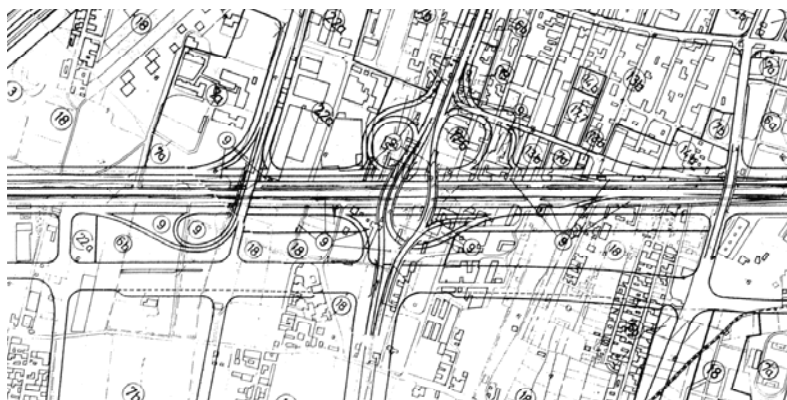


Plaça Europa

Jorge Perea







1. El PGM de 1976 entenia la Gran Via com un sistema viari ràpid (el de més volum circulatori de Barcelona), diferenciat, amb passos a nivell i interseccions ràpides. Un sistema delimitat pel rigor funcional i els cabals de trànsit, que travessava amb indiferència la ciutat de l'Hospitalet, convertint-la en ciutat dividida i segregada pel seu traçat.

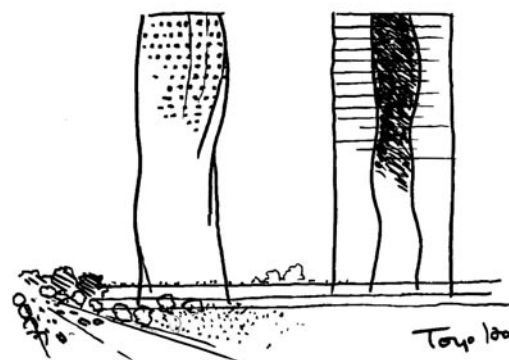
2. L'ambició de superar la separació històrica física i mental, recuperar la transversalitat en els moviments urbans i congregar-la amb la nova via ha estat el leitmotiv central dels diferents plantejaments urbanístics (Agència de Desenvolupament Urbà de l'Hospitalet) que des del PGM han bolcat idees sobre la Gran Via. La plaça d'Europa s'entén no tant des de la seva singularitat com des de l'encaix en el model de ciutat que l'Hospitalet proposa (establiment de continuïtats entre els barris, introducció de noves centralitats, operacions de reestructuració urbanes) i en la transformació urbanística de l'entorn de la Gran Via Sud com a nou pol econòmic de la regió metropolitana.

1. The 1976 General Metropolitan Plan (PGM) saw Gran Via as a differentiated fast road system (the one in Barcelona to carry the largest volume of traffic) with level crossings and fast intersections, a system delimited by functional rigour and traffic flows, which crossed the city of L'Hospitalet with indifference, turning it into a city divided and segregated by its layout.

2. The objective of making this physical and mental historical separation a thing of the past, recouping the transversal nature of urban movements and incorporating a new road system has been the core idea of various urban plans (Urban Development Agency of L'Hospitalet) to have produced ideas about Gran Via since the PGM. Plaça d'Europa is seen in terms not so much of its singularity as of the way it fits into the city model proposed by L'Hospitalet (creation of continuity between neighbourhoods, introduction of new centralities, urban restructuring operations) and the urbanistic transformation of the environs of Gran Via Sur as a new economic focus for the metropolitan region.

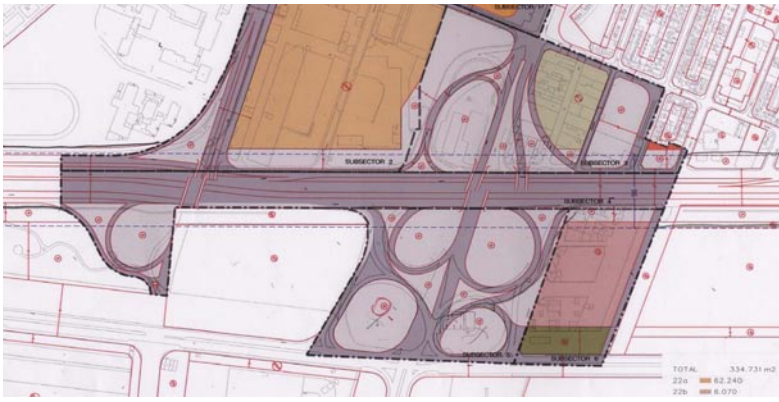
1. El Plan General Metropolitano (PGM) de 1976 entenia la Gran Via como un sistema de vialidad rápida (el de mayor volumen circulatorio de Barcelona), diferenciada, con pasos a nivel e intersecciones rápidas. Un sistema delimitado por el rigor funcional y los caudales de tráfico, que atravesaba con indiferencia L'Hospitalet, convirtiéndolo en ciudad dividida y segregada por su trazado.

2. La ambición de superar la separación histórica física y mental, de recuperar la transversalidad en los movimientos urbanos y de congregarla con la nueva vialidad ha sido el leitmotiv central de los distintos planteamientos urbanísticos (Agencia de Desarrollo Urbano, ADU, de L'Hospitalet) que a partir del PGM han volcado ideas sobre la Gran Via. La plaza de Europa se entiende no tanto desde su singularidad como desde su encaje en el modelo de ciudad que L'Hospitalet propone (establecimiento de continuidades entre los barrios, introducción de nuevas centralidades, operaciones de reestructuración urbanas) y en la transformación urbanística del entorno de la Gran Via Sur como nuevo polo económico de la región metropolitana.



5. Sota el terra, una geometria d'estacions i xarxes de transport (L9 i FGC) conviuen amb el pas subterrani de la Gran Via i altres infraestructures urbanes (dipòsits de compensació, canalitzacions...) i s'interrelacionen a través de boques i entrades amb la cota del sòl. El subsòl d'estacions es construeix, en un esforç sense precedents, abans de l'arribada de les infraestructures, i molt abans d'executar-ne l'edificació.





3



4

3. La coincidència de sistemes de transport públic (L9 i FGC), així com la solució circulatoria adoptada a les obres de la plaça Cerdà, reforçaran el plantejament de la plaça d'Europa com a centre direccional, superant les idees de cobriment parcial en el sentit longitudinal de la Gran Via. Serà una idea de centralitat sobre el flux mateix de la Gran Via, una centralitat local —resol la connectivitat nord-sud de l'Hospitalet, entre els barris secants a la Gran Via, i inicia la transformació de l'entorn pròxim— i metropolitana —en relació amb la Gran Via, els transports públics, l'aeroport, la Fira i la Zona Franca. Aquesta centralitat es formalitza, des dels inicis, concentrant l'edificació en alçada per alliberar sòl, en el tractament dels diferents nivells del sòl i la barreja de programes —oficines, habitatge, socials.

4. Ja en aquests plantejaments la transició i articulació del sistema viari de la Gran Via i la trama urbana de l'Hospitalet, i, especialment, la resolució de l'encreuament de la Gran Via amb Amadeu Torner, serà determinant. En la proposta de l'ADU i el Consorci de la Gran Via (2002) es prioritza la connexió viària nord-sud a través del carrer d'Amadeu Torner, que unirà la futura estació de la Torrassa —al nord— amb l'enllaç viari de la ronda Litoral —al sud. Paral·lelament, dues rotondes, abans i després de la plaça d'Europa, enllaçaran les sortides de la Gran Via amb els carrers de Can Tries i Castela, que assumiran la distribució de trànsit urbà rodat i descarregaran el carrer d'Amadeu Torner. El llac viari que formalitza la plaça d'Europa alentirà el moviment rodat al seu pas i facilitarà la transició entre els sistemes viaris.

3. The coincidence of public transport systems (Line 9 of the Metro and the FFCC railways) and the traffic solution adopted by work on Plaça Cerdà will strengthen the idea of Plaça d'Europa as a directional centre, superseding the idea of partially covering over Gran Via. It will be an idea of centrality with regard to traffic on Gran Via itself, both locally (resolving L'Hospitalet's north-south connectivity between districts adjacent to Gran Via and beginning the transformation of its surroundings) and at metropolitan level (in relation to Gran Via, public transport, the airport, La Fira trade fair and the Zona Franca). This centrality will from the start be organized by concentrating high-rise building to free up land, addressing different ground levels and mixing programmes (offices, housing and social services).

4. In the context of this approach, the transition and organization of the road system of Gran Via and the urban fabric of L'Hospitalet, particularly the solution of the junction of Gran Via with Carrer d'Amadeu Torner, will be decisive. The proposal of the ADU and the Consorci de la Gran Via (2002) prioritizes the north-south road connection via Carrer d'Amadeu Torner, joining the future station of La Torrassa to the north with the Ronda Litoral road connection to the south. At the same time, two roundabouts, one before and one after Plaça d'Europa, will link the exits from Gran Via to Carrer Can Tries and Carrer Castela, which will pick up urban traffic flows, thereby relieving Carrer d'Amadeu Torner. The road link that will constitute Plaça d'Europa will slow down traffic movement through it and facilitate transition between the road systems.

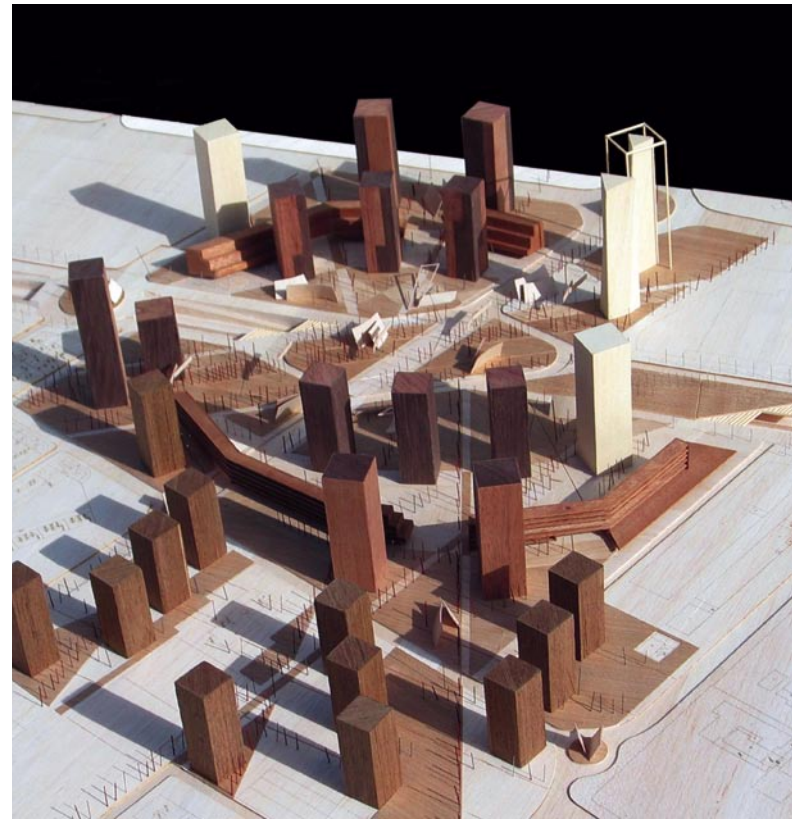
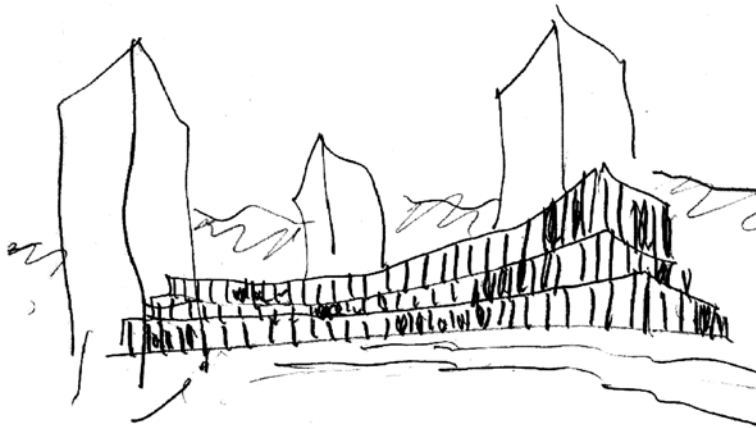
3. La coincidència de sistemes de transport públic (Línea 9 y FFCC), así como la solución circulatoria adoptada en las obras de la plaza de Cerdà, reforzarán el planteamiento de la plaza de Europa como centro direccional, superando las ideas de cubrición parcial en el sentido longitudinal de la Gran Via. Será una idea de centralidad sobre el flujo mismo de la Gran Via, centralidad local (resuelve la conectividad norte-sur de L'Hospitalet, entre los barrios secantes a Gran Via e inicia la transformación del entorno pròxim) y metropolitana (en relación a Gran Via, los transportes públicos, el aeropuerto, la Fira de Barcelona y la Zona Franca). Esta centralidad se formalizará desde sus inicios, concentrando la edificación en altura para liberar suelo, en el tratamiento de los diferentes niveles de éste y en la mezcla de programas: oficinas, vivienda, sociales...

4. Ya en estos planteamientos la transición y articulación del sistema viario de la Gran Via y la trama urbana de L'Hospitalet y, especialmente, la resolución del cruce de Gran Via con Amadeu Torner será determinante. En la propuesta de la ADU y del Consorci de la Gran Via (2002) se prioriza la conexión viaria norte-sur a través de la calle de Amadeu Torner, que unirá la futura estación de La Torrassa —en el norte— con el enlace viario de la Ronda del Litoral al sur. Paralelamente, dos rotondas, antes y después de plaza de Europa, enlazarán las salidas de Gran Via con las calles de Can Tries y de Castella, que asumirán la distribución de tráfico urbano rodado descargando la calle de Amadeu Torner. El lazo viario que formaliza la plaza de Europa ralentizará el tráfico rodado a su paso y también facilitará la transición entre los sistemas viarios.



5. Below grade, a geometry of stations and transport networks (Metro line 9 and the FFCC railways) will exist alongside the Gran Via underpass and other urban infrastructures (balancing ponds, sewers, etc.), connecting to street level by means of a system of entrances and exits. The station foundations will be constructed in an unprecedented effort before infrastructures are introduced and long before work starts on building.

5. Bajo el suelo, una geometría de estaciones y redes de transporte (Línea 9 y FFCC) convive con el paso subterráneo de la Gran Via y otras infraestructuras urbanas (depósitos de compensación, canalizaciones...) interrelacionándose a través de bocas y entradas con la cota del suelo. El subsuelo de estaciones se construye, en un esfuerzo sin precedentes, antes de la llegada de infraestructuras, y mucho antes de ejecutar la edificación.



Plaça Europa Allò inicial, imprescindible a tot projecte, és trobar la seva entitat. Saber allò que li pertany i allò que no, sense necessàriament saber dir perquè. En aquest cas, però, ha estat necessari lligar l'entitat a determinades lleis geomètriques. Abans va caldre reduir la presència aclaparant de l'Avinguda de la Granvia per medi d'una superfície allargada, travessera —plaça, passeig, rotonda...— que té com a llei no sotmetre's a ningú i pertànyer exclusivament al lloc.

No és el moment d'extendre's en aquesta qüestió; però és l'única forma que tenim per explicar —pensem que en el projecte i en el seu desenvolupament es pot comprovar— la seva idoneïtat. Ha estat l'eix —en aquest cas seria millor dir el generador— per aconseguir la formalització unitària del lloc evitant la divisió de la ciutat en dos, com passa a tot el llarg de la Granvia.

Una altra base de partida ha estat decisiva: s'ha considerat que la superfície on es treballava era verda i que les zones dures eren les excepcions. Això explica el gradual pas dels paviments de verd a massís, l'enllumenat i el mobiliari també adaptats al caràcter del lloc on se situa.

També justifica la voluntat que les edificacions estiguin al servei del lloc i no al revés. Proposem la singularitat que la personalitat de cada edifici no suposi una lesió pel lloc.

Per aquesta raó és important respectar la línia i el tractament de les cornises de torres i blocs. Sobre el cel és on es dibuixa millor la voluntat dels edificis de tancar-se en el·lipses per formar espais sutilment encadenats. Inclús les excepcions, sempre per parelles i sempre enfrontades, en terrenys oposats, tenen com objecte emfatitzar la unitat formal. Sabem que qui coneix la llei generadora no coneix lo imprevist.

Albert Viaplana

The initial, vital part of any project is to determine its entity, to know what pertains to it and what does not, without necessarily being able to say why. In this case, though, it was necessary to associate its entity with given geometric laws. The first step was to reduce the overwhelming presence of Avinguda de la Gran Via by means of an extended surface, a link—a square, an avenue, a rotonda—governed solely by the law of being subject to no one and belonging exclusively to the place.

This is not the place to dwell on this question, but it is the only way to explain its eminent suitability—and we think the project and its implementation are proof of that. It is the focal point or rather, in this case, the generator of the unitary formalization of the place, avoiding the division of the city in two, as happens all along Gran Via.

Another point of departure was decisive: the target surface was considered as a green space, with the exception of the mineral areas. This explains the gradual change of the paving from green to solid, with street lighting and furniture that adapt to the character of their particular site.

It also justifies the decision that the buildings should serve the place, rather than the other way round. As a peculiarity, we propose that the personality of each building should not represent an injury to the place.

For this reason, it is important to respect the line and the treatment of the tops of the towers and blocks. It is the skyline that best demonstrates the way buildings form ellipses to create subtly linked spaces. Even the exceptions, always in pairs and always facing each other, on opposite plots, seek to highlight the formal unity. Knowledge of the generative law precludes the incidental.

Albert Viaplana
Translated by Elaine Fradley

Lo inicial, lo imprescindible en todo proyecto es encontrar su identidad. Saber lo que le pertenece y lo que no, sin necesariamente saber decir por qué. En este caso, de todos modos, ha sido necesario ligar la entidad a determinadas leyes geométricas. Antes fue necesario reducir la presencia agobiante de la Gran Via por medio de una superficie alargada, travessera —plaza, paseo, rotonda...— que tiene como ley no someterse a nadie y pertenecer exclusivamente al lugar.

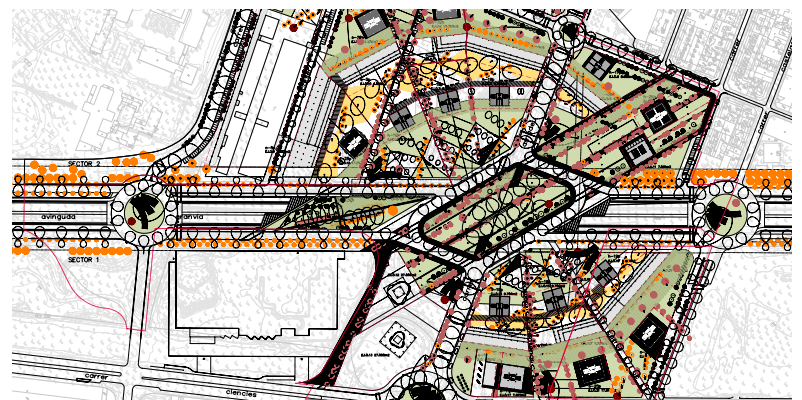
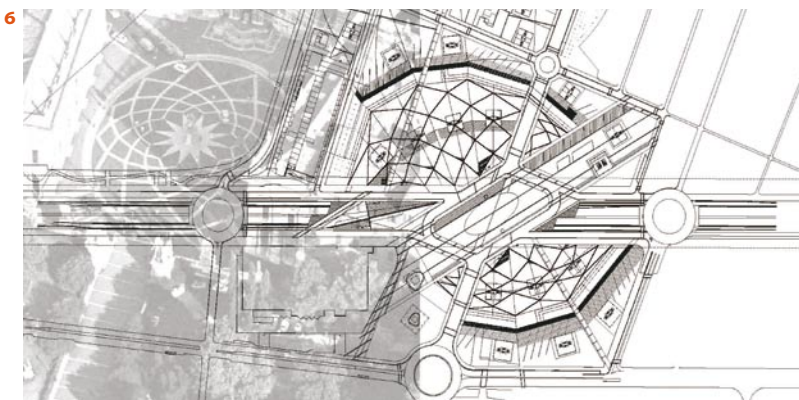
No es el momento de extenderse en esta cuestión, pero es la única forma que tenemos de explicar —pensamos que en el proyecto y en su desarrollo se puede comprobar— su idoneidad. Ha sido el eje —en este caso sería mejor decir el generador— para conseguir la formalización unitaria del lugar evitando la división de la ciudad en dos, como pasa a todo lo largo de la Gran Via.

Otra base de partida ha sido decisiva: se ha considerado que la superficie en la que se trabajaba era verde y que las zonas duras eran las excepciones. Esto explica el gradual paso de los pavimentos de verde a macizo, con el alumbrado y el mobiliario también adaptados al carácter del lugar en que se sitúa.

También justifica la voluntad de que las edificaciones estén al servicio del lugar, y no al revés. Proponemos la singularidad de que la personalidad de cada edificio no suponga una lesión para el lugar.

Por esa razón es importante respetar la línea y el tratamiento de las cornisas de torres y bloques. Sobre el cielo es donde mejor se dibuja la voluntad de los edificios de cerrarse en elipses para formar espacios sutilmente encadenados. Incluso las excepciones, siempre por parejas y siempre enfrontadas, en terrenos opuestos, tienen como objeto enfatizar la unidad formal. Sabemos que quien conoce la ley generadora no conoce lo imprevisto.

Albert Viaplana
Traducido por Kico Reyes



6. La proposta d'Albert Viaplana, guanyadora del concurs d'idees per a l'ordenació de la plaça d'Europa (2003), assumeix aquests plantejaments i idees previs i planteja una configuració espacial central i un contingut que s'entrellaça amb el sistema viari planificat.

Les geometries el·líptiques, referenciades al Campidoglio, de 250 x 350 m d'eix menor i major, entrellacen dues retícules de diagonals, coincidents sobre la Gran Via, i defineixen una disciplina de distàncies i una primera regla que ordenarà no solament la urbanització i l'edificació, sinó també la intensitat d'experiència dels espais.

L'ordenació de l'edificació queda marcada per tres elements lineals de menys alçada, a manera de basament porticat o de columnates que definiran els límits físics de l'espai i acotaran de forma clara l'espai del parc. Visualment, les torres delimitaran amb la seva presència la forma, l'alçada i la geometria del conjunt, i establiran amb les edificacions més perimetrals relacions d'escala amb la ciutat pròxima (barris de Santa Eulàlia, Gornal...).

Jorge Perea

6. Albert Viaplana's design, the winner of the ideas competition for the development of Plaça d'Europa (2003), incorporates these prior plans and ideas, proposing a central, self-contained spatial configuration that interconnects with the planned road system.

The elliptical geometries, references to the Campidoglio, measuring 250 x 350 along the shortest and longest axes, interweave two grids of diagonals that coincide on Gran Via, defining a discipline of distances and an initial guideline to organize not just the urban design and building, but also the intensity of experience of the spaces.

The arrangement of building is marked by three lower linear elements, forming a plinth with porticoes or a colonnade that will define the physical limits of the space and clearly mark out the space corresponding to the park. Visually, the tower blocks will delimit the form, height and geometry of the whole, establishing with the outermost line of building relations of scale with the adjacent city (districts of Santa Eulàlia, Gornal, etc.).

Jorge Perea
Translated by Elaine Fradley

6. La propuesta de Albert Viaplana, ganadora del concurso de ideas para la ordenación de la plaza de Europa (2003), asume estos planteamientos e ideas previas, proponiendo una configuración espacial central y un contenido que se entrelaza propiamente con la vialidad planificada.

Las geometías elípticas, referenciadas al Campidoglio, de 250x350 de eje menor y mayor, entrelazan dos retículas de diagonales, coincidentes sobre la Gran Via, definiendo una disciplina de distancias y una primera regla que ordenará no sólo la urbanización y la edificación, sino también la intensidad de experiencia de los espacios.

La ordenación de la edificación queda marcada por tres elementos lineales de menor altura, a modo de basamento porticado o columnatas que definirán los límites físicos del espacio y acotarán de forma clara el espacio del parque. Visualmente, las torres delimitarán a través de su presencia la forma, altura y geometría del conjunto, estableciendo con las edificaciones más perimetrales relaciones de escala con la ciudad próxima (barrios de Santa Eulàlia, Gornal...).

Jorge Perea
Traducido por Kico Reyes