

Arquitecto

A. Perpiñá Sebriá



Plan parcial de ordenación de un polígono urbano en Hospitalet de Llobregat

Creada la Comisión de Urbanismo por la Ley de Ordenación Urbana de Barcelona de 3 de diciembre de 1953, y de acuerdo con el Reglamento para su desarrollo, ha dispuesto dicha Comisión la redacción y aprobación definitiva de los Planes parciales de Ordenación, al objeto de disponer de áreas urbanizadas de terrenos que permitan la realización del Plan Nacional de Viviendas.

Con este fin se han señalado, previa selección de los mismos, unos determinados polígonos, tanto del término municipal de Barcelona, como de los municipios de su comarca, sobre los cuales dirigir en esta primera fase una política de suelo.

El proyecto que nos ocupa corresponde a uno de ellos, está ubicado en el término municipal de Hospitalet de Llobregat y queda limitado al NO por la prolongación de la calle de Aragón y al SE por la prolongación de la avenida de José Antonio.

Tiene una forma triangular, cuyo vértice se apoya en esta última, a una distancia de unos cuatro kilómetros de la plaza de España, y su base es la calle de Aragón. Queda limitado al E por la vía del ferrocarril y al S por la zona de parque urbano que, a ambos lados de la Granvía, se apoya en el Llobregat, teniendo una superficie aproximada de 68 hectáreas. Parte en dos a esta zona la prevista prolongación de la rambla de Justo Oliveras, de Hospitalet de Llobregat, de inmediata apertura, y que constituirá la arteria principal de comunicación de Hospitalet con Barcelona a través de la avenida de José Antonio.

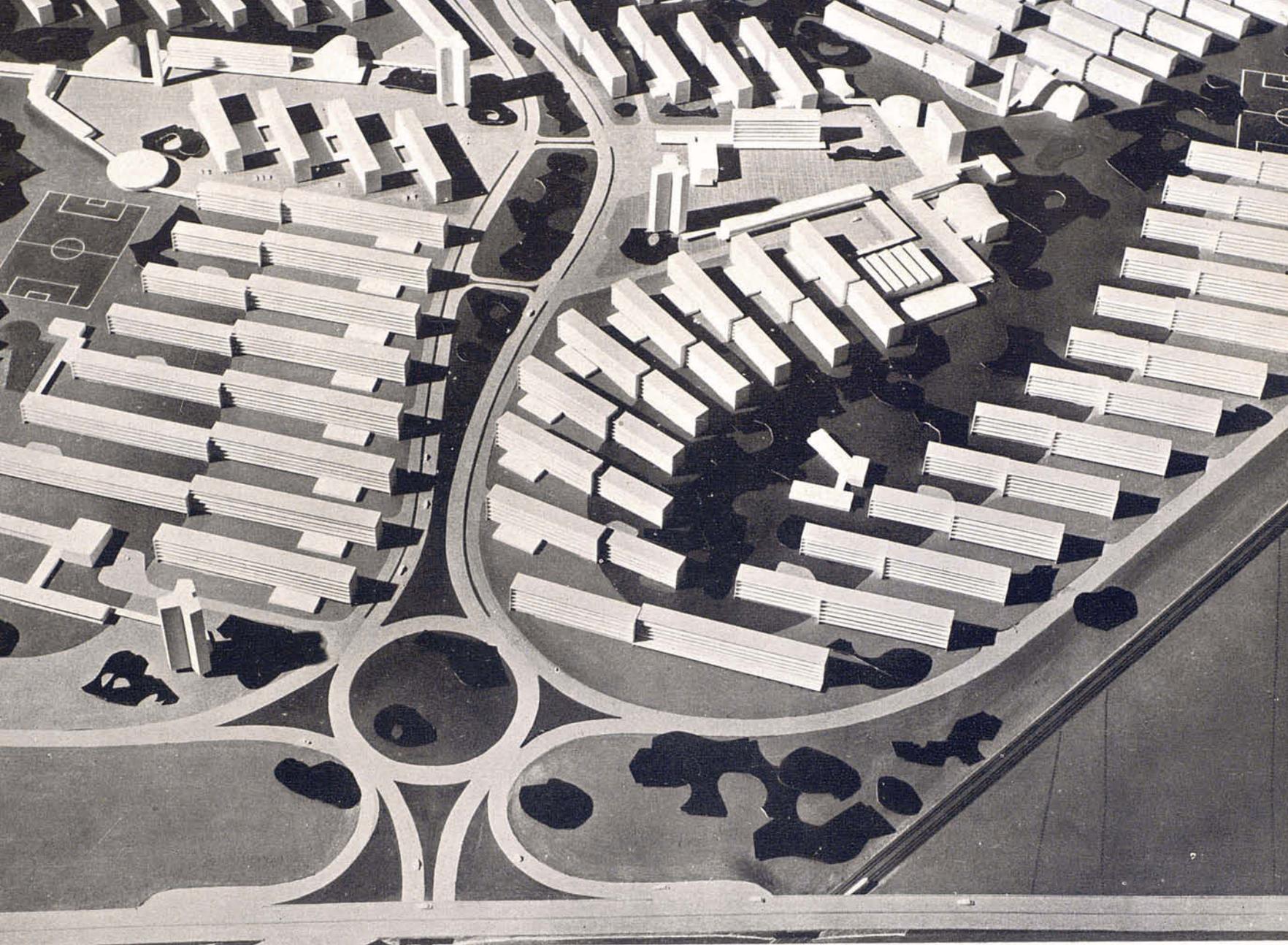
Es de destacar la importancia de este sector, por cuanto constituirá realmente la entrada al núcleo urbano de Barcelona viniendo por la autopista de Castelldefels y por consiguiente del tráfico procedente del aeropuerto.

El terreno puede decirse que está constituido por una llanura absoluta, puesto que su pendiente es de un 0,07%. Los terrenos están destinados en la actualidad a uso agrícola y están atravesados por la riera de la Cruz. El principal obstáculo para su edificación viene constituido por la poca altura de los mismos sobre el nivel del mar, que, además de dificultar excepcionalmente la conducción de aguas negras y de lluvia, como se indicará en la Memoria de los servicios, que a continuación se detallará, viene aumentada, decimos, por ser terrenos fácilmente inundables por el río Llobregat.

Esto no obstante, y adoptando las correspondientes precauciones, creemos es una zona de excelentes condiciones para empezar una adecuada política urbanística y de suelo, por estar a un paso de Barcelona y en el municipio de Hospitalet de Llobregat, que forma un solo cuerpo con la ciudad, y por cuyo lado precisamente tiende a aumentar la población con un notable ritmo ascendente.

Las determinantes o factores característicos que hemos tomado por base para el desarrollo de este núcleo residencial son las siguientes:

- a) La forma de los terrenos que quedan rígidamente definidos por la prolongación de la calle de Aragón, la línea del ferrocarril y la avenida de José Antonio, quedando únicamente un cierto margen de libertad al sur del polígono.
- b) La mejor orientación para la edificación de viviendas que corresponde, en esta región, al mediodía, o mejor aún, un poco al SO, con fachada perpendicular al eje heliotérmico.

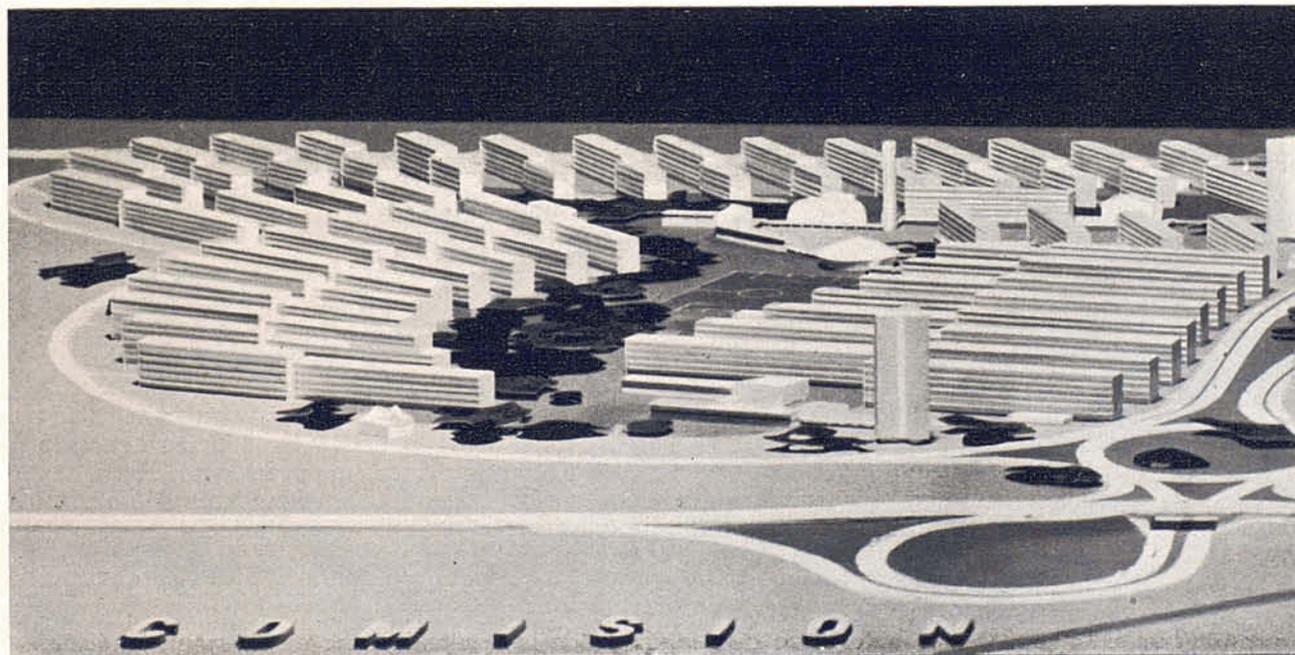


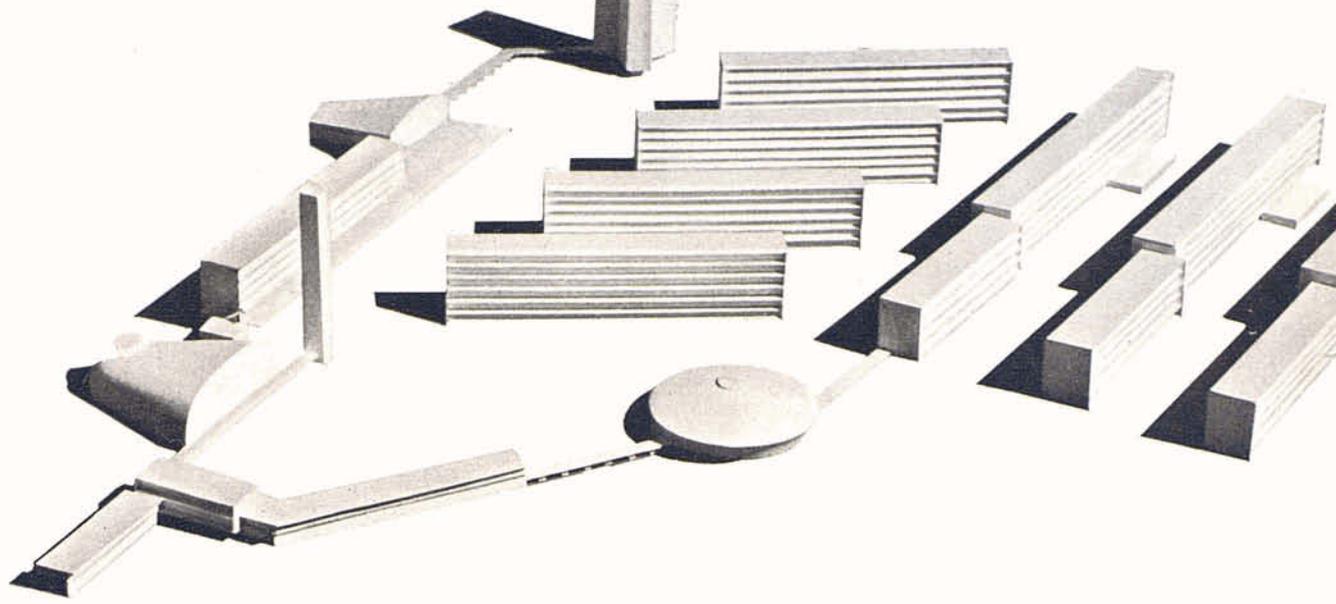
c) El carácter de terreno llano y fácilmente inundable, y

d) Finalmente la necesidad de prever el tránsito de paso procedente de Hospitalet de Llobregat por la prolongación de la rambla de Justo Oliveras.

Partiendo de estas determinantes o factores, se ha procurado obtener un conjunto orgánico que, satisfaciendo en primer lugar a las necesidades, tanto espirituales como físicas, de sus moradores, responda a los criterios urbanísticos imperantes, y se obtenga un rendimiento funcional del sistema, tanto en los aspectos circulatorios como en los distintos servicios, habiéndose procurado al mismo tiempo salirnos de nuestras condiciones económicas.

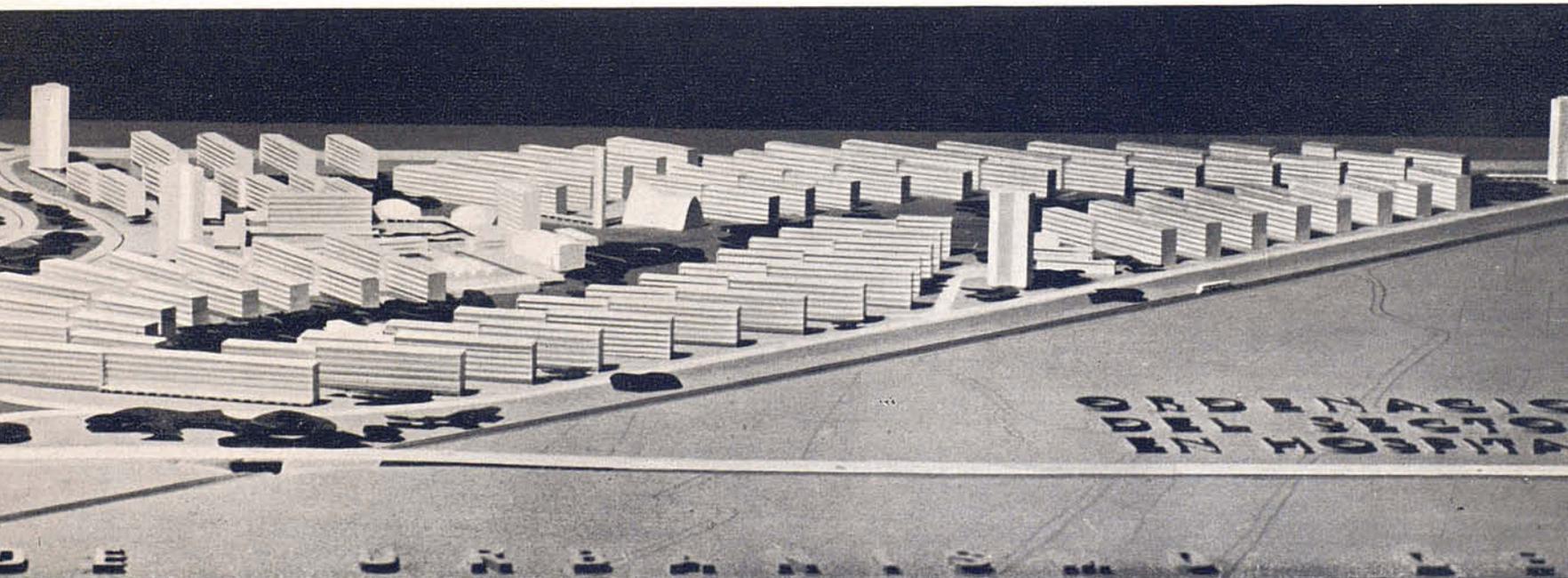
Esencialmente se divide este núcleo urbano, proyectado para contener unas 7.000 viviendas, o sea alrededor de 30.000 habitantes, en dos barrios perfectamente diferenciados, uno a cada lado de la prolongación de la rambla de Justo Oliveras, que ha sido tratada como vía-parque. Estos dos barrios se asientan de hecho sobre un parque, quedando éste únicamente diferenciado en su parte central. A este objeto se ha hecho una única vía de circulación perimetral que rodee cada uno de los dos barrios y a partir de ella unas penetraciones en fondo de saco que sirven de acceso de vehículos a dos filas de viviendas, excluyéndose de este modo cualquier penetración de tráfico que divida o separe parte alguna del barrio. Alternando estas vías en fondo de saco, hay una penetración del parque, de tal manera que se obtiene para todas las viviendas un doble peine de acceso de circulación rodada, por una parte, y de acceso de peatones al parque por la otra, con lo cual se consigue obtener una continuidad perfecta exclusiva para peatones desde cualquier vivienda al centro comercial, iglesia, mercado, escuela, servicios sanitarios, etc., sin interferencia alguna con el tráfico. Podemos considerar que este concepto es la meta ideal, a lo menos en la actualidad, para humanizar nuestros conjuntos urbanos de modo que, sin perder el carácter de tal, con todas las ventajas correspondientes al mismo, incorpore netamente la naturaleza a la totalidad de las viviendas que constituyen el núcleo.





Otro principio, a nuestro entender fundamental, del que se ha partido, es el de obtener una buena orientación para todas las viviendas. Admitida ésta, como hemos indicado anteriormente, en los factores determinantes, y admitiendo una cierta tolerancia, podemos considerar como buenas todas las orientaciones que van desde el SSE al SSO, desechando, por lo tanto, todas las demás orientaciones, por entender sería injusto que en una zona totalmente libre y de nueva creación pudiera construirse vivienda alguna en inferioridad de condiciones. Es decir, desechamos en las edificaciones en bloque, dadas las condiciones de nuestro clima, la orientación de su eje longitudinal de N a S, por entender están en condiciones desfavorables, ya sea en invierno como en verano, ya que en este último, tanto el sol de levante como el de poniente, es altamente molesto y caluroso y en invierno queda totalmente desperdiciado el sol de mediodía, que es el más conveniente. Además se ha pretendido disponer en la fachada a mediodía la construcción de galerías corridas que permitan obtener zonas de sombra en verano, ya que la trayectoria del sol es más alta, y no priva, por otra parte, el sol en invierno, por ser éste más bajo. No se nos oculta, desde luego, el cúmulo de dificultades que la adopción de este criterio comporta en la composición del conjunto que puede dar lugar, la mayoría de las veces, a un aspecto monótono de la disposición de las edificaciones altas. Es, desde luego, necesario destacar que, en conjuntos de poca extensión, no tiene importancia, y que en los conjuntos de mayores dimensiones se ve más en los planos que en la realidad, una vez construídos. Por ello se ha puesto especial cuidado en salvar este peligro en la composición del Plan Parcial.

En el orden de comunicaciones hemos tenido esencialmente en cuenta la entrada y salida del conjunto, así como el tráfico de paso desde Hospitalet en su encuentro con la prolongación de la avenida de José Antonio, que tiene ya en este sector caracteres de autopista. Hemos entendido, por lo tanto, que debido al importante tráfico era preciso estudiar un nudo de comunicaciones, a doble nivel y doble dirección, sin punto de conflicto alguno. Evidentemente, queda facilitada esta solución al discurrir la autopista en terraplén sobre el nivel normal del terreno, ya que su trazado es reciente y se ha construído



un paso superior para salvar la vía del ferrocarril. En este sentido se ha hecho el encuentro en forma ortogonal a la Granvía y en el lugar de cota apropiado para obtener el paso inferior pertinente que permite el desarrollo de todo el nudo de comunicaciones, tal como queda grafiado en los planos y maqueta del proyecto.

Respecto a estas vías de tráfico, la autopista y la línea de ferrocarril, se aleja el conjunto del poblado lo suficiente para obtener una amplia zona de protección de comunicaciones que ya estaba prevista en el Plan General de Ordenación.

El obstáculo principal para la urbanización de este sector que ya se ha señalado anteriormente, estaba constituido por la baja cota del mismo, que hace inundable esta zona por el desbordamiento del río Llobregat. Sería utópico, por ser altamente antieconómico, pretender rellenar de tierras este sector para obtener una cota de mayor nivel que podría eliminar el peligro de inundaciones, y así hemos previsto otra solución, que consiste en disponer la vía perimetral del conjunto a un mayor nivel, al objeto de que actúe a modo de pólder y prive la penetración de las aguas de inundación en el interior del conjunto. En cuanto a la prolongación de la rambla de Justo Oliveras, se ha desechado hacer un eje recto que atravesara el conjunto, y al objeto de obtener dentro del mismo recinto unas perspectivas cerradas y agradables puntos de vista, se ha tratado en forma de vía-parque, con una serpenteante vía, de doble dirección, con un macizo central de verde que permite disimular y construir, con el mínimo coste, el colector general que debe deslizarse a una cota superior al nivel del terreno en algún punto.

Esta vía-parque de doble dirección constituye la separación de los dos barrios proyectados y al mismo tiempo la vía de enlace perimetral de los mismos, con un carácter de vía arbolada, sobre la cual se asienta el centro comercial con sus correspondientes aparcamientos a ambos lados de la misma.

Es de observar que la curvatura dada a esta vía-parque no ha sido meramente caprichosa, sino que sigue el curso actual de las aguas fecales y permite obtener unos fondos de perspectivas, no ya tan sólo desde la autopista, sino también por el de la prolongación de la calle de Aragón.

Otra consideración a la que hemos dado su debida importancia es el aspecto artístico del conjunto a todo su alrededor, y en especial al dominante desde la circulación a través de la autopista.

A este fin se han variado algo los límites del polígono propuesto en su parte S, al objeto de obtener un ensanchamiento del barrio, en la parte frontal de la avenida de José Antonio, que destaque con la jerarquía que le corresponda el acceso no ya sólo a Hospitalet, sino a la misma ciudad de Barcelona. Con esta idea ha sido incorporada a este recinto de entrada la antigua ermita de Bellvitje, ubicada en este sector, de manera que ésta quedará protegida de las inundaciones al resultar incluida dentro del recinto del nuevo poblado. Hemos pretendido, asimismo, huir de un aspecto monumentalista, y a este fin se ha adoptado una fachada disimétrica con la vía de penetración en su parte derecha y la ermita en su extremo izquierdo, dejando un amplio recinto limitado por unas masas horizontales al fondo que contrastan con un edificio en forma de torre de 14 ó 15 plantas ubicadas muy cerca del punto de acceso.

Se han cuidado mucho los parques centrales de los dos barrios, en los que se va a realizar un pequeño vaciado en la parte central, al objeto de obtener una suave superficie cóncava para aumentar su campo visual, dejando amplias superficies de prados, disponiendo masas arbóreas en los lugares adecuados para mejorar las perspectivas. Se ha pretendido romper el cerco de edificación, al objeto de vislumbrar estos parques interiores desde la autopista. En el interior de los mismos se disponen centros deportivos próximos a las escuelas.

La disposición de los bloques, en su parte izquierda, va abriéndose en forma de abanico a lo largo de la vía perimetral, que se ha dispuesto en forma curva, obteniéndose así desde la autopista una sucesión de volúmenes que creemos darán un logrado conjunto armónico, tanto en la parte exterior como en la interior.

En la parte derecha se cambia el ritmo en la disposición de los bloques, rompiéndolo con un edificio en altura y una escuela.

Se dispone, también, un centro comercial en cada barrio, así como iglesia y escuelas. En fin, prescindimos describir con todo detalle la disposición de volúmenes y preferimos remitirnos a la contemplación de los mismos en la maqueta, en la que se puede apreciar la agradable delimitación de los parques interiores y la cuidadosa elección de los lugares en que se han ubicado los edificios de altura, al objeto de obtener unos convenientes puntos focales a los que se dirijan las principales perspectivas del conjunto. La densidad media, con parque y vías de comunicación, es de 550 habitantes por hectárea.

A. P.