

# ELS PLANS DE L'HOSPITALET

FERRAN NAVARRO I ACEBES

Arquitecte

## 1.- INTRODUCCIÓ

Durant el segle XIX, al 1830 aproximadament, tota població superior als 8.000 habitants venia obligada a disposar d'un Plànol Geomètric d'Alineacions, en el qual s'indiquessin tant els carrers existents com els necessaris per al creixement de la població. Des de llavors, la tècnica de la planificació urbana ha evolucionat i ha creat nous instruments, però la relació entre ciutat i el plànol que regula el seu creixement ha estat sempre un signe fonamental d'identitat de la ciutat.

L'Hospitalet, ciutat formada, al segle XIX, per tres nuclis-Centre, Sta. Eulàlia i Collblanc- territorialment ignorats entre ells, no es planteja fins al 1923 la necessitat d'elaborar un pla d'ordenació de tot el terme municipal, moment en què el municipi ja havia perdut una bona part del seu territori amb la venda dels terrenys on ara es situa la Zona Franca. Amb aquesta venda l'Hospitalet perdé quelcom més important: la raó de ser de l'estructura rural de la Marina, totalment esbancada pels camins i sèquies que es dirigien directament al mar i que ara conserven parcialment el seu antic traçat.

Així doncs, a partir d'un concurs convocat per l'Ajuntament, l'arquitecte municipal Ramon Puig i Gairalt redacta el "Pla d'Eixample i Sanejament interior" l'any 1926, any de grans inversions públiques i d'una important demanda de vivenda i treball a l'Hospitalet per part dels primers immigrants del sud d'Espanya. Aquesta seria la primera i l'última vegada que l'Hospitalet es planifica en tant que ciutat.

El segon moment en què es planteja l'ordenació global de tot el terme municipal coincideix amb l'inici de la revifalla econòmica a Espanya, amb la fi del període autàrquic. Però, en aquesta ocasió, l'Hospitalet ja no és una ciutat sobirana per ordenar el seu territori. Ha resultat inclosa en la zona d'influència de Barcelona, i el seu territori es veurà incorporat a aquesta mitjançant el Pla Comarcal promulgat per la llei de l'any 1953.

A diferència del pla anterior, de l'any 1926, el Pla de 1953 ve caracteritzat per una apujada important de les inversions privades al territori i a la ciutat, apujada lligada al "laissez faire" de l'Administració pública, i el Pla comarcal del 1953, tot i la seva progressiva desvirtuació que ja ha estat suficientment estudiada (1), es presenta com un document útil per a permetre la lliure iniciativa dels promotors.

El tercer pla que afecta globalment l'Hospitalet ho fa també en tant que zona d'influència de Barcelona, en aquest cas com a municipi integrat a la Corporació Metropolitana de Barcelona. Es tracta del Pla General Metropolità de Barcelona, aprovat l'any 1976 en què, a diferència dels dos moments anteriors, les perspectives tant d'inversions públiques com privades havien arribat al seu punt d'inflexió.

La intenció d'aquest escrit és la d'analitzar, en forma seqüencial i comparada, els elements fonamentals de l'estructura urbana que per a l'Hospitalet proposaven cadascun dels tres plans que hem esmentat. Veure de quina manera cada un d'aquests plans han contribuït o no a la formació de l'Hospitalet com una ciutat amb identitat pròpia o, el que és el mateix, de quina manera han contribuït perquè l'Hospitalet perdi els seus trets diferencials i, per tant, la possibilitat de formar-se com a ciutat.

## **2.- EL "PLA D'EIXAMPLE I SANEJAMENT INTERIOR" DE 1926.**

Redactat vint anys després del "Pla d'enllaços de Barcelona" de Léon Jaussely, el Pla, tot i recollint i completant els enllaços amb Barcelona, no renuncia a la creació i formalització d'una estructura urbana pròpia per al territori de l'Hospitalet.

Així, amb l'objectiu d'enllaçar amb Barcelona, el Pla preveu la perllongació de les dues grans avingudes, la Gran Via i la Diagonal, que al mateix temps limiten la ciutat al sud i al nord, i una sèrie de connexions a escala local, des de la carretera de Sants a la del Mig, lligades entre elles per la Riera Blanca, que fa al mateix temps de col·lector i de límit.

El mateix criteri d'assegurar les connexions es reflecteix respecte al Baix Llobregat, preveient el passeig al marge del riu, al qual connectaran la carretera a Sta. Creu de Calafell i la carretera del Mig, així com la totalitat de l'estructura viària que el pla preveu per a urbanitzar tota la Marina.

La connexió del Samontà es confiada pel Pla a la carretera d'Esplu-

gues, que es trobarà amb la Diagonal, i la perllongació de l'actual Avinguda Electricitat.

Però, per damunt d'aquestes propostes del Pla, que d'alguna manera seran recollides l'any 1976, destaca l'intent de dotar l'Hospitalet d'una estructura urbana pròpia, intent que es concreta en alguns punts fins a la formalització arquitectònica (els ponts de la Gran Via, la plaça de l'Ajuntament, la ciutat jardí a Pubilla Cases, el mercat de Collblanc, etc.), i que és el que diferencia fonamentalment aquest Pla dels altres dos amb que l'estem comparant.

El Pla centra bàsicament la seva proposta estructural en les àrees buides, tant al Samontà com a la Marina, sent molt més prudent als cascots antics. En aquests, únicament al Centre, amb la creació de les places de l'Ajuntament, del Repartidor i de l'Estació, i amb l'obertura de la Rambla fins a la Marina, i a Collblanc, amb la previsió del mercat, el Pla aposta per una certa intervenció. Tant Collblanc com Sta. Eulàlia queden limitats en el seu creixement tradicional per dues vies de vorell -el Torrent Gornal per a Collblanc, i una nova via, predecessora d'Amadeu Torner per a Sta. Eulàlia- que separaran el creixement tradicional dels cascots de l'Hospitalet dels nous barris que el Pla proposa.

Però on realment el Pla es manifesta com un pla d'ordenació urbana és, com hem dit abans, en l'estructura que proposa per a les àrees encara no urbanitzades.

- Al Samontà. recolzant-se em la carretera d'Esplugues, la futura Ciutat-Jardí que s'estructura amb una trama de carrers i places que té els eixos principals en les actuals Av. Miraflores i Isabel La Católica (amb diferent traçat), està destinada a ser la zona "residencial" de l'Hospitalet, intencionadament lligada amb la prevista obertura de la Diagonal i amb la zona alta de Barcelona. La connexió de la Ciutat-Jardí amb el Centre i la Marina són confiades a la perllongació del Torrent Gornal i a Isabel La Católica i Fabregada. Aquesta àrea ha estat l'única en què s'ha executat, parcialment, la trama viària prevista per aquest Pla, tot i canviant totalment el caràcter de ciutat jardí previst (vegeu topogràfic del 1948).

- A la Marina, àrea en aquell moment encara rústica i sense cap expectativa d'urbanització, el plantejament del Pla és radicalment diferent: tota l'estructura proposada es recolza en la Gran Via, concebuda com la gran avinguda d'entrada a Barcelona, envoltada de gratacels i edificis singulars, que havia de lligar la plaça d'Espanya amb el gran parc del Llobregat. En aquesta àrea, l'existència de la via de Vilanova, que tant haurà de condicionar-la fins els nostres dies, obliga el Pla a dissenyar una trama viària buscant

contrapesar aquesta directriu. Els elements fonamentals d'aquesta estructura són:

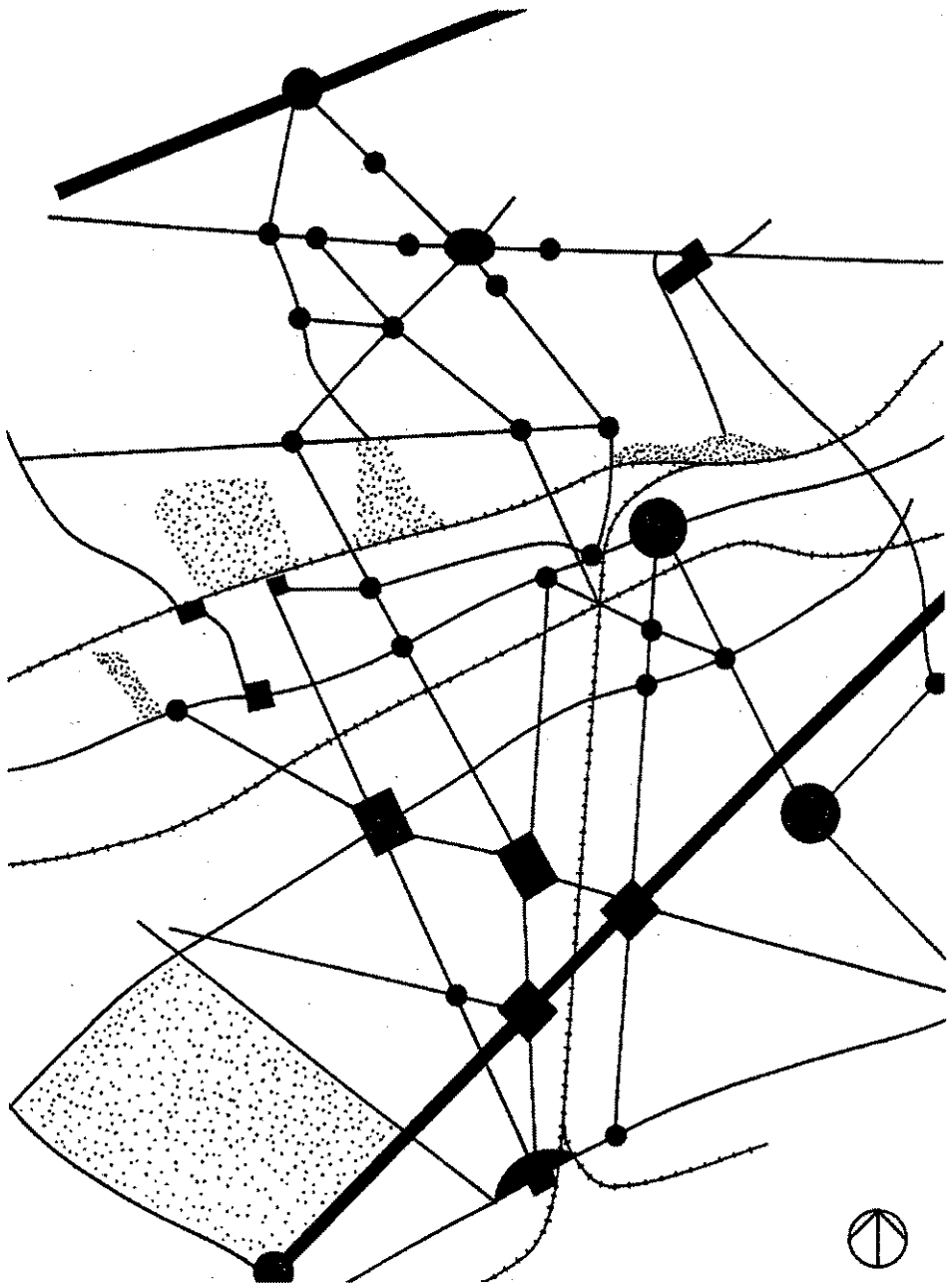
-la perllongació de la Rambla, com a avinguda d'unió entre l'estació d'Hospitalet i l'estació de la Zona Franca.

-la creació de dues avingudes formant una aspa, l'una en el sentit nord-sud, que enllaçaria l'estació de la Zona Franca amb el Torrent Gornal, l'altra est-oest, enllaçant la Remunta amb l'altre extrem de la Zona Franca .

-la permanència de la carretera del Mig i la creació de la via de vorell amb Sta.Eulàlia, connectant dues grans places-distribuidor, que enllaçaria la carretera de la Sta.Creu de Calafell amb la Zona Franca i Barcelona.

La voluntat equilibradora i formalitzadora es fa patent sobretot en aquesta àreas, preveient grans places al creuament de les grans avingudes, connectant els carrers existents, situant els edificis d'equipaments i serveis en els indrets estratègicament escollits.

Finalment, un altre aspecte que configura aquest Pla com un Pla Global d'Ordenació, com un Pla que busca per sobre de tot la construcció d'una ciutat, és la previsió de les diferents zones que la formaran: les zones d'interior (històriques), les zones "residencials", les industrials, la zona especial de la Gran Via, els parcs i equipaments, etc., en un intent de ficar-hi tots aquells elements que la cultura urbanística del moment definia com a necessaris per a una ciutat, aspecte que estaria per sobre de l'objectiu de connectar la ciutat amb l'entorn, encara que el propi redactor, anys després, diria que "toda la ciudad de l'Hospitalet está destinada a servir a Barcelona"(2).



PLA D'EIXAMPLE 1926

ALET <sup>172</sup> LOBBEGAT  
10 = ENSANCHE  
1926



Duero Franco

TOPOGRÀFIC 1926

### 3.- EL PLA COMARCAL DE 1953

El grau de realització del Pla de 1926, com es pot comprovar pel plànol topogràfic de 1948, va ser pràcticament nul: únicament a la ciutat jardí de Pubilla Cases és on es detecta un petit desenvolupament recolzat a la carretera d'Esplugues i sense cap relació amb la resta del municipi.

La major part del creixement de l'Hospitalet durant aquests 20 anys, en què la ciutat passa de 35.000 a 70.000 habitants, es situa als nuclis ja existents -Centre, Sta. Eulàlia i Collblanc-, fonamentalment en aquest últim barri que experimenta una densificació important a causa de les cases barates de passadís fomentades pel mateix arquitecte municipal.

El 25 de maig del 1945 es crea la *Comisión de Ordenación Provincial de Barcelona*, que té entre d'altres facultats la de la redacció del Pla d'Ordenació Urbana de Barcelona, abraçant els termes municipals que formaven la seva zona d'influència i que ara constitueixen la Corporació Metropolitana de Barcelona.

En compliment d'aquesta facultat, l'Ajuntament de Barcelona, mitjançant la Comissió Tècnica Especial d'Urbanisme, redactà el Pla Comarcal que va ser promulgat per Llei del 3-XII-1953.

Es tracta, doncs, del primer moment en el qual la ciutat de l'Hospitalet queda desposseïda de la facultat de planificar el seu creixement, passant aquesta facultat a mans d'una comissió creada per l'Ajuntament de Barcelona, i el primer moment també en què s'enfronta, a nivell de planejament, el salt de Barcelona a ciutat metropolitana. El Pla Comarcal del 1953 no és un Pla d'Ordenació Comarcal, és pròpiament un Pla metropolità, en el qual totes les opcions són preses a partir de decisions no discutides: centralitat i creixement de Barcelona, zones de reserva del creixement, comunicacions, etc.

En aquest context, és lògic que l'ordenació que aquest Pla proposa per a l'Hospitalet no tingui cap consideració a l'estructura pròpia de la ciutat.

El territori municipal, encara més minvat a causa de la cessió a l'Ajuntament de Barcelona dels terrenys necessaris per a l'obertura de la Diagonal, queda pràcticament encintat per la xarxa viària que el Pla proposa:

- la carretera d'Esplugues al nord
- la Gran Via pel sud
- el primer Cinturó de Ronda a llevant
- el segon Cinturó de Ronda a Ponent.

Els terrenys de Marina, en una franja que s'estén a les dues bandes de la Gran Via, queden com a reserva de sòl edificable per absorbir les necessitats d'habitatge generades per Barcelona, amb un potencial de 150.000 habitants, i separats del nucli urbà per la futura perllongació del carrer d'Aragó (actual Travessia Industrial), que durant gairebé 30 anys no ha aconseguit creuar Sta.Eulàlia i Hostafrancs i ha suposat una progressiva degradació d'aquests nuclis i creació d'expectatives mai no realitzades.

Fins i tot, per acabar de segregar aquesta àrea dels nuclis existents, el Pla no contempla la prevista perllongació de la Rambla, sinó que aquesta queda tallada a l'Avinguda del Carrilet. L'altre nucli, el de Sta.Eulàlia, queda incorporat a la mateixa àrea, amb un despreci total pel seu teixit històric i per la trama parcel·lària que fins ara ha suportat el seu creixement.

És important indicar aquí el manteniment d'una proposta del Pla del 1926:

el gran parc al Llobregat, que resulta ampliat ocupant els terrenys on actualment es situen la Residència i l'Oncològic, fins al riu. Parc pensat al servei de Barcelona i comunicat amb el seu centre per la Gran Via.

La Marina queda, amb aquest Pla, segregada de l'Hospitalet i incorporada al creixement de Barcelona, a diferència del Pla de 1926, el qual preveia per a la Marina una estructura que, tot i connectada amb la de Barcelona, quedava integrada en els nuclis històrics de l'Hospitalet.

Com a única connexió entre la Marina i el Samontà, el Pla de 1953 manté la del Torrent Gornal i l'Avinguda paral·lela a la via de Vilanova, connexió que enllaçarà amb l'estructura viària prevista per al Samontà: barris de la Florida, les Planes, i Pubilla Cases. Aquesta estructura, limitada al nord per la carretera d'Esplugues i al sud per una Avinguda paral·lela a la via de Vilafranca, és formada per la triangulació de les actuals Av.Electricitat i Isabel La Catòlica -encara que el traç rectilini d'aquesta és d'impossible realització en trobar la muntanya de Can Serra-, i per la perllongació de la Rambla fins a trobar la carretera d'Esplugues, seguint més o menys el torrent de Can Cervera. De la insuficiència i impossibilitat topogràfica d'aquesta estructura ha estat bona prova la manca de realització



durant els anys de vigència d'aquest Pla.

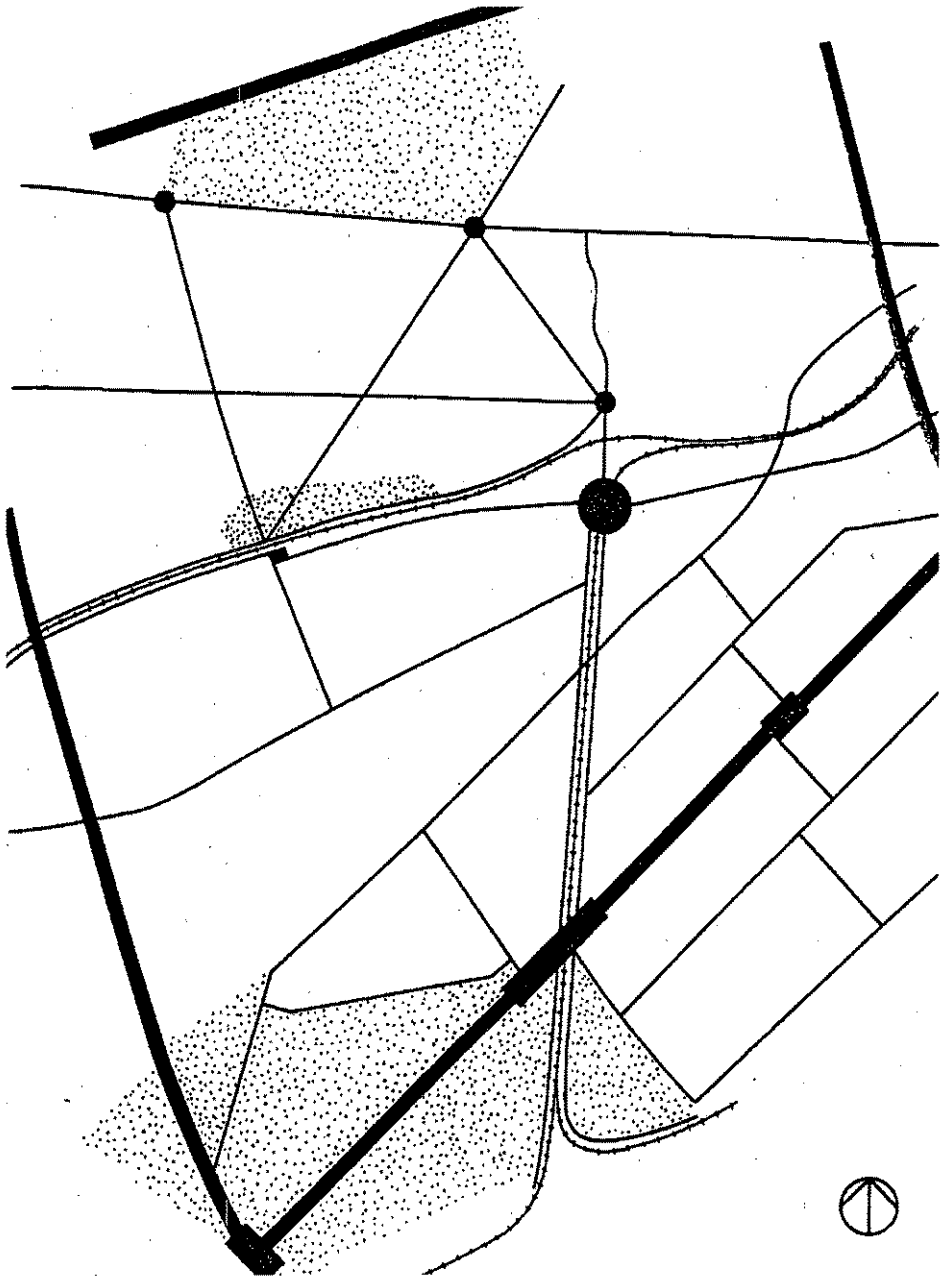
Cal indicar, tanmateix, dos elements que suposen un intent de solució a la comunicabilitat de la ciutat:

- El primer, la perllongació del Torrent Gornal, des de la carretera d'Esplugues fins a la Gran Via, com a eix bàsic nord-sud de la ciutat, col·lector del barris que separa.

- El segon, la proposta que fa el Pla per a resoldre la barrera que representen les vies del tren: la creació de dues avingudes paral·leles, una a cada banda de la via, que permetin la connexió en qualsevol punt, recollint les trames dels barris separats, encara que aquestes connexions no són contemplades pel Pla.

En el tractament dels nuclis antics, aquest Pla no mostra més sensibilitat que el Pla de 1926. Ans al contrari: Sta.Eulàlia és totalment ignorat, i el Centre i Collblanc són qualificats de tal manera que, amb el posterior desplegament del Pla mitjançant Plans Parciais, s'assenten les bases per a la destrucció de qualsevol vestigi de memòria històrica de l'Hospitalet. Únicament el casc antic del Centre rep la qualificació adient.

I aquí arribem, potser per damunt de les consideracions estructurals del Pla, que com s'ha vist són encara per executar, al significat més profund del Pla del 1953: es tracta d'un Pla de distribució de zones i, també, de distribució de rendes de sòl, i no pròpiament d'un pla d'ordenació urbana. En aquest Pla, el més important no és la idea de formalització de ciutat, d'estructuració viària, com vèiem al Pla del 1926, sinó únicament tacar el territori i destinar-lo a uns usos prèviament definits i homogenis per a tot el seu àmbit. D'alguna manera, la manca de rigor en les propostes viàries estructuradores -el carrer d'Aragó, la Rambla, Isabel La Catòlica, etc.- s'explica si s'entén que era un aspecte secundari d'aquest Pla, i el que primava era la distribució d'edificabilitat i usos a cada zona. S'explica així també com, sobre aquesta base, s'ha fonamentat tot el creixement de l'Hospitalet fins al 1976: un creixement assentat sobre la mateixa estructura ja existent l'any 1953, absolutament desequilibrador i densificador per la facilitat amb què els Plans Parciais superaven els màxims de les "zones" del Pla de 1953, i del qual no s'ha executat cap de les seves propostes estructurals.



PLA COMARCAL DE 1953



TOPOGRÀFIC 1953

#### 4.- EL PLA METROPOLITÀ DEL 1976

Amb la creació de l'Entitat Metropolitana de Barcelona, l'any 1974, s'inicia una nova etapa, encara més intervinguda, de l'urbanisme municipal. Si des del Pla Comarcal de 1953, i amb aquest marc, el paper de l'Ajuntament en el seu desenvolupament mitjançant Plans Parciais havia estat important, ni que fos deixant les mans lliures als promotors privats, a partir del Pla del 1976 i de la nova institucionalització de l'urbanisme metropolità, aquell paper és gairebé nul.

A diferència dels dos plans anteriors, aquest Pla parteix del reconeixement dels edificis heredats, de la crisi del model de creixement que s'havia seguit, de la necessitat de corregir els desequilibris que la gestió urbana dels darrers 20 anys havia creat a la ciutat.

Per aconseguir aquest objectiu, el Pla del 1976 centra els seus esforços en la previsió d'un sistema viari per al municipi que pren així un paper preponderant respecte als altres elements que també són objecte del Pla-ordenació de l'edificació, equipaments, espais lliures, etc.-.

El Pla proposa un sistema viari ortogonal, intentant equilibrar tots els punts de la ciutat quant a l'accessibilitat. Ara bé, i com a resultat lògic, el sistema en sentit est-oest (cap a Barcelona) és molt més potent que en sentit sud-nord (cap el Baix Llobregat). En tant que el primer es recolza en una xarxa ja existent que intenta contemplar: la carretera d'Esplugues, Av. Electricitat-Mas-Montseny, Alps, carretera a Sta. Creu de Calafell, Carrilet, carretera del Mig, Travessia industrial i Gran Via; el segon sistema, en direcció sud nord, ha de forçar la trama ja patològicament formada per aconseguir les obertures necessàries: és el cas del carrer Famades, del Torrent Gornal, d'Amadeu Torner i de la Riera Blanca.

Per altra banda, l'opció presa del transport privat, obliga al Pla a resoldre els encontres entre vies metropolitanes amb solucions a diferent nivell que suposen una important despesa d'espai lliure destinada únicament a residus viaris. Com a conseqüència, totes les connexions entre la Gran Via, el Segon Cinturó i el Cinturó Litoral deixen el futur parc del Llobregat (ja previst als dos plans anteriors), com un àrea residual de difícil accessibilitat de vianants i dubtosa qualitat ambiental. Aquestes vies esmentades constitueixen també importants barreres físiques que limiten,

per si mateixes, la ciutat:

- la Gran Via, amb la nova concepció com a autopista, perd el caràcter original d'avinguda urbana d'entrada a la ciutat per passar a ser una barrera definitiva de l'Hospitalet amb tota la part de la Marina situada al sud de la Gran Via.

- el Segon Cinturó, concebut com una autopista urbana, amb dos únics enllaços amb la xarxa local de l'Hospitalet, es configura com la barrera definitiva amb la resta del Baix Llobregat.

Tot el sistema viari descrit s'enfronta però a dos problemes de difícil solució que posen en crisi la seva validesa:

- el primer és el de l'existència de les vies del tren, que el Pla, lluny d'enfrontar-lo, manté i perpetua en no preveure més passos de la via dels existents actualment, que aprofita per fer passar els vials bàsics (riera de la Creu, Isabel La Catòlica, Matacavalls, Torrent Gornal i Riera Blanca), arribant a proposar solucions impossibles al creuament d'Amadeu Torner-Alps amb la via de Vilanova i l'avinguda superposada a la via, des de l'Estació de Sants fins al punt esmentat.

- el segon és el de la convergència al mateix punt de tots els eixos bàsics previstos en sentit est-oest-carretera de la Bordeta, Carrilet, carretera del Mig, Gran Via-, de tal manera que serà en definitiva aquesta última qui carregarà tot el trànsit privat en direcció a Barcelona i, en no tenir més que dos enllaços -Rambla Marina i Amadeu Torner- l'acabament de la xarxa prevista produirà una gran intensitat de trànsit a la Rambla, que precisament el Pla preveu com a via cívica.

En quedar confiada la proposta reestructuradora d'aquest Pla gairebé exclusivament al sistema viari proposat, la resta d'elements urbans estructuradors no es localitzen en funció de cap estratègia regeneradora sinó buscant l'emplaçament i els terrenys encara lliures d'edificació, en situacions marginals i allunyades dels nuclis i barris existents, amb una visió quantitativa i no qualitativa de l'ordenació.

Els grans espais lliures se situen a dos extrems del municipi: el Parc del Llobregat, que ja hem comentat, i el de Can Rigalt, per damunt de la carretera d'Esplugues. Únicament com a espais lliures d'una certa entitat enmig del teixit urbà queden el Parc de Can Boixeres i el de les Planes.

La previsió del Pla per a grans equipaments es manté perifèrica: a la

Remunta, a la caserna de Lepanto i darrera la residència de la Seguretat Social.

La resta d'elements que formen el sistema d'espais lliures i el d'equipaments ocupen terrenys de poca entitat, localitzats en terrenys encara no edificats i per tant sense ocupar posicions estratègiques que contribueixin a regenerar el teixit, amb una voluntat d'arribar a un estàndar mínim però no d'aprofitar el paper que aquests elements poden i han de jugar a la ciutat. Es troba a faltar, per exemple, la senyalització de llocs "centrals" i el reforç d'aquests llocs amb dotacions urbanes, la col·locació intencionada de certs equipaments per reforçar els eixos cívics - com poden ser els de la carretera, o el Torrent Gornal-, o fins i tot una certa valentia a l'hora de proposar afectacions als barris més densificats - Collblanc, Pubilla Cases\_ o de modificar les previsions dels plans aprovats per dotar d'una mínima estructura urbana els barris més carents d'aquesta -com poden ser Bellvitge o Gornal-.

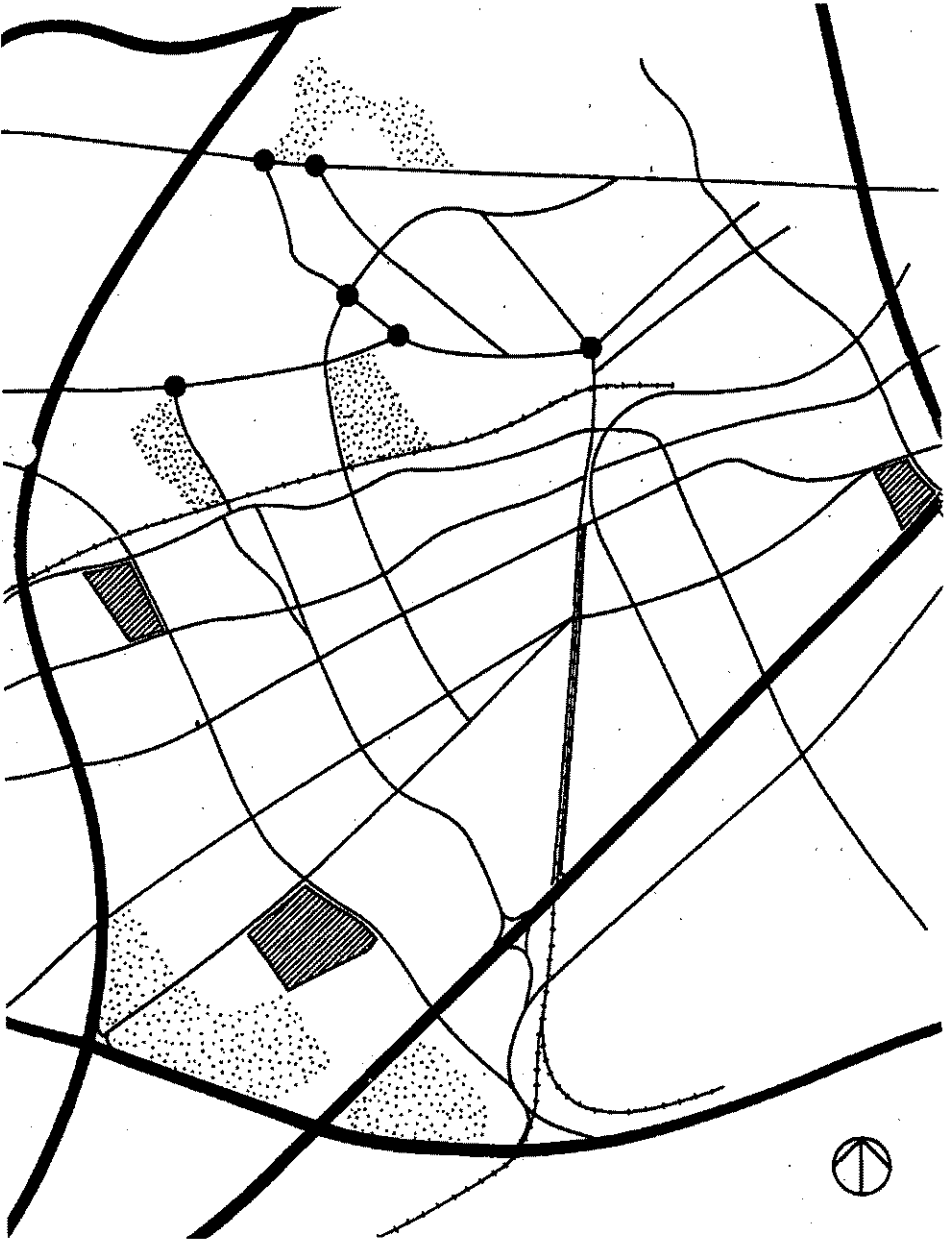
L'excessiva confiança que aquest Pla demostra per resoldre els problemes de la ciutat amb un eficaç sistema viari li fa oblidar la importància dels altres elements d'ordenació per aconseguir regenerar i reformar la ciutat. Tot i ser evident la situació deficitària de l'estructura viària de l'Hospitalet al moment de redactar-se el Pla, no és l'únic element a tenir present a l'hora de planificar sobre una ciutat ja construïda.

Les previsions del Pla quant a la nova edificació no semblen, en molts casos, pensades per a la seva aplicació exclusiva a l'Hospitalet sinó des de l'adaptació de les ordenances d'edificació de Barcelona, mecanisme que s'ha anat repetint a l'Hospitalet des del 1953. Aquest fet el podem constatar, per exemple:

- als nuclis històrics, on l'estructura parcel·lària i la barreja d'activitats industrials i comercials existents queda en molts casos en situació de "fora d'ordenació" respecte a les ordenances d'aquest Pla, creant tendències a la substitució i a l'obsolescència dels antics teixits.

- a tots els terrenys on el Pla respecta els anteriors Plans Parcials -les zones 18-, permetent altíssimes densitats a llocs on la trama urbana ja no pot suportar les actuals densitats, com succeeix, per exemple, a Sta. Eulàlia o a l'illa de Sindicats.

En definitiva, el Pla Metropolità de 1976 pormenoritza fins a tal extrem l'ordenació que no deixa pràcticament joc a una ordenació a escala de la ciutat, deixant tanmateix importants problemes que només es poden resol-



PLA METROPOLITÀ 1976



TOPOGRÀFIC 1983



dre a aquesta escala. Però el traspàs de les competències urbanístiques a una institució superior comporta inevitablement un cert relaxament en l'aplicació de les competències pròpies per part de l'Ajuntament, que no pot, o no vol, recuperar-les.

D'aquesta manera, en perdre la possibilitat de planificar globalment, la ciutat va perdent a poc a poc un dels elements claus en la seva formació i reconstrucció: el Pla.

La recuperació d'aquesta possibilitat de planificar, d'aquest instrument expressament pensat per dissenyar el futur d'una ciutat, és, al meu entendre i després d'aquestes línies, quelcom imprescindible per a la reconstrucció d'una ciutat perifèrica des de la perifèria.

Nota:

(1) Vegeu, per exemple:

\* F.Minguélez i d'altres: "L'Hospitalet 1974, un análisis sociológico"- Barcelona 1976 - Document mecanografiat - Arxiu Centre d'Estudis de l'Hospitalet - Arxiu Municipal de l'Ajuntament.

\* J.Roca: "Gestión urbanística de l'Hospitalet de Llobregat" 1977

(2) L'article publicat a la revista El Iman nº 66, 1927.