



La transformación urbanística de la Gran Vía y la creación de la Plaza Europa en L'Hospitalet de Llobregat

Ramón ROGER I CASAMADA

Arquitecto, Director del Consorci per a la Reforma de la Gran Vía a L'Hospitalet de Llobregat

CRÉDITOS DEL PROYECTO	
PROYECTO:	<i>Transformación urbanística de la Gran Vía y la creación de la Plaza Europa</i>
FUNCIÓN:	Creación de nuevos usos urbanos para la ciudad metropolitana
AUTORES:	Ramon Roger i Casamada, arquitecto, Director del Consorci per a la Reforma de la Gran Vía a L'Hospitalet de Llobregat.
EQUIPO DE PROYECTO:	Consorci per a la Reforma de la Gran Vía a L'Hospitalet de Llobregat (constituido por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, el Institut Català del Sòl, la empresa pública de la Generalitat de Catalunya y el Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat).
LOCALIZACIÓN:	Hospitalet de Llobregat.
FECHA:	2002-2010
CLIENTE:	Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat y Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya
PRESUPUESTO:	284 millones de euros.

1. Contexto

L'Hospitalet de Llobregat forma parte del gran espacio abierto al mar Mediterráneo entre los ríos Llobregat y Besós, protegido climáticamente por la sierra de Collserola. Esta unidad geográfica, cuyo centro histórico y político es la ciudad de Barcelona, dispone de apenas un cuadrilátero de 15 kilómetros de largo por 6,5 de ancho, y en él reside un 40% de la población



Imagen del tratamiento de la Gran Vía en el límite oriental del municipio de L'Hospitalet de Llobregat.



Vista aérea hacia el aeropuerto de la C-31 con un primer plano de la plaza Cerdá tomada en el año 2000. Al fondo izquierda de la imagen los terrenos de la nueva feria Internacional con algunos pabellones ya edificadas.



El llano del barcelonés entre ríos, la posición de la Gran Vía y la sucesión de plazas que favorecen el itinerario de 15 kilómetros.

metropolitana y la cuarta parte de los habitantes de Cataluña.

El desarrollo urbanístico de L'Hospitalet de Llobregat es consecuencia de la progresiva colmatación de los terrenos saneados del llano barcelonés, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XX, cuando ésta recibe el impacto del crecimiento económico de la posguerra, íntimamente vinculado a los procesos migratorios internos que condiciona sin duda tanto la forma como el hecho urbano, que fue adquiriendo tamaño y complejidad al margen de los límites administrativos antepuestos.

La ciudad, que en los primeros años veinte era apenas el conglomerado de dos entidades, el centro histórico y el barrio de Santa Eulalia, sufre la amputación de sus dominios marítimos cuando fue creado el puerto franco a poniente de Montjuic, y es también espectadora de la creación de las grandes infraestructuras viales i ferroviarias que van a trocear el semidelta de levante con trazas que no tendrán en cuenta la base agrícola subyacente.

El Plan de 1953 hace suyos los antecedentes urbanísticos de la generación anterior y las propuestas de Garcia Faria y Armenter, entre otros, que proponían ya la consolidación del eje de la Gran Vía como una prolongación natural del trazado de Cerdà en el Ensanche de Barcelona, hasta convertirla en un conector, excepcional por su trazado paralelo al mar y la vocación de superar los límites del territorio natural definido por la posición de ambos ríos.

El Plan General Metropolitano, vigente desde 1976, determinó la transformación de la Gran Vía en una autopista de gran capacidad, capaz de imponer una división profunda en el territorio y alentando en sus áreas de directa afectación la aparición de economías marginales, allá donde la ciudad se veía impotente para crear espacios de convivencia y relación.

El vacío urbano en los frentes de la vía contrasta a partir de los años ochenta, cuando la gestión de los ayuntamientos retoma el camino de la democracia, con las nuevas estrategias del municipio ávidas de recomponer los barrios y recuperar el cuantioso déficit de infraestructuras y equipamiento heredados.



La nueva estación EuropalFira en la Lina 8 construida y financiada por el Consorcio en el nuevo intercambiador de transporte de la plaza Europa.



Hotel y edificio de oficinas firmados por Toyo Ito situados en la plaza Europa, icono y puerta de entrada a la nueva instalación ferial.

El entorno de lo que hoy es la plaza Europa aparece, en el umbral del cambio al siglo XXI, como un espacio abierto y maltratado por una serie de enlaces de autopista, mal cosido por la permanencia de algunas industrias obsoletas y civilmente incapaz de dar respuesta a los ya más que evidentes síntomas de madurez por causa de su posición geográfica inmejorable.

El eje de la Gran Vía, por una infinidad de causas entre las que podemos destacar la evolución espectacular del tráfico aéreo que convierte al aeropuerto en la principal puerta de entrada y el acceso al centro de Barcelona, es el vacío urbano de mayor visibilidad del Área Metropolitana, que persiste como un trazado que evoluciona únicamente en el sentido de asimilar mediante operaciones de ampliación viaria, su capacidad de engullir el tráfico demandado.

2. Objetivos

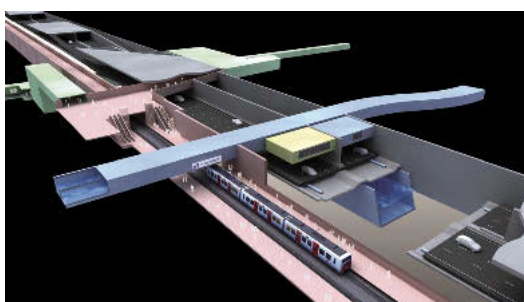
El Consorci per a la Reforma de la Gran Vía en L'Hospitalet de Llobregat nace en el año 2002, de la mano del Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, de una parte, y del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, titular de la autopista C-31. Su objetivo es la transformación de una sección periurbana de poco más de 1.700 metros de la Gran Vía, íntegramente ocupada por la C-31 y sus calzadas de apoyo, que ocupan un ancho de 96 metros, además de los terrenos situados alrededor del enlace de la avenida de Amadeu Torner, que ocupan una extensión de aproximadamente 32 hectáreas, en los que se pretende una intervención de renovación urbana para proyectar un centro direccional.



Imagen del plan urbanístico de la plaza Europa. La estructura de las calles rompe la direccionalidad del eje mayor, en la superficie cubierta de la C-31 soterrada de 350 metros de longitud.



Imagen de la estación sobre L-8 ya existente. Todo el proceso se concentró en las seis semanas de verano.



Infograma donde aparece la Gran Vía soterrada y la L-8 de metro, el sistema de desguace y canalización en primer plano en azul, y el intercambiador con la L-9 pasando bajo la C-31 en segundo plano en verde.



Estado de las obras en verano del 2006 con la nueva estación ya cubierta y las estructuras de la C-31 completas. Para garantizar la gestión eficiente de los más de 100.000 vehículos diarios de circulación fue necesaria una inversión superior a los 7 millones de euros.

3. Estrategias

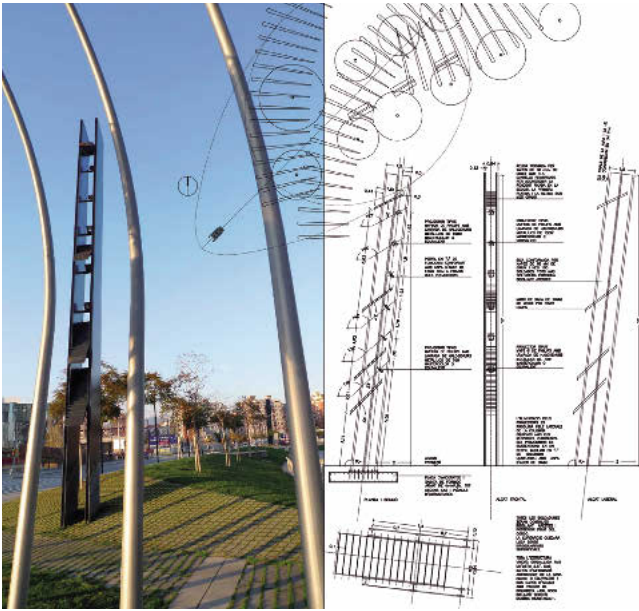
El Consorcio tuvo la misión de planificar, gestionar urbanísticamente el proceso, proyectar y ejecutar las obras de infraestructura de la C-31, creando al mismo tiempo un intercambiador entre las líneas 8 y 9 de Metro, que incluyó la construcción de una estación en la línea existente.

La plaza Europa nace del Plan que empieza a partir del 2003 con la adquisición de todos los terrenos de propiedad pública mediante un convenio expropiatorio que se liquidará al final del proceso a los titulares, Ayuntamiento e Instituto Catalán del Suelo.

El área de reforma se dota de un índice de edificación de 1,20 m² de techo por m² de suelo, algo inferior al medio de las operaciones de reforma ejecutadas en el Plan General Metropolitano. Todos los suelos no adquiridos por el Consorcio se integran en el procedimiento de reparcelación, en el cual los propietarios adquieren el compromiso de mantener el ritmo de actuación y aportaciones definidas por el Consorcio para la totalidad del ámbito, que incluye también los sistemas generales de comunicación y transporte. El Consorcio se hace cargo de la financiación de éstos y los titulares privados contribuyen únicamente a costear el presupuesto de la urbanización del suelo, como si de un plan parcial se tratara.

Experiencias

La transformación urbanística de la Gran Vía
Ramon Roger i Casamada



Detalle de la iluminación de los espacios públicos proyectados Viaplana, ganador del concurso.



Detalle del pavimento de la losa que cubre la C-31.



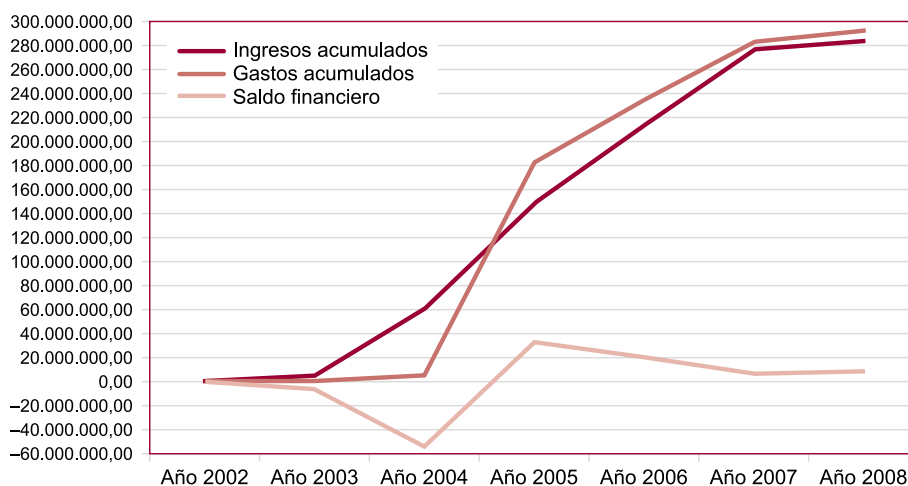
Edificio destinado a vivienda protegida que ha promovidos el Insitut Català del Sòl, obra de Berenguer-Roldan Arquitectos.



Imagen actual de la plaza Europa con los edificios de viviendas proyectadas por el arquitecto Alonso-Balaguer.

Viaplana y Asociados son los ganadores del concurso restringido que se convoca para dar forma al centro direccional, previsto con un techo de 360.000 m² y una distribución de usos del 50% para vivienda, del que un 20% será de protección oficial y el 50% restante, para el uso terciario, hotelero y comercial. La idea ganadora consiste precisamente en abrir una plaza, el espacio cívico por excelencia que toma el protagonismo y adquiere desde el momento de su concepción el carácter de ónfalo generador de una nueva cohesión urbanística con la ciudad preexistente, aquí representada por los barrios del Gornal y Santa Eulalia al norte y del distrito económico y la nueva Feria al sur de la Gran Vía.

La inversión total realizada entre los años 2004 y 2008 es de 284 millones de euros y el total generado por las ventas de los activos del Consorcio en los años 2004 y 2005 permite cerrar en positivo el balance de la operación.



Evolución financiera del proyecto de reforma de la Gran Vía en Hospitalet del Llobregat (2002-2008).

4. Objetivos conseguidos

El esfuerzo realizado en obra de urbanización y el resultado global del proceso demanda también unas pautas de selección y seguimiento de los proyectos arquitectónicos en manos de promotores privados y públicos, consecuente con la política llevada a cabo por el mismo Consorcio con su patrimonio. Así, los concursos públicos promovidos en el año 2004 para la comercialización de las parcelas edificables, puntuaron con el 35% la calidad de la arquitectura, cosa que significó en la práctica una restricción a la retribución del suelo, lejos en el tiempo de la burbuja y posterior crisis inmobiliaria, iniciada a partir del 2007.

La experiencia de la transformación de la Gran Vía de L'Hospitalet de Llobregat es tal vez irrepetible, pero ha permitido dar un vuelco cualitativo extraordinario a este territorio, que sigue siendo por el momento y de cara al futuro unos de los más accesibles y bien posicionados del Área Metropolitana, en el escenario vivo y cambiante de la ciudad contemporánea.

5. Nota final del texto

La imposibilidad de condensar toda la información disponible puede desorientar al lector interesado en esta experiencia urbanística. Una publicación completa de los trabajos y resultados estará disponible antes del próximo verano. También es posible consultar nuestra página web y dirigir cualquier duda o comentario a nuestra dirección de correo electrónico: correu@consorciohospitalet.com