



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

EJEMPLAR PROMOCIONAL



Observatorio Local. Ideas Globales para el Gobierno Local es una publicación especialmente dirigida al mundo local de Observatorio de las Ideas S.L.

COORDINADOR:

Juan Echániz

Arquitecto, ha sido Coordinador General de la Diputación de Barcelona y Gerente Municipal de L'Hospitalet de Llobregat

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN:

Josep Antoni Báguena

Jordi Baltà

Lluís Camprubí

Elena Costas

Joan Frigols

Eduard Güell

Benjamín Augusto López

Lluís Medir

Luis Martín

Pol Morillas

Andreu Orte

Esther Pano

Bárbara Pons

Carles Rivera

Jordi Rosell

Paula Salinas

Elisa Stinus Bru de Sala

Mariona Tomàs

Francesc Trillas

Joan-Josep Vallbé

Ferran Vallespinós

EDITA

Observatorio de las Ideas S.L.

CONSEJERO DELEGADO

Daniel Fernández

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Isaías Táboas

CIF B65855868

Diputación 262 2ª 08007

Barcelona Tel. 93 494 97 20

www.observatoriodli.com

ISSN: 2339-9562

D. Legal B.10113-2014



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

| EL LIBRO DEL MES |

LA NUEVA CRISIS URBANA. ¿ENFOQUE LOCAL PARA UN PROBLEMA GLOBAL?

The New Urban Crisis, de **Richard Florida**

Reseña de **Fernando Fernández-Monge**.

| IDEAS COMENTADAS |

¿A DÓNDE VA LA ECONOMÍA COLABORATIVA?

Reseña y comentario de **Josep Martínez-Polo** sobre «Political Economies and Environmental Futures for the Sharing Economy».

| OTRAS IDEAS DE INTERÉS |

EL LIDERAZGO DE LOS ALCALDES Y EL CAMBIO EN LA CIUDADES EUROPEAS

Reseña de **Lluís Medir** sobre «Political Leaders and Changing Local Democracy. The European Mayor».

LOS HOMBRES GENERAN MÁS EMISIONES DE CO² QUE LAS MUJERES.

Reseña de **Elena Costas** sobre «The Impact of Socioeconomic Characteristics on CO² Emissions Associated with Urban Mobility: Inequality Across Individuals».

MÁS VERDE URBANO PUEDE PRODUCIR GENTRIFICACIÓN.

Reseña de **Andreu Orte** sobre «Assessing Green Gentrification in Historically Disenfranchised Neighborhoods: a Longitudinal and Spatial Analysis of Barcelona».



En este número comentamos dos libros de reciente aparición. En primer lugar, **Richard Florida**, en *The new urban crisis*, reflexiona sobre los retos que tienen las ciudades, especialmente sobre el aumento de la desigualdad que se viene produciendo y que la reciente crisis ha agudizado. La obra se centra, básicamente, en las ciudades americanas. Además, hay que tener en cuenta que la desigualdad es un problema global, pero, a pesar de todo, el lector puede encontrar en el libro algunas claves para afrontar este problema en el ámbito local.

En segundo lugar, *Political Leaders and Changing Local Democracy. The European Mayor* es una obra coordinada por **Hubert Heinelt, Annick Magnier, Marcello Cabria y Herwig Reynaert** en la que, a partir de más de 2000 entrevistas en 29 países europeos, se analiza el papel de los alcaldes en relación los retos que tienen el gobierno y la democracia locales. Entre otras cuestiones, la obra reflexiona sobre el perfil social y cultural de los alcaldes, cuál es la actitud de estos líderes respecto a las reformas políticas, su visión del ejercicio democrático, sus prioridades y la relación con sus comunidades o con otros actores políticos. Es una obra interesante para repensar aspectos que tienen que ver con el liderazgo que ejercen los alcaldes en los gobiernos locales en un contexto de creciente influencia de la ciudades en la política global.

Bajo el nombre de economía colaborativa (*sharing economy*) se agrupan diferentes formas de negocio, en algunos casos ya existentes pero marginales, que las digitalización y su consecuencia, las plataformas que relacionan directamente el usuario y el proveedor, han permitido explotar. El trabajo de **Koen Frenken** nos da una visión objetiva sobre los impactos y sobre los posibles escenarios de evolución de estas actividades.

Aportamos también reseñas sobre diferentes investigaciones que nos han parecido interesantes. **Germà Bel y Jordi Rosell** han investigado las emisiones de gases derivadas de la movilidad. Lo interesante es que han analizado su procedencia por segmentos de población, edad, género, renta, etc., ya que los patrones de movilidad dependen de los hábitos y estilos de vida de los ciudadanos, así como de sus características socioeconómicas y sus preferencias. Las conclusiones son muy útiles para enfocar correctamente las políticas de movilidad sostenible y de limitación del tráfico privado en la ciudad.

Isabelle Anguelovski, James Connolly, Laia Masip y Hamil Pearsall han investigado la llamada gentrificación verde, es decir la expulsión de los habitantes autóctonos de un barrio o de una ciudad como consecuencia de los procesos de mejora urbana; en este caso, de la creación de zonas verdes y parques urbanos. Se centran en la medición de impactos del establecimiento o mejora de 18 parques en la ciudad de Barcelona, analizando sus consecuencias en los residentes cercanos a estos equipamientos.

Como siempre, espero que estas reseñas y comentarios sean de su interés y les sirvan para mejorar las políticas locales.

Juan Echániz

LA NUEVA CRISIS URBANA. ¿ENFOQUE LOCAL PARA UN PROBLEMA GLOBAL?

Richard Florida, *The New Urban Crisis. How our Cities are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class. And What We Can Do About*, Basis Civitas Books, 2016, 336 págs.

Por Fernando Fernández-Monje

Introducción

Reconocer los propios errores no es sencillo, menos aun cuando uno se gana la vida «vendiendo» su conocimiento. Demostrando por qué es uno de los consultores internacionales más omnipresentes en los foros de política urbana, en su nuevo libro, *The New Urban Crisis* (Basic Books, 2017), Richard Florida ha sabido utilizar sus errores para volver a situarse como una de las voces de alerta principales sobre los retos a los que se enfrentan las ciudades.

El contexto: del optimismo de la clase creativa al mazazo de la desigualdad

El salto a la fama mundial de Richard Florida llegó con la publicación de su anterior libro, *The Rise of the Creative Class* (Harper Collins, 2005), en el que defendía que aquellas ciudades que consiguieran atraer a «la clase creativa» –profesionales del conocimiento, *techies*, artistas y creadores del mundo de la cultura– serían las que tendrían éxito en la sociedad del conocimiento. Durante sus años como profesor en Pittsburgh, Richard Florida había visto con sus propios ojos el papel central que habían jugado las universidades en la transformación de la ciudad del acero, y se dedicó a analizar sus fundamentos y las lecciones que podrían existir para otras ciudades.

Tras una brutal caída de la industria del acero en los años 70 y 80, Pittsburgh había conseguido reinventarse en gran medida gracias a la apuesta por el conocimiento y la tecnología alrededor de sus dos universidades, la Universidad de Pittsburgh y la Universidad Carnegie Mellon. La capacidad para atraer a profesionales de todo el mundo estaba en el corazón de la transformación de una decadente ciudad industrial que se había convertido en el ejemplo de la nueva economía. Así lo dijo explícitamente Barack Obama en 2009, cuando el gobierno de Estados Unidos eligió a Pittsburgh como sede de la reunión del G-20. A partir de sus observaciones en Pittsburgh y sus análisis de otras ciudades, Richard Florida lanzó su tesis al mundo. El mensaje caló. *The Rise of the Creative Class* se convirtió en un clásico, y su autor, en un experto de renombre mundial.

Al tiempo que las ciudades competían por ser centros neurálgicos del nuevo mapa abierto por la economía del conocimiento, una transformación profunda pasaba desapercibida para muchos. Mientras Florida viajaba con su consultora asesorando a ciudades de todo el mundo sobre cómo convertirse en una ciudad atractiva para la clase creativa, la desigualdad iba creciendo; hasta que Thomas Piketty primero, y Donald Trump después, despertaron a la sociedad.

En Estados Unidos, el aumento de la desigualdad tiene una connotación espacial muy marcada. La desigualdad ha crecido en el interior de las ciudades, pero también entre las

ciudades y las regiones que las rodean. En uno de los trabajos más importantes sobre el fenómeno, Raj Chetty y su equipo han documentado cómo el código postal de nacimiento se ha convertido en factor determinante para explicar la posición socioeconómica de una persona. No hay que olvidar que Trump ganó contra todo pronóstico en el Rust Belt, toda la franja industrial que aún lucha por recuperar su posición económica. El Rust Belt era la geografía física y mental en la que Pittsburgh era visto como caso de éxito, hasta que los demócratas vieron a Trump alzarse como presidente al ganar en Wisconsin, Ohio y Pensilvania (antiguos bastiones demócratas), y despertaron de golpe a una profunda crisis sistémica en la que se enmarca *The New Urban Crisis*.

Las cinco dimensiones de la «nueva crisis urbana»

Centrándose en la dimensión urbana de la desigualdad, en su nuevo libro Florida analiza y documenta cómo la creciente gentrificación y coste de la vivienda han ido creando una mayor división y polarización en las ciudades norteamericanas. El libro se estructura alrededor de las cinco dimensiones que caracterizarían la «nueva crisis urbana».

En primer lugar, la creciente brecha económica entre un pequeño número de ciudades súperestrella (por ejemplo, Nueva York, Londres, Hong Kong o San Francisco) y la mayor parte de otras. Este urbanismo en el que los ganadores se lo llevan todo (*winner take all urbanism*) generaría un mundo de algunas polis exitosas en un mar de ciudades con futuros económicos inciertos.

La segunda dimensión vendría caracterizada por la crisis al interior de las súperciudades, con precios de las viviendas cada vez más caros y una desigualdad económica creciente, dando lugar a lo que algunos han llamado la «plutocratización» de las ciudades. Es decir, la adquisición por una élite económica de las propiedades en los mejores barrios, expulsando a trabajadores y clases medias hacia barrios periféricos, de menores oportunidades económicas y para el ascenso social.

Un tercer fenómeno característico de la nueva crisis urbana es la creciente segregación y focalización espacial de la desigualdad. Según Florida, de 1970 a 2012 el porcentaje de familias norteamericanas viviendo en barrios de clase media descendió del 65 al 40 %, mientras que el porcentaje en barrios pobres y ricos aumentó considerablemente.

En cuarto lugar, la nueva crisis urbana se manifiesta en un deterioro de los suburbios. Antiguos oasis de paz y reflejo del sueño americano, los suburbios han pasado a tener más pobres que los centros urbanos –17 frente a 13,5 millones–, composición que además crece a un ritmo mayor.

A nivel global, la nueva crisis urbana se manifiesta en lo que Florida denomina «urbanización sin crecimiento económico»; un proceso que vería el aumento de asentamientos urbanos cada vez más grandes y entornos rurales cada vez más despoblados, sin que la calidad de vida de los nuevos habitantes de las ciudades experimente una mejora. Un éxodo hacia lo urbano en el que la infravivienda y la falta de acceso a servicios básicos representa la situación vital de una gran parte de la población, sobre todo en países emergentes.

Luces y sombras de *The New Urban Crisis*

Con su destreza habitual, Florida va desgranando cada uno de estos fenómenos, intercalando anécdotas de su experiencia, ejemplos vividos, datos y gráficos. Nadie puede negar al autor su esfuerzo por documentar muchos de sus argumentos y respaldarlos con datos e investigación, propia y ajena. Tampoco se le puede acusar de tirar la piedra y esconder

la mano. Florida acompaña su diagnóstico con recomendaciones concretas que enmarca en lo que denomina «urbanismo para todos»: reformar códigos de edificación, políticas fiscales, construir vivienda protegida en lugares céntricos de la ciudad, aumentar la inversión en personas y lugares e invertir en infraestructura para promover la densidad y la aglomeración son algunas de las propuestas de Richard Florida.

Quizás uno de los elementos más interesantes del libro, no desarrollado hasta sus últimas consecuencias, es el doble filo de la aglomeración. El *clustering* de la industria, la actividad económica y el talento, es un motor para la innovación y el crecimiento económico. Sin embargo, la aglomeración también hace que, al tiempo que actividad y personas se concentren en el espacio, otras sean expulsadas. La escasez de tierra genera una competición por los lugares más valiosos. Ni la economía del conocimiento ha conseguido desplazar la importancia del lugar en la configuración económica y espacial de las ciudades.

Esa tensión entre lo positivo y lo negativo de la aglomeración recorre el libro de Florida, pero el autor no termina de resolverla. Y eso hace que algunas de sus propuestas resulten contradictorias, ya que por un lado promueven el aumento de la densidad y la aglomeración, sin que otras de las recomendaciones parezcan de calado suficiente para resolver sus impactos negativos. Dicha falta de profundidad que también se intuye en otras partes del análisis. Aunque bien documentadas, en ocasiones el libro saca conclusiones definitivas de evidencia que apuntan a correlaciones o tendencias, pero no permiten inferir causalidad definitiva. El ejemplo más claro es quizás el capítulo sobre *Patchwork Metropolis* (capítulo 7), en el que Florida describe distintos modelos de áreas metropolitanas. Bebiendo de algunas teorías clásicas del urbanismo, delinea cuatro modelos y sitúa varias ciudades en cada uno de esos modelos. Sin embargo, los modelos y la clasificación que realiza el autor acaban resultando aleatoria y subjetiva.

En casi todos los capítulos se repite una estructura narrativa idéntica: se presenta un problema, se identifican dos teorías radicalmente opuestas sobre la cuestión, y Florida se sitúa en el medio, intentando hacer un análisis equilibrado. Aunque efectivo, el repetido uso de este recurso discursivo, simplificando otras corrientes y emergiendo artificialmente como la solución intermedia, esconde un análisis algo superficial por parte del autor.

Otra crítica al libro *The New Urban Crisis* es que pretende ser un libro global cuando la mayor parte de su análisis deriva del estudio de ciudades norteamericanas, en particular de Estados Unidos. Florida intenta suplir este claro desequilibrio citando algunos ejemplos como Londres o Toronto –ciudad en la que vive–, y dedicando un capítulo al fenómeno de la urbanización en países en desarrollo. El intento termina en fracaso. Tratar de despachar un fenómeno tan complejo y contextual como la urbanización en países en desarrollo en un solo capítulo de los diez del libro resulta simplón y hasta prepotente.

Por ejemplo, algunas ciudades en otros países no tienen la debilidad institucional que caracteriza a las municipalidades en Estados Unidos, lo cual hace que su capacidad de combatir la desigualdad, de no competir con otras localidades y de diseñar y ejecutar proyectos de dimensión metropolitana sean muy distintos. Por no hablar de la propiedad pública de la tierra y de la inversión de otros niveles de gobierno en infraestructuras y servicios sociales, que permiten la conexión y generación de mercados de trabajo más cohesionados. Esto no quiere decir que ciudades en otros lugares no se enfrenten a algunos de los retos que menciona Florida, pero las características institucionales de las ciudades norteamericanas (unidas a su historia racial y la descentralización de su sistema educativo) son una causa fundamental de la situación económica de las ciudades estadounidenses.

Por eso sorprende especialmente que, pese a su foco en las ciudades de los Estados Unidos, Richard Florida apenas se detenga en el aspecto institucional y político de las mismas. Autores como **Gerald Frug**, o más recientemente **Richard Schragger**, han documentado el vaciamiento de poder político e instrumentos de acción política de las ciudades norteamericanas. Tampoco se puede entender la dinámica de desigualdad y segregación en las ciudades norteamericanas sin hablar de la baja y sesgada participación en elecciones locales (alrededor de un mísero 20 % de media) que se ha instalado en las últimas décadas. Todas estas son carencias fundamentales en el análisis de Richard Florida.

Conclusión: ¿Enfoque local para un problema global?

Tras leer el libro, uno se pregunta si la ciudad es el nivel político adecuado para resolver la crisis que plantea Florida. El libro reconoce expresamente que los factores detrás de la desigualdad en las ciudades estadounidenses son: 1) la globalización y el cambio tecnológico; 2) un legado de racismo y concentración de la pobreza, y 3) el debilitamiento del contrato social entre empresas, gobiernos y trabajo que emergió tras la segunda guerra mundial. La primera y la tercera son causas que trascienden las fronteras de las ciudades y, sobre todo, las capacidades e instrumentos de los gobiernos locales para transformarlas de raíz.

Muchas ciudades tienen a su disposición herramientas para mitigar la desigualdad y facilitar la inclusión social (acceso al transporte, inversión en servicios básicos, etc.), pero pensar que políticas locales van a combatir profundamente la crisis actual parece demasiado. Es ahí donde Florida tensa la cuerda al decir «*This brings me to the most important point of this book: if the crisis we face is urban, so is its solution*» (Esto me lleva al punto más importante de este libro: si la crisis a la que nos enfrentamos es urbana, también lo es su solución).

La crisis actual tiene su manifestación urbana, y las ciudades pueden ser lugares importantes donde combatirla, pero ni sus causas fundamentales ni sus soluciones son urbanas. O al menos Richard Florida no consigue convencernos de ello en *The New Urban Crisis*. El libro sí ofrece ideas estimulantes para aquellos interesados en las ciudades, la política urbana y el desarrollo económico, pero si alguien piensa en volver a contratar a Richard Florida para que le solucione la crisis, quizá convenga recordar los derroteros de su libro y asesoramiento anterior. Leer el libro, sí; utilizarlo como nueva Biblia de estrategias económicas para ciudades, no. Mejor no empujar a Florida a otro *mea culpa*. Ya ha demostrado que no tiene problema en reconocer que se ha equivocado, y sacar provecho de ello.

En definitiva, si bien hay dimensiones de la desigualdad que sólo pueden resolverse a otros niveles políticos, los gobiernos locales pueden –y deben– hacer políticas locales que la mitigan y combatan. Como es en las ciudades donde de forma más cruda se manifiesta la desigualdad, también es ahí donde han de buscarse ejemplos sobre cómo combatirla. No sólo a través de medidas concretas, sino visibilizando la problemática, generando un estado de opinión necesario para captar la atención de otros niveles de gobierno, y atrayendo los recursos y participación necesaria de otros actores para atajarla. No se puede cargar a las ciudades con la obligación de resolver un problema que va más allá de sus capacidades, pero sin las ciudades –y sus gobernantes– tampoco será posible acabar con la desigualdad.

Resumen y comentario de **Fernando Fernández-Monge**, especialista en sector público y política urbana y *fellow* en la Harvard Bloomberg City Leadership Initiative. Anteriormente fue especialista en reforma del sector público en el Banco Mundial. Tiene un máster en Administración Pública por la Harvard Kennedy School, un máster en Hacienda Pública y Tributación por la UNED y el Instituto de Estudios Fiscales, y es licenciado en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad Autónoma de Madrid.

¿A DÓNDE VA LA ECONOMÍA COLABORATIVA?

■ **Publicación:** «Political Economies and Environmental Futures for the Sharing Economy», *Philosophical Transactions of the Royal Society*, mayo de 2017. Descargable desde el siguiente enlace: <https://goo.gl/7Kus3H>

■ **Koen Frenken** es profesor titular de Estudios de Innovación en la Universidad de Utrecht (Países Bajos).

LA IDEA

Resumen: El crecimiento de la economía colaborativa ocurre en la intersección de tres tendencias económicas: intercambio entre personas, acceso frente a propiedad y modelos circulares de negocios. Se dibujan tres futuros posibles: uno capitalista, que culmina en el poder de superplataformas monopolistas; otro estatal, que cambia la imposición del trabajo al capital, y un tercero, ciudadano, de control cooperativo de las plataformas.

El auge de la economía colaborativa (*sharing economy*) ha provocado un intenso debate sobre su definición, efectos y futura regulación. El autor la define, en un sentido materialista, como «la práctica en la que los consumidores garantizan acceso temporal a sus activos físicos infrautilizados, posiblemente a cambio de dinero», y nos recuerda que existe desde los principios de la humanidad, pero que el cambio clave se produce a partir de la aparición de plataformas de Internet donde las personas comienzan a interactuar con extraños (frente a lo habitual hasta el momento, que era hacerlo únicamente entre familia, amigos y vecinos). Esto ha sido posible ya que las plataformas *on-line* proporcionan, entre otros servicios auxiliares, sistemas de confianza y reputación.

El autor maneja una definición de economía colaborativa que descompone en tres partes: en primer lugar, se referiría al intercambio entre pares, a la interacción consumidor-consumidor (C2C); en segundo lugar, implicaría un acceso temporal, ya sea mediante préstamos o arrendamientos; y en tercer lugar, supondría un mejor uso de activos físicos infrautilizados hasta ese momento.

Estas tres partes serían ejemplos de tendencias más amplias y en auge en economía. Así, la interacción C2C –por la que los consumidores ofrecen a otros el acceso a sus bienes de consumo y actúan como una pequeña agencia de alquiler– reflejaría la tendencia actual al «prosumerismo», donde la plataforma actuaría como intermediaria entre oferta y demanda, proporcionando servicios auxiliares como calificaciones, reputación, seguros y pagos automáticos. El segundo punto reflejaría la creciente inclinación del consumidor a optar por el acceso frente a la propiedad, con un fiel reflejo en el sector del automóvil: servicios de alquiler, coche compartido, etc. El mejor empleo de los activos físicos es un claro ejemplo de economía circular, entendida como un modelo de negocio que hace un uso más eficiente de los recursos. A medida que más personas utilizan un solo bien, pueden necesitarse menos bienes para satisfacer el mismo nivel de demanda. Para Frenken, el rápido crecimiento de la economía colaborativa puede entenderse en el contexto de estos procesos más amplios que se desarrollan en la economía.

Una de las aportaciones más interesantes del artículo es la reflexión teórica (y en forma de figura) del autor, al situar la economía colaborativa (*sharing economy*) en la intersec-

ción entre varias modalidades: el intercambio entre iguales (*peer-to-peer*), la economía bajo demanda (*gig economy*), la de segunda mano, la circular, el producto-servicio y el acceso. Todas ellas, apunta el autor, formarían un subconjunto que se conoce como «consumo colaborativo».

Es en el consumo colaborativo y en el sostenible donde se centra la mayor parte del contenido del artículo. Así, en la *sharing economy* se le da a alguien acceso temporal a los bienes, mientras que en la economía de segunda mano se trata de un acceso permanente; en la economía bajo demanda, alguien ofrece un servicio sobre la base de sus propios bienes; y en la economía de producto-servicio (B2C), una empresa ofrece un bien a múltiples consumidores. En todos los casos se puede considerar que existe un consumo sostenible y se evitaría la compra de bienes de consumo de primera mano.

Para el autor, los efectos ambientales de este intercambio de bienes son positivos, pero mucho más pequeños de lo que algunos reclaman y esperan. Las plataformas son reacias a compartir datos para fines de investigación científica, y la escasez de estudios sistemáticos sobre ello no permitiría establecer conclusiones. Es cierto que empresas como Airbnb o Bla-BlaCar han publicado estudios al respecto (sobre el uso en sus sectores de energía, agua o emisiones), pero no han revelado la metodología, lo que hace difícil juzgar su validez.

Finalmente, las políticas económicas y el futuro de nuestro entorno son también analizados por Koen Frenken, quien se centra en particular en cómo prevé que serán este tipo de plataformas y, en concreto, qué tipo de regímenes de gobernanza podrían tener.

Para Frenken, el futuro plantearía tres escenarios: en el primero (que define como capitalismo de plataformas), se produciría una extrapolación del actual desarrollo neoliberal de las plataformas de intercambio. Presupone que habrá una integración en superplataformas. Un segundo escenario, de corte socialdemócrata, sería aquél en el que los gobiernos gravarían con impuestos la propiedad y redistribuirían las rentas producidas por los intercambios o accesos a productos o servicios con el fin de asegurar una competición justa entre todas las partes que intervienen en el proceso o forman parte del sector. Un tercer escenario dejaría el poder de la gestión de las plataformas en un modelo basado en el cooperativismo a los usuarios-ciudadanos.

COMENTARIO

Por **Josep Martínez-Polo**, profesor de la Universidad Católica San Antonio (UCAM), cuyo Máster en Marketing Digital dirige.

«En la actualidad, los principales retos de la economía colaborativa pasarían por resolver los aspectos laborales, garantizar la privacidad del consumidor, no dejar de centrarse en éste y regular las actividades satisfactoriamente».

«Los efectos ambientales y sociales de la economía colaborativa dependerán, sobre todo, de los cambios institucionales que aún están por llegar».

Desde mediados de los años noventa, el desarrollo de Internet ha posibilitado la aparición de una nueva generación de consumidores permanentemente conectados y localizables, cuya característica más importante es que demandan nuevos productos y servicios basados en la ubicuidad y en la interconexión. Con el desarrollo de herramientas asociadas originariamente a la web social o 2.0, popularizada por Tim O'Reilly en 2004, ha surgido una gran cantidad de formas de cooperación e intermediación que en la mayoría de los casos han consistido en redefinir los intermediarios habituales, o directamente en prescindir de ellos, para poner en contacto directo a quienes tenían una necesidad con quienes podían satisfacerla. Esta ruptura de la mediación, bajo estrechas formas de colaboración, es el mayor punto de inflexión que han supuesto las tecnologías de la información y la comunicación junto con la figura del «prosumidor» (productor + consumidor).

Desde el inicial «Welcome to the world of collaborative consumption», de Ray Algar, en su artículo de 2007 en *Leisure Report* y la publicación de *What's Mine Is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We Live*, de Rachel Botsman y Roo Rogers (Harper Collins, 2011), las principales industrias y plataformas de economía colaborativa han sido motivo de análisis, bien en forma de libros, como el de Arun Sundararajan reseñado en OBLO número 20 de julio-agosto 2017 (*Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-based Capitalism*) o el ya citado de Botsman y Rogers, bien a modo de charlas TED y artículos académicos o divulgativos.

«El impacto ambiental del intercambio de bienes es positivo, pero mucho más pequeño de lo que algunos reclaman y esperan».

Hay un auge tanto del consumo colaborativo como de la llamada «economía colaborativa» (en castellano el término más empleado, frente al más popular en inglés, *sharing economy*). Y, obviamente, existe debate y controversia en los medios de comunicación, ya sea porque se cuestiona el modelo económico establecido, bien por las novedades que aporta en terrenos como el laboral o el legislativo o, sencillamente, porque la realidad de estas plataformas (Uber, BlaBlaCar, Jinn, entre otras) las hace aparecer en ellos. Con todo, el creciente protagonismo del consumo colaborativo, así como los beneficios sociales, económicos e incluso ambientales esgrimidos por sus defensores y representantes, no están avalados por investigaciones y datos independientes. Entre los pocos existentes en castellano destaca el auspiciado por la OCU y la Universidad Complutense de Madrid: «Colaboración o negocio. Consumo colaborativo: del valor para el usuario a una sociedad con valores» (2016).

Posicionarse a favor o en contra de este tipo de prácticas puede hacernos pensar en los apocalípticos y los integrados de Eco, en utopías o distopías (como afirma Sundararajan cuando analiza una economía bajo demanda que, al mismo tiempo que crea oportunidades para la innovación, muestra las condiciones precarias de sus trabajadores).

Lo único cierto es que, a corto plazo, las cifras de crecimiento y la expansión del fenómeno tienen tendencia a aumentar y, presumiblemente, evolucionarán.

«El auge de la economía colaborativa puede ser entendido como la intersección de tres tendencias económicas destacadas: el intercambio entre iguales, el acceso frente a propiedad y los modelos de economía circular».

Tal vez necesitemos un tiempo prudencial –como ha ocurrido con el Manifiesto Cluetrain sobre Internet, que se renovó 16 años después– para analizar sus efectos y su impacto.

En cualquier caso, el fenómeno no debería resultarnos ajeno. Ya han aparecido voces discordantes –Tom Slee y su libro *Lo tuyo es mío: contra la economía colaborativa* (Taurus, 2016) da buena cuenta de ellas– o dudas provocadas cuando las posibilidades utópicas se enfrentan a su reflejo hipercapitalista (y sus consecuencias, como la desprotección de los trabajadores, la no tributación o la normativa no adaptada).

Es difícil aventurar qué posibilidades tiene la economía de mejorar con este tipo de prácticas, lleven la etiqueta de economía colaborativa, economía de la participación, consumo colaborativo, economía bajo demanda o cualquier otra. En la actualidad los principales retos pasarían por resolver los aspectos laborales, garantizar la privacidad del consumidor, no dejar de centrarse en este último y regular las actividades satisfactoriamente. Nuestro comportamiento como usuarios, como consumidores, como ciudadanos, como empresarios y como trabajadores marcará el camino y su evolución.

EL LIDERAZGO DE LOS ALCALDES Y EL CAMBIO EN LAS CIUDADES EUROPEAS

- **Publicación:** *Political Leaders and Changing Local Democracy. The European Mayor*, Palgrave Macmillan, Governance and Public Management Series, 2018.
- **Autores:** **Hubert Heinelt** (Technische Universität Darmstadt), **Annick Magnier** (Universidad de Florencia), **Marcello Cabria** (Universidad de Turín) y **Herwig Reynaert** (Ghent University) son los editores.
- **Síntesis:** **Lluís Medir Tejado**, profesor lector en Ciencia Política en la Universitat de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: El estudio de las élites políticas es uno de los objetos de investigación clásicos de la ciencia política. Desde los primeros estudiosos de las élites políticas (Pareto, Mosca o Michels), hasta los trabajos más actuales, han proliferado estudios centrados en las personas que ocupan las jefaturas de Estado, los parlamentos y los cuadros y militantes de los principales partidos políticos. Sin embargo, la evidencia empírica existente sobre las élites locales es un raro objeto de estudio. Pues bien, el libro que acaba de ser publicado, y es objeto de esta recensión, es una excepción. Political Leaders and Changing Local Democracy. The European Mayor es una obra colectiva que estudia el liderazgo político a nivel local, basado en datos de una encuesta realizada a alcaldes de ciudades de más de 10 000 habitantes en 29 países europeos llevada a cabo entre 2014 y 2016.

Benjamin Barber (2013), en su conocido libro *If Mayors ruled the world*, argumentó que los alcaldes pueden jugar, y de hecho juegan, un papel fundamental en la solución de los principales desafíos político-sociales actuales. Así que este libro sobre los alcaldes europeos no puede ser más actual, puesto que desgrana durante 15 capítulos toda una serie de aspectos fundamentales sobre las visiones y opiniones políticas, la carrera, los hábitos como electos y las agendas políticas que persiguen más de 2600 alcaldes europeos... En definitiva, el libro, y la encuesta que lo sustenta, cubre toda una serie de aspectos que permiten caracterizar con base teórica, rigor metodológico y fundamentación empírica, cómo es y cómo se expresa el liderazgo de los alcaldes en Europa.

El libro examina las carreras políticas y los orígenes socioeconómicos de los alcaldes europeos en la actualidad, las actitudes de estos políticos hacia las reformas administrativas y territoriales, sus nociones de democracia, sus prioridades políticas, si la politización de los partidos juega un papel a nivel municipal, y cómo los alcaldes interactúan con otros actores en la arena política local. Además, el libro compara los resultados actuales con los de una encuesta similar realizada diez años atrás por el mismo núcleo de investigadores, de forma que el lector dispone de una comparación de cómo han evolucionado los principales aspectos ligados al liderazgo local. Este libro puede interesar tanto a estudiantes o académicos, como a profesionales de la administración interesados en el funcionamiento y las reformas del nivel municipal del gobierno local.

Así pues, el libro se compone de 15 capítulos entre los que podemos destacar los que tratan los siguientes aspectos: origen y extracción social, patrones de carrera política, percepciones sobre su papel y sus funciones como alcaldes, sus nociones de democracia, sus estilos de liderazgo y sus agendas políticas, su posición en las relaciones intergubernamentales y en los partidos políticos y, finalmente, sus percepciones sobre las reformas del gobierno local y sus relaciones con los aparatos

administrativos. Con esto, nos desgrana, de forma parsimoniosa, un conjunto de elementos claves para entender cómo se ejerce en Europa la posición de alcalde.

Después de un primer capítulo, de estilo y contenido muy académico, sobre tipologías de gobiernos locales y de las administraciones locales, el primer artículo que explota directamente los datos de la encuesta se dedica al estudio del perfil social de los alcaldes. **Kristof Steyvers** y el autor que les escribe esta reseña constatamos que el perfil social de los alcaldes europeos se caracteriza por lo que se llama el «Mantra de las 3M» de las investigaciones clásicas de las élites: que los miembros de las élites políticas son hombres (*Men*), de mediana edad (*Middle age*) y de clase media (*Middle Class*). Además constatamos que los alcaldes presentan niveles educativos elevados, concluyendo así que, igual que los resultados previos de la primera edición, todavía se puede asegurar que «de los pocos son elegidos los pocos», es decir, que los alcaldes son una élite en sentido estricto.

Posteriormente, en el capítulo 4, **Dodeigne** y otros describen las carreras políticas de los alcaldes estudiados. Los autores muestran claramente que, en este caso, las carreras han evolucionado respecto de la primera edición. Actualmente los alcaldes, que están en el cargo durante casi nueve años de promedio, son políticos cada vez más experimentados y con trayectorias profesionales complejas. Probablemente esta evolución de sus carreras está configurando una tendencia lenta pero constante hacia el refuerzo del cargo de alcalde en el gobierno local, que apunta hacia una cierta «presidencialización» de los alcaldes. En un orden parecido de conclusiones, el capítulo que estudia las posiciones de los alcaldes respecto de otros actores del municipio, confirma la imagen general de la fortaleza de los alcaldes en el gobierno local y la debilidad de los demás miembros del consejo o pleno (concejales).

Este creciente reforzamiento se entiende también al leer el capítulo 14 sobre las diferentes estrategias de transformación urbana que siguen los alcaldes, donde los autores constatan las dificultades que tienen para gobernar los procesos de modificación urbana. En este marco de creciente complejidad del proceso de toma de decisiones, el capítulo de **Kopric** y otros analiza las percepciones que tienen los alcaldes del rol que les es propio, y llegan a la conclusión de que centran los esfuerzos en el desarrollo económico local, la puesta en marcha y mantenimiento de sus plataformas y partidos políticos, y el correcto funcionamiento de servicios administrativos y sociales de sus municipios. Además, perciben que la configuración de la propia agenda política y la creación de redes externas de soporte son hoy en día más importantes de lo que eran anteriormente. En relación con el estudio de las agendas de los alcaldes, Cabria y sus coautores concluyen que dos tercios de los alcaldes europeos declaran que su principal ambición es «aumentar el atractivo de la ciudad» y «fomentar el crecimiento económico y el empleo».

En un sentido parecido, **Hlepas** y sus coautores muestran que el liderazgo en la alcaldía ha cambiado considerablemente en la última década. Específicamente, los autores atribuyen los cambios en el exigente entorno en el que operan los alcaldes: la creciente complejidad de la gobernanza local, el estrés fiscal y financiero local y la creciente competencia entre ciudades ponen a los alcaldes bajo una gran presión. Así, en línea con lo expuesto anteriormente, los liderazgos locales adoptan estrategias de un ejercicio del poder más cooperativo y estratégico que autoritario o reactivo, como era el caso en la anterior edición del estudio.

La obra también se interroga sobre las diferencias existentes en las nociones y comprensiones de lo que es la democracia local. Fundamentalmente, los autores identifican dos grandes posibilidades: nociones representativas o liberales y nociones más participativas (de democracia directa). En base a esta dicotomía, concluyen que, más allá de las características individuales que se asocian a cada una de las nociones consideradas (los alcaldes más progresistas, jóvenes y con valores más postmaterialistas son partidarios de nociones más participativas de la democracia, mientras que los que presentan valores más materialistas son miembros de partidos políticos y gobiernan en

ciudades más pobladas son más partidarios de modelos representativos), lo que parece ser explicativo es el respectivo sistema de gobierno local en el que actúan, es decir, cómo se configura el poder horizontal de la estructura en que están insertos, esto es, la relación entre los alcaldes, el pleno o consejo y la administración del gobierno local. Los modelos de alcalde fuerte y de elección directa presentan mayor tendencia a identificarse con nociones participativas de la democracia, mientras que los modelos de alcalde colegial y de elección indirecta manifiestan mayor preferencia por modelos de corte representativo.

En relación con el carácter partidista de los alcaldes, **Egner** y sus coautores constatan que, a pesar de una todavía elevada pertenencia a partidos políticos, la tasa de afiliación disminuyó en 5,6 puntos porcentuales. Sin embargo, a pesar de esta evolución, se puede concluir sin dificultades que los alcaldes «de partido» siguen siendo los más habituales en los municipios europeos de más de 10 000 habitantes. Además, observan que la edad y la antigüedad en el cargo están negativamente asociadas tanto con la probabilidad de pertenencia a partido político como a la importancia que otorgan los alcaldes a los partidos en la política local.

Finalmente, otros capítulos se dedican a analizar las relaciones que mantienen los alcaldes con otros actores locales y sus relaciones intergubernamentales. En relación con la manera en que los alcaldes generan redes de actores que les permiten alcanzar sus principales objetivos, el trabajo de **Denters** y otros muestra cómo los alcaldes tienen un nivel de activismo relativamente elevado y que son muy activos, tanto generando como estructurando las redes de actores que les permiten gobernar sus principales preocupaciones. Una conclusión interesante de este capítulo es que los alcaldes se consideran bastante exitosos en la administración de redes, no considerando así los nuevos desafíos de gobernabilidad como insuperables. Los autores llegan a la conclusión de que el mundo de los alcaldes está muy diversificado y que la forma en que lo gobiernan está amplia y crecientemente interconectada.

Dlabac y sus coautores estudian la dinámica de las relaciones verticales de poder en toda Europa según lo percibido por los alcaldes, sobre todo a partir del impacto de la crisis financiera. En su trabajo investigan las percepciones sobre los cambios de poder ocurridos entre niveles de gobierno y qué estrategias siguen para expandir la capacidad de acción de sus municipios, más allá de las configuraciones legales o constitucionales. Concluyen que las tendencias de convergencia entre el norte y el sur de Europa han terminado repentinamente después de la crisis financiera. Los municipios del norte se dedican mayoritariamente a defender sus posiciones en el sistema constitucional-institucional, mientras que los países del sur dedican sus esfuerzos en las relaciones intergubernamentales a atraer recursos económicos para mejorar su situación. Por otro lado, la crisis económica ha generado amplias percepciones de centralización estatal en los sistemas de gobierno locales del sur y una percepción de centralización regional en los países federales.

Para concluir, nos encontramos ante una obra de suma importancia para la comprensión de lo que podemos considerar el alcalde en Europa, puesto que explica, a partir de las percepciones de los mismos actores, sus relaciones con el sistema político-administrativo local, sus valores, su concepción de la democracia y sus carreras y orígenes socioeconómicos. En general, los resultados están muy condicionados por el hecho de que se estudiaron exclusivamente alcaldes de ciudades mayores de 10 000 habitantes y por la altísima diversidad institucional que albergan los diferentes sistemas de gobierno local. Pero, sin embargo, este trabajo que reúne a más de 70 autores de más de 30 universidades y 29 países, ofrece una panorámica completa y rigurosa del «alcalde europeo», si es que tal caracterización genérica es posible.

LOS HOMBRES GENERAN MÁS EMISIONES DE CO₂ QUE LAS MUJERES

- **Publicación:** «The Impact of Socioeconomic Characteristics on CO₂ Emissions Associated with Urban Mobility: Inequality Across Individuals», *Energy Economics*, 2017.
- **Autores:** **Germà Bel** y **Jordi Rosell**, ambos de la Universitat de Barcelona.
- **Síntesis:** **Elena Costas**, investigadora postdoctoral de la Universitat Autònoma de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: En un momento en que las ciudades tienen cada vez más relevancia, sus posibles externalidades tienen que ser analizadas al detalle. Esto es precisamente lo que hacen Germà Bel y Jordi Rosell en un reciente estudio sobre la distribución desigual de la emisión de gases contaminantes relacionados con la movilidad urbana.

La contaminación del aire o las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI) están muy vinculadas al transporte, sector al que se puede atribuir gran parte de las emisiones de dióxido de carbono. Desde México D.F a París, pasando por ciudades como Madrid o Barcelona, el debate público sobre la movilidad en las ciudades tiene como eje principal reducir estos efectos del tráfico de vehículos que son nocivos para el conjunto de la población. Sin embargo, de cara a poder diseñar políticas efectivas de movilidad sostenible, es imprescindible entender de qué forma los ciudadanos deciden o no usar el transporte público o el privado.

En el estudio publicado en *Energy Economics* los autores analizan de qué manera la distribución de las emisiones de CO₂ se relaciona con las características particulares de los individuos. Los patrones de movilidad dependen de los hábitos y estilo de vida de los ciudadanos, así como de sus características socioeconómicas y sus preferencias. Cualquier política que pretenda reducir las emisiones contaminantes vinculadas a la movilidad urbana deberá comprender por tanto el comportamiento de los ciudadanos, e incentivar los cambios. Como ya ha sido demostrado a escala internacional, hay países que son grandes emisores de CO₂, los autores intentan entender las diferencias en la contaminación no a nivel medio, sino por tipología de ciudadano.

Bel y Rosell analizan el impacto de distintas características individuales en las emisiones de transporte de CO₂, considerando así el comportamiento de distintos grupos de población. Los autores parten de la Encuesta de Movilidad Cotidiana realizada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB) en el año 2006. La encuesta, realizada telefónicamente a una muestra de hogares del área metropolitana de Barcelona, incluye información sobre los viajes realizados el día anterior, con datos sobre el origen y el destino, la duración, la hora, el medio de transporte y el objetivo del viaje. Se les pregunta también por su género, edad, nivel educativo, renta familiar y estatus ocupacional, así como información financiera, gasto en transporte público, gasolina, peajes o parking. Con estos datos los autores seleccionan los viajes por trabajo u ocio dentro del área metropolitana de Barcelona, que acaban siendo un total de 93 864, para 26 605 viajeros.

Con el objetivo de medir el efecto de las características personales, los autores adoptan una metodología de regresión cuantil que estima diferentes percentiles de una población de interés. De este modo pueden analizar la distribución total de los datos y no únicamente de la media, evitando así el efecto distorsionador de los extremos. En el caso que nos ocupa, esto ocurre al tener grupos

de población –o países– altamente contaminantes. Por lo tanto, a diferencia de los estudios hasta la fecha, que analizaban el impacto del emisor medio, los autores de este trabajo consiguen identificar el efecto de distintos grupos de población.

A nivel demográfico, del análisis se obtiene que los hombres generan más emisiones de CO² que las mujeres, así como los ciudadanos de entre 30 y 44 años. Aquellos que viven en municipios más pequeños emiten más CO² que los residentes en Barcelona. Del mismo modo, los que viven en áreas altamente pobladas emiten menos gases contaminantes, pero sus emisiones al realizar viajes de larga distancia son mayores que las de aquellos individuos que viven en zonas rurales. Por lo que respecta a los ingresos, cuanto más altos, mayores emisiones, y la educación estaría en un nivel intermedio. Como en otras ciudades europeas, aquellos con un mayor nivel de estudios emiten menos y utilizan más el transporte público. Los individuos que no emiten gases contaminantes tienden a ser mujeres, jubilados, amas de casa o parados.

La parte más relevante de este estudio es que confirma la existencia de una distribución desigual en las emisiones de CO² relacionadas con el transporte. Los autores encuentran que el 10 % de las personas que más contaminan generan casi la mitad del total de las emisiones, y el 20 % de los más contaminantes, el 74 %. Se trata de los valores más altos dentro de los estudios de esta rama. Sin lugar a dudas, este estudio plantea importantes lecciones para las políticas locales que pretendan reducir la emisión de gases contaminantes. Por ejemplo, confirma la ineficacia de una política de peajes en el área metropolitana para mitigar los efectos del cambio climático. Los peajes no permiten discriminar a los usuarios, y las emisiones tienden a concentrarse en colectivos concretos. Otras medidas, como el aumento de las tasas de parking dentro de la ciudad de Barcelona o el aumento y el precio de la oferta de transporte público ayudarían a reducir la contaminación, afectando especialmente a los individuos más contaminantes de la ciudad. Sin embargo, estas propuestas no están tampoco exentas de problemas. Como hemos visto, los usuarios más emisores tienden a ser reacios al uso del transporte público, por lo que ante la imposición de peajes o aumento de precios, aquéllos que pertenecen a los segmentos de rentas medias y altas se adaptan a estas medidas, incorporando un mayor coste de transporte.

MÁS VERDE URBANO PUEDE PRODUCIR GENTRIFICACIÓN

- **Publicación:** «Assessing Green Gentrification in Historically Disenfranchised Neighborhoods: a Longitudinal and Spatial Analysis of Barcelona», *Urban Geography*, 1-34, 2017
- **Autores:** **Isabelle Angelovski, James Connolly, Laia Masip**, los tres de la Universitat Autònoma de Barcelona, y **Hamil Pearsall**, de la Temple University.
- **Síntesis:** **Andreu Orte**, técnico superior de Políticas Públicas en la Diputación de Barcelona y doctor en Ciencia Política y Social.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: La gentrificación verde se produce como un proceso similar al ya conocido por la mejora y atracción del mercado inmobiliario o por la creación de inversión pública en transporte e infraestructuras, y que desemboca en la expulsión de los habitantes autóctonos por nuevos propietarios con mayor poder adquisitivo atraídos por la mejora urbana del barrio.

Espacios urbanos verdes y gentrificación: ¿existe relación entre ambos fenómenos?

La transformación o recuperación de zonas verdes en las ciudades genera innumerables efectos positivos en términos de calidad del espacio público, la reducción de la contaminación, la creación de espacios de convivencia y encuentro. En los últimos años, las ciudades han incorporado una agenda medioambiental urbana, a menudo enfatizando el componente verde en barrios con alta degradación en su espacio público o bien en aquellos caracterizados por fenómenos de exclusión social.

Sin embargo, el interés por una agenda urbana verde acarrea según un cuerpo de literatura creciente una cara B. Tras el interés por dotar de mejor y más espacio verde público se puede activar el mecanismo denominado «gentrificación verde», «gentrificación ecológica» o «gentrificación medioambiental». En los tres casos, se trata de un proceso similar al ya conocido por la mejora y atracción del mercado inmobiliario o por la creación de inversión pública en transporte e infraestructuras, y que desemboca en la, en general, temida gentrificación.

Isabelle Angelovski y los coautores de esta publicación radiografían este fenómeno analizado por una literatura multidisciplinar y prolífica en el análisis de casos concretos. Como referente internacional reciente, cabe destacar la publicación *Green Gentrification: Urban Sustainability and the Struggle for Environmental Justice*, de **Gould y Lewis**, centrada en cuatro casos de Nueva York.

En este caso, Angelovski analiza 18 proyectos de parques y zonas verdes creados en la ciudad de Barcelona entre el año 1992 y el 2004 en cinco distritos de características distintas (Ciutat Vella, Sant Martí, Horta-Guinardó, Nou Barris y Sant Andreu) y responde a la pregunta sobre si los residentes de esos distritos se han beneficiado de la creación de zonas verdes o bien ha existido un proceso de gentrificación.

¿Por qué se habla de gentrificación verde?

Antes de explicar la metodología y resultados del estudio, conviene tener en cuenta qué se entiende por gentrificación verde y por qué motivo puede existir una relación aparentemente no buscada entre agenda verde y gentrificación.

La gentrificación es un proceso de cambio en la estructura poblacional de barrios y ciudades según el cual una determinada población, generalmente de una renta inferior a la media, se encuentra progresivamente reemplazada por otra población de mayor capacidad adquisitiva, inicialmente no residente en el barrio. Existen diversas causas para abordar la cuestión, entre las cuales la literatura sobre el tema destaca la transformación urbanística, la dotación de equipamientos y servicios públicos y la facilidad de acceso mediante infraestructuras de transporte y movilidad (peatonalización, acceso de metro o autobús, etc.). Como consecuencia, el mercado de la vivienda, especialmente el de alquiler, se encarece, y expulsa población de renta baja con propiedades, como resultado de la revalorización inmobiliaria y del encarecimiento del barrio, que genera incentivos a la venta y la búsqueda de propiedades en barrios con un coste de la vida más bajo.

La línea de trabajo iniciada por la literatura sobre la gentrificación verde apunta a que la transformación de zonas urbanas en áreas verdes tiene un efecto positivo en la desigualdad de acceso a la vivienda mediante un mecanismo de atracción de población de rentas más altas. Así, la relación entre entorno urbano verde, zonas de bajo tráfico de vehículo privado y un determinado perfil de ocio y servicios destinados a población de renta más elevada es lo que acaba por generar un progresivo proceso de gentrificación.

Metodología y resultados del estudio

Los autores de este estudio sobre el caso de Barcelona verifican la hipótesis sobre si el aumento de zonas verdes han generado más gentrificación. Para ello, analizan una batería de indicadores habitualmente utilizados en estudios de características similares y recogen también información de origen cualitativo a través de expertos conocedores de la realidad social de Barcelona.

El trabajo destaca a nivel metodológico por varios aspectos, entre los cuales destacan la identificación de datos socioeconómicos a una escala lo más «micro» posible y el análisis considerando la cercanías a los 18 parques. Es decir, permite analizar hasta un nivel de manzana de casas, cuando ha sido posible, si bien hay que tener en cuenta que algunas variables tan sólo están disponibles a nivel de barrio. En cuanto a la distancia, el modelo estadística incorpora en el modelo explicativo la proximidad a los nuevos 18 parques estudiados a 100, 300 y 500 metros.

En cuanto a las conclusiones principales del estudio, cabe destacar que los autores hacen un esfuerzo de sintetizar cinco dimensiones y puntuar cada parque según si existe dinámica de gentrificación o no (puntuaciones de 1 o 0 para cada dimensión). Existen dos parques con preeminencia de cuatro de las cinco dimensiones, altamente gentrificadas en el período analizado: Parques del Port Olímpic y de Poblenou, y dos con una puntuación de tres: Jardins Príncep de Girona y Parque de Diagonal Mar. En el extremo contrario, hay cuatro parques con puntuación de 0 o 1 sobre cinco: Sant Pau del Camp, Jardins Rosa de Luxemburg, Parque Josep M.Serra i Martí (Nou Barris) y Parque de Sant Martí.

Analizando cada una de las cinco dimensiones en detalle, el estudio llega a las siguientes conclusiones:

- Las áreas más cercanas a los parques muestran incrementos en el nivel educativo de la población, en varios casos, como el Parque del Poblenou o el Parque del Port Olímpic, que presentan cambios superiores al 25 % entre el año 1991 y 2006. En cambio, en dos zonas, existe un ligero cambio negativo.

- En segundo lugar, el porcentaje de personas mayores de 65 años y que viven solas ha decrecido en los Parques de Ciutat Vella y Sant Martí, pero no ocurre en otros parques, con la excepción de los Jardins Príncep de Girona, en Horta-Guinardó. El Parque del Poblenou muestra, nuevamente, un cambio más rápido.
- En cuanto al análisis sobre origen geográfico de sus residentes, los autores diferencian entre sur y norte del planeta. Cabe tener en cuenta que el período analizado coincide con una eclosión del fenómeno de inmigración tanto en Barcelona como en toda España, con lo cual se detecta lógicamente un incremento de personas foráneas. Para controlar el efecto neto de gentrificación, los autores comparan la variación en las zonas cercanas con el promedio del distrito. En el caso de los países del norte, una vez más, el Parque del Poblenou y el Port Olímpic son los que presentan niveles de cambio superiores en relación al resto del distrito. En cambio, otros parques del litoral de la ciudad, como el de la Barceloneta o el de Sant Pau del Camp, muestran una preeminencia inferior de personas con origen en países del norte. En global, tan sólo cuatro parques muestran en su zona de mayor influencia una presencia superior de personas de origen del norte en relación con el resto del distrito. En cuanto a los países del sur, el fenómeno es el contrario. Con la excepción del Parque de la Trinitat, los residentes de países del sur han crecido por debajo de la media del distrito.
- En cuarto lugar, la variable renta identifica una doble tendencia en los casos, de que sí se disponen de suficientes datos. Los parques con una variación muy superior al resto del distrito son el de Poblenou y el del Port Olímpic (años 1991-1996). A medida que hay más cercanía a los parques, mayor es el incremento de renta, mientras que los parques de los distritos más norteños de la ciudad muestran una tendencia positiva, pero inferior al promedio del distrito.
- En quinto lugar, el estudio analiza el valor del mercado de vivienda. Hay que tener en cuenta que hay casos en los cuales los datos analizan el período 1992-2000, mientras que en otros se llega a identificar hasta el 2006, recogiendo así parte del período de mayor crecimiento de precios. Los autores muestran más reparo en determinar elementos causales al factor «parque» debido a la insuficiencia de datos en el período 2004-2008.