

Manual de resiliència urbana per a l'Hospitalet de l'Infant

Presentació

PATRIARQ-CAIT és un grup de recerca del Departament d'Arquitectura de la URV que té com a objectiu la realització d'un estudi territorial per analitzar l'entorn arquitectònic, urbà i paisatgístic de l'Hospitalet de l'Infant. Aquest estudi és el resultat de la investigació desenvolupada pels membres de PATRIARQ-CAIT de la Universitat Rovira i Virgili, en col·laboració amb els estudis d'arquitectura de l'UdG (Universitat de Girona), actuant com a servei de transferència tecnològica per a l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant.

Antecedents

A la tardor del 2023, a través del Sr. Ferran Conejo (regidor d'urbanisme de l'Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant), es va dur a terme una reunió amb representants municipals amb l'objectiu de definir fórmules per desenvolupar un model urbà que millori les condicions d'habitabilitat de la població. Després de diverses converses, al gener de 2024 el grup de recerca PATRIARQ-CAIT va redactar un pressupost, que posteriorment es va presentar a l'Ajuntament. Aquest treball donarà lloc a l'elaboració d'una diagnosi urbana amb la finalitat d'assessorar l'ens públic en la definició d'un model urbà orientat a millorar les condicions d'habitabilitat dels ciutadans.

Equip de treball

Dr. Juan Fernando Ródenas, IP (URV, IU-RESCAT)
Dr. Carlos Gonzalvo (UdG)
Sr. Daniel Marqués

Coordinació

Dr. Juan Fernando Ródenas (URV)

Coordinació gràfica

Dr. Carlos Gonzalvo (UdG)

Índex

Diagnosi	Introducció	6
	Suport	10
	Infraestructura Estructura	24
	urbana	34
	Conclusions	60
Proposta	Introducció	64
	Sectors d'actuació	66
	Estratègies	76
	Sistema modular	90
	Detall	100
Annexos	<i>Projectar la ciutat, habitatge i espai públic</i>	110

Diagnosi

Introducció

Espessos feixos d'infraestructura viària i ferroviària solquen el peu de les muntanyes, cultius, xarxes elèctriques, centrals nuclears, pedreres, infraestructures hidràuliques, port esportiu, creixements de segona residència, càmpings, espais d'interès natural, desvertebració urbana, estacionalitat turística, restes republicanes de la guerra civil, passeigs marítims, temporals de llevant, conjunts patrimonials declarats BCIN, traçat ferroviari i carretera nacional en desús, entre d'altres. Aquests condicionaments urbans, tan diferents entre si, estan immersos en un medi natural escassament urbanitzat, paradoxalment a causa de l'activitat de les centrals nuclears.

El paisatge natural, caracteritzat per una geografia hostil a causa del fort vent de Mestral i per l'envit dels temporals de llevant donen forma i imprimeixen el caràcter a les formacions arbustives i rocoses, i també s'expressen a l'arquitectura popular del lloc. El mar guarda valuoses praderies de Posidònia i espais naturals, "verges" a la costa. Les muntanyes abruptes es converteixen en el teló de fons de la població. El paisatge agrícola, format per marges de pedra seca i casetes de tros, compta amb cultius de secà, escassament productius per la seva proximitat al mar, principalment formats per oliveres i garrofers.

Aquests factors, juntament amb el distanciament d'uns 15 km respecte de l'àrea metropolitana formada per Tarragona, Reus i Cambrils, marquen una clara diferenciació amb les poblacions turístiques de la Costa Daurada, caracteritzades per la seva condició de ciutat lineal i eminentment urbana. Amb 5.910 habitants a l'Hospitalet de l'Infant i 5.619 a Miami Platja, podem afirmar que es tracta de nuclis petits en comparació amb, per exemple, els 36.441 habitants de Cambrils. Aquesta diferència es pot convertir en una oportunitat si es reforcen els trets distintius, tot cercant un model de ciutat escassament urbanitzada que posi en valor els actius culturals, naturals i agrícoles del paisatge.

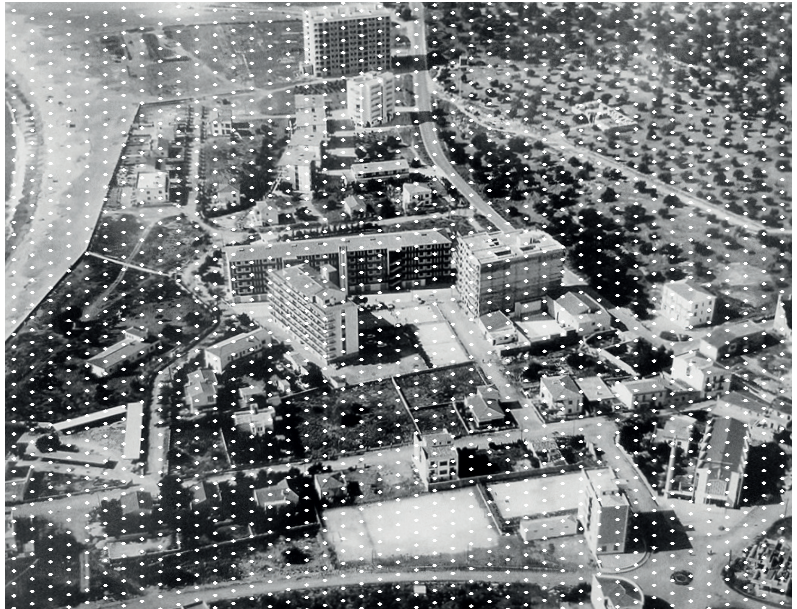
Aquest treball té un caràcter experimental: es tracta d'assajar patrons, explorar hipòtesis i formular estratègies per millorar les condicions d'habitabilitat urbana. Sobretot, vol abordar les debilitats i desequilibris d'activitat que presenta l'estructura urbana actual, especialment en els sectors de creixement de baixa densitat. Aquestes àrees, però, es veuen compensades per la fortalesa dels valors patrimonials dels teixits històrics, el nucli de vianants de l'Hospitalet i el conjunt urbà del poblat Hifrensa. Entre els desequilibris detectats, cal destacar la concentració excessiva d'equipaments municipals al centre de la població, la qual cosa provoca un dèficit d'equipaments a les zones de baixa densitat.

D'altra banda, s'analitzarà el model urbà de traçat geomètric tradicional que preveu el planejament actual des d'un punt de vista econòmic i mediambiental. En aquest sentit, s'exploraran estratègies de reutilització de les urbanitzacions existents i es proposarà una nova formulació de traçats adaptats a la topografia i a les



preexistències forestals i agrícoles, amb especial atenció a les cruïlles de barrancs.

La hipòtesi de partida intenta explorar el potencial del medi natural i agrícola com a estructura ordenadora del municipi. Es tracta de buscar indicis cap a un model urbà que doni resposta a algunes preguntes clau: Quin és —o quins són— els vectors de creixement de l'Hospitalet? Quina forma pot adoptar l'estructura urbana? Cal plantejar una rambla cap al mar? És oportú reforçar el vector de la Via Augusta? O bé el model es caracteritzarà per la dispersió? Quin tipus d'espai públic es vol promoure: platges, barrancs i boscos, o parcs urbans més convencionals? En definitiva, volem construir un poble amb caràcter urbà tradicional, o bé apostar per un nucli escassament urbanitzat que exalti els valors naturals com a model contemporani per a la vida urbana?



Suport Topografia

Els elements morfològics que caracteritzen el paisatge del lloc sorgeixen de la proximitat del sistema muntanyós mediterrani, que s'endinsa a la costa pel Coll de Balaguer, formant una plataforma intermèdia d'ús agrícola amb condicions òptimes gràcies a la seva orientació (NO-SE) i a les vistes al mar des d'una posició elevada. El fort vent de Mestral ha condicionat històricament el creixement de població a la plataforma, que no es va començar a poblar fins a mitjans del segle XX, amb la irrupció de la central nuclear. La condició calcària tant del sistema muntanyós com de la plataforma pedregosa fa que les escasses precipitacions siguin absorbides ràpidament pel substrat. Com a conseqüència, l'erosió dels cursos d'aigua es produeix amb rapidesa, donant lloc a barrancs abruptes, entre els quals destaquen, per ordre d'importància: el barranc del Llastres, el barranc de la Porrassa —que travessa la població— i el barranc de Caladoques.

El front litoral ocupa un dels costats de la plataforma, amb un ample variable que oscil·la entre els escassos 5 metres (al carrer Tamarits) i els 90 metres (a la platja d'Or). La població compta amb tres platges poc urbanitzades, que sumen una extensió d'uns 4.300 metres. El mar, com ja s'ha apuntat, conserva valuoses praderies de Posidònia, i les platges mantenen un sistema dunar que els confereix un caràcter verge i escassament urbanitzat, a diferència d'altres platges de la Costa Daurada, de caràcter eminentment urbà.

La muntanya conforma el límit oposat de la plataforma i esdevé el teló de fons de la població, alhora que una referència paisatgística destacada de la Costa Daurada, amb els cims de la Portella (722 m) i el Molló Puntaire (728 m) com a punts més elevats. Els límits laterals de la plataforma estan definits pels barrancs del Llastres i de Caladoques. Com hem vist, tant les vores que emmarquen la població com la plataforma agrícola on s'assenta constitueixen elements de gran valor paisatgístic. Aquesta condició esdevé el punt de partida del present estudi.

El litoral meridional de Tarragona compta amb tres punts geogràfics singulars. Al nord-est destaca el Cap de Salou, un promontori rocós que s'endinsa a la costa i marca una fita visual a escala geogràfica. A l'extrem oposat es troba el Delta de l'Ebre, que, tot i ser pla, destaca per la seva enorme extensió visible des de la falda de les muntanyes. El tercer element el constitueixen les muntanyes que recorren paral·leles a la línia de costa en sentit nord-est-sud-oest, fins que s'endinsen al mar al Coll de Balaguer.

Entre el mar i la muntanya es situa la plataforma intermèdia, amb un desnivell de 90 m, que presenta un pendent suau i uniforme del 5% que declina des de la muntanya cap al mar. Aquesta plataforma s'interromp amb la construcció de talussos del ferrocarril, que discorre aproximadament per la cota +15 m. La plataforma teixeix una xarxa d'ús agrícola, interrompuda bruscament per dos tipus de "fluids": d'una banda, els mecanitzats, formats per feixos d'infraestructures que es distribueixen paral·lels al mar, al peu de

les muntanyes; i, d'altra banda, els naturals, amb la presència de marques d'aigua que, degut a la morfologia de les conques i al seu caràcter torrencial, conformen una espessa xarxa capil·lar de rieres (barrancs). Aquests veritables connectors ecològics acullen nombrosos processos naturals de flora i fauna.

La topografia natural de la plataforma s'ha modificat en harmonia amb el paisatge, gràcies a la construcció de bancals agrícoles d'alt valor paisatgístic, molt presents tant en l'arquitectura popular com en la contemporània (com es pot observar al poblat Hifrensa). En canvi, els teixits urbans de malla geomètrica tradicional, implantats en les noves urbanitzacions desenvolupades a finals dels anys 90 –com La Porrassa, Corralets i Forat Negre– han alterat les potencialitats paisatgístiques de la plataforma, generant costosos desmunts en roca dura i terraplens, i produint un ambient urbà pobre, sense la deguda adaptació a les preexistències. Aquest desajust topogràfic és especialment evident a la urbanització La Porrassa, que s'ha convertit en un nou vector amb la construcció de la nova estació de ferrocarril. L'activitat extractiva de les pedreres, situades al peu de les muntanyes, amb una superfície total de 44 Ha, també ha alterat la topografia original. No obstant això, les pedreres en desús poden representar una oportunitat per acollir nous programes contemporanis.





Pedrera de Vandellòs

11 ha

Pedrera La Pitrassa (en desús)

3 ha

Pedrera Camí Racó Marfull (en desús)

14 ha

Pedrera de Renfe (en desús)

16 ha



Agricultura

La construcció de bancals agrícoles, present des de la confluència dels Alps amb la Mediterrània a la costa de Turquia, Grècia o les Illes Balears, confereix al paisatge una empremta humana molt diferent de la naturalitat que es troba en els cultius de les zones centreeuropees o en les pastures de les muntanyes suïsses. En efecte, per a l'agricultor del Mediterrani s'ha fet necessari reconsiderar la naturalesa del lloc: les pedres trobades a les zones de cultiu, que dificulten l'arada o la plantació, es col·loquen als marges per construir murs que consolidin el terreny i retenen les escasses precipitacions pròpies del clima mediterrani. Les estructures agrícoles, com els murs de pedra seca i els feixos, s'adapten a les rasants del terreny natural i posseeixen una gran força visual. El suau pendent en sentit muntanya-mar accentua la presència frontal d'aquests murs, revelant-se en una successió d'alçades.

El 100% de la superfície agrícola del municipi es troba al costat nord de l'antiga línia fèrria. La longitud dels murs de pedra seca s'aproxima als 40 km, una distància comparable a la que separa l'Hospitalet de l'Infant de Torredembarra. Les parcel·les d'ús agrícola, de caràcter familiar, es caracteritzen per la seva dispersió, ja que les infraestructures que travessen el municipi fragmenten tant la seva mida original com la seva organització, amb la majoria concentrada al voltant de la nova estació de ferrocarril. Aquestes parcel·les es distribueixen per una xarxa de camins sense patró aparent, simplement adaptats al medi físic, mentre que la infraestructura de comunicació obliga a doblegar, interrompre, desviar i modificar el traçat original de camins i barrancs.



Murs de pedra seca

1.400 trams — 50,60 km

Longitud camins agrícoles

29,10 km

Construccions agrícoles

127 uts

Disminució de superfície cultiu

- 55,50 ha

— Muro pedra seca
— Camino



0

450

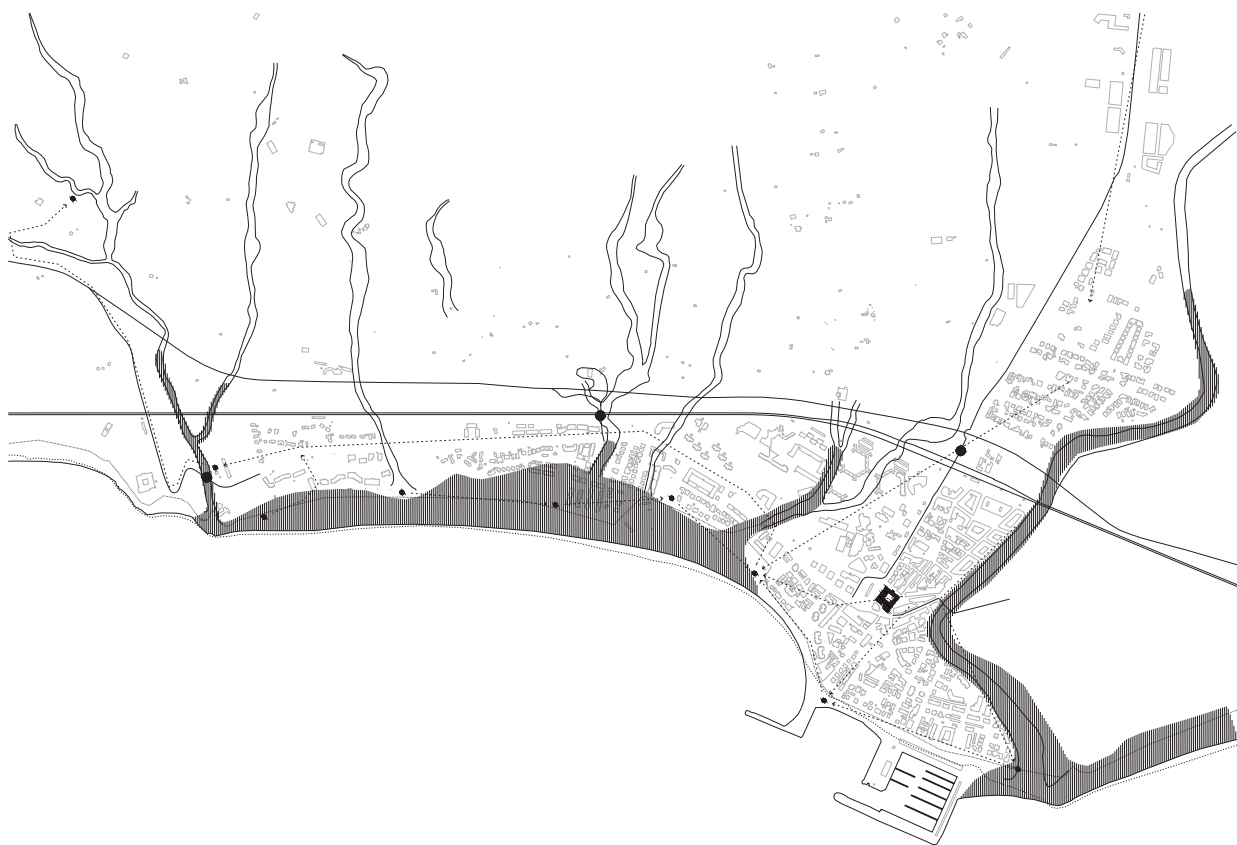
Aigua

L'aigua, escassa durant tot l'any i de caràcter torrencial, amb fortes avingudes essencialment a la tardor, és present a les traces del teixit urbà de la població, encara que sense establir-hi diàleg. Amb la presència del barranc del Llastres, simplement tenen una relació de contigüïtat. Mentre que el barranc de la Porrassa i el seu confluïent, que travessen el poblat Hifrensa, sí que participen de l'espai públic de la urbanització. Aquí es produeix una apropiació visual del barranc i una incorporació no conflictiva del barranc amb el traçat viari del poblat. Altres barrancs menors solquen el paisatge formant depressions avui envaïdes per boscos de pi blanc i matoll. Aquests elements amb els solcs i la seva capacitat drenant han condicionat històricament el pas de camins i la ubicació de les estructures agrícoles. Són llocs on succeeixen bona part dels processos naturals que configuren el paisatge, tant pel que fa a la vegetació com a la petita fauna.

Cala d'Oques, L'aigua al coll, Tixelles, Forat negre, La basseta, Les Tàpies, La Porrassa, Ronyòs, Llastres.

La Platja de l'Arenal, amb una extensió de 2.300 m, compta amb una franja vegetació que reté les dunes. Aquesta franja serveix com a protecció als temporals de llevant. Amb una regressió màxima de 32 m davant del camp de futbol municipal. La Platja de la Punta del Riu, amb una extensió de 700 m, entronca amb el port esportiu i la desembocadura del Llastres, d'interès paisatgístic per la presència d'aiguamolls i tamarius i altres espècies vegetals i petita fauna.

La Platja del Torn, amb una extensió de 1.600 m, escassament urbanitzada, compta amb promontoris rocosos que s'endinsen a la platja a la zona de Caladoques i l'illot del Torn formant uns límits tancats que junt al escassos referents antròpics, subratllen el caràcter verge i *atemporal* del lloc. La platja presenta dunes i transició d'espècies de bosc mediterrani a vegetació litoral. El port esportiu interromp la dinàmica natural de les platges, en aquest sentit, la platja de la punta del riu creix en extensió, mentre que la platja de l'Arenal retrocedeix amb els envits dels temporals.



Longitud barrancs

16,45 km

Platges

4.300 m — 19 ha

Longitud línia de costa

4.500 m

Superfície inundable

54,50 ha

Superfície afectada pel DPMT

37,15 ha

Xarxa clavagueram

10,50 km

Arribades i acumulacions

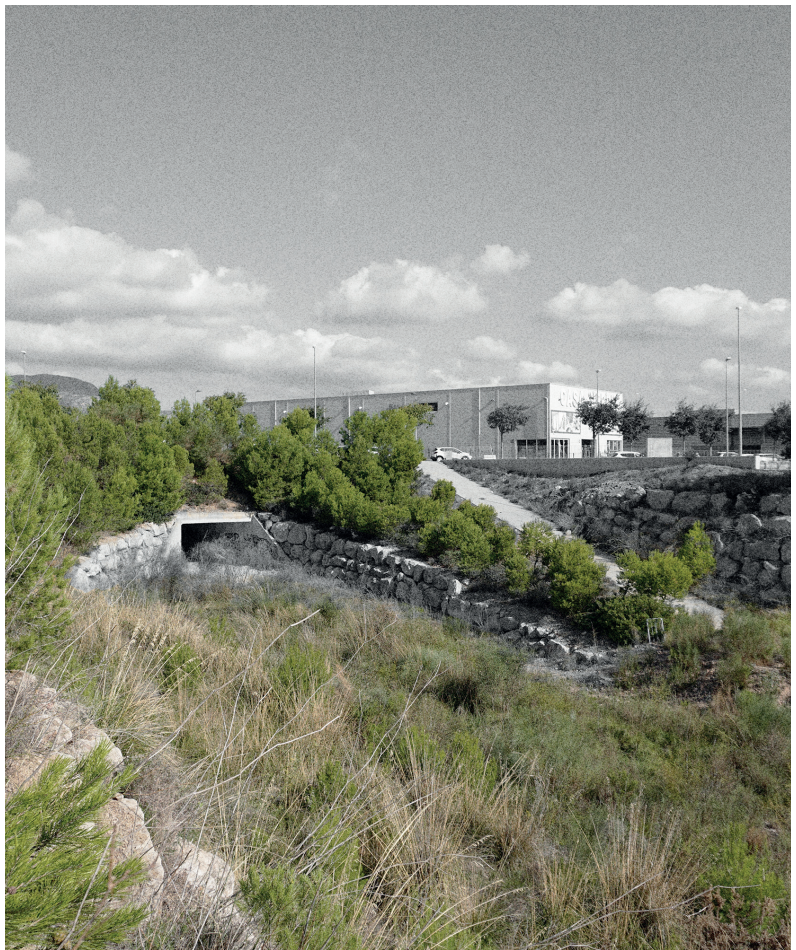
9 uts

-  Àrea inundable
-  Puerta de entrada inundable
-  Vía de evacuación
-  Costa 1950
-  Xarxa clavagueram
-  Arribada i acumulació



0

450





Vegetació

La vegetació forma un mosaic ric en transicions d'espècies degut a la confluència del bosc mediterrani, predominant, amb cultius de secà, vegetació fluvial: seca i d'aiguamoll, vegetació litoral i arbrat urbà.

Bosc mediterrani

Es poden apreciar nombroses clapes de massa forestal, formades per pi blanc i matoll. Amb un total de 96,10 Ha, de les quals, 55,50 Ha, corresponen a la invasió de cultius a causa de l'abandó agrícola produït a partir de la dècada dels 60. Aquestes clapes s'aproximen a la població fins i tot queden englobades pel teixit urbà que incorpora almenys 4 agrupacions espontànies (no planificades) formant en línia trencada de petits bosquets (Cova del gat, La Sentiu, Parc de l'arenal i Passeig César Gimeno). Altres agrupacions interessants ressegueixen el traçat ferroviari encara que es dediquen a aparcament perdent oportunitat de generar un espai públic de qualitat.

Vegetació fluvial

El barranc del Llastres presenta vegetació d'aiguamolls amb profusió de tamarius. La resta de barrancs són secs. Compten amb profusió de vegetació de bosc mediterrani. S'adverteixen dos conflictes. D'una banda, la canalització artificial de barrancs, especialment perjudicial al barranc de la Porrassa, generant plataformes pavimentades, deficiències d'accessibilitat urbana, despeses innecessàries de manteniment i un sobreescalfament del terra. D'altra banda, la intervenció a les vores fluvials amb la construcció d'esculleres realitzades a la dècada dels 90 per guanyar espais d'aparcament alteren el paisatge i suposen una pèrdua d'oportunitat generant espais pobres, sense identitat.

Vegetació litoral

La platja presenta vegetació de dunes (3 ha) amb interessants transicions amb espècies de bosc mediterrani, a diferència de la majoria de platges de la Costa Daurada, que presenten un caràcter eminentment urbà. S'adverteix el conflicte dels límits amb la trama urbana ja que la vegetació litoral queda confinada per carrers de secció urbana, generant pèrdua d'oportunitat i espais pobres, sense interès.

Cultiu

la plataforma de feixes agrícoles s'interromp bruscament amb trames urbanes monòtones d'un caràcter excessivament urbà: (Porrassa, Corralets, Forat negre i Tàpies I i II) a excepció del poblat Hifrensa i els càmpings Caladoques i platja del Torn, on el cultiu agrícola no sols s'ha respectat sinó que a més s'ha augmentat en nombre d'espècies, vigoritzant i fomentant el caràcter agrícola i generant noves formes d'habitar en contacte amb la natura.



Vegetació urbana

La zona urbana no té grans extensions d'arbrat d'ombra. A excepció dels càmpings, el poblat Hifrensa i les agrupacions espontànies en barrancs, l'arbrat urbà és monòton, pobre i sense interès. Es detecten 2.500 arbres urbans disposats en alineació, seguint el viari sense formar agrupacions. Per tant, es detecten faltes d'ombra. Els arbres urbans presenten podes de caràcter agrícola i no des de la lògica urbana. Més d'un 50% dels arbres urbans estan situats en carrers poc transitats (Forat Negre, Infant o Porrassa). S'observa la desconexió d'agrupacions vegetals preexistent d'interès ja apuntades (Cova del gat, La Sentiu, Parc de l'arenal i Passeig César Gimeno).





Superfície bosc mediterrani

96,10 ha

Superfície de dunes

3 ha

Arbrat urbà

2.500 uts



0



450



Infraestructura

Sistema viari

Infraestructura

Una incomprensió històrica del territori ha impedit resoldre adequadament la cruïlla entre els fluxos naturals i els fluids mecànics —com el ferrocarril, les carreteres, autovies, autopistes, línies elèctriques i canalitzacions d'aigua— que han provocat talls violents en la continuïtat del sistema natural. L'Hospitalet de l'Infant suporta una càrrega significativa d'infraestructures de gran format, concentrades en un feix d'entre 200 i 1.200 metres d'amplada a l'arrencada del sistema muntanyós, a causa del condicionant geogràfic que representa l'embut natural del Coll de Balaguer. En aquest punt coincideixen, en traçats paral·lels i entrecreuats, l'autopista, l'autovia, la línia ferroviària i diverses conduccions hidràuliques. Es tracta d'infraestructures de caràcter supramunicipal, amb una escala que excedeix l'àmbit local i té impacte a nivell nacional i internacional.

La nova estació de ferrocarril, segregada del centre urbà, opera com un node de tipus *park and ride*, amb una funcionalitat que va més enllà del municipi i dona servei a poblacions de l'interior i al nucli de Miami Platja. Tot i el seu potencial, la manca de connexió amb el nucli consolidat limita el seu paper com a articulador territorial. L'abandonament de la carretera N-340 i del traçat ferroviari històric obre, però, una oportunitat estratègica de gran valor. Aquests corredors, alliberats de la seva funció original, poden esdevenir eixos de regeneració urbana i paisatgística, amb capacitat per cosir teixits urbans segregats i restituir continuïtats ambientals i de mobilitat sostenible.

Viari

L'anàlisi del traçat viari revela la debilitat del teixit urbà de la població. S'hi detecta un conflicte latent entre els dos vectors històrics principals que, fins als anys seixanta, definien l'esquema clàssic de *cardus* i *decumanus*. La Carretera de Móra —perpendicular al mar— funcionava com el *cardus maximus*, mentre que la Via Augusta —paral·lela a la costa— actuava com a *decumanus maximus*. Actualment, ambdós carrers perden força a mesura que s'aproximen, i no acaben de connectar-se de manera estructurada. El seu enllaç es veu interromput per una trama urbana amorfa, desvertebrada i sense referents. Els elements singulars que hi apareixen són anecdòtics i manquen de valor simbòlic o planificació.

La Via Augusta presenta una desmesurada sobre-dimensió, especialment en el tram conegut com "el Borriquito", amb dues direccions de circulació, quatre carrils i bandes d'aparcament a banda i banda. Aquesta secció ocupa una amplada de 25 metres —superior fins i tot als carrers típics de l'Eixample barceloní (20 metres)— tot i que la densitat urbana local és 500 vegades inferior (70 hab/km²) davant dels 36.000 hab/km² de l'Eixample). Un cas similar és el de l'Avinguda dels Països Catalans, amb 30 metres

d'amplada. Aquesta via, situada al nou barri de la Porrassa, s'obre com a possible nou vector estructural, ja que connecta la nova estació de ferrocarril amb el centre urbà. Per la seva banda, la Carretera de Móra, amb més intensitat d'ús urbà, canalitza el flux principal des de la nova estació i les carreteres d'accés. No obstant això, presenta més desordre circulatori que la Via Augusta, especialment els dies de mercat. La cruïlla entre la Carretera de Móra, la N-340 i l'antic traçat ferroviari —que actua com a porta d'entrada al municipi— acumula conflictes greus: degradació, col.lapse circulatori, inundabilitat i una clara manca de passos per a vianants.

El sistema viari limita directament amb el medi natural i agrícola, i en absència d'espais de transició adequats, es generen vores perimetrals despersonalitzades i sense qualitat espacial. A més, el traçat ferroviari en desús actua com una barrera física —una veritable frontissa— que separa l'àrea urbana (al costat mar) de la zona agrícola (al costat muntanya), amb l'excepció de la urbanització Infant, històricament aïllada del nucli. El talús artificial generat per la línia fèrria, amb pendents que oscil·len entre 1,5 i 12 metres d'alçada, agreuja la desconexió entre les dues parts del municipi. Aquest aïllament es repeteix a les noves urbanitzacions de Corralets i Porrassa, on el barranc de la Porrassa actua com a obstacle topogràfic addicional. L'únic accés entre aquests teixits es redueix a un pas en trinxera, a la carretera de Móra, sota els ponts de la N-340 i de l'antic ferrocarril.

Finalment, el barranc del Llastres també constitueix una barrera entre l'Hospitalet i el nucli de Miami Platja. Només existeixen dues connexions: una passarel·la de vianants a la Punta del Riu i un pont sobre el Llastres, aquest darrer amb una amplada insuficient per al pas segur de vianants. Aquesta manca de connexions provoca col.lapses puntuals, com al carrer Llastres, que es congestiona significativament els dies de mercat.

Carrers interromputs

Carrer Migjorn (*Infant*) – Carrer Llapassà

Avinguda dels Països Catalans (*Porrassa*) - *Hifrensa*

Carrer Rosselló (*Porrassa*) – *Hifrensa*

Avinguda César Gimeno (*Punta del riu*) – Platja Cristal





Carrers

42,95 km

Camins agrícoles i urbans

31,40 km

Carreteres

11,35 km

Vies ràpides

9,50 km

Ferrocarril (nou traçat)

4,20 km

Ferrocarril (en desús)

4,20 km

- Via ràpida
- Carretera
- Calle
- Carril bici
- Camino

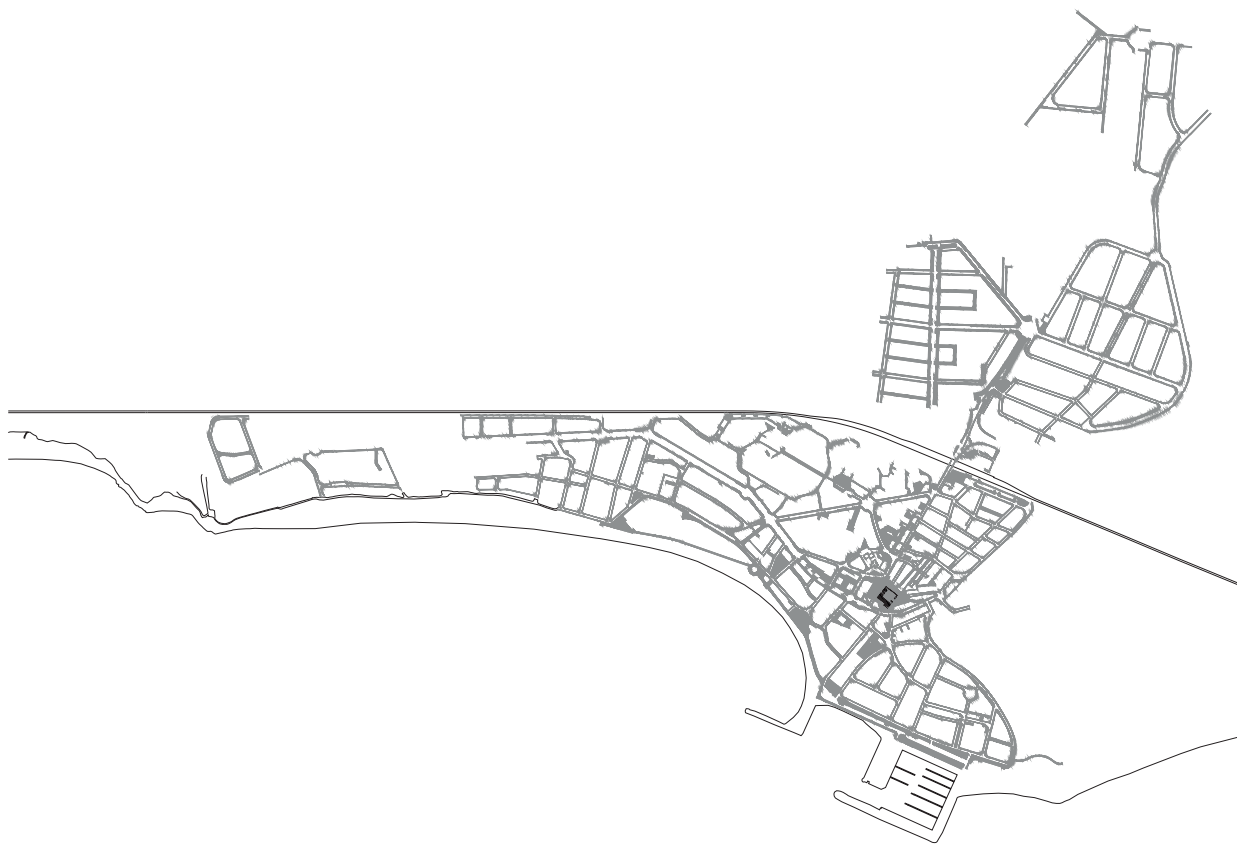


Accessibilitat

Hi ha un clar desequilibri en les condicions d'accessibilitat urbana derivat de les dimensions de les voreres. A les noves urbanitzacions de baixa densitat, l'amplada de les voreres sol superar els 2 metres, tot i que en molts casos aquestes vies són poc transitades, especialment quan limiten amb el medi natural. Per contra, al centre de la població —on es concentra la major densitat i activitat urbana— predominen les voreres amb amplades insuficients.

Aquest dèficit s'agreuja per la presència de mobiliari urbà col·locat sobre les voreres, com fanals, papereres, arbres, pals de llum i telefonia, que dificulten seriosament el pas de cotxets per a infants, cadires de rodes o carrets de la compra. La problemàtica es torna especialment crítica en determinats teixits urbans propers a la línia de costa, com la zona del port o del camp de futbol, on s'arriba a detectar voreres amb amplades inferiors a 1 metre.





Superfície de voreres

21,50 ha

Voreres d'amplada insuficient (< 1,50 m)

20,40 km — 3,60 ha

16,75%

Índex

36,30 m²/hab

■ Acera



0

450





Aparcaments

L'aparcament en línia, modalitat predominant al municipi, posa en evidència la feblesa de l'estructura urbana i accentua les deficiències d'accessibilitat ja esmentades. Alhora, contribueix al predomini visual de l'automòbil en detriment de les potencialitats paisatgístiques dels diversos emplaçaments. Pel que fa a l'aparcament en bosses, aquest sovint ocupa espais privilegiats, ben orientats, amb bones vistes i en contacte directe amb el medi natural —com ara la Punta del Riu, el passeig marítim, el camp de futbol, la pineda de l'auditori, els talussos de la línia ferroviària, o el parc de l'Arenal. Aquestes localitzacions, per les seves condicions excepcionals, serien molt més adequades per acollir espais públics de qualitat, pensats per a l'ús predominant de vianants i per a l'esbarjo ciutadà en plena connexió amb la natura. La destinació d'aquests espais a aparcament suposa, per tant, una pèrdua d'oportunitat urbanística i paisatgística.





Aparcament lineal

24,16 km — 5.140 cotxes

Aparcament en bateria

4,30 km — 1.791 cotxes

Aparcament en bosses

15.859 m² — 634 cotxes

Aparcament informal

40.219 m² — 1.608 cotxes

Aparcament subterrani

2.441 m² — 97 cotxes

Capacitat total

9.270 cotxes

Índex

1,57 cotxes/hab

- Borsa aparcament
- Parking en bateria
- Parking informal
- Parking soterrat



Estructura urbana

Barris

Actualment, l'Hospitalet de l'Infant presenta una estructura urbana invertebrada. Els nous teixits urbans, de baixa densitat i d'ús exclusivament residencial —un veritable “monocultiu”— són de qualitat inferior, carents de referents, espais emblemàtics i activitat ciutadana. No obstant això, aquesta debilitat es compensa amb dos aspectes: d'una banda, la fortalesa dels valors patrimonials dels teixits històrics (com l'Hospital de Vianants) i del teixit urbà del poblat Hifrensa; i, d'altra banda, el suport físic de la trama urbana, integrat en un marc territorial d'alt valor paisatgístic.

Entre els desequilibris de l'estructura urbana, destaca l'excessiva concentració d'equipaments municipals al centre, la qual cosa provoca un dèficit d'aquests a les zones de creixement de baixa densitat. La situació es complica amb la barreja de teixits sense solució de continuïtat, que genera conflictes d'assolament, disparitat d'alçades i la combinació de diferents tipologies — plurifamiliar, històric entre mitgeres i unifamiliar, entre altres. Aquest desequilibri urbà afavoreix l'aparició de barris no planificats, alguns compactats —tot i amb característiques diverses— i altres completament desconnectats del centre.

Centrals	Hifrensa (20 ha), Nucli històric - Via Augusta Nord (21 ha), Port - Via Augusta Sud (27 ha)
Desconnectats	Parc Arenal - “El Borrquito” (22 ha)
Aïllats	Corralets - Infant (32 ha), Porrassa (29 ha), Forat negre - Costa Linda (16 ha)

Els barris perifèrics, amb una ocupació total de 99 hectàrees, presenten greus desequilibris en matèria d'equipaments, espai públic i activitat ciutadana. Representen el 55% de l'ocupació urbana del municipi, enfront del 45% que corresponen als barris centrals, els quals sí disposen de dotacions d'equipaments i una major intensitat d'ús. La incorporació de la urbanització Vanessa Park, situada a 2 km del centre i amb una superfície de 16 hectàrees, agreuja encara més aquests desequilibris. Es tracta d'un sector residencial completament desvinculat del teixit urbà, sense connexió funcional ni espacial amb el conjunt del municipi. D'altra banda, la transició entre els diferents barris es resol habitualment a través de la xarxa viària, però sense la presència d'espais públics o zones intermèdies de qualitat que facilitin la continuïtat urbana i la cohesió entre teixits.



Barris centrals

68 ha — 41%

Barris desconectats

22 ha — 13%

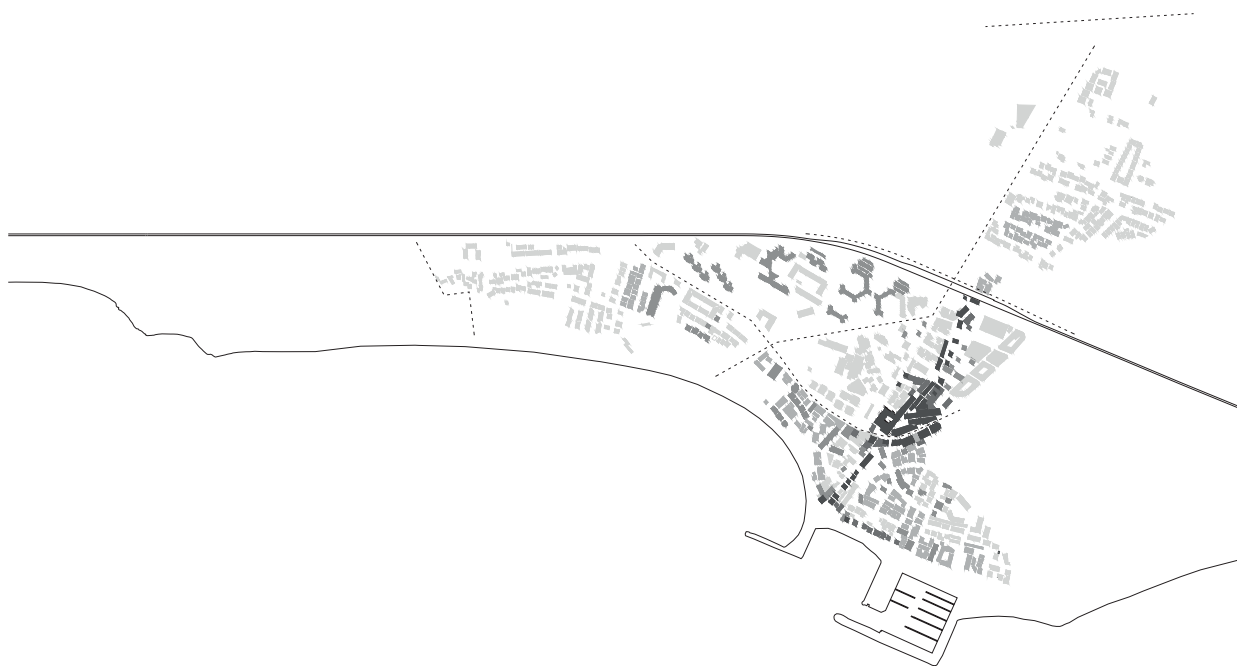
Barris aïllats

77 ha — 46%



Creixement

El nucli urbà de l'Hospitalet de l'Infant sorgeix i es conforma al voltant de l'antic hospital medieval. El desenvolupament urbanístic s'inicia amb l'ocupació de l'interior del recinte emmurallat de l'hospital, que actua com a primer nucli habitat. Un cop aquest espai queda saturat, el creixement continua amb l'adscripció d'habitatges extramurs, que es van agregant de manera progressiva. La consolidació del teixit urbà es produeix al llarg de dos eixos viaris principals. El primer és l'actual carrer de la Galera, adjacent a la carretera de Móra la Nova, inaugurada el 1886, que connecta el nucli amb l'estació de ferrocarril de la línia Barcelona-València, oberta el 1865. El segon eix és el carrer Major, que s'orienta cap al pont del barranc del Llastres i en direcció al terme municipal de Mont-roig del Camp. L'any 1968, la morfologia urbana presenta un traçat viari fragmentat i una trama dispersa i invertebrada. En aquest moment, s'evidencien ja els primers desajustos urbanístics, agreujats per la irrupció d'edificacions d'apartaments turístics en alçada, que accentuen la fragilitat de l'estructura urbana i introdueixen noves tensions morfològiques i paisatgístiques.



< 1865

0,66 ha

1865 - 1980

7,24 ha

+ 6,58 ha

1980 - 2000

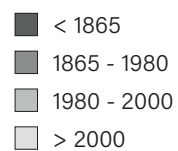
15,39 ha

+ 8,15 ha

> 2000

21,20 ha

+ 5,81 ha



0

450

Parcel·lari

El parcel·lari evidencia la feblesa de l'estructura urbana del municipi. El teixit parcel·lari agrícola és predominant i conserva les formes tradicionals adaptades a les preexistències agrícoles i als accidents geogràfics. En canvi, el parcel·lari urbà mostra una estructura fragmentada, marcada per la intersecció amb barrancs, la interrupció d'antigues trames agràries i les disfuncions derivades del relleu. Aquest parcel·lari urbà es caracteritza per la seva dispersió i manca d'ordenació coherent: petites parcel·les de baixa densitat conviuen amb grans illes tancades, amb perímetres rígids que creen friccions amb el medi natural i agrícola adjacent. Aquestes discontinuïtats dificulten la cohesió urbana i posen de manifest la necessitat d'una estructura més integrada i respectuosa amb el context territorial.

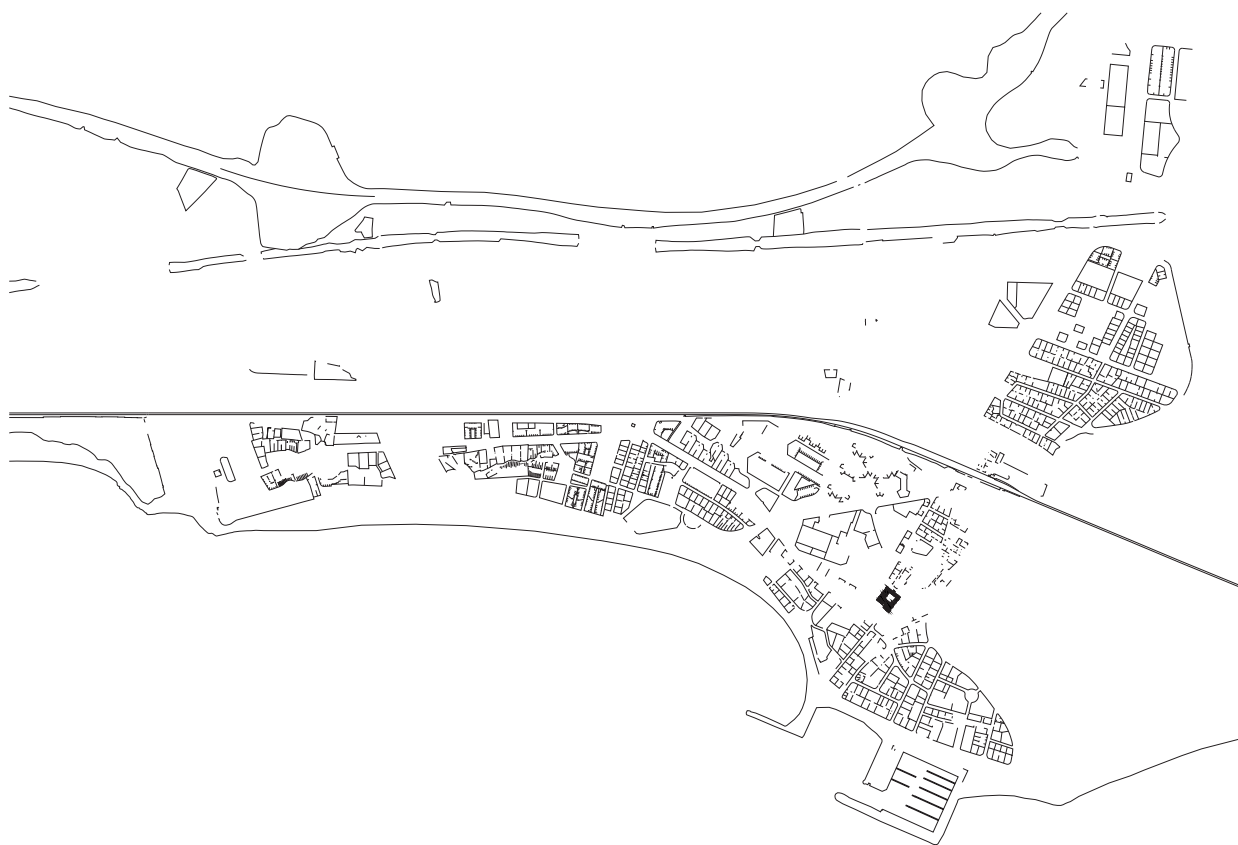


Tanques

La longitud total de tanques en el municipi és equivalent, en línia recta, a la distància que separa l'Hospitalet de l'Infant de Vilanova i la Geltrú. Aquestes tanques presenten una gran varietat tipològica i poden classificar-se segons el material, l'alçada, el grau d'opacitat i la seva incidència en l'espai públic. Els àmbits de baixa densitat i les zones d'equipaments públics concentren el major nombre de tanques. En canvi, al nucli antic, on la densitat edificada és més elevada, pràcticament no hi ha tanques, ja que els edificis ocupen íntegrament les parcel·les, generant una relació directa entre façana i espai públic.

La presència massiva de tanques en teixits de baixa densitat comporta una fragmentació dels espais lliures a planta baixa, reduint l'espai públic a simples corredors de circulació, sovint poc accessibles i desproveïts de qualitat urbana. Malgrat això, hi ha excepcions destacables: alguns àmbits amb blocs aïllats, com els situats a la zona de la farmàcia Aragonès, disposen d'espais lliures intermedis amb certa qualitat ambiental. Un altre cas singular és el poblat Hifrensa, on la superfície d'espais lliures supera la d'edificació. Tanmateix, les tanques construïdes a partir de la dècada dels noranta han alterat l'estructura original del projecte, trencant la seva permeabilitat i el caràcter obert del disseny inicial.





Longitud total

83,14 km

Tanques d'infraestructures

16,05 km

Tanques urbanes

67,09 km

Índex

14 m/hab



Ple / buit



Massa construïda
73,21 ha — 1.076 uts

Àrea urbana
61,91 ha — 927 uts

Àrea industrial
3,39 ha — 22 uts

Àrea agrícola
0,70 ha — 127 uds

Índex
123,80 m²/ha

■ Ple



0

450

Públic / privat



Àrea privada

93,60 ha

+30% mes de la sup. construïda

Índex

158.40 m²/hab

■ Privat



0

450

Espai públic

Els espais públics posen de manifest el desordre de l'estructura urbana. Parcs i places, sovint de baixa qualitat urbanística, s'intercalen en buits urbans residuals, en contrast amb els espais naturals d'interès situats als límits del municipi: les platges, la plataforma agrícola i la Punta del Llastres. Aquests elements del medi natural poden esdevenir, potencialment, el veritable espai públic de la població. Paradoxalment, els millors buits urbans —per la seva posició, orientació, assolellament i presència de vegetació— es destinen a aparcaments, en detriment de l'espai públic qualificat. En són exemples significatius les bosses d'aparcament del Parc de l'Arenal, Sant Roc, Punta del Llastres i Pont del Llastres. En aquest sentit, el model tradicional de plaça i parc urbà entra en crisi quan aquests espais aboquen directament sobre àmbits naturals com la platja de l'Arenal o la Punta del Llastres. S'hi evidencien dues realitats confrontades, tot i que el mateix medi natural podria admetre nous usos i programes contemporanis.

Passeig marítim

El municipi compta amb 2,95 km de passeig marítim. D'aquests, 1,80 km corresponen a un tram urbanitzat de caràcter clarament urbà, que connecta el passeig marítim de Miami Platja amb el pont de la Punta del Llastres, i s'estén fins al barri de la Sentiu, passant pel port esportiu i la platja de l'Arenal. El segon tram, de 1,15 km, es troba sense pavimentar i enllaça el barri de la Sentiu amb el càmping de Caladoques.

Passeig marítim urbanitzat	1,80 km
Passeig marítim no urbanitzat	1,15 km

Parcs, parcs especialitzats i places

Els cinc parcs i les catorze places del municipi presenten desequilibris pel que fa a la seva dimensió, la capacitat d'acollir activitat ciutadana i la funció com a espais emblemàtics. Les urbanitzacions perifèriques —com Corralets, Infant i la Sentiu— compten amb pocs espais públics, i els existents es troben sovint infrautilitzats a causa de la baixa densitat residencial, l'absència de comerç i la manca d'equipaments.

Tot i que la major part dels espais públics es concentren al centre del nucli urbà, alguns registren una activitat pràcticament nul·la, ja sigui per la seva ubicació marginal o pel fet d'estar en cul-de-sac, com és el cas del parc Nova Llum i del parc de l'Estació. D'altres, tot i disposar d'una certa qualitat ambiental, presenten mancances derivades de la manca d'activitat als seus voltants i de la forta estacionalitat, com ara el parc de l'Arenal, la plaça Nova Llum, la plaça del Coll de Balaguer o la plaça Marina.

Les places Berenguer d'Entença, Catalunya i la plaça del Pou, situades al voltant de l'antic hospital, tenen potencial per esdevenir

espais públics centrals de referència. Tanmateix, no arriben a consolidar-se com a veritables focus d'activitat ciutadana. En canvi, la plaça de l'Almadrava "Consum" destaca com un espai d'atracció consolidat, especialment per al públic infantil, i actua com a autèntic node d'activitat quotidiana.

Nova llum	1.300 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Arenal	23.455 m ²	<i>Parc Arenal</i>
Sant Roc	8.723 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Jocs de taula	82 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Antiga estació	2.406 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Parc infantil els pins	1.957 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Pavelló municipal	332 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Punta del Llastres	200 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Skatepark	2.870 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
<i>Pumptrack park</i>	15.594 m ²	<i>Corralets</i>



Infant Pere	968 m ²	<i>Infant</i>
Catalunya	1.648 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Pou	504 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Berenguer d'Entença	4.459 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
La Marina	2.489 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
Coll de Balaguer	3.466 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
"Consum"	2.406 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Hifrensa Residència	1.886 m ²	<i>Hifrensa</i>
Hifrensa Hexagonal	2.598 m ²	<i>Hifrensa</i>
Hifrensa Gespa	2.713 m ²	<i>Hifrensa</i>

Els desajustos de l'estructura urbana generen eixamplaments en intersticis situats entre teixits urbans dispars. Aquests "racons urbans" es converteixen en oportunitat de millora urbana amb mínimes intervencions d'arbratge.

Racons urbans

Església parroquial	260 m ²	<i>V. Augusta sud</i>
"Boulangerie"	190 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
Oficina de turisme	405 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
C. Cometes	68 m ²	<i>V. Augusta nord</i>
C. Recó hospital	288 m ²	<i>V. Augusta nord</i>





Passeig marítim

Urbanitzat 1,80 km

No urbanitzat: 1,15 km

Parcs:

35.966 m²

Places:

23.137 m²

Parcs especialitzats:

20.953 m²

Racons urbans

1.211 m²



Illes de calor

S'observen nombroses illes de calor, concentrades, d'una banda, en feixos lineals que corresponen al viari. D'altra banda, altres illes situades al centre de la població, ubicades en places públiques i sobretot alarmant en les grans plataformes pavimentades del port, aparcaments i passejos marítims, revelant l'enorme dèficit de zones d'ombra i paviments drenants en contrast amb la zona de Hifrensa i les vores naturals i agrícoles. Els refugis climàtics assignats a la població són edificis que manquen de sistemes passius de regulació de temperatura i depenen de l'aire condicionat Casal de Joves, Casal d'Avis, Piscina i Pavelló. Es tracta de reconsiderar i augmentar considerablement els refugis climàtics incorporant zones d'ombra en espais públics.





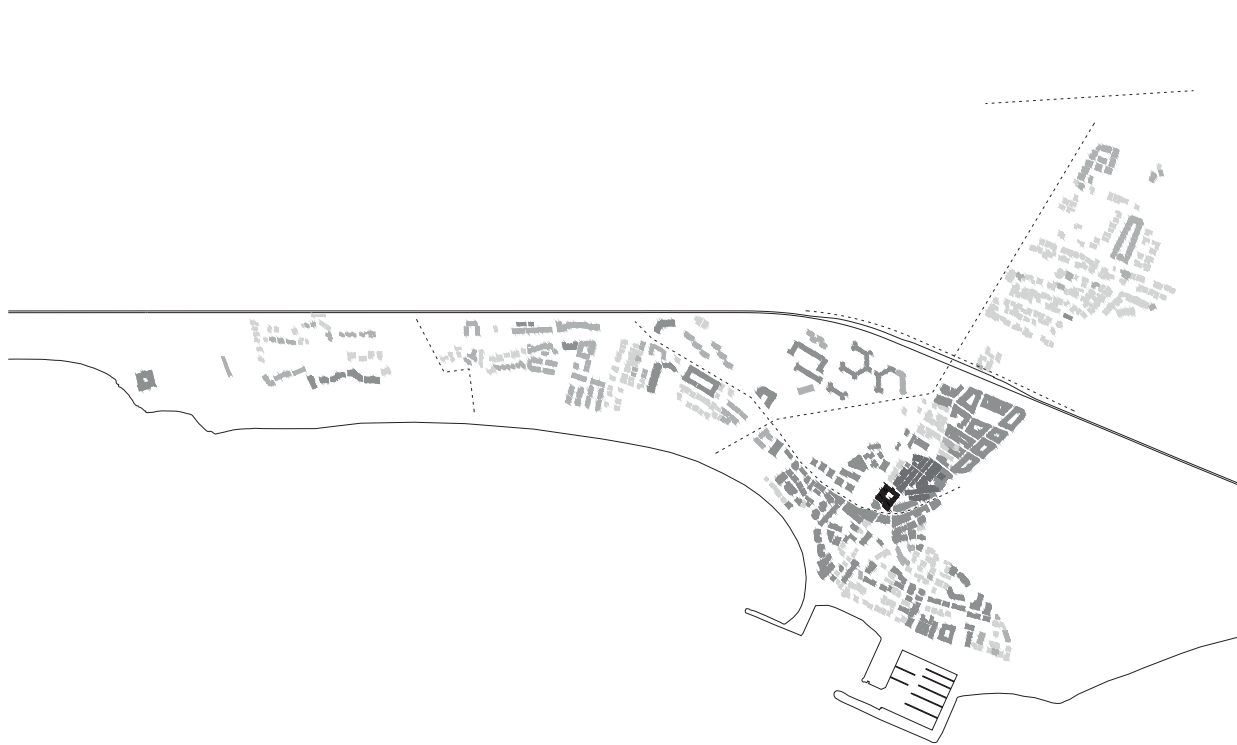
Teixit residencial

El teixit urbà del nucli antic acull una diversitat tipològica que inclou cases entre mitgeres, blocs plurifamiliars, cases adossades i habitatges unifamiliars. Aquesta dispersió genera desequilibris en la intensitat viària, l'activitat ciutadana i els conflictes d'accessibilitat, així com problemes relacionats amb la qualitat visual, l'orientació i l'assolellament. Els carrers que envolten l'antic Hospital estan compostats per habitatges entre mitgeres que s'alternen amb grans blocs d'habitatge plurifamiliar d'alçada variable fins a les 10 plantes. Aquests blocs disposen d'escassos espais lliures, excepte certs conjunts residencials aïllats, ubicats al voltant del Boulevard Blau, que compten amb àrees obertes d'ús públic.

La zona d'illa tancada de blocs plurifamiliars, erigit al voltant de l'antiga estació presenta, en general, escassos espais lliures, amb l'excepció de la plaça de l'Almadraba. Un nombre important d'aquests habitatges està orientat cap al nord i, en ocasions, es ventilen a través d'un sistema anacrònic i insalubre format per patinets, celoberts i patis d'illa de rellevant interès limitat. Al voltant del port, es concentren edificis d'apartaments d'entre 5 i 6 plantes, disposats paral·lels al mar, interferint visualment amb l'enfocament cap a l'entorn marítim, i es barregen amb cases unifamiliars.

Els barris perifèrics, concebut com una ciutat-jardí, manquen d'equipaments i d'espai públic de qualitat. Aquests barris estan formats per habitatges unifamiliars situats en parcel·les de superfície variable. Les cases d'estiueig, d'origen anterior a la dècada dels 60, es concentren a l'Avinguda César Gimeno i s'ubiquen en parcel·les de gran dimensió, destacant per la riquesa arquitectònica i la profusió de vegetació. El poblat Hifrensa destaca per la seva varietat tipològica i els amplis espais lliures. Coexisteixen cases unifamiliars, blocs plurifamiliars de petit volum i grans blocs plurifamiliars de configuració hexagonal. Aquests elements es caracteritzen per la fragmentació volumètrica, excepte els nous blocs construïts a la dècada dels 90, que s'alineen interferint amb l'escalonament d'alçades de la plataforma agrícola on s'assenten.

Barri	Edificabilitat	
<i>Via Augusta nord</i>	5,19 ha	25,16%
<i>Via Augusta sud</i>	6,31 ha	23,29%
<i>Parc Arenal</i>	3,46 ha	15,73%
<i>Corralets - Infant</i>	4,12 ha	12,83%
<i>Hifrensa</i>	1,66 ha	8,86%
<i>Forat negre</i>	1,09 ha	6,82%



Unifamiliar aïllat

6,52 ha — 33%

Nucli històric

1,14 ha — 6%

Plurifamiliar aïllat

6,13 ha — 31%

Unifamiliar adossat / aparionat

4,05 ha — 20%

Plurifamiliar pati d'illa

2,01 ha — 10%

- Habitatge en mitgera
- Bloc amb pati
- Bloc aïllat
- Habitatges en filera
- Unifamiliar aïllat



Equipaments

El poble compta amb una àmplia oferta d'equipaments, però el problema es manifesta quan aquests es concentren, generant conflictes d'accessibilitat i congestió viària en hores punta. L'alta densitat d'instal·lacions situades al centre de la població crea desequilibris en els barris perifèrics. A més, molts equipaments pateixen d'un greu dèficit d'espai públic de qualitat, caracteritzat per la presència massiva d'àrees pavimentades sense ombres, i, sobretot, manquen d'espais de refugi climàtic en zones sensibles com ara residències d'avis i llars d'infants. L'entorn resultant és pobre i està immers en conflictes significatius. Equipaments per barris (superfícies construïdes):

Hifrensa	
Alberg esportiu	2.522 m ²
Pavelló esportiu-club social — Pavelló, judo, escacs, bar i sala audiovisual	1.623 m ²
Piscina coberta municipal	6.825 m ²
Escola Àster — <i>Petit museu</i> , aulari secundària, aulari educació especial, magatzems esportius, policia municipal i tennis pàdel	1.920 m ²
Nucli històric - Via Augusta Nord	
Antiga estació ferrocarril (en desús)	278 m ²
Magatzem municipal — Oficines de medi ambient	365 m ²
Casa de la vila	921 m ²
Oficina municipal	100 m ²
Oficina de turisme	374 m ²
Oficina Idetsa	283 m ²
Recaptació BASE	71 m ²
Arxiu fotogràfic Paco Andreu	211 m ²
Hospital Infant Pere — Centre de visitants i sala d'exposicions	617 m ²
Centre cultural Infant Pere — Biblioteca, auditori, sala Bonet Castellana i arxiu municipal	3.383 m ²
Casa de la cultura — Casal joves i ràdio Hospitalet	1.081 m ²
Centre d'assistència primària	711 m ²
Residència d'avis	1.785 m ²
Casal d'avis, centre de dia	1.240 m ²
Parc de bombers	630 m ²
Pavelló municipal	2.281 m ²

Llar d'Infants Sol i vent — 135 alumnes	1.496 m ²
Escola de Musica Xavier Barceló	403 m ²
Escola Mestral — 23 aules i 8 aules en barracons (infantil: 184 alumnes i primària: 430 alumnes)	3.762 m ²
Institut Berenguer d'Entença — 19 aules i 4 aules en barracons (secundaria: 323 alumnes i post obligatòria: 180 alumnes)	3.470 m ²
Port - Via Augusta Sud	
Església parroquial Sant Pere	795 m ²
Càritas parroquial	169 m ²
Pavelló nova Llum (descobert)	s.d.
Port esportiu — Locals, magatzem i pantalans descobert	3.808 m ²
Parc Arenal - El Borriquito	
Base nàutica, magatzems	262 m ²
Camp de futbol descobert	s.d.
Infant - Corralets	
Sense dotacions	
La Porrassa	
Estació ADIF	615 m ²
Forat Negre - Costa Linda	
Sense dotacions	
Polígon industrial Les Tàpies	
Oficines Idetsa — Centre de negocis i centre de formació	1.637 m ²
Oficines Midit	930 m ²
Brigada municipal	1.626 m ²
Tanatori	450 m ²
Deixalleria	145 m ²
Cementiri	2.250 m ²





Via Augusta nord

23.462 m² — 48%

Hifrensa

12.890 m² — 26%

Tàpies

7.038 m² — 14%

Via Augusta sud

4.772 m² — 10%

Porrassa

615 m² — 1%

Parc Arenal - "El Borriquito"

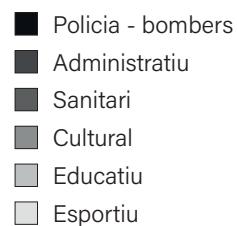
262 m² — 1%

Corralets - Infant

0 m² — 0%

Forat negre - Costa Linda

0 m² — 0%



Indústria

Als anys 60, a la província de Tarragona, el turisme i la indústria irrompen amb força. Ambdues activitats econòmiques competeixen per establir-se en terrenys amb excel·lent comunicació, gràcies als principals eixos viaris: el ferrocarril i la carretera N-340, que recorren paral·lels a la línia de costa. Les primeres implantacions es projecten en un paisatge agrícola típic de la franja costanera. En aquest context, a l'Hospitalet de l'Infant la balança es decanta pel sector industrial, impulsat per la construcció d'una central nuclear, situada a escassos 6 km de la població.

El reactor de la central nuclear de Vandellòs, actualment en procés de desmantellament, s'ha consolidat com una marca visual al paisatge, simbolitzant la memòria dels treballadors i de les seves famílies. El 2007 es va iniciar la producció a la central tèrmica de cicle combinat Plana del Vent, mentre que el 1992 es va construir el polígon industrial Les Tàpies. Aquest polígon actua com a porta d'entrada del municipi, donant la benvinguda al visitant des de la carretera de Móra, i marca una interrupció en el paisatge agrícola circumdant, en fixar-se sobre un pla inclinat de terrasses agrícoles. La segona fase del polígon industrial, Les Tàpies II, actualment en fase de desenvolupament, subratlla aquesta disrupció, ja que es troba a l'altra banda de la carretera.

Al barranc de Caladoques, tant al costat de l'autopista AP-7 com al costat contrari, s'ubiquen la subestació elèctrica Vandellòs, el dipòsit i estació de bombament EB-2 del mini-transvasament de l'Ebre, així com la depuradora d'aigües residuals municipals. D'altra banda, la petita indústria, encara que amb rellevància marginal, conviu amb teixits residencials. Aquesta activitat, orientada principalment a petits tallers i a serveis de rentat d'automòbils, es distribueix de manera dispersa dins la població.

Central nuclear de Vandellòs I	25 ha
Central nuclear de Vandellòs II	72 ha
Subestació elèctrica Vandellòs	9 ha
Central tèrmica Plana del Vent	11 ha
Polígon industrial Les Tàpies I	43 ha
Polígon industrial Les Tàpies II	17 ha
Depuradora i estació de bombament EB-2	5 ha
Petita indústria	0,10 ha
Total	182,10 ha

Comerç



Grans superfícies

10.720 m²

Restauració

8.020 m²

Petit comerç

6.600 m²

-  Petit comerç
-  Restauració
-  Grans superfícies



0

450

Turisme

Els primers apartaments turístics es van implantar amb força a la dècada dels 60, sobre terrenys agrícoles, sense planejament. L'edifici Sant Roc, de 10 plantes d'alçada, representa una fita emblemàtica del fenomen. Cal apuntar que, al llarg del temps, els primers apartaments han esdevingut progressivament primera residència. Els apartaments turístics estan situats al llarg del front marítim, des del Port Esportiu fins a Caladoques. A la dècada dels 90, es desenvolupa l'àrea concentrada al voltant de l'antiga estació del ferrocarril. En menor mesura, es desenvolupa la Urbanització Infant que acull una petita part de cases unifamiliars. Les 438 places hoteleres que ofereix el municipi estan repartides en 6 hotels, amb un total de 203 habitacions. Els dos hotels de més capacitat es troben al nucli davant de la línia de costa. Els quatre restants estan repartits pel municipi i la perifèria. Els dos càmpings, amb una extensió superior a 9 hectàrees, ofereixen un total de 1.359 places i 453 unitats d'acampada. Tots dos càmpings estan situats al límit sud, a prop de la Platja del Torn.





Apartaments turístics

496

Hotels

6 uts

203 habitacions

438 places

Càmpings

2 uts

1.359 places

453 unitats d'acampada

- Apartaments turístics
- Hotels
- Càmpings



0

450

Conclusions

Es planteja el diagnòstic a partir de paràmetres objectius. "Projectar el necessari" implica, des d'una mirada econòmica i mediambiental, reconèixer els conflictes i desentranyar el valor de les preexistències per convertir-les en punt de partida del projecte. Més que afegir, es tracta de mirar amb atenció el que ja hi ha, ens agradi o no, entendre com funciona i decidir amb criteri què conservar, què adaptar i només si cal, què transformar. Aquest enfocament aposta per la reutilització de l'existent i de l'excedent, per tal d'evitar el malbaratament de recursos i minimitzar l'impacte ambiental associat a la renovació urbana. Si treballem amb excedents, estem donant una lliçó a generacions futures i adquirint un compromís davant dels problemes que plantegen el canvi climàtic i els excessos de construcció. "Projectar el necessari" no és una renúncia, sinó una actitud crítica i compromesa. El projecte s'activa en el moment de l'escolta: de les necessitats reals, del lloc, i dels materials que ja configuren l'espai. D'aquesta manera, l'urbanisme deixa de ser un exercici d'afirmació formal i esdevé una eina per ampliar la vida útil dels espais i mantenir-ne la identitat, actualitzant-la amb sensibilitat. Aquest criteri s'ha posat en valor en conferències, exposicions i projectes com:

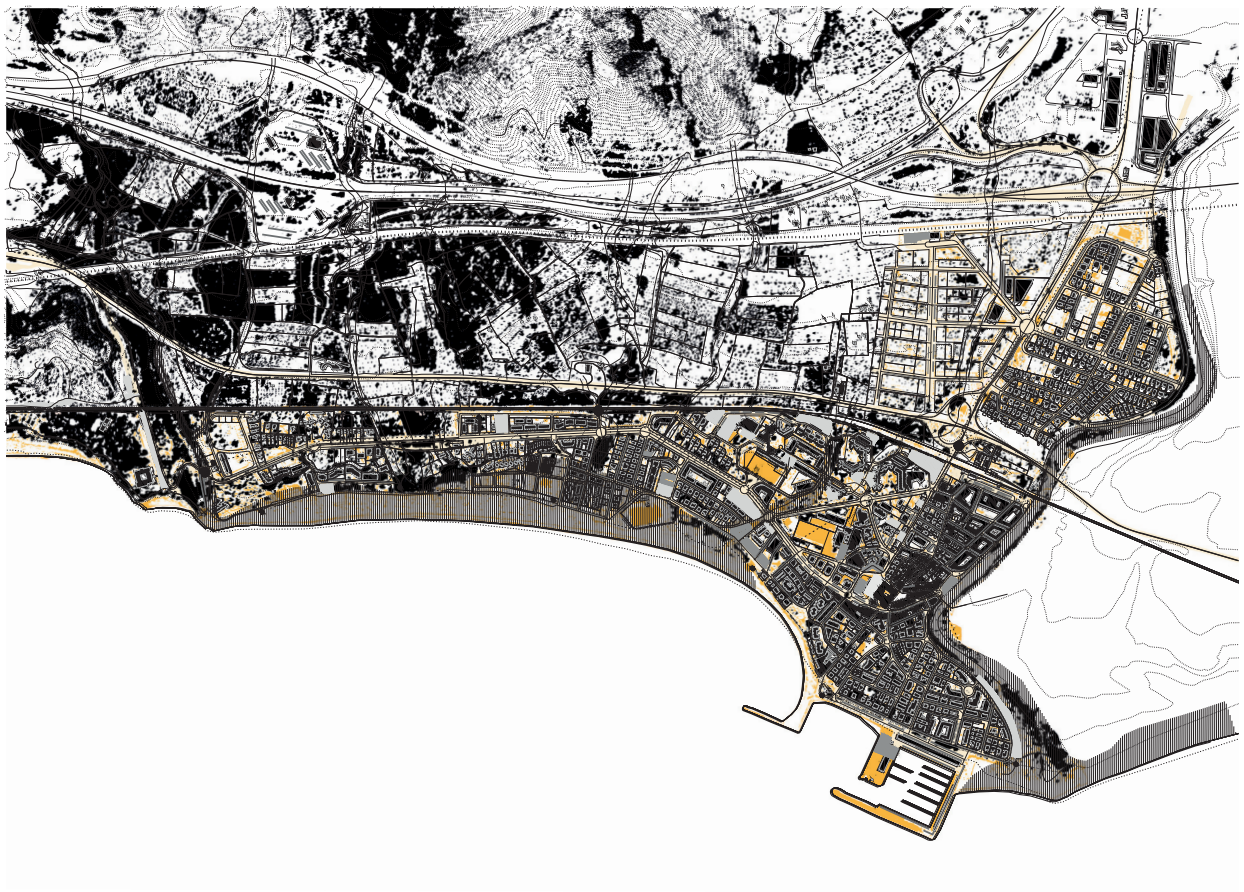
- *Arquitectura Necesaria* (Pamplona, 2014),
- *Small Scale, Big Change* (Nueva York, 2010),
- *Edge-parametric architecture* (Jyväskylä, 1994 y 2009),
- *Transforming Cities* (Bauhaus Dessau),
- *Reuse, Renew, Recycle* al Pavelló Alemany de la Biennal d'Arquitectura de Venècia 2021,
- Intervencions de Lacaton & Vassal com la renovació de la Tour Bois-le-Prêtre o la seva posició crítica davant els plans d'"embelliment" de diverses places impulsat per l'Ajuntament de Bordeus l'any 1996 que impliquen demolició o substitució sense necessitat real.

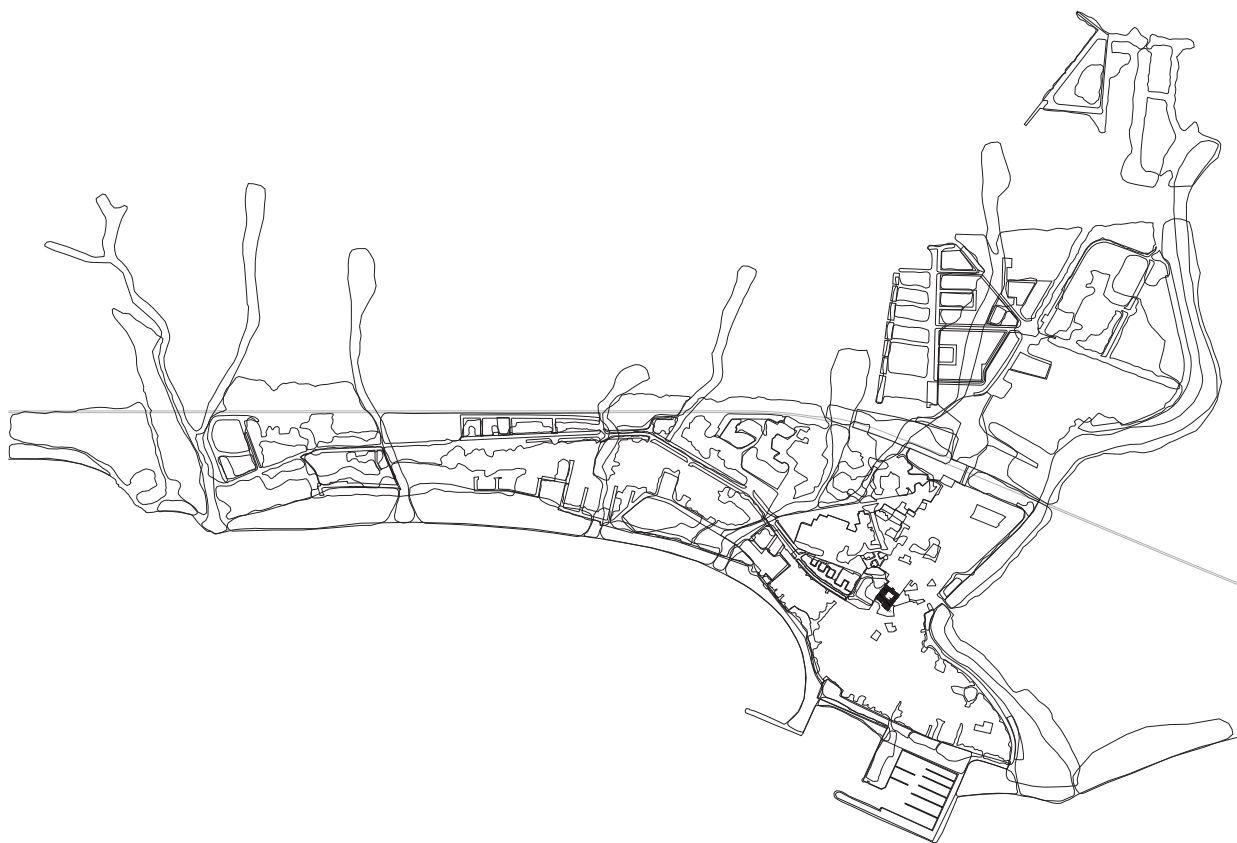
Renovació d'una plaça a Bordeus, 1996
Lacaton & Vassal



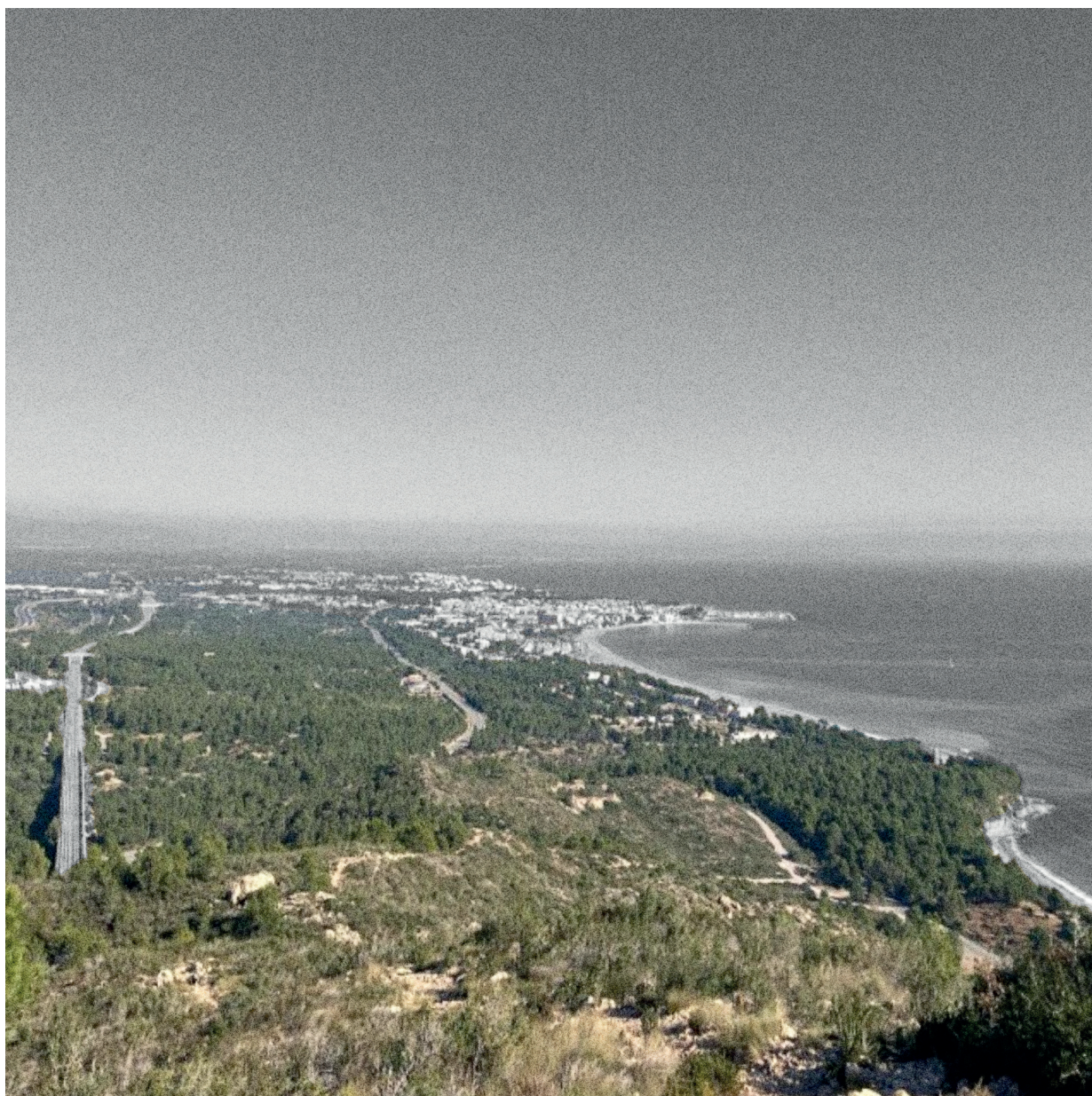
Recuperar, per tant, és una forma de resistència i alhora d'innovació: intervenir només on cal i conservar tot allò que encara pot donar servei i sentit. Això és, en essència, "projectar el necessari." Amb aquesta filosofia, un cop analitzats conflictes i potencialitats, es garfien les següents recomanacions:

Estratègia	
Re naturalitzar	Regeneració sistema dunar
	Regeneració fluvial
	Regeneració forestal
	Barrancs
Refugi climàtic	Llocs sensibles: Infants, avis i pública concurrència
Des pavimentar	Front litoral
	Front llastres
Re programar	Aparcaments
	Platja de vies en desús
	Mercat dominical
	Re activació Parc Arenal
	Fires i esdeveniments esportius
	Espai públic, places i racons urbans
	Límits entre equipaments
Connectar viaris	Límits biològics, "interfases" incendis
	Barri La Porrassa
	Barri Corralets / Infant
	Carretera de Mora
Desconnectar viaris	Hifrensa / Porrassa
	Hifrensa / Rotondes
Excedents	Asfalt, formigó
	Tanques





Proposta



Introducció

Quin estil de vida volem?
Quins valors estètics volem promoure?

Aquest treball planteja una reformulació del model urbà del municipi per donar resposta a les problemàtiques identificades en la diagnosi. S'hi proposen quatre àmbits d'intervenció:

Portes

Parc urbà la porrassa, zona d'equipaments

Front fluvial Llastres

Front litoral

El fil conductor d'aquestes quatre intervencions reflecteix el canvi cultural i social que suposa apostar per una millora real de la qualitat de vida, tot respectant el medi ambient, posant en valor el paisatge i recuperant la memòria del lloc. L'estratègia passa per educar, sensibilitzar i re connectar la ciutadania amb els valors originals del paisatge mitjançant accions de desurbanització i naturalització. Aquestes accions prenen com a recurs els excedents i detritus derivats d'intervencions anteriors, que ara es reinterpreten com a material de projecte. D'aquesta manera, es proposa revertir actuacions passades com una opció realista, coherent i econòmicament viable.

En el context actual de crisi climàtica, aquest enfocament pren encara més sentit: la planificació urbana ha d'assumir el repte de la resiliència territorial, promovent una ciutat més verda, habitable i adaptada als canvis ambientals. La creació de nous espais verds i refugis climàtics esdevé una prioritat estratègica per fer front a l'increment de temperatures, les onades de calor i els episodis extrems, alhora que millora la salut i el benestar de la població.

Segons les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut (OMS, 2017), cada ciutadà hauria de disposar d'un espai verd públic d'almenys una hectàrea, situat a menys de 300 metres de casa seva, per garantir una qualitat de vida adequada i afavorir una ciutat més saludable. Aquesta proposta s'alinea amb aquests criteris internacionals, plantejant una xarxa contínua d'espais verds multifuncionals que reforcin l'accessibilitat, la biodiversitat i la cohesió social. Els tres sectors es vinculen i es reforcen mútuament, generant una proposta unificada que redefineix el caràcter urbà de la població amb una mirada contemporània, sostenible i respectuosa amb el seu entorn.

Sectors d'actuació



Sector 1

Portes — 60,80 ha — 32,02%

Sector 2

Parc urbà La Porrassa — 36,90 ha — 19,43%

Sector 3

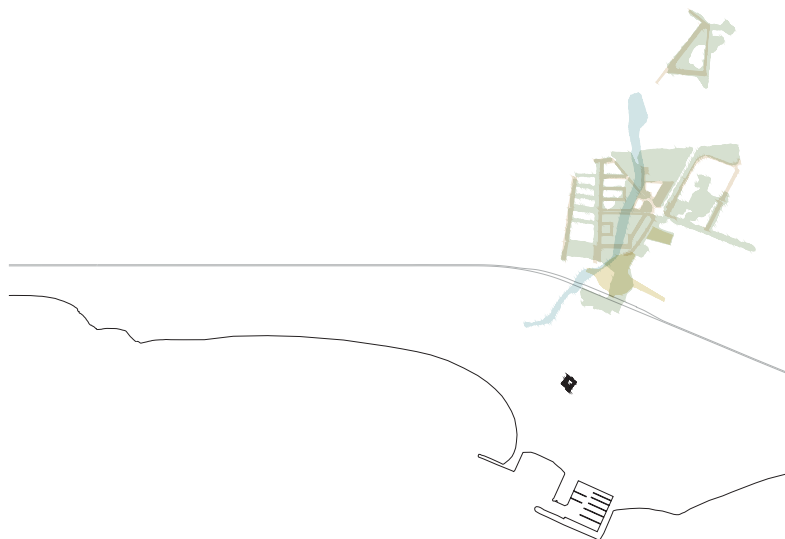
Front fluvial Llastres — 32,50 ha — 17,11%

Sector 4

Front litoral — 59,70 ha — 31,44%

Sector 1

Portes



Les portes de la ciutat compleixen dues funcions fonamentals: d'una banda, oferir una benvinguda acollidora al visitant i, de l'altra, establir coordenades dinàmiques en el teixit urbà —ja siguin visuals o cromàtiques— que permetin orientar-se sense necessitat de senyalització. Arribant a l'Hospitalet des del mar, La Portella actua com a teló de fons de la població i com a referència visual associada a les centrals nuclears. Destaca també la presència del bosc i els bancals agrícoles, situats en pendent cap al mar, que reforcen la identitat del paisatge. Tanmateix, el polígon industrial es percep com una alteració d'aquest paisatge agrícola predominant. Arribant a l'Hospitalet des de les vies ràpides, es despleguen panoràmiques del poble amb el mar i el Cap de Salou com a teló de fons, i el dipòsit d'Hifrensa com a element singular. No obstant això, les instal·lacions superposades al dipòsit en distorsionen la percepció visual.

Porta 1 – Carretera de Móra

Representa un eix històric amb gran potencial com a estructura organitzadora del teixit urbà. Tot i això, presenta greus dificultats detectades en la diagnosi: la presència de rotondes i el pas inferior de la línia Renfe i la N-340, i la discontinuïtat del traçat viari en arribar a l'Hospital, que dificulta el pas de vianants cap al nucli antic de l'Hospitalet de l'Infant.

Porta 2 – Carretera de Caladoques

Correspon a l'antic traçat de la Via Augusta, i destaca pel valor del paisatge natural i agrícola que travessa. El principal inconvenient és la congestió del trànsit i la vulnerabilitat a les inundacions.



Porta 3 – Alcantarilla Gran

És una porta de servei amb un elevat valor patrimonial. Tanmateix, l'accés actual és insuficient per assumir la demanda, especialment en episodis d'inundabilitat.

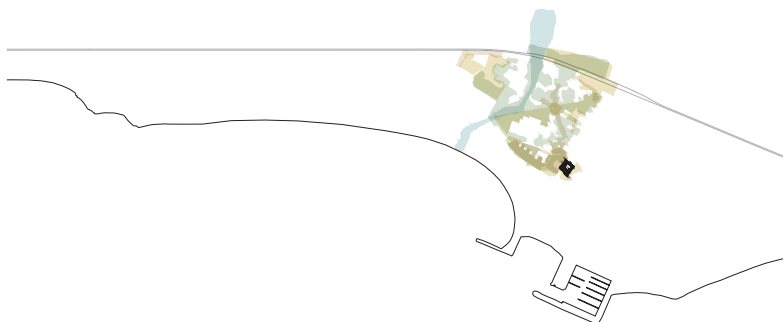
Porta 4 – Accés per Miami sota el pont de Renfe

Es tracta d'una entrada secundària on destaca el pont del Llastres com a element simbòlic. Malgrat això, és una zona inundable, i el traçat sinuós del vial genera dificultats d'orientació i mobilitat.

Amb un panorama tan complex, les quatre portes d'accés al municipi no només presenten problemes d'inundabilitat i d'accessibilitat urbana i per a vianants, sinó que també ofereixen una acollida deficient. Per això, a la zona en trinxera situada sota el Pont de Renfe es proposa una primera estratègia que consisteix a recuperar els valors originals del paisatge i les rasants originàries, aprofitant els excedents generats en els processos de des pavimentació i re naturalització del front litoral i de la zona d'equipaments. Una segona estratègia té com a objectiu aprofitar l'extensió de vies en desús que, en formar un clar allargat al bosc, es converteixen en espais d'oportunitat per acollir nous programes contemporanis. Aplicant una matriu de parcel·lació forestal i recuperant les rasants, es planteja una gran retícula d'ús flexible, que podria destinar-se a aparcaments dissuasius, mercat municipal, fires, o bé a integrar les connexions necessàries amb el barri de L'Infant i amb l'actual estació del ferrocarril i els nous barris de la Porrassa i Corralets integrant-los definitivament al teixit de la població.

Sector 2

Parc urbà La Porrassa



Zona d'equipaments

L'alta concentració d'equipaments al centre del nucli urbà genera desequilibris en l'activitat ciutadana als barris perifèrics. Tot i que el poble disposa d'una bona dotació d'equipaments públics, no es preveu la necessitat d'incorporar-ne de nous a curt termini. Per aquest motiu, la proposta es desenvolupa en dues línies d'actuació principals:

- Reprogramació: redistribució d'activitats des dels equipaments del centre cap als equipaments del Poblat Hifrensa, actualment infrautilitzats.
- Millora de l'espai públic i de l'accessibilitat urbana al sector central, amb especial atenció al projecte del "Parc Urbà de la Porrassa". Això implica re connectar amb l'entorn natural (barranc de la Porrassa), reduir la urbanització: eliminació de tanques i paviments innecessaris, difuminar els traçats viaris, segregar els diferents tipus de circulació i la plantació d'arbrat resistent al vent.

A partir de les conclusions de la diagnosi, es proposen les següents actuacions:

- Creació de refugis climàtics mitjançant agrupacions d'arbrat de fulla caduca, que actuïn com a tallavents i generin espais d'ombra. Aquests clars al bosc permetran la formació de placetes i espais de trobada.
- Reformulació dels límits de la llar d'infants i de la residència d'avis, amb l'objectiu d'ampliar-ne la superfície, millorar-ne els accessos i generar grans zones d'ombra.

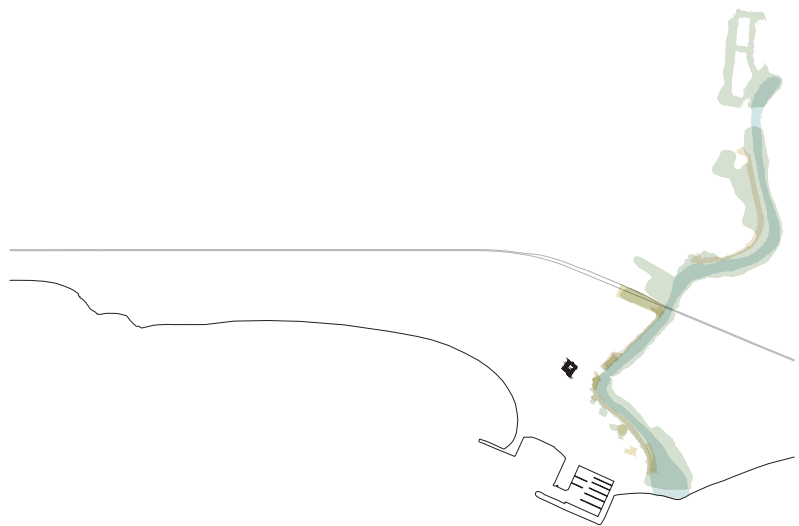
Sector 3

Front fluvial Llastres

La llera del Llastres presenta una secció asimètrica. A la banda de Miami Platja, trobem pinedes i un límit fluvial poc antropitzat. En canvi, a la banda del Llastres, s'ha guanyat terreny per a l'aparcament, alterant l'ecosistema i els valors del paisatge natural original, caracteritzat per una vegetació d'aiguamolls amb predomini de tamarius de gran port. El resultat és un espai degradat, amb mancances d'infraestructures i una qualitat urbana escassa. La proposta s'esforça a recuperar aquest límit mitjançant la incorporació d'una matriu de parcel·lació forestal, que pot convertir-se en un refugi climàtic i acollir nous programes contemporanis, com ara un mercat municipal, un aparcament multitudinari i altres esdeveniments de gran format.

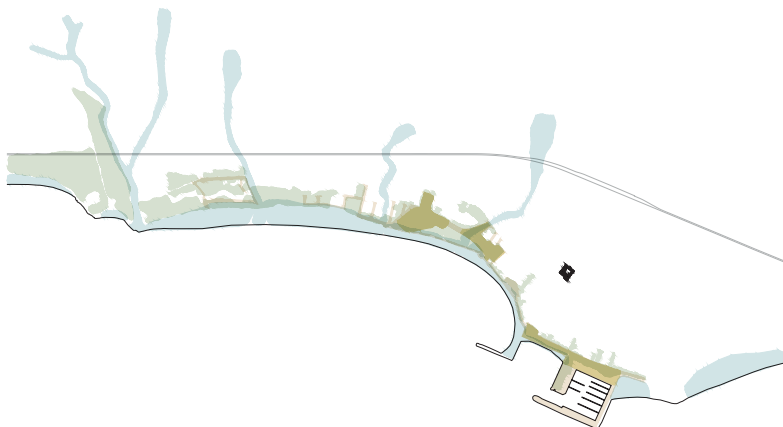
A més, es proposa intervenir directament a la llera del riu, amb la creació d'un passeig públic integrat al paisatge fluvial, que actui com a connector ecològic i social. Aquesta intervenció preveu la formació de talussos naturals de protecció davant el risc d'inundació, que permetin adaptar-se millor a la dinàmica hidràulica del riu i garantir la seguretat sense renunciar a l'accessibilitat ni al valor d'ús públic de l'espai.

El paisatge fluvial actual, tot i estar parcialment degradat, conserva encara espècies vegetals pròpies d'aiguamoll al mateix curs del riu, com joncs, canyissars i tamarius, que són indicadors de la qualitat ecològica latent i que poden actuar com a punt de partida per a una restauració ambiental més àmplia. En aquest context, renaturalitzar els marges fluvials esdevé una oportunitat de regeneració urbana. No només permet recuperar la biodiversitat i els ecosistemes propis d'aiguamolls, sinó que també reforça la resiliència urbana i ambiental, tot generant espais de qualitat, multifuncionals i adaptats al canvi climàtic. Aquesta visió aposta per un paisatge actiu, que combini la preservació dels valors naturals amb l'ús ciutadà.



Sector 4

Front litoral



A partir dels anys 70, el creixement urbanístic del municipi i la construcció del port esportiu (1985) han provocat una alteració severa dels ecosistemes dunars. Aquesta situació s'ha vist agreujada per la pèrdua de sorra i la regressió de les platges, conseqüència directa dels temporals que afecten la costa mediterrània, intensificats pel canvi climàtic. Paral·lelament, aquestes àrees han canviat de funció: s'han convertit en espais de lleure amb un fort component econòmic, perdent part del seu valor natural als ulls de la població.

Això ha comportat una desconexió emocional i un afebliment de l'aferrament al territori. La proposta aposta per recuperar l'estat natural del front litoral com a mesura de defensa davant la regressió costanera, alhora que es millora l'espai públic, es fomenta la biodiversitat i es genera consciència ciutadana entorn dels seus valors ambientals. També es volen mitigar els efectes dels temporals de llevant i contribuir a la resiliència del territori. La regressió de la línia de costa s'ha agreujat en els darrers anys a causa de la successió de temporals, especialment pel temporal "Glòria" de gener de 2019, que ha provocat danys materials i ecològics. Tot i aquests esdeveniments, la costa ja mostrava un retrocés, afavorit en part per la construcció del port esportiu. S'ha intentat contrarestar aquest fenomen amb aportacions de sorra i la construcció d'espigons, però aquestes mesures no han solucionat el problema, especialment en la zona urbana (carrer Tamarits i plaça Coll de Balaguer).

Inicialment, la platja de l'Arenal presentava una primera franja de dunes amb escassa vegetació i una segona franja d'aiguamolls amb una profusió de vegetació halòfila disposada en forma de fus, àrees que avui en dia es troben parcialment ocupades per carrers i edificacions. El front marítim urbà presenta actualment una clara escassetat d'espais d'ombra, una pavimentació excessiva i un ús majoritari del sòl destinat a la circulació viària i l'aparcament. Aquesta configuració ha comportat una pèrdua significativa dels



valors paisatgístics originals, alterant la relació entre la població i el seu entorn natural.

El front litoral pot esdevenir el veritable espai públic de la població. En aquest sentit, adquireixen una importància especial no només les dunes, sinó també els estrats naturals de transició fins al límit urbà. Es proposa un procés de desurbanització i naturalització del front litoral com a resposta a les problemàtiques detectades en la diagnosi, amb l'objectiu de recuperar els valors ecològics, paisatgístics i d'ús ciutadà d'aquest àmbit. La diagnosi ha identificat els següents problemes principals en l'àmbit del front litoral:

- Inundabilitat dels barrancs
- Ús excessiu del sòl per a l'aparcament
- Afectació recurrent pels temporals de llevant
- Pavimentació excessiva
- Manca generalitzada d'ombres i espais de refugi climàtic
- Accessibilitat urbana deficient
- Desequilibri entre l'espai destinat al vehicle i al vianant
- Espai públic de baixa qualitat
- Escassa dotació d'equipaments

Amb l'intervenció en aquest sector, el viari es situa de manera que mai discorre per les vores, preservant íntegrament els valors del paisatge original dels camins de ronda. Això ressalta el principi urbanístic de les "antepayas", desenvolupat per l'arquitecte Antonio Bonet en els "Principis generadors" de la Urbanització de Punta Ballena. Aquesta concepció també es reflecteix en

Platja de l'Arenal (22/06/1965).
Estrats litorals: dunes i aiguamolls
Font: Arxiu Nacional de Catalunya;
TAF Helicopters, S.A.



Platja del carrer César Gimeno
Font: CELHI



l'argumentació presentada a la memòria de la Zona Balneària del Concurs del Pla Regulador de Necochea Quequén (província de Buenos Aires, Argentina, 1952), elaborada en col·laboració amb Jorge Ferrari Hardoy.

Entre la playa propiamente dicha y los espacios destinados a los núcleos o a los lotes individuales, se extiende una gran superficie que hemos denominado anteplaya. Tiene por objeto ensanchar y dar amplitud a la playa cuya dimensión depende de factores naturales —alta o baja marea, corrientes marinas, etc.— que pueden eventualmente cambiar reduciendo su extensión y tornando así difícil e inclusive imposible el principal objeto de la ciudad balnearia. (...) La anteplaya tiene en nuestro proyecto 97 hectáreas penetrando en ciertos casos, con grandes espacios libres y forestados, dentro de la zona dedicada al loteo individual. Entre ésta y la playa se desarrolla el paseo costanero amplia explanada de 50 metros de ancho, con un pavimento en lajas de piedra y césped, que permitirá el paseo y colas de grandes cantidades de personas. Dan acceso a éste amplias plazas de estacionamiento automóvil donde finalizan las calles que integran el trazado proyectado.

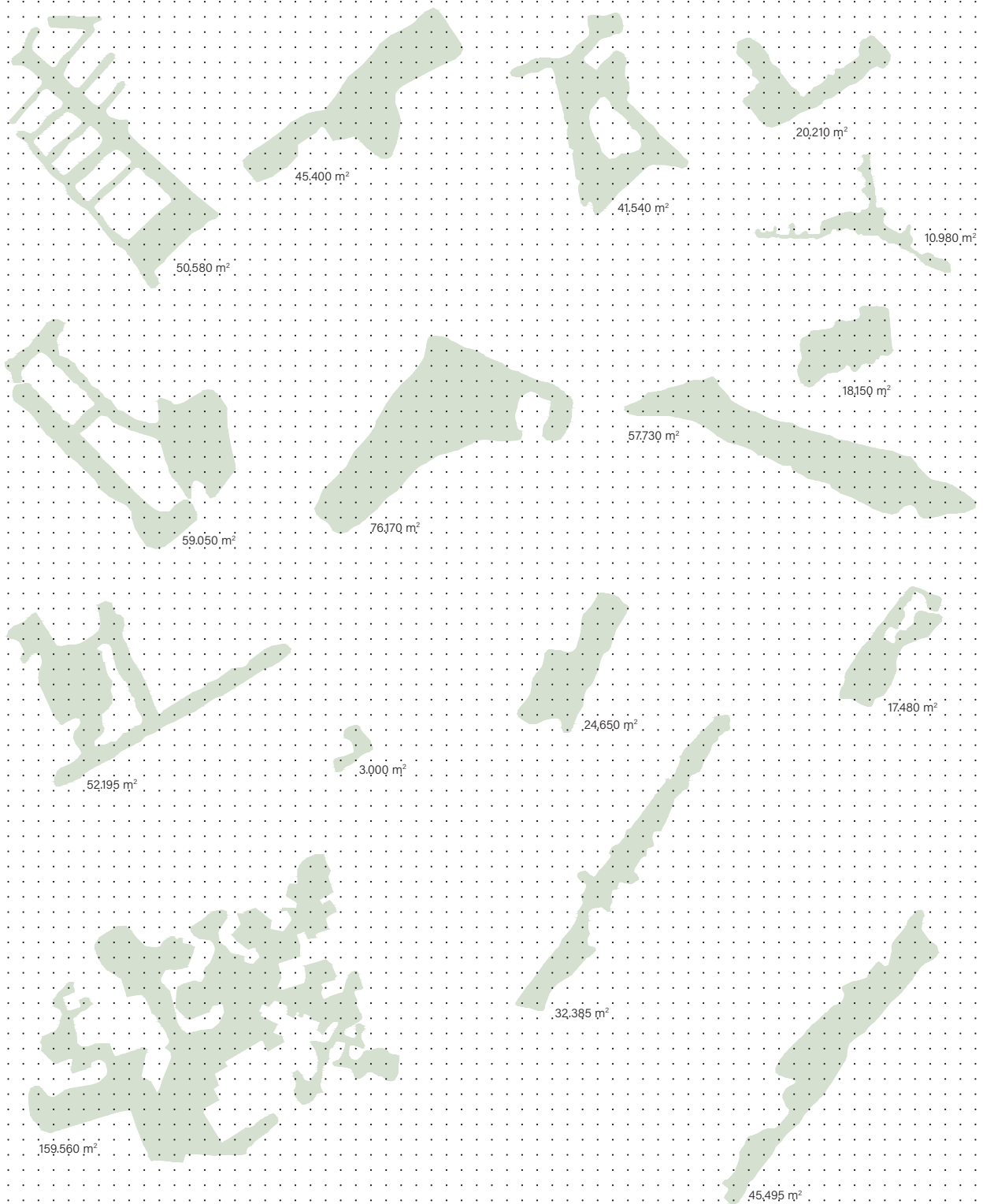
Estratègies

Superposició sectoral

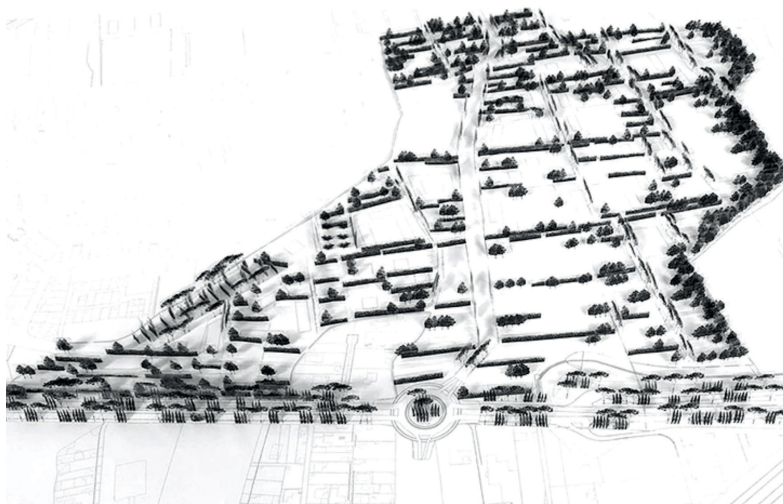


Renaturalizar





Parcel.lació forestal
Mas Lombard Urban Development, 2020
— Michel Desvigne



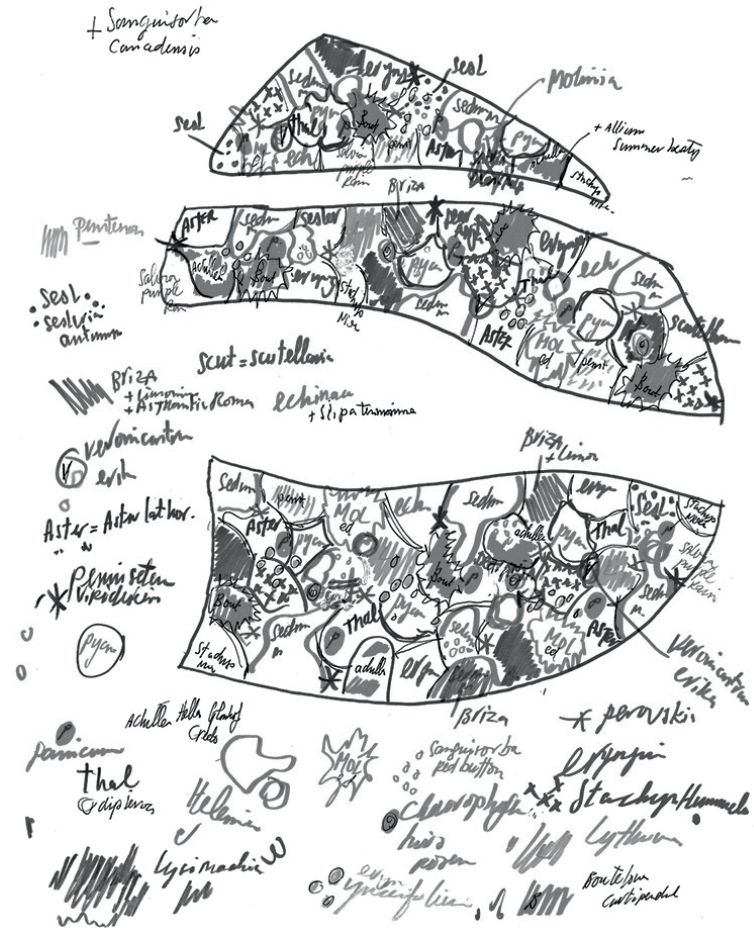
Riu Clar, 2003
— Michèle Orliac & Miquel Batlle



Desdibuixar limits

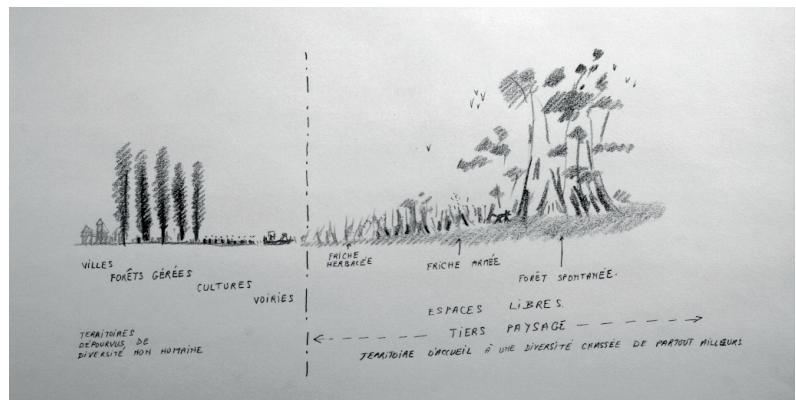
Tanca arbustiva

— Piet Oudolf

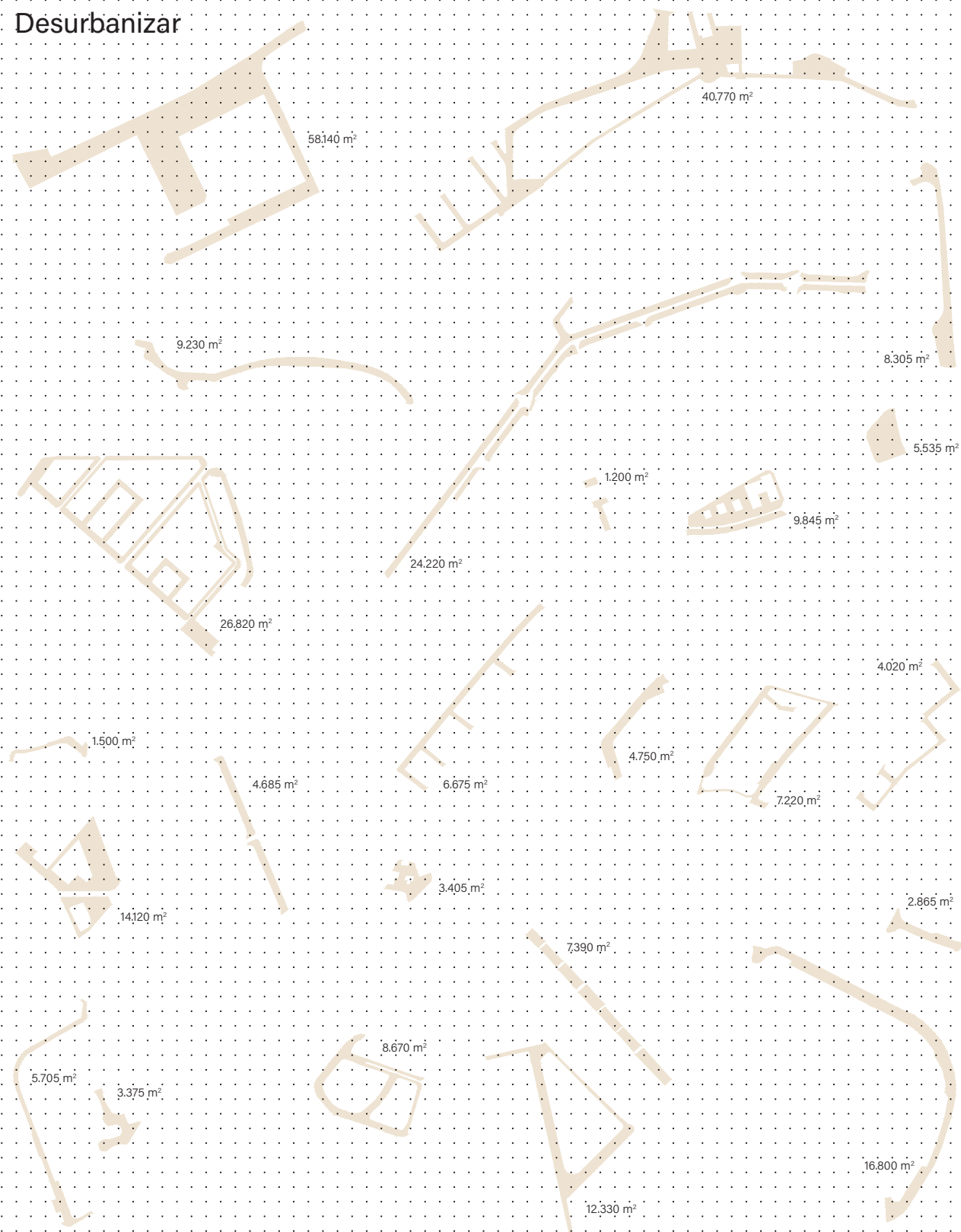


Límits "biològics". El tercer paisaje, 2011

— Gilles Clément



Desurbanizar



Treballar amb l'excedent

Reivindicant la runa com a posicionament estètic i com compromís mediambiental.

Desmantellament d'aeròdrom militar, Bonames, 2004. En aquesta ocasió es treballa amb l'excedent, les lloses triturades es deixen per ser colonitzades per vegetació espontània.

— GTL Gnüchtel Triebswetter

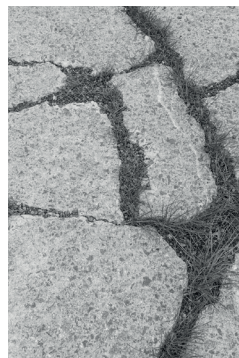


Re urbanització carrer Ursulinenstraat, Londerzeel, 2002

— Stramien



Fase 1



Fase 2



Fase 3

Tercer jardí ribera del Lugarno, Florència, 2017. La proposta planteja nous camins per passejar mitjançant una esbrossada de la vegetació típica de cunetes i terrenys erms.



Despavimentar

El que fa uns anys hauria semblat una idea extravagant s'està imposant a la realitat: l'escalfament global es veu amplificat per les superfícies pavimentades a les ciutats, augmentant la seva temperatura. Recuperar els terrenys naturals, en canvi, refresca les urbs i ajuda a reactivar la biodiversitat. Diverses organitzacions internacionals treballen en tasques de despavimentació en col·laboració amb entitats locals: Coloco (França), Depave (Estats units), entre d'altres.

— Depave



Abans



Després

Desdibuixar limits

Remodelació de l'Avinguda de la Catedral, Barcelona, 1990

— Màrius Quintana



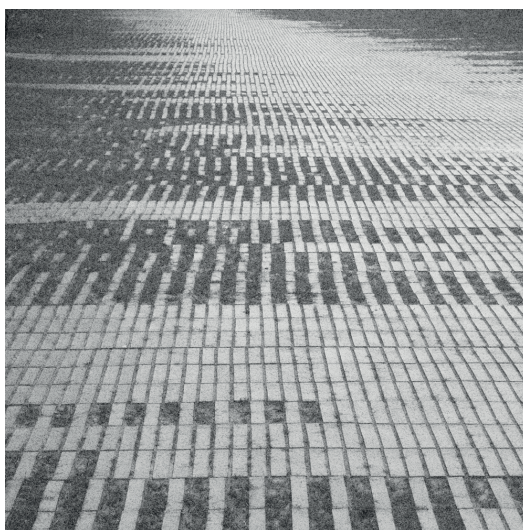
Abans



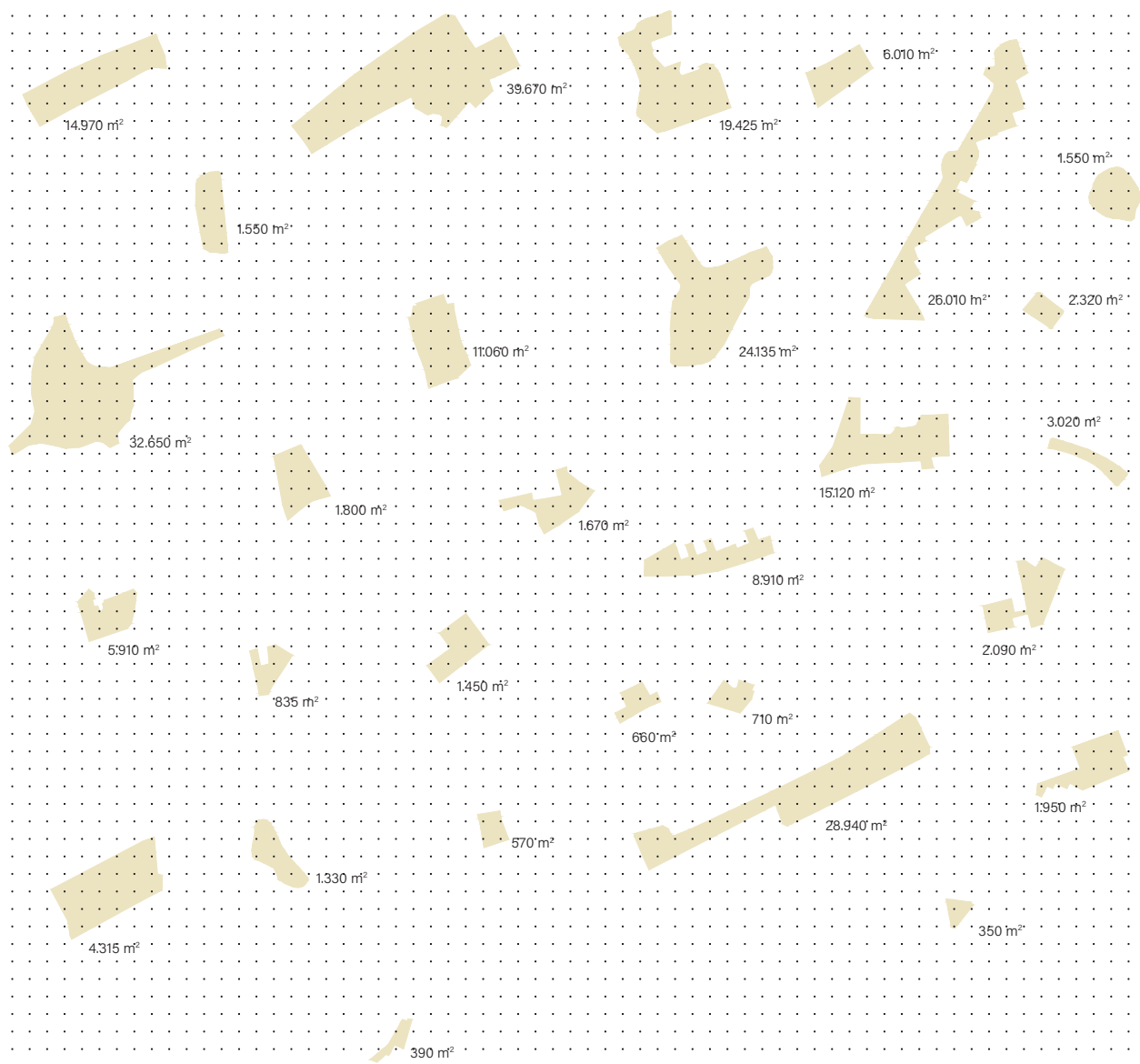
Després

Le Jardin Niel, Toulouse, 2014

— Michèle Orliac & Miquel Batlle



Reprogramar



Canvi d'ús

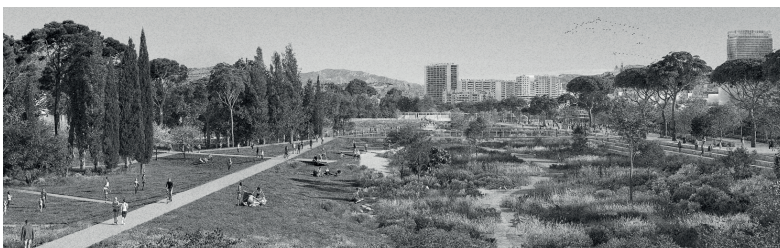
Parc du Ruisseau des Aygalades, Marsella, 2020

— Michel Desvigne

Abans



Després



Parc de la Draga, Banyoles, 1990-1992

— Peter Eisenman, Martírià Figueras i Ramon Forcada



Adaptar



Renaturalitzar dunes

Regeneració de l'ecosistema pinedes-dunes, similars a l'experiència-pilot del passeig marítim de Gavà, 1993

— Imma Jansana



Anteplaya

Necoche Quequén, 1952

— Antonio Bonet Castellana



Sistema modular

Matriu urbana de parcel·lació forestal

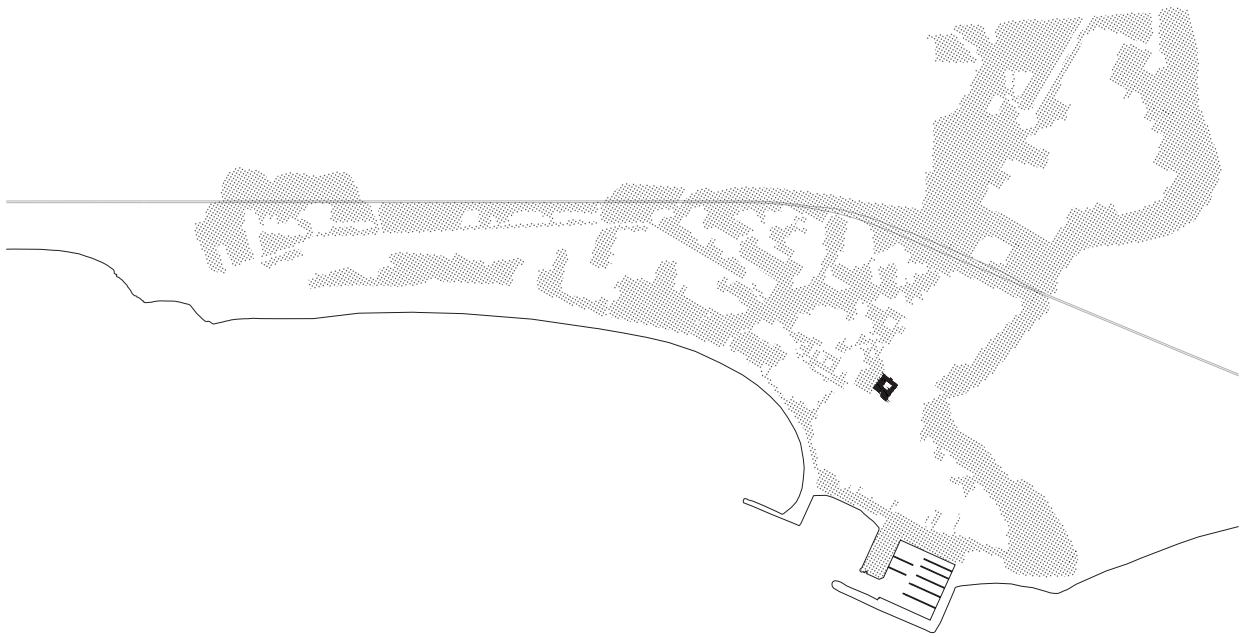
L'estratègia d'intervenció es fonamenta en una retícula basada en els principis de l'urbanisme forestal, una disciplina que explora les possibilitats d'interacció entre el bosc i la ciutat. L'urbanisme forestal aposta per una ordenació del territori que respecta i integra els sistemes naturals, afavorint una simbiosi entre espai construït i paisatge. En el context del municipi, la massa forestal ha augmentat considerablement com a conseqüència de l'abandonament de l'activitat agrícola, substituint els antics conreus d'oliveres i garrofers. La diagnosi ha detectat buits urbans —clars en el bosc— amb gran potencial com a espais flexibles, capaços d'acollir activitats variades i temporals (programació dinàmica).

A més, el municipi disposa de preexistències vegetals d'interès, com les pinedes del front litoral (carrer César Gimeno, cova del Gat, vores del ferrocarril, entorns del dipòsit Hifrensa). Aquests petits bosquets poden ser ampliat, revitalitzats amb espècies complementàries i connectats amb la gran massa forestal existent, creant així una xarxa verda contínua i resilient.

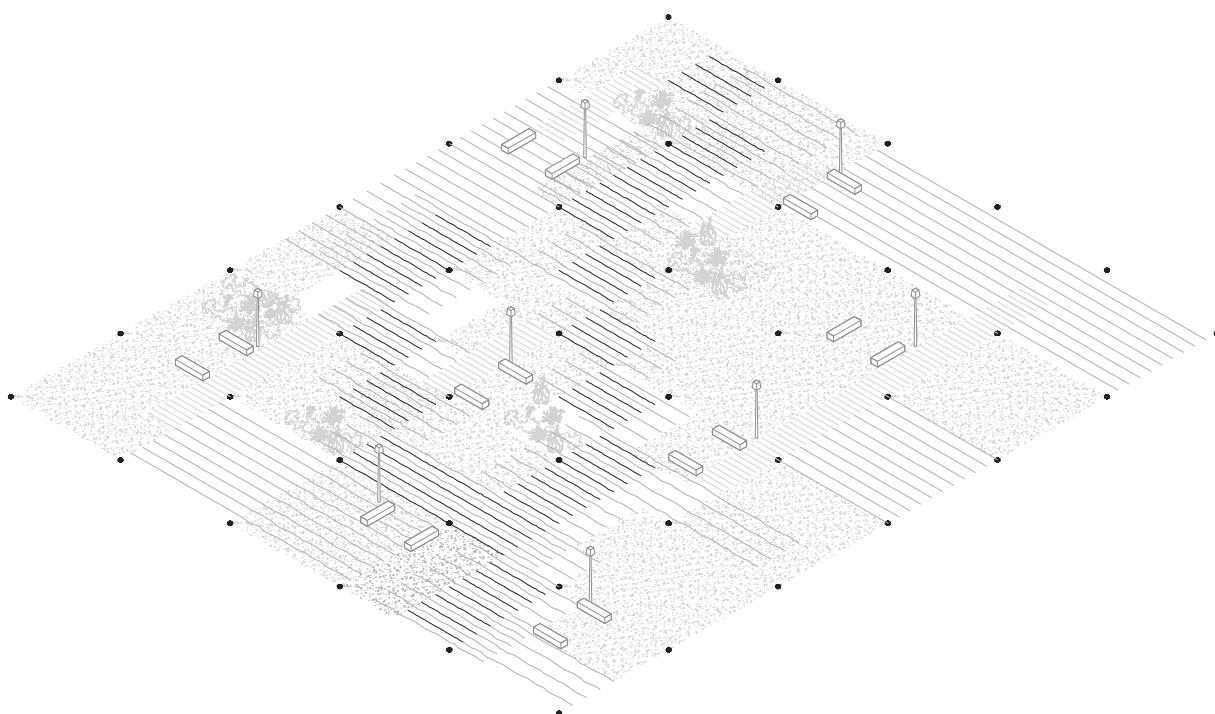
Programa a implementar

- Aparcament dissuasiu (*Park&Ride*)
- Estació d'autobusos
- Zones d'aparcament properes a equipaments i habitatges
- Aparcaments d'ús quotidià
- Aparcaments per a grans esdeveniments
- Mercat municipal dominical
- Espais de jocs infantils (*playgrounds*)
- Espais per a la Festa Major i altres celebracions (Fira d'Abril)
- Zones per a competicions esportives
- Espais per a esdeveniments multitudinaris

Aplicant el concepte de matriu urbana de parcel·lació forestal, i sota una lògica de flexibilitat programàtica, la municipalitat pot decidir de manera adaptativa quin ús assignar a cada espai segons la disponibilitat, la demanda i la temporalitat, sense interferir en el desenvolupament de l'activitat quotidiana de la població.



Programació Malla 10x10 m	Aparcament	5 m plaça / 5 m carril
	Autobús	5 m parada / 5 m carril
	Mercat municipal	5 m parada / 5 m vianant
	Carrer	5 m / 10 m / lliure
	"Rotonda"	10x10 m / 15x15 m / 20x20 m
	Pas vianants	2.5 m / 5 m / 10 m / lliure
	Competició esportiva	lliure
	Parc	lliure



Cobertura Malla 10x10 m / 5x5 m	Caduca	Ulmus Pumila (Om de Sibèria)
		Gleditsia Triacanthos (Gledícsia)
		Fraxinus Angustifolia (Freixe de fulla petita)
		Quercus Faginea (Roure valencià)
		Celtis Australis (Lledoner)
	Persistent	Cupressus Sempervirens (Xiprer mediterrani)
		Pinus Pinea (Pi pinyoner)
		Olea Europaea var. Sylvestris (Olivera salvatge, de gran port si es deixa créixer)
		Quercus Ilex (Alzina)



Aparcament Malla 10x10 m	Dissuasiu	Punta Llastres
		Vies ferrocarril en desús
	Multitudinari (reserva)	Vies ferrocarril en desús
	Quotidiana	Intersticis urbans
		Zona equipaments
	En bossa	Hifrensa
		Passeig marítim
		<i>Culs-de-sac</i>
	Bus	Zona bombers (reprogramació)



Mercat dominical Malla 10x10 m	Dissuasiu	Passeig marítim
		Zona equipaments
		Punta Llastres
		Vies ferrocarril en desús
	Multitudinari (Festa Major)	Vies ferrocarril en desús



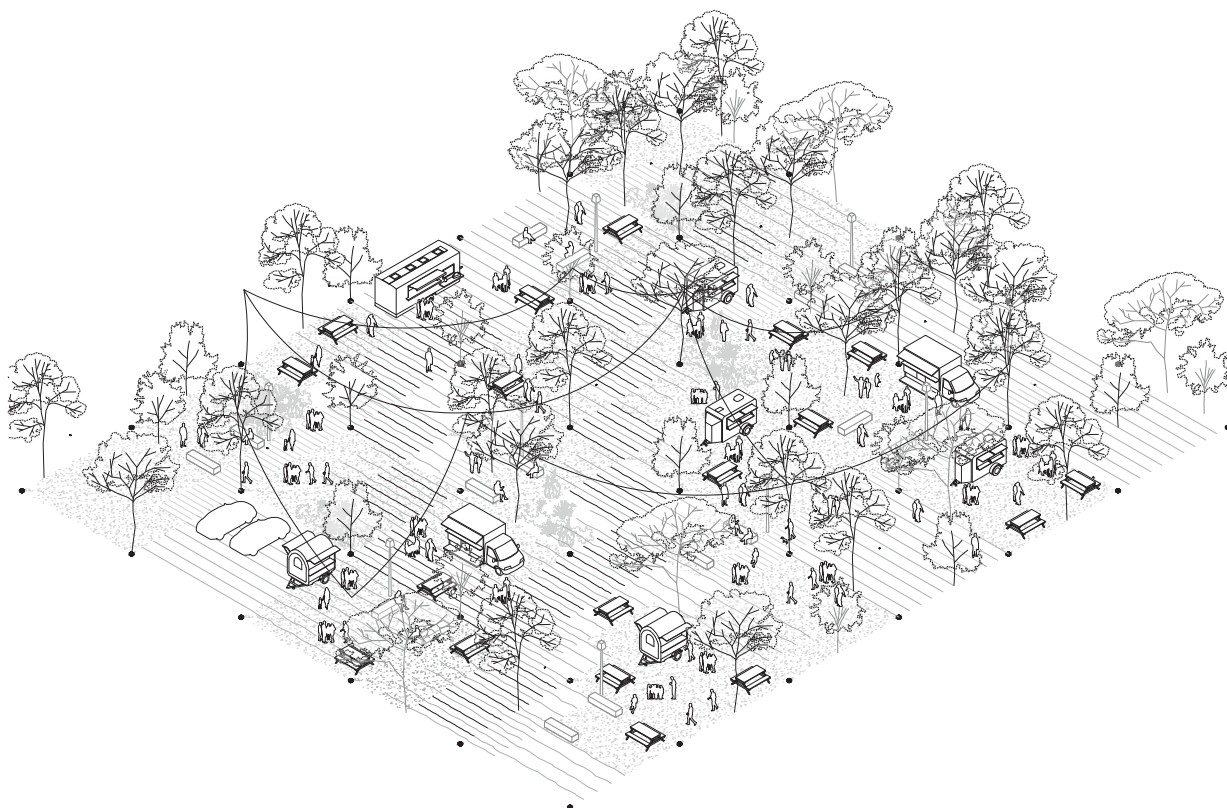
Food truck o similars
Malla 10x10 m

Passeig marítim

Zona equipaments

Punta Llastres

Vies ferrocarril en desús



Competició esportiva Malla 10x10 m	Dissuasiu	Passeig marítim - Caladoques
		Zona equipaments
		Punta Llastres
		Vies ferrocarril en desús
	Multitudinari (Festa Major)	Vies ferrocarril en desús



Front litoral
Reprogramació
Malla 10x10 m / 5x5 m

Platja (Arenal – Port – Punta Llastres)

Regeneració dunar

Passeig vianants i bicicletes

Guinguetes

Parcs

Aparcament en bossa



Barrancs

Reprogramació

Malla 10x10 m / 5x5 m

Llastres – Porrassa – Caladoques – Sentiu

Regeneració fluvial

Passeig vianants i bicicletes

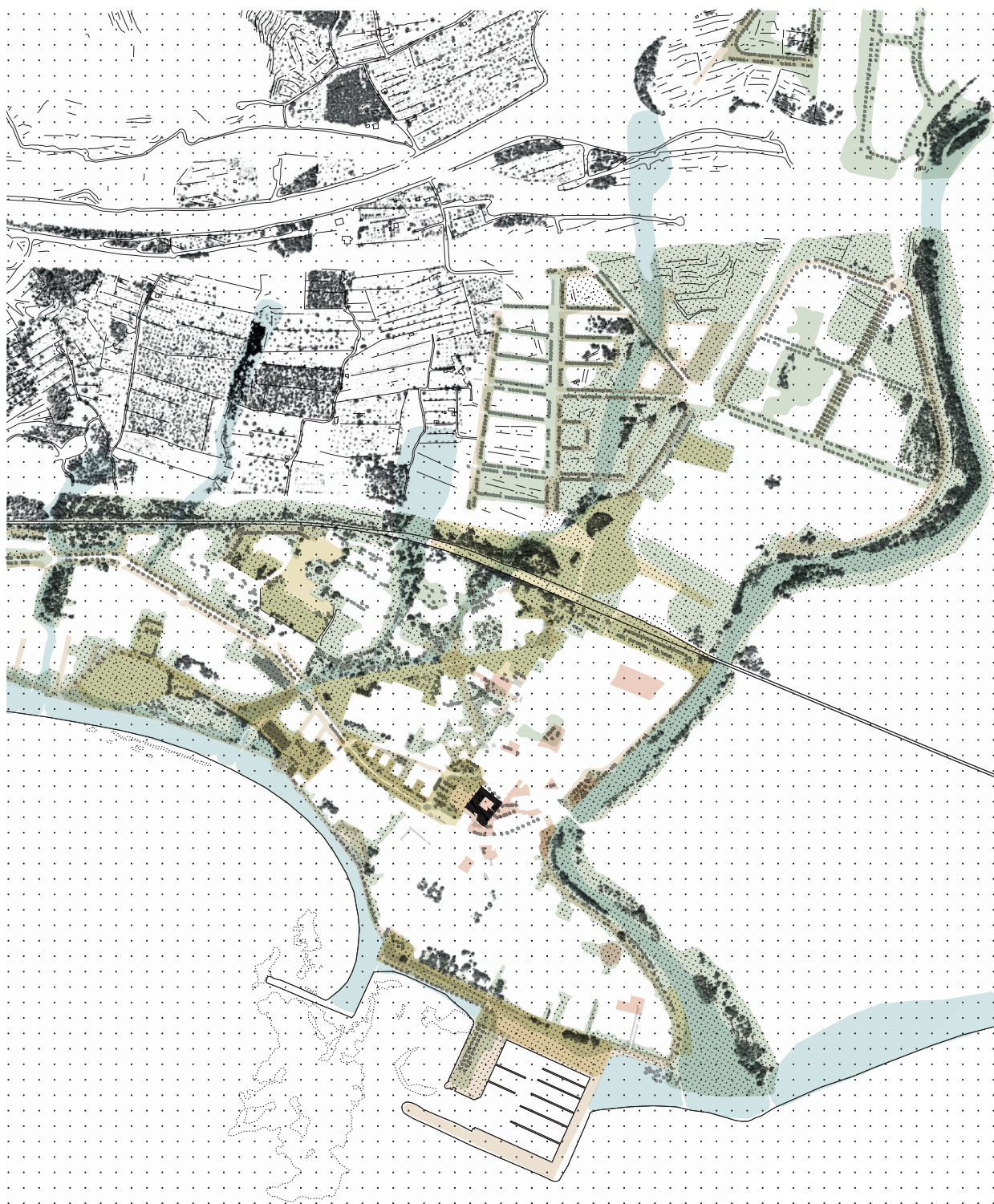
Guinguetes

Parcs

Aparcament en bossa

Detall

Proposta d'intervenció





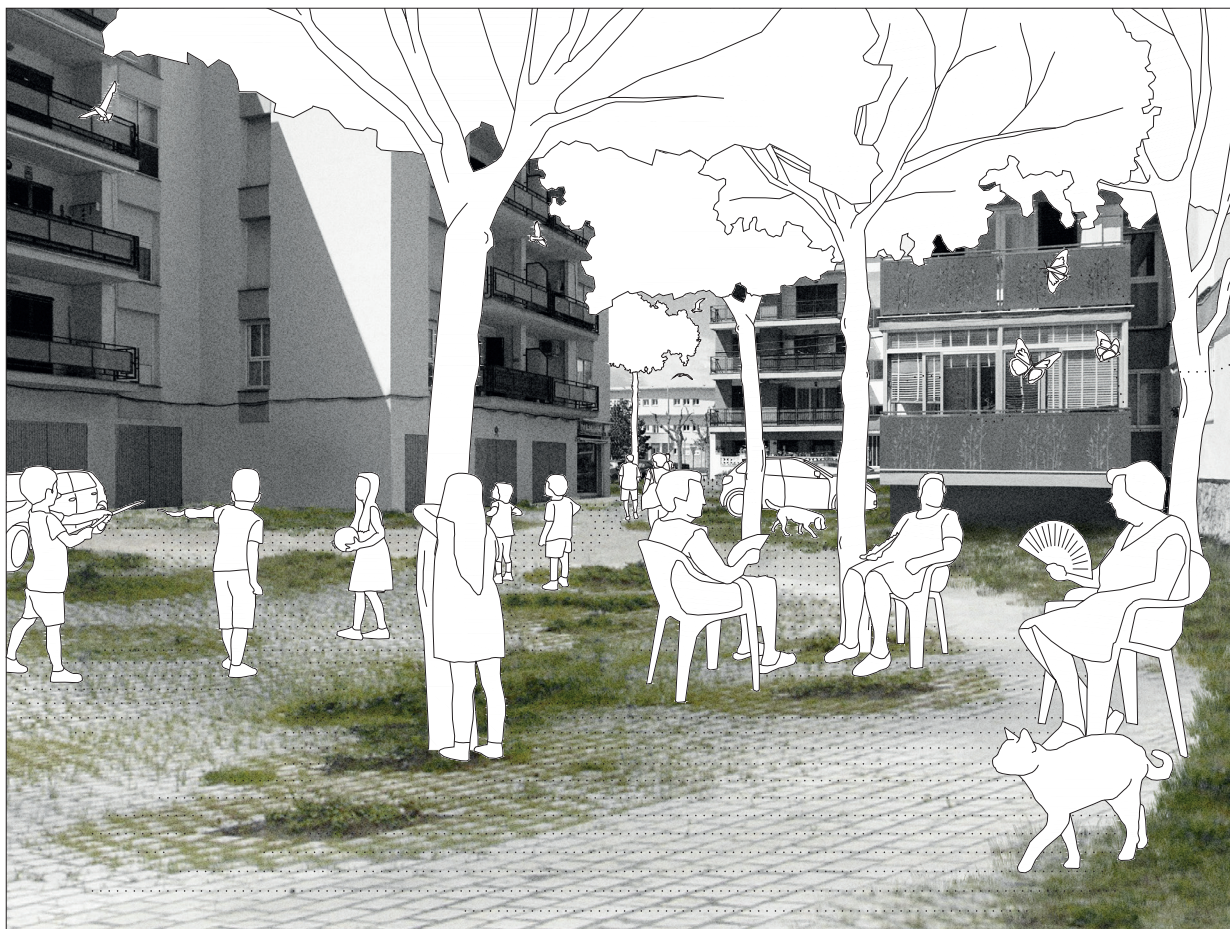
prioritat del vehicle,
excés d'urbanització i tanques,
exposició solar excessiva,
paviment no drenant,
augment temperatura.



reducció de viari,
 mixticitat d'usos,
 refugi climàtic,
 captació CO2,
 emissió O2
 ampliació usos públics exteriors,
 desdibuixar límits,
 tanques suaus i reversibles,
 paviment drenant.



prioritat del vehicle,
sense activitat pública,
exposició solar excessiva,
paviment no drenant,
augment temperatura,
emissió CO2.



lloc de trobada i joc,
espais a l'ombra,
refugi climàtic,
paviment drenant,
emissió O₂,
captació CO₂.



prioritat del vehicle,
excés d'urbanització i tanques,
exposició solar excessiva,
desperfectes per inclemències,
paviment no drenant,
augment temperatura,
emissió CO2.



reducció de viari i paviment,
 mixticitat d'usos,
 espais a l'ombra,
 refugi climàtic,
 augment de biodiversitat,
 captació CO₂,
 emissió O₂,
 protecció dunar,
 ampliació usos públics exteriors,
 desdibuixar límits,
 tanques suaus i reversibles,
 paviment drenant.



pujada del nivell del mar,
desperfectes per inclemències,
excés d'urbanització
exposició solar excessiva,
paviment no drenant.



reducció paviment,
treballar amb l'excedent,
desdibuixar límits,
protecció dunar,
paviment drenant,
augment de biodiversitat,
emissió O₂.

Annexos

Exercicis alumnes

*Projectar la ciutat,
habitatge i espai públic*

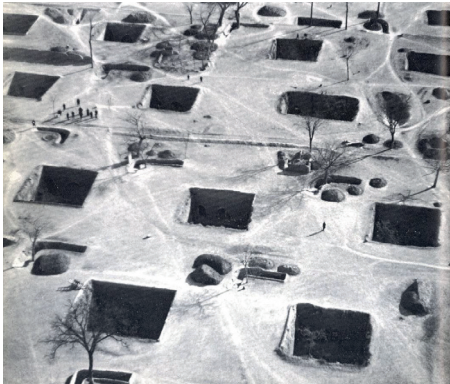
Josep Cardona
Jordi Casas
Carlos Díaz
Oumy Dieng
Paula Llorens
Anna Muñoz
Joan Pafila
Ana Pujol
Lara Sánchez
Alex Sanguino
Joana Vinaixa
Maria Virgili

Actualització dels principis d'Alvar Aalto en un bloc d'habitatges d'Hospitalet de l'Infant

Josep Cardona



Bloc d'habitatges Hansaviertel, Alvar Aalto, Berlín 1957



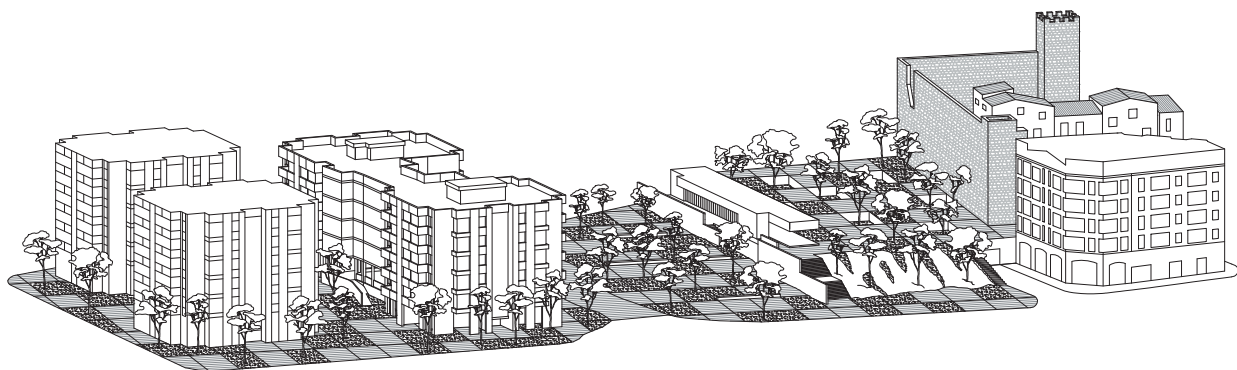
Patis rectangulars de les cases cova

El bloc d'habitatges, dissenyat per Alvar Aalto a Hansaviertel, Berlín (1955-1957), com a part de la Interbau, respon a una lògica d'implantació lliure dins del bosc urbà. La seva relació amb l'entorn no parteix d'una integració paisatgística tradicional, sinó d'una retallada activa del bosc, on l'arquitectura s'adapta al buit existent, generant interaccions físiques i visuals entre el que es construeix i el natural.

L'accés es resol mitjançant una rampa que acompanya el recorregut i desemboca en un gran porxo obert a la planta baixa, concebut com un llindar climàtic i social. La vegetació preexistent es manté i interactua directament amb l'edifici, sense tractament ornamental ni separació física, permetent una continuïtat visual.

Aquesta lògica es reprèn en la intervenció sobre dos blocs d'habitatge plurifamiliar a Hospitalet de l'Infant, que mantenen una relació volumètrica amb l'edifici d'Aalto. Es proposa generar un refugi climàtic mitjançant la permeabilització del sòl, l'obertura de porxos i la incorporació d'espais de transició entre el carrer i l'habitatge. En l'àmbit normatiu, es planteja un transvasament d'edificabilitats, alliberant la planta baixa per a espai públic de qualitat i traslladant aquesta edificabilitat als àtics, en una operació de permuta urbana.

L'estratègia s'estén també a l'aparcament adjacent i entorn de l'hospital medieval, on es redueix la superfície dura i es reconfigura el sòl com a suport ambiental i social, fent referència als patis rectangulars de les cases Yaodong o també conegudes com a cases cova de Loess, Xina. En conjunt, la proposta planteja una actualització crítica dels principis d'Aalto, incorporant variables climàtiques, ecològiques i urbanes des d'una perspectiva d'adaptació i transformació.



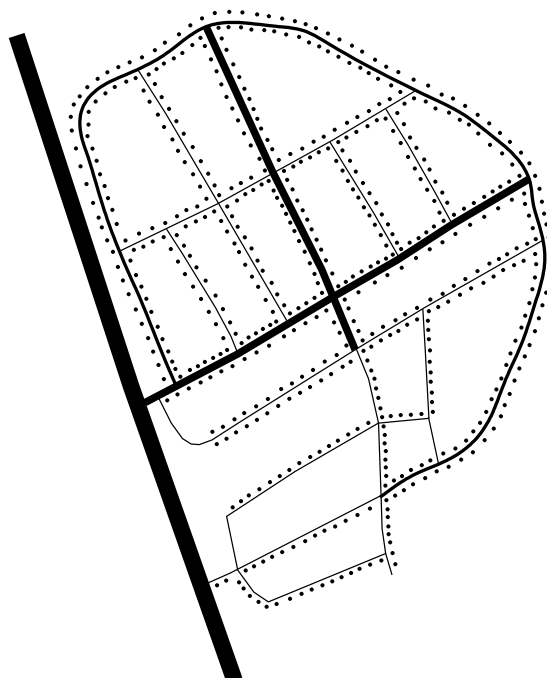
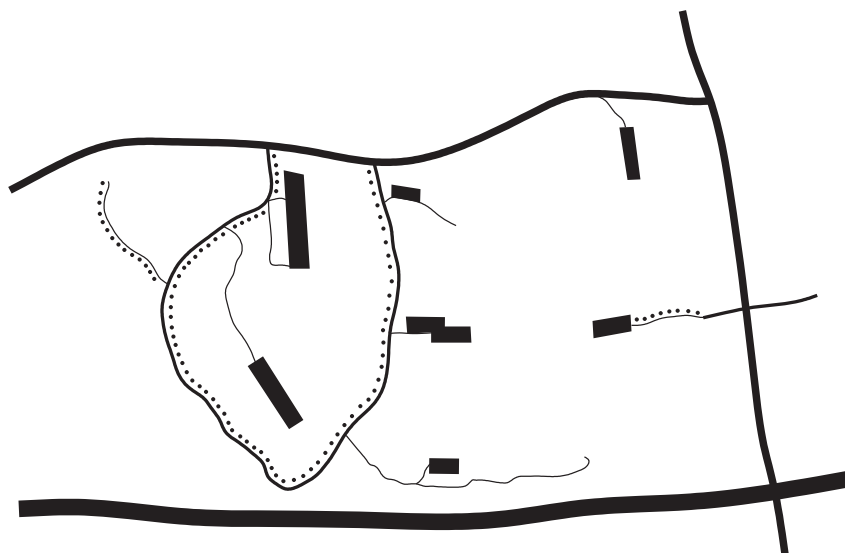
El dualisme entre Tapiola i l'Hospitalet de l'Infant en el model de gestió viària i el seu impacte en l'espai públic

Jordi Casas

L'estructura de l'espai públic reflecteix les prioritats urbanes de cada model de ciutat. En aquest sentit, la manera com es jerarquitzava la xarxa viària i es gestiona la presència del vehicle privat condiciona no només la mobilitat, sinó també l'habitabilitat i la qualitat de l'entorn urbà. Tapiola, desenvolupada sota els principis de l'urbanisme modern, aplica una separació clara entre el trànsit rodat i l'espai per als vianants. La circulació de vehicles es limita a una xarxa perimetral jerarquitzada, mentre que l'interior del teixit residencial es reserva al vianant i a l'espai verd. Aquesta estratègia allibera l'espai públic de la pressió del trànsit i de l'estacionament, afavorint recorreguts segurs, ambients silenciosos i zones d'estada de qualitat.

En canvi, els barris de l'Infant i els Corralets responen a un model extensiu on el vehicle té accés a la totalitat de la trama urbana. L'absència d'una jerarquització viària efectiva i la generalització de l'estacionament en superfície converteixen l'espai públic en un suport funcional per al cotxe. Aquesta lògica impedeix la consolidació d'espais de trobada, fragmenta la continuïtat per als vianants i limita els usos socials del carrer.

Els dos models reflecteixen visions oposades: mentre Tapiola prioritza la vida comunitària i el confort ambiental mitjançant una gestió controlada del vehicle, l'Hospitalet subordina aquests valors a una lògica funcionalista centrada en el trànsit. La comparativa posa de manifest la importància d'una planificació viària que no només resolgui la mobilitat, sinó que contribueixi activament a la construcció d'un espai públic accessible, segur i apropiable. El dualisme entre Tapiola i l'Hospitalet de l'Infant en el model de gestió viària i el seu impacte en l'espai públic.



Umbracle bioclimàtic

Carlos Díaz

En analitzar què valoren els usuaris en diferents platges urbanitzades, he recollit expectatives directes de persones en diversos contextos costaners. Alguns busquen el contacte amb la sorra; d'altres, en canvi, prefereixen evitar-la sense renunciar a l'experiència litoral. També hi ha qui prioritza l'exposició al sol o, a la inversa, l'ombra; així com aquells que reclamen una major presència de vegetació. Entre altres observacions, s'identifica que molts projectes urbans ignoren les necessitats reals dels seus usuaris i els reptes ambientals, fet que ha provocat que diverses platges hagin perdut rellevància com a destinacions turístiques. Aquestes mancances han afavorit l'interès per enfocaments orientats a la desurbanització i la renaturalització dels passejos marítims.

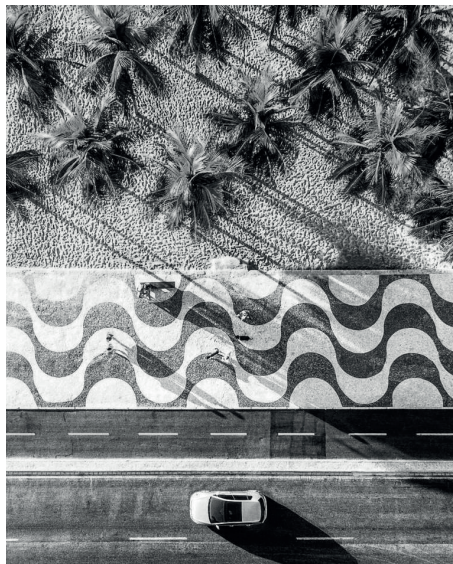
L'ús reiterat de para-sols acolorits com a solució a la manca d'una infraestructura bioclimàtica adequada banalitza el paisatge i distorsiona el seu disseny urbà original. Sovint es prioritza allò paisatgístic per sobre del funcionament. Un exemple recurrent és l'ús poc eficient de palmeres ornamentals: tot i que tenen un valor estètic, ofereixen poca ombra, baixa capacitat de purificació de l'aire, menor resistència davant d'esdeveniments climàtics extrems i generen una sensació de disconfort tèrmic més gran que altres espècies millor adaptades a l'entorn costaner.

La proposta plantejada aquí busca articular mar i vegetació mitjançant un recorregut compost per llambordes orgàniques i permeables, les juntes de les quals permeten el creixement de gespa o d'altres espècies rastreres. També es preveu una selecció arbòria adequada, juntament amb la integració del mobiliari urbà: bancs que configuren una estructura de gelosies cobertes per plantes enfiladisses, conformant l'umbracle, la morfologia del qual s'inspira en el moviment de les onades. En síntesi, una platja completa ha d'oferir una experiència equilibrada: sol i ombra, sorra i vegetació, confort i connexió natural. És moment de projectar espais costaners que responguin a les necessitats reals de les persones, amb una visió a curt, mitjà i llarg termini, i plenament integrada en el context ambiental.



Burle Marx. Natura, memoria i paisatge urbà

Oumy Dieng

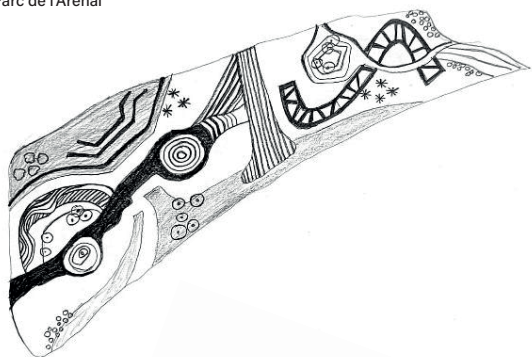


Burle Marx és un artista que combina les arts plàstiques amb la natura. Genera un canvi de paradigma: mentre els seus coetanis dissenyen jardins clàssics i prioritzen espècies exòtiques procedents d'altres indrets, ell estudia les plantes autòctones, les revitalitza i les integra en composicions on es barregen formes, textures i colors. A més, incorpora l'artesanía popular i s'inspira en les cultures precolombines, africanes i colonials, dotant els seus dissenys d'una identitat cultural pròpia i arrelada. Aquest assaig pretén traslladar aquella sensibilitat artística a diferents espais de l'Hospitalet de l'Infant, amb l'objectiu de reforçar-hi el sentiment de comunitat i la memòria col·lectiva. A cada zona es proposa una intervenció basada en la vegetació local, adaptada al clima mediterrani i amb un fort component simbòlic i social.

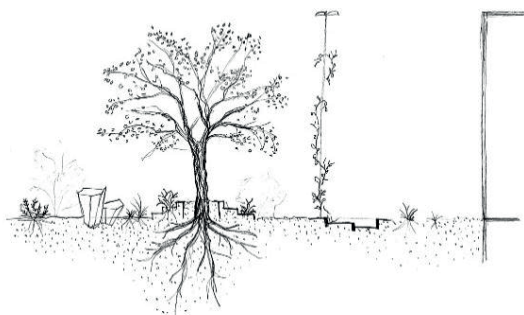
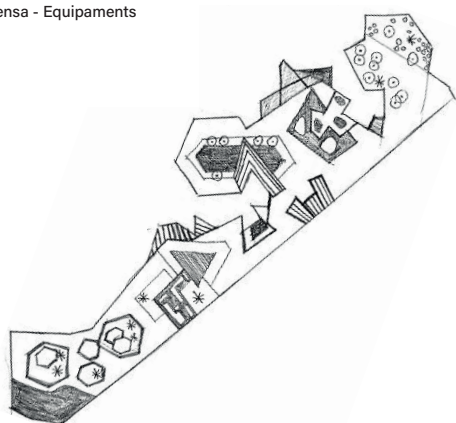
Al Parc de l'Arenal es crea un espai de trobada i activitat física en harmonia amb la natura. La vegetació inclou arbrat d'ombra com el lledoner, la morera sense fruita i també pitòspors; i parterres amb romaní, farigola i espígol, que aporten aromes i color, a més de generar una platja vegetal amb arrels capaces de regenerar el front litoral. La proposta per a la zona central d'Hifrensa inclou arbres ornamentals com l'arboç i el cirerer de flor, enfiladisses com el gessamí o la buguenvíllea, i conjunts florals amb lavandes, santonines i plantes entapissants de flor. També s'hi generen camins naturals amb herbes aromàtiques com el timó i l'espernallac, utilitzant materials locals com la pedra o la fusta.

Finalment, a la zona 3, situada a la intersecció entre les carreteres i el riu Llastres, s'hi planten espècies de ribera com el salze blanc, el tamaríu o el jonc. Es mantenen i es reforcen els pins pinyoners existents, s'hi integren espècies com el margalló, el llentiscle i el garric, i es generen camins naturals amb herbes aromàtiques com el timó i l'espernallac, emprant materials locals com la pedra o la fusta. Tot plegat, a través de l'aproximació artística de Burle Marx, es genera un fenomen espacial complex i molt útil en urbanisme i arquitectura: la relació tangencial entre espais que, en algun punt, es creuen, en altres s'integren mútuament, i en molts casos, es construeix una relació de dins, fora, entremig. Les mateixes relacions que poden establir-se entre les construccions, les infraestructures i la natura.

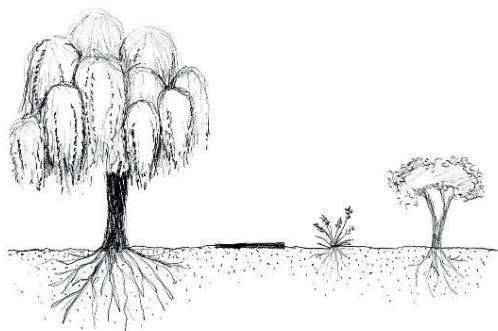
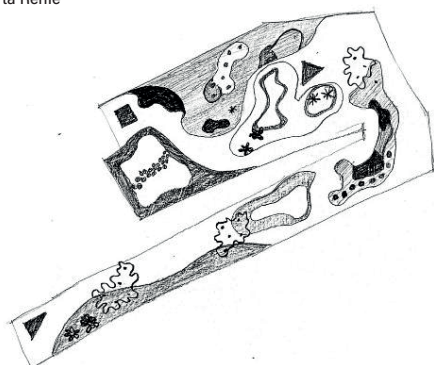
Parc de l'Arenal



Hifrensa - Equipaments



Porta Renfe



Espais intersticials i nova ordenación de l'espai públic

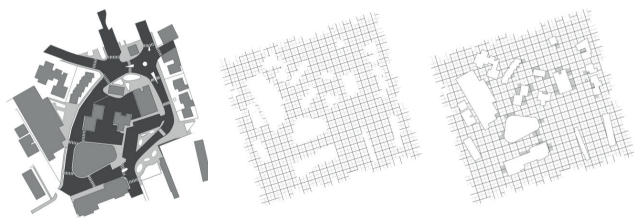
Paula Llorens

L'àmbit d'estudi es troba en una zona consolidada de l'Hospitalet de l'Infant, caracteritzada per una configuració urbana orientada principalment al vehicle privat. L'estructura viària i l'excés de superfícies destinades a l'aparcament defineixen un espai on la jerarquia funcional prioritza la circulació i l'estacionament, relegant l'experiència del vianant i la vida urbana a un segon pla. Aquesta dinàmica ha impedit el desenvolupament d'un espai públic de qualitat, capaç d'articular relacions socials i proporcionar condicions ambientals adequades.

La proposta parteix de l'eliminació integral de la infraestructura superficial existent —voreres, calçades i senyalització— mantenint només el teixit edificat. Sobre aquest buit es planteja una nova ordenació a partir d'una retícula de 10x10 metres, complementada amb una subretícula de 5x5 metres que permet una intervenció més precisa. Un cop definida la quadrícula, s'ha superposat la nova configuració sobre l'espai existent, evidenciant una descoordinació entre ambdues: seguint un criteri lògic i geomètric, es detecta un espai que hauria de constituir un clar espai públic, però que actualment està destinat a infraestructures viàries i zones d'aparcament, fracturant així la continuïtat i la qualitat de l'espai urbà entre els edificis.

Mitjançant l'anàlisi del teixit, s'han identificat els accessos a habitatges i establiments en planta baixa. Els mòduls contigus a aquestes entrades s'han delimitat com a espais de paviment permeable i ús exclusiu per a vianants, concebuts com àrees de transició entre l'àmbit privat i el públic. Aquestes àrees s'enllacen entre si mitjançant la retícula, traçant una xarxa racional de senderes que articulen el conjunt i connecten totes les zones del municipi, seguint el vector principal Hifrensa-Castell. Els espais intersticials s'activen amb vegetació estratègica: *Arbutus unedo* en zones pròximes als accessos per la seva escala i resistència, i *Celtis australis* en àrees més àmplies per l'ombra i adaptació climàtica. La distribució arbòria es planteja respectant la privacitat dels habitatges i desdibuixant els límits entre l'espai públic i privat. Finalment, es proposa la reactivació de les plantes baixes mitjançant la implantació progressiva de comerç de proximitat, com a motor de regeneració urbana i dinamització econòmica. La proposta assumeix el factor temporal com a eina per a la resiliència urbana i la transformació progressiva del territori.

Diagrames. Viari,
voreres, edificacions i
nova ordenació



Proposta de pavimentació



Passeig arquitectònic al front litoral

Anna Muñoz

L'arquitectura de l'espai públic sovint troba el seu potencial en llocs aparentment inesperats. Luis Peña Ganchegui (Donosti, 1926-2009) ho va demostrar amb la Plaça de Tennis a Sant Sebastià (1977), una intervenció que transforma un límit topogràfic i funcional en un espai de pausa i contemplació. Sense ornament, la proposta genera plataformes de pedra que retallen visuals i aprofiten l'avantatge del desnivell per acotar l'escala visual del conjunt. Aquestes terrasses oculten parcialment les escultures d'Eduardo Chillida, reforçant l'interès espacial a través de la sorpresa.

Prenent aquest gest com a referent, el projecte trasllada la idea del passeig arquitectònic al front litoral de l'Hospitalet de l'Infant, reinterpretant la mirada de Peña Ganchegui des d'un nou context. Es proposa la transformació d'un antic aparcament situat al port marítim, al punt final del passeig. La proposta construeix un espai obert i contemplatiu que tanca el recorregut urbà tot posant en valor el paisatge marítim. Aquesta nova plaça es concep com un mirador, on paviments, desnivells i mobiliari estableixen un diàleg actiu amb el mar, el port i la continuïtat del passeig.

Per reforçar aquest vincle amb el context i aportar ombra i confort, es planteja la plantació d'un pinar, recuperant així la vegetació pròpia ja present a les parcel·les adjacents. Aquesta barrera vegetal configura una atmosfera íntima, des de la qual es podran entreveure entre els arbres les escultures col·locades.

En el transcurs del recorregut fins a aquest espai final, s'inclou una intervenció intermèdia que actua com a interludi: una pausa programada dins el ritme del passeig, que prepara la transició cap a l'espai principal. Aquest punt de repòs se situa en un espigó que s'endinsa en el mar i esdevé plataforma d'observació, de contemplació i d'equilibri entre naturalesa i traçat construït. Aquesta peça complementària contribueix a modular l'experiència urbana i reforça la lectura seqüencial del trajecte, anticipant l'arribada al mirador final com a moment culminant del recorregut.



El peine del viento,
Luis Peña Ganchegui



Microintervencions urbanes: joc, estança, ombra

Joan Pafila



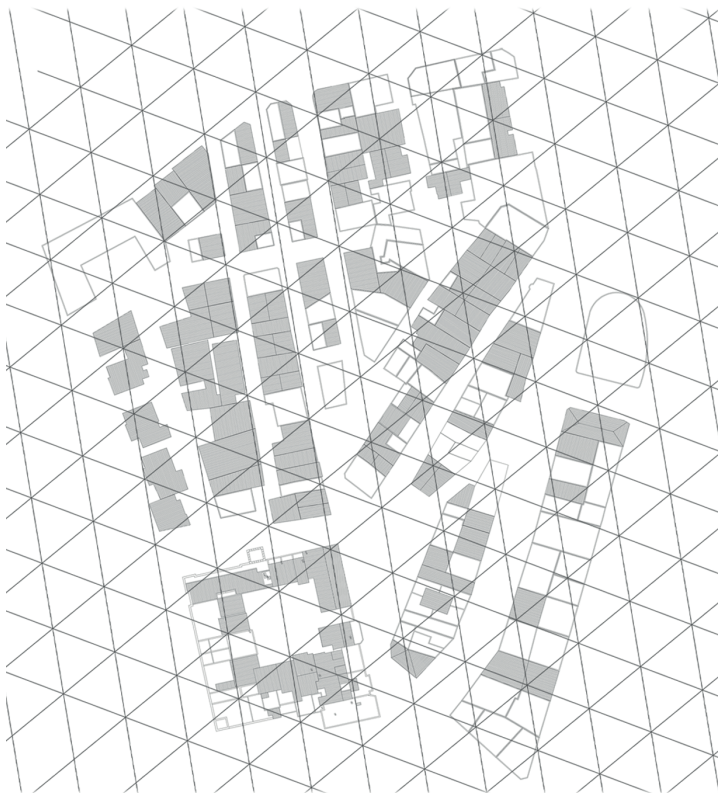
Inspirant-me amb els *Playgrounds* dissenyats per Aldo Van Eyck —on el joc infantil s'entrellaça amb l'espai urbà com una forma de vida compartida— proposo una intervenció en l'entorn immediat del nord del castell de l'Hospitalet de l'Infant. Aquesta zona, actualment pavimentada i poc activada, posseeix un alt valor estratègic tant per la seva localització com pel seu potencial simbòlic i relacional dins del municipi.

La proposta parteix d'una operació geomètrica senzilla: superposar sobre la superfície existent una malla triangular, amb triangles equilàters, on cada línia estarà a 10 metres. Els punts d'intersecció d'aquesta retícula marcaran els nodes de possible actuació. Aquests punt podrien ser llocs on fer microintervencions per activar l'espai públic des de diferents lògiques: el joc, l'estança, l'ombra, la vegetació, l'aigua, o simplement el buit significatiu. Cada node es pot convertir en un centre de sociabilitat des de una escala humana.

Alguns d'aquests punts coincidiran amb construccions existents. En aquests casos es planteja la possibilitat d'enderrocs selectius que permeten obrir noves connexions i usos de l'espai, amb una lògica de regeneració urbana com la que Van Eyck va aplicar als espais residuals de Amsterdam. No es tracta d'una operació d'una tabula rasa, sinó de inserir microelements que permetin reapropiar-se de l'espai d'experiència quotidiana als ciutadans.

Aquesta malla, generaria l'aparició espontània de petites places o replaces, espais intersticials que, sense haver siguts pensats com a tal, adquirint el caràcter de lloc pel seu ús i apropiació. Aquests buits habitables no responen a una programació tancada, sinó a una lògica oberta que prioritza el trobament, l'escala humana u la sostenibilitat climàtica, mitjançant solucions com el paviment permeable o la incorporació de vegetació autòctona.

Superposició de la
malla triangular



Activació de l'espai públic



Despavimentar

Ana Pujol



Al litoral de l'Hospitalet de l'Infant es fa evident com, amb el temps, hem anat imposant capes d'asfalt i aparcaments sobre un espai que era, abans de tot, natura. Els cotxes arriben gairebé fins a la sorra, com si el mar hagués de ser accessible només a través de la velocitat i la immediatesa. Però sota aquesta superfície dura hi persisteix la memòria d'un paisatge que respirava d'una altra manera: pins que feien ombra, dunes que avançaven lentament i vegetació que trobava el seu propi lloc.

A allò que hem anat perdent s'hi afegeix també el soroll visual. Cartells, papereres, senyalitzacions i tanques situades sense jerarquia, interrompen el marc visual i redueixen la lectura d'un entorn que, per si mateix, podria ser obert i continu. Quan aquests elements s'acumulen en primer pla, la mirada deixa d'arribar al mar i de reconèixer-ne l'essència.

La proposta de despavimentar els carrers més propers a la platja no és només retirar asfalt, sinó deixar que la sorra, les dunes i les plantes recuperin el seu espai. El paviment retirat podria donar forma a un recorregut discret per a vianants i bicicletes, evitant barreres innecessàries com la tanca de fusta actual i permetent que el camí es corbi suaument seguint la lògica del seu antic traçat.



Re-naturalització

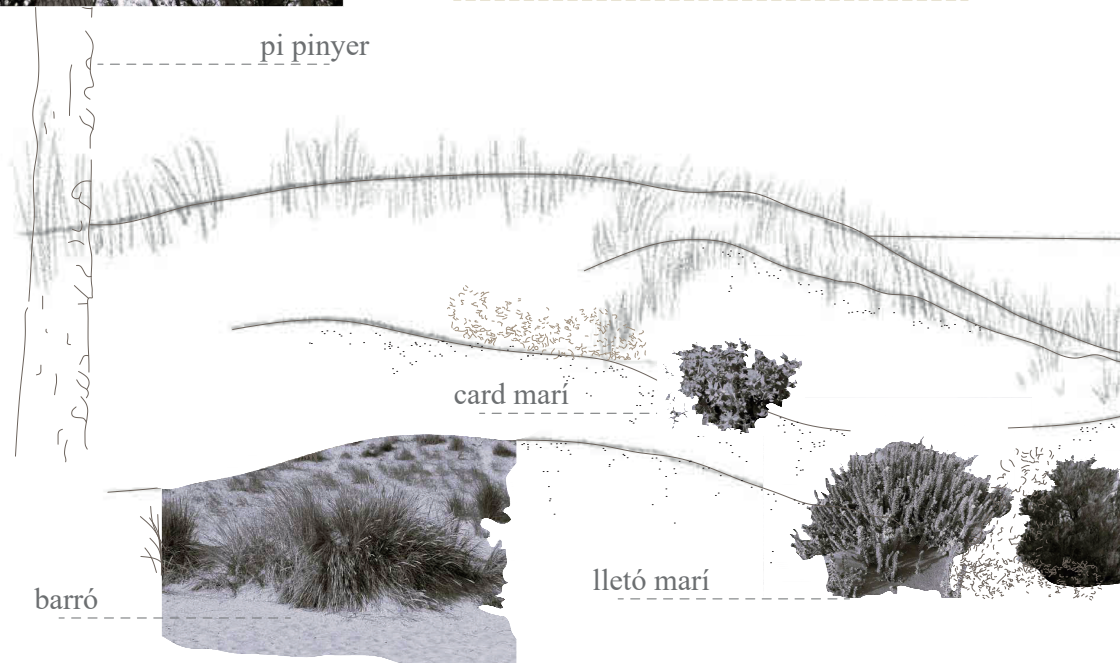
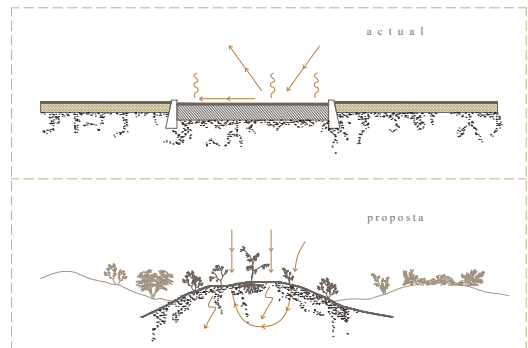
Lara Sánchez



pi pinyer

Recuperació de l'ecosistema natural. Regeneració de dunes

Les dunes costaneres són hàbitats clau que protegeixen la biodiversitat. Eliminant el paviment i permetent el seu creixement natural es restaurarien espècies vegetals autòctones com el "barró" i el "alfals de mar". Hàbitat per a la fauna: Les dunes serveixen com a refugi i zona de nidificació per a aus com el "corriol camanegre", una espècie amenaçada. També afavoreixen la presència d'insectes i rèptils que formen part de l'ecosistema costaner.

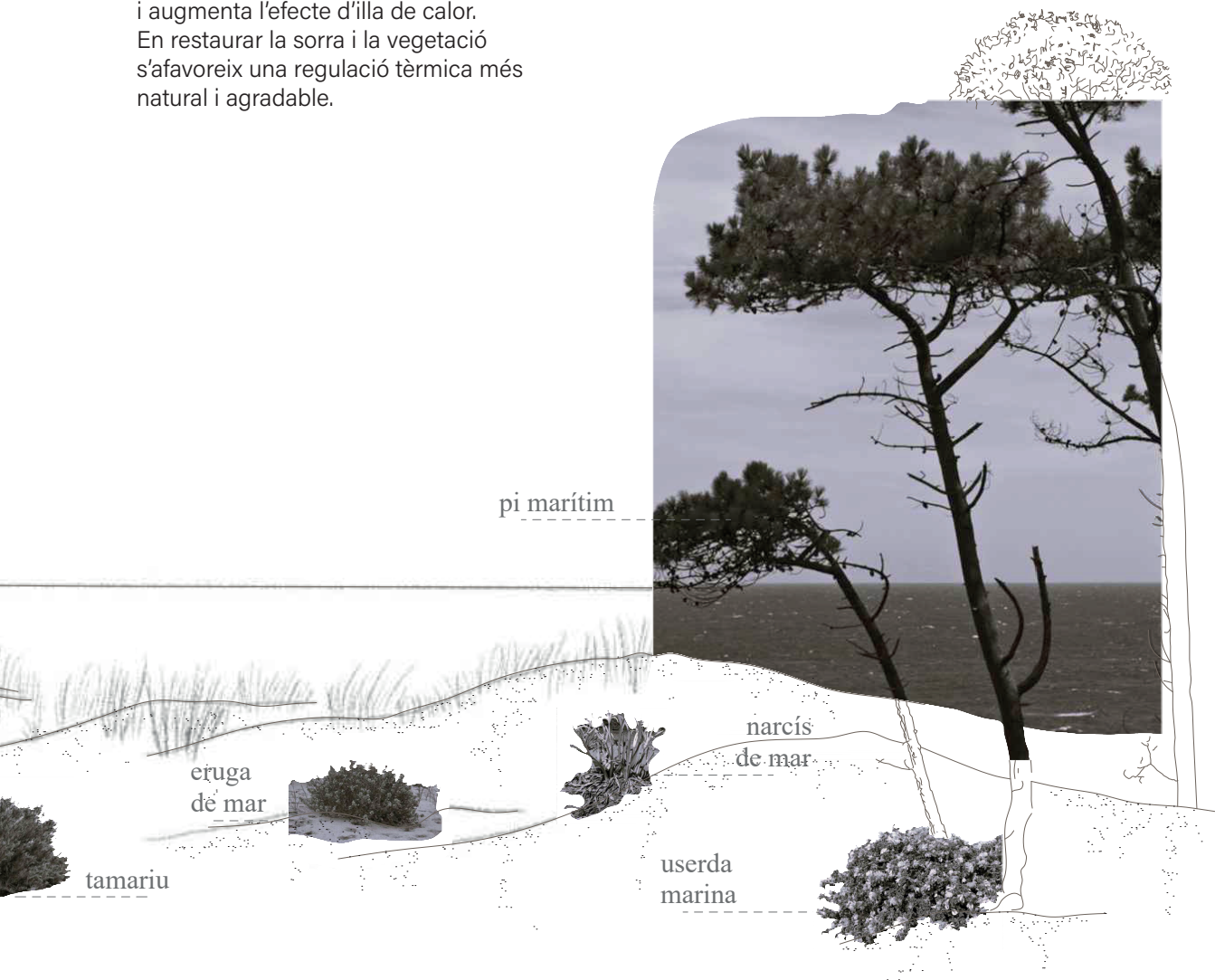


Protecció Costera Natural. Barrera natural contra l'erosió

Les dunes actuen com una defensa natural contra l'onatge i les tempestes, reduint l'erosió de la platja. El paviment impedeix aquest procés, accelerant la degradació costanera. En augmentar el sistema dunar, es crea un matalàs natural que protegeixi l'interior de possibles inundacions temporals i pujada del nivell del mar.

Beneficis climàtics i de sostenibilitat. Regulació de la temperatura

Les superfícies pavimentades absorbeixen i retenen més calor i augmenta l'efecte d'illa de calor. En restaurar la sorra i la vegetació s'afavoreix una regulació tèrmica més natural i agradable.



Rehabilitació urbana i litoral davant la ciutat dispersa

Alex Sanguino



Ejemplo de ciudad dispersa



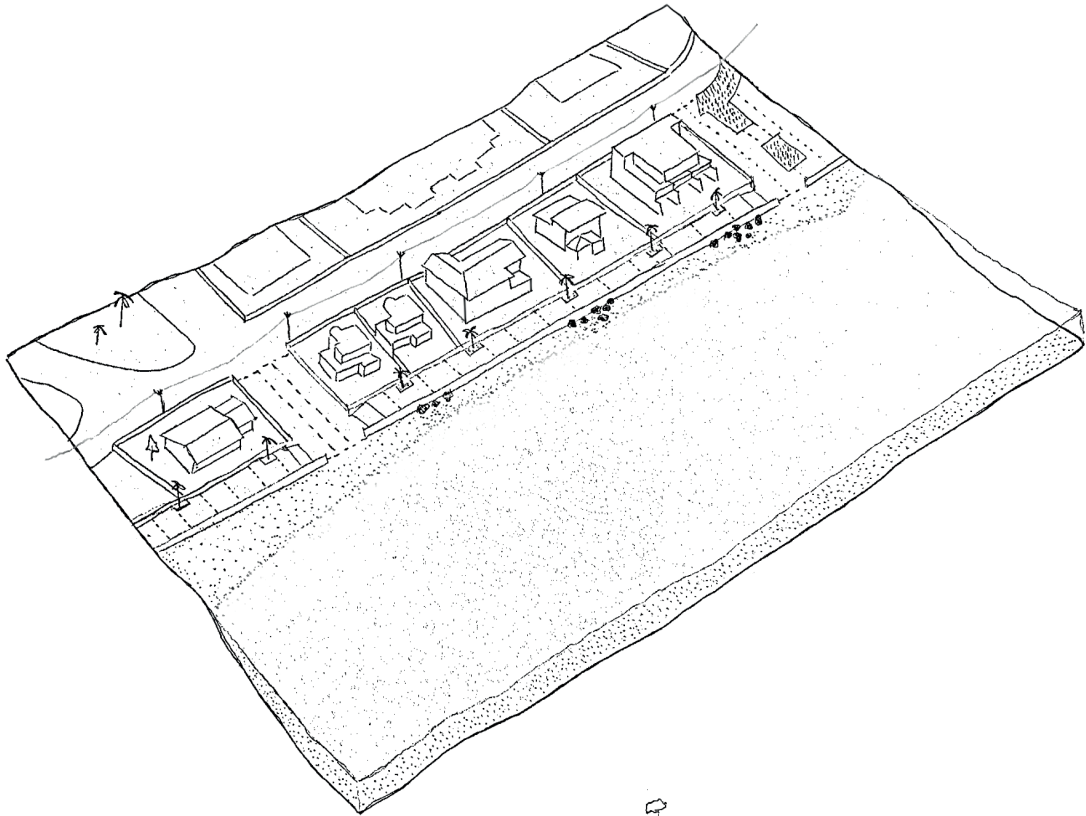
Sistema dunar protegido

L'expansió residencial de baixa densitat ha donat lloc, en diversos sectors del litoral català, a formes de ciutat dispersa que comprometen tant l'eficiència urbana com la sostenibilitat territorial, a causa del cost elevat que suposa el manteniment d'infraestructures públiques per a densitats baixes de població i la dependència total d'aquesta del transport privat. A l'Hospitalet de l'Infant, aquest fenomen es pot observar en diferents punts. Al front marítim, per exemple, el tipus d'edificació basat en xalets unifamiliars aïllats ha provocat una trama discontinua, poc accessible, que obliga a dependre de vehicles privats i amb poca interconnexió amb els espais públics i serveis urbans.

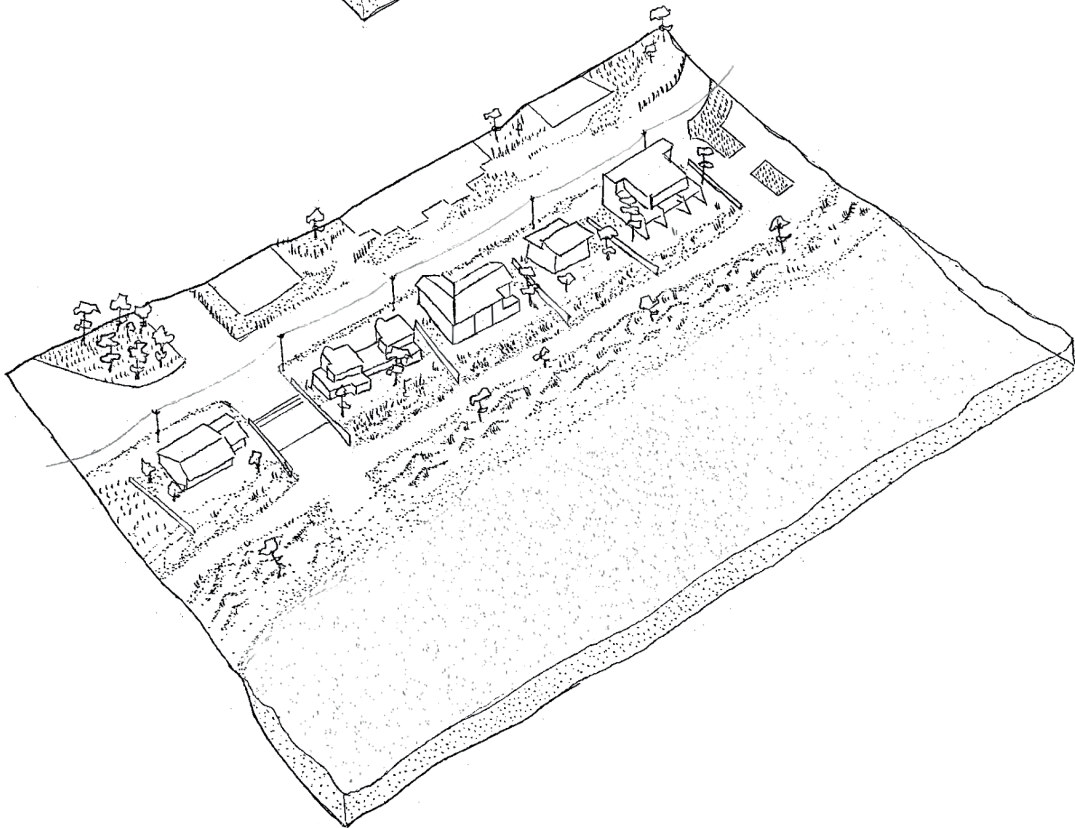
L'anàlisi territorial parteix de la comparativa entre tres nuclis destacables de l'entorn: Mont-roig del Camp, un nucli petit i fàcilment caminable; l'urbanisme dividit i disseminat de Miami Platja; i el cas específic de l'Hospitalet de l'Infant, on subsisteixen franges d'urbanització extensiva amb parcel·les tancades i carrers mancats de qualitat per als vianants. Aquesta situació empitjora al front costaner, per causa del retrocés de la línia de costa, que ha provocat la desaparició de les dinàmiques naturals d'acumulació de dunes de sorra.

La iniciativa s'estructura en una doble estratègia: urbana i ecològica. En l'àmbit urbà, es proposa una reconfiguració progressiva del teixit disseminat mitjançant la densificació controlada —convertint habitatges unifamiliars en petits habitatges plurifamiliars— i l'obertura de l'espai públic, amb l'eliminació parcial de tancaments i l'habilitació del vial com a superfície compartida. En l'àmbit ambiental, es planteja restaurar el sistema de dunes com a instrument de defensa natural contra l'erosió marina. La intensificació de dunes amb vegetació autòctona té per objectiu no només frenar el retrocés del litoral, sinó també restablir el valor ecològic i paisatgístic de la franja marítima. Aquesta actuació demostra un model d'intervenció integrat, que atén simultàniament els desafiaments de la dispersió urbana i l'erosió al litoral mediterrani.

1990-2025



2025-?

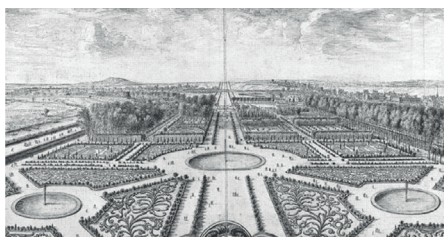


Jardí articulador

Joana Vinaixa



Passeig de la Boca de la Mina

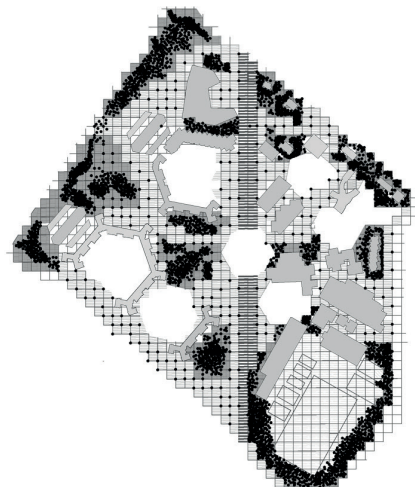
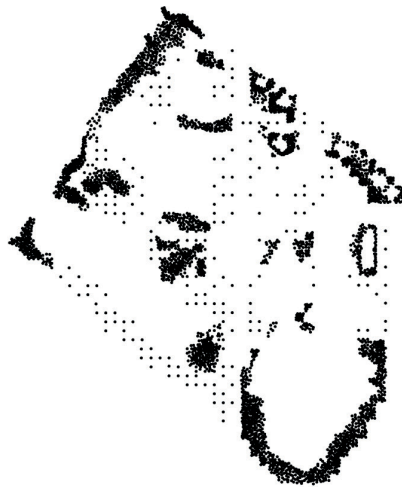
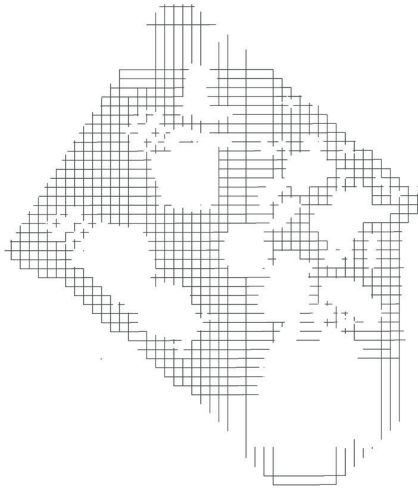
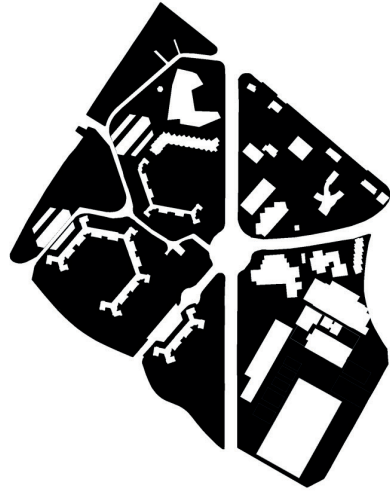


Jardí de les Tuileries

L'àmbit urbà comprès entre l'Ajuntament de l'Hospitalet de l'Infant, el Poblat Hifrensa i la zona escolar representa una peça estratègica dins la configuració del nucli urbà. Es tracta d'un espai amb un alt potencial per esdevenir articulador de fluxos i activitats cíviques, però que actualment presenta una estructura fragmentada i una connectivitat limitada amb el conjunt del teixit urbà.

La proposta parteix de la voluntat de reconnectar aquests fragments i reconfigurar l'espai a partir d'una geometria subtil i sofisticada, com la d'un jardí francès. Aquesta estructura inicial, clara i ordenadora, es treballa i es transforma a través de la vegetació, que la pentina i la desdibuixa progressivament. Les copes dels arbres, estratègicament disposades, generen ombres, transparències i recorreguts que suavitzen la rigidesa de la traça, oferint una nova experiència del lloc, més amable, accessible i oberta.

Aquesta operació no només millora les condicions físiques de l'espai, sinó que redefineix els límits entre allò públic i allò privat. El paisatge esdevé eina de mediació, difuminant fronteres i retornant a la ciutadania un espai de qualitat, d'ús quotidià i amb vocació de centralitat urbana. Es tracta, en definitiva, de transformar un espai fragmentat en un teixit viu i compartit, on el paisatge no és teló de fons, sinó protagonista actiu de la vida col·lectiva.



Re-naturalització del litoral

Maria Virgili

La proposta d'intervenció a la costa de l'Hospitalet de l'Infant parteix d'una visió regenerativa del paisatge, en què l'arquitectura cedeix el protagonisme als sistemes naturals. En lloc d'infraestructures dures i paviments impermeables, s'hi planteja una estratègia basada en solucions toves: la recuperació dels sistemes dunars i la reforestació amb pinedes litorals. Aquesta actuació té com a objectiu reforçar la resiliència de la costa davant dels temporals, tot creant una barrera natural contra l'erosió i l'augment del nivell del mar.

El projecte recupera els ecosistemes originals del litoral mediterrani i afavoreix, així, la biodiversitat. Les dunes, estabilitzades amb vegetació autòctona i modelades pel vent, funcionen com a sistemes vius i adaptatius. Les pinedes, a més de fixar el sòl, generen zones d'ombra i frescor que actuen com a refugis climàtics naturals, especialment rellevants en el context de crisi climàtica.

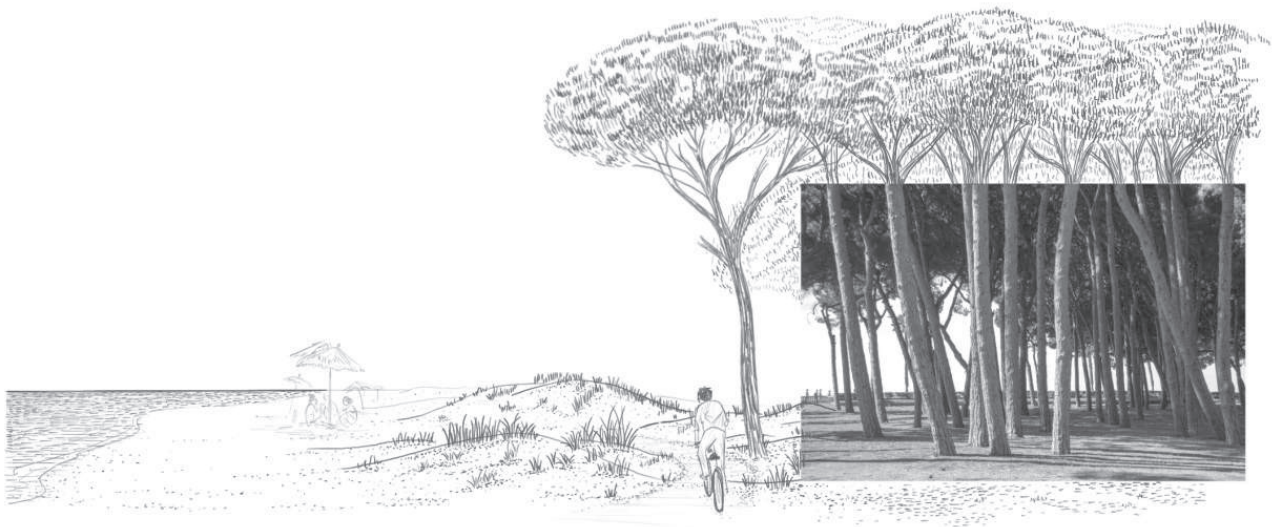
La proposta adopta una actitud de mínima intervenció, en què el disseny no imposa formes construïdes sinó que acompanya els processos naturals. No s'hi introdueixen paviments ni estructures artificials que alterin l'equilibri ecològic. El litoral es concep com un espai de transició entre la terra i el mar, on la relació amb el paisatge es viu a través del recorregut lliure, la contemplació i el respecte per l'entorn.

Aquesta visió posiciona l'Hospitalet de l'Infant com un referent de com l'arquitectura del paisatge pot esdevenir una eina clau per a la regeneració ambiental i l'adaptació al canvi climàtic, tot proposant un model de litoral més sostenible i profundament connectat amb la seva identitat natural.

Estat actual



Proposta



Publicació docent de l'assignatura optativa *Projectar la ciutat. Habitatge i espai públic*. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, Universitat Rovira i Virgili

Edició a càrrec de

Juan Fernando Ródenas

Carlos Gonzalvo

Daniel Marqués

© Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

© Universitat Rovira i Virgili

© Dibuixos, textos i traduccions: els autors, 2025

Disseny i maquetació

Carlos Gonzalvo

ISBN

978-84-1365-249-8 (URV)

Impressió

Arts gràfiques Rabassa, Reus



Aquest llibre està subjecte a una llicència Creative Commons Reconeixement-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). Això permet copiar, distribuir i adaptar el contingut sempre que se'n citi l'autoria, no se'n faci un ús comercial i les obres derivades es difonguin amb la mateixa llicència.

Crèdits fotogràfics

© Antonio Bonet i Jorge Ferrari Hardoy, *Plan Regulador de Necochea-Quequén* (1950), Arxiu Històric del COAC (*Fons Bonet*): 89 (inferior)

© Arxiu Nacional de Catalunya (*Fons fotogràfic TAF Helicòpters, SA*), 22/06/1965: 74 (superior)

© Arxiu Nacional de Catalunya (*Fons Montserrat Vidal i Barraquer*), octubre de 1973: 73

© Arxiu Patriarq-cait, URV: 12, 18, 19, 21, 22, 26, 28, 30, 31, 32, 40, 45, 46, 48, 54, 58, 64, 74, 102-109

© Centre d'Estudis de l'Hospitalet de l'Infant: 9, 69, 74 (inferior)

© Gilles Clément (2011). *El tercer paisaje*. Editorial Gustavo Gili: 81 (inferior)

© Depave, www.depave.org: 84 (inferior)

© GTL Landschaftsarchitekten Gnüchtel Triebswetter (2004), www.akh.de/baukultur/best-practise/tourismus-alter-flugplatz-bonames: 83 (superior)

© Lacaton & Vassal (1996), www.lacatonvassal.com/index.php?idp=37 (consulta: 18/11/2025): 60

© Lourdes Jansana Ferrer, *Passeig Marítim de Gavà* (1993), Imma Jansana, www.arquitecturacatalana.cat/es/obras/passeig-maritim-de-gava: 89 (superior)

© Màrius Quintana (1990), lacasadelaarquitectura.es/recurso/remodelacion-de-la-avenida-de-la-catedral-en/bb351e11-18d2-45bf-acc2-1fafc0154765: 85 (superior)

© Michel Desvigne, *Mas Lombard Development* (2020), www.micheldesvignepaysagiste.com/en/nîmes-mas-lombard-development: 80 (superior)

© Michel Desvigne, *Parc du Ruisseau des Aygalades, Marsella* (2020), www.micheldesvignepaysagiste.com/fr/marseille-parc-des-aygalades-0: 87 (superior)

© Michele Orliac & Miquel Batlle (2003), www.michele-miquel.com/zone-industrielle-riu-clar-tarragone-espagne: 80 (inferior)

© Michele Orliac & Miquel Batlle, *Le Jardin Niel, Tolosa* (2014), www.flexbrick.net/portfolio/jardin-niel/: 85 (inferior)

© Peter Eisenman, Martirià Figueras i Ramon Forcada, *Parc de la Draga, Banyoles* (1990-1992), www.banyoles.cat: 87 (inferior)

© Piet Oudolf, www.oudolf.com: 81 (superior)

© Stramien (2002), www.stramien.be/projects/heldenplein-londerzeel: 83 (inferior)

© Studio ++ (2017), www.futurearchitectureplatform.org/projects/0bce75dd-2d26-499a-8596-7a39e87d3748/: 84 (superior)

