



**LA
OSH
Y LA CIUDAD**

INTRODUCCION A LA POLITICA DEL SUELO DE LA OSH

Joan Fortuny (O.I.U.)

La Obra Sindical del Hogar (O.S.H.) ha construido en la provincia de Barcelona, desde su fundación en 1942, unas 33.000 viviendas que dan alojamiento a cerca de 150.000 personas. En el ámbito de la Comarca de Barcelona (según los límites definidos en 1953 para ésta) el 19,7 % de las viviendas construidas en los polígonos está ligado a la O.S.H. y el porcentaje alcanza el 21,1 % en el término municipal de la capital. En cifras absolutas, referidas al parque de viviendas de la provincia, la comarca o Barcelona ciudad, respectivamente, el peso de la producción de la O.S.H. resulta ser relativamente bajo, pero su especial significación aparece tanto al considerar el papel político que ha jugado, y en cierta manera todavía juega, en el mercado de la vivienda de «renta limitada» como por las específicas características de su calidad y conservación y por la estrategia que ha prefigurado con sus actuaciones en la ocupación del suelo, urbano o rural, según los casos y, por ende, en la forma como ha contribuido a la creación de unas coronas suburbanas que se han ido desplazando con el transcurso del tiempo. Estas coronas y sus desplazamientos se han producido según unas pautas que, si bien no han sido exclusivas de la O.S.H., tienen particular interés en su caso, precisamente por la carga política que fundamentalmente preside sus actividades.

La trascendencia «estratégica» de las coronas suburbanas en el proceso de creación de la ciudad —ciudad que crece en mancha de aceite— se deriva, evidentemente, del papel que juegan en la generación de plusvalías derivadas de la atracción que, a medio plazo, ejercen sobre la iniciativa privada debida, en un principio, al incremento del valor social de los terrenos que ellos producen y como consecuencia de la lenta, pero segura, llegada de servicios colectivos e infraestructurales.

Esta consideración es suficientemente válida, desde nuestro punto de vista, en el período en que el grado de desarrollo de las grandes infraestructuras circulatorias, particularmente las autopistas suburbanas, es muy bajo o inexistente. Cuando la autopista hace su aparición se convierte en si

misma en un elemento capaz de generar en puntos concretos —las salidas y sus zonas de influencia— plusvalías debidas a la accesibilidad. La corona suburbial queda parcialmente desarticulada y adopta el aspecto del rosario o la malla suburbial. Pero su carácter persiste.

La O.S.H. ha desempeñado durante el período 1954-1970 este papel, no en exclusiva, repetimos, pero sí de forma suficientemente destacada. Y, a partir de la puesta en marcha de una red de autopistas, su táctica pasa a ser fundamentalmente la de potenciar el apoyo mutuo vial-polígono. El caso ejemplar puede ser el polígono de Badía, en Sta. Maria de Barberà, tangente a la autopista de Terrassa y lo suficientemente alejado de Sabadell como para iniciar el establecimiento de polígonos de relleno altamente rentables.

La O.S.H. no fue el único organismo oficial, aunque sí el único estatal, que inició, pasados ya algunos años desde el final de la Guerra Civil, la construcción de viviendas de promoción pública (viviendas de renta reducida por uno u otro sistema de protección). Aparte de la efímera actividad como promotor del Gobierno Civil de la Provincia (Grupo de Verdún, 1952), es el Patronato Municipal de la Vivienda quien, como heredero del Patronato de la Habitación, de 1929, emprende una cierta tarea de construcción masiva desde el año 1948, aunque en cantidades muy escasas al principio. En cualquier caso queda obviamente interrumpido y olvidado el proceso renovador que se iniciara en el período 1932-36 con la construcción de la Casa Bloc por parte de la Generalitat.

Las primeras actuaciones de la O.S.H. en la provincia se concentraron en Barcelona y su ubicación no parece responder a ninguna estrategia concreta en cuanto a promoción o a facilitar una cierta «colonización» del territorio urbano, ni a buscar terrenos que por su clara marginalidad resultaran resolutivamente económicos. Por una parte está el grupo La Merced, al pie de la Avenida Pearson, sobre los cuarteles de Pedralbes, en una zona tradicionalmente de ex-

tensión de la residencia burguesa. Por otra, el Grupo Meridiana ocupando tres manzanas del Ensanche, con ordenación abierta, espacios arbolados y casas de poca altura a unos 250 m. de la Plaza Maragall.

Hay que considerar que estamos en un momento (1943-48) en que, si bien la inmigración ha sido muy fuerte durante el quinquenio 1940-45 («los años del hambre»), se ha visto paralizada en parte durante el quinquenio siguiente, y en el que el alojamiento de los inmigrantes se «resuelve» espontáneamente con el barraquismo. Está, por ahora, fuera de lugar el pensar en afrontar el problema de la vivienda generado en la postguerra barcelonesa.

A principios de la década de los 50 la O.S.H. adquiere otro estilo, tanto por lo que hace referencia a la envergadura de las operaciones como por la ubicación que se les da: la promoción de «coronas» está en marcha. El nuevo estilo viene de la mano de los nuevos aires que se han dado en la ciudad. En 1951 una tensión social, sin precedentes en la postguerra, lleva al restablecimiento de una cierta normalidad: el racionamiento de alimentos desaparece al igual que las restricciones de energía eléctrica. El Congreso Eucarístico de 1952 sirve para echar aceite apaciguador sobre aguas turbulentas, para iluminar la Catedral y la Sagrada Familia, para desplazar muy considerables masas de barraquistas, «limpiando» la Diagonal y para que nazca la singular iniciativa urbanístico-social de las Viviendas del Congreso.

Dos años más tarde (1954) aparecen tres polígonos de dimensiones algo notables: Verdún, Trinidad Nueva y Grupo Onésimo Redondo, de Hospitalet. Se buscan para ellos terrenos ya situados claramente en la periferia del continuo urbano barcelonés, apoyados sobre antiguos proyectos de grandes ejes circulatorios, provenientes del Plan de Jaussey, de 1905 (Vía Favencia, Meridiana, Valldaura), o vías propuestas por el recientemente aprobado Plan Comarcal de 1953. Se da inicio igualmente a un procedimiento que será habitual para la O.S.H. y que consiste en no respetar casi nunca el planteamiento vigente a la hora de estudiar los polígonos. En Verdún se multiplica por 3,7 la densidad prevista en el Plan Comarcal y en Trinidad por 3,9. Como resultado del carácter periférico de los barrios la accesibilidad es muy baja y el equipo insuficiente y tardío o nunca completado. Pero el proceso de colonización del suelo urbano se ha puesto en marcha, iniciándose una nueva etapa en el crecimiento de Barcelona.

Al final de esta década se realizan operaciones en Sabadell, Terrassa y Martorell, todas de una cierta envergadura, con un aspecto muy parecido producido tanto por la repetición de las vivienda-tipo como por los escasos medios económicos y tecnológicos utilizados. También en estas localidades el polígono está marginado por el proceso de búsqueda de terrenos baratos y capaces de generar atracción a medio o largo plazo.

Durante estos años 50 la O.S.H. adquiere, según se desprende del análisis efectuado, el método de trabajo que irá desarrollando posteriormente. Ha construido viviendas para 38.700 personas, en polígonos cuya media es de 6.450 habitantes/unidad. De ellas el 61,24 % están en Barcelona y sólo el 28,4 % fuera del continuo urbano de la capital.

Durante los años 60 el número de personas alojadas asciende a 86.146, la media por polígono pasa a ser de 7.831 habitantes, sólo el 24,4 % reside en Barcelona y ya el 50 % está fuera del continuo barcelonés.

No estamos, en realidad, cerca de una situación de saturación de la ciudad, como podría desprenderse de la evolución de los porcentajes citados, sino simplemente ante

las consecuencias de la promoción de la segunda corona suburbial que va acompañada por algunas operaciones de consolidación de la primera (La Paz, Guineueta) y el aprovechamiento de espacios vacíos entre poblaciones (San Roque, Badalona).

Esta segunda corona que se inicia y que, aún ahora, no ha rendido todos sus frutos sigue al margen de la «operación autopistas», ya previstas pero no realizadas.

Quizás la nota más singular de este período de la O.S.H. la constituye la aparición de las Unidades Vecinales de Absorción (U.V.A.) con características de notable urgencia en su realización (1967-68) y con implantación sobre terrenos absolutamente depreciados en el mercado del suelo urbano por su calificación según el planeamiento vigente (rural, libre permanente, forestal, suburbano, etc.). Las densidades de los nuevos polígonos U.V.A. multiplican por 46,7 («Cinco Rosas») y 21,7 (Pomar) la legalmente estipulada. Al comentar este extremo no se trata de denunciar unas densidades sino simplemente de mostrar cómo la operación, al distorsionar fuertemente la zonificación general en una amplia área, crea las condiciones para posteriores actuaciones de adecuación a la nueva realidad, con lo que el efecto buscado de preparar territorios, consciente o inconscientemente, se va cumpliendo. Una vez más, como ocurriera trece años antes en Trinidad o Verdún, la marginación física y social es el resultado inmediato.

Dado que la distancia al centro de Barcelona se ha hecho ya excesiva, las U.V.A. se apoyan, también, en una cierta distancia (de 1 a 2 Km), en los cascos urbanos de municipios de la Comarca: Badalona y la U.V.A. de Pomar, Sant Boi y «Cinco Rosas» y El Prat y «San Cosme». Se produce con ello un auténtico trauma en las poblaciones afectadas. En el Prat el 28 % de la población reside en la U.V.A., la cual no tiene ningún elemento físico ni funcional de contacto con el casco antiguo. En Sant Boi es el 20 % de la población la que, residiendo en «Cinco Rosas» sufre el problema, mientras que en Badalona si contabilizamos los habitantes de Pomar y los de San Roque también el 20 % de sus habitantes residen en «paquetes» urbanos que, al margen de los graves problemas de conservación y confort, sufren una marginación absoluta. Estos datos están referidos al año 1968.

El último período —1970-74— se caracteriza por dos operaciones de gran envergadura y en cierto modo complementarias. El polígono de Badía y el de Gornal significan una media de 18.900 habitantes/polígono y ninguno está situado en Barcelona. El de Badía tiene asignado el papel, como anteriormente se ha dicho de facilitar la expansión sur de Sabadell y potenciar la autopista de Terrassa. El de Gornal, en construcción, es una pieza clave en el crecimiento Sur de Hospitalet, completado con los polígonos de Bellvitge, de iniciativa privada pero proveniente del Plan de Urgencia Social, y el de Pedrosa, de iniciativa directa del Instituto Nacional de la Vivienda (I.N.V.) el continuo urbano de Barcelona-Hospitalet hasta el río Llobregat. El eje de apoyo de este sistema es la autovía de Castelldefels.

LOS POLIGONOS DE LA O.S.H. Y LA PLANIFICACION VIGENTE

Siendo la O.S.H. el brazo ejecutor de parte de las iniciativas del I.N.V. y teniendo capacidad económica para iniciar operaciones por su cuenta, se da, en el conjunto de sus polígonos, una casuística de promoción-construcción que se puede resumir en los siguientes casos:

1. Polígonos construidos por la O.S.H. a iniciativa del I.N.V. o de la Gerencia de Urbanización sobre promociones de estas entidades oficiales.

2. Polígonos construidos por la O.S.H. a iniciativa propia en promociones de planeamiento de la Comisión de Urbanismo o del Ayuntamiento.

3. Iniciativa de promoción y construcción de la O.S.H.

En los supuestos 1.º y 2.º la ordenación del polígono puede adaptarse o no al planeamiento vigente pero, en cualquier caso, se tramita como Plan Parcial según lo señalado por la Ley del Suelo. Debe exceptuarse el Polígono de Badía, cuyo Plan Parcial sale una vez ultimada su construcción.

En el supuesto 3.º la operación se realiza, por razones de urgencia o de simple «independencia administrativa», al margen de la Ley del Suelo y de los organismos competentes.

A MODO DE CONCLUSION

La O.S.H. ha utilizado, al igual que otros organismos públicos (Patronato Municipal, I.N.V.), lo que podría denominarse «unidad-política» como pieza fundamental en sus promociones de vivienda. El carácter unitario cerrado sobre sí mismo, que los conjuntos residenciales así tratados y pro-

yectados tienen en nuestra práctica urbanística, facilita el que, sobre la base de una simple red viaria, muchas veces arcaica, unas tramas proyectadas y prácticamente inexistentes o un eje de autopista, según los casos, el polígono se utilice como elemento de «colonización» de un territorio. Esta ocupación pionera se adapta, a veces, al planeamiento vigente, lo transforma las más de las veces y lo ignora en un buen número de casos. Estamos en la fase de creación de coronas suburbanas. En un momento posterior dichas coronas quedan saturadas una vez elevado el valor social y económico de los terrenos y se pasa a actuar a partir de un nuevo radio de acción más extenso.

En este proceso general la O.S.H. no representa un caso singular. De todas formas, la previsión con que ha actuado en este proceso de «preparación» del territorio —previsión que contrasta con la imprevisión en la ejecución de los equipos necesarios o en la conservación de las construcciones, por ejemplo— es destacable, más si tenemos en cuenta el papel que como organismo público con fuertes connotaciones políticas y con financiación igualmente pública desempeña en el proceso constructivo de la ciudad.

J. F.

Polígonos más importantes de la O.S.H. en la comarca de Barcelona. 1) La Merced, 1948. 2) Meridiana, 1945. 3) Trinidad, 1954. 4) Verdún, 1954. 5) Onésimo Redondo, Hospitalet, 1955. 6) J. A. Parera, 1956. 7) La Paz, 1963. 8) San Roque, Badalona, 1956-60. 9) Pomar, Badalona, 196q. 10) Cinco Rosas, Sant Boi de Llobregat, 1967. 11) San Cosme, Prat de Llobregat. 1964. 12) Roberto Bassas, Guineueta, 1964. 13) Gornal, Hospitalet, 1972. 14) Can Badía, Cerdanyola, Sta. María de Barbà, 1971.

