de població via immigració. Els primers efectes derivats de la crisi del petroli avancen un panorama que s'apartarà successivament dels patrons de creixement demogràfic basats en la immigració interregional. El refredament en el ritme de creixement de la població metropolitana és del tot manifest. A un saldo migratori cada vegada menys nombrós, altrament s'ha d'esmentar un creixement natural que disminueix els seus valors de forma brusca en pocs anys.

D'altra banda, hom adverteix que la recessió demogràfica segueix el model de taca d'oli, apropant-se al model de creixement que s'havia anat consolidant territorialment a les dècades anteriors. La caracterització d'aquest període d'inflexió subratlla el pes de la densificació pel que fa a l'evolució desigual de la demografia de l'àrea metropolitana. Així entès, els municipis que perden més població són precisament aquells més densificats. El paradigma és Barcelona, que perd en un lustre més de 50.000 habitants. Tot i continuar exercint un rol preponderant en l'economia del país, perd població en benefici de diversos municipis de la seva perifèria, els quals, a partir de les millores en les vies de comunicació i dels efectes de la descentralització productiva comencen a rebre aquells barcelonins que fugen de la gran ciutat en busca d'habitatges amb una millor relació qualitat-preu. La redefinició de les pràctiques econòmiques unit a les renovades preferències residencials de la població, que prioritzen la tranquil·litat dels pobles i petites ciutats per sobre de la hiperactivitat lligada a la gran metròpoli, es complementen així redefinint l'estructura del poblament català. D'aquí que aquells municipis metropolitans amb importants reserves de sòl vacants triguin més del compte a perdre habitants. És el cas de Sant Just Desvern i d'Esplugues de Llobregat, que acumulen xifres de creixement significatives en un període, el de 1975-1986, en què les pèrdues de població es generalitzen.

Taula 12. Població dels municipis del Barcelonès més Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, 1970-1986. En nombres absoluts i percentatges.

	1970		1975		1981		1986	
	Població	%	Població	%	Població	%	Població	%
Badalona	163.374	7,0	203.719	8,3	229.780	9,2	225.016	9,2
Sant Adrià del Besòs	24.753	1,0	37.526	1,5	36.397	1,4	34.763	1,4
Santa Coloma de Gramenet	105.880	4,5	138.091	5,6	140.613	5,6	135.239	5,6
Esplugues de Llobregat	29.472	1,2	38.318	1,5	46.079	1,8	47.756	1,9
Hospitalet de Llobregat	240.630	10,3	282.141	11,4	295.074	11,7	279.779	11,3
Sant Just Desvern	9.188	0,3	9.688	0,3	11.022	0,4	11.590	0,4
Barcelona	1.741.979	75,2	1.751.136	71,2	1.752.627	69,8	1.701.812	69,9
Barcelonès	2.315.096	100	2.460.619	100	2.511.592	100	2.435.955	100

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la CMB (diversos anys).

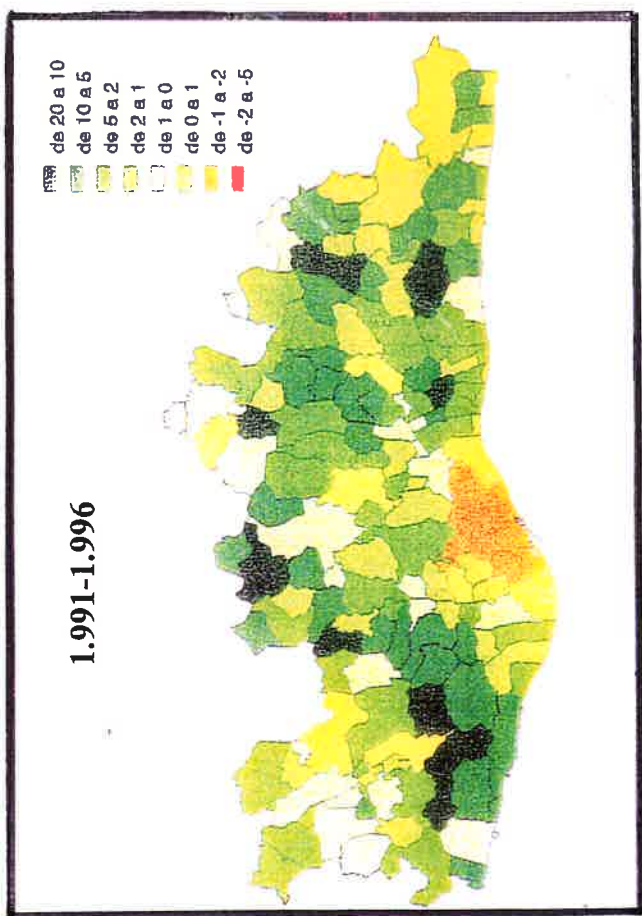
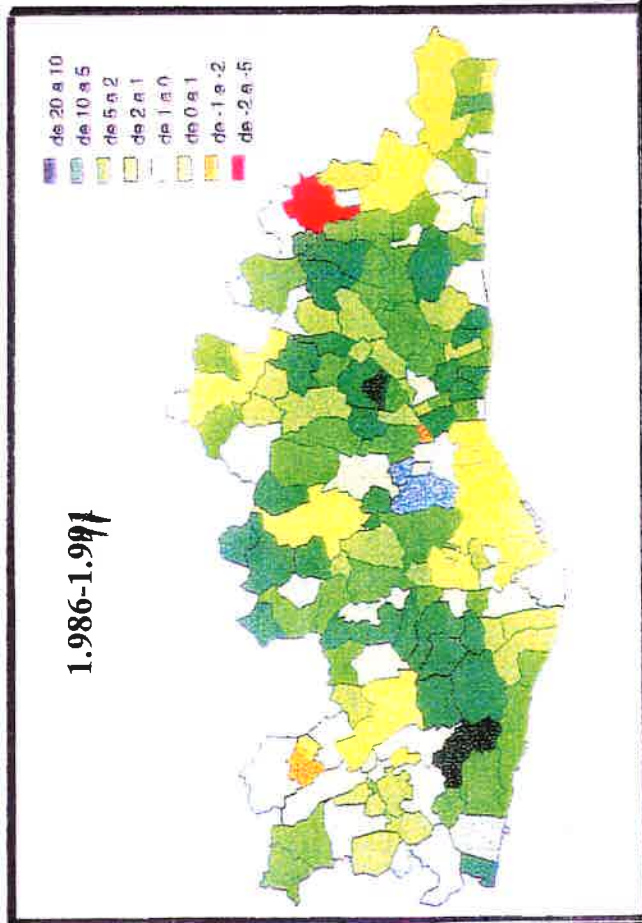
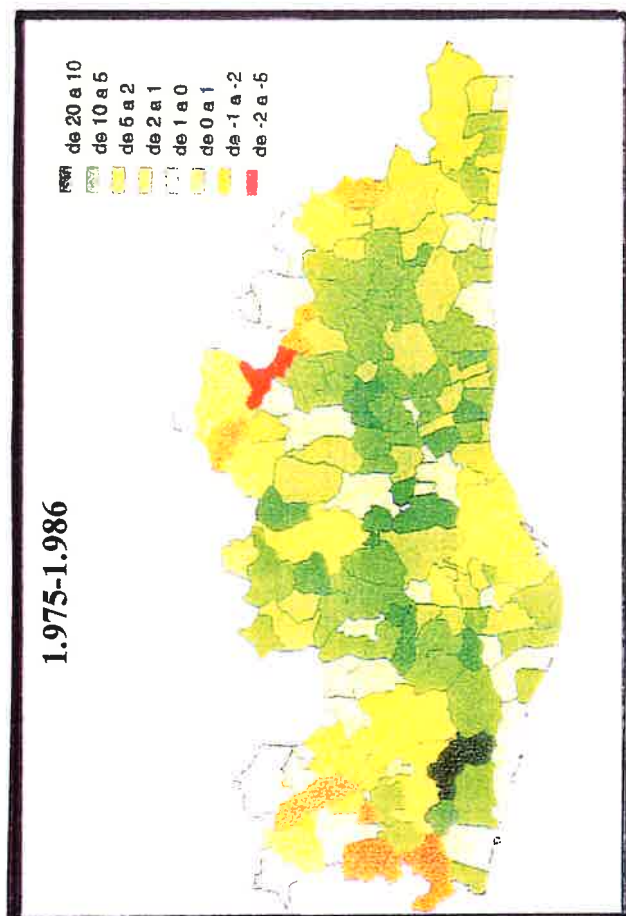
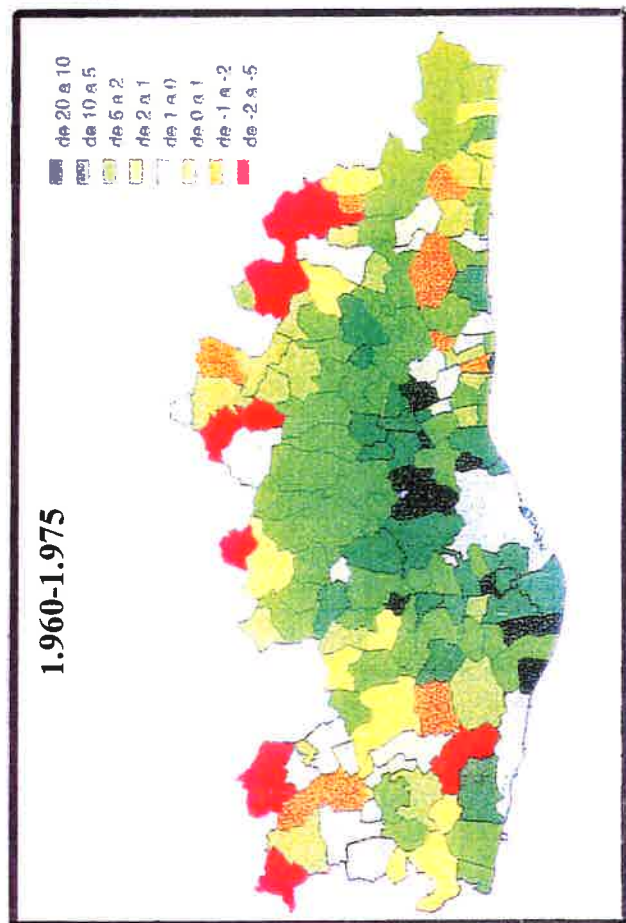
Taula 13. Evolució de la població dels municipis del Barcelonès més Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, 1970-1986 (per quinquennis). En nombres absoluts i percentatges.

	1970-1975		1975-1981		1981-1986		1970-1986	
	Població	%	Població	%	Població	%	Població	%
Badalona	40.345	24,6	26.061	12,8	-4.764	-2,1	61.642	37,7
Sant Adrià del Besòs	12.773	51,0	-1.129	-3,0	-1.634	-4,5	10.010	40,4
Santa Coloma de Gramenet	32.211	30,4	2.522	1,8	-5.374	-4,1	29.359	27,7
Esplugues de Llobregat	8.846	30,0	7.761	20,2	1.677	3,6	18.284	62,0
Hospitalet de Llobregat	41.511	17,2	12.933	4,6	-15.295	-5,2	39.149	16,2
Sant Just Desvern	500	5,4	1.334	13,7	568	5,2	2.402	26,1
Barcelona	9.157	0,5	1.491	0,1	-50.815	-2,9	-40.167	-2,3
Barcelonès	145.523	6,2	50.973	2,1	-75.637	-3,0	120.859	5,2

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la CMB (diversos anys).

El canvi no és sobtat, però opera amb rapidesa i intensament a tota l'àrea metropolitana. És per mitjà d'aquest "èxode urbà" com s'expansionen les xarxes metropolitanes cap als municipis de la segona corona.

Mapa 3. Creixement relatiu de la població, 1.960 – 1.996. Per períodes temporals.



Font : Serra, Josep. (comunicació personal).

El resultat és clar i s'observa amb tota claredat als mapes que s'adjunten: la conformació d'una veritable "regió metropolitana"¹³ que coincideix amb les set comarques de la Regió I. Ens referim al Maresme, als dos Vallès, el Garraf, l'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Barcelonès, essent aquest últim el nucli d'aquest nou àmbit territorial.

Un element sobresurt per sobre de la resta a l'hora de buscar una explicació global als canvis demogràfics que despunten entre 1975 i 1986: la transformació del component migratori. La inflexió en el saldo migratori és del tot notòria al llarg del període. La multiplicitat de factors que s'hi relacionen fa molt difícil oferir-ne una valoració de conjunt. Val la pena, però, apuntar els fenòmens més destacats. Entre aquests, l'emigració de parelles joves barcelonines cap a municipis on l'oferta immobiliària és millor, l'impacte de la crisi econòmica – que contribueix a l'expulsió de les ciutats metropolitanes de determinades capes de població afectades per la desocupació o la precarietat econòmica –, la tendència efectiva al retorn al lloc d'origen – ja sigui degut a la jubilació, per efecte de la pèrdua del lloc de treball o per qualsevol altra raó – i àdhuc l'homogeneïtzació dels hàbits socials en matèria de fecunditat de la població immigrada en relació amb l'autòctona¹⁴. Nogensmenys cal fer-se ressò dels nous comportaments socio-demogràfics, com ara la davallada efectiva de la fecunditat i la tendència al fill únic. És del tot òbvia, doncs, les noves interrelacions que s'estableixen entre demografia i economia i que incideixen sobre l'organització territorial metropolitana.

De l'Àrea Metropolitana a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Si l'extensió gradual de l'espai metropolità no es deu a una explosió demogràfica deguda a les entrades per immigració interregional ni a una fecunditat excepcional, l'única raó dels nous moviments de població ens relaciona amb les migracions intrametropolitanes. La comparació de les evolucions diferencials dels tres àmbits metropolitans (Barcelona ciutat, primera i segona corona) entre 1975 i 1996 ens apropa a la lògica de distribució del poblament de la regió metropolitana.

¹³ Nel·lo, Oriol (1998).

¹⁴ Caixa d'Estalvis de Catalunya (1987).

Taula 14. Creixement de la població dels àmbits de la regió metropolitana de Barcelona, 1975-1996. En nombres absoluts i percentatges.

	1975-81		1981-86		1986-91		1991-96	
	Població	%	Població	%	Població	%	Població	%
Barcelona	1.491	0,1	-50.815	-2,8	-58.270	-3,4	-134.737	-8,2
Reste de l'àrea metropolitana	115.268	9,4	-14.213	-1,1	9.327	0,7	595	0,0
Total àrea metropolitana	116.759	9,5	-65.028	-2,7	-48.943	-1,6	-134.142	-6,5
Reste de la regió metropolitana	102.404	9,8	55.679	4,9	83.838	7,0	97.767	7,6
Total de la regió metropolitana	219.163	9,3	-9.349	-2,2	34.895	0,8	-36.375	-0,9

(1) Total àrea metropolitana: àmbit de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona més Badia del Vallès.

Font: Nello, Oriol (1998).

L'anàlisi és concloent: el creixement global acumulat de la població de la segona corona (al voltant d'un 32%) és molt elevat si el comparem amb el 9% de la primera corona o la pèrdua de Barcelona (que registra un decreixement d'un 13,8% al llarg del període). El creixement de la població tendeix, així, a concentrar-se als municipis de la segona corona. Dit d'una altra manera, la redistribució del poblament metropolità s'efectua a partir de la difusió i desplaçament del poblament del "nucli dur" metropolità cap a les perifèries físicament més allunyades (segona corona). Quin sentit té, doncs, aquest allunyament del centre? La reducció de les distàncies i de l'allunyament temporal entre els municipis de la segona corona hauria afavorit aquesta descentralització demogràfica en el si de la regió metropolitana. No és estrany que els increments en aquests darrers anys s'hagin apuntat sobretot als municipis que compleixen aquest tret: l'oferta d'uns habitatges més barats que els que es localitzen a Barcelona, a més d'unes prestacions comunicatives immillorables a fi i efecte de continuar gaudint d'aquells usos de la gran metròpoli sense necessitat de quedar-s'hi. La mateixa dinàmica del creixement natural així ho deixa entendre: el fet que a Barcelona el creixement natural sigui molt més baix que a la resta de poblacions de la seva conurbació ens indica prou exactament la direccionalitat dels fluxos de població i la mateixa intencionalitat de la migració. Coneixement i ús del territori s'apunten, doncs, com dues variables a retenir per tal d'entendre l'actual distribució del poblament als diversos entorns metropolitans.

Els canvis en el component migratori de l'Hospitalet.

L'Hospitalet és el 1970 el municipi més densificat del Barcelonès, superant inclús els nivells de Barcelona. El cas és gairebé idèntic al de Santa Coloma de Gramanet, que actua igualment com a pol d'atracció d'aquells habitants amb menys poder adquisitiu i que no poden permetre's viure a la capital. És del tot obvi que la seva densificació respon a la funcionalització del territori que afecta la comarca del Barcelonès i a la mateixa segregació espacial de la immigració. L'acusat diferencial en el preu del sòl entre Barcelona i els municipis colindants unit al seu efecte distributiu (que opera bàsicament tot discriminant l'ocupació del territori per capacitat adquisitiva) explica a grans trets el fort increment de la densitat (tant neta com bruta) a l'Hospitalet i Santa Coloma. La hipòtesi enllaça amb el procés de redistribució del poblament intrametropolità descrit línies amunt. En consonància amb els fenòmens analitzats, les noves tendències demogràfiques deixarien la seva empenta als municipis del Barcelonès seguint el model territorial de la taca d'oli. En efecte, només Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern s'aparten de la tònica de disminució de la densitat entre els municipis metropolitans. En canvi, aquells altres municipis que el 1981 havien apuntat els màxims índexos de densitat – és el cas de l'Hospitalet i de Santa Coloma – són precisament els que més disminueixen el 1986.

Taula 15. Densitat de població dels municipis del Barcelonès (hab/ha), 1960-1986.

	1960	1970	1975	1981	1986
Badalona	41,88	73,59	91,77	103,50	101,35
Sant Adrià del Besòs	40,95	63,01	96,22	93,33	89,14
Santa Coloma de Gramanet	45,46	149,13	194,49	198,05	190,48
Esplugues de Llobregat	28,50	61,10	83,30	100,10	103,82
L'Hospitalet de Llobregat	101,66	200,53	235,12	245,90	233,15
Sant Just Desvern	7,99	11,63	12,25	13,95	14,67
Barcelona	167,02	190,59	191,59	191,75	186,19
Barcelonès	115,85	148,24	157,56	160,82	155,98

Nota: es consideren Sant Just Desvern i Sant Joan Despí com a municipis del Barcelonès, ja que fins al 1987 els estudis que es realitzen a nivell comarcal segueixen considerant com a vàlida la delimitació comarcal republicana, que sí contenia aquests municipis, actualment inserits dins del Baix Llobregat.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la CMB (diversos anys).

Processos com ara la davallada de la immigració i el retorn al lloc d'origen de bona part de la immigració des de finals dels setanta es trobarien directament relacionats amb l'evolució de la densificació a la comarca. S'ha de insistir en el paper que juguen l'Hospitalet i Santa Coloma de Gramanet com a pols d'atracció per a les àrees del

Llobregat i del Besòs, respectivament. Tant un com l'altre, per la seva dependència *per proximitat* a Barcelona, acusen l'efecte d'expulsió demogràfica que Barcelona comença a afiançar des de mitjans dels setanta. En general, i malgrat les diferències entre cada cas, l'emigració és un tret altament observable al conjunt de municipis de la primera corona metropolitana. Només s'escapen aquells casos, com ara Sant Just Desvern i Esplugues, que a causa de la seva oferta residencial d'alt *stànding* aconseguixen acollir població quan la resta de municipis n'expulsa.

Línies amunt es feia referència a la correlació constatada entre alta natalitat i immigració interregional. En efecte, un cop s'esgoten els guanys per immigració interregional, els valors relatius al creixement natural se'n ressenteixen, en dependre en bona part d'ells. La caiguda en picat dels nivells de la taxa de natalitat es complementa amb l'estabilització de la taxa de mortalitat entorn al 8‰. El resultat d'una evolució conjunta dels dos valors a nivells similars és inequívoc: el creixement vegetatiu, tant en termes absoluts com en percentuals, passa a ser residual. Altrament s'ha de considerar la disminució generalitzada dels valors de la fecunditat, fenomen estretament vinculat a la generalització de l'ús dels mètodes anticonceptius, la promoció laboral i social de la dona, el retard en l'edat de ser mare i les migres expectatives laborals en un context de crisi econòmica. El model teòric apuntat de la Segona Transició Demogràfica trobaria en tots aquests processos socials el seu referent pràctic.

Evidentment, a la pràctica, els esquivats guanys via creixement vegetatiu no compensen les constants pèrdues per emigració dels seus habitants. El fenomen no és local ni exclusiu de l'Hospitalet. Més aviat es tracta d'una dinàmica que afecta el conjunt de Catalunya. Els diferents processos que s'hi interrelacionen tenen molt a veure amb l'evolució dels fluxos migratoris i amb la redistribució del poblament a nivell metropolità. La saturació del creixement a la conurbació barcelonina (per efecte de la densificació abans esmentada) i la consegüent difusió espacial del creixement demogràfic estarien, repetim, al darrere d'aquests fenòmens socio-demogràfics.

El 1981 és obvi que per a l'Hospitalet es periclita una fase de creixement demogràfic basada en la immigració interregional. D'un saldo migratori positiu de 16.745 habitants per al lustre 1970-1975 es passa per al següent període (1976-1981) a la pèrdua de 6.714 habitants, el que significa un percentatge negatiu d'un 2,39%, front

d'un positiu 6,92 del període precedent. L'evolució és del tot significativa i afecta la mateixa estructuració del ritme de creixement total, que disminueix en més de deu punts percentuals.

Taula 16. Estimació dels components del creixement demogràfic a l'Hospitalet, 1970-1975 i 1975-1981. En nombres absoluts i percentatges.

	Creixement total		Creix. natural estimat		Saldo migratori estimat	
	Població	%	Població	%	Població	%
1970-1975	41.511	17,25	21.916	9,05	16.745	6,92
1976-1981	13.393	4,74	20.107	7,16	-6.714	-2,39

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Cabré, Anna i Pujadas, Isabel (1984).

L'estructura per lloc de naixement de la població reflexa el nou panorama demogràfic que es comença a dibuixar a partir de 1981. Els percentatges relatius als nascuts fora de Catalunya disminueixen amb els anys en benefici del percentatge de nascuts a Catalunya, que incrementa la seva proporció sobre el total. Malgrat la paulatina recuperació de la catalanitat pel que fa a l'origen de la població, el pes de la immigració interregional és encara un element clau per a entendre bona part dels fenòmens culturals de la ciutat¹⁵.

Taula 17. Naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1975-1996. En percentatges.

	1975	1981	1986	1991	1996
Nascuts a Catalunya	45,2	49,4	52,3	54,4	66,9
Nascuts a la resta de l'Estat	53,6	49,2	46,3	44,4	30,6
Nascuts a l'estranger	1,2	1,3	1,4	1,2	2,3
No consta	-	0,0	0,0	-	-
Total	282.141	295.074	279.779	272.578	255.050

Font: Camós, Joan (1986).

La mobilitat hospitalenca del període 1981-1986 es troba lligada a l'emigració. El baix creixement natural ve determinat pel descens de la natalitat, tot situant-se a l'entorn del 4‰ als últims anys del període, mentre que el saldo migratori ofereix resultats negatius, deguts a una emigració mitjana d'unes 3.500 persones per any.

¹⁵ Camós, Joan (1986).

Les taxes migratòries calculades pel període 1981-1986 són concloents. Les dades, desglossades respecte de la seva destinació en “municipis de la Regió Metropolitana” i la “resta de Catalunya” es presenten tot seguit:

Taula 18. Taxes migratòries de l'Hospitalet respecte de la Regió Metropolitana de Barcelona i la resta de Catalunya, 1981-1986.

	Emigrants	Immigrants	Saldo migratori	Taxa Emigració	Taxa Immigració	Taxa Migració Neta
Respecte RMB	16.352	11.407	-4.945	11,38	7,94	-3,44
Respecte resta de Catalunya	1.293	527	-766	0,90	0,37	-0,53

Font: Pujadas, Isabel (1992).

Les dades reflexen el panorama canviant de tota l'estructura demogràfica, no només d'una població en concret. En efecte, el ja esmentat augment de la mobilitat intermunicipal és una variable present a la migració respecte de la resta de municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona. De fet, el diferencial d'intensitat del fenomen migratori respecte de l'altre àmbit estudiat (la resta de Catalunya) és enormement significatiu. No en va, és en aquest punt on rau l'explicació a l'expansió de les xarxes de contacte i interrelació metropolitana. No obviem que en aquests anys l'Hospitalet és dels municipis del *continuum urbà* barceloní que més efectius perd, tant en nombres absoluts com en percentatges. La variable emigració gairebé explica per si sola la davallada tan acusada de la població de l'Hospitalet en aquest període. Però, si d'una banda, i en nombres absoluts l'Hospitalet actua com a pol d'expulsió de població, no és menys cert que la seva ubicació dins del context central de l'àrea metropolitana li reporta uns trasvassaments d'efectius barcelonins que en cap moment s'han de menystenir. Així doncs, perd habitants, que fugen a municipis preferentment localitzats a la segona corona o a municipis “ecològicament privilegiats” de les comarques veïnes; ara bé, també actua com de primera destinació o de pont dels barcelonins que deixen la capital en busca d'un habitatge més barat. És així com s'explica que l'Hospitalet sigui el municipi que entre 1981 i 1986 acull més emigrants barcelonins. En la següent taula es pot comprovar aquest procés tan imbricat, com és la creixent interrelació del fenomen migratori a nivell de tota la Regió Metropolitana de Barcelona.

Taula 19. Distribució per municipis de la migració procedent de Barcelona ciutat, 1981-1986. En nombres absoluts.

L'Hospitalet de Llobregat	7.525
Santa Coloma de Gramanet	5.898
Sant Cugat del Valles	3.754
Cerdanyola del Valles	3.245
Castelldefels	3.231
El Prat de Llobregat	3.077
Esplugues de Llobregat	2.544
Badalona	2.434
Mataró	2.488
Sant Adrià de Besòs	1.665
Sabadell	1.500
El Masnou	1.477
Sant Bot de Llobregat	1.292
Premà de Mar	1.281
Rubí	1.280
Santa Perpènia de Mogoda	1.139
Coradell de Llobregat	1.136
Alcalá	1.096
Vilassar de Mar	1.053

Font: Pujadas, Isabel (dir.), (1991).

Com explicar llavors que l'Hospitalet a l'ensem que expulsa població en "recull" d'indrets tan centrals com Barcelona? L'explicació no és altra que la que ens ofereix el diferencial en el preu dels habitatges entre Barcelona i la resta de municipis del seu entorn (inclòs l'Hospitalet). No en va, és per mitjà del filtre del preu de l'habitatge que l'oferta immobiliària s'efectua la redistribució del poblament a nivell de tot el territori metropolità (i català). En aquesta dinàmica de redistribució territorial, les possibilitats que ofereix la proximitat entre els diversos municipis afectats implica amplis intercanvis de veïns. Si, per una banda, aquelles capes socials que poden permetre's el luxe de canviar d'habitatge, quan ho exerceixen, fugen de la ciutat en busca de vivendes molt més assequibles en preu i amb unes millors prestacions (tant d'habitatge com de comunicabilitat i connexió amb Barcelona, que és on continuen treballant); d'altra banda, el mecanisme d'expulsió també actua com a instigador de processos espacials d'invasió-successió, en tant en quant la confluència i el caràcter compacte que caracteritza l'entorn metropolità permet canvis residencials que van de dalt a baix i de dins a fora. Només així s'explica perquè tants barcelonins van a parar des de principis dels vuitanta a l'Hospitalet i Santa Coloma de Gramanet.

El marc de la mobilitat ens presenta davant una clara jerarquització del territori. El mecanisme de desconcentració demogràfica actua així des d'una doble òptica: d'una banda, tot accentuant la manifestació dels fenòmens *commuters* (és el cas de Sant Cugat del Vallès i d'un bon grapat de municipis del Maresme, que s'han convertit en municipis altament "barcelonitzats"); d'altra banda, tot discriminant l'ocupació dels indrets centrals de la metròpoli, tot impulsant una lògica emigratòria de la població cap a aquells municipis condicionats per tradició pel seu caràcter suburbà respecte d'un centre urbà. Aquest és el cas de tot el *continuum urbà* barceloní, en què els principals municipis esmentats de les diverses àrees o zones (Llobregat i Besòs) actuen concretament com a nous pols d'atracció de població provinent del centre (Barcelona). Expulsió i atracció es conjuminen, així, per acabar de dictaminar el nou esquema de relacions urbanes a l'interior de l'entorn metropolità central. L'anàlisi que aquí es presenta reté la complexitat dels fenòmens urbans relacionats amb el tema de la mobilitat. Tot sovint, intentant de comprovar com l'actual esquema de relacions urbanes de l'Hospitalet ha canviat considerablement. Vegem, doncs, els perquès.

Capítol 3.

Les actuals expressions de la mobilitat a l'Hospitalet.

Passat i present de la mobilitat.

A l'hora de parlar de la mobilitat hom reconeix la seva indubtable incidència en la distribució territorial del poblament català. En el cas de l'Hospitalet, una de les ciutats més marcades del país pel fenomen migratori en el transcurs del segle XX, el seu seguiment resulta fonamental per tal de copsar els canvis urbans que s'hi relacionen. Tanmateix, les actuals expressions de la mobilitat a l'Hospitalet tenen poc a veure amb les dues onades migratòries que alteraren de socarrel la seva estructura demogràfica tradicional. En les anteriors pàgines ens referíem a la constatació de la fi d'una època de creixement i la inauguració d'un nou sistema socio-demogràfic definit per una difusió del poblament fruit de l'expansió dels àmbits d'influència metropolitana. En aquest capítol ens hi endinsem tot oferint una visió de conjunt sobre la qüestió de la mobilitat.

És necessari aclarir que els canvis que permeten separar aquestes dues èpoques demogràfiques guarden un estret lligam amb l'eclosió de quatre fenòmens que apunten una nova estructura socio-econòmica i demogràfica:

- (a) els processos de reestructuració industrial que es desprenen de la Crisi del Petrol i la paulatina substitució del sistema de producció *fordista* pel *postfordista* – també dit flexible –;
- (b) els canvis socio-polítics derivats de la fi del franquisme i la recuperació de la democràcia;
- (c) la constatació de l'existència de migracions de retorn (al lloc d'origen)¹⁶ degut a l'assoliment de l'edat de jubilació dels primers migrants i també per influència de la crisi econòmica de finals dels anys setanta, que sovint portà a la pèrdua de la feina.

A nivell teòric, no cal insistir en què és justament en aquest tombant de segle quan més incideixen els nous patrons de comportament demogràfic a l'hora d'entendre

¹⁶ Stillwell, John i García, Arlinda (1999).

el nou panorama de l'assentament urbà. Les tendències que apunten els teòrics de la Segona Transició Demogràfica així ho afirmen, en posar en relació l'evolució de les principals variables demogràfiques amb els nous patrons i *modes* socials que regeixen la distribució del poblament.

Així les coses, el nou emmarcament socio-econòmic unit als canviants factors demogràfics obliguen a una reinterpretació conceptual d'allò que hom entén per mobilitat.

A nivell teòric, hom coincideix en què la mobilitat es pot definir com el desplaçament entre un lloc d'origen i un altre de destinació. Per tradició hom s'hi ha referit a la provocada per motius laborals o d'estudis, també coneguda com a **mobilitat obligada**. Ara bé, cal fer notar l'existència d'altres desplaçaments no motivats per l'activitat. És el que s'ha donat a conèixer com a **mobilitat no obligada**, és a dir, aquella mobilitat que rau en una àmplia gamma de motivacions personals, entre les quals cal fer esment de l'oci, la família, els amics o d'altres (visites mèdiques, gestions administratives, etc.).

L'ampliació del concepte comporta una necessitat indefugible de revisió de la importància assignada a cada component. Dit d'una altra manera: el descobriment de nous àmbits d'estudi obre les portes a una redefinició dels límits i la metodologia disponible per al seu seguiment. En aquest punt, és precís apuntar els nombrosos problemes d'anàlisi de la mobilitat no obligada. La investigació en aquest camp encara és incipient, ja que el seu tractament – tant quantitatiu com qualitatiu – peca per la seva condició d'intuïció recolzada en estimacions i enquestes, lluny per tant dels pressupòsits d'una anàlisi sistemàtica del fenomen, tant pel que fa als seus trets estructurals com pel que fa a les seves implicacions territorials i demogràfiques. No cal, però, renegar del seu plantejament – per molt recent que sigui – en tant en quant constitueix el primer pas d'una línia d'investigació que a mesura es vagi esperonant tindrà molt a dir al respecte de la mobilitat de la població.

Una altra de les actuals expressions de la **mobilitat** amb més impacte és la de tipus **residencial**. En efecte, en l'actualitat el terme mobilitat remet també a una esfera per tradició reservada al terme de migració. Això sí, amb una connotació que la permet

diferenciar d'aquell concepte, que no és altra que la interacció que s'estableix amb el territori. No en va, en aquest treball no pretenem de cap manera estudiar la realitat de la immigració estrangera. Creiem que el rerefons teòric i les mateixes tècniques d'investigació d'aquest camp escapen als interessos d'aquest treball. Així les coses, preferim apuntalar part de la nostra investigació en escatir els perquè de la "migració residencial" que duen a terme els hospitalencs en relació amb el seu territori. És fruit d'aquesta interrelació entre població i territori que sobresurten els principals fluxos i itineraris, tot informant-nos a la vegada dels perfils principals dels migrants. L'anàlisi de la posició socio-econòmica dels individus – una variable essencial i que s'hi connecta directament – fa manifesta la diferenciació social davant la possibilitat o no de la migració, tot aproximant-nos a l'explicació dels perquè de la segregació espacial del territori. Els recents avenços en l'estudi de les preferències residencials de la població metropolitana ens parlen d'una diferenciació territorial altament estructurant i de com el mateix fenomen de la mobilitat remet directament a causalitats socials (predisposició a la migració per edats, per nivells de renda, per categories professionals, etc.). El pas cap a la reformulació del concepte d' "*espai de vida*" estaria servit. Alguns autors, com ara D.C.Thorns, abonen la teoria d'una multiplicitat de factors que n'afecten la seva configuració, en basar l'anàlisi en funció de dues dimensions temporals bàsiques: l'evolució vital de cadascú (l'edat) i les condicions exteriors, de caire social i econòmic (el temps del calendari). Així entès, l'edat estaria relacionada amb les preferències, personals o convencionals, que hom tindria en una situació de plena llibertat. El temps de calendari, en canvi, es relacionaria amb els condicionants, el ventall de possibilitats i límits que cadascú es trobaria en el transcurs de la seva vida. D'aquí en resultaria la mobilitat per a cada edat i en relació a cada circumstància vital. El resultat final es correspon amb una tercera dimensió: el comportament generacional. Amb aquest afegit s'arriba a un triple enfoc que hom relaciona amb l'estudi de les trajectòries de vida (*life courses*). Qualsevol aproximació a les diverses expressions de la mobilitat residencial s'ha de relacionar, doncs, amb aquest triple enfocament que enllaça l'estudi dels condicionants externs, el de les preferències per edats i el de les relacions internes de cada població.

Com havíem anunciat línies amunt, el canvi d'època demogràfica remet en gran part a una transformació substancial de les pautes dels moviments migratoris tradicionals. En aquest sentit, a les acaballes dels anys setanta comença a apuntar-se un

nou tipus de migració que es presenta com l'antítesi de l'èxode rural de mitjans de segle: ens referim a les "migracions de retorn". Tot coincidint amb la jubilació de molts dels protagonistes de la immigració interregional, l'opció del retorn al lloc d'origen es presenta com una plausible alternativa per a molts d'ells. L'estímul per l'inici d'una nova vida i el retrobament dels orígens estarien en la base d'aquesta decisió. Demogràficament els efectes que es desprenen no cal menystenir-los, ja que suposen directament un sobreenvelliment de l'estructura demogràfica dels pobles d'arribada (i viceversa). Hom coincideix en aventurar una creixent incidència d'aquest tipus de mobilitat en els propers anys fruit de l'assoliment de l'edat de jubilació de nombrosos contingents protagonistes de l'onada immigratòria. I més encara en una ciutat tan marcada pel fenomen migratori com l'Hospitalet; no cal descartar-ne, doncs, una possible accentuació futura d'aquesta nova migració.

La revisió conceptual abans anunciada ens aproxima als nous escenaris que es presenten arran de la millora en les comunicacions, que sens dubte ha revertit en una accentuació de les relacions interterritorials. El seguiment d'aquests fluxos esdevé, així, cabdal per entendre la ubicació i desplaçaments de les persones arreu del territori, a més de ser tremendament útil per a la gestió política de qualsevol indret, en oferir un coneixement prou objectiu de com i per què es mouen els seus habitants i establir les diferents àrees d'influència de cada població. És el que Joan Antoni Mòdenes (1998) descobreix en el que ell anomena "**àrea de migració local**", és a dir, el conjunt de municipis que conformen una dependència suburbana o un sistema urbà interrelacionat. En el cas de l'Hospitalet, el trencament progressiu de la dependència respecte Barcelona ens avançaria la possibilitat de reconstrucció d'una zona d'influència natural que trobaria en l'eix del Llobregat i d'altres poblacions veïnes (Castelldefels, Sant Joan Despí, etc.) l'àmbit principal de la mobilitat dels seus habitants.

Tals dinàmiques territorials lliguen amb les tendències metropolitanes contrastades per Oriol Nel·lo (1995) en la seva anàlisi sobre les diferents manifestacions de la mobilitat metropolitana, que aborda el conjunt de factors que en condicionen la seva necessitat, llargària i direcció. Segons l'autor, a l'hora d'aproximar-se a l'estudi de la mobilitat, cal tenir en compte els següents condicionants generals, que tenen efectes directes sobre la difusió urbana i llurs dinàmiques territorials:

- la localització de la residència;
- la localització de les activitats econòmiques;
- la localització dels equipaments i serveis; i
- la dotació d'infraestructures de comunicació i transports.

Altament cal retenir els següents elements, si es vol més específics, però amb indubtables interaccions a nivell territorial. Ens referim a:

- l'estructura d'edats de la població;
- la taxa d'ocupació local;
- els nivells d'escolarització;
- les formes de producció;
- els hàbits de compra, consum i lleure; i
- les taxes de motorització.

L'abast dels factors que incideixen sobre la configuració dels nous itineraris de la mobilitat en extensió, els nous corrents migratoris abona la hipòtesi d'un nou funcionament de l'economia i la societat¹⁷, que hom identifica amb les noves necessitats de la societat postindustrial, també dita de la informació¹⁸. En el cas de l'Hospitalet, la identificació dels nous perfils dels protagonistes de la mobilitat es presenta com el primer pas per tal d'esbossar una nova panoràmica general sobre el tema que vagi més enllà del reduccionisme dels tòpics i dels mites basats en la "dependència exclusiva" de Barcelona i el caràcter "suburbà" de la seva trama urbana.

Vagi, doncs, el nostre primer esforç a donar a conèixer el nou perfil migratori que es comença a apuntar i a imposar als darrers anys. Només a partir d'aquest primer pas podrem anar destriant els complexos canvis que s'han anat succeint al panorama de la mobilitat a la ciutat de l'Hospitalet. Les diferents mobilitats, en aquest sentit, segueixen clarament una doble línia analítica: d'una banda, tot oferint un estudi en comú de l'evolució seguida pel conjunt d'altres (entrades) i baixes (sortides) entre les diferents unitats espacials o territorials. En aquest sentit, els nous lligams territorials s'hi apunten amb tota claredat. D'altra banda, s'intenta relacionar i explicar cada expressió

¹⁷ Garcia, Arlinda i Pujadas, Isabel (1995).

¹⁸ Castells, Manuel (1997).

de mobilitat amb el conjunt de causes i tendències que s'hi interrelacionen. És per mitjà del creuament d'aquests dos tipus d'enfocaments com s'analitzen les noves expressions de la mobilitat. No cal dir que en un enfoc com el descrit aquí les diverses disciplines de les ciències socials troben punts de contacte sinèrgics que potencien l'anàlisi que es pretén resseguir.

El nou perfil migratori.

Esmentàvem línies amunt que l'actual panorama de la mobilitat recorda ben poc al tradicional sistema demogràfic "*d'èxode rural*" que s'havia establert a l'immediat entorn metropolità a principis i mitjans del segle XX. Els trets que presenta l'actual conjunt dels assentaments metropolitans promouen noves tendències d'ús i abús del territori, que remetent implícitament a una nova concepció de la distribució de les xarxes d'índole metropolitana desplegadas sobre el territori català.

A continuació s'intenta explicar quins són els nous i diversos perfils migratoris que s'apunten a l'entorn metropolità, en especial a l'Hospitalet. És precís avançar que l'anàlisi que es segueix presenta interconnexions evidents a diversos nivells, com ara el demogràfic, l'econòmic o el de tipus sociològic. Creiem que és per mitjà d'aquest enllaç interdisciplinari com es pot arribar a identificar plenament i sense confusions les actuals expressions de mobilitat que la ciutat de l'Hospitalet manifesta en relació amb la resta del territori català.

Com dèiem línies amunt, el que permet afirmar que estem en una fase demogràfica del tot diferenciada respecte dels patrons de creixement establerts als dècennis *desarrollistes* és precisament l'expansió metropolitana cap a indrets urbans tradicionalment considerats a la perifèria del contínuum barceloní. El component d'esponjament poblacional i de redistribució de les relacions socio-econòmiques afecta així l'actual composició del nucli més dur de l'entorn metropolità. No és casual que la població de la ciutat registri ininterrompudament des de 1981 una davallada demogràfica important i que els mateixos components del creixement demogràfic s'hagin transformat paulatinament, tot acabant de reconfigurar el perfil de la població hospitalenca dibuixada a la seva piràmide d'edats. Els canvis són ostensibles. A

continuació hi figuren les xifres perquè el lector pugui fer-se una idea més aproximada de la magnitud del canvi que aquí tan sols deixem apuntat.

Taula 20. Creixement de la població a l'Hospitalet i els seus factors determinants, 1986-1996. En nombres absoluts.

	Natural	Migratori	Total
1986-1991	2.630	-9.831	-7.201
1991-1996	-134	-17.394	-17.528
1986-1996	2.496	-27.225	-24.729

Font: J. Oliver (1998).

Taula 21. Balanç migratori de l'Hospitalet, 1981-1996 (per quinquennis).

	Balanç migratori 1981-1996			
	1981-1996	1986-1991	1991-1996	1981-1996
L'Hospitalet	-7,2	-3,6	-6,4	-16,6

Font: J. Oliver i col.laboradors, Ajuntament de Girona (1996).

Taula 22. Saldos migratoris de l'Hospitalet, 1988-1998. En nombres absoluts.

	Mateixa comarca	Reste de la província	Reste de Catalunya	Reste d'Espanya	Total
1988	-138	-1981	-251	-239	-2609
1989	154	-1921	-168	-181	-2116
1990	35	-2189	-310	42	-2422
1992	93	-2401	-340	-301	-2949
1993	101	-2537	-393	-481	-3310
1994	113	-2843	-445	-504	-3679
1995	324	-3266	-435	-332	-3709
1997	142	-3772	-418	-340	-4388
1998	432	-4365	-473	-276	-4682

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (diversos anys).

Taula 23. Altes de l'Hospitalet segons lloc de procedència per grups d'edat, 1999.

Lloc de procedència	Total	0-15	16-24	25-49	50-64	65 i més anys
Barcelona ciutat	2.505	385	368	1.401	183	168
Reste AMB	1.393	223	228	801	93	48
Reste província	574	111	76	296	50	41
Reste Catalunya	313	45	50	152	46	20
Total Catalunya	4.785	764	722	2.650	372	277
Reste Estat	1.008	132	237	442	75	122
Estranger	1.350	304	245	686	86	29
Total altes	7.143	1.200	1.204	3.778	533	428

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estadística municipal.

Taula 24. Baixes de l'Hospitalet segons lloc de destí per grups d'edat, 1999.

Lloc de destí	Total	0-15	16-24	25-49	50-64	65 i més anys
Barcelona ciutat	1.885	285	219	1.105	167	109
Reste AMB	3.765	566	526	2.126	295	252
Reste província	2.580	376	333	1.263	346	262
Reste Catalunya	757	91	102	282	182	100
Total Catalunya	8.987	1.318	1.180	4.776	990	723
Reste Estat	1.092	151	184	395	170	192
Estranger	12	1	4	5	2	
Total baixes	10.091	1.470	1.368	5.176	1.162	915

Font: Elaboració pròpia a partir de l'estadística municipal.

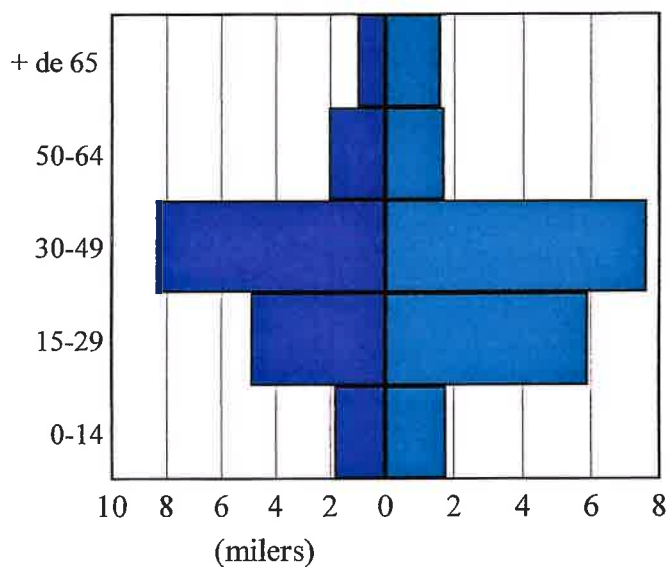
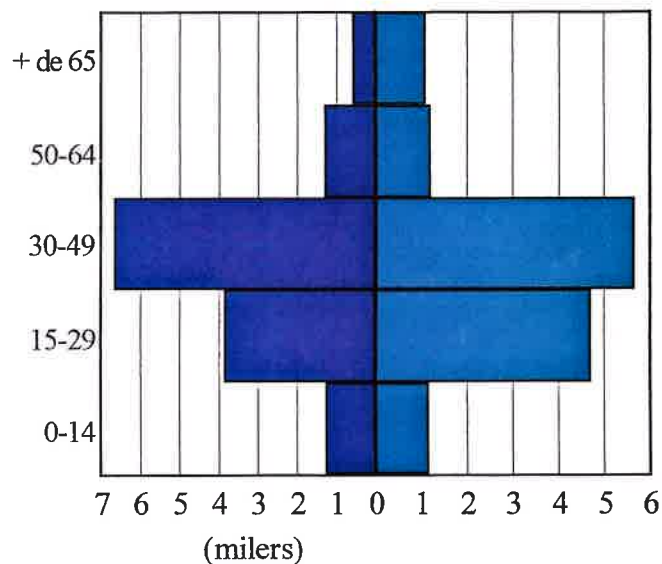
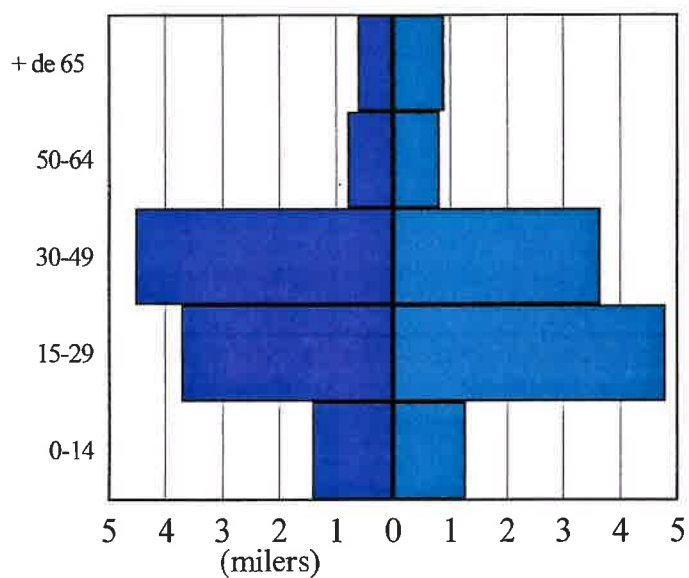
Els comentaris no tenen pèrdua. Si l'Hospitalet presenta durant la dècada 1986-1996 una davallada demogràfica del 8,8%, les raons que l'expliquen són estrictament migratòries. En efecte, els saldos migratoris han restat fins al 1996 un important 9,7% a la població existent l'any 1986. Des d'aquest punt de vista, l'Hospitalet se situa entre les ciutats de Catalunya que entre 1981 i 1996 presenten un saldo migratori més negatiu (-16,6%), només superat pel cas paradigmàtic de Santa Coloma de Gramanet (-19,7%). En nombres absoluts, l'Hospitalet apareix com la tercera ciutat del país que més població va perdre en l'esmentat període, essent només superat per Santa Coloma de Gramanet i Barcelona.

La pregunta és obligada: quin és el factor que explica aquest èxode urbà? Podem afirmar l'existència d'uns filtres migratoris? Millor dit: es pot afirmar l'existència d'una selectivitat migratòria? En efecte, així és i tot apunta a que opera a tres nivells: a nivell demogràfic, socio-econòmic i geogràfic. El creuament de les diverses variables que interactuen i expliquen alhora la probabilitat davant un canvi migratori ens informa clarament de les tendències de mobilitat que la població manifesta als entorns urbans. En el cas de l'Hospitalet, les raons són clares. L'èxode que manifesta és el resultat combinat d'una sèrie de factors que apunten a diversos nivells, com ara la major separació entre lloc de residència i lloc de treball, la descentralització productiva, la degradació del seu medi urbà i el diferencial de preu en l'accés de la vivenda entre l'entorn metropolità immediat i els municipis de la segona corona. La dinàmica no és casual, ja que el procés actua a nivell de tota Catalunya. Només així s'explica el traspàs de població des de les grans ciutats als municipis més petits de 20.000 habitants, que són els que precisament s'ubiquen a la segona corona metropolitana.

En efecte, si creuem les dades disponibles per a l'Hospitalet amb els principals factors explicatius de la pèrdua migratòria, els comentaris no deixen cap mena de dubte. Les variables que entren en joc són diverses, però precisament apunten a un *còctel revolotum* que condiciona les actituds davant la mobilitat i la capacitat econòmica i social per a emprendre-la. En aquest sentit, Joan Antoni Módenes (1998) és especialment incisiu, quan afirma que aquestes variables són bàsiques en tant en quant influeixen en com els individus responen al canvi migratori quan arriba a una determinada etapa del seu cicle vital relacionada amb un moviment de residència. Però no tan sols en el moment de fer efectiu el canvi migratori, sinó també en la direcció i el lloc de destinació del desplaçament.

És a dir, la qüestió no es redueix només a esmentar qui migra o no, sinó també en adduir les explicacions latents del canvi migratori, és a dir, a identificar els patrons migratoris que permeten entendre la direcció i intensitat de l'actual davallada demogràfica. Entraríem així en el nivell de la "selectivitat geogràfica", pas previ a la definició d'una "àrea de migració local" per al cas de l'Hospitalet. En aquest sentit, l'enllaç contextual ens treu de dubtes. En efecte, les pèrdues que manifesta l'Hospitalet des de principis dels vuitanta per emigració són producte de la seva inserció en un entorn metropolità que manifesta des de llavors una tendència irreversible a la desconcentració demogràfica i territorial.

No és casual que siguin les categories professionals més elevades les que manifestin una actitud més decidida cap a la emigració a la resta de la Regió Metropolitana de Barcelona (cap a la segona corona, majoritàriament). I viceversa, que les categories socio-econòmiques més desfavorides siguin les que migrin menys. El creuament del nivell professional amb els grups d'edat acaba de completar l'explicació. En efecte, és el grup de 40 a 59 anys unit al de menors de 19 anys (matrimonis amb fills, de classe mitjana-alta) els que manifesten una actitud més positiva cap a l'emigració.

Gràfic 3. Perfils dels migrants de l'Hospitalet, 1991.**Emigrants totals****Emigrants cap a la província de Barcelona****Immigrants totals**

■ Homes
■ Dones

Índex d'autocontenció (I - E / I + E)

	Homes	Dones
0-14	-0,13	-0,15
15-29	-0,13	-0,10
30-49	-0,29	-0,35
50-64	-0,43	-0,34
65 i més anys	-0,24	-0,27
Total	-0,24	-0,23

Font: Elaboració pròpia a partir del cens de 1991.

Realitzat, doncs, aquesta primera identificació del perfil migratori de la població hospitalenca, toca ara la caracterització de les seves principals expressions. A continuació s'esmenten i es caracteritzen les principals expressions de la mobilitat que la població de l'Hospitalet manifesta en aquest tombant de segle.

Capítol 4.

Les mobilitats de desplaçament.

La mobilitat laboral.

Hom coincideix en apuntar aquest tipus de mobilitat com la més genèrica i concguda. No en va és a la que per tradició més s'han ccentrat els diferents estudis que sobre la mobilitat han vingut realitzant-se d'ençà 1975, any en què, adjunt al full del padró, es repartia un full annex on es demanava l'adreça de l'indret on es treballava o s'estudiava (en el que cas que ho fcs) i quin mitjà o mitjans de transport feia servir per arribar-hi. L'experiència pilot, que abastà només la província de Barcelona, fou tot un èxit, i es repetí en ocasió del cens de 1981, tot ampliant l'àmbit de la mostra fent-la coincidir amb la població total de Catalunya. Des de llavors, l'estudi s'ha anat repetint en cada operació padronal i/o censal. D'aquí que podem oferir una panoràmica prou adient de les transformacions demogràfiques que s'han anat operant a les dues darreres dècades en relació amb les diverses – i com veurem, canviants – expressions territorials de la mobilitat obligada.

En aquest punt cal advertir de les interrelacions entre les causes de la mobilitat obligada i els diversos itineraris que podem ressenyar en analitzar la mobilitat residencial. Una i altra perspectives s'uncixen a l'hora d'estudiar els perquès (objectius i subjectius) de l'elecció residencial. L'enfoc de la mobilitat obligada, lligada a una anàlisi dels desplaçaments pendulars, "*de base diària*", ens remetria directament a les preferències residencials de la població ocupada, en indicar-nos l'origen i destinació del desplaçament. Indirectament, el seguiment evolutiu dels diferents casos ens permetria deduir les diverses interrelacions entre l'Hospitalet i la resta de municipis. L'anàlisi no és gens fàcil, doncs les relacions intermunicipals que s'apunten articulen diversos sistemes urbans més o menys consistents. L'aprofundiment de l'anàlisi ens permetrà, si més no, fer bones les aproximacions als diversos interrogants que la mobilitat ens planteja. No és casual, doncs, que l'anàlisi de les manifestacions de la mobilitat obligada així com la lligada al canvi de residència esdevingui essencial a l'hora de considerar el comportament de l'Hospitalet envers la resta de municipis metropolitans amb els quals es relaciona.

D'entrada cal advertir de les potencialitats que ofereix l'estudi de la mobilitat laboral. En primer lloc, en remetre directament al panorama de l'activitat econòmico-productiva, dóna una idea prou reeixida del mapa d'interrelacions laborals de l'Hospitalet en el si d'un àmbit metropolità cada vegada més interconnectat alhora que heterogeni. Com de seguida veurem, les diverses manifestacions territorials de la mobilitat laboral varien en funció dels canvis ocorreguts en la base econòmica dels diversos municipis. Els diversos fluxos que s'hi estableixen, en tant en quant són llurs constituents bàsics, els fa responsables directes de l'organització del transport¹⁹, i en extensió, de constatar les principals línies organitzatives dels assentaments productius.

Taula 25. Fluxos de mobilitat obligada per treball entre l'Hospitalet i els municipis de Catalunya. Detall de les principals destinacions. Municipi origen: l'Hospitalet, 1981-1996.

Municipi de destinació	1981	1986	1991	1996
Barcelona	52.322	40.055	49.895	40.128
Cornellà	1.910	1.467	2.438	2.812
Martorell	*	679	452	2.441
El Prat	1.255	1.428	1.903	1.894
Esplugues	2.707	1.556	2.001	1.825
Sant Boi	789	823	1.005	1.011
Badalona	*	327	558	798
Sant Joan Despi	*	495	798	764
Sant Just Desvern	*	497	722	734
Sant Feliu de Llobregat	*	349	510	597
Rubi	*	220	*	465
Gavà	*	237	*	461
Castellbisbal	*	234	*	447
Reste de municipis	*	3.818	*	7.344
Total sortides	65.550	52.185	67.531	61.721

Nota: els resultats pels municipis amb asterisc no apareixen desglossats per aquests anys.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (diversos anys).

¹⁹ Rosselló, Xavier (1988).

Taula 26. Fluxos de mobilitat obligada per treball entre l'Hospitalet i els municipis de Catalunya. Detall dels principals orígens. Municipi destí: l'Hospitalet, 1986-1996.

Municipi de sortida	1986	1991	1996
Barcelona	10.647	16.299	16.543
Cornellà	1.533	2.073	2.037
Esplugues	1.276	1.334	1.764
Sant Boi	1.144	1.483	1.557
El Prat	684	1.186	1.160
Viladecans	557	816	1.088
Badalona	447	819	1.020
Santa Coloma de Gramanet	376	607	729
Castelldefels	257	450	665
Sant Joan Despi	281	483	555
Gavà	245	4	551
Sant Feliu de Llobregat	341	437	519
Sant Just Desverà	182		289
Reste de municipis	1.655		6.082
Total entrades	19.625	30.910	34.559

Nota: els resultats pels municipis amb asterisc no apareixen desglossats per aquests anys.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (diversos anys).

La pèrdua d'autocontenció del centre barceloní afavoreix i promou, segons Oriol Nel·lo (1998), un augment considerable de la interrelació dins l'àmbit metropolità. La inserció de l'Hospitalet en un context econòmic cada vegada més dispers territorialment ens avançaria doncs la visió d'una desconcentració dels assentaments productius cada vegada més acusada. És així com es conforma l'augment de la relació intermunicipal a tot el conjunt de l'àrea metropolitana. La renovada xarxa de relacions econòmiques – resultant de la terciarització i la davallada pronunciada de la població industrial – és teixida en gran part per una mobilitat cada dia més freqüent amb els municipis colindants (com ara Cornellà o Esplugues), i àdhuc amb aquells altres que arran de les millores en les vies de comunicacions han redefinit positivament la seva relació amb l'Hospitalet (seria el cas, per exemple, de Badalona o de Santa Coloma de Gramanet).

Taula 27. Mobilitat i volum d'ocupació a l'Hospitalet, 1981-1996.

	1981	1986	1991	1996
Residents que treballen al municipi (a)	30.017	24.950	32.752	25.666
Residents que treballen fora del municipi (b)	55.748	52.280	67.807	62.001
No residents que treballen al municipi (c)	23.585	19.625	30.800	34.559
Població resident ocupada (d)=(a+b)	85.765	77.230	100.559	87.667
Llocs de treball al municipi (e)=(a+c)	53.602	44.575	63.552	60.225
Saldo de mobilitat (c-b)	-32.163	-32.655	-37.007	-27.442
Ocupació local al municipi (a/e) (%)	56,0	56,0	51,5	42,6
Taxa d'ocupació relativa (d/P15-64) (%)	46,8	41,3	51,9	47,2
Població activa	113.375	108.270	120.192	115.603
Atur	27.610	31.040	19.633	27.936
Taxa d'atur sobre població activa	24,4	28,7	16,3	24,1
Població 15-64 anys	182.932	187.195	193.820	185.580
Població total municipi	295.074	279.779	272.578	255.050

Font: CIREM (1997).

Taula 28. Viatges amb destinació Barcelona i altres municipis respecte dels generats dins de l'Hospitalet, 1981-1996. En percentatges.

	1981	1986	1991	1996
Barcelona	52,5	52,0	49,6	45,7
Altres municipis	15,4	15,7	17,8	24,9
Viatges generats dins l'Hospitalet	34,9	32,3	32,5	29,3

Font: Elaboració pròpia.

Un primer cop d'ull a les dades ens suggereix la idea d'una transformació progressiva de la mobilitat laboral cap a unes formes menys dependents de Barcelona i a un apropament – o nou inseriment – de l'Hospitalet al conjunt de municipis de la comarca del Baix Llobregat (Sant Boi, Cornellà, Esplugues, etc.) i àdhuc d'aquells municipis pertanyents al *continuum urbà* barceloní (cas de Santa Coloma de Gramanet, Badalona, Sant Joan Despí, etc.). Vegem, però, com es dona aquest canvi.

Els renovats lligams de la ciutat amb els municipis colindants són els que principalment ofereixen aquesta lectura del canvi en la perspectiva dels desplaçaments. Els comentaris lligats al component sortida dels hospitalencs ocupats són diversos i s'esmenten a continuació:

- Si el 1981 de cada cinc migrants, quatre s'adreçaven a Barcelona, el 1996 el pes proporcional de Barcelona minva fins a situar-se en un 65%.
- Tot i així, i lligat amb el fenomen de la dependència de Barcelona, el seu pes i influència en la distribució de la mobilitat laboral continua essent abassegador. Malgrat la important retallada en els seus efectius, en tot el període a Barcelona hi treballen més hospitalencs que no pas treballadors hospitalencs al mateix Hospitalet. La ciutat comtal continua representant la primera destinació externa dels viatges generats a tots els municipis del *continuum urbà*, entre els quals s'hi troba l'Hospitalet.
- Aquest darrer fenomen, malgrat el constatat trencament progressiu amb la dependència exclusiva de Barcelona permet entendre un dels principals problemes de l'economia de l'Hospitalet, que no és altre que la manca de cohesió interna, que es manifesta directament en un baix nivell d'autocontenció local de l'ocupació. En el transcurs dels darrers anys, la davallada ha estat de l'ordre d'uns 14 punts percentuals, passant d'un 56% a un 42,6%, sobretot accentuat entre 1991 i 1996, quan el retrocés es xifra en 9 punts percentuals.
- L'evolució és simptomàtica de l'augment de la mobilitat en tots aquests anys. El grau d'integració amb el *continuum metropolità* és prou significatiu. Àdhuc, si ens atenem a la seva evolució els lligams amb la resta de municipis són més forts que la mateixa cohesió interna. La suma dels dos fluxos que travessen els límits municipals (tant els no-hospitalencs que cada dia entren a treballar a l'Hospitalet com aquells altres que surten de la ciutat), que per al 1981 fa un total de 79.333 treballadors, és 2,6 vegades més gran que la dels treballadors que s'ocupen dins del municipi. Aquesta ratio, lluny de rebaixar-se s'incrementa amb el temps. Si el 1986 ja és de 2,8 vegades, cinc anys més tard és del triple, mentre que per al 1996 és de 3,7 vegades. L'augment proporcional de la mobilitat és realment representatiu del nou context que s'imposa, en informant-nos directament de la seva intensitat, ja que altrament li permet obviar fins i tot l'influx teòric *a priori* negatiu que podria suposar la davallada demogràfica de l'Hospitalet. Ans al contrari, reafirma la importància d'un fenomen altament estructurant i generalitzat a tot el territori.
- Si, d'una banda, s'observa com Barcelona rebaixa la seva importància de forma més o menys constant al llarg de tot el període, i d'altra banda, l'ocupació local

manifesta obertament una crisi d'autocontenció, la redistribució dels desplaçaments sols pot tenir una explicació: un augment de les destinacions d'antuvi considerades de segon ordre, però que a tenor de les tendències suara apuntades haurien vist incrementades les seves proporcions sobre del total. El reforçament de la relació entre l'Hospitalet i els demés municipis veïns del Baix Llobregat (que entre 1981 i 1996 es xifra en un augment de 6 punts percentuals) esdevé així un dels fenòmens més destacats i a tenir en compte a l'hora d'escatir la nova xarxa territorial de la mobilitat laboral. Igualment important és l'augment de la resta de destins, que arriba a assolir més d'un 10% del total de desplaçaments dels hospitalencs.

El cas de l'Hospitalet de Llobregat és un cas fidedigne del que passa al conjunt de municipis de base industrial, que per raons lligades amb el seu difícil inseriment territorial i a la persistència d'una estructura socio-econòmica poc innovadora reflecteixen una considerable pèrdua de població, per tradició lligada a processos industrials avui dia descentralitzats. Pocs municipis presenten pèrdues de llocs de treball residents i de població com l'Hospitalet. L'eclosió de la mobilitat laboral vindria, en aquest sentit, a consolidar un balanç de mobilitat intermunicipal profundament negatiu.

D'aquesta manera, el 1996 sortien de l'Hospitalet vora 62.000 persones (un 18,6% més que el 1986), mentre que n'entraven diàriament més de 34.500, amb un creixement molt per sobre el de les sortides (un 76,1% més que el 1986) que el permet mantenir un saldo negatiu de 27.442 persones el 1996.

L'increment espectacular de la mobilitat laboral, però, no està lligat només al component sortida. Afecta igualment a les entrades. Ara bé, el raonament i els factors que hi incideixen són diametralment oposats als que oferíem per explicar les sortides.

Successius estudis sobre l'evolució recent de l'estructura econòmica del conjunt de la regió metropolitana de Barcelona posen de manifest com l'increment associat a la mobilitat laboral és degut a una elecció del lloc de residència amb independència del lloc on es treballa. Dos són els motius que ho expliquen: l'elecció de l'habitatge, que va sobretot lligada a la relació qualitat-preu; i la cada cop més freqüent temporalitat de les

feines, que deixa sense sentit la importància antuvi estructurant de la proximitat al lloc de treball a l'hora d'escollir el lloc de residència.

Pel que fa a la composició de l'estructura de l'ocupació local, el període 1981-1996 és profundament negatiu. Les dades que s'ofereixen són concloents: l'ocupació local al municipi cau 14 punts percentuals, degut a l'emigració de treballadors a altres municipis i a la poca receptivitat del mercat de treball local. El saldo de mobilitat, ja important el 1981, esdevé especialment accentuat en el lustre 1986-1991 quan augmenta en gairebé 5.000 persones. La situació l'any 1996 no hauria millorat en aquest sentit. De fet, el municipi només manté un saldo positiu amb Viladecans, Santa Coloma de Gramanet, Sant Boi, Castelldefels, Badalona, Gavà i Vilanova i la Geltrú, tots ells municipis receptors de *commuters* i de relacions de residència-treball ben particulars.

Taula 29. Intercanvis de població ocupada entre els grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, 1996. En nombres absoluts.

	Entrades	Sortides	Saldo
	Saldo positiu		
Viladecans	1.088	446	642
Santa Coloma de Gramanet	729	142	587
Sant Boi de Llobregat	1.557	1.011	546
Castelldefels	665	176	489
Badalona	1.020	798	222
Gavà	551	461	90
Vilanova i la Geltrú	110	77	33
	Saldo negatiu		
Mataró	78	82	-4
Sabadell	226	257	-31
Mollet del Vallès	116	168	-52
Esplugues de Llobregat	1.764	1.825	-61
Cerdanyola del Vallès	215	277	-62
Sant Adrià del Besòs	176	251	-75
Sant Felip de Llobregat	519	597	-78
Terrassa	182	293	-111
Granollers	70	212	-142
Sant Cugat del Vallès	281	437	-156
Rubi	165	465	-300
El Prat de Llobregat	1.160	1.894	-734
Cornellà de Llobregat	2.037	2.812	-775
Barcelona	16.543	40.128	-23.585
Total	53.758	76.587	-22.823
Viatges interns de l'Hospitalet	25.666	25.666	0

Nota: es consideren grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona totes aquelles ciutats de més de 30.000 habitants.

Font: Caixa de Catalunya (2000).

La lectura i interpretació de les dades és prou complexa *per se* però ens aproxima clarament a la nova composició del mercat de treball de l'Hospitalet. L'explicació més plausible i convincent a aquesta emigració caldria buscar-la en l'efecte expulsor derivat de l'augment desmesurat dels preus immobiliaris, que portaria molts hospitalencs a desplaçar la seva residència als indrets esmentats, tots ells caracteritzats per tenir una oferta d'habitatge molt més accessible en el preu i amb unes condicions de comunicació òptimes amb tot l'entorn metropolità, a més d'oferir unes característiques de l'habitatge més acords amb l'entorn ambiental.

Així les coses, i malgrat la sortida d'àmplies capes de població ocupada, el mercat de treball local de l'Hospitalet ha manifestat en els darrers anys signes d'aparent millora, que es manifesten en un augment d'un 11,2% en l'ocupació resident (resultat del creixement del 18,6% dels residents ocupats fora de l'Hospitalet i d'una davallada del 3,3% dels residents ocupats a dins del municipi) i d'un 30,2% del total de llocs de treball localitzats al municipi.

Taula 30. Evolució de la mobilitat a l'Hospitalet, 1981-1996 (per quinquennis). En percentatges.

	Evolució 1975-81	Evolució 1981-86	Evolució 1986-91	Evolució 1991-96
Residents que treballen al municipi (a)	-14,8	-16,8	31,2	-21,6
Residents que treballen fora del municipi (b)	-18,7	-6,2	29,6	-8,5
No residents que treballen al municipi (c)	-2,8	-16,7	56,9	12,2
Població resident ocupada (d)=(a+b)	-17,4	-9,9	30,2	-12,8
Llocs de treball al municipi (e)=(a+c)	-9,9	-16,8	42,5	-5,2
Població total municipi	295.074	279.779	272.578	255.050

Font: Elaboració a partir de les dades de la CMB (1981) per a l'any 1975, de Roselló (1988) per al 1981, i del CIREM (1997) per a la resta d'anys.

Fruit d'aquesta nova interacció territorial de l'Hospitalet, estem en disposició d'afirmar que el mercat de treball de l'Hospitalet presenta en aquests darrers anys un major dinamisme que el del conjunt de grans municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, on el total de llocs de treball localitzats només es va incrementar un 14,0% entre el 1986 i el 1996.

Taula 31. La mobilitat obligada per treball als grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona: els centres que atrauen mà d'obra, 1986-1996. En nombres absoluts.

	Sortides		Entrades		Saldo		
	1986	1996	1986	1996	1986	1996	Canvi
Principals municipis atractors							
Barcelona	42.475	70.137	136.542	163.726	94.067	93.589	-478
El Prat de Llobregat	7.281	10.238	7.094	12.190	-187	1.952	2.139
Granollers	1.145	2.442	2.912	4.269	1.767	1.827	60
Sant Adrià del Besòs	5.619	6.853	5.778	7.605	159	752	593
Rubi	3.675	6.748	3.508	7.443	-167	695	862
Municipis expulsors							
L'Hospitalet	47.914	52.809	18.075	29.252	-29.839	-23.557	6.282
Badalona	26.229	35.042	7.933	14.268	-18.296	-20.774	-2.478
Santa Coloma de Gramanet	23.435	25.750	3.840	5.936	-19.595	-19.814	-219
Viladecans	6.503	11.801	2.371	4.551	-4.132	-7.250	-3.118
Castelldefels	3.733	8.559	1.052	2.204	-2.681	-6.355	-3.674
Sant Boi de Llobregat	9.501	12.967	4.597	7.037	-4.904	-5.930	-1.026
Cornellà de Llobregat	13.262	15.712	6.148	12.785	-7.114	-2.927	4.187
Terrassa	4.837	9.855	3.595	8.122	-1.242	-1.733	-491
Sant Cugat del Val·lès	5.711	10.804	3.961	9.306	-1.750	-1.498	252
Vilanova i la Geltrú	683	2.177	562	684	-121	-1.493	-1.372
Sant Feliu de Llobregat	3.688	4.924	1.879	3.521	-1.809	-1.403	406
Mataró	1.497	3.441	1.179	2.115	-318	-1.326	-1.008
Esplugues de Llobregat	8.551	10.744	7.958	9.423	-593	-1.321	-728
Cerdanyola del Val·lès	6.947	8.490	2.702	7.174	-4.245	-1.316	2.929
Gavà	3.678	6.896	3.320	5.729	-358	-1.167	-809
Sabadell	4.765	10.389	5.685	9.649	920	-740	-1.660
Mollet del Val·lès	1.673	4.280	2.111	4.069	438	-211	-649
Total sortides	232.802	331.058	232.802	331.058	0	0	0

Nota: es consideren grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona totes aquelles ciutats de més de 30.000 habitants.

Font: Caixa de Catalunya (2000).

A l'Hospitalet, repetim, l'augment fou del 30,5%. Així, l'Hospitalet supera amb escreix els registres assolits per Terrassa (26,3%), Santa Coloma de Gramanet (24,8%), Sabadell (17%) i Barcelona (3,3%) i de la mateixa mitjana catalana (19,9%), si bé el seu

avenç està lluny dels registres assolits per Cerdanyola (88,4%), Sant Cugat del Vallès (87,3%), Gavà (53,3%), Cornellà de Llobregat (58,2%) i Castelldefels (56,7%).

En termes de saldos, l'Hospitalet manté un saldo positiu amb Viladecans, Santa Coloma de Gramanet, Sant Boi, Castelldefels, Badalona, Gavà i Vilanova i la Geltrú, mentre que manté un saldo negatiu amb pràcticament la resta de poblacions.

Les xifres ens reflexen un panorama de la mobilitat laboral prou complex com perquè puguem resumir-ho en unes poques idees. Així i tot, estem en disposició d'afirmar que així com es constata una menor dependència respecte de Barcelona, no es pot dir el mateix respecte del conjunt de segones destinacions. En aquest sentit, l'evolució dels fluxos d'entrada i sortida per aquests municipis ens ofereixen un panorama del tot canviant i en el qual la selectivitat migratòria i els mateixos itineraris "de vida" els acaben de disposar territorialment. És un fet que el mercat de treball de l'Hospitalet s'ha lleugerament "*desbarcelonitzat*" i obert paulatinament a la interacció amb els principals nuclis del Baix Llobregat alhora que ha consolidat la seva extensió litoral cap als municipis del Garraf. La renovada interacció amb Cornellà i Esplugues, a més del "sorpresiu" augment de Martorell com a municipi amb l'increment relatiu de les sortides més impactant (de l'ordre d'un 259,5%) entre el 1986 i el 1996, a més del redescobriment de la relació amb els municipis de l'àrea del Besòs i d'altres polaritats secundàries com ara Rubí (111,4% d'augment) i Castellbisbal (91,0%) serien algunes de les noves pinzellades que acabarien de decorar el nou marc de la mobilitat laboral en aquests darrers anys.

No en va, la complexitat de les expressions territorials de la mobilitat laboral remet directament a la nova jerarquització productiva operada a l'interior de l'àrea metropolitana. És un fet evident que existeixen tot un conjunt de nous pols d'atracció, altament barcelonitzats, que s'han anat configurant com a nuclis receptors de classe mitjana-alta del *continuum urbà*, i que en aquest sentit representarien els nous districtes de l'excel·lència a l'escala metropolitana més immediata. És el cas conegut de Sant Cugat del Vallès o de Castelldefels, que ostenten una privilegiada oferta comunicativa amb els principals centres metropolitans.

El cas de l'Hospitalet segueix, en efecte, uns patrons de distribució territorial que tenen molt a veure amb aquestes tòniques d'esponjament i de selectivitat de la població en disposició de migrar. En tant en quant és un fet incontestable que la davallada migratòria a les grans ciutats té un rerefons que remet directament a la degradació dels medis urbans, és la mateixa composició social de la ciutat, amb importants capcs socials de procedència immigrada, la que ens indica la direcció i la intensitat de la migració. La menor capacitat adquisitiva relativa del municipi, unit a la mateixa estructura econòmica ens permet entendre perquè l'Hospitalet, més que trencar amb les interrelacions metropolitanes amb les quals manté des d'antic una relació més o menys ferma, el que fa és accentuar determinades destinacions i rebaixar la importància quantitativa i proporcional d'altres. No és gens casual, doncs, constatar com els principals fluxos migratoris es circumscriuen bàsicament als nuclis més pròxims (com ara Cornellà, Esplugues o Viladecans) o que es busqui els municipis del litoral del Garraf o del corredor del Llobregat per a reubicar la seva residència. És per mitjà de la busca de nous indrets de residència com les noves interrelacions de la població es manifesten a nivell territorial.

La mobilitat estudiantil.

Segons Xavier Rosselló i Molinari²⁰, l'any 1981 estaven censats a l'Hospitalet de Llobregat 294.033 habitants dels quals 153.662 (un 52'3%) es consideraven actius. D'aquests, 85.765 eren treballadors i 67.897 estudiants. Dels 67.897 estudiants tan sols 9.802, un 14'4%, estudiaven fora de l'Hospitalet. I viceversa, de les 63.146 places escolars només un 8% eren ocupades per gent de fora de l'Hospitalet.

Durant el primer quinquenni estudiat (1975-1981), es fa palesa la davallada dels percentatges dels treballadors mentre que els dels estudiants augmenten considerablement. La causa no és altra que l'impacte de l'atur, conseqüència de la crisi econòmica de finals dels setanta i principis dels vuitanta. L'augment de la població escolar, en canvi, no remet sinó a la persistència del *baby boom* espanyol.

²⁰ Rosselló, Xavier: "La mobilitat obligada a l'Hospitalet, segons el padró del 1981", a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat. Pàgines 69-81.

El flux d'estudiants que marxava de l'Hospitalet en aquells moments era molt reduït, ja que només representava el 14,4% del total. Òbviament, són els 58.095 alumnes restants que es mantenen al municipi i la vinguda d'un 8% d'estudiants de fora de l'Hospitalet els que acaben d'equilibrar l'oferta i demanda de places escolars a la ciutats. Pel que fa al tipus de desplaçament, Xavier Rosselló (1988) ressenya que la majoria dels desplaçaments es produeixen a peu ja que els alumnes tenen prop de casa seva les escoles.

En ocasió de l'explotació del *Padró Municipal d'Habitants* del 1986, entre d'altres fonts, la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB) publicà un estudi²¹ que ens ajuda a desmembrar la informació i apropar-nos a la realitat d'aquell moment. La distribució geogràfica subjacent presenta dos grans nivells d'anàlisi: un, la matriu d'origens i destins; l'altre, les relacions intermunicipals que s'hi estableixen.

²¹ AAVV: *La mobilitat obligada 1986. Estadístiques metropolitanes*. Corporació Metropolitana de Barcelona. Barcelona, 1986.

Taula 32. Viatges d'estudi als municipis de la Corporació Metropolitana de Barcelona, 1986. En nombres absoluts.

	Interns (1)	Des de l'exterior (2)	A l'exterior (3)	Atrets (1+2)	Generats (1+3)
Badalona	48.711	3.237	6.354	51.948	53.413
Barcelona	367.005	30.058	8.195	397.063	375.200
Castelldefels	6.023	194	1.417	6.217	7.440
Cerdanyola	12.378	2.206	1.531	14.584	13.909
Cornellà	17.943	1.049	3.693	18.992	21.636
Esplugues	10.061	2.936	3.203	12.997	13.264
Gavà	7.444	1.537	593	8.981	8.037
L'Hospitalet	59.169	3.307	9.913	62.476	69.082
Molins de Rei	3.680	701	550	4.381	4.230
Montcada	4.786	124	684	4.910	5.470
Montgat	1.244	579	491	1.823	1.735
Pallejà	1.007	49	450	1.056	1.457
El Papiol	453	7	207	460	660
El Prat	15.061	42	1.825	15.103	16.886
Ripollet	5.958	501	518	6.459	6.476
Sant Adrià	5.016	883	3.144	5.899	8.160
Sant Boi	17.344	532	1.440	17.876	18.784
St. Climent	313	4	142	317	455
St. Cugat	7.637	4.980	2.122	12.617	9.759
St. Feliu	9.334	544	1.414	9.878	10.748
St. Joan Despi	5.011	509	1.406	5.520	6.417
St. Just Desvern	2.296	972	696	3.268	2.992
St. Vicenç Horts	4.504	426	439	4.930	4.943
Sta. Coloma Cervelló	334	9	289	343	623
Sta. Coloma Gram.	29.502	872	5.788	30.374	35.290
Tiana	465	139	501	604	966
Viladecans	10.753	198	1.242	10.951	11.995
Total	653.432	56.595	56.595	710.027	710.027

Nota:

Viatges **interns** (intramunicipals): tenen l'origen i la destinació dins el mateix municipi.

Viatges **a l'exterior** (sortides): tenen l'origen dins del municipi i la destinació fora.

Viatges **des de l'exterior** (entrades): tenen l'origen fora del municipi i la destinació a dins.

Viatges **generats** (interns més els que van a l'exterior): tenen l'origen al municipi i la destinació a dins o a fora.

Font: CMB, Estadística i informació de base. Explotació dels *Padrons Municipals d'Habitants* de 1986.

	Des de l'exterior de la CMB (4)	A l'exterior de la CMB (5)	Total atrets (1+2+4)	Total generats (1+3+5)	Total viatges (1+2+3+4+5)
Badalona	351	251	52.299	53.664	57.252
Barcelona	22.734	1.932	419.797	377.132	429.924
Castelldefels	60	170	6.277	7.618	7.864
Cerdanyola	4.946	1.184	19.530	15.093	22.245
Cornellà	34	65	19.026	21.701	22.784
Esplugues	149	163	13.146	13.427	16.512
Gavà	64	74	9.045	8.111	9.712
L'Hospitalet	84	145	62.560	69.227	72.618
Molins de Rei	369	41	4.750	4.271	5.341
Moncada	422	179	5.332	5.649	6.195
Montgat	77	89	1.900	1.824	2.480
Palleja	65	126	1.121	1.585	1.697
El Papiol	3	8	463	668	678
El Prat	5	190	15.108	17.706	17.123
Ripolllet	37	154	6.496	6.630	7.168
Sant Adrià	17	37	5.916	8.192	9.097
Sant Boi	30	73	17.906	18.857	19.419
St. Climent	0	0	317	453	459
St. Cugat	1.394	429	14.011	10.188	16.562
St. Felip	44	91	9.922	10.779	11.367
St. Joan Despi	17	19	5.537	6.436	6.962
St. Just Desvern	29	11	3.297	3.003	4.004
St. Vicenç dels Horts	308	186	5.238	5.049	5.783
Sta. Coloma	2	6	345	629	640
Cervelló					
Sta. Coloma Gram.	67	99	30.441	35.389	36.328
Tiana	38	36	642	1.002	1.179
Viladecans	16	74	10.967	12.069	12.283
Total	31.362	5.692	741.389	715.719	797.451

Font: CMB, Estadística i informació de base. Explotació dels Padrons Municipals d'Habitants de 1986.

Per tant, si recopilem les dades que interessen només a l'Hospitalet ens trobem el següent:

Dins de la CMB

	Interns (1)	Des de l'exterior (2)	A l'exterior (3)	Atrets (1+2)	Generats (1+3)
L'Hospitalet	59.169	3.307	9.913	62.476	69.082

Fora de la CMB

	Des de l'exterior de la CMB (4)	A l'exterior de la CMB (5)	Total atrets (1+2+4)	Total generats (1+3+5)	Total viatges (1+2+3+4+5)
L'Hospitalet	84	145	62.560	69.227	72.618

Com destaca l'estudi al qual fem constant referència, el 1986 Barcelona concentra el 56'4% dels viatges generats a la CMB i conjuntament amb els municipis de la seva conurbació immediata (Badalona, Sant Adrià, Santa Coloma de Gramanet, l'Hospitalet, Esplugues i Cornellà) genera gairebé el 90% del total de viatges realitzats per motiu de treball dins d'aquest àmbit. En contrapunt se situa la mobilitat per motiu d'estudi que es manifesta clarament més dirigida al mateix municipi (o intramunicipal, 91'3%), i en molt menor grau a municipis immediatament veïns.

El que també ens interessa és la proporció de viatges interns respecte del total de viatges generats per cada municipi, o el que és el mateix, l'índex d'autocontenció, que relaciona els viatges interns (dins del municipi) i aquells altres que són generats per la interacció amb els demás municipis del voltant. La següent taula ens mostra el que acabem de dir:

Taula 33. Índex d'autocontenció per a la mobilitat estudiantil, 1981-1986.

Municipi	Estudi	
	1981	1986
Badalona	85.03	90.77
Barcelona	96.11	97.31
Castelldefels	80.10	79.15
Cerdanyola	76.71	82.01
Cornellà	86.31	82.68
Esplugues	70.70	74.93
Gavà	88.10	91.78
L'Hospitalet	84.10	85.47
Molins de Rei	82.28	86.16
Montcada	70.07	84.72
Montgat	70.09	68.20
Pallejà	71.94	63.61
El Papiol	81.77	67.81
El Prat	85.78	88.20
Ripollet	87.00	89.86
Sant Adrià	59.76	61.19
Sant Boi	92.73	91.98
St. Climent	75.85	68.79
St. Cugat	77.23	74.96
St. Feliu	88.68	86.59
St. Joan Despi	75.97	77.86
St. Just Desvern	58.50	76.46
St. Vicenç Horts	84.76	89.21
Sta. Coloma Cervelló	62.03	53.10
Sta. Coloma Gram.	84.39	83.36
Tiana	51.85	46.41
Viladecans	88.11	89.10
Total	90.37	91.30

Nota: En termes de distribució territorial de l'activitat, aquests percentatges representen la proporció de població que estudia, resident al municipi en el propi municipi.

L'índex d'autocontenció es calcula de la següent manera: $I/G \cdot 100$ on I/G vol dir Viatges Interns / Viatges Generats.

Font: CMB, Estadística i informació de base. Explotació dels Padrers Municipals d'Habitants de 1981 i 1986.

Si recopilem la informació només referida a l'Hospitalet veurem com el percentatge ha augmentat lleugerament, la qual cosa indica que el grau o la capacitat d'autocontenció de la ciutat és superior respecte de l'any 1981 i que possibilita que les persones que estudien es quedin més al mateix municipi i no marxin, la qual cosa fa pensar en la bona oferta de l'ensenyament a L'Hospitalet.

Taula 34. Proporció dels viatges d'estudi amb destinació Barcelona respecte del total de viatges d'estudi generats al municipi, 1981-1986.

Origen	Estudi	
	1981	1986
Badalona	9.4	5.2
Barcelona	96.1	97.3
Castelldefels	6.8	9.2
Cerdanyola	4.8	4.1
Cornellà	6.3	8.8
Esplugues	10.8	11.2
Gava	8.6	5.4
L'Hospitalet	12.7	12.4
Molins de Rei	11.5	8.1
Montcada	13.3	7.4
Montgat	5.7	9.5
Pallejà	7.8	10.1
El Papiol	3.4	8.1
El Prat	7.5	8.1
Ripollet	2.3	1.9
Sant Adrià	30.2	30.1
Sant Boi	4.0	5.0
St. Climent	3.8	4.8
St. Cugat	14.2	13.7
St. Feliu	5.0	6.6
St. Joan Despi	6.1	6.6
St. Just Desvern	27.9	13.9
St. Vicenç Horts	3.0	3.4
Sta. Coloma Cervelló	7.3	12.4
Sta. Coloma Gram.	8.4	10.3
Tiana	7.9	?
Viladecans	3.0	?
Total	58.7	55.6

Font: CMB, Estadística i informació de base. Explotació dels Padrons Municipals d'Habitants de 1981 i 1986.

Exclosa Barcelona, els fluxos intermunicipals més destacables es concentren a les subàrees "Delta Nord", "Delta Sud", i "Besòs". Es pot observar l'elevada cohesió interna de la mobilitat a la majoria de les subàrees (si s'obvia la relació amb Barcelona), aspecte que confirma l'existència de submercats de treball a l'interior de la CMB. Això pel que fa al treball, però pel que respecte a la mobilitat intermunicipal per motiu d'estudi té la màxima expressió de la mobilitat és generada pel volum de viatges a la Universitat Autònoma de Barcelona i d'altres centres universitaris, sens dubte un dels pols d'atracció especialitzats més rellevants de tot l'àmbit metropolità. En la resta de casos, els viatges intermunicipals d'estudi es circumscriuen bàsicament entre municipis amb trames urbanes contigües.

No voldríem acabar l'anàlisi de la mobilitat estudiantil sense veure'n l'evolució seguida per aquesta al llarg d'aquests anys en relació amb les diverses repercussions territorials que s'hi han observat. En aquest sentit, s'afegeix tot seguit un altre conjunt d'estadístiques prou vàlides per constatar la distribució de la mobilitat dels estudiants respecte del seu lloc de residència principal.

Taula 35. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1986.

	Total			Mitjà de transport		
	Total	homes	dones	collectiu	privat	altres
Desplaçaments a dins	58232	29558	28674	2228	482	55522
Desplaçaments a fora	9898	4993	4905	6739	933	2226
Desplaçaments des de fora	3374	1746	1628	1202	368	1804
Total generats	68130	34551	33579	8967	1415	57748
Total atrets	61606	31304	30302	3430	850	57326
Diferència atrets/generats	-6524	-3247	-3277	-5537	-565	-422

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

En la taula que s'hi adjunta destaca l'ampliació de la informació aconseguida mitjançant la inclusió de la variable mitjà de transport. No obstant, sense menystenir el seu interès analític, preferim posar l'èmfasi no tant en les maneres de desplaçar-se de la població, sinó en la realitat territorial de l'estudiantat de l'Hospitalet.

Com es pot veure, l'estadística confirma el que línies amunt ja avançàvem, això és, que l'any 1986 la majoria dels desplaçaments es produeix dins el propi Hospitalet, ja que els estudiants van a l'escola més propera de casa seva o bé acudeixen a una a la qual el pare o la mare hi passen diàriament quan van a treballar. L'apartat "altres" és bàsicament transport a peu, la qual cosa confirma l'hegemonia dels desplaçaments de distància mínima o de proximitat, que remet a una qüestió molt arrelada a la nostra cultura. Per tant, estem parlant d'un conjunt de la població, totalment dependent dels mitjans de transport dels pares. Una altra cosa és la gent adulta, la qual ja pot gaudir de mitjans propis per desplaçar-se.

L'any 1991 el total de desplaçaments produïts a l'interior del municipi es veu reduït com a conseqüència de la davallada demogràfica a la que tantes vegades ens hem referit en aquest treball. Però el seu impacte es fa més evident en parlar en termes

relatius, ja que en termes absoluts la població escolar ha anat creixent. En quin sentit ha crescut? Les raons apunten a la mateixa evolució de l'escolaritat en aquest tombant de segle. No endebades, no és cap secret que des d'unes dècades ençà la població escolar ha crescut constantment a conseqüència de l'augment del nivell mitjà de l'escolaritat així com de les mateixes necessitats formatives de la població. Així les coses, si bé és cert que arriben menys nens i nenes a l'edat d'inici de l'escolarització – d'aquí l'explicació a la reducció d'aquesta variable – la variable que fa referència als desplaçaments a fora del municipi d'origen ha augmentat considerablement, el que ens fa pensar en la proliferació d'escoles privades i d'una opció dels pares per portar-hi els seus fills/es perquè rebin una altra educació.

Taula 36. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1991.

	Total			Mitjà de transport		
	total	homes	dones	col·lectiu	privat	altres
Desplaçaments a dins	46954	23668	23286	5012	1030	40912
Desplaçaments a fora	12263	5945	6318	8205	1213	2845
Desplaçaments des de fora	5079	2480	2599	2077	747	2255
Total generats	59217	29613	29604	13217	2243	43757
Total atrets	52033	26148	25885	7089	1777	43167
Diferència atrets/generats	-7184	-3465	-3719	-6128	-466	-590

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

Després de fer una petita llambregada a la situació estudiantil en aquests anys, valdria la pena veure'n la seva repercussió espacial, és a dir, escatir les relacions intermunicipals que s'hi estableixen entorn d'aquesta variable. Això ho podem saber coneixent els fluxos d'origen i destí de l'Hospitalet. A continuació s'hi inserta en forma de dos taules estadístiques: el primer, els viatges que ha generat l'Hospitalet cap a fora (o el que és el mateix, on van els que marxen fora), i, l'altre, els estudiants que vénen de fora a l'Hospitalet (o sigui les entrades a l'Hospitalet).

Taula 37. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi origen: l'Hospitalet de Llobregat. Principals destinacions, 1991.

	Sexe		Total
	Homes	Dones	
Desplaçaments interns	23668	23286	46954
Desplaçaments a altres municipis	5945	6318	12263
Barcelona	4823	5312	10135
Esplugues de Llobregat	383	305	688
Cerdanyola del Vallès	130	205	335
Cornellà de Llobregat	130	117	247
Vilanova i la Geltrú	102	34	136
Sant Just Desvern	65	57	122
Terrassa	27	30	57
Gavà	22	21	43
Sant Cugat del Vallès	9	23	32
Sant Feliu de Llobregat	14	18	32
Santa Coloma de Gramenet	12	18	30
Santa Eulàlia de Ronçana	8	17	25
Sabadell	10	12	22
Manresa	15	4	19
Sant Boi de Llobregat	11	8	19
Prat de Llobregat, el	13	5	18
Badalona	5	9	14
Santa Perpètua de Mogoda	10	4	14
Girona	10	4	14
Molins de Rei	7	6	13
Reste de Catalunya	100	73	173
Fora de Catalunya	39	36	75

Font: Idescat.

Com es pot comprovar, dels 5.945 desplaçaments produïts cap a fora, la gran majoria van a parar a Barcelona (4.823), mentre que els 1.122 restants es reparteixen entre diversos municipis del Baix Llobregat i del Vallès, principalment.

Taula 38. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi destí: l'Hospitalet de Llobregat. Principals orígens, 1991.

	Sexe		Total
	Homes	Dones	
Desplaçaments interns	23668	23286	46954
Desplaçaments des d'altres municipis	2480	2599	5079
Barcelona	1036	1041	2077
Esplugues de Llobregat	482	620	1102
Prat de Llobregat, el	252	161	413
Cornellà de Llobregat	215	191	406
Sant Boi de Llobregat	88	129	217
Sant Felin de Llobregat	39	43	82
Viladecans	34	36	70
Gavà	28	38	66
Sant Joan Despí	23	30	53
Castelldefels	23	22	45
Sant Vicenç dels Horts	26	19	45
Santa Coloma de Gramenet	19	14	33
Sant Just Desvern	11	16	27
Badalona	11	9	20
Vallirana	9	8	17
Santa Coloma de Cervelló	10	5	15
Sant Andreu de la Barca	3	11	14
Castellbisbal	8	5	13
Sant Cugat del Vallès	5	8	13
Sabadell	4	8	12
Resta de Catalunya	154	185	339

Font: Idescat.

En l'anterior taula estadística es pot veure l'inrevès de l'altra, és a dir, d'on prové la gent que entra a l'Hospitalet. Barcelona segueix sent la més important, però molt a prop seu es col·loquen les poblacions del Baix Llobregat més properes a l'Hospitalet.

La situació cinc anys més tard segueix canviant. Els desplaçaments produïts a l'interior del municipi minven i en contrapartida augmenten sensiblement els desplaçaments cap a l'exterior. Sembla que la resta s'estabilitza i es genera un manteniment de la diferència entre atrets i generats. Ara bé, canvien els fluxos? I si han variat, en quina direcció?

Taula 39. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1996.

	Total			Mitjà de transport		
	total	homes	dones	col·lectiu	privat	altres
Desplaçaments a dins	34525	17223	17302	3805	884	29836
Desplaçaments a fora	14092	6756	7336	9889	1697	2506
Desplaçaments des de fora	6375	2906	3469	3385	1250	1740
Total generats	48617	23979	24638	13694	2581	32342
Total atrets	40900	20129	20771	7190	2134	31576
Diferència atrets/generats	-7717	-3850	-3867	-6504	-447	-766

Font: Idescat.

Com hem dit, toca veure el flux generat des de l'Hospitalet cap a fora, i si ens fixem amb la taula estadística següent ho podem esbrinar. Les principals destinacions segueixen sent Barcelona i les poblacions properes a l'Hospitalet, és a dir, Esplugues, Cornellà, si bé comença a entreveure's un flux més marcat amb les poblacions del Vallès (l'influx per proximitat de la localització de la UAB hi estaria a la base d'aquest sobtat augment), i el que és potser més sorprenent, una intensificació dels fluxos cap a Badalona.

Taula 40. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi origen: l'Hospitalet de Llobregat. Principals destinacions, 1996.

	Sexe		Total
	Homes	Dones	
Desplaçaments interns	17223	17302	34525
Desplaçaments a altres municipis	6756	7336	14092
Barcelona	5301	5959	11260
Esplugues de Llobregat	381	329	710
Cerdanyola del Vallès	166	267	433
Vilanova i la Geltrú	177	59	236
Cornellà de Llobregat	92	102	194
Badalona	85	86	171
Terrassa	71	65	136
Sant Just Desvern	65	42	107
Sant Cugat del Vallès	37	54	91
Vic	38	27	65
Reste de Catalunya	302	298	600
Fora de Catalunya	41	48	89

Font: Idescat.

Per contemplar l'efecte invers, o sigui, les entrades des de fora a l'Hospitalet podem veure la mateixa tònica observada pels anys anteriors. Les poblacions d'origen

després de Barcelona són les del Baix Llobregat, en especial les més properes a la ciutat.

Taula 41. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi destí: l'Hospitalet de Llobregat. Principals orígens, 1996.

	Sexe		Total
	Homes	Dones	
Desplaçaments interns	17223	17302	34525
Desplaçaments des d'altres municipis	2906	3469	6375
Barcelona	1040	1213	2253
Esplugues de Llobregat	429	525	954
Prat de Llobregat, el	326	239	565
Cornellà de Llobregat	260	296	556
Sant Boi de Llobregat	136	228	364
Viladecans	68	78	146
Castelldefels	60	48	108
Sant Joan Despi	37	61	98
Gavà	49	44	93
Badalona	27	61	88
Reste de Catalunya	474	676	1150

Font: Idescat.

Pel que fa als universitaris de l'Hospitalet de Llobregat hem pogut obtenir dades des de fa relativament poc. La font d'aquesta novetat és l'*Anuari Estadístic* que edita l'Ajuntament. La informació recopilada forma part de la sol·licitud del Departament de Joventut a cada centre universitari perquè facilités informació d'alumnes que diuen residir a la ciutat en les seves matrícules, sempre suposem en tot cas, fent bon ús de la informació que s'obté, i garantint-ne la privacitat de les dades de les persones estudiades.

En l'*Anuari Estadístic de la Ciutat* de l'Hospitalet de 1998 es destaca l'evolució dels alumnes hospitalencs matriculats a les universitats des del curs 1989-1990 fins al 1998-99, i del qual n'extreiem una reproducció exacta:

Taula 42. Distribució de l'estudiantat universitari hospitalenc a les universitats de Barcelona, 1989-1999. En nombres absoluts.

Curs	UB	UAB	UPC	Pompeu Fabra	Ramon Llull	Escoles Turisme	Total
89-90	3836	-	-	-	-	-	3836
90-91	3956	579	-	-	-	-	4535
91-92	4053	732	-	33	-	-	4818
92-93	4106	775	2606	84	-	-	7571
93-94	4177	662	2792	170	138	-	7939
94-95	4369	657	1187	233	189	-	6635
95-96	4391	574	1246	265	220	13	6709
96-97	4162	620	1343	367	290	54	6836
97-98	3994	-	1363	33	-	-	5390
98-99	4233	-	1299	424	-	-	5956

Font: *Amuari Estadístic de la Ciutat de l'Hospitalet de Llobregat* (1998).

Com es pot intuir, la informació estadística ajuda a veure quants universitaris de l'Hospitalet es mouen per l'interior del que podríem considerar l'Àrea Metropolitana Universitària Central, però no és ni molt menys aclaridor el factor de residència-estudi que nosaltres estem treballant. No sabem si aquests universitaris estan censats a L'Hospitalet i, per tant són residents, o només estant de lloguer en un pis del terme municipal per aquell factor tan important i intrínsec a la nostra cultura de la distància. La proximitat amb els nuclis universitaris de l'anomenat "Portal del Coneixement" pot ser clau per definir millor la realitat d'aquest jovent universitari i la seva distribució geogràfica: és a dir, si només estan de pas, o bé són de l'Hospitalet (i si són de l'Hospitalet de quins barris). Se'ns plantegen molts interrogants. Si més no podem dir que els universitaris, si ens fixem en l'apartat total de la taula, han tingut un fort creixement en els cursos 1992-93 i 1993-94, segurament degut a l'entrada en edat universitària de les generacions més plenes del "baby-boom". Després entra en un retrocés que s'acaba "mantenint" amb una mitjana de 6.000 estudiants universitaris hospitalencs. Però, què passa amb la recent aparició de les universitats privades? I amb la lògica imperant de dispersió geogràfica dels centres docents? Hi ha moltes preguntes i, sincerament, poques respostes. Es tractaria de posar les bases i donar pas a noves investigacions que tiressin endavant nous enfocaments geogràfico-territorials per tal d'esbrinar què passa amb la joventut universitària.

La mobilitat no-obligada.

Entenem la mobilitat no-obligada com aquella que fa referència als moviments produïts per motius ben diferents als estrictament laborals (treball) o de formació (estudi) o del canvi de domicili (residencial), i que podríem reconèixer en els itineraris motivats per:

- (a) les compres quotidianes;
- (b) les compres no-quotidianes;
- (c) l'oci;
- (d) les relacions familiars i d'amistat; i
- (e) altres motius (visites mèdiques, gestions burocràtiques, etc.).

L'heterogeneïtat del concepte comporta que l'anàlisi presenti una gran complexitat tant teòrica com metodològica, el que en complica el seu seguiment, ja que ens disposem a entrar en un camp on els diversos i sempre canviants comportaments del ciutadà en els seus desplaçaments i les potencialitats que ofereix l'ús de vehicles hi actuen com a variables explicatives de primer ordre. L'anàlisi que segueix té en compte aquests pressupòsits, amb l'intent d'esbrinar els veritables perquè territorials que fan que la mobilitat no-obligada dels hospitalencs sigui com és i no d'una altra manera. Altrament, els processos socials que s'hi relacionen afecten decididament a un *continuum urbà* íntimament lligat entre si. No endebades, l'elevada complexitat que presenta l'anàlisi de la mobilitat no-obligada ens obliga a una certa estratègia de prospecció, que lluny de ser innecessària, permet d'obtenir una imatge prou aproximada de les diverses problemàtiques que s'hi associen (de transport, viàries, etc.)²².

A nivell metodològic, l'estudi en profunditat de la mobilitat no-obligada presenta dues problemàtiques principals:

- en primer lloc, el fet que els resultats siguin extrets bàsicament de les diferents enquestes realitzades a la població metropolitana, amb la problemàtica intrínseca d'objectivitat i validesa que això comporta, sobretot pel que fa al tamany i representativitat de la mostra,

²² Aragay, Josep M. (1995).

l'homogeneïtat del que es pregunta, el posterior tractament dels resultats, etc.

- en segon lloc, el mateix caràcter variant d'aquestes mobilitats, en tant en quant es manifesten molt susceptibles a ser subjectes a constants variacions, obliga a retenir la causalitat intrínseca de la persona com la principal causa explicativa de les seves expressions. En altres paraules, la mobilitat no-obligada queda exclusivament definida a partir de la manifestació de les decisions i trets característics (edat, classe social, capacitat econòmica, etc.) de cada persona. Altrament, no cal menystenir "l'oferta" de possibles destinacions, que pot variar en funció de les possibilitats de temps i de mobilitat que cada individu pot tenir o gaudir en funció de les seves condicions socials i econòmiques. No hem d'oblidar que mentre la mobilitat laboral s'emmarca dins d'un trànsit continu i constant, la mobilitat que es produeix per fer la compra quotidiana no té perquè respectar aquests cicles: així, no necessàriament és de caire diari, sinó que pot variar en funció de la necessitat de qui es desplaça alhora que no té perquè ser sempre al mateix lloc ni seguir els mateixos itineraris. Una bona mostra la tenim en les compres d'articles no quotidians i en la mobilitat lligada a l'oci, en què dita característica s'accentua encara molt més. Uns altres exemples se'ns presenten molt especialment en els horaris d'obertura i tancament de les botigues i l'aparició de noves formes de comerç i de llocs d'oci – que emfatitzen precisament aquesta major amplitud horària i d'oferta –, els quals estan íntimament relacionats amb la direccionalitat dels fluxos i els moviments dels individus.

Així les coses, i degut principalment a les limitacions i relativa actualitat de l'anàlisi, ens basem en tres macro-enquestes. D'una banda, l'*Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona*, la qual aporta dades substantives a redòs de la qüestió, tot possibilitant una certa perspectiva de prospecció evolutiva entre 1985, 1990, 1995 i 2000. Les dades provinents de l'*Enquesta de la Regió Metropolitana* es complementen puntualment amb els resultats relatius de l'Hospitalet que disposen les diverses *Enquestes de Trànsit* de 1992, 1993 i 1994 i l'*Estudi de la mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona* realitzat l'any 1997 per l'Autoritat del Transport

Metropolità, la qual presenta per a l'Hospitalet dades d'una gran utilitat a l'hora d'esbrinar les causalitats de les diverses expressions de la mobilitat no-obligada. Unes i altres dades es conjuguen en un intent d'oferir una àmplia visió sobre el tema.

D'entrada, pel que fa a l'ampli ventall de mobilitats que es poden incloure dins el conjunt de les mobilitats no-obligades, la mobilitat comercial és probablement la més important. No ja perquè és la que més s'ha estudiat, sinó perquè – i essencialment – és sobre la que més s'ha teoritzat, en tant en quant presenta diverses perspectives d'anàlisi. Com subratlla l'*Enquesta Metropolitana*, en fer referència als diferents àmbits d'influència que genera la compra de diversos productes, les diferències entre cada població ens reflexen

“la major o menor diversitat dels punts d'oferta en el territori, la qual està en funció de la major o menor demanda dels diversos productes”.

D'aquest punt a l'anàlisi de les diverses formes comercials només hi ha un pas. D'aquí que les diverses preguntes que s'inclouen a l'*Enquesta Metropolitana* a redòs d'aquesta qüestió tinguin molt present aquests pressupòsits d'entrada,

“de tal manera que els productes analitzats suposen diferents tipus de desplaçaments”.

Paral·lelament, l'*Estudi de la mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona* realitzat per l'Autoritat del Transport Metropolità l'any 1997, computa per a la ciutat de l'Hospitalet un total de 2,9 milions de desplaçaments setmanals, dels quals un 41,3% (1,2 milions de desplaçaments) són de caire no-obligat. La xifra és summament significativa de la magnitud que representen els desplaçaments no-obligats dins del total de la mobilitat. Pel que respecta a la seva distribució setmanal, les dades són també molt clares. Més d'un 80% dels moviments es donen en dies feiners. Malgrat que no hi hagi cap dada que ens ho confirmi, sembla evident pensar que la majoria dels desplaçaments – ja siguin aquells produïts per motius laborals i aquella produïda per les compres quotidianes – cal incloure-la en aquests dies, mentre que la mobilitat deguda a l'oci i, en menor mesura, a les compres no-quotidianes (que representa un 18,5% sobre el total de desplaçaments), queda reservada als dissabtes i festius.

Si comencem per veure la mobilitat que té a veure amb els desplaçaments per realitzar la compra quotidiana, podem comprovar com, en el seu conjunt, la població de l'Hospitalet no es desplaça fora del municipi (ni tan sols del seu districte) per adquirir productes de primera necessitat. Aquesta circumstància queda reflectida molt bé en la taula següent.

Taula 43. Municipi on fan la compra quotidiana els hospitalencs, 1981-1992. En percentatges.

	1981	1992
Hospitalet	93	92,9
Barcelona	4	2,8
Altres municipis	3	4,3

Font: *Enquesta de Trànsit 1992*.

Les dades no deixen cap mena de dubte. L'explicació és ben senzilla: com detalla l'informe de l'*Enquesta de Trànsit* de 1992,

“els habitants de l'Hospitalet fan les compres a la seva ciutat quan es tracta de la compra quotidiana. Els entrevistats que compren a l'Hospitalet realitzen les adquisicions quotidianes en el seu barri o en el centre.”

De fet, la tendència, que podem veure confirmada al llarg dels anys, coincideix amb el que es desprèn de l'*Enquesta Metropolitana*, on es recull que més del 80% de la població de la Regió Metropolitana realitza habitualment la seva compra quotidiana al municipi de residència. Tot i això, les dades difereixen en funció de la proximitat del municipi respecte de Barcelona. Així, els habitants entrevistats dels municipis de la primera corona compren més productes d'ús quotidià al seu municipi que els de la segona corona, que acostumen a fer-ho a Barcelona. Aquesta observació és del tot essencial per aproximar-se a la distribució del nou poblament metropolità. La raó és ben clara i remet directament a una de les conseqüències immediates de la profusió del fenomen *commuter*: molts d'aquests desplaçaments es localitzen als centres comercials de la perifèria de Barcelona, a on molts habitants de la segona corona (que treballen a Barcelona o la seva rodalia) s'hi adrecen un cop acabada la jornada laboral. La seva amplitud d'horaris facilita el que “de passada” aquests hi puguin fer la compra diària

abans de tornar a casa. El lligam no només laboral sinó comercial amb Barcelona i la seva rodalia, en aquest sentit, queda fora de dubte i és precís esmentar-lo per tal d'entendre la nova distribució dels desplaçaments.

En relació al conjunt dels desplaçaments interns, és a dir, aquells que s'originen i tenen com a destinació el mateix Hospitalet, s'ha de destacar la gran homogeneïtat en el comportament dels diferents districtes de la ciutat. Tan sols en un cas, i per raons de proximitat del tot òbvies, la confluència amb Barcelona fa que part dels desplaçaments emigrin a la ciutat comtal. La següent taula presenta els destins preferits de la població de cada districte a l'hora de fer la compra (ja sigui aquesta quotidiana o no):

Taula 44. Ciutat preferida per part dels hospitalencs per fer la compra, 1992. Distribució per districtes i en percentatges.

	Hospitalet	Barcelona	Reste de municipis
Districte 1	51,4	47,1	1,4
Districte 2	55,7	42,8	1,4
Districte 3	56,1	42,1	1,7
Districte 4	75,7	24,2	-
Districte 5	58,6	29,3	12,0
Districte 6	46,4	53,5	-
Total	57,5	39,7	2,6

Font: *Enquesta de Trànsit 1994*.

Així, en cinc dels districtes de la ciutat al voltant del 50% (entre un ventall que va del 46,4 al 58,6%) dels desplaçaments per fer la compra es realitza dins del mateix Hospitalet. L'excepció a aquest comportament, que podríem considerar com a modal en el conjunt de la ciutat, ens el mostra el districte quart (Les Planes-La Florida), els habitants del qual mostren una major preferència a fer la compra dins la pròpia ciutat que la resta d'hospitalencs. En l'altre extrem, és la població del districte sisè (Bellvitge-Gornal) la que manifestar desplaçar-se més a Barcelona per realitzar la compra. Evidentment, la causa apunta a la proximitat del districte amb Barcelona, si bé s'ha d'afirmar que no és una explicació excloent, ja que els districtes segon (Collblanc-La Torrassa) i tercer (Santa Eulàlia) també limiten amb Barcelona i els percentatges respecte Barcelona són menors. La raó cal buscar-la en la major accessibilitat directa a Barcelona d'ençà l'obertura de la Ronda de Dalt i en la mateixa composició social de la població d'aquest districte. Finalment comentar el cas del districte cinquè de l'Hospitalet (Can Serra-Sant Feliu-Pubilla Cases), el qual presenta més d'un 12% de la

població que no tria ni l'Hospitalet ni Barcelona per fer les seves compres; això es deu a la proximitat real amb Esplugues i Cornellà. No hi ha cap divisió o frontera que hi dificulti el trànsit, com per exemple hi és entre el centre de l'Hospitalet i Cornellà, que queden separats per una àmplia zona industrial.

En quant a la relació entre el districte on es viu i el districte on es compra, l'homogeneïtat també hi és present: a excepció de la gent que viu al districte sisè, a la resta de la ciutat es prefereix, en més d'un 80% les botigues del propi districte.

Taula 45. Distribució de les compres que es fan a l'Hospitalet segons districte de residència i compra, 1994. En percentatges.

	Dte 1	Dte 2	Dte 3	Dte 4	Dte 5	Dte 6	NS/NC	Total
Districte 1	80,56	5,56	-	5,56	8,33	-	2,56	100
Districte 2	10,26	82,05	2,56	-	2,56	-	3,13	100
Districte 3	9,38	3,13	81,25	-	-	3,13	-	100
Districte 4	2,00	12,00	2,00	80,00	4,00	-	-	100
Districte 5	-	2,94	-	11,76	85,29	-	7,69	100
Districte 6	30,77	3,85	3,85	-	-	53,85	-	100
Total	20,74	19,82	13,36	21,20	16,13	6,91	1,84	100

Font: *Enquesta de Trànsit 1994*.

Com ja s'ha esmentat línies amunt, l'estudi de la mobilitat no-obligada presenta grans problemes en quant a l'obtenció de dades; així, ens trobem amb el problema del seguiment de les dades, ja que la comparació no pot anar més enllà de primers anys noranta. Indubtablement, el panorama de la mobilitat no-obligada ha evidenciat un profund canvi des d'aleshores. I no només per les tendències canviants de la mateixa població, sinó perquè la mateixa oferta ha canviat. L'*Enquesta Metropolitana* de 1990 xifra en un 86,5% el percentatge de població que fa la compra habitual al mateix municipi on viu, reduint-se aquesta xifra al 60% en el cas de productes, com ara el vestit i el calçat, de caire no quotidià.

Pel que respecta, doncs, a les compres no habituals, el panorama amb què ens trobem és qualitativament diferent. Si en relació al treball assenyalàvem una forta dependència – per emigració – de l'Hospitalet respecte de Barcelona, està clar que pel que fa al comerç no alimentari aquesta també existeix, i el més preocupant, va en augment.

Taula 46. Evolució dels viatges per compres no quotidianes. L'Hospitalet. 1981, 1992, 1993 i 1994.

	1981	1992	1993	1994
A l'Hospitalet	78,6	82,7	70,9	57,6
A Barcelona	19,3	12,9	23,5	39,8
Altres municipis	2,0	4,4	5,6	2,7
Total	100	100	100	100

Font: *Enquesta de Trànsit 1994*.

Com es veu clarament a la taula anterior, els lligams comercials amb Barcelona són del tot evidents, i com ja esmentàvem línies amunt, van *in crescendo*. La qüestió no és casual. De fet, i al marge de la indiferència que pot oferir la compra habitual, per òbvies raons d'extensió territorial, les pautes de compra de productes no quotidians resulten influïdes per diferents variables amb un pes certament significatiu, com ara l'edat, la renda, l'activitat o la categoria professional²³.

Les dades relatives a l'Hospitalet s'esmenten a continuació, i ressalten amb precisió de quina manera la importància de les condicions socio-econòmiques a l'hora d'establir les diferents pautes o hàbits a nivell territorial. Els resultats de l'Enquesta de Trànsit de 1994 ens revel·len el següent panorama. A tall de resum, a continuació segueixen els diversos resultats, classificats en funció de cada variable:

Segons sexe: les dones compren més a la pròpia ciutat (62,7%) que no pas els homes (50%).

Segons edat: l'edat apareix com un element clarament diferenciador de les pautes de mobilitat dels desplaçaments per compres no habituals. Així entès, a mesura que augmenta l'edat dels entrevistats, la tendència a comprar al mateix Hospitalet puja considerablement: així, si només un 34% dels entrevistats que tenen entre 18 i 25 afirma comprar a la ciutat, en el grup 55 a 64 anys, el percentatge puja fins a un 84%.

Segons renda: a diferència d'altres municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, a l'Hospitalet la renda s'imposa com una variable explicativa de primer ordre. Així, la pertinença a diferents grups socio-econòmics fa variar considerablement les pautes de mobilitat. Les dades són prou eloqüents: si el 77% dels que qui tenen ingressos inferiors a les 75.000 pessetes mensuals afirmen comprar a l'Hospitalet, la proporció va reduint-

²³ Enquesta de Trànsit, 1994: 41.

se fins arribar als qui compten amb ingressos superiors a les 300.000 pessetes mensuals, dels quals només un 16% afirmen escollir l'Hospitalet per fer-hi les seves compres. La dependència històrica per proximitat devers Barcelona, a més de la deslocalització introduïda pel model d'implantació territorial dels *shoppings centers* serien les veritables claus que estarien al rerefons de l'explicació.

Segons activitat i professió: en relació amb el raonament que oferíem per explicar la mobilitat en relació amb la renda, són precisament els jubilats els qui més compren a la pròpia ciutat (en un 84,4% dels casos), mentre que són els estudiants i els ocupats qui menys ho fan. La influència de la capacitat econòmica torna, però, a manifestar-se en aquest darrer punt. Les pautes de compra dels ocupats, en tant en quant estan influïdes per la seva dotació econòmica, ens remeterien a les dades tot just esmentades línies amunt. En efecte, són els empresaris i els que s'ocupen en professions liberals els qui més compren a Barcelona (en un 80%). A l'altra banda, els obrers no qualificats els qui més ho fan al mateix Hospitalet. El cas dels empresaris i els professionals s'adscriu perfectament a l'explicació que abans oferíem per explicar les noves pautes dels desplaçaments comercials que apunta la implantació dels hípers i demés formes relacionades amb el model de shopping center.

Segons grup de mobilitat: l'anterior asseveració es complementa amb els resultats en funció de la classificació dels entrevistats per grups de mobilitat (peatons o conductors). Així, observem que els "únicament peatons" adquireixen els productes al mateix Hospitalet. El percentatge es redueix ostensiblement a mesura que són més conductors. I viceversa, la relació amb Barcelona augmenta gradualment, des del 30% dels "peatons" al 65% dels "més conductors que peatons".

Certament, el pes simbòlic de Barcelona respecte a la distribució de les pautes de mobilitat territorial de les compres no habituals és prou elevat com per considerar que la ciutat comtal és el principal municipi atractiu del territori metropolità²⁴. Les conclusions que presenta l'*Enquesta Metropolitana* de 1990 així ho ratifiquen, tot apuntant que la major projecció internacional assolida per la capital catalana d'ençà la celebració dels Jocs Olímpics del 1992 haurien afavorit un reforçament del caràcter capitalí de la ciutat. Altrament, l'evolució de la imatge de Barcelona des de llavors que va unida a les tendències efectives cap a una descentralització del poblament a nivell de tot el territori

²⁴ Aragay, J. M. (1995).

metropolità apuntaria un aparent contrasentit, com ara una major atracció dels diversos municipis com a element simbòlic de relació comercial i personal.

La major diversificació i extensió territorial de l'oferta comercial, tant l'hospitalenca com la d'altres municipis, apuntaria decididament a un cert "retorn" al municipi. L'anàlisi, però, presenta certs interrogants. Així, l'augment gradual dels "indiferents" – que no mostren una prioritat municipal clara a l'hora d'apuntar els àmbits principals de compra – és un indicador que remet directament a l'augment general de la mobilitat a tot el territori metropolità (conseqüència del desenvolupament de les infraestructures viàries i la major accessibilitat als municipis²⁵) i reflexa l'atracció de les grans superfícies comercials. Aquesta qüestió es reflexa adequadament pel que fa a la mobilitat per oci (veure taula següent).

Taula 47. Evolució de la mobilitat lligada a l'oci a l'Hospitalet, 1981-1992. En percentatges.

	1981			1992		
	Hospitalet	Barcelona	Altres municipis	Hospitalet	Barcelona	Altres municipis
Anar al cinema	47	51	1	40,6	57,4	2
Sortir a sopar	21	62	17	33,9	52,9	13,2
Bingo/Casinos	30	68	2	48,9	45,5	5,6
Discoteca i sales de ball	22	72	6	29	61,4	9,6

Font: *Enquesta de Trànsit 1992*.

La taula ens mostra una doble perspectiva d'anàlisi: (a) en relació amb l'oferta interna de l'Hospitalet, que potser no és tan àmplia com hauria de ser; i (b) l'elecció personal de l'individu.

Pel que respecta a l'oferta, l'Hospitalet presenta encara dèficits en certs ítems relacionats amb el sector de l'oci; així, per exemple, l'oferta en teatres queda reduïda al *Teatre Joventut* i a algunes representacions que es puguin realitzar en llocs habituals (*Tecla Sala*, *Centre Catòlic*, diverses aules de cultura de petites dimensions, etc.). Altrament, les sales de festa i discoteques apareixen bastant disperses en el territori,

²⁵ Enquesta de Trànsit, 1994.

molt allunyades de l'oferta comercial de la zona del Poblenou o de l'Eixample de Barcelona, les zones industrials de Cornellà (tocant a l'Hospitalet) o Sabadell. Capítol apart s'ha d'apuntar la deficient oferta en sales de cinema: dotze sales en tot el municipi dividides en tres espais, dels quals onze (*La Farga* i el *Cine Rambla*) són molt pròximes entre si; un pobre bagatge davant l'aclaparadora oferta de Barcelona (quaranta-un espais amb gairebé 200 sales esparcides per tota la ciutat) i la que, creixentment, ofereixen els multiespais que se situen als nous centres comercials.

En relació amb el segon aspecte, no s'ha de menystenir el fet que l'individu escolleixi voluntàriament allunyar-se dels espais i la gent que li són propis durant la setmana laboral per gaudir del seu temps d'oci. En aquest sentit, la creixent oferta localitzada fora de l'Hospitalet – en la majoria, als centres comercials de la rodalia – influeix clarament en les pautes de mobilitat de l'individu. Per altra banda, el caràcter capitalí de Barcelona reforça el simbolisme de molts dels desplaçaments dels habitants no tan sols de l'àrea metropolitana sinó de tota la Regió Metropolitana.

Ja s'ha comentat en aquest apartat la importància que tenen en l'actualitat els nous espais comercials: els hipermercats i els grans centres comercials. Aquestes noves formes comercials suposen, en el primer cas, una gran oferta de productes que podríem considerar d'ús quotidià, mentre que els centres comercials suposen la concentració en un mateix punt d'un gran oferta tant de productes (ja siguin de primera necessitat o d'ús no tant quotidià) com d'activitats d'oci i restauració, tot vertebrant amplis espais del territori i incidint la mobilitat d'un gran nombre de persones. A més, cal destacar que es tracta d'un fenomen molt recent i potser encara no gaire estudiat.

S'entenen per grans hipermercats aquells de més de 2.500 m², tot i que actualment es tendeix a obrir-ne de superfícies molt semblants però sense arribar-hi per qüestions fiscals. El primer d'aquests hipermercats data de 1973 (l'històric *Pryca* de El Prat de Llobregat), seguit de l'*Hipercor* de Sant Andreu (1986) i el *Pryca* de Sant Adrià del Besòs (1987) i l'*Esclat* d'Hostafrancs (1990). Des d'aquest moment, es prefereix l'obertura de centres comercials, amb el que en els darrers deu anys només s'inauguren dos més, i tots dos al 1993: un *Dishave* a la Vall d'Hebron i un altre *Pryca* a Sant Feliu de Llobregat.

Pel que fa als centres comercials, fins al 1990 no hi havia cap a la província de Barcelona; al 1991, tot coincidint amb l'organització a Badalona de la zona de Montigalà – una àmplia zona comercial i de lleure amb una ubicació molt propera a Barcelona i que prima l'ús del vehicle privat per tal d'arribar-hi – comença l'expansió del fenomen per tot l'entorn metropolità. Al 1993 s'obre un centre comercial – si bé sense gaires complements d'oci (cinema, etc.) – a dins mateix de la pròpia ciutat de Barcelona (*L'Illa Diagonal*). No passa el mateix amb el Centre Comercial Llobregat obert a Cornellà l'any 1994 o amb el *Barnasud* de Gavà (1995), espais situats a la perifèria de Barcelona (tot i que el primer d'aquests s'integra adequadament en la trama urbana de Cornellà, tot possibilitant-ne el seu accés a peu), i que dediquen un alt percentatge de les seves superfícies a la restauració i els cinemes. També al 1995 s'inauguren el centre comercial de *Barcelona Glòries* i la zona lúdica del *Maremàgnum*, mentre que el 1996 s'obren els centres de l'Hospitalet (*La Farga*), el Centre Comercial de Sant Boi de Llobregat, el de Sant Cugat del Vallès i el Centre de la Vila al Poblenou de Barcelona. Finalment, obre les seves portes el centre comercial *La Maquinista*, que suposa la culminació de la implantació d'aquests *shopping centers* sobre tot el territori de Barcelona i la seva rodalia.

En tots aquests espais adquireix una enorme importància la disponibilitat d'àmplies zones d'aparcament, ja que la lògica de localització d'aquests nous espais comercials no esdevé capritxosa: la proximitat a les principals vies de comunicació, ja siguin aquestes autopistes o vies ràpides de diversa índole esdevé una necessitat més que prioritària per tal de rendibilitzar la inversió. S'ha de tenir en compte que ens trobem davant d'una oferta (tant comercial com d'oci) que pretén arribar a un ampli sector de població motoritzat. Aquesta característica, que podríem considerar inherent a aquest model dispersiu de comerç urbà, és del tot present en aquells centres localitzats als municipis de menor dimensió del Llobregat o del Vallès (com per exemple els de Gavà, Barberà, etc.), on l'ús del vehicle privat és l'única manera d'arribar-hi. No resulta gens estrany comprovar com aquests llocs presenten els seus màxims d'ocupació als caps de setmana, tot coincidint amb el temps d'oci de la població, i tot sovint adaptant-se els seus horaris als diferents ritmes d'activitat de la clientela. L'expansió dels horaris flexibles, de l'obertura en dies festius i vigílies de festa no respon sinó a aquesta demanda, cada dia més comuna entre la població.

En relació amb les demés mobilitats no obligades, és a dir, aquelles que no podem englobar dins de les categories comercials o d'oci, s'ha de dir que la investigació és encara molt incipient. Les anàlisis, quan existeixen, fan referència al conjunt global de la població de l'àrea o la regió metropolitana. En tals casos, els resultats apareixen clarament difusos. En tot cas, sembla ser que l'habitant tipus de l'Hospitalet sembla moure's poc pel territori per establir les seves relacions personals. Així, la localització és molt propera al domicili. La tesi concorda amb les afirmacions de Juan Antonio Módenes (1998), qui apuntava que el model "d'espai de vida" dels habitants metropolitans està clarament marcat per variables objectives i simbòliques del tot incisives, com ara la renda, els horaris relacionats amb les obligacions laborals o els moviments de cap de setmana, etc. La mateixa estructura urbana s'hi troba íntimament relacionada. La seva accessibilitat i connectivitat amb la resta del territori contigu es presenten com les principals variables explicatives de la mobilitat dels habitants d'un municipi.

Capítol 5.

La mobilitat com a migració residencial: l'àrea de migració local.

Arribats a aquest punt de la nostra anàlisi, la pregunta sembla obligada: es pot afirmar que la ciutat de l'Hospitalet ha redescobert el seu territori? En altres paraules, han canviat "tant" els patrons de mobilitat de la seva població? I si n'ha adoptats de nous, què els caracteritza? El present apartat tracta, precisament, de donar resposta a aquestes problemàtiques, tot intentant d'escatir si en un context marcat per una davallada demogràfica sense precedents, la població de l'Hospitalet manifesta unes mobilitats (exterior) apartades dels patrons tradicionals de creixement suburbà que Francesc Ivern trobà en l'Hospitalet de mitjans del segle XX.

L'èmfasi tant especial que posem en el caràcter canviant del panorama de la mobilitat ve marcat decididament per l'herència deixada per unes dècades de màxim creixement demogràfic amb unes externalitats del tot nefastes a nivell urbanístic que unides a les dificultats de gestió del territori han acabat produint uns efectes demogràfics contradictoris del tot evidents. Avançant-nos a les explicacions que tot seguit es presentaran, s'ha d'esmentar que l'efecte per proximitat i contigüitat de Barcelona continuen estant tant presents en l'actualitat com ara dècades enrere. Així les coses, l'Hospitalet, essent com és la segona ciutat de Catalunya, no és capital de res, ni tan sols de comarca. A més es troba circumscrita territorialment entre Barcelona i el Baix Llobregat, amb una funció de sortida del tot evident que les actuals distribucions territorials de les infraestructures no han fet sinó accentuar. Si a aquests dos factors hi afegim el fet de que mai no va poder articular un Pla General propi – idea que es va perdre amb la marginació de les idees de Puig i Gairalt l'any 1930 –, estem en disposició d'afirmar que la gestió territorial de 1950 ençà s'ha delegat a plans supramunicipals basats en un *laissez faire* que no ha fet sinó agreujar la desestructuració del territori hospitalenc.

Tot i així, els canvis han estat del tot presents i han vingut precisament des de la vessant demogràfica de la distribució residencial, tot marcant un abans i un després a

nivell demogràfic. Com apunten Anna Cabré i Juan Antonio Módenes (1997), la nova estructura territorial troba la seva gènesi en l'apuntament d'una dinàmica generalitzada de canvis residencials, que des de mitjans dels vuitanta han estat especialment incisius a tot el territori metropolità.

La nova redistribució del poblament ha fet possible que l'Hospitalet hagi guanyat posicions dins del "rànkings d'origens" de la majoria de municipis de la comarca del Baix Llobregat, en tant en quant l'emigració procedent de Barcelona i la transversalitat del corredor Ordal-Llobregat han originat tot un flux bidireccional d'entrades i sortides de població que per tradició es vinculaven gairebé en exclusiva a Barcelona i ara passen a dependre de l'Hospitalet.

Lògicament, en aquesta redefinició i reinterpretació de les relacions de funcionalitat entre els diversos municipis metropolitans, la importància de l'embalum poblacional unit a la centralitat geogràfica de l'àrea són dos factors-clau que no cal menystenir en cap moment per tal de copsar la magnitud dels canvis en el component migratori d'aquests municipis. En el cas de l'Hospitalet, la superfície de la seva àrea de relació migratòria centrífuga depèn directament del seu tamany i de la mateixa disponibilitat quantitativa de potencials migrants. Fixi's-hi que utilitzem la paraula *migrant*, tot englobant en el mateix concepte tant l'emigrant com l'immigrant. Estem convençuts que tot i la notòria davallada poblacional de la ciutat en els darrers anys, el fenomen migratori ateny múltiples expressions que remetent a l'augment de la complexitat de les relacions de funcionalitat a l'interior de l'àrea metropolitana. És per això que ens arrisquem a reafirmar la hipòtesi de que l'Hospitalet de l'hora d'ara ha deixat de ser una perifèria per a esdevenir un autèntic centre urbà a nivell metropolità i amb clares funcions de municipi organitzador d'espais de relació migratòria al seu voltant. La hipòtesi enllaça directament amb les preferències dels mateixos protagonistes de les diferents mobilitats estudiades, que com hem vist, tendeixen clarament a moure's en municipis propers al punt d'origen, amb una clara intenció de mantenir els llaços locals i una coherència en l'espai de vida. No és gens casual que les emigracions busquin els municipis litorals del Garraf o que la població de l'Hospitalet es comuniqui assíduament amb els municipis veïns d'Esplugues o Cornellà. O fins i tot, que el mateix redescobriment de l'àrea del Besòs per part dels hospitalencs sigui tota una realitat d'ençà l'obertura de les rondes.

La matriu de migrants intermunicipals (respecte la RMB i el conjunt de la resta de Catalunya) relativa al període 1981-1986 així ho confirma, tot disposant espacialment l'índex d'efectivitat de la migració de la població per grans grups d'edat. Els índexos d'efectivitat migratòria segons la categoria professional de la ciutat respecte als mateixos conjunts territorials aporten un *plus* d'informació sobre el perfil laboral dels mateixos migrants.

Taula 48. Índexos d'efectivitat migratòria de l'Hospitalet respecte la Regió Metropolitana i la resta de Catalunya, 1981-1986.

	Total	0-19	20-39	40-59	60 i més	No hi consta
Respecte RMB	-0,18	-0,25	-0,14	-0,26	-0,03	-
Respecte resta de Catalunya	-0,42	-0,49	-0,34	-0,52	-0,26	-

Font: Pujadas, Isabel (1992).

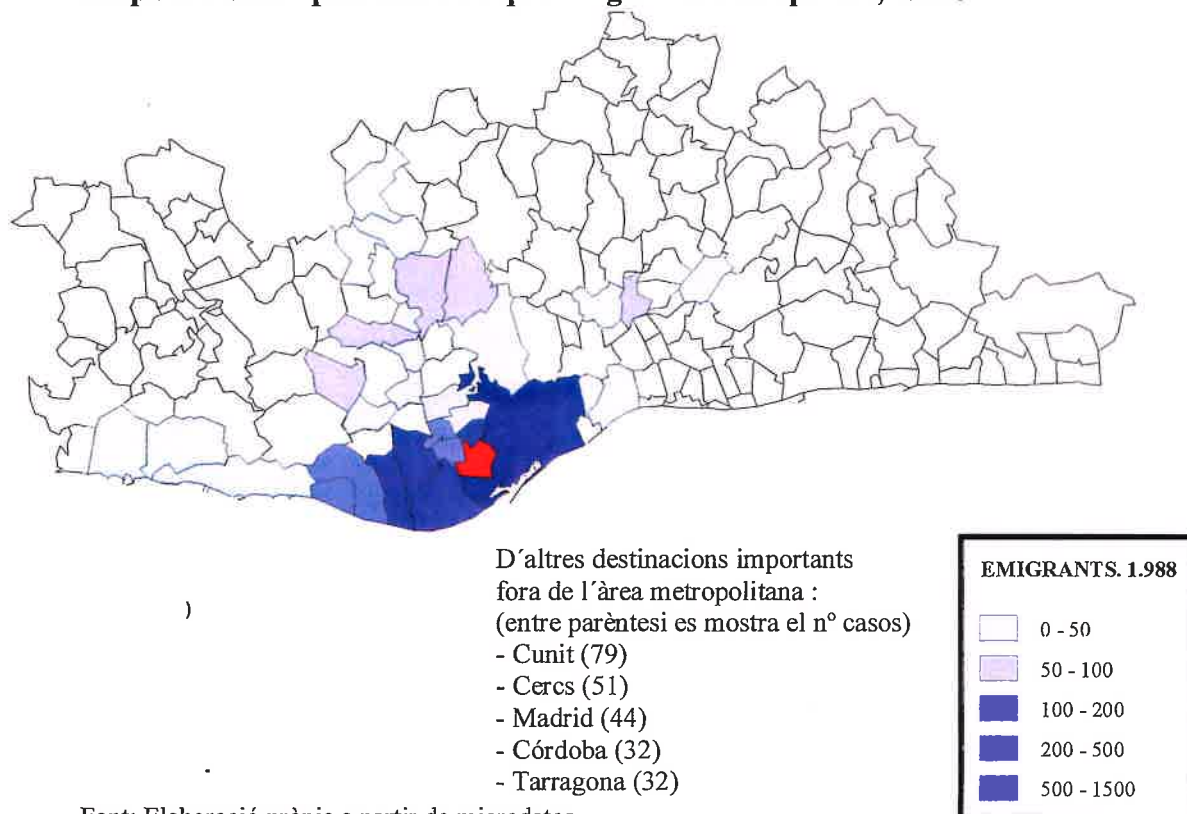
Taula 49. Índexos d'efectivitat migratòria segons categoria professional de l'Hospitalet respecte la Regió Metropolitana de Barcelona i la resta de Catalunya, 1981-1986.

	Total	Directius, Professionals i Tècnics	Administració, Comerç i Serveis	Indústria, Construcció i Transports	Altres
Respecte RMB	-0,18	-0,31	-0,13	-0,11	-0,85
Respecte resta de Catalunya	-0,42	-0,39	-0,29	-0,48	-0,90

Font: Pujadas, Isabel (1992).

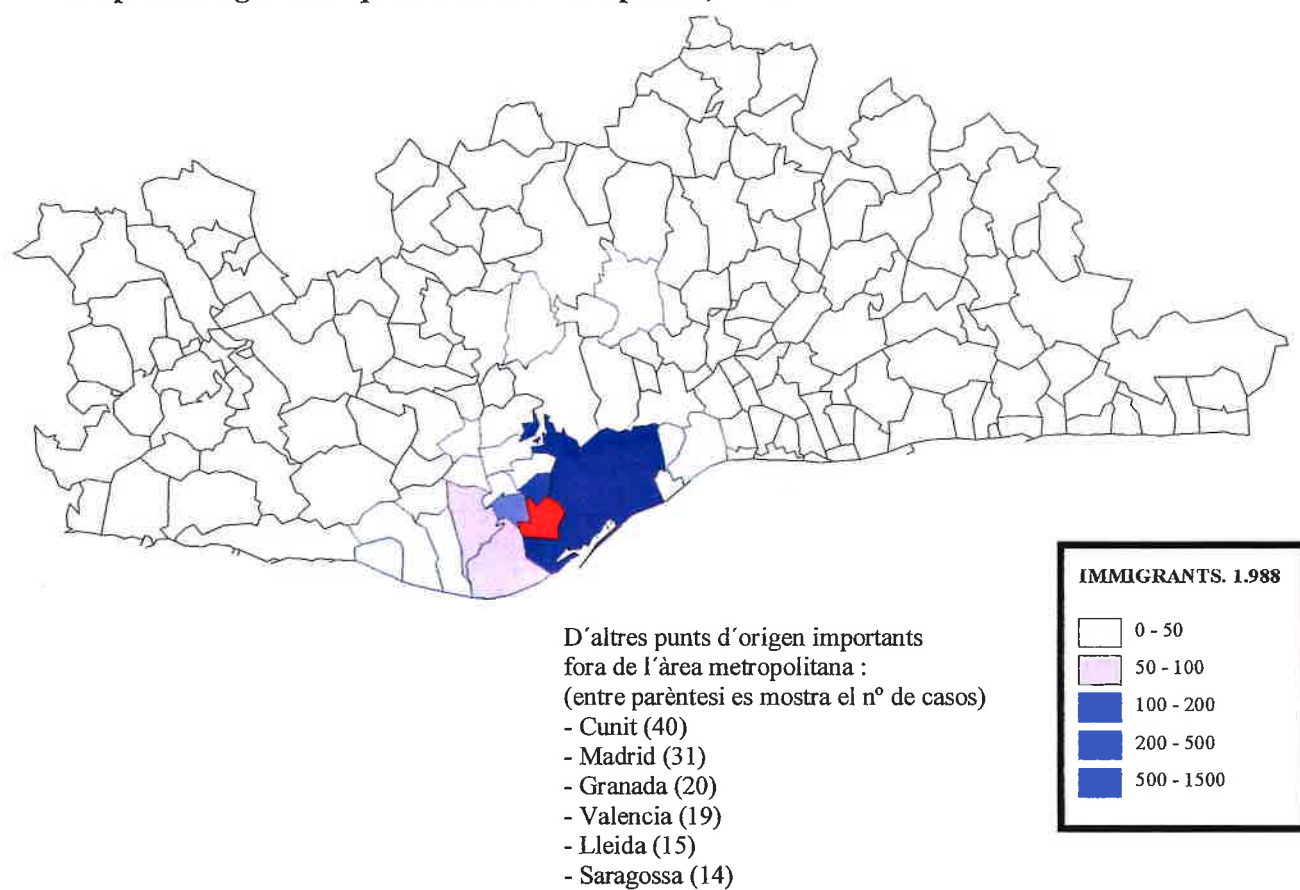
Les noves tendències de mobilitat i d'ús del territori per part de la població de l'Hospitalet queden del tot confirmades, arran de les imatges següents, les quals fan referència als destins preferits pels hospitalencs i a l'origen dels que arriben a l'Hospitalet l'any 1988. El detall és molt significatiu, ja que dona prou reeixida del nou mapa d'interrelacions de la ciutat. La idea es pot completar tot comprovant els mapes resultants del càlcul dels índexos d'autocontenció per als anys 1988 i 1994. La informació es presenta a continuació:

Mapa 4. Destins preferits dels que emigren de l'Hospitalet, 1988.



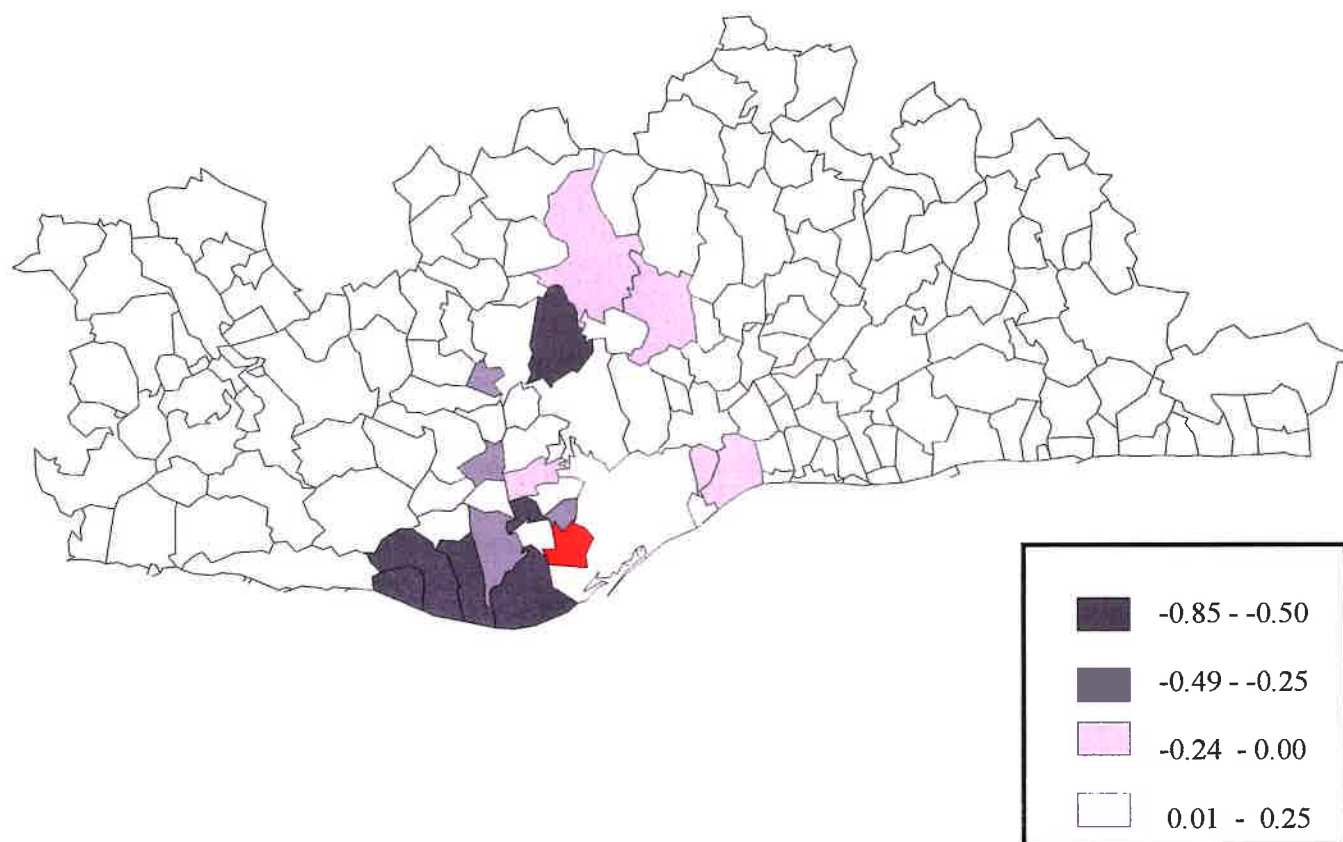
Font: Elaboració pròpia a partir de microdatos.

Mapa 5. Origen dels que arriben a l'Hospitalet, 1988.



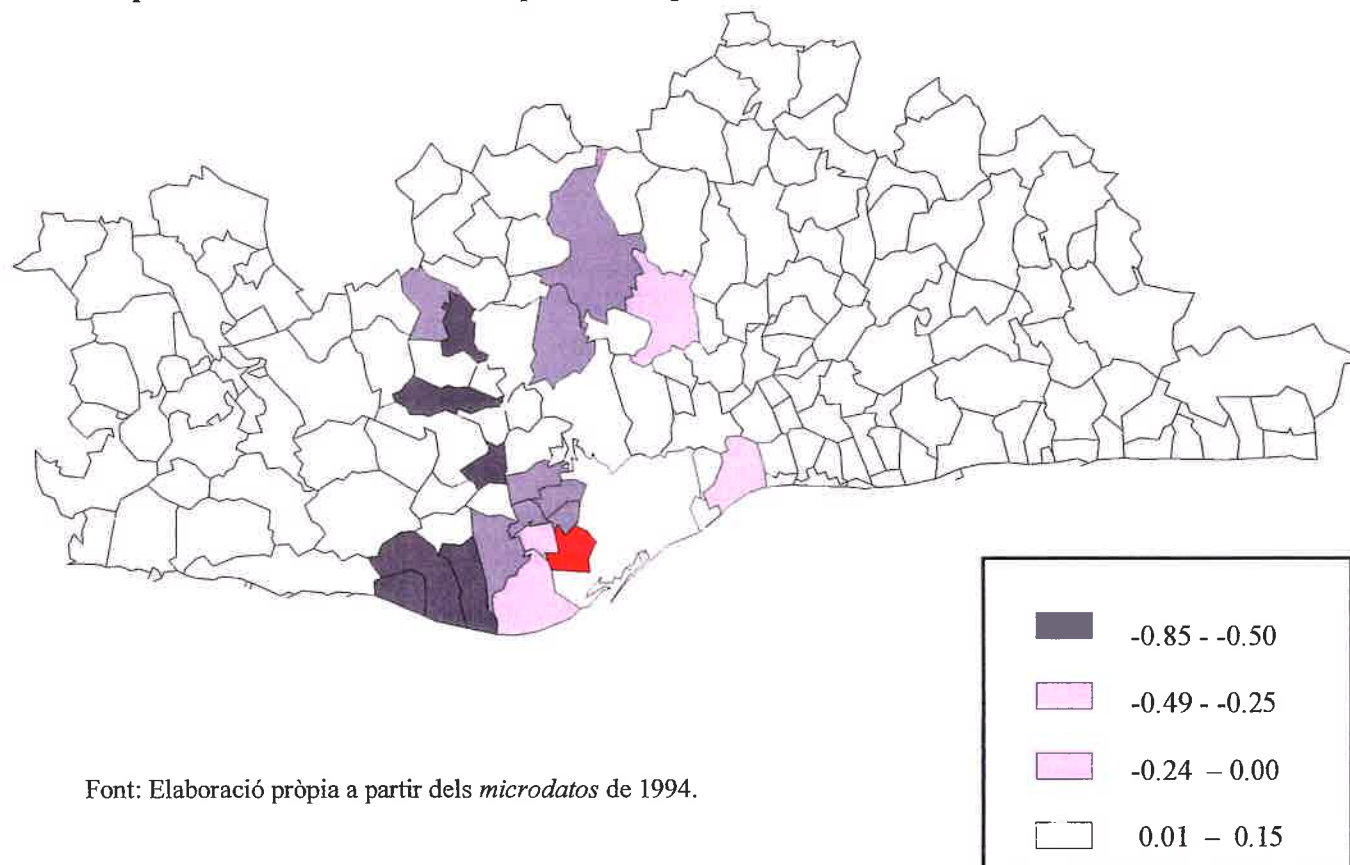
Font: Elaboració pròpia a partir de microdatos

Mapa 6. Índex d'autocontenció per a l'Hospitalet, 1988.



Font: Elaboració pròpia a partir dels *microdatos* de 1988.

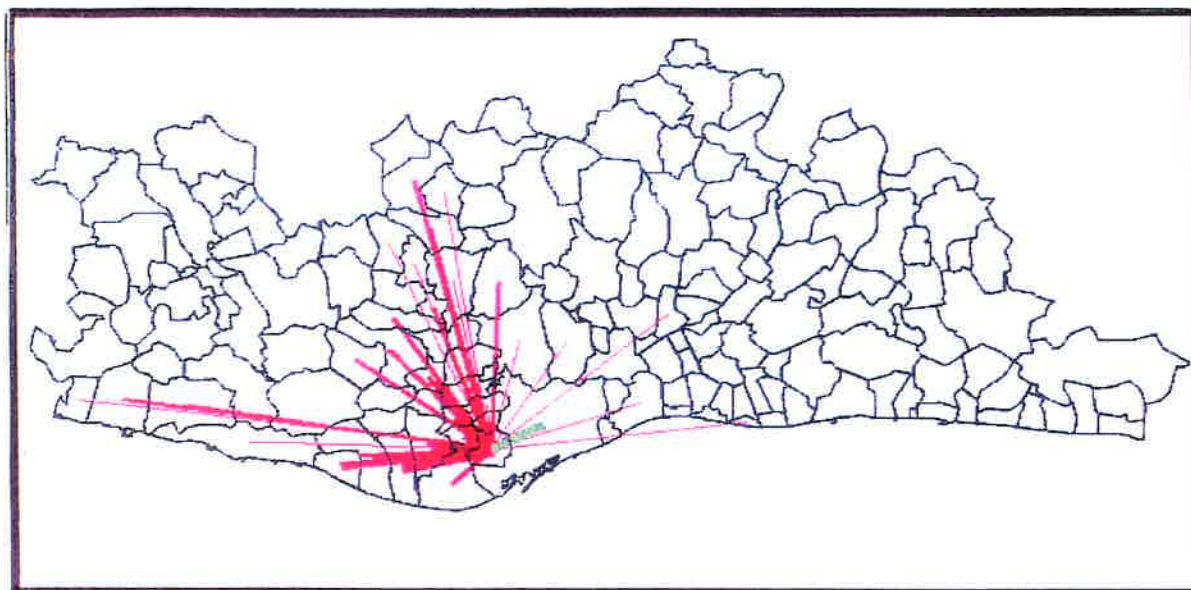
Mapa 7. Índex d'autocontenció per a l'Hospitalet, 1994.



Font: Elaboració pròpia a partir dels *microdatos* de 1994.

El resultat gràfic no deixa cap mena de dubte. Ens trobem davant d'un "nou" model de relacions entre territoris²⁶. El resultat no és casual. En efecte, estudis com ara el realitzat pel Centre d'Estudis Demogràfics (1996) constatava com l'estructura demogràfica i social de la població de la regió de Barcelona era teixida per una freqüent mobilitat residencial intrametropolitana. La nova estructura migratòria derivava – segons l'estudi – en una retenció de l'envelliment als municipis d'antuvi immigrants i una acceleració dels trasvassos de població adulta-jove, infantil i de futurs pares-mares als municipis més emigratoris. Tanmateix, l'existència d'immigració als adults centrals confirmava l'augment d'immigrants amb una categoria socio-econòmica més elevada, que de pas insistia en la relació ja provada entre edat i posició socio-econòmica. En general, tot i la complexitat de l'anàlisi, aquestes constatacions vénen a confirmar l'existència d'unes rutes i espais migratoris particulars, escrits en clau de xarxa territorial, com es desprèn de les singulars ubicacions i emmarcaments geogràfics del municipi en qüestió. En el cas de l'Hospitalet, aquests "espais migratoris" són del tot evidents a la zona del litoral del Garraf i a l'àrea que circumscriu el pas del riu Llobregat. El mapa següent, referent a les migracions intermunicipals de la ciutat en el darrer quinquenni computable, ens apropa adequadament a aquest nou mapa d'interrelacions.

Mapa 8. Migracions intermunicipals a l'Hospitalet, 1991-1996.



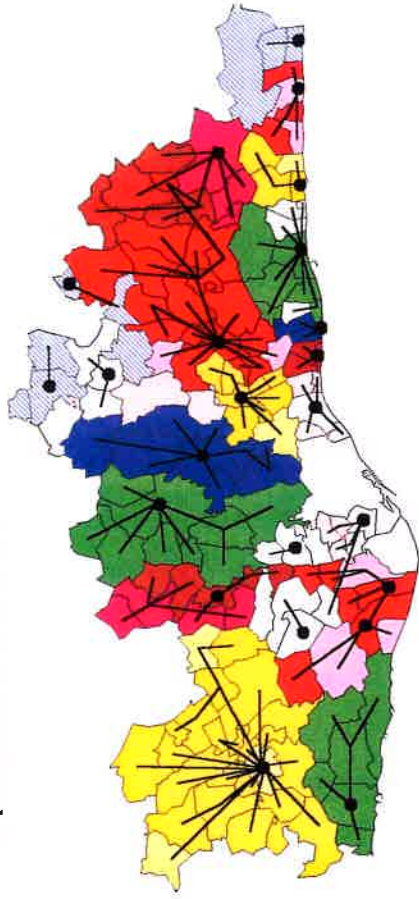
Font: Serra, Josep (comunicació personal).

En quin sentit es pot afirmar l'existència de rutes migratòries selectives, no ja en termes econòmics, sinó també en relació amb l'edat i la preferència territorial? En efecte, si plantegem el nostre discurs en relació amb l'existència d'una selectivitat en la immigració, en realitat ens referim a una certa segregació residencial. No és casual que en l'estudi dels canvis residencials, més que la seva plasmació espacial, importi escatir com s'implementen i com actuen els principals processos demogràfics, com ara la natalitat, el calendari i àdhuc la nupcialitat. No en va a cada edat s'escau un comportament diferent devers el fenomen migratori.

L'afirmació de l'existència d'una àrea de migració local, en tant en quant la podem definir com el marc de relacions migratòries que el municipi en qüestió manifesta en relació amb tota una sèrie de municipis veïns, esdevé un objectiu del tot cabdal per als interessos d'aquesta investigació. No ja perquè la tossuderia del discurs del canvi ens aventuri a reafirmar el caràcter novíssim de determinats comportaments socio-demogràfics, sinó perquè interessa entendre l'actual marc de relacions migratòries que la població de l'Hospitalet manté amb la resta de l'entorn. Una cosa és clara: tot i la davallada demogràfica, els hospitalencs que emigren no "desapareixen del mapa". En realitat es reubiquen en altres municipis – en general propers – de l'entorn metropolità. Així les coses, es perd població resident però es guanyen consumidors de ciutat. No és casual, de fet, que el mercat de treball esdevingui cada cop menys local i més diversificat. I que les relacions per mobilitat no-obligada tendeixin a convertir el centre de Barcelona en un centre simbòlic de les relacions comercials no habituals i de l'oci alhora que els mateixos habitants de l'entorn metropolità prefereixin no desplaçar-se fora del municipi per a realitzar les seves compres habituals.

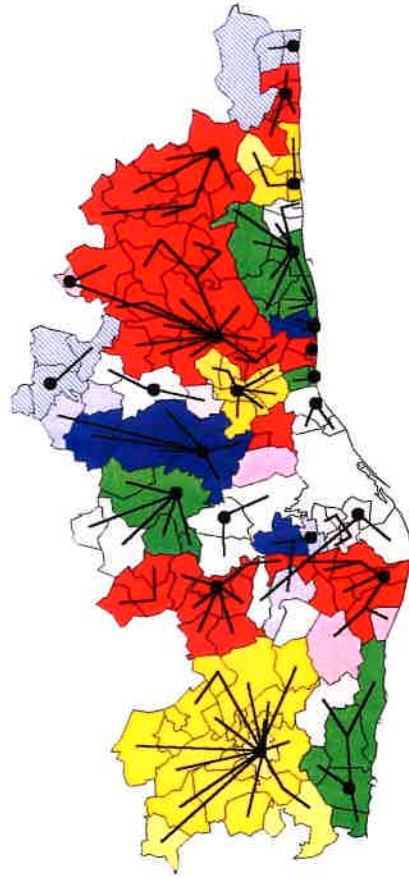
La tesi enllaça directament amb les investigacions realitzades per Juan Antonio Módenes (1998) al respecte dels nous "centres urbans" organitzadors d'espais de relació migratòria al seu voltant. Segons les seves instigacions, són les ciutats grans i mitjanes de l'entorn metropolità les principals organitzadores de les relacions migratòries intermunicipals: Badalona, Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Sabadell, Sant Celoni, Terrassa, Viladecans, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, a més de Barcelona i l'Hospitalet. L'autor afirma que la plasmació territorial de les diferents àrees de relació i migració locals guarda similituds.

Mapa 9. Àrees de vinculació migratòria centripeta (o tradicional)
exceptuant Barcelona. 1.981-1.985



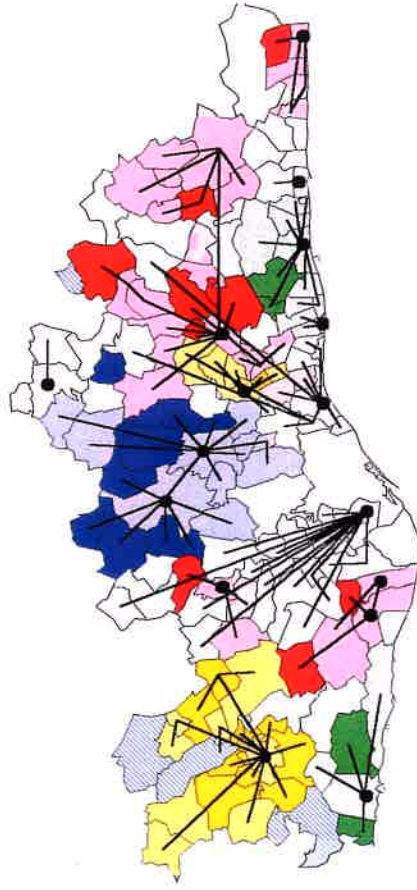
Font : Módenas, J.A. (1.998)

Mapa 10. Àrees de vinculació migratòria centripeta (o tradicional)
exceptuant Barcelona. 1.986-1.990



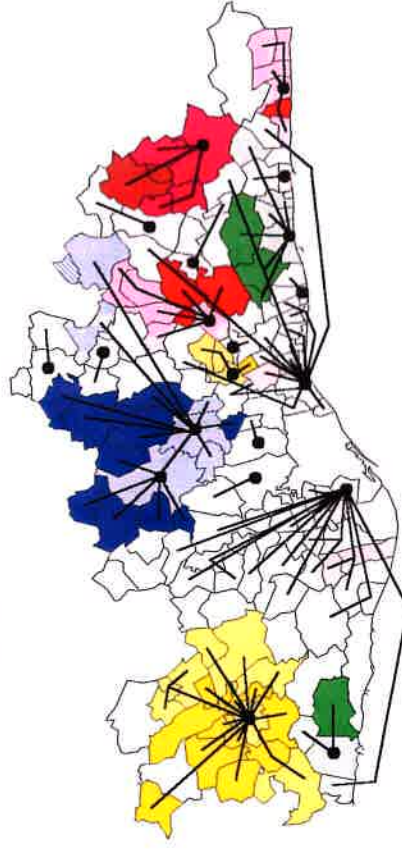
Font : Módenas, J.A. (1.998)

Mapa 11. Àrees de vinculació migratòria centrifuga (o suburbana)
exceptuant Barcelona. 1.981-1.985.



Font : Módenas, J.A. (1.998)

Mapa 12. Àrees de vinculació migratòria centrifuga (o suburbana)
exceptuant Barcelona. 1.986-1.990



Font : Módenas, J.A. (1.998)

En efecte, la majoria dels centres són el principal origen en termes absoluts, per sobre de la capital (Barcelona), dels municipis adjacents, i són el segon origen darrere Barcelona en els municipis exteriors de les seves àrees de relació. És així com es constata l'existència d'un marc de relacions migratòries molt més complex al tradicional esquema de relacions centre-perifèria que havia caracteritzat el període desarrollista. Complex en el sentit de que es trenca l'homogeneïtat dels comportaments migratoris, ja que no només compta Barcelona com a principal entrada o sortida dels habitants d'un municipi o grup de municipis. I perquè la tendència confirmada és la concentració de les principals migracions als municipis propers al punt d'origen, el que ens permet enllaçar amb la idea de Módenes (1998) del manteniment de llaços locals.

Conclusions.

Arribats a aquest darrer punt de la nostra anàlisi, estem en disposició de resumir els punts essencials de l'actual model de mobilitat de l'Hospitalet, que no és sinó la imatge global i sintètica dels canvis ocorreguts a la base de desplaçament i de migració del municipi en les seves diverses expressions (per treball, per estudis, per motius comercials i preferències residencials, etc.).

D'entrada cal advertir que unes i altres esferes d'anàlisi hi estan interconnectades, ja que la migració residencial és una elecció que poques vegades respon a un desig, sinó més aviat al compliment d'una sèrie de condicions objectives, que com hem vist podia ser el manteniment – o millor dit, el no trencament – de la proximitat amb l'espai de vida de l'individu, l'aprofitament de les principals vies de comunicació o la recerca d'un equilibri ecològic que l'entorn més pròxim a la gran ciutat ja no pot oferir ja sigui pel diferencial de preu o per la mateixa qualitat de les edificacions.

Així les coses, el present treball ha pogut penetrar en els punts essencials de la nova estructura de les mobilitats de la població de l'Hospitalet. En aquest sentit, sembla idoni recordar a continuació les principals afirmacions que es desprenen de la línia investigadora resseguida:

1. La davallada demogràfica experimentada per la ciutat en les darreres dues dècades ens presenta davant un nou panorama poblacional.
2. L'anàlisi resseguit de les diferents expressions de la mobilitat intermunicipals ens apropa a les noves estructures latents de les migracions.
3. El fet que l'Hospitalet es trobi situat dins del “nucli dur” metropolità li atorga, si s'escau, més interès a l'anàlisi, ja que cal afegir-hi l'influx per proximitat que rep de la capital, Barcelona, sens dubte un dels exponents més clars de la mutació demogràfica experimentada per Catalunya en els darrers anys.

4. L'evolució demogràfica de la ciutat ens indica com la saturació del creixement demogràfic (ocasionat per la mateixa inèrcia d'ocupació del sòl) porta a un nou escenari socio-poblacional, marcat per la irrupció de noves dinàmiques que remeten directament a la consideració d'una mutació estructural de caire global. És una transformació que va més enllà dels canvis ocorreguts a l'esfera estrictament poblacional. En efecte, la mateixa distribució dels fluxos territorials, l'estructura econòmica resultant i les noves dinàmiques d'ocupació i ús del territori (d'acord amb els processos de difusió i extensió del fenomen urbà arreu del país) en són bones mostres de com les noves mobilitats de la població tenen unes causalitats socials múltiples. Ja no és possible seguir estudiant els fenòmens metropolitans més essencials (com ara la mobilitat) únicament a partir dels embalsams poblacionals o de la discriminació del territori entre centre i perifèria. Les noves aproximacions han de fer-se a partir de criteris dinàmics que tinguin en compte que la realitat metropolitana ha canviat i que cada cop més s'estructura espacialment com una xarxa de relacions canviant. Urgeix abordar la qüestió territorial a partir de nous esquemes basats en el funcionament en xarxa. És aquesta la gran fita que el present treball ha pogut arribar a respondre, en presentar de manera ben particular les diferències existents entre un Hospitalet marcat per un creixement per migració interregional excepcional i un Hospitalet en clar procés de mutació demogràfica.

5. Emfatitzem el caràcter de creixement demogràfic de la ciutat, ja que la seva evolució urbanística no es pot entendre sense fer-hi referència. L'Hospitalet supera amb escreix i durant gairebé cinc dècades seguides la mitjana del conjunt de Catalunya i àdhuc de la veïna Barcelona, inclús en els períodes de màxim creixement poblacional d'aquesta última. El resultat del procés sembla prou lògic: una densificació poblacional i territorial produïda en un curt període temporal.

6. Amb les dades a la mà, el creixement demogràfic de la ciutat es concentra bàsicament en dos períodes durant el segle XX: la dècada de 1920 i el període *desarrollista* de 1950-1970. El cas de l'Hospitalet destaca, insistim, per la seva espectacularitat i perquè és l'exemple de la intensitat amb què dit creixement actuà sobre nombrosos municipis, tot alterant de socarrel llur estructura demogràfica tradicional.

7. L'inici de la inflexió demogràfica cal situar-lo en l'any 1975, tot coincidint amb la davallada de la immigració interregional. El nou perfil migratori que s'apuntarà des de

llavors serà la causa que explicarà la transició demogràfica experimentada per la ciutat. Anul·lada la incidència d'una immigració interregional i d'una fecunditat excepcional, l'única raó dels nous moviments de població cal relacionar-la amb les migracions intrametropolitanes. Els traspassos de poblament des del nucli metropolità cap a les àrees menys densificades i menys poblades comença a esdevenir un tret del tot comú i present en aquest procés d'extensió gradual de l'espai metropolità.

8. En aquest context de canvi, si en xifres absolutes l'Hospitalet actua com a pol d'expulsió de població, no és menys cert que la seva ubicació dins del nucli central de l'àrea metropolitana li reporta uns trasvassaments d'efectius barcelonins. Així doncs, en tot el període 1981-1986 perd habitants, que fugen a municipis de la segona corona metropolitana o d'altres amb unes condicions de comunicabilitat altament valorables. Ara bé, no és menys cert que actua (sobretot en aquest període) com de primera destinació o de pont. És així com s'explica que l'Hospitalet sigui el municipi que entre 1981 i 1986 acull més emigrants barcelonins.

9. Com s'explica, doncs, aquest *èxode urbà*? I el més important, podem afirmar l'existència d'uns filtres migratoris diferents? L'èxode que es manifesta és el resultat combinat d'una sèrie de factors que apunten a diversos nivells, com ara la major separació entre el lloc de residència i el lloc de treball, la descentralització productiva, la degradació del seu medi urbà i el diferencial de preu en l'accés de la vivenda l'entorn metropolità immediat i els municipis situats a la segona corona.

10. Quines són les principals expressions d'aquest canvi demogràfic lligat a la mobilitat? Les diverses evolucions de la mobilitat donen fe dels nous escenaris que la transició demogràfica promou en el conjunt de l'àrea metropolitana.

11. En termes de mobilitat laboral, és fàcilment constatable com la pèrdua d'autocontenció del centre barceloní afavoreix un augment considerable de la interrelació dins dels demés municipis de l'àmbit metropolità més proper. Aquest és el cas de l'Hospitalet, que renova la seva xarxa de mobilitat i de relacions econòmiques a partir teixir una mobilitat cada dia més freqüent amb Cornellà o Esplugues i amb aquells altres municipis que arran de les millores en les vies de comunicacions han redefinit positivament la seva relació amb l'Hospitalet (és el cas de Badalona o de Santa

Coloma de Gramanet). No cal oblidar-se tampoc de la sortida sud natural cap al Garraf de la ciutat, que manifestaria en els fluxos cap a Sitges i Castelldefels part del desig de la població de l'Hospitalet de redefinir el seu espai de vida a partir de la proximitat amb el litoral. No gensmenys cal reconsiderar la reinserció del municipi amb la seva sortida natural *via* comarca del Llobregat (Martorell, El Prat, Sant Boi, etc.). L'evolució del municipi en aquests darrers anys és del tot significativa i reflexa d'una manera molt fidedigna el que passa al conjunt de municipis de base industrial, que per raons lligades amb el seu difícil inseriment territorial i a la persistència d'una estructura socioeconòmica poc innovadora reflecteixen una considerable pèrdua de població laboral lligada a processos industrials avui dia descentralitzats. Pocs municipis presenten pèrdues de llocs de treball residents i de població com l'Hospitalet. L'eclosió dels nous fluxos i de les noves tendències de la mobilitat laboral vindria a consolidar un balanç de mobilitat intermunicipal profundament negatiu per a la ciutat. L'increment de la mobilitat laboral a la ciutat, però, no està lligat només al component sortida de la població. Així les coses, i malgrat la sortida d'àmplies capes de població ocupada, el mercat de treball local de l'Hospitalet ha manifestat en els darrers anys signes d'aparent millora, que es manifesten en un augment d'11,2 punts de l'ocupació resident. Fruit d'aquestes noves interrelacions territorials, estem en disposició d'afirmar que el mercat de treball de l'Hospitalet presenta en aquests darrers anys un major dinamisme que el del conjunt de grans municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

12. Pel que fa a la mobilitat estudiantil, l'anàlisi resseguit presentava la distribució actual d'aquests desplaçaments per a una ciutat com l'Hospitalet marcada per la davallada demogràfica, la implementació de la reforma educativa als centres i les tendències de distribució dels centres escolars, que d'ençà uns anys han redibuixat les xarxes de mobilitat dels escolars. En tant en quant, però, aquestes xarxes estan íntimament lligades a la proximitat als centres escolars, s'ha d'admetre que de totes les mobilitats, la mobilitat escolar és la que presenta una autocontenció més evident de la població a tots els nivells. Fins i tot en aquells universitaris, ja que la proximitat amb el que s'ha vingut a anomenar "Portal del Coneixement" (conjunt de nuclis universitaris situats a la Diagonal, com ara la Facultat d'Econòmiques i d'Empresarials de la UB, la UPC i d'altres) fa que bona part d'aquest jovent universitari decideixi residir (ja sigui en règim de lloguer o d'altres tipus) en un pis o apartament de l'Hospitalet pel diferencial de preu i distància que la ciutat pot oferir en comparació amb Barcelona.

13. Pel que fa a l'anàlisi de la mobilitat no-obligada, la recerca es feia ressò de les noves tendències de desplaçament de la població metropolitana. La profusió del transport privat, unit a les preferències de compra dels ciutadans ens permetia de deduir que l'evolució dels darrers anys instituïa l'aparició del fenomen dels shopping centres. La raó és ben clara i remet directament a la generalització dels commuters a tota la regió metropolitana: molts d'aquests desplaçaments són efectius degut a que molts dels habitants de la regió metropolitana s'hi adrecen un cop acabada la jornada laboral. L'amplitud d'horaris facilita el que "de passada" aquests hi puguin fer la compra abans de tornar a casa. Així i tot, el comerç quotidià sembla que sigui una qüestió escrita en clau local. Fins i tot en un cas tan extrem com l'Hospitalet, marcat sens dubte per la poca homogeneïtat del seu territori, la seva població prefereix fer la compra quotidiana als comerços del seu barri. Tan sols en un cas, pel que fa al districte sisè (Bellvitge-Gornal) i per raons de proximitat del tot òbvies, la confluència amb Barcelona fa que gran part dels desplaçaments emigrin a les botigues de la ciutat comtal. L'anàlisi es concluïa tot afirmant el perfil de comprador per a l'Hospitalet en relació amb les variables personals bàsiques que tenen algun pes en relació amb els intercanvis comercials, com ara el sexe, l'edat, la renda, l'activitat o professió i el grup de mobilitat. El creuament d'aquestes variables ens permetia deduir els diferents tipus de comprador existents i "coincidents" a la ciutat.

14. Finalment, l'aproximació al tipus de mobilitat que es refereix als canvis residencials ens permeté d'apuntalar el que es coneix com la (nova) "àrea de migració local" de l'Hospitalet. Com es pot afirmar l'existència d'unes noves tendències d'assentament? En aquest punt la nostra recerca posava de manifest clarament com la nova estructura territorial metropolitana troba la seva gènesi en la generalització d'una dinàmica molt intensa de canvis residencials, que des de mitjans dels vuitanta han marcat els creixements i decreixements del conjunt de municipis metropolitans. La nova distribució del poblament ha fet possible que l'Hospitalet hagi guanyat posicions dins del "rànkling d'òrigens" de la majoria de municipis de la comarca del Baix Llobregat, en tant en quant l'emigració procedent de Barcelona i la transversalitat del corredor Ordal-Llobregat han originat tot un flux bidireccional d'entrades i sortides de població que per tradició es vinculaven gairebé en exclusiva amb Barcelona, i que ara passen a dependre directament de l'Hospitalet. En aquesta lògica de reinterpretació de les relacions de

funcionalitat entre els diversos municipis metropolitans, la importància de l'embalum poblacional unida a la centralitat geogràfica de l'àrea són dos factors-clau que no cal menystenir en cap moment per tal d'entendre la magnitud dels canvis en el component migratori d'aquests municipis, entre els quals hi destaca sens dubte l'Hospitalet. És per això que ens arrisquem a reafirmar la hipòtesi de que l'Hospitalet dels darrers anys ha deixat de ser una perifèria per esdevenir un autèntic centre urbà a nivell metropolità i amb unes funcions de municipi organitzador d'espais de relació migratòria al seu voltant. La hipòtesi enllaça directament amb les preferències dels mateixos protagonistes de la mobilitat, que com hem vist, tendeixen clarament a moure's en municipis propers al punt d'origen, amb una clara intenció de mantenir els llaços locals i una coherència en l'espai de vida. No és gens casual que les emigracions busquin els municipis litorals del Garraf (Sitges o Castelldefels) o que la població de l'Hospitalet es comuniqui assíduament amb els municipis de veïns d'Esplugues o Cornellà. O fins i tot, que el mateix redescobriment dels municipis de l'àrea del Besòs per part dels hospitalencs sigui tota una realitat d'ençà l'obertura de les rondes.

Resum de taules, gràfics i mapes.

Taules.

Taula 1. Majors descensos demogràfics a Catalunya, 1995-1999. En nombres absoluts i percentatges	9
Taula 2. Distribució dels municipis segons la proporció de la seva immigració metropolitana explicada per Barcelona o altres centres principals. Regió Metropolitana de Barcelona, 1986-1990	15
Taula 3. Resum explicatiu de la Segona Transició Demogràfica	20
Taula 4. Comparació del coeficient anual d'augment de població entre l'Hospitalet, Barcelona i Catalunya, 1857-1986	25
Taula 5. Creixement de la població a l'Hospitalet (total i tres barris històrics), 1887-1940. En percentatges	27
Taula 6. Distribució per barris de la naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1930. En nombres absoluts i percentatges	29
Taula 7. Classificació jeràrquica de les principals ciutats catalanes al marge de Barcelona, 1920-1940	32
Taula 8. Relació entre llocs de treball, població activa i població total a l'Hospitalet, 1923-1971	35
Taula 9. Composició del sector industrial a l'Hospitalet, 1930-1980. En percentatges.	35
Taula 10. Comparació de la distribució de la població de l'Hospitalet per barris, 1960-1970. En nombres absoluts i percentatges	36
Taula 11. Naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1965. En nombres absoluts i percentatges	38
Taula 12. Població dels municipis del Barcelonès més Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, 1970-1986. En nombres absoluts i percentatges	44
Taula 13. Evolució de la població dels municipis del Barcelonès més Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, 1970-1986 (per quinquennis). En nombres absoluts i percentatges	44
Taula 14. Creixement de la població dels àmbits de la regió metropolitana de Barcelona, 1975-1996. En nombres absoluts i percentatges	47

Taula 15. Densitat de població dels municipis del Barcelonès (hab/ha), 1960-1986	48
Taula 16. Estimació dels components del creixement demogràfic a l'Hospitalet, 1970-1975 i 1975-1981. En nombres absoluts i percentatges	50
Taula 17. Naturalesa de la població de l'Hospitalet, 1975-1996. En percentatges	50
Taula 18. Taxes migratòries de l'Hospitalet respecte de la Regió Metropolitana de Barcelona i la resta de Catalunya, 1981-1986	51
Taula 19. Distribució per municipis de la migració procedent de Barcelona ciutat, 1981-1986. En nombres absoluts	52
Taula 20. Creixement de la població a l'Hospitalet i els seus factors determinants, 1986-1996. En nombres absoluts	60
Taula 21. Balanç migratori de l'Hospitalet, 1981-1986 (per quinquennis)	60
Taula 22. Saldos migratoris de l'Hospitalet, 1988-1998. En nombres absoluts	60
Taula 23. Altes de l'Hospitalet segons lloc de procedència per grups d'edat, 1999	60
Taula 24. Baixes de l'Hospitalet segons lloc de destí per grups d'edat, 1999	61
Taula 25. Fluxos de mobilitat obligada per treball entre l'Hospitalet i els municipis de Catalunya. Detall de les principals destinacions. Municipi origen: l'Hospitalet, 1981-1996	66
Taula 26. Fluxos de mobilitat obligada per treball entre l'Hospitalet i els municipis de Catalunya. Detall dels principals orígens. Municipi destí: l'Hospitalet, 1986-1996	67
Taula 27. Mobilitat i volum d'ocupació a l'Hospitalet, 1981-1996	68
Taula 28. Viatges amb destinació Barcelona i altres municipis respecte dels generats dins de l'Hospitalet, 1981-1996. En percentatges	68
Taula 29. Intercanvis de població ocupada entre els grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, 1996. En nombres absoluts	71
Taula 30. Evolució de la mobilitat a l'Hospitalet, 1981-1996 (per quinquennis). En percentatges	72
Taula 31. La mobilitat obligada per treball als grans centres urbans de l'àrea metropolitana de Barcelona: els centres que atrauen mà d'obra, 1986-1996. En nombres absoluts	73
Taula 32. Viatges d'estudi als municipis de la Corporació Metropolitana de Barcelona, 1986. En nombres absoluts	77
Taula 33. Índex d'autocontenció per a la mobilitat estudiantil, 1981-1986	80
Taula 34. Proporció dels viatges d'estudi amb destinació Barcelona respecte del total de viatges d'estudi generats al municipi, 1981-1986	81

Taula 35. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1986	82
Taula 36. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1991	83
Taula 37. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi origen: l'Hospitalet de Llobregat. Principals destinacions, 1991	84
Taula 38. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi destí: l'Hospitalet de Llobregat. Principals orígens, 1991	85
Taula 39. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi: l'Hospitalet de Llobregat, 1996	86
Taula 40. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi origen: l'Hospitalet de Llobregat. Principals destinacions, 1996	86
Taula 41. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-estudi, per sexe. Municipi destí: l'Hospitalet de Llobregat. Principals orígens, 1996	87
Taula 42. Distribució de l'estudiantat universitari hospitalenc a les universitats de Barcelona, 1989-1999. En nombres absoluts	88
Taula 43. Municipi on fan la compra els hospitalencs, 1981-1992. En percentatges	92
Taula 44. Ciutat preferida per part dels hospitalencs per fer la compra, 1992. Distribució per districtes i en percentatges	93
Taula 45. Distribució de les compres que es fan a l'Hospitalet segons districte de residència i compra, 1994. En percentatges	94
Taula 46. Evolució dels viatges per compres no-quotidianes. L'Hospitalet. 1981, 1992, 1993 i 1994	95
Taula 47. Evolució de la mobilitat lligada a l'oci a l'Hospitalet, 1981-1992. En percentatges	97
Taula 48. Índexos d'efectivitat migratòria de l'Hospitalet respecte la Regió Metropolitana i la resta de Catalunya, 1981-1986	103
Taula 49. Índexos d'efectivitat migratòria segons categoria professional de l'Hospitalet respecte la Regió Metropolitana i la resta de Catalunya, 1981-1986	103

Mapes.

Mapa 1. L'Hospitalet en la nova Barcelona "de les Rondes"	12
---	----

Mapa 2. L'Hospitalet a l'àrea de Barcelona, 1900-1980	26
Mapa 3. Creixement relatiu de la població, 1960-1996. Per períodes temporals	45
Mapa 4. Destins preferits dels que emigren de l'Hospitalet, 1988	104
Mapa 5. Origen dels que arriben a l'Hospitalet, 1988	104
Mapa 6. Índex d'autocontenció per a l'Hospitalet, 1988	105
Mapa 7. Índex d'autocontenció per a l'Hospitalet, 1994	105
Mapa 8. Migracions intermunicipals a l'Hospitalet, 1991-1996	106
Mapa 9. Àrees de vinculació migratòria centrípeta (o tradicional) exceptuant Barcelona a la Regió Metropolitana, 1981-1985	108
Mapa 10. Àrees de vinculació migratòria centrípeta (o tradicional) exceptuant Barcelona a la Regió Metropolitana, 1986-1990	108
Mapa 11. Àrees de vinculació migratòria centrífuga (o suburbana) exceptuant Barcelona a la Regió Metropolitana, 1981-1985	108
Mapa 12. Àrees de vinculació migratòria centrífuga (o suburbana) exceptuant Barcelona a la Regió Metropolitana, 1986-1990	108

Gràfics.

Gràfic 1. Evolució dels components del creixement demogràfic a l'Hospitalet, 1954-1999	39
Gràfic 2. Piràmides d'edats de l'Hospitalet. Anys 1975, 1981, 1986, 1991 i 1996	42
Gràfic 3. Perfils dels migrants de l'Hospitalet, 1991	63

Bibliografia.

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

Ajuntament de l'Hospitalet: *Pla d'Actuació Municipal 1996-1999*. Àrea d'Alcaldia-Presidència de l'Hospitalet de Llobregat, 1999.

Ajuntament de l'Hospitalet: *Anuari estadístic* (diversos anys).

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J.: *Enquesta de Trànsit 1992*. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport. Barcelona, 1992.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J.: *Enquesta de Trànsit 1993*. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport. Barcelona, 1993.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabaté, J.: *Enquesta de Trànsit 1994*. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona/Entitat Metropolitana del Transport. Barcelona, 1994.

Alabart, A.; Aragay, J.M.; Sabate, J.: *El pols de la ciutat de Barcelona*. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona/Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1994.

Alabart, Anna; García, Soledad; i Giner, Salvador (comps.): *Clase, poder y ciudadanía*. Madrid. Siglo XXI, 1994.

Aragay, Josep Maria: "Quantificació i percepció de la mobilitat no obligada i el trànsit segons l'Enquesta de Trànsit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1992-1994" a *Papers*, 24 (1995): pp. 81-100.

Arribas, R.; Módenes, J.A.; Sánchez, J.E.: *Influència de les migracions intermunicipals sobre l'estructura socio-econòmica de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona*. CED, mimeo. 1996.

Bonal, Raimon: *Collblanc i La Torrassa 1974: les raons d'una lluita urbana*. Inèdit, 1974.

Cabré, Anna: "Algunes reflexions sobre el futur de la població de Barcelona" a *Papers*, 5 (1991): pp. 11-21.

Cabré, A; Módenes, J.A.: "Dinàmiques demogràfiques recents a la Regió Metropolitana de Barcelona" a *Revista Econòmica de Catalunya*, 33 (1997): pp. 66-76.

Camós, Joan: *L'Hospitalet, la història de tots nosaltres 1930-1936*. Diputació de Barcelona, 1986.

Camós, Joan; González, Mercedes: "Activitat econòmica a l'Hospitalet 1930-1980. La contribució industrial" a *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de l'Hospitalet), núm. 3 (1987).

Camós, Joan: "L'Hospitalet dins el Baix Llobregat" a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat (14 a 16 d'abril de 1988); pp. 140-147.

Camós, Joan; Santacana, Carles: *Història de l'Hospitalet. Una síntesi del passat com a eina de futur*. Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1997.

Castañer, M.: "Una nova dimensió de la xarxa de ciutats a Catalunya. Les àrees de cohesió" a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 25 (1994): pp. 63-77.

Candel, Francisco: *Els altres catalans*. Barcelona. Edicions 62, 1964.

Casas, Joan: *De pagesos a aturats: notes sobre la història de les transformacions urbanes a l'Hospitalet*. Ajuntament de l'Hospitalet, 1983.

Casas, Joan: *La formació de la indústria a l'Hospitalet: els antecedents i la primera embranzida (1789-1890)*. Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1985.

Casas, Joan: *L'Hospitalet. Un passeig per la història*. Patronat Municipal de Comunicació. L'Hospitalet.

Casassas, Ll.; Clusa, J.: *L'organització territorial de Catalunya*. Barcelona. Publicacions de la Fundació Jaume Bofill, 1981.

CIREM: *Perfil socio-econòmic dels municipis catalans. Instrument per a la gestió*. Barcelona, 1997.

Clusa, Joaquim: "La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la Regió Metropolitana de Barcelona" a *Papers*, 24 (1995). Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Clusa, J.; Cladera, J.: "El canvi d'escala de la ciutat metropolitana de Barcelona" a *Revista Econòmica de Catalunya*, 33 (1997): pp. 44-53.

CMB: *Análisis comparativo de la movilidad obligada 1975-1981*. Barcelona. CMB, 1984.

Codina, Jaume: *L'Hospitalet de Llobregat 1573-1632. Assaig d'interpretació històrica*. Ajuntament de l'Hospitalet, 1970.

Codina, Jaume: *El delta de Llobregat i Barcelona*. Barcelona. Ariel, 1971.

Domínguez, Manuel (et al.): *Rutes urbanes: descoberta del patrimoni industrial de l'Hospitalet de Llobregat*. Museu d'Història de l'Hospitalet, 1990.

Esteban, Manuel: *Distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Barcelona, 1989.

- Iglésies, Josep: *El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años*. Memòria de la "Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona", 680. Barcelona, 1961.
- Institut d'Estadística de Catalunya: *Estadística municipal* (diversos anys).
- Ivern, Francisco: *Hospitalet de Llobregat, municipio suburbano*. Barcelona. CSIC, 1960.
- Lestaeghe, R. (1991): "Una interpretación sobre la segunda transición demográfica en los países occidentales" a Institut d'Estudis Mediterranis: *Mutació del sistema de valors a les societats modernes i magribines*. Barcelona.
- Longo, Tomasso G.: "La città sconfinata" a Salzano, Edoardo (ed.): *La città sostenibile*. Roma. Edizioni delle Autonomie, 1992; pp. 90-93.
- Madurell, Josep Maria: *Fulls històrics de l'Hospitalet*. Ajuntament de l'Hospitalet, 1972.
- Marcè, Francesc: *25 imatges de la història de l'Hospitalet*. Barcelona. Banc de Bilbao, 1979.
- Massana, Carme: *Indústria, ciutat i propietat: política econòmia i propietat urbana a l'àrea de Barcelona, 1901-1939*. Barcelona. Curial, 1985.
- Mataix, Antoni: "Aproximació a la història del barri de Sant Feliu" a *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de l'Hospitalet), núm. 3 (1987).
- Mendizàbal, Enric: "Les noves tendències del poblament" a *Primer Congrés Català de Geografia. Tom II: Ponències*. Barcelona, 1991; pp. 159-178.
- Mendizàbal, Enric: "Una proposta de model espacial per a la interpretació territorial de Catalunya" a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 36 (1993): pp. 101-118.

Mendizàbal, Enric: "El fenómeno urbano en Catalunya, 1717-1991" al *IV Congrés de l'Associació de Demografia Històrica*. Centre d'Estudis Demogràfics, 1994.

Módenes, Juan Antonio: *Anàlisi geodemogràfica de les àrees de relació migratòria local a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, 1995. Memòria de Tercer Cicle.

Módenes, Juan Antonio: "Diferències en la mobilitat residencial a la Regió Metropolitana de Barcelona" a Roca i Albert, Joan (coord.): *Expansió urbana i planejament a Barcelona*. Barcelona. Editorial Proa, 1997; pp. 331-343.

Módenes, Juan Antonio: *Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona*. Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, 1998. Tesi doctoral dirigida per Anna Cabré.

Módenes, Juan Antonio: "Movilidad residencial en la región metropolitana de Barcelona" (conferència de doctorat, 2000).

Monclús, F. J. (ed.): *La ciudad dispersa*. Barcelona. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

Morales, Josep: "El barri de Sant Josep" a *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de l'Hospitalet), núm. 6 (1986).

Navarro, Ferran: "Els plans de l'Hospitalet" a *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de l'Hospitalet), núm. 8 (1989).

Nel.lo, Oriol: "Dinàmiques territorials i mobilitat urbana a la Regió Metropolitana de Barcelona" a *Papers*, 24 (1995): pp. 9-37.

Nel.lo, Oriol: "La transformació de la societat metropolitana" a *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona*. Diputació de Barcelona, 1998.

Nel.lo, Oriol: "Les dinàmiques metropolitanes: la difusió de la ciutat sobre el territori" a Giner, Salvador (dir.): *La societat catalana*. Barcelona. Institut d'Estadística de Catalunya, 1998.

Paba, Giancarlo (ed.): *La città e il limite. I confini della città*. Usher. Firenze, 1990.

Pujadas, Isabel; García, Arlinda: "Migraciones interiores en España: tendencias recientes y perspectivas de futuro (1971-2001)" a *Revista de Geografía*, vol. XXIX, 3 (1995).

Pujadas, Isabel; García, Arlinda: "Les migracions interiors a Espanya a finals del segle XX" a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 44, vol. 12 (1996): pp. 231-249.

Riba, Carles: "L'Hospitalet com a ciutat-comarca" a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat (14 a 16 d'abril de 1988); pp. 148-155.

Roca, J.: *Gestió urbanística a l'Hospitalet de Llobregat*. Text mecanografiat. Museu d'Història de l'Hospitalet, 1974.

Roca, Josep; Díaz, Enriqueta: "La Torrassa un antecedent de barriada dormitori" a *L'Avenç*, núm. 28 (juny 1980).

Roselló, Xavier: "La mobilitat obligada a l'Hospitalet, segons el padró del 1981" a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat (14 a 16 d'abril de 1988); pp. 69-81.

Rossi, P. H.: *Why families move. A study in the social psychology of urban residential mobility*. The Free Press. Illinois, 1955.

Sala, Cristina: "Història de l'associacionisme a Collblanc-La Torrassa" a *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de l'Hospitalet), núm. 11 (1995).

Salmerón, Inocencio: "Orígenes de Collblanc-Torrassa" a *Progrés*, núm. 77 (juliol 1991).

Sentís, Carles: "Múrcia exportadora d'homes..." a *Mirador* (desembre 1932-febrer 1933).

Sentís, Carles: *Viatge en Transmiserià*. Barcelona. La Campana, 1994.

Serra, Josep: "L'Hospitalet, subcomarca del Baix Llobregat" a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat (14 a 16 d'abril de 1988); pp. 133-139.

Serra, Josep: "Migracions metropolitanes i desconcentració demogràfica" a *Revista Econòmica de Catalunya*, 33 (1997): pp. 77-88.

Serra, Josep: "Delimitacions metropolitanes" (conferència de doctorat, 2000).

Serra, Josep: "L'Hospitalet a l'àrea de Barcelona, 1925-2000: de la perifèria al centre" (ponència a les *Jornades "L'Hospitalet, 75 anys de ciutat"*, *El segle XX, a debat* (24, 25 i 26 de gener de 2001).

Suárez, Alicia; Vidal, Mercè: *Els arquitectes Antoni i Ramon Puig Gairalt: noucentisme i modernitat*. Barcelona. Curial, 1993.

Urbano, Cristóbal (et al.): *Bibliografia sobre l'Hospitalet: actualització 1985-91 i índexs acumulatius*. Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 1992.

Valor, Marina (dir.): *Característiques de la població de l'Hospitalet*, 1991.
Departament d'Estudis i Estadístiques de l'Ajuntament de l'Hospitalet, 1993.

Van de Kaa, D.: *Europe's Second Demographic Transition* a *Population Bulletin*, Population Conference Bureau, Washington DC (41), 1.

Van de Kaa, D.: *The second demographic transition revisited: theories and expectations*. European University Institute, 1998.

Vandellós, J.A.: *La immigració a Catalunya*. Barcelona. Fundació Patxot, 1935.

Vilà, Joan: "L'Hospitalet dins el Barcelonès" a les *Jornades sobre L'Hospitalet i l'organització territorial de Catalunya*, Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat (14 a 16 d'abril de 1988); pp. 156-157.

Vilagrasa, Emiliano: *Una ciudad en marcha: Hospitalet de Llobregat*. L'Hospitalet, 1960.

Voltes, Pere: *Población y economía del Hospitalet pre-industrial: el baró de Maldà, cronista de la transición a la ciudad contemporánea*. Ajuntament de l'Hospitalet, 1970.

VVAA: *Jornades: l'Hospitalet, 75 anys de ciutat. El segle XX a debat*. Ajuntament de l'Hospitalet, 24-28 de gener de 2001.

Annex.

Taula A-1. Població de l'Hospitalet per grans grups d'edat, 1970-1996. En nombres absoluts.

	1970	1975	1981	1986	1991	1996
0-14 anys	67.006	81.515	80.753	63.907	45.029	32.032
15-64 anys	158.506	182.932	191.934	190.248	196.316	185.580
65 i més anys	14.010	17.694	22.387	25.624	31.233	37.438
Total	240.122	282.141	295.074	279.779	272.578	255.050

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de censos i padrons corresponents.

Taula A-2. Població de l'Hospitalet per grans grups d'edat, 1970-1996. En percentatges.

	1970	1975	1981	1986	1991	1996
0-14 anys	28,1	28,9	27,4	22,8	16,5	12,6
15-64 anys	66,0	64,8	65,0	68,0	72,0	72,7
65 i més anys	5,8	6,3	7,6	9,2	11,5	14,7
Total	240.122	282.141	295.074	279.779	272.578	255.050

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de censos i padrons corresponents.

Taula A-3. Canvis en l'estructura interna del grup de gent gran a l'Hospitalet, 1975-1996. En percentatges.

	1975				1981				1986			
	Total 65 i més anys	65-74 anys	75-84 anys	85 i més anys	Total 65 i més anys	65-74 anys	75-84 anys	85 i més anys	Total 65 i més anys	65-74 anys	75-84 anys	85 i més anys
L'H	17.694	70,1	29,8	(*)	22.387	65,8	29,0	4,7	25.624	62,3	31,5	6,1

	1991				1996			
	Total 65 i més anys	65-74 anys	75-84 anys	85 i més anys	Total 65 i més anys	65-74 anys	75-84 anys	85 i més anys
L'H	31.233	62,9	29,9	7,0	37.438	63,2	28,6	8,1

(*) El càlcul no és possible, ja que el padró de 1975 no reconeix el grup de "85 i més anys" com a grup separat del grup de "75 i més anys".

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Elisabet Sau (1998).

Taula A-4. Indicadors d'estructura demogràfica de l'Hospitalet, 1975-1996.

	1975	1981	1986	1991	1996
Percentatge de vells ⁽¹⁾	6,3	7,6	9,2	11,5	14,7
Índex d'envelliment ⁽²⁾	21,7	27,7	40,0	69,3	116,8
Índex de sobreenvelliment ⁽³⁾	(*)	4,7	6,1	7,0	8,1
Índex de feminització global ⁽⁴⁾	98,9	98,9	97,8	97,1	96,0
Índex de feminització de més de 64 anys ⁽⁵⁾	60,6	60,6	60,7	59,1	58,6
Relació de dependència ⁽⁶⁾	54,2	53,7	47,0	38,8	37,4
Relació de dependència juvenil ⁽⁷⁾	44,5	42,0	33,5	22,9	17,2
Relació de dependència senil ⁽⁸⁾	9,6	11,6	13,4	15,9	20,1
Índex de reemplaçament ⁽⁹⁾	44,0	43,1	48,4	56,5	80,8

⁽¹⁾ Percentatge de vells/es : població de 65 anys i més sobre la població total.

⁽²⁾ Índex d'envelliment : població de 65 anys i més sobre població de menys de 15 anys.

⁽³⁾ Índex de sobreenvelliment : població de 85 anys i més sobre la població de 65 anys i més.

⁽⁴⁾ Índex de feminització global : població total masculina sobre població total femenina.

⁽⁵⁾ Índex de feminització de més de 64 anys : població de 65 anys i més femenina sobre el total de població de 65 anys i més.

⁽⁶⁾ Relació de dependència : població de menys de 15 anys més població de 65 anys i més sobre població entre 15 i 64 anys.

⁽⁷⁾ Relació de dependència juvenil : població de menys de 15 anys sobre població entre 15 i 64 anys.

⁽⁸⁾ Relació de dependència senil : població de 65 anys i més sobre població entre 15 i 64 anys.

⁽⁹⁾ Índex de reemplaçament de la població d'edat activa : població de 60 a 64 anys sobre població de 15 a 19 anys.

(*) El càlcul no és possible, ja que el padró de 1975 no reconeix el grup de "85 i més anys" com a grup separat del grups de "75 i més anys". Per anys posteriors, aquest grup es desglossa en tres grups quinquennals: "75-79 anys", "80-84 anys" i "85 i més anys".

Font : Institut d'Estadística de Catalunya. Censos de 1981 i 1991. Padrons de 1975, 1986 i 1996.

Taula A-5. Evolució de l'estudiantat i l'oferta educativa a l'Hospitalet, 1991-1999.

		91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99
Preescolar		5269	5373	5488	5479	5507	5426	5224	4914
	Públic	2551	2743	3029	2783	3081	2978	2807	2656
	Privat	2718	2630	2459	2696	2426	2448	2417	2258
EGB		27524	24998	22787	20548	18895	15127	12422	11579
	Públic	13057	11671	10680	9605	8864	7158	5936	5573
	Privat	14467	13327	12107	10943	10031	7969	6486	6006
ESO				241	729	1204	3566	5638	7940
	Públic				283	282	1547	2689	3838
	Privat				446	922	2019	2949	4102
Batxillerat				84	93	83	253	375	2154
	Públic				93	83	96	96	1241
	Privat				0	0	157	279	913
FP		7576	8459	8027	7891	7543	7164	6238	2987
	Públic	3437	3700	3856	3957	3733	3735	3305	1585
	Privat	4139	4759	4171	3934	3810	3429	2933	1402
BUP		5637	5678	5645	5308	4979	4560	4162	1278
	Públic	4152	4238	4230	3974	3716	3398	2987	861
	Privat	1485	1440	1415	1334	1263	1162	1175	417
COU		1349	1540	2150	2063	1953	1728	1534	1476
	Públic	1066	1264	1841	1750	1578	1381	1266	1168
	Privat	283	276	309	313	375	347	268	308
Total		47355	46048	44422	42111	40164	37824	35593	32328
	Públic	24263	23616	23636	22445	21337	20293	19086	16922
	Privat	23092	22432	20461	19666	18827	17531	16507	15406

Font: Àrea d'Educació i Cultura. Servei d'Educació.