



EL PROJECTE TERRITORIAL DE L'HOSPITALET
DE LLOBREGAT PER ALS ANYS NORANTA

ANTONI NOGUÉS

*Advocat. Director d'Àrea de Política Territorial i Serveis, Ajuntament
de l'Hospitalet*

JOAQUIM SUÑER

Arquitecte. Cap de Servei d'Urbanisme, Ajuntament de l'Hospitalet

JORDI FERRER

*Geògraf. Gabinet de la Ponència de Política Territorial i Serveis,
Ajuntament de l'Hospitalet*

SUMARI

1. El creixement recent de l'Hospitalet de Llobregat

2. El paper del Pla General Metropolità (PGM)

3. Visió de l'estructura urbana

4. El procés de gestió d'una reflexió urbanística pròpia i les línies estratègiques de desenvolupament adoptades

5. Principals projectes territorials per a la ciutat

5.1. L'Eix de la Gran Via: eix de centralitat metropolitana

5.2. Integració de les infraestructures lineals a l'espai urbà

5.3. Transformació d'edificis industrials recuperats

5.4. Traslats de les instal·lacions de Repsol-Butano

5.5. Millora de l'accessibilitat i integració de les noves infraestructures de comunicació

5.6. L'habitatge: una qüestió vital

5.7. Intervencions de diferent escala per tota la ciutat

6. L'Hospitalet: una ciutat oberta al futur

Bibliografia

EL PROJECTE TERRITORIAL DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT PER ALS ANYS NORANTA

1. El creixement recent de l'Hospitalet de Llobregat

A mitjan segle XIX el municipi de l'Hospitalet de Llobregat presentava una cohesió urbana feble, ja que hi coexistien tres nuclis de poblament, el barri del Centre, Santa Eulàlia i Collblanc, diferenciats tant morfològicament com funcional. L'any 1857 els habitants de l'Hospitalet només eren 3.072. L'espectacular creixement immigratori posterior, fet bàsicament en funció del dinamisme i dels successius avenços que l'emergent ciutat de Barcelona experimentà a cavall de les dues centúries, l'ha dut a convertir-lo en el segon municipi en nombre d'habitants de Catalunya. Així doncs, com a la majoria de ciutats de l'àmbit metropolità, el creixement de l'Hospitalet és, sobretot, fruit de l'existència de forts corrents d'immigració.

Durant el darrer terç del segle passat van ser principalment els habitants de les àrees deprimides de la Catalunya interior els qui es van instal·lar a l'Hospitalet, cercant unes millors possibilitats de vida. El barri que més va créixer en aquest període va ser Santa Eulàlia.

A principis de segle (1900-1930) es produeix la primera gran onada d'immigració. Dels encara no 5.000 habitants de l'any 1900, es passà a 37.650 el 1930. Els barris de la Torrassa i Collblanc van ser els que reberen la gran majoria de nousvinguts. Entre 1920 i 1930 es pot parlar d'un autèntic esclat demogràfic amb un creixement relatiu de la població del 205%. Tot plegat féu que l'Hospitalet ja se situés en el sisè lloc dels municipis catalans pel seu rang poblacional. Va ser en aquest període quan, arran d'un concurs convocat per l'Ajuntament, l'aleshores arquitecte municipal Ramon Puig i Gairalt redactà l'any 1926 el seu Pla d'Eixample i Sanejament Interior, que va ser el primer intent de definir la ciutat com un conjunt, proposant una autèntica ordenació urbana global de tot el terme municipal. Aquest pla responia a la necessitat de fer front a la gran demanda d'habitatges provocada per l'onada immigratòria dels anys vint. Tanmateix, les propostes generals de Puig i Gairalt tot just si

es dugueren a la pràctica en algun dels seus aspectes, com la ciutat jardí de Pubilla Cases, però sense una influència en el conjunt territorial de l'Hospitalet. Sí han tingut una major incidència les alineacions definides cartogràficament el 1928 pel propi Puig i Gairalt, que han anat regint com a base amb major o menor fidelitat en virtut de les modificacions dels planejaments posteriors.

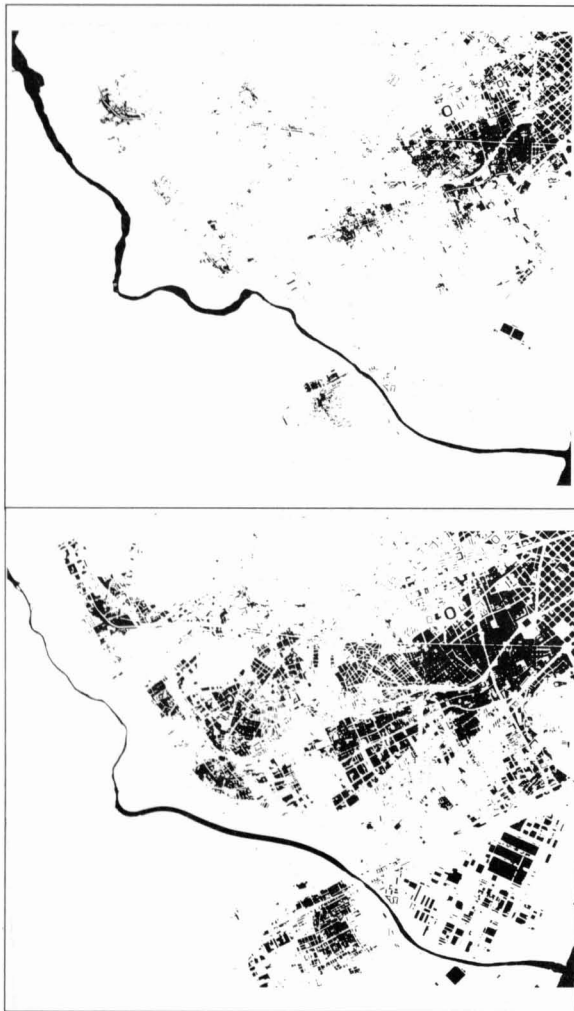
Després de la guerra civil cal diferenciar dues etapes en el flux migratori a partir de les quals es produí la urbanització generalitzada del terme municipal, que massa sovint derivà en situacions d'autoconstrucció i barraquisme. Aquestes dues etapes són: a) finals dels anys cinquanta (els barris amb més augment foren Pubilla Cases i la Florida); b) mitjan anys seixanta i principis dels setanta (l'exemple paradigmàtic el representa el sorgiment de Bellvitge, Can Serra i el Gornal).

En la dècada de 1960 a 1970, la població de l'Hospitalet es va duplicar, i va passar d'uns 120.000 habitants a 240.000. L'evolució i densificació de la trama edificada de l'Hospitalet i dels seus encontorns queden ben paleses amb la comparació entre l'ocupació de l'edificació l'any 1953 i la de 1983, que pot apreciar-se a la figura 1.

El màxim de població de la ciutat fou l'enregistrat l'any 1981, quan es va assolir la quantitat de 295.074 habitants. A partir d'aquell any, i en consonància amb el procés general manifestat als municipis centrals de la Regió Metropolitana, s'ha produït un descens paulatí de la població, de tal manera que el 1993 (1 de gener) la població ha baixat fins a 268.840. És a dir que la ciutat ha perdut en aquest interval 26.234 habitants.

L'espai urbà i l'espectre socio-econòmic de l'Hospitalet ha evolucionat de forma molt imbricada amb el desenrotllament de la veïna Barcelona i del seu entorn més immediat. Per a l'Hospitalet la proximitat de la *Gran Barcelona* de principi de segle constituí un revulsiu per a la ubicació d'indústries tèxtils, del vidre i de la construcció (bòbiles, ceràmiques), que prosperaren a redós de la demanda

Figura 1. Evolució de la trama edificada a l'Hospitalet entre 1953 i 1983



Font: M. Herce, 1987.

que generava la capital. Més tard han estat una indústria força diversificada i activitats relacionades amb la distribució les que han anat instal·lant-s'hi i ocupant el sòl industrial del municipi.

En el seu procés de creixement, l'Hospitalet ha gaudit alhora dels avantatges i patit també els inconvenients de la seva situació subsidiària. Ha hagut d'absorbir els efectes d'externalitats negatives sense rebre les degudes compensacions d'acord

amb la seva participació humana i material al progrés de la totalitat del conglomerat metropolità.

Amb tots aquests precedents, per la seva ubicació, per la seva fesomia urbana heretada i pel seu pes demogràfic, l'Hospitalet s'ha vist intensament immers i compromès en la problemàtica del «discurs de la metropolitanitat».

En la tasca de l'urbanisme local ha incidit aquesta percepció de la pertinença a un àmbit metropolità i avui es treballa perquè l'Hospitalet assumeixi, dins d'aquest àmbit, un paper de centralitat i prestigi que les seves virtualitats de situació, econòmiques i humanes li ofereixen. Cada cop més es valora una posició geogràfica privilegiada dins de la Regió Metropolitana que converteix l'Hospitalet en un espai urbà que pivota entre les funcions de centralitat de la ciutat dels serveis i dels negocis i la corona immediata del *commuting* laboral-industrial i residencial. És per tot això que són molts els temes d'escala metropolitana que tenen una constant traducció en la nostra àmplia problemàtica municipal.

Actualment, l'Hospitalet es troba davant d'una nova etapa de creixement qualitatiu, tant pel que fa a les intervencions en el millorament del grau d'habitabilitat dels barris com en l'escala de vertebració territorial de la ciutat. L'impuls que està adquirint l'àrea sud-oest de la ciutat central metropolitana augmenta el valor estratègic de les actuacions desenvolupades en el territori de l'Hospitalet. Els plans d'infraestructures que s'estan definint sobre el Delta i el curs baix del Llobregat potenciaran encara més la tradicional bona posició de l'Hospitalet. Tot el conjunt d'intervencions anunciades produiran un notable canvi geogràfic en l'actual model de relació-comunicació establert fins ara. Les infraestructures cobren un valor superlatiu ja que sembla que tant des del Govern central com des de la Generalitat se'ls ha atorgat el paper de veritables motors que serveixin de revulsiu per superar el moment present de crisi econòmica. Per al futur de l'Hospitalet la concreció precisa dels plans d'intervenció sobre el Baix Llobregat ha de tenir un eloqüent efecte.

2. El paper del Pla General Metropolità (PGM)

Potser encara no s'ha valorat amb la suficient equanimitat i distanciament el paper del PGM en l'evolució de les nostres ciutats. Sovintegen les defenses més numantines o les desqualificacions més virulentes. No entrarem en aquesta apassionant polèmica. El fet és que, per la situació política i pel mateix procés de gestació, el PGM no es va sentir des de l'Hospitalet, com des d'altres municipis, com un planejament propi. Tanmateix, és ben cert que la seva aplicació ha comportat un clar millorament de les condicions precedents.

Un dels objectius específics que va guiar la redacció del PGM va ser el de donar resposta a la problemàtica que va anar sorgint amb l'aprovació dels successius plans parcials que es van desenvolupar a partir del Pla Comarcal de 1953. La premissa fonamental fou la de frenar la densificació fruit de les actuacions desmesurades que s'havien produït d'ençà d'aquell any. Si bé el PGM obtà per mantenir determinades operacions d'illes i plans ja aprovats (clau 18: subjecta a ordenació volumètrica específica), obrí les vies per a l'alleujament de la seva densificació. També va preveure l'aplicació de determinacions dirigides a la substitució de la indústria per a ús residencial o dotacions, així com intervencions quirúrgiques destinades a l'augment de dotacions i zones verdes (taula 1).

Aquesta voluntat es traduí en un canvi substancial de l'estructura de l'ús del sòl respecte del planejament anterior, de manera que respecte del Pla Comarcal de 1953 el percentatge del sòl per a ús públic, infraestructures, espais lliures i equipaments s'incrementà considerablement respecte del sòl per a ús privat. Amb aquesta intenció redemptorista dels dèficits produïts a l'empesa de la legislació urbanística anterior, o purament i simple de la seva transgressió, el PGM articulà mecanismes de rescat d'àmplies àrees per a usos comunitaris deficitaris.

Cal mencionar que el mateix Ajuntament de l'Hospitalet va actuar com a defensor d'uns nivells més

Taula 1. Distribució de superfícies del PGM a l'Hospitalet

	Metres quadrats	Percentatge
Residencial	3.892.344	31,1
Industrial	1.872.852	15,0
Infraestructures	3.319.552	26,6
Equipaments	1.762.168	14,1
Zones verdes	1.640.331	13,1
Riu	12.753	0,1
TOTAL	12.500.000	100

Font: Ajuntament de l'Hospitalet.

alts de dotacions dels que es fixaven en els textos aprovats inicialment l'any 1974. Així, per exemple, s'hi van presentar al·legacions en el sentit d'augmentar els espais per a dotacions al Polígon Gornal, que posteriorment van ser recollides al text del PGM definitiu de 1976.

Tot i que bona part dels espais qualificats d'equipaments situats a l'interior dels barris eren solars petits que no podien allotjar els equipaments més necessaris (escolars, esportius), i que les reserves de dimensions adequades restaven en zones amb escassa accessibilitat o perifèriques dels barris, durant la dècada dels vuitanta es va realitzar un gran esforç per dotar la ciutat dels equipaments bàsics. Així, la superfície ocupada per equipaments passà d'un total de 239.169 m² el 1979, a 482.999 m² el 1987, la qual cosa suposà un increment del cent per cent.

No cal dir, doncs, que per a l'Hospitalet, una ciutat extremament densificada i desproveïda d'equipaments, el PGM ha estat una eina essencial de redreçament, que ha significat la possibilitat d'obtenir uns nivells d'equipaments dignes a molts barris. A banda del reequipament, hom està d'acord també en atribuir al PGM una virtualitat important de planejament en la possibilitat de reforma interior dels barris, i una encertada visió de conjunt de les infraestructures metropolitanes (sistemes generals, cinturons, etc.).

Tanmateix, des de l'òptica de l'Hospitalet s'ha fet evident que el planejament metropolità no donava una visió de conjunt de la ciutat com a tal. El PGM no definia les intervencions que la regeneració de l'Hospitalet, com a ciutat amb voluntat d'identitat pròpia, necessitava per a projectar-se amb una nova dinàmica cap al futur, tot garantint uns nivells d'estructuració urbana de qualitat suficient com per sustentar una transformació real de les condicions urbanístiques. Aquestes mancances en el planejament general han estimulat la iniciativa urbanística local i han originat una rica reflexió sobre el

territori de la ciutat, que ha marcat el que ara és i com s'està fent l'Hospitalet.

3. Visió de l'estructura urbana

El passat creixement demogràfic i urbanístic descompensat i convulsiu, tot just esbossat en el primer apartat d'aquest escrit, ha fet que els 12,50 km² de superfície del terme municipal presentin un espai urbà variat i complex fruit de la successiva superposició i juxtaposició d'una atapeïda trama edificada i una travada xarxa d'infraestructures. La

Taula 2. Superfície, població i densitat dels barris i districtes de l'Hospitalet. 1991

Districte/barri	Ext. km ²	Densitat (hab./km ²)	Població	Percentatge
<i>Districte I</i>	3,28	16.721	54.844	20,12
1. Centre	0,85	30.734	26.124	9,58
Carretera del Mig	1,26	-	-	-
2. Sanfeliu	0,54	12.789	6.906	2,53
3. Sant Josep	0,63	34.625	21.814	8,00
<i>Districte II</i>	0,97	50.130	48.626	17,84
4. La Torrassa	0,47	51.938	24.411	8,96
5. Collblanc	0,50	48.430	24.215	8,88
<i>Districte III</i>	1,29	29.429	37.964	13,93
6. Santa Eulàlia	1,29	29.429	37.964	13,93
<i>Districte IV</i>	0,81	57.074	46.230	16,96
7. La Florida	0,42	70.769	29.723	10,90
8. Les Planes	0,39	42.326	16.507	6,06
<i>Districte V</i>	1,05	41.205	43.265	15,87
9. Can Serra	0,32	40.838	13.068	4,79
10. Pubilla Cases	0,73	41.366	30.197	11,08
<i>Districte VI</i>	5,10	8.166	41.649	15,28
11. Poligon Gornal	0,47	19.243	9.044	3,32
12. Bellvitge	0,64	50.945	32.605	11,96
13. Pedrosa	0,87	-	-	-
14. Gran Via Sud	1,28	-	-	-
15. La Marina	1,84	-	-	-
TOTAL	12,50	21.806	272.578	100,00

Font: Anuari Estadístic de la ciutat de l'Hospitalet, 1992.

implantació secular d'elements lineals al servei de la ciutat de Barcelona (vies de tren, línies elèctriques d'alta tensió, autovia, etc.) ha anat esquartejant l'espai i ha dificultat enormement la connexió entre els diferents barris, agreujant la manca de cohesió en el creixement de les diverses parts de l'Hospitalet i potenciant-ne la segregació urbanística.

Un primer fet que cal tenir present per entendre l'estructura urbana de l'Hospitalet és la posició geogràfica a cavall entre la plana deltaica del Llobregat, que a l'Hospitalet rep el nom de la Marina, i el glacis de peu de mont format a partir de la serra de Collserola, anomenat el Samontà, i en el qual es disposa un seguit de petits turons que oscil·len dels 45 als 60 metres d'altitud. Aquesta primera dualitat topogràfica dona una diferent conformació urbana dependent de l'originària organització parcel·laria del terreny, bé en regadiu, a la zona del delta, força notòria per dessota de l'antic canal de la Infanta, o bé en secà, pròpia del més accidentat Samontà. En aquesta darrera àrea, orogràficament diferenciada, els petits cursos hídrics encaixats entre turons (torrent d'en Nyat, torrent de Can Cervera, riera del Cementiri, torrent Gornal, i la més important riera Blanca) condicionen i compartimenten l'espai.

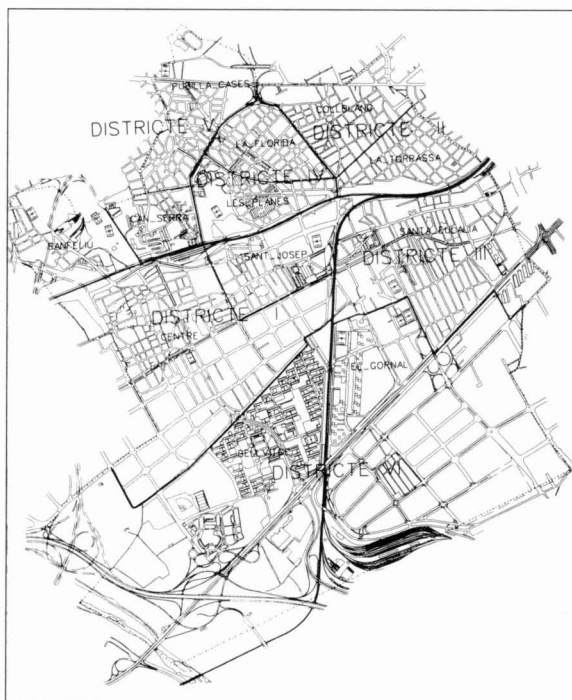
Un segon tret a tenir en compte és el marcat caràcter dels barris, generat tant per la diversitat històrica de la seva aparició com per la contundència dels límits naturals (Samontà-Marina) o artificials (talls d'infraestructures) que els separen. Tots els barris presenten una fesomia particular i s'han creat una clara identitat. La conseqüència a nivell de ciutat és la manca d'una jerarquia urbana i la dificultat de mantenir lligams físics de connexió entre els distints barris. A la taula 2 i a la figura 2 poden observar-se les característiques bàsiques de cadascun d'ells.

Cal referir-se també a la incidència de tot el seguit d'infraestructures lineals (canal de la Infanta, Renge -via de l'interior, de la costa i estació de mercaderies-, FGC -via denominada el Carrilet-, línies elèctriques d'alta tensió, Gran Via-autovia de Castelldefels, carretera N-II) i grans equipaments d'escala

supramunicipal (Hospital Prínceps d'Espanya, Hospital Oncològic Duran i Reynals, casernes militars de la Remonta i de Lepanto), que al llarg dels anys han anat instal·lant-se i condicionant el fraccionament del terme municipal en espais compartimentats.

Un altre element fonamental que afegeix complexitat a la morfologia urbana de l'Hospitalet és la contigüitat amb Barcelona, que a banda dels aspectes de dependència funcional i socio-econòmica, i l'estètica de la perifèria, aporta problemes d'organització i tractament dels territoris limítrofs. A l'últim, i també molt vinculada amb el diàleg històric amb Barcelona, destaca una forta activitat industrial que s'ha traduït en la presència d'instal·lacions industrials tradicionals dins del nucli urbà i en l'existència de zones de sòl industrial de nova creació, ocupat i no ocupat, en àmplies àrees del municipi. Superposant els cinc elements bàsics que hem esmentat, sembla lògic el sorgiment d'una

Figura 2. Mapa de divisió en barris i districtes de l'Hospitalet



Font: L'Hospitalet. Plànol de la ciutat, 1991.

estructura urbana de gran complexitat resultat de l'addició de components heterogenis i esparsos.

4. El procés de gestació d'una reflexió urbanística pròpia i les línies estratègiques de desenvolupament adoptades

Donades les circumstàncies singulars de l'Hospitalet dins de l'àmbit metropolità i atesa la proporció de la problemàtica plantejada, no és estrany que es generés la necessitat d'articular un pensament original sobre la ciutat que vindiqués l'obtenció d'una identitat i la superació de les disfuncions que les seves evolució i gènesi urbana li han comportat.

El desenvolupament d'una actuació urbanística recent i pròpia a l'Hospitalet compta amb dues fites de referència essencials. En primer lloc cal destacar la reflexió que va suposar, l'any 1987, l'elaboració del document *L'Hospitalet d'avui a demà*, que sintetitzà una proposta global per ordenar i millorar la ciutat. En segon lloc, els successius Programes d'Actuació Municipals (PAM) referits al trienni 1989-1991 i a l'actual quadrienni 1992-1995, que en bona part recullen i amplien les directrius traçades en la proposta de ciutat formalitzada l'any 1987, les línies generals de la qual continuen tenint vigència. Així doncs, tot i que pensem que aquest escrit ha de centrar-se en qüestions del present, no volem deixar de retornar a valorar aquell primer exercici de definició de línies d'actuació de l'any 1987.

A la segona meitat de la dècada dels anys vuitanta, davant l'obertura de noves perspectives econòmiques i d'un estancament de la població, l'Hospitalet, a més de seguir la línia de cobrir els dèficit romanents en equipaments, va decidir endegar una acció urbanística promocional i de gestió per tal d'equilibrar territorialment la ciutat i estimular les activitats terciàries i industrials, bàsiques per al teixit econòmic local.

Com a base subjacent es va anar conformant una

idea fonamental: calia aconseguir que els serveis i infraestructures que la contigüitat amb Barcelona havia imposat a l'Hospitalet no esdevinguessin servitud ni element de desestructuració territorial. Ans tot el contrari, s'havia d'avançar en un procés de relectura de les possibilitats de l'espai de la ciutat dins de la nova dimensió de la Regió Metropolitana, en relació a la qual, l'Hospitalet ocupa una posició central.

Es tractà de capgirar el concepte assumit de perifèria per convertir-lo en centralitat. Calia licitar fort per valorar l'autèntic lloc i pes estratègic del municipi, posant els espais lliures que encara restaven a l'Hospitalet en joc sobre el tauler de la competència metropolitana, desfermada per aconseguir situar les millors activitats, tant públiques com privades, en els millors espais i les millors condicions. Es va consolidar l'opció de recolzar el reequilibri metropolità, de manera que les ciutats circumdants Barcelona disposin també d'àrees de centralitat pròpies que estimulin la conformació d'una Regió Metropolitana més policèntrica, més articulada.

El document que ja hem esmentat, *L'Hospitalet d'avui a demà*, significà la cristallització d'aquest projecte de desenvolupament urbà i urbanístic per a la ciutat i la determinació d'unes primeres línies clares d'actuació. Els estudis, que van ser elaborats per un nombrós equip interdisciplinari intern i extern, van traduir-se en una proposta d'ordenació i millora de la ciutat sota la premissa de considerar una definició específica de l'Hospitalet com una unitat urbana per tal de vèncer la feblesa de la seva estructura formal.

Partint d'aquest concepte comprensiu de la ciutat, es treballà sobre projectes concrets que, grafats de manera integrada, van confegir un plànol únic que expressa una proposta completa sobre la ciutat. És des d'aquesta fermesa conceptual que s'ha intentat, de llavors ençà, actuar i dur a terme un urbanisme local coherent i coordinat, fent possible la gestació d'operacions capaces de millorar les condicions ambientals i de qualitat de vida dels

hospitalencs, i vàlides per dinamitzar el potencial de les activitats econòmiques. Les directrius d'actuació que s'extreuen de la proposta poden ser sintetitzades en sis punts:

1. Resolució de la integració a la ciutat dels grans paquets de terreny encara no consolidats (Gran Via Sud/Pedrosa, carretera del Mig, el Gornal, la Feixa Llarga).

2. Integració de les noves infraestructures viàries que incideixen des de lògiques de planejament d'escala superior (II Cinturó a Sanfeliu i Cinturó del Litoral a la Marina).

3. Transformació dels grans conflictes històrics irresolts (mitigar l'impacte del pas del tren pel municipi amb la creació d'un parc lineal, conversió de la Gran Via en via urbana amb ordenació funcional i volumètrica, reconversió de la N-II –carretera de Collblanc– en una via urbana amb nous usos).

4. Articulació d'un seguit d'actuacions centrals (la Farga com a impulsor de l'activitat econòmica i firal de la ciutat, la Tecla Sala com a punt de convergència d'iniciatives culturals, la urbanització de l'avinguda del Carrilet convertida en una nova via urbana, amb la definició de nous usos per a la part sud, de contacte amb la zona industrial).

5. Establiment i potenciació de les grans àrees esportives existents a la ciutat (Complex Esportiu de l'Hospitalet Nord i Parc Esportiu de la Feixa Llarga).

6. Resolució i integració adequada, tant en els barris com en la xarxa viària i espais urbans, de les intervencions de diferent escala (plans especials d'iniciativa pública o privada i obres públiques que puntegen la totalitat de la ciutat i afecten l'ordenació de l'espai lliure, els equipaments i les infraestructures viàries).

5. Principals projectes territorials per a la ciutat

Sobre aquestes sis directrius bàsiques d'actuació, s'ha desenvolupat la tasca dels darrers anys. Mitjançant la concreció en actuacions i projectes, s'han anat aconseguint les estratègies establertes. Tot seguit presentem un succint repàs a les principals actuacions de caire territorial que actualment s'estan duent a terme a l'Hospitalet de Llobregat.

5.1. L'Eix de la Gran Via: eix de centralitat metropolitana

L'avinguda de la Gran Via actua com a veritable porta sud-oest de Barcelona. La Gran Via és, des dels anys trenta, l'eix vertebrador del Delta del Llobregat des de Barcelona fins a Castelldefels. Malgrat aquesta potencialitat, però, la Gran Via va operar sobre l'Hospitalet com una barrera entre la part nord i la part sud del municipi, on van aparèixer indústries clarament periurbanes com ferrovellers, magatzems de desballestament, escombraries, etc.; tot això suportat per una estructura de la propietat molt fragmentada que ha dificultat posteriorment la seva incorporació al desenvolupament urbà. El *mare ignotum* que s'estenia per dessota la Gran Via s'ha convertit, després de la seva urbanització, en la major peça de sòl vacant de la primera corona metropolitana, amb una posició geogràfica privilegiada.

L'actuació sobre l'eix de la Gran Via ha merescut un esforç de globalitat en l'aplicació del planejament divers que s'hi ha projectat. Hi ha la voluntat de confirmar-lo com un gran feix de potencialitat urbanística i de desenvolupament econòmic per a l'Hospitalet. Això enllaça perfectament amb l'operació de dotació d'infraestructures proposada pel MOPT, amb el suport de la Generalitat, per tractar de manera integrada tot el sistema territorial del Delta del Llobregat.

D'est a oest, i a partir de la plaça de Cerdà de Barcelona, que en breu reforçarà el seu paper de

pol terciari, podem citar les següents actuacions:

- Àrea d'activitats i serveis de Pedrosa (ampliació de la Fira de Barcelona)
- Polígon industrial de Gran Via Sud
- Estació de mercaderies de Renfe
- Ciutat Sanitària, amb la Residència Prínceps d'Espanya, l'Hospital Oncològic Duran i Reynals i el campus de la Facultat de Medicina
- Parc esportiu de la Feixa Llarga
- Nusos de connectivitat amb tot el sistema viari existent i futur del sud-oest de l'àrea metropolitana, el port de Barcelona (ZAL-TAV) i l'aeroport del Prat
- Futur parc lineal del curs del Llobregat

El conjunt configura un eix innovador amb la mescla d'activitats industrials, de serveis i de terciari central, de centres de formació i tecnificació, d'espais d'oci i de funcions direccionals. Tot seguit farem un succint repàs de les més destacades.

a) L'àrea d'activitats i serveis de Pedrosa: consolidació de l'ampliació de la Fira de Barcelona i impuls del valor estratègic del conjunt

No hi ha dubte que, per la seva transcendència i la polèmica que hi ha dut associada, l'execució de l'ampliació de la Fira de Barcelona als terrenys municipals de Pedrosa és l'actuació més paradigmàtica i que pot assumir el lideratge en la potenciació definitiva del paper central de l'eix de la Gran Via. Després d'un llarg procés de gestió on han topat interessos no sempre convergents, ara per ara, l'inici de les obres de l'ampliació ja és una realitat immediata.

La societat patrimonial Fira 2000, constituïda al 50% per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i la Fira de Barcelona, serà l'instrument destinat a desenvolupar els treballs d'ampliació de la Fira a Pedrosa, que s'espera que sigui operativa, en la seva primera fase, el primer trimestre de 1995. La inversió total que es preveu és de 8.000 milions de pessetes.

La Fira i l'Ajuntament ja han signat –el 19 de març de 1993– el conveni pel qual el municipi cedeix, per un període de 75 anys, 111.478 m² de terreny de titularitat municipal.

La primera fase de l'ampliació, que afectarà 41.150 m², es preveu que s'iniciï dins el primer semestre de 1993. Les característiques d'aquesta primera fase queden recollides a la taula 3.

Es construiran dos pavellons, dels quals el principal, amb 20.549 m², serà el més gran de Catalunya. Com a símbol emblemàtic una gran torre metàl·lica de 60 metres presidirà l'entrada al recinte.

Però la magnitud de l'operació de Pedrosa no es limita a la qüestió firal. Els 885.250 m² de superfície total del sector permeten altres actuacions de desenvolupament de les quals les més rellevants són un centre comercial, hotelier i d'oficines a la façana de la Gran Via, i un centre d'activitats econòmiques (Catalònia Ex-import) promogut per l'Incasol que ja es troba en fase de construcció.

b) Gran Via Sud: un espai industrial polifacètic

L'actuació del Polígon Industrial de Gran Via Sud s'insereix en un conjunt d'actuacions de promoció de sòl industrial de més abast.

Taula 3. Característiques de la primera fase d'ampliació de la Fira de Barcelona a Pedrosa

	Metres quadrats	Pessetes
Superfície total construïda	44.569	
Superfície d'aparcament	15.800	
Superfície d'exposició coberta	24.703	
Superfície d'exposició exterior	9.300	
Subtotal	30.700	
Pressupost d'execució		3.580.072.000

Font: Ajuntament de l'Hospitalet.

El sòl industrial que delimita el PGM responia lògicament a criteris generals i per tant va estar dimensionat per cobrir les necessitats de l'àrea i no pas estrictament la dels municipis on es localitzà concretament. Per aquest motiu va ser decisiva la creació dels EPI i posteriorment de l'IMPSOL, que han estimulat la urbanització i el desenvolupament de diversos polígons industrials distribuïts per tota l'àrea metropolitana.

La urbanització i la consolidació dels grans espais industrials ha estat una de les assignatures pendents que l'Hospitalet ha cursat amb més intensitat durant aquests darrers anys, superant l'autèntic retard i despreocupació acumulats. S'ha realitzat un gran esforç per dotar-los del nivell d'urbanització i infraestructures necessari per a fer-los competitius i perquè puguin aprofitar els avantatges d'estar situats en un dels indrets més centrals i de millor accessibilitat de la Regió Metropolitana.

El sòl industrial a l'Hospitalet es reparteix en quatre sectors que en total inclouen 173,5 hectàrees. A aquesta important oferta de sòl cal afegir la dels veïns polígons industrials de Cornellà de Llobregat. En conjunt es tracta de la major concentració de sòl industrial de la primera corona metropolitana (taula 4).

Pel desenvolupament dels sectors més importants, carretera del Mig i Gran Via Sud, el model de desenvolupament escollit ha permès de dotar-los d'infraestructures, en un termini breu de temps, amb una inversió de prop de 6.000 milions de pessetes aportats pels propietaris del sòl; l'Ajuntament ha assumit les tasques de direcció i control per mitjà successivament de l'EPI i de l'IMPSOL, que han esdevingut uns instruments valuosos d'intermediació entre l'Administració local, els empresaris i els propietaris del sòl.

Actualment, la carretera del Mig és un espai industrial plenament consolidat que acull més de 700 empreses. Pel que fa a Gran Via Sud, el valor estratègic d'aquesta zona s'ha manifestat en un augment progressiu del preu del sòl, que és un

factor de discriminació en la localització d'empreses en funció de la major o menor necessitat de la centralitat dins de la Regió Metropolitana. Això produeix una tria cap a activitats relacionades amb el terciari i la distribució.

c) Ciutat Sanitària: un gran complex de serveis i formació per a la salut

L'Eix de la Gran Via també ofereix una concentració molt important de serveis sanitaris que actualment estan sent tractats d'una manera integral a través del planejament conjunt dels espais que els envolten.

El desenvolupament del Pla Especial de la Ciutat Sanitària assegura l'ordenació de la zona compresa entre l'Hospital dels Prínceps d'Espanya a la Gran Via i la Ronda del Litoral, que inclou l'Hospital Oncològic Duran i Reynals. Les instal·lacions de la Universitat de Barcelona (escoles d'infermeria i

Taula 4. Distribució en hectàrees de sòl industrial a l'Hospitalet i a Cornellà de Llobregat

	Sòl total	Sòl industrial
<i>L'Hospitalet</i>		
Gran Via Sud	105	74
Carretera del Mig	125	74
Travessia industrial	10	5,5
Pedrosa	89	20
TOTAL	329	173,5
<i>Cornellà de Llobregat</i>		
Almeda	80,1	56,7
Est	28,1	15,3
Famadas	17	17
TOTAL	125,2	89

Font: Anuari de la ciutat de l'Hospitalet, 1992 i IMPSOL.

d'odontologia), que acullen una població d'uns 3.000 alumnes, també s'hi troben incloses. Aquest pla ordena el creixement de les instal·lacions hospitalàries en el futur i la ubicació de nous equipaments a la zona. Així, es preveu la instal·lació d'un tanatori i la construcció d'un pas elevat sobre la Gran Via que comunicarà els dos hospitals. També es racionalitza la circulació interior i les zones d'aparcament i es proposa l'ordenació dels volums edificables potencials. A més, el projecte dota el conjunt d'una superfície destinada a heliport amb bona connexió amb la circulació interior i l'exterior. L'ordenació d'aquesta zona abasta una superfície total de 269.850 m².

d) El Parc Esportiu de la Feixa Llarga: prestigi olímpic i ús ciutadà

No fa massa anys la Feixa Llarga era un espai extern a la ciutat ocupat per conreus, destinat per les determinacions del PGM a equipaments metropolitans (7c). Després de la urbanització dels seus encontorns i de la celebració de les proves de bàisbol dels Jocs Olímpics de Barcelona'92 al nou estadi, aquesta zona ha estat integrada pels ciutadans a la seva percepció de la ciutat real. No hi ha dubte que l'esdeveniment olímpic ha impulsat la realització del parc esportiu.

El Parc Esportiu de la Feixa Llarga té una superfície d'unes 20 hectàrees i està ordenat per un pla especial aprovat definitivament l'any 1991. Un cop finalitzat tot el projecte, la Feixa Llarga serà la major concentració d'equipaments esportius de la ciutat ja que inclourà, a part de l'estadi de bàisbol, un camp de rugbi, dos camps de futbol, un pavelló polisportiu, piscines descobertes i una residència-hotel per a esportistes. El projecte d'ordenació de l'Illa Olímpica de l'Hospitalet ha estat redactat per l'equip d'arquitectes Correa, Gallardo i Mannino.

Ara per ara estan en funcionament l'Estadi Olímpic de Bàisbol de l'Hospitalet, el camp de rugbi i un camp de futbol provisional. Durant el present any es preveu l'acabament d'un segon camp de futbol i l'inici del polisportiu.

5.2. Integració de les infraestructures lineals a l'espai urbà

Com ja hem dit, les vies de ferrocarril i les línies elèctriques d'alta tensió han exercit el seu condicionament a la fesomia de la ciutat. Són elements que evocuen una imatge de perifèria i aporten incomoditats i riscos a la població. La seva minimització ha estat i és una constant en la pràctica municipal.

a) Les vies de ferrocarril: un impediment superable

Hi ha diversos projectes en relació a la integració de les vies del ferrocarril de la Renfe en el paisatge urbà de la ciutat. És difícil en aquest tema de trobar solucions radicals i per a la totalitat del traçat.

Per tal d'analitzar aquesta problemàtica d'una manera global s'ha realitzat un estudi per al tractament i/o cobriment de les vies de Renfe a Santa Eulàlia, el Gornal i Bellvitge. Pel que fa a la via que separa els barris del Gornal i de Bellvitge, l'estudi preveu la possibilitat del soterrament d'uns 800 metres, la qual cosa permetria unir els dos barris per mitjà d'una avinguda i solucionar definitivament el problema dels accessos del barri del Gornal.

En canvi a Santa Eulàlia, a causa de les peculiars condicions orogràfiques del contacte entre el Samontà i la Marina, no és tècnicament possible el soterrament ni el cobriment de les vies, per la qual cosa es preveu una reordenació i arranjamet de tota la zona. L'eliminació de les línies elèctriques d'alta tensió al límit sud del barri de la Torrassa permetrà la construcció d'un parc en els terrenys que estan al davant de la subcentral de Fecsa i que es disposen, al llarg d'uns 500 metres, de manera paral·lela a les vies del ferrocarril. Aquest parc actuarà com un element integrador de la infraestructura ferroviària.

b) Desaparició de les línies elèctriques d'alta tensió en superfície

A l'Hospitalet, les torres que sostenen les línies elèctriques d'alta tensió, a banda de representar

un perill objectiu, han marcat negativament el paisatge de barris com la Torrassa, la Florida, Pubilla Cases, les Planes i Can Serra.

Per tal d'emprendre una acció més eficaç s'ha establert una col·laboració entre els ajuntaments de l'Hospitalet, Cornellà i Esplugues. L'objectiu és el de realitzar de manera mancomunada el projecte de soterrament i desmantellament de les línies d'alta tensió que travessen pels carrers de les tres poblacions, operació llargament reivindicada pels veïns dels respectius municipis. En total hi ha més de 100.000 ciutadans directament afectats.

A l'Hospitalet, el projecte afecta dos traçats. El primer, que uneix les subcentrals de Fecsa de Collblanc i de Sants, ja ha estat soterrat mitjançant l'excavació d'una galeria de 2.200 metres de llargada per l'interior de la qual s'han instal·lat tres terres de cable, amb una tensió de 110 kW. La segona línia, que ve de Cornellà i Esplugues i travessa l'Hospitalet fins arribar a la subcentral de Fecsa de Sants, està previst retirar-la un cop s'acabi l'actuació sobre el primer tram.

La realització de l'actuació ha estat possible mercè a l'acord establert el 1991 entre Fecsa i els tres municipis esmentats. Pel que fa a l'aportació econòmica dels municipis, el febrer de 1992 es va signar un conveni entre la MMAMB i els tres municipis implicats, pel qual l'Àrea metropolitana de Barcelona contribuirà a finançar el 50% del cost del projecte per a la supressió de 6.300 metres de línies elèctriques.

Les obres de soterrament del primer tram que enllaça les subcentrals de Fecsa de Collblanc i de Sants, per sota de l'avinguda de Josep Molins, el carrer de la Primavera i l'avinguda de Catalunya, van començar el novembre de 1991. D'ençà el desembre de 1992, un cop feta l'obra civil i el muntatge dels cables per la galeria, el fluid elèctric ja recorre la ciutat pel subsòl. La construcció dels túnels no ha estat exempta de dificultats. En alguns llocs, com ara sota les estacions de metro de Pubilla Cases i la Torrassa, la galeria passa a

15 metres de profunditat. L'inici del desmantellament de les torres que resten a la superfície, ara ja del tot inoperants, començarà en la primera meitat d'enguany.

Quan els dos traçats estiguin totalment desmantellats, la superfície que recuperarà la ciutat serà, aproximadament, de 700.000 m². Aquest espai es destinarà a l'ús públic, arrançant els vials i enjardinant diverses zones. A causa de les elevades densitats de població dels barris beneficiats, el valor formal i social dels nous espais guanyats a l'alta tensió serà molt important. Ara per ara, ja s'ha elaborat un avantprojecte d'ordenació dels espais alliberats pel soterrament de les línies d'alta tensió.

5.3. Transformació d'edificis industrials recuperats

La tradició industrial de l'Hospitalet ha fet que bastants edificis industrials hagin quedat envoltats en l'actual nucli urbà. La tendència ha estat la d'integrar-los al patrimoni municipal, bé com a edificis singulars o bé aprofitant el solar que ocupaven per a destinar-lo a usos diversos (equipaments, espais verds). Els casos més importants són les Fresqueries Pedret, les Vidrieres Rovira, Can Vilumara, la Farga i la Tecla Sala. Sobre els dos darrers s'estant desenvolupant nous projectes que val la pena de detallar.

a) La Farga: un nou centre de desenvolupament endogen

La història de la Farga es remunta a començaments de segle, quan el 1900 es van instal·lar les denominades Herrerías San José. El 1901 la indústria passà a mans dels qui més tard creen Altos Hornos Catalunya, S.A., fundició en funcionament des del 1926 fins al 1982, any en què s'aturaren les activitats. La Farga va ser una indústria capdavantera de la siderúrgia catalana, que es va distingir per la fabricació d'acers especials. Des del 1982 la Farga romangué tancada fins al 1985, data en què se celebrà la primera edició de Firaciatat. L'Ajuntament llogà les naus el 1985 i

també ho féu el 1986 per celebrar-hi la mateixa fira. A finals de 1986 l'Ajuntament decidí comprar l'antiga factoria per uns 600 milions de pessetes.

El 1987 es constituí la Societat Privada la Farga Gestió d'Equipaments Municipals, S.A., que com a organisme autònom municipal ha gestionat els diversos usos de la Farga, dels quals el firal ha estat el més destacat. Aquesta societat ha operat fins al 31 de desembre de 1992, data en què fou dissolta per tal de dur a terme un ambiciós projecte de reforma de l'espai i la funcionalitat de la Farga.

Efectivament, per la seva ubicació i característiques i en virtut de l'execució del Pla Especial de Reforma Interior i concreció d'usos aprovat per a aquest sector, el conjunt de la Farga està cridat a convertir-se en un autèntic centre polivalent per a la ciutat. El PERI divideix la superfície en una zona pública de 18.500 m² i en una zona per a activitats privades de 20.900 m². L'Ajuntament, que continuarà sent el titular dels terrenys, cedeix l'ús del recinte privat per un període de 75 anys a la societat adjudicatària a canvi que aquesta inverteixi 1.600 milions de pessetes en la reforma de les instal·lacions d'ús públic. La realització del projecte de reforma fou adjudicada el novembre de 1990 a la societat Hospitalet-Centre, formada per la Caja Postal, Lagun-Aro, Filo-Inmobiliarias i Construcciones y Contratas, per 6.075 milions de pessetes.

L'edificabilitat total proposada és d'uns 61.000 m² de sostre. Quant als usos, el PERI estableix els firals, comercials i per a oficines. El PERI manté el centre docent de Can Vilumara i destina a equipaments el solar que es troba a la confluència de les avingudes de Josep Tarradellas i d'Isabel la Catòlica.

Dins de l'espai d'ús municipal es continuaran realitzant les habituals activitats patrocinades fins ara per l'Ajuntament com fires (16.000 m²), concerts, etc., i s'habilitarà una zona per a oficines i equipaments municipals amb una sala per a actes i congressos. A la zona privada es construirà un gran

espai lúdic i comercial amb quatre nivells. Els comerciants de la ciutat tindran prioritat a l'hora de decidir la seva presència al nou centre comercial. La inversió de la zona privada puja 4.295 milions. En el subsòl s'hi construirà un gran aparcament de més de 1.500 places que suposarà una inversió de 2.840 milions de pessetes.

El mes de març de 1993 s'ha iniciat l'espectacular enderroc de les estructures metàl·liques de les naus industrials. Tanmateix, per a la part d'ús públic es respectaran i rehabilitaran un parell de trams de la nau original per tal de mantenir el valor emblemàtic de la Farga. Una vegada desenvolupat el PERI, la Farga serà un centre econòmic i lúdic que pot catalitzar una part important de les capacitats endògenes de l'Hospitalet.

L'oferta comercial que generarà aquest nou centre pot contribuir a aminorar la dependència per a alguns tipus de compres que l'Hospitalet té respecte de Barcelona, que absorbeix una part important de la demanda dels hospitalencs.

b) La Tecla Sala: quelcom més que un centre cultural

La Tecla Sala és un altre edifici industrial recuperat, però que per la seva vàlua arquitectònica cal conservar íntegrament amb les seves característiques originals, no endebades el conjunt està inclòs en el catàleg d'edificis històrico-artístics de la ciutat.

La construcció de la fàbrica de filatures de cotó de la Tecla Sala va començar l'any 1899. L'any 1901 es va iniciar l'activitat industrial tèxtil i de tints que s'ha mantingut fins l'any 1980. L'adquisició per part de l'Ajuntament data de 1986 per un import de 173 milions de pessetes. El recinte industrial de la Tecla Sala, en el qual s'ubiquen diverses edificacions, té una superfície de més de 16.000 m². Durant tots aquests anys de gestió municipal ha funcionat com un centre cultural d'abast metropolità.

Actualment s'està plantejant el seu futur mitjançant

la definició i el desenvolupament d'un pla especial que preveu un centre de producció cultural, un centre de serveis lúdics, una biblioteca i usos residencials i complementaris lligats al caràcter cultural del conjunt.

5.4. Trasllat de les instal·lacions de Repsol-Butano

El trasllat de grans indústries o instal·lacions perilloses o contaminants de les proximitats dels nuclis de població és una problemàtica ben comuna entre els municipis integrats de la Regió Metropolitana a causa del seu caràcter industrial tradicional i per l'escàs control que durant l'expansió dels anys cinquanta i seixanta s'exercí sobre la localització i el tipus d'activitat a implantar.

La ciutat, que ja fa anys va superar casos espectaculars com el de la Farga, té pendent el trasllat de les instal·lacions de Repsol-Butano ubicades a Gran Via Sud que permeten abastir de gas les poblacions de la comarca. Aquesta planta embotelladora de Repsol-Butano, que ocupa 94.000 m², té prevista la seva reubicació al moll d'inflamables del Port Autònom de Barcelona.

5.5. Millora de l'accessibilitat i integració de les noves infraestructures de comunicació

La presència de la Ronda del Litoral i de la Ronda de Dalt ha augmentat de manera notable el grau d'accessibilitat del municipi. En tractar-se d'obres de gran envergadura i realitzades des d'una escala metropolitana, és inevitable que sorgeixin problemes en l'assentament. Es tracta senzillament d'un problema d'escalas. La lectura d'aquests tipus d'intervencions que es realitza des del nivell local s'orienta a aconseguir el màxim respecte per a l'espai urbà existent.

L'Hospitalet sempre va tenir present la voluntat d'integrar d'una forma no traumàtica la Ronda de Dalt. Bona part de les al·legacions que l'Ajuntament de l'Hospitalet va presentar al projecte van ser recollides. En una primera instància es va aconse-

guir que el tram que havia de passar pel barri de Sanfeliu fos soterrat. Justament per això, el tram de Sanfeliu és un dels que va presentar més dificultats tècniques amb un túnel de 265 metres de llargada.

Posteriorment també s'ha aconseguit la urbanització de la llosa que cobreix la Ronda al seu pas pel barri. El projecte, que afecta 15.000 m² s'està executant per part de la Generalitat. La llosa de la ronda, avui pràcticament acabada, representa per al barri de Sanfeliu la creació d'una superfície d'ús públic que li donarà una nova personalitat.

Actualment, les connexions amb la Ronda estan solucionades en un 50%, ja que si bé la connexió amb l'avinguda de Josep Tarradellas/carrer d'Álvarez de Castro es troba en funcionament, encara falta enllestir la connexió amb l'avinguda de l'Electricitat / carretera d'Esplugues.

La realització de les rondes i la conformació del nus del Llobregat ha incrementat substancialment l'accessibilitat de l'Hospitalet en relació amb l'àrea central de la Regió Metropolitana i amb la xarxa d'autopistes de Catalunya. Cal tenir en compte que l'Hospitalet ha obtingut una situació privilegiada atès que, junt amb Barcelona, és l'únic nucli que queda envoltat íntegrament per les rondes, que s'han convertit en unes artèries àgils d'entrada i sortida de la ciutat, condicionant la reorganització dels fluxos de trànsit intern.

5.6. L'habitatge: una qüestió vital

La repercussió de l'augment del preu del sòl i la creixent mobilitat-expulsió entre el lloc de treball i de residència que s'està donant a l'àrea metropolitana, col·loca l'habitatge com a una de les qüestions amb una major dimensió social i urbana. No és senzill des dels municipis coordinar polítiques d'habitatge, ja que cal la participació de les administracions competencialment superiors.

Malgrat les limitacions, a l'Hospitalet s'estan impulsant diverses actuacions tendents a minorar el

dèficit d'habitatges de preus assequibles i de localitzacions amb un grau mig d'accessibilitat.

Al PAM 1992-1995 l'habitatge es percep com una problemàtica real que pot condicionar i limitar el desenvolupament de la ciutat. Així, quan es fa un repàs de les febleses de la ciutat s'explicita la manca d'expectatives de resolució de la carència d'habitatge especialment acusada per a la joventut. Conseqüentment, el PAM fixa com a fita la promoció d'habitatges assequibles. Les principals línies d'actuació previstes són l'adquisició o captació de sòl i l'aprofitament de solars públics edificables i la potenciació al màxim dels aprofitaments del sòl per atraure la iniciativa privada a la construcció de HPO o d'oferta lliure. També s'estimularà la promoció del mercat secundari i accions específiques destinades als col·lectius menys afavorits. Com a suport de les actuacions s'intensificarà el control urbanístic sobre l'habitatge amb l'opció d'intervenció en solars i habitatges abandonats.

Un dels compromisos fixats pel quadrienni 1992-1995 es refereix a la construcció de 1.000 nous habitatges entre la promoció pública o privada. D'aquests, 700 seran impulsats amb un pla de promoció pública o concertada mitjançant convenis en els sectors del Gornal-Santa Eulàlia i de Campamor a Bellvitge.

En d'altres actuacions urbanístiques futures també es desenvolupen accions concretes relacionades amb la generació de nous habitatges:

– Execució de l'eix de centralitat de l'Illa Sindrats: el pla especial de l'anomenada Illa Sindrats, també denominat Pla de les Rambles, suposarà l'actuació sobre uns 28.000 m² de superfície. El pla d'ordenació preveu el manteniment de les edificacions existents actualment: dos blocs d'habitatges, una masia i el casino. El pla preveu la creació d'una nova via, el carrer de Vigo, on es construirà un nou edifici d'habitatges.

– Desenvolupament del PERI del Casc Antic: el PERI del Casc Antic preveu 1.665,62 m² de sòl

residencial per a nova edificació. Es construiran una vintena d'habitatges amb un sostre màxim de 2.326,50 m² (inclou l'ús d'habitatge i el comercial). L'actuació dels habitatges corre a càrrec de Regesa.

– Desenvolupament del PERI de Martí i Codolar: preveu una zona comercial de 7.500 m², una àrea residencial de 280 nous habitatges i les seves corresponents places d'aparcament, una zona d'equipaments de 5.700 m² de sostre i una zona verda de 5.400 m².

Però no és la promoció de nous habitatges l'única preocupació; la conservació i rehabilitació del parc actual d'habitatges i les solucions per abordar la problemàtica dels edificis afectats per patologies estructurals són punts d'actuació essencials cara el futur immediat per tal de mantenir la qualitat de vida a la ciutat. En aquest sentit s'establirà un programa per a la millora del parc d'habitatges existent, bastant deteriorat en determinats barris de la ciutat, mitjançant ajudes a la rehabilitació. A més s'emprendran accions específiques per a la millora dels habitatges dels membres del col·lectiu de la gent gran.

Cal tenir present que l'Hospitalet comptava el 1991 amb 9.547 edificis censats i 95.884 habitatges, dels quals el 12 % està buit. Considerant els períodes de construcció d'aquests habitatges és, dissortadament, molt probable que el nombre total de construccions afectades per patologies com la del ciment aluminós sigui força important. Fins ara s'ha calculat que a l'Hospitalet hi ha 1.700 habitatges construïts amb bigues de ciment aluminós. Els barris de Collblanc-la Torrassa són els més afectats, encara que també tenen un índex alt d'edificis amb aluminosi la Florida, Pubilla Cases i Sant Josep.

Com a mesura municipal cal citar la creació d'una oficina per oferir informació i assessorament –coordinació i execució dels projectes de rehabilitació i la tramitació d'ajuts de la Generalitat– a totes les persones residents en habitatges afectats per aluminosi. També s'ha d'afegir l'exempció, introduïda a les Ordenances de 1992, de l'impost

de construcció i obra per als habitatges afectats per aluminosi.

5.7. Intervencions de diferent escala per tota la ciutat

A banda de totes les actuacions i projectes referits fins ara, hi ha tota una munió d'intervencions més localitzades que modifiquen constantment la ciutat. Des del Servei de Projectes Urbans i Edificació de l'Ajuntament es realitza una intensa tasca de disseny i execució. Recentment s'ha incorporat el criteri d'unitat en la formulació dels projectes d'urbanització i edificació i llur posterior execució, superant l'anterior divisió existent entre redactors de projectes i encarregats de la seva execució. Igualment s'ha superat la divisió de serveis encarregats de portar a terme les obres, puix que es concentren en aquest servei l'execució dels projectes d'inversió.

Com algunes de les actuacions realitzades o en marxa més destacades podem citar la rehabilitació dels mercats municipals del Centre i de Collblanc; l'arranjament del carrer Major, que contribueix a la reforma del casc antic; l'arranjament de places com les de Guernica, Llibertat, Collblanc; el millorament d'infraestructura urbana a diversos carrers de la ciutat; la construcció del parc de Bellvitge; l'acabament del parc de les Planes; l'acabament del primer i la realització del segon Pla d'Aparcaments; la reforma de l'edifici de Can Boixeres, etc.

Per la importància que tenen en l'estructuració de la ciutat cal detallar més específicament un parell d'intervencions: la urbanització de la rambla de la Marina i de l'avinguda del Carrilet entre el carrer d'Amadeu Torner i el carrer de Jacint Verdaguer.

L'arranjament de la rambla de la Marina en el tram comprès entre la travessia Industrial i l'avinguda de la Gran Via constitueix una decisiva acció de vertebració de Bellvitge. El projecte, actualment en avançada fase de realització, supera el caràcter de frontera que fins ara tenia la rambla per a conver-

tir-la en una rambla cívica que actuarà de frontissa d'integració i relació entre la part nord i sud de Bellvitge. Amb la realització del tram de Bellvitge de la rambla de la Marina es dona un primer pas en una de les actuacions més importants per a la definició de la ciutat, ja que un cop unida amb l'actual rambla de Just Oliveres es dibuixarà un eix de connectivitat entre el Centre i Bellvitge, que potenciarà el sentiment de pertinença comuna a una ciutat cada cop més integrada.

Quant a la propera urbanització de l'avinguda del Carrilet entre el carrer d'Amadeu Torner i el carrer de Jacint Verdaguer, representa la continuació del procés, iniciat amb la inauguració el 1990 de la primera fase d'urbanització un cop soterrats els FGC, que projecta la configuració de l'eix transversal més important de la ciutat.

6. L'Hospitalet: una ciutat oberta al futur

L'esbós que hem presentat dels principals projectes territorials de l'Hospitalet denota la gran transformació que la ciutat està experimentant. Des del plantejament de les grans línies estratègiques fins a la realització de les obres de barri, tot col·labora al canvi de la ciutat. La ciutat és viva i sempre genera noves qüestions a resoldre.

Bona part dels projectes que s'han referenciat estan actualment en fase d'execució o ho estaran de forma immediata. La seva realització implica plantejar-se altres enfocaments i tenir en compte arguments complementaris.

Un exemple clar és el que ofereix la potenciació de l'Eix de la Gran Via com a eix de centralitat metropolitana i espai renovador, que provoca tot un seguit de reticències sobre els mateixos elements que l'integren. Així, l'ordenació urbanística industrial que tradicionalment s'ha solucionat amb l'estètica del polígon és poc flexible davant de les empreses d'activitats i serveis centrals, que exigeixen unes prestacions a l'espai més adaptables a les seves necessitats. La mateixa existència de

l'autovia de Castelldefels concebuda com a via ràpida de circulació queda desfassada davant de la transformació dels seus encontorns. L'entrada en funcionament de les rondes ha de permetre la descongestió i el canvi estètic d'una via cridada a ser més una gran avinguda ciutadana que no pas una mera autovia. D'altra banda, el guany que representa la urbanització i ús de Pedrosa i Gran Via Sud farà necessari de manera immediata la reestructuració del transport públic a tota la zona, apostant per la possible presència d'un metro lleuger des de Barcelona fins a Castelldefels, lligat als plans d'infraestructures del Delta del Llobregat. Finalment, caldrà abordar en tota la seva complexitat el tema de la recuperació del riu Llobregat, amb la creació d'un parc lineal a les seves lleres.

Un altre camp de futur es refereix a la integració de les vies del ferrocarril. A mesura que millora la qualitat global de la ciutat es veu més necessària una intervenció radical sobre aquesta infraestructura. El soterrament del Carrilet ha de ser l'exemple i orientar el disseny de l'esdevenidor.

Per acabar, cal mencionar una qüestió de base ben territorial com és ara el desafiament que planteja el coneixement, control i ús del subsòl de la ciutat. En els propers anys serà necessari arribar a acords generals amb les companyies de serveis que han d'assumir la seva quota de responsabilitat. Com a temes més amplis, però també vinculats a un eficaç discerniment del subsòl i de tot el territori, cal parlar de la problemàtica del cobriment cartogràfic i de la implantació progressiva de sistemes d'informació geogràfica, assumptes afrontats de manera força diversa pels municipis metropolitans.

La transformació de la ciutat i les noves percepcions que se'n generen impliquen la resolució de nous problemes. Hom sap que la construcció, el desenvolupament i el manteniment de la ciutat és un procés que mai no es detura. L'Hospitalet no

n'és una excepció; sempre s'interposen noves problemàtiques i sorgeixen nous reptes.

Bibliografia

Ajuntament de l'Hospitalet (1987); *L'Hospitalet d'avui a demà. Una proposta per ordenar i millorar la ciutat*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament, Àrea d'Urbanisme.

Ajuntament de l'Hospitalet (1989); *L'Hospitalet avança. Programa d'Actuació Municipal 1989-1991*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Ajuntament de l'Hospitalet (1991); *L'Hospitalet. Plànol de la ciutat*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Ajuntament de l'Hospitalet (1992); *Memòria 1991*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Ajuntament de l'Hospitalet (1992); *Anuari estadístic de la ciutat de l'Hospitalet. 1992*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Ajuntament de l'Hospitalet (1992); *Línies estratègiques del PAM 92/95*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Ajuntament de l'Hospitalet (1993); *Línies estratègiques per a l'Hospitalet dels 90*, l'Hospitalet de Llobregat, Ajuntament.

Herce, M. (1987); «La rehabilitació de l'entorn metropolità i l'oportunitat olímpica», a *XXXI Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos*, l'Hospitalet de Llobregat, Centre d'Estudis de l'Hospitalet.

Navarro, F. (1989); «Els plans de l'Hospitalet», a *Quaderns d'Estudi*, núm. 8, novembre. Centre d'Estudis de l'Hospitalet.