Projectar la Ciutat Metropolitana

Obres, Plans i Projectes. 1981-1986

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA



Projectar la Ciutat Metropolitana

Obres, Plans i Projectes. 1981-1986

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

Edició: Corporació Metropolitana de Barcelona
Assesoria de Comunicació i Relacions
Servei de Publicacions

Autor: Direcció de Serveis d'Urbanisme

Direcció: Juli Esteban i Noguera

Coordinació: Joan Jubert i Garcia
Carles Llop i Torné

Fotografies: Equip Redactor de Projectar la Ciutat Metropolitana
18 × 24 Joan Borrás-Rosa Feliu
Lurdes Jansana

Traducció i correcció de textos Andreu Navarro
Gemma Rossell

Col·laboradors Tècnics: Sussana Castells
Esther Llorens

Concepció Gràfica, Disseny, Compaginació i Fotografies de la coberta: América Sánchez-Carme Vives

Fotocomposició Fort, S.A.
Rosellón, 33 - 08029 Barcelona

Fotocroms Reprostudy, S.A.
Buenos Aires, 51
Aprestadora, 18 - 08902 L'Hospitalet del Llobregat

Impressió Tipografia Emporium, S.A.
Pere IV, 6-10 - 08605 Barcelona T. 300 55 55

Dipòsit Legal: B-26.219-1987
ISBN-84-505-5830-1

© CMB
Carrer 62 núm. 420 Sector A, Zona Franca.
08004 Barcelona, Tel. (93) 336 61 61, Télex 53276 CMBC E

Juny 1987

Projectar la Ciutat Metropolitana

Obres, Plans i Projectes. 1981-1986

Índex

Presentació
Pasqual Maragall i Mira
President de la Corporació Metropolitana de Barcelona

Projectar la Ciutat Metropolitana
Juli Esteban i Noguera
Director de Serveis d'Urbanisme de la Corporació Metropolitana de Barcelona

1. Les Grans Opcions Territorials. *21*

1.1 Ordenació de la zona costanera. *23*

1.2 Ordenació del Parc de Collserola. *37*

1.3 L'Espai rural. *57*

1.4 El Pla de vies metropolitanes. *69*

1.5 El II Cinturó. *77*

2. Els Creixements Metropolitans. *91*

2.1 L'orientació del creixement metropolità i el programa d'actuació urbanística. *93*

2.2 Pla d'en Coll de Montcada i Reixac. *98*

2.3 Pont de la Cadena de Molins de Rei. *100*

2.4 Montigalà de Badalona. *102*

2.5 Sector sud de Cerdanyola. *105*

2.6 Torreblanca de Sant Cugat del Vallès. *108*

2.7 Sector est de Pallejà. *110*

2.8 La modificació del Pla General Metropolità al Papiol. *112*

3. Els Nexes: Actuacions de Vertebració Urbana. *115*

3.1 Sector Pont del Molinet-Trafalgar. *117*

3.2 Cristóbal de Moura-Pont del Besòs. *120*

3.3 Enllaç Cerdanyola-Ciutat Badia. *123*

3.4 B.P. 1413 Eix viari del Parc Tecnològic de Cerdanyola. *124*

3.5 Pont al riu Ripoll-Ronda de Cerdanyola. *127*

3.6 Sabina Mitjavila-La Fontsanta. *129*

3.7 De Santa Coloma de Cervelló a Sant Boi, per la Colònia Güell. *131*

4. La Recuperació d'Àrees i Teixits. *133*

4.1 L'ordenació del sector urbà dels barris La Catalana i Marina-Besòs. *135*

4.2 La millora urbana del Polígon de Ciutat Badia. *138*

4.3 Pla especial de reforma interior del barri de Sant Josep de Sant Vicenç dels Horts. *144*

4.4 Pla especial de reforma interior de Torre Baró. *156*

4.5 Pla especial del marge esquerre del riu Besòs. *160*

4.6 Pla especial de protecció i millora del centre històric de Sant Cugat del Vallès. *163*

4.7 Projecte de millora urbana dels barris Centre i Sant Josep de l'Hospitalet de Llobregat. *168*

5. L'Espai Lliure: Els Parcs Metropolitans. *175*

5.1 Torreblanca-Mancomunitat. *182*

5.2 Torre-Roja. *186*

5.3 Can Solei-Can Arnús. *188*

5.4 Besòs. *192*

5.5 Les Planes. *196*

5.6 El Molinet-Esperit Sant. *198*

5.7 Parc Central-Sant Vicenç dels Horts. *200*

5.8 Litoral Besòs. *202*

5.9 Torreblanca-Sant Cugat del Vallès. *204*

5.10 El Castell. *206*

5.11 Santa Creu d'Olorda. *208*

5.12 La Salut. *210*

5.13 La Budallera. *212*

5.14 Sant Pere Màrtir. *214*

5.15 Torre Baró. *216*

5.16 Castell Ciuró. *218*

5.17 Itinerari paisatgístic de Sant Cugat del Vallès a Sant Medir. *220*

6. Altres Peces i Equipaments Metropolitans. *223*

6.1 L'àrea del Centre Direccional de Sant Cugat-Cerdanyola. *225*

6.2. Parc Tecnològic Barcelona-Vallès. *232*

6.3 Sector Ponent de la Diagonal. *234*

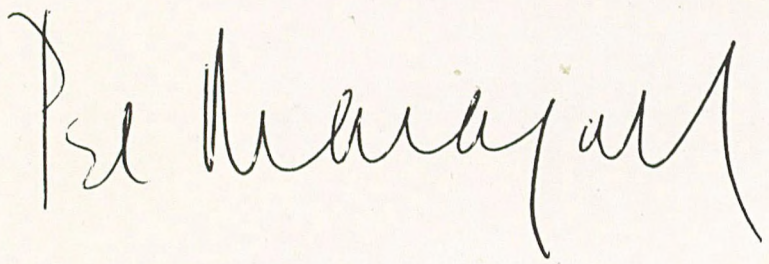
6.4 Parc del Remolar i Paratge Filipines. *236*

6.5 Els parcs fluvials: Una proposta per al riu Besòs. *239*

Annex: Dades de les Actuacions Metropolitanes. *250*

El llibre que us presento pretén ser quelcom més que un catàleg de realitzacions urbanístiques al llarg de més de sis anys de democràcia municipal.
Durant aquest temps, la realitat física i urbana que constitueix el fet metropolità s'ha anat convertint progressivament en una realitat cultural i viva que s'ha endinsat en la consciència ciutadana.
L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha deixat de ser un tema del què sols parlen els especialistes, per començar a ser l'àmbit de convivència conscient de la població que hi viu.
Es per això que en base als anàlisis de les necessitats d'aquesta població i els dèficits infraestructurals i d'equipament del territori, és oportú i necessari un Projecte de Ciutat Metropolitana — Ciutat formada per 27 ciutats amb diferents realitats municipals — que globalitzi les actuacions en curs i les propostes de futur que s'hi apunten.
La reconstrucció de la perifèria, la vertebració dels teixits urbans, la protecció del sòl agrícola, l'obertura al mar, la posta en ús de la Serra de Collserola, l'acondicionament d'espais lliures com a parcs metropolitans, les grans obres de connexió viària, són entre d'altres,

les peces d'aquest Projecte de Ciutat Metropolitana que comportarà la recuperació de la qualitat de vida de la nostra — com ara en diuen — conurbació.
Reconstrucció i recuperació que han de ser solidàries a través d'una certa redistribució dels recursos, tant els econòmics mitjançant la inversió en obra pública, com els tècnics i humans en el sentit d'estendre el treball dels millors professionals de l'urbanisme a tot l'àmbit metropolità.
De la identificació dels ciutadans amb aquest Projecte de Ciutat Metropolitana, que aquí s'exposa en termes tècnics, depèn que l'Àrea Metropolitana de Barcelona deixi de ser una simple aglomeració urbana i es converteixi en una societat vertebrada, equipada i dotada de les infraestructures necessàries per a afrontar els reptes de futur que avui estan plantejats.



Pasqual Maragall
President de la Corporació Metropolitana de Barcelona

Projectar la Ciutat Metropolitana

Juli Esteban i Noguera

Director de Serveis d'Urbanisme de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

El medi metropolità

Quan l'objecte de l'activitat urbanística és una àrea metropolitana, adquireix un significat que la fa distinta d'aquell urbanisme «territorial» o normatiu que garanteix l'equilibri i les xarxes bàsiques d'infrastructura, i també d'aquell altre urbanisme «municipal» on adquireixen especial importància les qüestions de règim de sòl com a components bàsics de l'ordenació general, i on l'actuació es decanta primordialment pel tractament de les àrees urbanes.

Aquesta publicació té com a principal objecte contribuir a precisar l'abast d'aquest urbanisme metropolità, en tant que disciplina especialment dedicada a unes coses més que a d'altres, sempre en la tasca d'imaginar, projectar i construir progressivament aquesta idea de ciutat de tots que amb aparent redundància anomenem ciutat metropolitana.

El motiu bàsic perquè això sigui així és que l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i en general qualsevol àrea que mereixi aquest qualificatiu, és quelcom més que un territori on s'assenta una quantitat —encara que considerable— de població, i és també quelcom més que una suma de municipis, més o menys coordinats. Potser cal aclarir que des del punt de vista urbanístic poden haver-hi, i hi ha de fet, municipis que per ells mateixos són àrees metropolitanes —per exemple, Madrid—, però el que ja és improbable és que aquestes àrees s'hagin format pel desenvolupament d'un sol municipi. L'existència de diversos centres de desenvolupaments urbans distints produïts autònomament serien condicions prèvies necessàries per arribar a l'existència d'una metròpoli.

Certament, parlar d'àrea metropolitana vol dir, encara que sigui en termes relatius, pressuposar una mínima grandària, una suficient quantitat de població. Aquest ha estat un tema molt debatut, i existeixen diversos criteris proposats pels estudiosos per situar els llindars més enllà dels quals es pot parlar d'àrea metropolitana. És clar que només a partir d'una certa quantitat i aglomeració de població es dóna l'aparició de determinats serveis, la presència de determinades firmes comercials, l'assoliment d'una certa capacitat d'inversió pública local, etc., que són fets presents en qualsevol situació metropolitana. Tampoc no cal insistir massa en el fet que el creixement poblacional haurà comportat l'ocupació urbana d'unes grans extensions de sòl, ni en l'existència a la ciutat de teixits i sectors cada vegada més diversificats. Aquests són fets presents i importants dins la metròpoli en tant que ho són a qualsevol ciutat gran.

Tanmateix, l'aglomeració metropolitana com a conjunt presenta alguns aspectes que encara que no en siguin exclusius prenen tal rellevància o intensitat que assoleixen el caràcter de factors definitoris o senyals d'identitat de l'àrea-ciutat. Alguns d'aquests aspectes fan referència a variables de tipus sociològic (vegeu *Enquesta Metropolitana,* CMB, 1986), altres són pròpiament físics.

La significació que adquireix la ciutat central —Barcelona en aquest cas— com a referència més important del lloc de residència motiva als residents dels altres municipis una doble adscripció de ciutadania. Una d'escala local, lligada a sentiments més domèstics o de veïnat, o més centrats sobre la privacitat. Una altra referida al fet urbà d'abast internacional de què són participants reals. Anàloga circumstància es donaria en residents dels districtes de Barcelona, en aquest cas per progressiva evolució dels factors de significació del barri —la ciutat per parts—, tant en aquells on aquests valors hi són des d'abans de la seva incorporació a la gran ciutat com d'aquells altres on tot això s'ha hagut d'anar creant des de zero. Aquesta doble adscripció ve motivada bàsicament per circumstàncies de tipus físic: grandària, comunicabilitat, diferenciació, etc., que condueixen a valorar els dos nivells de referència esmentats —el local i el metropolità—, i que entenc que no tenen gaire a veure amb altres tipus de sentiments col·lectius que es manifestarien en distintes formes de patriotismes nacionals.

En una aglomeració metropolitana es trenca la lògica formal de les ciutats sensiblement contínues o monocèntriques on s'aprecien pautes de successió de teixits que corresponen a models força tipificats en funció de factors com la topografia i els usos dominants de la ciutat articulats pels episodis històrics que aquesta ha viscut. Aquestes pautes de cada un dels nuclis, i des del punt de vista territorial també del conjunt, són les que s'aprecien clarament en els plànols que representen estats premetropolitans de l'àrea de Barcelona. Així mateix, un plànol més recent ens fa palesa la ruptura d'aquella lògica i ens proporciona un panorama on es produeixen interaccions de teixits i àrees de molt diverses característiques, fruit de la diversificació dels creixements i de la seva distribució en l'espai, sense respondre a criteris de proximitat al centre de cada nucli, atès que les possibilitats de mobilitat i l'existència de molts centres fan molt més obert el ventall d'opcions possibles.

La xarxa viària —però també les altres xarxes— va adquirint un grau de complexitat especialment gran. No ens referim aquí a aquella complexitat motivada per la falta d'un patró de referència pròpia de les xarxes locals de teixits fragmentaris de formació més o menys espontània o en tot cas mal projectada. Tractem de la complexitat que resulta de la pèrdua de sentit de la classificació elemental carretera/carrer, per aparició de nombroses categories intermèdies; dels problemes de canvi de funció dels elements viaris locals que passen a jugar papers com a components de xarxes de més abast. També de l'escala dels grans elements que cal preveure i de les etapes intermèdies d'aquests elements. Cal no oblidar finalment la problemàtica que les distintes competències per a l'execució i l'explotació de les vies incorporen a un panorama ja de per si força complicat.

El problema de les perifèries, que ha estat objecte d'unes jornades celebrades a Cornellà el passat mes de desembre, és una qüestió substancial de les àrees metropolitanes. Cal assenyalar que la categoria de municipi perifèric no és homogènia en el sentit locacional, sinó representativa d'un cert grau de carències i de desnivell econòmic en relació a un municipi central. És clar que hi ha municipis perifèrics (Sant Just, Sant Cugat, Castelldefels...) que es troben en situacions força favorables en comparació a districtes de Barcelona. Donem, però, el

qualificatiu de perifèric a aquells tipus de municipis que formen part d'aglomeracions urbanes i que tenen els problemes aguditzats a causa d'haver sofert creixements molt intensos, que han desequilibrat socialment i urbanísticament la ciutat. Certament, aquest és un problema que, pel fet que afecta una majoria del territori urbanitzat de l'àrea, és una característica metropolitana innegable i que no es pot oblidar en cap moment a l'hora de determinar els programes d'actuació en aquest àmbit.

Cal, però, referir-se també a la qüestió de les perifèries des d'un punt de vista més estrictament topològic, que té més relació amb aquest discurs. En aquest sentit podem dir que una àrea metropolitana és una àrea amb molta perifèria. Un bon nombre de nuclis urbans presents en el territori, que han crescut segons ordenacions i dinàmiques força autònomes i que han trencat sovint les pautes de continuïtat, proporcionen molts quilòmetres d'hipotètica frontera entre el suposat ordre rural derivat dels usos agrícoles preexistents a l'ocupació urbana i el que se suposa com a ordre urbà, com a materialització d'un projecte que ordena cases i carrers. En la realitat tots sabem que això no és així i que es tracta realment d'una franja d'amplada variable on l'urbà interfereix greument l'ordre rural, i on l'ordenació urbana sovint no assoleix tampoc els mínims valors que serien exigibles, per causes que solen tenir a veure amb la falta d'accessibilitat i de qualitat de l'entorn. Aquesta barreja és un dels fets més presents a l'àmbit metropolità. Quasi tot el sòl en estat rústic que és perceptible des de les vies de comunicació evidencia aquesta contaminació que denota el caràcter periurbà de tota l'agricultura o el bosc metropolità.

Es pot parlar, també, molt especialment en aquest cas, dels fenòmens de veïnatge entre municipis que es produeixen en el continu urbà sense que la divisió administrativa tingui altra manifestació apreciable que els rètols indicatius que s'està creuant un límit de terme municipal. Aquest és un fenomen propi de les àrees urbanes consolidades que, a part d'innegables conseqüències sociològiques, té importància pel que fa al necessari plantejament supramunicipal d'algunes actuacions d'urbanització o equipament, que altrament, atesa la seva escala, podrien ser gestionades en molts casos des de l'àmbit d'actuació municipal.

Es pot concloure sense necessitat d'exhaurir la llista que el fet metropolità, més enllà de llur grandària i població, comporta un model de relacions específiques. La metropolització del territori ha fet cada vegada més complexa l'estructura de fluxos que utilitzen l'espai. Cal afegir que en el nostre cas això es va produir en la seva més gran mesura en un període de temps en el qual a la falta d'instruments d'una mínima solvència tècnica, s'afegia una general tolerància envers qualsevol tipus d'actuació. Per aquesta causa, el vell ordre territorial es perdé sense que s'assolís el corresponent nivell del nou ordre metropolità.

La ciutat metropolitana demanava necessàriament superar aquell estat de coses en què, malgrat la qualitat urbana d'algunes parts, la situació general s'abocava al caos. El Pla General Metropolità (PGM) fou l'any 1976 el primer i fonamental pas cap a aquest objectiu.



La Vall Baixa del Llobregat i Massís de Garraf.
En primer terme, Esplugues de Llobregat
i Sant Just Desvern.



Riu Ripoll i Riu Besós.
Montcada i Reixach.

El marc de planejament general

El Pla General Metropolità es començà a redactar l'any 1969 com a revisió del Pla comarcal de 1953. Veié la llum l'any 1974 i, després d'un intens procés d'exposició pública, fou esmenat i aprovat definitivament l'any 1976.

Aquest Pla va entendre que s'havia perdut l'anterior ordre polinuclear i que es trobava enfront d'una àrea metropolitana que calia redreçar amb nous criteris. És clar que aquest Pla va posar l'accent en la idea d'organisme total i únic que havia de ser aquesta aglomeració urbana més que en una valoració casuística de les seves parts.

L'homogeneïtzació de règims urbanístics, a partir d'un nombre reduït de zones —si bé de contingut normatiu molt afinat—, i la definició d'una xarxa de vies que constitueix un gran projecte en què la funcionalitat viària està contemplada fins als menors moviments, són clares expressions de tractament urbanístic d'un organisme únic i que es comporta com a tal.

Aquesta encertada concepció del territori comportava l'objectiu de trencar radicalment amb unes pautes de comportament urbanístic que havien estat sovint abusives per part dels promotors i la tolerància dels administradors, sota la protecció d'una reglamentació confusa i contradictòria; i que eren també inconnexes per una natural tendència a la visió estrictament local del problema, justificada per la falta d'una referència general prou clara. Aquestes maneres de fer són les que havien anat configurant un estat del territori caracteritzat no solament pels habituals dèficits d'urbanització i de serveis, sinó també per creixements inconnexos de morfologia variada en la utilització del sòl, on es produïen estranys veïnatges de polígons intensíssims amb trames suburbanes o quasi rurals.

L'actitud del PGM envers aquest estat de coses fou rotunda. En primer terme calia limitar les possibilitats edificatòries —tant en intensitat com en extensió— que l'àrea metropolitana podia suportar. A continuació calia establir les reserves de sòl necessàries tant per dotar les àrees deficitàries ja ocupades com per assegurar que les futures no tindrien aquest dèficit. Per últim, calia relligar existències i previsions en una xarxa territorial que assegurés la referència de cada peça a l'entramat metropolità i reconegués els elements singulars d'aquest conjunt.

Aquesta actitud requeria la claredat i la contundència del Pla General Metropolità. Contundència en la presentació d'un ordre que s'imposà al territori i a partir del qual es deixaven fora de joc anteriors expectatives d'ús i abús de l'espai, i claredat per deixar fixades les noves regles i arraconar un munt de pràctiques viciades que proporcionaven l'ambigüitat o la insuficiència normativa.

Fou un pla a la vegada *programàtic,* en el sentit que determinà un model de destí final del territori metropolità, i un pla *defensiu*, atès que expressà una filosofia de contenció i de regulació d'una pressió de creixement, llavors indubtablement existent.

És clar que ara ens trobem en un moment substancialment diferent. En primer lloc es podria dir en un sentit ampli que no som tan programàtics. La crisi econòmica que ha viscut el conjunt del món occidental, l'augment de

la desocupació, la disminució dels ritmes de creixement demogràfic, etc. han estat i són circumstàncies que, malgrat l'optimisme que insufla la designació de Barcelona com a futura seu olímpica, continuen relativitzant alguns dels objectius de planejament general, especialment pel que fa a les seves prioritats i al calendari de llurs previsions en el temps.

També és cert que no cal que siguem tan defensius. No és el mateix l'administració de l'urbanisme per unes institucions que actuen amb la legitimitat que els atorga un règim de representació democràtica, que l'administració pròpia de la situació política en què es va produir l'elaboració del PGM. Una certa flexibilitat del marc urbanístic es pot entendre com quelcom desitjable ara, mentre que era una imperdonable imprudència llavors.

Conseqüència de tot això és que se'ns fa palès ara, en el PGM, aquell esquematisme que calgué, per fer entenedora la proposta de racionalitat global que cercava, i que com a ordre de nova planta tenia una viabilitat fonamentada en la intensa dinàmica de creixement i de transformació que s'havia viscut els anys anteriors.

Els nombrosos canvis soferts els anys següents retornaren al territori l'especial valor de referència per a les actuacions de mitjana escala, que havia quedat amagat sota la rotunditat ordenatòria del PGM. Es comprovà que les coses que integraven el territori (morfologia, cadastre, construcció, etc.) es presentaven sovint amb més voluntat de permanència que la prevista. També succeïa que alguns d'aquells elements d'infrastructura sobre els quals se sustentava el nou ordre es veien llunyans en el temps...

En els darrers anys, tot això ha motivat un cert qüestionament del Pla General Metropolità: les parts de la ciutat enfront la ciutat global; els valors locals del territori enfront l'ordre general; l'urbanisme promocional enfront l'urbanisme regulador, etc.

Tal i com tractem d'explicar en aquesta publicació, l'exercici de l'urbanisme metropolità exigiria la superació d'aquestes aparents contradiccions. Superació que requereix estar igualment allunyats d'una inconfessada intenció de desarmament de l'ordre general, com de la seva sacralització fins a la categoria de dogma. Paradoxalment, són dues posicions que solen desembocar en demandes de revisió del PGM. Els uns perquè creuen que ja no serveix, els altres per denunciar-ne modificacions que consideren traïdores del seu esperit primigeni.

Creiem que atès el grau d'ocupació del territori, les opcions bàsiques preses pel PGM tenen vigència indefinida. És a dir, no s'endevina en quin moment hauria de ser necessària la seva revisió. El model màxim que expressen les reserves i les previsions del PGM i l'establiment d'un règim d'aprofitament adequat a la situació urbana assolida, són un marc de referència que seria impensable posar en crisi.

Tanmateix, s'ha de dir que això requereix renovar contínuament la lectura del pla entenent-lo més com a regla de joc i punt de partida que com a imatge final. Incorporant-hi aquells valors particulars que enriquiran l'ordre general no solament desenvolupant-lo, sinó també introduint-hi ajustaments i canvis.



La Sortida cap al nord.
Ciutat Meridiana, Vallbona i Torre Baró.



Riu Besòs.
Badalona, Santa Coloma de Gramenet,
i Sant Adrià del Besòs.

Canviar no vol dir renunciar a objectius bàsics o a reserves irrepetibles, sinó substituir-ne uns per altres també desitjables i preferibles a la vista de l'orientació dels interessos generals, segons l'estratègia temporal adequada i la qual ha de tenir en compte els terminis normals de les actuacions urbanístiques.

Per això sostenim que els projectes que pretenen la ciutat metropolitana arranquen del PGM i són possibles gràcies a ell, i que sovint canviar-lo és la forma més pertinent de respectar-lo i de perllongar el seu rendiment social. Sigui dit tot això sense intenció d'excusa de pecats de conjunturalisme dels quals tots podem ser alguna vegada acusats.

Els objectes del projecte de la ciutat metropolitana

El projecte de ciutat metropolitana se centra en el tractament preferent d'alguns objectes que per les seves presència o freqüència en l'àmbit de la CMB podem considerar propis d'aquest projecte. No es tractaria, doncs, d'una qüestió d'escala, de grandària o d'agents i d'operadors implicats en llur execució, que poden ser molt variables, sinó de llur correspondència amb l'òptica metropolitana en el tractament d'un territori que és també objecte de moltes intervencions sota altres punts de vista.

Les actuacions urbanístiques d'ordre metropolità se centren en dos objectius principals:

a. La creació dels elements nodals o bàsics de l'organisme metropolità. Aquí inclouríem aquells elements més conspicus o neuràlgics per al funcionament d'aquest conjunt territorial, entre els quals es troben algunes de les principals previsions del PGM: centre de transports, canals especialitzats de la xarxa arterial, etc., i també altres propostes que assoleixen una especial singularitat en el conjunt: parc tecnològic, parc d'atraccions, torre de comunicacions, àrees olímpiques. També es podria fer esment aquí dels grans equipaments —universitari, sanitari—, si bé cal assenyalar que pel fet d'estar ja preses les principals opcions, tenen en aquests moments menys presència, i la comesa metropolitana, es limita a qüestions de coordinació o de fiscalització de l'ús del sòl.

b. La provisió d'una xarxa metropolitana, articuladora de la varietat territorial i urbana i amb l'objectiu especial de reintegració de les perifèries.

Aquesta xarxa pretén en primer terme resituar les parts en el conjunt metropolità; donar-los consciència de pertinença a una realitat de major escala, en la qual es faci real aquell aforisme que en Ribas i Piera expressava com a síntesi dels objectius de ciutadania del Pla Director de 1966 («Puc anar on vull, tots poden venir on sóc»). Les dimensions i la configuració de l'àmbit metropolità de Barcelona permeten que aquest objectiu pugui arribar-se a assolir plenament.

La *xarxa viària* és en el seu conjunt la principal referència de l'ordre general del territori. El seu estudi en termes de projecte de ciutat consisteix a trobar successives congruències de la lògica funcional de la xarxa general, les condicions d'execució i l'ordre territorial.

L'assoliment de la xarxa total és de suposar que la dotaria d'uns nivells d'accessibilitat que farien palesa la pertinença de totes les parts a la gran ciutat de ciutats. Tanmateix, en els episodis intermedis, el projecte continu de xarxa total ha de ser compatible amb el projecte de nexes urbans com a objectes d'especial atenció.

S'ha dit ja que una àrea metropolitana té, per pròpia naturalesa, una considerable proporció de formacions perifèriques o periurbanes on es produeixen confuses relacions entre l'urbà i el rural i on es donen situacions conflictives a causa de barreres físiques, presència d'elements de difícil integració al medi urbà o per simple contacte entre teixits terminals amb distintes directrius d'ordenació.

Aquestes situacions, i en general totes aquelles on es produeixi un estancament del desenvolupament urbà a causa de la degradació de l'ordre, són punts neuràlgics d'intervenció projectual encaminada a l'establiment de nexes que recuperin per al lloc el sentit de llur pertinença a la ciutat mitjançant l'accés i l'ordenació.

Especial esment mereix l'extensió d'aquesta xarxa a les àrees de sòl rural amb vocació de permanència. El sòl rural —agrícola, forestal o erm— és clar que és un component imprescindible per a l'equilibri territorial de la metròpoli, però no n'hi ha prou, amb això. No n'hi ha prou que sigui un sòl complementari com a negatiu de l'urbà. Cal la seva plena participació a la xarxa metropolitana a partir de la consideració de les seves característiques i dels elements d'ordre —camins, recs, parcel·les— que li són propis.

En segon terme, la participació de totes les peces en la constitució de la metròpoli exigeix l'assoliment d'un nivell suficient d'urbanitat. Concepte que podem fer extensiu a totes les classes de sòl, fins a les rurals, en el sentit d'entendre què és la qualitat exigible a tot allò que ha d'ésser viscut —usat, circulat, vist, fruït— intensament. Tal cosa requereix la corresponent provisió de dotacions i serveis d'entre les quals cal destacar les actuacions de condicionament i de tractament paisatgístic dels espais d'ús públic, a partir de la creació d'una xarxa metropolitana de parcs. L'efecte qualificador d'aquests parcs és en el doble sentit de prestar un servei de lleure i esplai a la població i de potenciar a partir de projectes culturalment intencionats els senyals d'identitat de molts indrets, ja sigui recuperant elements de la història col·lectiva o en el sentit d'una certa colonització metropolitana mitjançant la creació d'elements d'atracció supramunicipals en llocs afectats per la desqualificació dels processos de perifèria.

Projectar la ciutat metropolitana comporta la permanent referència d'una determinada escala geogràfica. En el cas de Barcelona ens movem en un territori que té uns 500 km^2 amb unes dimensions d'uns 40 km en el sentit paral·lel a la costa i d'uns 20 km en el sentit mar-muntanya. És important assenyalar que per una banda les escales de treball que fa possible un territori d'aquesta extensió permeten una comprensió molt precisa de les formes i textures territorials que componen la seva geografia.

Per altra banda, l'escala de treball pròpia de l'àmbit metropolità permet la plena presència d'elements geo-



L'Hospitalet de Llobregat.



El Prat de Llobregat.

gràfics que en àmbits més reduïts només podrien manifestar-se de manera molt fraccionària. El protagonisme d'alguns d'aquests elements en l'àmbit metropolità fa que siguin una forta referència en la concreció i l'articulació de propostes projectuals —cas de la façana marítima— o s'hi constitueixen en objectes de projecte, com en el cas del massís de Collserola o els rius que travessen aquest territori.

Cal subratllar que, sense perjudici dels pertinents debats sobre la delimitació més adequada de l'àmbit d'aquesta realitat metropolitana, la geografia del territori de la Corporació Metropolitana és força clara tant en els seus límits com en la seva estructura, pel que fa al seu paper de referència per als projectes d'intervenció en el medi físic.

Podríem afirmar que els límits:

— Són força clars a la banda del Baix Llobregat, amb l'estrangulament dels marges del riu al Papiol-Pallejà, el final de la platja de Castelldefels i de les Botigues, i en general el massís de Garraf com a barrera.

— Són acceptablement clars en el Barcelonès nord, on la Serralada Litoral fa el paper de separació i de territori associat al continu urbà, Santa Coloma-Sant Adrià-Badalona-Montgat.

— Són més qüestionables a la part del Vallès, on els veïnatges Montcada-la Llagosta, Sant Cugat-Rubí i Cerdanyola-Barberà no estan atenuats per cap element del territori que tingui suficient rotunditat. Tanmateix, un element físic artificial de considerable potència, l'A-7, es constitueix a falta d'altres en la referència delimitadora més clara.

Pel que fa als components fonamentals de la geografia metropolitana, en distingim tres de primera magnitud:

— El continu urbà de Barcelona-Costa de Llevant
— El Delta del Llobregat-Costa de Ponent
— La serra de Collserola

Als quals podríem afegir-ne tres més de segona magnitud, que completen l'estructura geogràfica del territori metropolità.

— El Sistema Besòs-Riera de Sant Cugat
— La Serra de Garraf com a límit
— La Serralada litoral de Llevant com a límit

És senzill reconèixer la pertinença o el tipus d'associació de cada nucli urbà a un o altre component geogràfic, cosa que ens fa palesa una estructura territorial rica en varietat i de fàcil comprensió. Penso que és per aquest motiu que les propostes urbanístiques globals de l'àmbit metropolità han assolit força claredat conceptual malgrat les seves diferències. Tanmateix es pot assenyalar que sempre s'ha manifestat una incertesa més grand en la part que es referia al Vallès.

Es pot afegir que la consideració del protagonisme territorial que té Collserola en l'àmbit metropolità és un dels arguments clars pel que fa a la incorporació dels municipis del Vallès en l'àmbit metropolità.

Podríem dir que la claredat d'aquesta escala geogràfica és el tret més característic dels projectes d'intervenció metropolitana. Projectes que, pels diversos factors que concorren en el cas, tindran sovint un peculiar contingut, especialment pel que fa al seu àmbit nor-

matiu i als programes del seu desenvolupament en el temps.

L'abast dels projectes

Encara és freqüent una lectura lineal dels successius graons de concreció del planejament fins a la seva culminació en realitat palpable. És clar que això és una simplificació i que ni en els casos més senzills es dóna plenament aquest procés. Sempre hi ha en una certa mesura el fenomen a la inversa, en el qual de les consideracions particulars surten esmenes —es pot suposar que enriquidores— de l'ordre general.

En un medi metropolità com el nostre aquest fenomen adquireix sovint una importància molt gran. Per una banda comptem amb una ordenació general amb voluntat homogeneïtzadora; per altra banda, els objectes particulars de projecte poden tenir una presència molt important en el conjunt metropolità. Podem tornar a referir-nos als casos ja esmentats de la franja costanera, la Serra de Collserola, l'àrea rural del Llobregat..., com a exemples d'objectes d'atenció projectual dels últims anys.

Cal subratllar que malgrat que en els dos casos es persegueixen ojectius d'interès col·lectiu, no és el mateix contemplar, per exemple, Collserola com una peça del model d'ordre general, que afrontar la seva realitat com a objecte de projecte. És a dir, no és el mateix entendre Collserola des del conjunt metropolità que abordar el projecte sobre les seves mateixes característiques.

El fet que en casos com els esmentats la grandària del tema de projecte requereixi escales de treball similars a les d'un planejament general indueix de vegades a confusió en el sentit d'entendre que l'únic que es pretén és la substitució d'un ordre general —contemplat en el PGM— per un altre en el qual s'han introduït les modificacions pertinents. No és això o, més especialment, no és solament això i no seria fonamentalment això. Les modificacions de l'ordenació general que resulten d'intervencions projectuals no són un fi, sinó una conseqüència d'un procés que té un discurs distint i uns mètodes d'expressió també diferents.

Aquesta confusió de les escales es pot presentar en projectes relatius a les grans opcions territorials, ja sigui en algunes fases del projecte o en les formalitzacions resum als efectes d'esmenar l'ordenació general. Cal dir ja que l'objectiu d'actuació requereix en un moment o altre la utilització d'escales molt més petites adequades per a formalitzacions més precises. Aquí es produeixen també algunes confusions:

L'ordenació general té un llenguatge que, llevat d'inevitables ambigüitats, sol ser força entès pels interessats, ja es tracti de gestors públics, tècnics o ciutadans en general. Probablement, la causa sigui la pervivència al llarg d'uns quants anys dels objectius i les categories normatives del PGM.

En l'altre extrem, els projectes per a l'execució d'obra tenen des de fa temps uns codis establerts —encara que lògicament creixents en complexitat—, d'unívoca lectura.



Els marges del riu Llobregat.



El Turó de Montcada i el riu Besòs.
Santa Coloma de Gramenet.

Hi ha casos en què els projectes d'obra s'emmarquen directament en les determinacions del planejament general, com seria el cas d'elements d'obra pública molt específics i, en general, en les actuacions d'urbanització en sòl urbà. A l'Àrea Metropolitana es porten a terme projectes d'aquest tipus per a l'execució d'alguns trams de vialitat i parcs, però en bona part dels casos hi ha la necessitat de formalitzacions intermèdies entre l'ordenació general i l'obra.

La complexitat del medi metropolità amb les seves formacions perifèriques, processos de transformació supramunicipal i amb nombrosos operadors urbans, fa que sovint calgui un exercici projectual exploratori i explicatiu dels objectius d'actuació metropolitana. Fa que calguin propostes amb voluntat de forma, amb imatges físiques que expressin el sentit de les actuacions a dur a terme. L'abast normatiu que es dóna o es pretén donar a aquestes imatges pot ser també motiu de confusió.

Abordar un projecte com el de la franja costanera metropolitana requeria necessàriament la formalització de propostes d'ordenació fins al grau de fer palès un objectiu de transformació i millora que és possible —malgrat que a llarg termini— i que, a partir d'aquesta explicació, podia ser assumit pels més diversos operadors i per la col·lectivitat ciutadana. Tanmateix, és clar que no es pot suposar que tals formalitzacions tinguin la pretensió d'assolir en algun moment més o menys llunyà la seva rigorosa materialització. S'ha d'entendre que per més acurada i precisa que sigui l'expressió gràfica d'algunes propostes, aquestes no són òbviament projectes executius, ni tampoc norma a seguir, sinó assaigs que proporcionen verificació paramètrica i iconografia capaç de suscitar l'interès ciutadà, i també l'expressió d'objectius projectuals per a consideració d'operadors públics o privats, que, com es pot suposar, no és poca cosa.

Els projectes que comporten actuacions d'un cert abast territorial, com el de la franja costanera metropolitana, veiem que tindran una execució en un termini llarg en la qual intervindran diversos actors. Per això és il·lusori pretendre de preveure totes les jugades en un programa d'actuacions tancat. Es tractarà, doncs, de la mateixa manera que assagem la forma, d'identificar les actuacions necessàries i possibles a partir dels operadors concurrents en el sector i de preveure els esquemes de coordinació pels quals l'actuació podria realitzar-se.

La materialització de les propostes que pretenen avançar cap a una veritable ciutat metropolitana serà sempre resultat d'un procés d'aproximacions successives que arrenquen del PGM i prenen cos en un seguit de projectes de distinta intenció i abast que donen lloc, en conjunt, a un gran projecte continu i acumulatiu.

Aquesta concepció de projectar la ciutat metropolitana comporta algunes consideracions al voltant de la qüestió de l'autoria, de la qual és indesllligable la peculiar història i les característiques de la institució —la CMB— que ha tingut la tasca específica de vetllar per la metropolitaneïtat d'aquest territori.

Simplificant, es pot dir que l'urbanisme fou la disciplina sobre la qual es fonamentà la creació de la CMB i que la dotació tècnica actual de l'urbanisme metropolità va tenir l'origen amb el Pla General Metropolità. Fou,

doncs, inicialment, una dotació homogènia que ha sofert un creixement progressiu, sense salts, que ha permès una evolució disciplinar col·lectiva, i una línia coherent en la lectura del PGM i en la consideració dels significats metropolitans.

Aquesta peculiar circumstància d'intel·ligència intertècnica ha fet possible fins ara que aquest projecte continu i acumulatiu de ciutat metropolitana, que té autors diversos en les distintes manifestacions parcials, s'hagi d'entendre en tant que proposta global com a resultat de l'aportació col·lectiva del conjunt de tècnics que al llarg d'aquests anys han fet de l'Àrea Metropolitana motiu del seu principal interès professional.

Nota:

Els plans, els projectes i les obres que es presenten a continuació són mostres de les prioritats d'actuació i de les línies aproximatives i metodològiques en què s'ha mogut el projecte de ciutat metropolitana.

Aquestes propostes han tingut distints orígens en el temps i han assolit diversos graus de concreció. Així, en el cas d'actuacions d'obra pública, apareixen des d'obres acabades fins a projectes en tràmit d'adjudicació. Pel que fa a propostes de planejament, aquestes es troben en distints graus de tramitació i varien des del projecte redactat fins a l'aprovat definitivament. La seva inclusió aquí no comporta necessàriament la seva vigència en termes normatius o executius.



Front Litoral de Sant Adrià del Besòs.

Serveis d'Urbanisme de la CMB

Part de les propostes i dels projectes que s'exposen va ser executada o iniciada en el període 1980-83, en el qual l'urbanisme comprenia comeses de les Direccions de Serveis de Planejament, director: Xavier Subias, de Gestió Urbanística, director: Manuel Herce, i d'Obres Públiques, director: Josep M. Sabater. Era llavors President de la Comissió Informativa d'Urbanisme, Albert Serratosa.

En el període 1983-87, ha estat President de la Comissió Informativa, Joan Nieto, i els serveis d'Urbanisme tenien el mes d'abril de 1987 la composició següent:

Direcció de Serveis

Juli Esteban, *arquitecte*
Director de Serveis

Francesc Figueras, *enginyer industrial*
Dtor. de Serveis Adjunt

Joan Jubert, *arquitecte*
Secretari Tècnic

Pilar Gaspar, *auxiliar administrativa*
Maite Gómez, *auxiliar administrativa*

Unitat de Coordinació Jurídico-Administrativa

Roser Revilla, *advocat*
Cap d'Unitat

Margarita Alós, *advocat*
Josep M.ª Anglada, *advocat*
Beatriz Montes, *advocat*
Marta Perelló, *advocat*
Joan Serra, *advocat*
Nuri Gallach, *administrativa*
Toni López, *administratiu*
Esther Pérez, *administrativa*
Jaume Serra, *administratiu*
Virtudes Alonso, *auxiliar administrativa*
Jaume Mata, *auxiliar administratiu*
Filo Rodríguez, *auxiliar administrativa*
Teresa M. Sánchez, *auxiliar administrativa*
Rosa M.ª Segura, *auxiliar administrativa*

Unitat d'Actuació Urbana

Antoni Tobella, *arquitecte*
Cap d'Unitat

Josep Ramon Amer, *arquitecte*
Antoni Miralles, *arquitecte*
Joaquim Obon, *arquitecte*
Eduard Rosell, *arquitecte*
Jordi Marsal, *aparellador*
Joan Enric Pastor, *arquitecte*
Àngels Ulla, *estudiant*
Rosa M.ª Rubio, *auxiliar administrativa*

Unitat de Desenvolupament Metropolità

Amador Ferrer, *arquitecte*
Cap d'Unitat

Antoni Terrisse, *arquitecte*
Antoni Teignier, *arquitecte*
Francesc Tobella, *aparellador*
Josep M.ª Fargas, *estudiant*
Victòria Farrès, *estudiant*
Cristina Garcia, *estudiant*
Rosa Turu, *auxiliar administrativa*

Santi Juan, *arquitecte*
Cap Equip zona costanera

Jordi Navarro, *arquitecte*
Josep Anton Val, *arquitecte*
Antoni Viñuales, *aparellador*
Carme Vidiella, *auxiliar administrativa*

Unitat de Sòl Rústic i Espais Naturals

Josep M.ª Anglada, *arquitecte*
Cap d'Unitat

Xavier Eizaguirre, *arquitecte*
Josep M.ª Salinas, *arquitecte*
Luis M. Calderón, *arquitecte*
Cap oficina d'inspecció

Juan Blázquez, *auxiliar pràctic*
Luis M. Rodríguez, *auxiliar pràctic*
Arturo Serra, *auxiliar pràctic*
Josep Manuel Aguilera, *auxiliar administratiu*

Unitat de Projectes Metropolitans

Jon Montero, *arquitecte*
Cap d'Unitat

Sergi Godia, *arquitecte*
Manuel Ruisánchez, *arquitecte*
Xavier Vendrell, *arquitecte*
Beth Figueras, *paisatgista*
Jordi Ardevol, *aparellador*
José Bayo, *enginyer tècnic*
Fernando Benedito, *aparellador*
Salvador Mostazo, *aparellador*
Claudi Aguiló, *estudiant*
Moisés Martínez, *estudiant*
Marcos Viader, *estudiant*
Montse Fructuoso, *auxiliar administrativa*

Unitat de Vialitat

Francisco Cañedo, *enginyer C.C. i P.*
Cap d'Unitat

Josep M. Bernis, *enginyer industrial*
Josep M. Albó, *enginyer C.C. i P.*
Lluís Alegre, *enginyer C.C. i P.*
Francesc Labarta, *enginyer C.C. i P.*
M.ª Carmen Velasco, *enginyer C.C. i P.*
Josep Ramon Aparicio, *enginyer tècnic*
Guillermo Montejano, *topògraf*
Francesc Moreno, *auxiliar pràctic*
Francesc Llopart, *enginyer tècnic*
Fernando Tàrrega, *ajudant O.P.*
Antoni Vasco, *ajudant O.P.*
Josep Mario Villagra, *ajudant O.P.*
Santiago Estrada, *auxiliar pràctic*
Ramon Morant, *auxiliar pràctic*
Manel Sanz, *auxiliar pràctic*
Josep Lluís Villero, *auxiliar pràctic*
Berta Montoy, *auxiliar administrativa*
Ana Farrus, *auxiliar administrativa*

Dibuix Tècnic

Alberto Polo, *delineant*
Cap de Negociat

Francesc Veros, *delineant*
Roberto Abellán, *delineant*
Jordi Bernaus, *delineant*
Jordi Bartra, *delineant*
Amadeo Bernaus, *delineant*
Eustaquio Capilla, *delineant*
M. Luisa Carreras, *delineant*
Reinaldo Collado, *delineant*
Alfonso Díaz, *delineant*
Francisco Gelizo, *delineant*
José Gómez de la Tía, *delineant*
Pere Grifell, *delineant*
Enrique Ibáñez, *delineant*
José Antonio Marsan, *delineant*
M. Jesús Martínez, *delineant*
Irene Rafanell, *delineant*
Susana Rovira, *delineant*
M. Carmen Sánchez, *delineant*
Francesc Serra, *delineant*
Narciso Valle, *delineant*
Francisco Verano, *delineant*
Josep Vicent, *delineant*

Oficina d'Informació Urbanística

Carles Marín, *aparellador*
Oriol Gich, *administratiu*
Carmen Bonet, *auxiliar*
Paquita Camats, *auxiliar*
Xavier Pallejà, *auxiliar*



1.Les Grans Opcions Territorials

1.1 Ordenació de la zona costanera.

1.2 Ordenació del Parc de Collserola.

1.3 L'Espai rural.

1.4 El Pla de vies metropolitanes.

1.5 El II Cinturó.

Sota aquesta denominació agrupem propostes que tenen en comú el seu abast i la transcendència territorial.

Per això son graons intermedis entre l'ordre total del PGM i les actuacions concretes en què s'ha de desenvolupar.

En conjunt expressen la comprensió de les grans peces que componen el medi metropolità i que demanen ser considerades des d'aquesta òptica: la costa, la Serra de Collserola, el sòl rural del delta del Llobregat.

La formulació d'aquestes propostes comporta un afegit de categories i d'atribucions de valor a l'ordenació metropolitana del PGM en el sentit que subratllen i reforcen la identitat d'algunes estructures bàsiques per al conjunt metropolità.

L'ordenació de la zona costanera és un reconeixement de l'enorme valor ciutadà del mar com a motiu de molt diversos espais de convivència per a la col·lectivitat metropolitana: la platja, el port, el passeig, la pineda, etc.

Collserola proporciona probablement la imatge més omnipresent del territori metropolità. El seu destí és un parc d'una escala i d'unes pautes d'utilització molt peculiars en relació als tipus més coneguts de parc urbà o de parc natural.

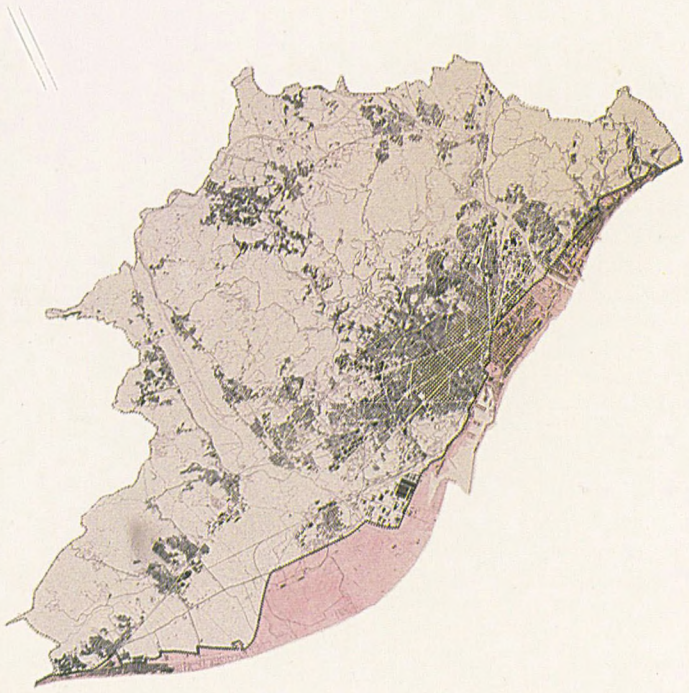
Abordar l'ordenació del sòl rural era quelcom d'inajornable. Calia un reconeixement i una dignificació del seu paper en el territori que el PGM apunta però no explica amb prou precisió. La proposta pretén la consideració del fons de la problemàtica de l'ordenació rural que havia estat tractada fins ara des d'òptiques sectorials.

Les qüestions de la vialitat metropolitana, tant en la seva consideració com a xarxa general o pel que fa a la determinació d'algunes artèries principals, tenen també, pel seu abast, inclusió en aquest capítol.

El Pla de vies és una exploració projectual que dins del marc intemporal del PGM té per objecte determinar un model intermedi de terminis abastables al qual puguin referir-se programes d'actuació molt més fraccionaris.

Els cinturons són elements d'especial importància en l'entramat viari. Són canals d'escala pròpiament metropolitana i són també motiu de conflicte per les afectacions o talls que produeixen a les àrees que travessen; per aquesta causa el seu traçat era combatut per ciutadans i ajuntaments. L'elaboració de les propostes ha tingut com a objectius bàsics: l'acord dels municipis afectes, la determinació de les possibilitats de desagregació, la relació amb les xarxes urbanes i subratllar la seva capacitat com a element generador d'urbanitat i com a referència en el territori.

1.1 Ordenació de la zona costanera



L'àmbit del Pla Especial de la zona costanera.

La costa de l'Àrea Metropolitana de Barcelona té uns 40 km de llargada.

És una costa lineal, plana, amb un únic accident geogràfic significatiu: la muntanya de Montjuïc, situada aproximadament enmig del front marítim.

El territori costaner pertany al vessant meridional de la serralada litoral catalana, que és una cadena muntanyosa contínua que només s'interromp per deixar pas als rius Besòs i Llobregat.

Arran de mar, la conca del Besòs és molt estreta. La serralada, molt acostada al mar, s'escola en un seguit de petites rieres i torrents de conques d'escassa superfície.

En canvi, la conca del Llobregat acaba en un delta molt extens, que forma un arc de gairebé 20 km a la costa, i està solcat pels antics braços del riu, avui abandonats i transformats en estanys que drenen els aiguamolls costaners.

El port de Barcelona ocupa una posició central en la costa metropolitana i s'estén al llarg de 8 km al peu del turó de Montjuïc.

A llevant de Montjuïc es constituí fa més de 2000 anys el nucli originari de població de Barcelona. Avui el continu urbà s'estén des del mar fins al peu de la serralada litoral alhora que ocupa tot el territori al llarg de 13 km de front litoral. Els nuclis de Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Badalona, Santa Coloma de Gramenet i Montgat constitueixen un teixit urbà ininterromput.

A ponent de Montjuïc la plana deltaica del Llobregat és un territori de formació quaternària que ha permès l'establiment d'explotacions agràries de gran rendiment. En els darrers cinquanta anys, però, una part del delta ha estat ocupada per l'aeroport internacional de Barcelona, per grans polígons industrials immediats al port i per nombrosos assentaments residencials al llarg de les pinedes costaneres de Gavà i de Castelldefels.

Malgrat disposar d'aquest extens front litoral de 40 km de llargada, la població metropolitana de Barcelona viu relativament d'esquena al mar. Solament la quarta part del front costaner té un accés obert i franc des del territori interior, urbanitzat o no; en les tres quartes parts restants, el pas a la costa està barrat per les vies del ferrocarril, per les grans implantacions industrials, per l'absència de camins i per les tanques contínues de l'aeroport i de les grans propietats costaneres.

La Corporació Metropolitana de Barcelona, que és l'organisme amb competències per a l'ordenació urbanística de l'Àrea Metropolitana, ha redactat un Pla per a l'Ordenació del front litoral i per recuperar la costa com a patrimoni col·lectiu a l'abast dels ciutadans.

Aquest Pla de la Costa Metropolitana té com a objectiu la remodelació de les zones urbanes decandides de la costa de llevant, la posada en servei i la reordenació dels parcs litorals i de les zones residencials i turístiques de la costa de ponent, i la protecció de les àrees agrícoles i de les reserves naturals.

A la zona costanera oriental, la supressió de la barrera del ferrocarril i la transformació de les àrees industrials obsoletes en noves zones residencials permetrà de restablir el contacte de les àrees urbanes amb el mar. No es tracta d'eliminar totalment l'activitat industrial d'aquesta zona, sinó de fer una substitució selectiva i ponderada d'algunes velles edificacions industrials per noves residències i comerços situats al llarg de les avingudes i dels carrers més significatius. L'objectiu no és altre que garantir la continuïtat de la vida urbana entre les zones residencials de la ciutat mitja i alta i la zona litoral que es pretén de recuperar. Un gran parc equipat serà el nou front urbà cara al mar.

Perquè això sigui possible els diferents organismes públics de l'Estat, de la Generalitat, la mateixa Corporació i els Ajuntaments hauran d'actuar coordinadament en el desenvolupament d'importants projectes de defensa i de fixació de la costa, de sanejament de les aigües residuals i d'evacuació de les pluvials, supressió de la barrera del ferrocarril i del traçat de la nova xarxa viària urbana que ha de possibilitar la transformació. Alguns d'aquests projectes, com el de conducció i de sanejament de les aigües residuals o l'evacuació de les pluvials són ja en un avançat estat d'execució. Altres, com la defensa de les costes, són redactats i programats. Un tercer grup de treballs, com la supressió de les barreres ferroviàries i el traçat de les avingudes del sistema viari bàsic, són en fase de definició prèvia al desenvolupament dels projectes.

La supressió de les esteses ferroviàries permetrà guanyar 38 ha de sòl urbà. La transformació de les fàbriques de gas alliberarà unes 16 ha més.

En els anys venidors, i gràcies a la progressiva execució de les grans obres d'infrastructura costanera, serà possible la fixació i la recuperació d'unes altres 35 ha guanyades al mar. La transformació de les velles zones industrials que ocupen les àrees urbanes costaneres permetrà de satisfer el vell somni d'obrir al mar les poblacions de Montgat, Badalona, Sant Adrià de Besòs i el Poblenou de Barcelona.

El Pla de la Costa Metropolitana conté propostes importants sobre el futur d'aquesta gran estructura de comunicacions que és el port de Barcelona. L'activitat del port està directament relacionada amb el desenvolupament econòmic de la comunitat metropolitana. En els períodes de creixement econòmic, l'activitat del port és el millor indicador de progrés. El port s'estén, avui, des de la ciutat antiga fins a la llera del riu Llobregat, que constitueix el límit occidental d'aquesta gran infrastructura. Des d'un punt de vista tècnic no és raonable fer desembocar un riu de les característiques del Llobregat a l'interior del port. Tampoc no és aconsellable, en termes econòmics, ampliar el port mar endins, més enllà d'unes cotes determinades de profunditat del mar. D'altra banda, l'expansió del port mitjançant el dragat de territoris interiors podria afectar seriosament el delicat equilibri hidràulic del terreny subfluvial del delta del Llobregat. L'única alternativa possible és l'ampliació del front portuari cap a ponent. Per això, qualsevol determinació que es prengui en relació amb la canalització del tram final del Llobregat està íntimament relacionada amb les possibilitats d'expansió del port de Barcelona.

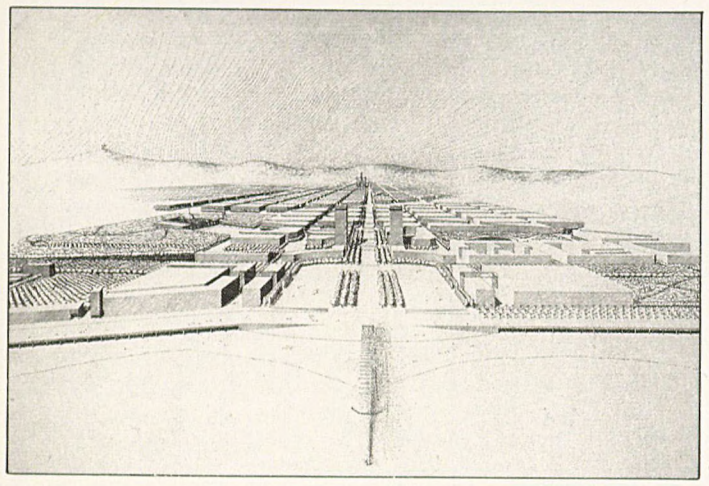
La comunitat metropolitana ha d'emprendre ben aviat les obres per a la canalització del tram final del Llobregat. El risc que suposa la permanència d'aquest tram sense canalitzar és enorme; les pèrdues que podria

ocasionar una avinguda extraordinària del riu serien importantíssimes; però la solució projectada per a la canalització del riu, que desplaça la gola 2 km al sud de l'actual alhora que obre una nova llera en un tram de més de 2 km, tindrà una gran incidència sobre el futur del port, que podrà créixer vers ponent sense entrebancs.

La decisió també influirà en l'ordenació del territori costaner situat al davant de l'aeroport, una reserva inutilitzada de 10 km de costa, amb aiguamolls i amb pinedes d'extraordinària qualitat. Una zona infrautilitzada i quasi desconeguda pels ciutadans, que corre el perill d'una accelerada degradació si no es defineix amb claredat la seva ordenació futura.

L'estabilització de les platges, la canalització del tram final del Llobregat i la possibilitat d'ampliació del port, l'eliminació de la barrera del ferrocarril que s'interposa entre la ciutat i la seva costa, la caracterització de la xarxa viària bàsica i de les trames urbanes apuntades pel Pla General d'Urbanisme Metropolità; la definició de les zones de parcs i de jardins, d'equipaments i de serveis costaners són els objectius bàsics del Pla de Costes.

Però també l'és la concreció dels teixits urbans immediats a la costa en una gran operació de remodelatge i de canvi d'ús de les extenses zones industrials costaneres que s'establiren el segle passat al costat del ferrocarril.



Els nous teixits urbans residencials substituiran, en bona part, els vells assentaments industrials. Algunes indústries assentades al Poblenou, a Badalona i a Montgat ja han abandonat les antigues naus en el procés de transformació de les estructures de producció que s'han produït aquests darrers anys. D'altres, són a punt de fer-ho. Les indústries del sector químic, metal·lúrgic, vidrieria i cordilleria i les fàbriques de gas manufacturat, que ocupaven una gran extensió del territori urbà costaner, deixaran de ser una barrera entre la ciutat i el mar i seran substituïdes per àrees urbanes residencials que permetran de donar continuïtat fins al mar als carrers perpendiculars a la costa. Les noves estructures urbanes seran obertes. Les enormes extensions de sòl d'ús exclusivament industrial deixaran pas a tota la diversitat d'usos mesclats i en unitats de grandària petita i mitjana que són l'expressió de la complexitat de la vida urbana i que permeten el control social de l'espai públic per la permanència contínua d'usuaris amb interessos diversos al llarg de totes les hores del dia i de tots els dies de l'any.

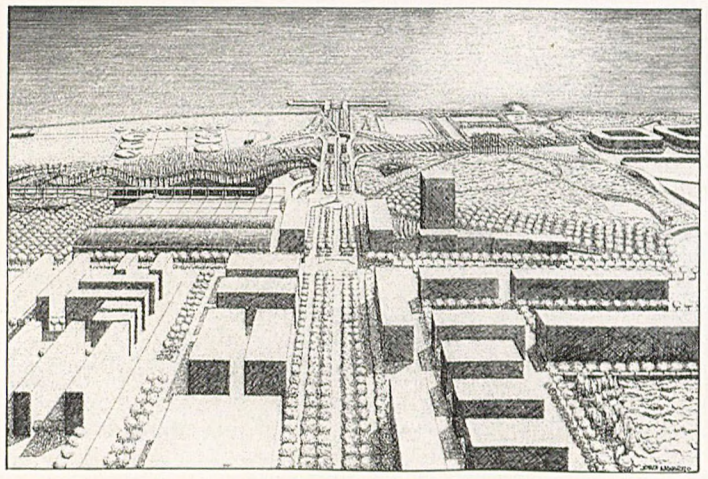
Les grans àrees industrials desertes i solitàries, quan les fàbriques estan tancades, es transformaran en places i carrers on les activitats de la residència, del comerç, del lleure i del treball compartiran un mateix espai amb les àrees esportives, amb els parcs i els jardins i amb els equipaments costaners.

El territori de la ciutat podrà esdevenir el lloc on es desenvoluparan, amb el mínim conflicte, les diverses activitats que genera la vida urbana.

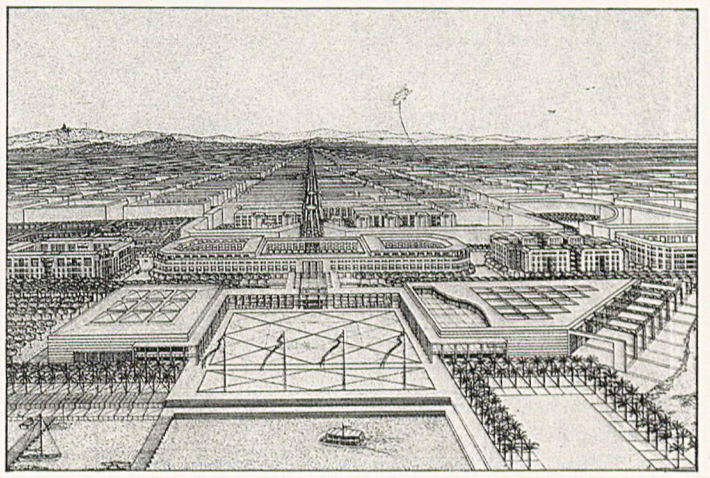
Barcelona podrà superar un dels problemes derivats del Pla Cerdà, que pel fet de reservar com a espai destinat a estacions de ferrocarril els 7 km de front litoral entre el port i el Besòs, permeté la consolidació de les estacions del Poblenou i del Bogatell, de les fàbriques de gas i de les indústries metal·lúrgiques que s'havien de situar prop del tren per rebre el carbó i el ferro que consumien, constituint així, al llarg dels anys, una barrera impenetrable entre la ciutat i el mar. Una barrera que s'afegia a la barrera natural de Montjuïc i a la barrera construïda de la ciutat vella, impenetrable i compacta, com s'ha demostrat pel fet que, en 130 anys, només s'ha pogut obrir la Via Laietana per a perforar-la.

Aquesta barrera es podrà trencar des de la mateixa lògica del Pla Cerdà.

La xarxa de carrers perpendiculars a la costa mantindrà la mateixa jerarquia de passeigs cívics principals, bulevards de gran amplada i carrers de 20 m. Els passeigs cívics principals, com el Passeig de Gràcia i el Saló de Sant Joan es complementaran amb la reestructuració del Passeig de Carles I, el remodelatge de la Rambla del Poblenou i la consolidació definitiva del Passeig del General Prim com a gran avinguda de relació de la ciutat interior amb la costa.



L'eix Carles I-Marina conté i, en el futur encara més, una sèrie d'elements d'alta significació urbana: la Sagrada Família, la Monumental, el Pont de Marina, el futur gran parc de l'Estació del Nord i les possibles implantacions d'un gran equipament administratiu a la cruïlla amb el carrer de Wad-Ras i d'un Palau de Convencions com a coronament del Passeig en arribar al mar. Per la seva posició en la trama Cerdà, i perquè és la primera via que pot arribar al mar sense entrebancs, el passeig de Carles I és l'avinguda central que completa el sistema de grans vies cíviques de la ciutat i restableix el contacte directe entre les zones de residència i la costa.



La Rambla del Poblenou és, en l'actualitat, la via cívica més significativa de l'àrea de llevant. El remodelatge d'aquest passeig i la seva perllongació fins a la costa, una vegada eliminada la barrera del ferrocarril, obligarà a salvar a diferent nivell el Cinturó Litoral per aconseguir que el recorregut de la Rambla no es vegi interromput per l'intens trànsit que suportarà aquesta via.

El passeig del General Prim s'està urbanitzant com a avinguda equipada. Aquest caràcter d'eix cívic és el que millor s'escau per a aquesta via, que és l'únic respir d'urbanitat a què poden aspirar els atapeïts barris residencials que s'han bastit els darrers quaranta anys a ambdós costats del Passeig.

Els carrers de Bilbao i de Bac de Roda seran els dos grans eixos de gran amplada i de circulació rodada per a la comunicació dels barris interiors amb la costa.

La construcció del pont de Felip II i l'obertura del carrer de Bilbao fins al Cinturó Litoral són dues obres fonamentals per a la relació mar-muntanya. Com també l'és la connexió del carrer del General Manso amb el pont del Treball i amb el carrer de Santander.

La relació visual de la ciutat amb el mar es podrà recuperar íntegrament amb l'obertura de tots els carrers menors de la xarxa Cerdà, sobretot si, com és d'esperar, els projectes d'edificació definitius respecten del tot aquestes visuals.

La relació íntima de Barcelona amb el mar que avui només s'aprecia, paradoxalment, quan s'entreveu la ciutat lluny de la costa i des del capdamunt dels carrers de Muntaner o de Sardenya, podrà, finalment, esdevenir

una realitat quan desapareguin els volums construïts de les fàbriques i dels magatzems de l'Avinguda d'Icària i del carrer del Taulat.

Semblantment, a Badalona i a Montgat els carrers que enfilen la costa s'obriran visualment al mar quan desapareguin les naus de la Cros, els dipòsits de la Campsa o la fàbrica Barrau per a donar pas als nous teixits urbans residencials o industrials que substituiran els establiments actuals.

Com s'ha dit, el Cinturó Litoral és la via bàsica fonamental del sector. Juntament amb la Gran Via constitueix l'eix distribuïdor del contínuum urbà que s'estén des del Besòs al Llobregat.

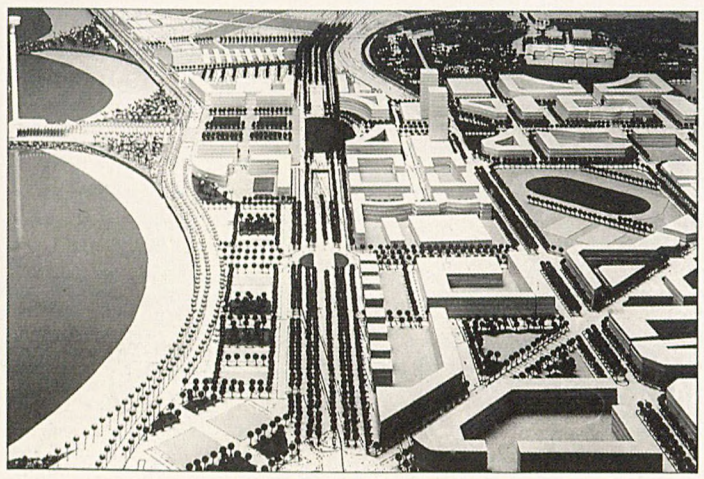
El nucli antic de la ciutat i la muntanya de Montjuïc formen una massa urbana de 2 km de gruix i de 5 km de llargada, només penetrada per l'avinguda del Paral·lel i per la Via Laietana.

El Cinturó Litoral que voreja per la costa aquesta massa urbana i que comunica les valls del Besòs i del Llobregat amb el port de Barcelona és una via de trànsit ràpid, inevitable i sense alternativa.

En el Pla de Costes, el Cinturó es projectà com a via urbana integrada en tot el front urbà de llevant. El Cinturó és el distribuïdor imprescindible per a accedir a la zona costanera en la direcció de llevant-ponent, però no es pot constituir en una nova barrera entre la ciutat i el mar.

Per això cal atorgar a aquesta via el caràcter adequat perquè s'integri sense traumes en el teixit urbà. Caldrà limitar els nusos espectaculars i les grans obres de fàbrica sobre el nivell natural del terreny, així com dissenyar amb cura la secció transversal i les cruïlles.

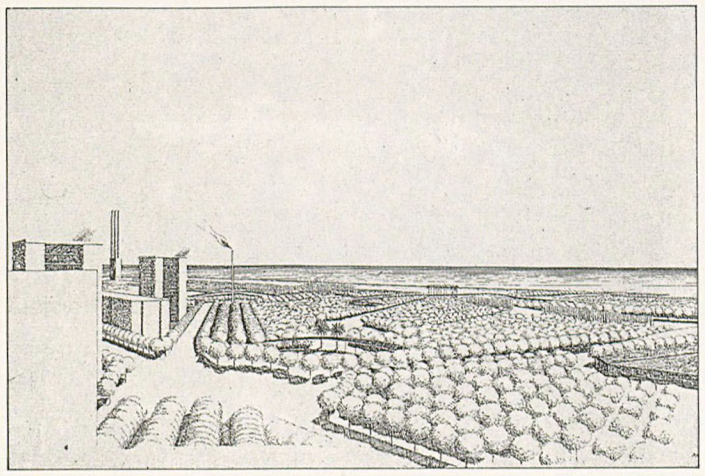
La disposició de l'arbrat i dels parterres enjardinats serà fonamental per a evitar la imatge d'autopista.



A Sant Adrià del Besòs la penetració cap al mar es farà, no sense dificultats, a ambdós marges del Besòs.

En el marge dret el Pla de Costes proposa recuperar la petita platja existent entre la gran estació depuradora d'aigües residuals i el cremador d'escombraries, tot connectant aquesta platja amb els barris del Besòs, de la Mina i de la Catalana.

En el marge esquerre, el contacte de Sant Adrià amb el mar s'aconseguirà mitjançant la urbanització del nou parc equipat que està duent a terme la Corporació Metropolitana en un front litoral de més de 300 m de llargada.



A Badalona, la perllongació dels carrers de Monturiol i de Sant Ignasi de Loiola fins a la costa, sí bé no podrà trencar físicament la barrera del ferrocarril, si que ho farà visualment. La connexió dels barris residencials interiors amb la costa recuperada es farà mitjançant passos inferiors a la via del tren.

Aquests passos permetran de connectar la ciutat amb el possible port esportiu i pesquer que es podrà bastir en els terrenys que alliberarà Campsa en els propers anys.

El traçat del Passeig Marítim al llarg de la costa podrà esdevenir finalment una realitat, entre el Besòs i el turó de Montgat, sobretot quan desapareguin els establiments que ocupen, en concessió temporal, la Zona Marítimo-Terrestre i quan es traslladin les indústries químiques i d'adobs que ocupen el front litoral de Montgat.

L'Ajuntament de Montgat també opta a la construcció d'un possible port esportiu a redós del turó, però tant al port de Montgat com al de Badalona caldrà garantir que les obres de fàbrica no interrompin el corrent de sorra que es desplaça al llarg de la costa en direcció de llevant a ponent. Sobretot, després de l'espectacular obra de regeneració de les platges de Montgat, realitzada l'hivern de 1986-1987, que ha aconseguit, sense construir cap espigó emergent, la restitució d'una franja de sorra de més de 50 m d'amplada i 2 km de llargada.

Els accessos a aquesta nova platja són una obra ineludible.

Per la banda de ponent, a més de proposar el desviament del Llobregat, que ha de permetre l'ampliació del port i la racionalització dels teixits urbans industrials de la Zona Franca i del Polígon Pratenc, el Pla de Costes proposa l'execució de les previsions del Pla General Metropolità de 1976 amb algunes modificacions derivades de la nova visió del tractament del territori que s'ha introduït en la nostra societat aquests darrers deu anys.

El respecte a les àrees agrícoles rendibles, als espais naturals dels aiguamolls costaners, i a les pinedes que han sobreviscut a l'onada urbanitzadora indiscriminada dels anteriors decennis és l'objectiu principal de les propostes. Com també l'és el de posar a l'abast dels ciutadans aquesta reserva inigualable per al lleure col·lectiu que representen els més de 20 km de platges del delta del Llobregat.

Pel que fa a les àrees naturals que cal protegir, com l'entorn dels estanys de la Ricarda, o del Remolar, en el Pla de Costes es proposen mesures de cautela per evitar que els usos massius dels territoris que els envolten puguin afectar negativament les reserves naturals.

En alguns indrets especialment malmesos com l'entorn de l'estany del Remolar, les intervencions hauran de refer les condicions d'un medi natural gairebé extingit, si s'escau mitjançant intervencions que en modifiquin l'estructura originària.

Pel que fa a les pinedes immediates a la platja, en el Pla de Costes es proposen intervencions dirigides a la preservació de l'arbrat, a la transmissió de bona part de les propietats privades litorals als Ajuntaments i a l'equipament d'aquestes àrees com a complements de les activitats de lleure que es desenvolupen a les platges.

La preservació de l'arbrat s'arbitra mitjançant la prohibició dels usos residencials privats en una franja d'uns 200 m a partir de la costa, alhora que es destinen la major part dels sòls que encara es conserven lliures d'edificació a equipaments públics.

La transmissió de la propietat als Ajuntaments s'aconseguirà a través de l'execució dels Programes d'Actuació i dels Plans Parcials i Especials que es desenvoluparan en aquests territoris a partir de la determinació, que conté la Modificació del Pla General annexa al Pla de Costes, de reservar les superfícies immediates al litoral com a àrees de cessió obligatòria en els respectius Plans.

L'equipament d'aquestes àrees com a complement de les activitats de lleure es podrà realitzar mitjançant la concessió als privats de l'explotació de les instal·lacions realitzades segons programes estrictes de qualitat de disseny i de respecte al medi natural i urbà.

Així, al front marítim del Prat de Llobregat, de Viladecans, de Gavà i de Castelldefels i les Botigues de Sitges es proposen una sèrie d'intervencions puntuals que, en funció de la situació preexistent, tendeixen, totes elles, a fomentar l'ús de les platges del delta al servei del lleure de la comunitat metropolitana.

El barri de les botigues de Sitges, a Garraf, és el límit occidental de la comarca.

Les platges de Castelldefels són les més accessibles i equipades del delta.

Les pinedes de Gavà sovint han suportat processos d'urbanització inadequats.



Prop de l'estany de la Murtra, les platges de Gavà es van erosionant.

Les platges de Viladecans són les més inaccessibles.

Els càmpings situats a la primera línia de mar barren els accessos a les platges.



L'estany del Remolar i els aiguamolls del seu entorn constitueixen un territori clau per a l'equilibri de medi ambient.

El camp de golf del Prat ocupa gran part de les pinedes litorals.

La pineda de Can Camins, al Prat.















L'estany de la Ricarda té una gran importància pels seus valors naturals i paisatgístics.



La gola del riu Llobregat és el límit dels terrenys del port.



Les platges de la Barceloneta.



El port de Barcelona.



El Parc de la Ciutadella i el Ramal Glòries.



Al voltant de l'eix del passeig de Carles I, s'hi situarà la Vila Olímpica.



Els aiguamolls de Ca l'Arana, prop del polígon pratenc.



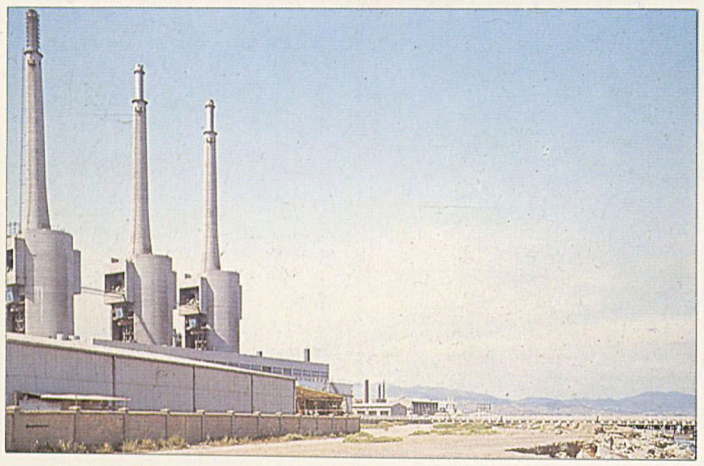
La costa de llevant de Barcelona.



L'avinguda de Prim.

La gola del riu Besòs i els barris de la Catalana i la Marina, a Sant Adrià.





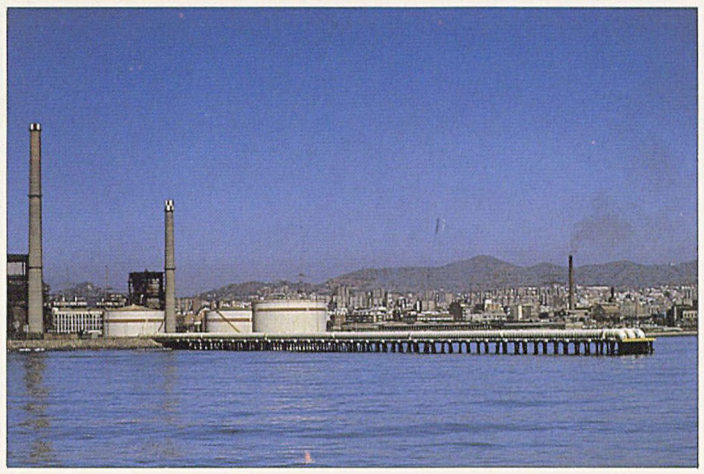


Les centrals tèrmiques ocupen gran part del front marítim de Sant Adrià.

La central térmica de la Catalana renovada enterament en el decenni 1960-70.

Els espais potencials per a recuperar en el front costaner.



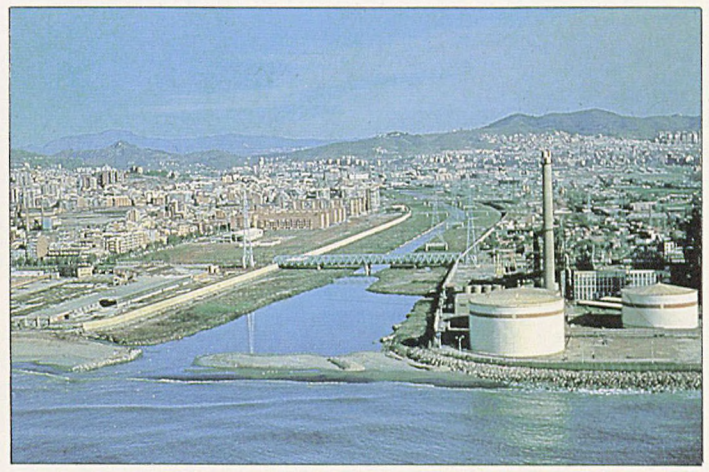




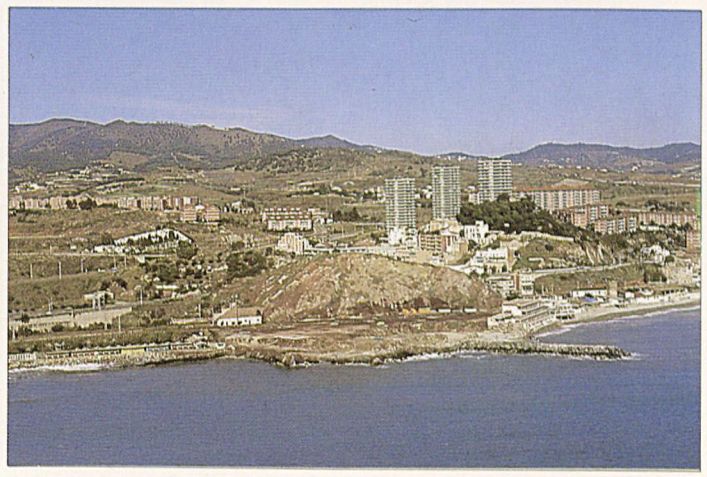
Diverses indústries obsoletes ocupen la façana marítima a Badalona i a Montgat.

La platja davant la Rambla de Badalona.

El turó de Montgat.





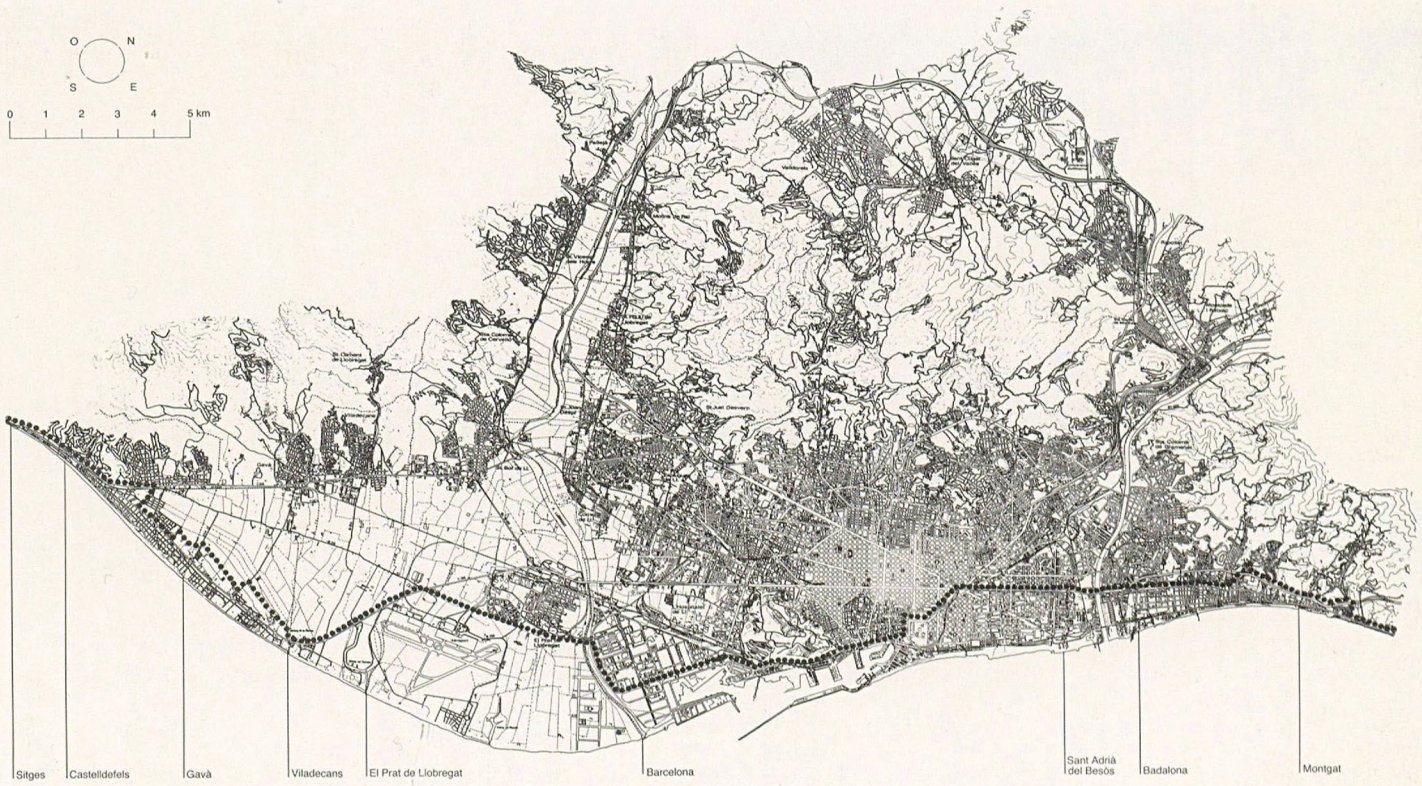


De manera resumida, amb el Pla de Costes, la Corporació Metropolitana de Barcelona cerca de donar resposta a les tres grans qüestions que té plantejades la comunitat metropolitana en relació al seu territori litoral:
– la superació de la barrera que constitueixen el ferrocarril i les zones industrials decandides del contínuum urbà de llevant;
– la possibilitat de creixement del Port i la racionalització de les àrees industrials del delta del Llobregat mitjançant el desviament i la canalització definitiva del riu;
– la posada en servei amb el màxim rendiment com a equipament pel lleure ciutadà de la reserva de les platges del delta, sense que això signifiqui una nova degradació del medi natural.

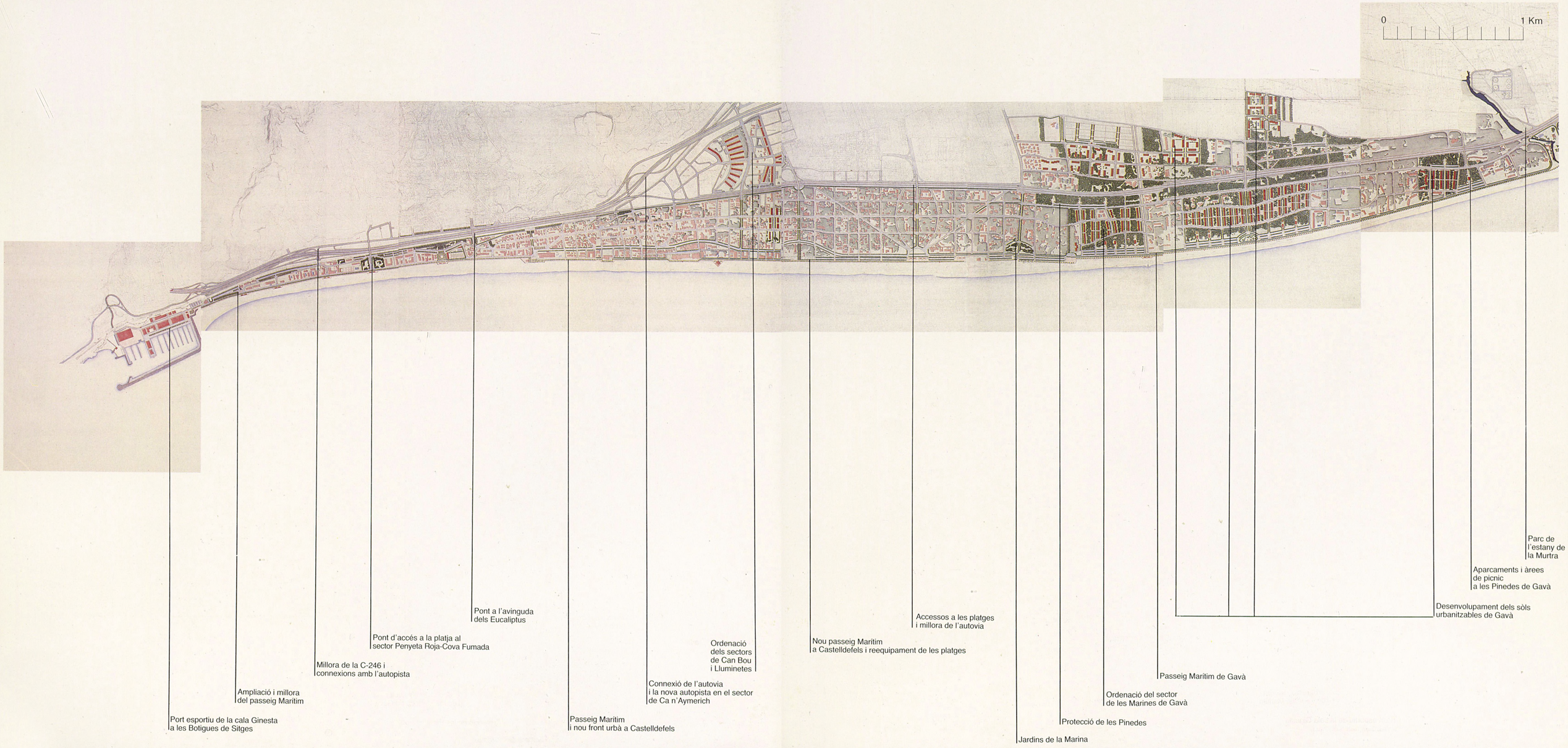
Equip Redactor
Lluís Cantallops i Valeri
Arquitecte Director de l'equip

Santiago Juan
Jordi Navarro
Xavier Romaní
Estanislau Roca
Miquel Simón
Josep Anton Val
Arquitectes

Col·laboradors
Rosa Cánovas
Beatriu Goller
Jordi Dávalos
Josepa Lleida
Carme Vidiella



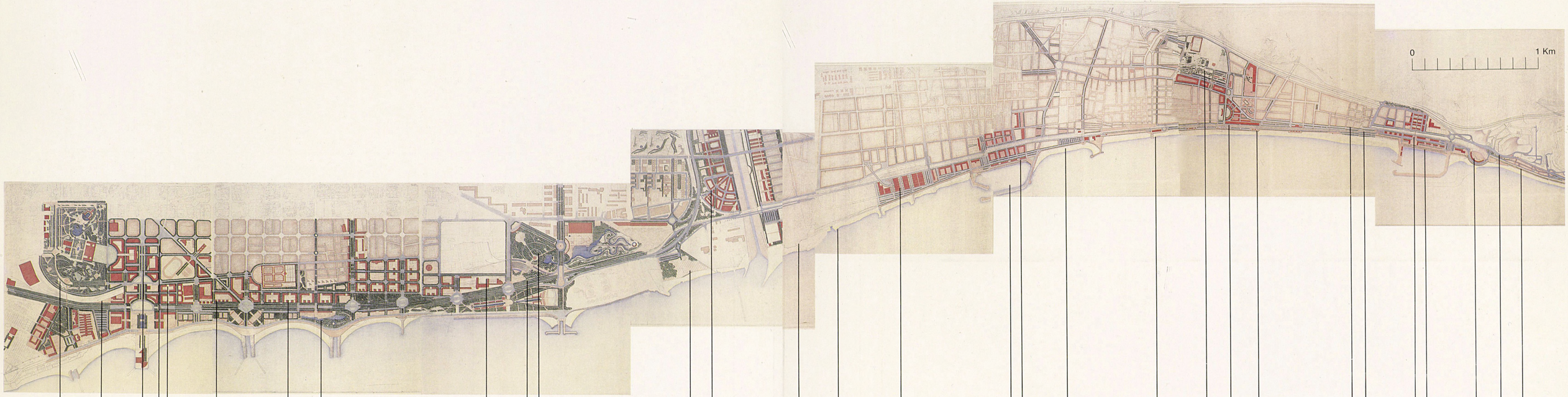
Front costaner dels municipis
de Sitges (les Botigues),
Castelldefels i Gavà



Front costaner dels
municipis de Viladecans i
el Prat de Llobregat



Front costaner dels
municipis de Barcelona,
Sant Adrià de Besòs,
Badalona i Montgat



Reordenació del Parc de la Ciutadella
Avinguda Litoral
Perllongació del Passeig de Carles I
Soterrament del ramal Glòries
Sector de la Vila Olímpica
Protecció i defensa del litoral
Nou front urbà segons les directrius del Pla Cerdà
Passeig Marítim i el parc de Mar
Remodelació de les instal·lacions ferroviàries i industrials
Supressió del ferrocarril de la costa
Parc Metropolità al final del Passeig Prim
Recuperació de les platge de la Catalana
Remodelació del ba de la Catalana a Sant Adrià de Bes
Equipaments i parc urbà al barri de la Marina
Passeig Marítim i nou front urbà
Estabilització i sanejament de les platges
Remodelació del sector industrial de S. A. Cros
Nou port a Badalona
Remodelació del Sector Industrial de Campsa
Passeig Marítim de Badalona
Àrees de serveis de platja
Reordenació de l'entorn de Can Solei
Remodelació del sector industrial de la Vidriera
Nous accessos a les platges sota el ferrocarril
Remodelació dels sectors industrials de les Mallorquines i Casamitjana
Nou accés a Tiana
Remodelació del sector industrial de Explosivos Rio Tinto
Nou port a Montgat
Enjardinament del turó de Montgat
Reordenació de la N-II
Passeig Marítim de Montgat

1.2 Ordenació del Parc de Collserola

Introducció

En primer lloc hi ha la seva importància com a *element geogràfic* de primera magnitud, configurador, juntament amb d'altres, de la peculiar forma de l'àrea metropolitana barcelonina. El seu relleu és accidentat, poc accessible i urbanitzable, i gaudeix d'una posició central entre la plana de Barcelona i la depressió prelitoral, i entre el Besòs i el Llobregat, la qual ha donat la matriu inicial a l'àrea metropolitana, que s'organitza fonamentalment en una estructura anular mitjançant les vies de comunicació i la disposició dels nuclis urbans que envolten la Serra i que resulten extraordinàriament propers, gairebé sense transició en el cas de Barcelona.

Segonament, la seva *dimensió,* en tant que espai lliure i cobert de bosc en bona part (unes 6.500 ha qualificades de Parc Forestal pel Pla General Metropolità), accentua encara més la seva importància. Cal pensar, com a punt de referència, en les 400 ha de la muntanya de Montjuïc, les 800 ha del Bois de Boulogne (a París) i les 350 ha del Central Park (a Nova York).

Collserola és un *territori humanitzat* que ha pres característiques diverses segons les èpoques. Inicialment fou sobretot un paisatge rural (conreus i bosc), però progressivament urbanitzat en tots sentits (residència, dotacions, ús del lleure, drecera de transport ferroviari i elèctric, suport de telecomunicacions, etc.). No obstant això, manté una *qualitat paisatgística i natural* notable, protegida pel seu relleu accidentat i la defensa que, d'un temps ençà, n'ha fet la consciència ciutadana.

Aquestes peculiaritats, que fan de Collserola un cas excepcional arreu del món, són alhora les seves potencialitats.

Els antecedents històrics

En els mapes i dibuixos dels segles XVIII i XIX, la Serra de Collserola apareix com el final del pla de Barcelona, alhora teló de fons i mirador. La importància militar és el motiu principal dels mapes, mentre que els gravats intenten reflectir sobretot l'escenari i el mirador. En les propostes urbanístiques tan sols s'esmenten les vores de la Serra, la qual suposa el límit de l'expansió de Barcelona, un cop enderrocades les muralles des d'Ildefons Cerdà, a Léon Jaussely i el Pla d'Enllaços. Al final del XIX, els mapes temàtics, com el geològic d'Almera, demostren l'interès de l'època pel territori com un conjunt, que posaven de manifest en l'ús de documentacions i descripcions de base.

Al principi d'aquest segle, la ciutat comença a no cabre-hi, i les propostes de futur s'enfilen cap a Collserola, amb vista a urbanitzar-la dins l'esperit de la ciutat jardí, dels grans parcs de lleure o de les telecomunicacions. Alhora, els ciutadans la visiten i hi estableixen una tradició de diumenges al camp que, amb millor o pitjor fortuna, arriba fins als nostres dies. En un altre sentit, aquestes propostes de futur es difonen cap al Vallès. El ferrocarril de Frank Pearson, travessant en túnel la Serra, reflectia el seu paper de barrera, d'obstacle per a l'expansió, i, alhora, la migradesa dels canals naturals d'accés a Barcelona, els rius Besòs i Llobregat.

La concepció de començament de segle d'una nova ciutat metropolitana porta a Nicolau M. Rubió a concebre-hi Collserola com el gran Parc Central, a diferència de les propostes de futur del GATPAC i de Le Corbussier, en les quals Collserola pren tan sols el paper de límit. Aquesta concepció de la ciutat metropolitana continua després de la guerra i l'alternança de parc que cal conservar i d'obstacle que cal travessar es manté, amb més o menys èmfasi, en les propostes del Pla de l'any 1953, en l'Esquema d'Objectius per a Barcelona l'any 2000, i en el Pla Director de l'Àrea Metropolitana. L'única proposta en concret en aquest temps sobre el Parc del Tibidabo és l'estudi de l'any 1970, que, dins la lògica urbanitzadora de l'època, assigna un paper divers i actiu a quasi totes les àrees del Parc, bàsicament com una reserva d'equipaments dins d'un espai boscós.

Finalment, el Pla General Metropolità (d'ara endavant PGM) de l'any 1976 s'inscriu clarament en aquesta doble lògica, ja que proposa travessar la Serra amb vies ràpides que optimitzin la comunicabilitat metropolitana (els tres túnels i la via de cornisa) i preservar-la com a futur Parc Forestal: amplia el seu àmbit, conté de manera detallada les pressions urbanitzadores i, de fet, és l'instrument de la protecció urbanística actual. El PGM manté, però, algunes pressions urbanitzadores excessives i reflecteix la hipòtesi que gairebé tot el territori de conreu anirà esdevenint peces urbanes residencials o d'equipament, la qual és, actualment, més discutible.

Així doncs, avui Collserola continua tenint tres papers fonamentals. Primerament, és el rerafons de les ciutats que l'envolten: és la presència de verd, de camp, dins d'una àrea excessivament congestionada. Alhora, és un gran mirador, un excepcional mirador, del territori, de les ciutats, les planes i les muntanyes. I, a l'últim, és un obstacle, una barrera per a la connexió amb el territori metropolità, que caldrà vorejar o travessar segons els casos. Tanmateix, és també la ròtula que haurà d'articular la urbanització d'aquesta ciutat metropolitana.

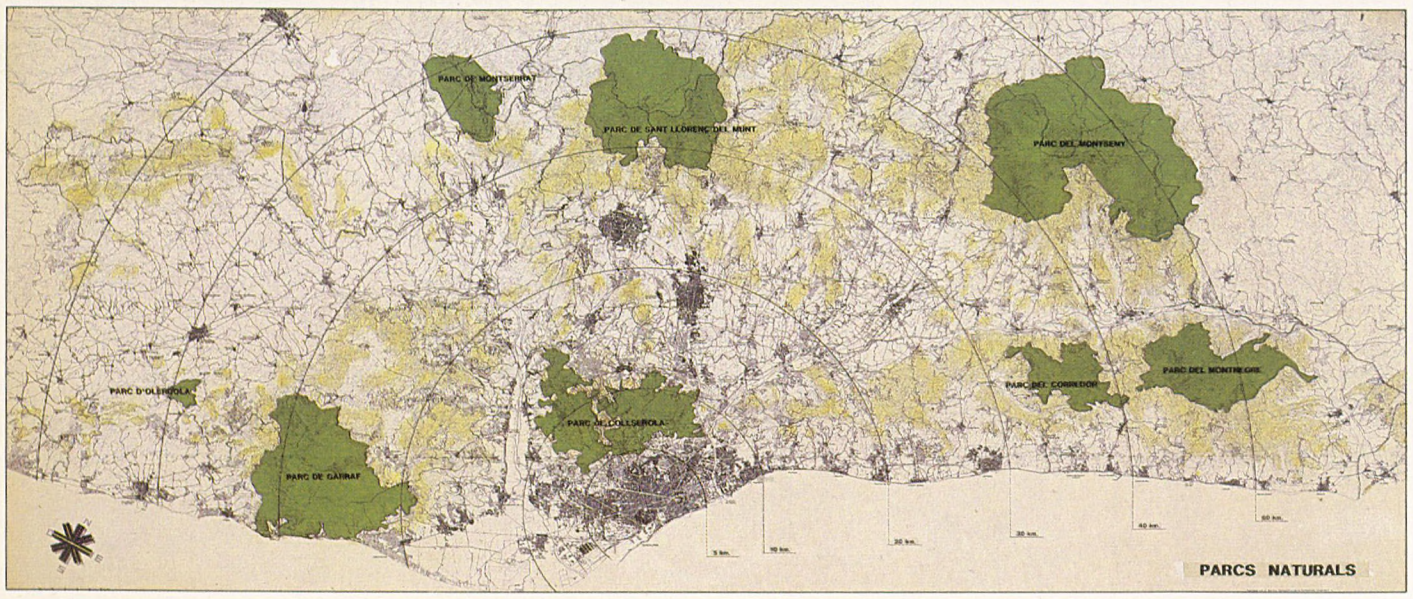
Les premisses de la proposta

Collserola és un fet territorial, tant pel que fa a la seva dimensió com a la imbricació metropolitana de què gaudeix. No es tracta d'un fet autònom que pugui plantejar-se en ell mateix: no és un parc aïllat, amb un territori rústic estable que li faci de coixí i amb poques sol·licitacions urbanes, sinó, ben al contrari, és un territori vorejat de ciutat i sotmès a les seves pressions humanes i urbanitzadores. És, en el fons, una part qualitativament diferent d'aquesta ciutat, mancada d'integració, que necessita alhora un relligat estructural pel que fa a les comunicacions i a la xarxa d'espais lliures, i una definició de límits que la doti d'un contorn clar.

Fer el Parc és, en un cert sentit, refer la ciutat, cosa que, presumiblement, caldrà fer des dels elements geogràfics estructuradors que són els que, de manera conscient o inconscient, han anat definint la forma de les ciutats. Es tracta, en definitiva, de passar d'un territori rústic, relativament abandonat i separador dels municipis, a un territori actiu que en sigui un nexe d'unió. Amb aquesta finalitat caldrà integrar les sol·licitacions metropolitanes,

Collserola.





La situació del parc de Collserola.

tot sovint definides en termes de transport (túnel, línies d'alta tensió...), i les més clarament urbanes, tot suggerint el final raonable de la ciutat i la continuïtat dels espais lliures urbans dins del Parc.

Collserola és un territori amb activitat, profundament humanitzat, que no pot plantejar-se només com una zona verda de bosc o jardí. Damunt d'una estructura rural de colonització, definida per les edificacions (com ara els masos, vinculats a l'activitat agrícola), la parcel·lació i els camins cadastrals, s'han anat sobreposant al llarg d'aquest segle un seguit d'activitats que inclouen les urbanitzadores (reeixides o no), les extractives, les dotacionals, les de comunicacions, les de lleure massiu, etc. Tot això ha anat definint el paisatge de Collserola, que ha d'ésser entès no tan sols en els aspectes estètics i sensitius que té la ciutat per als seus habitants, sinó, també i en primer lloc, a partir del mateix territori i de les activitats que s'hi desenvolupen contínuament.

Aquestes activitats, corregides i endreçades en funció de les seves potencialitats i la seva compatibilitat amb el medi, seran les que definiran el paisatge i les característiques del Parc en el futur.

Collserola és també, però, un projecte. Una definició d'àrees i de tractament no és suficient per a configurar el paisatge. Relacionats amb aquestes activitats, caldrà la definició dels espais construïts i tractats com a parc, de les propostes de reconstitució i tractament del paisatge vegetal, dels projectes de traçat i secció viaris i el seu ajust i posada en pràctica en el territori, com a d'altres elements centrals de configuració del projecte.

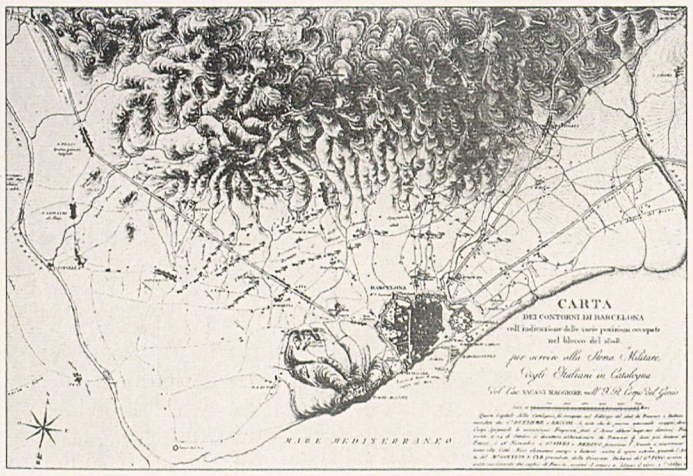
Collserola és un projecte que cal desenvolupar al llarg del temps, fins i tot si pensem en termes més optimistes que no els 60 anys de Montjuïc. No es tracta de cap manera d'una tasca que s'hagi de realitzar en un termini breu. Per aquesta raó cal dotar el projecte d'una hipòtesi de futur suficientment clara per a poder començar demà amb els coneixements actuals, i alhora suficientment flexible per a poder anar modificant, mitjançant l'experiència, les hipòtesis inicials dins d'aquesta gran matriu general.

Collserola gaudeix d'una doble condició, metropolitana i municipal. D'una banda, el seu caràcter unitari és indubtable: el podríem reconèixer a l'interior del Parc a partir de la continuïtat de la vegetació i del relleu definit per les carenes, i això ha predeterminat la forma de la xarxa de comunicacions i de colonització. De l'altra, dins d'aquesta unitat, Collserola disposa d'una diversitat consubstancial al fet geogràfic, reflectit per les valls que s'aboquen a les ciutats i els pobles que envolten el massís, amb una tendència centrípeta de caràcter municipal que és reforçada per les peculiars condicions de colonització de cada part del territori i que ha predeterminat una xarxa viària que s'estira des de cada ciutat cap a l'interior, per les valls. Això porta a concebre el Parc com una unitat, la qual, a més d'ésser perceptible i apreciada com a tal pel ciutadà, i consegüentment, ha de tenir un desenvolupament unitari i coherent mitjançant un organisme autònom de gestió, en el qual el pes de les característiques municipals de Collserola sigui degudament representat.

1808.

1916 Ferrocarril de Catalunya. «L'opció Vallès».

Pla comarcal, 1953.

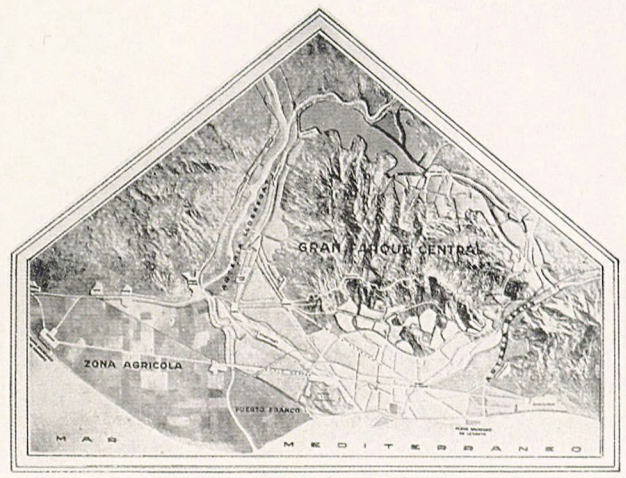


1814.

Barcelona futura, N.M. Rubió i Tudurí.

Barcelona año 2000.

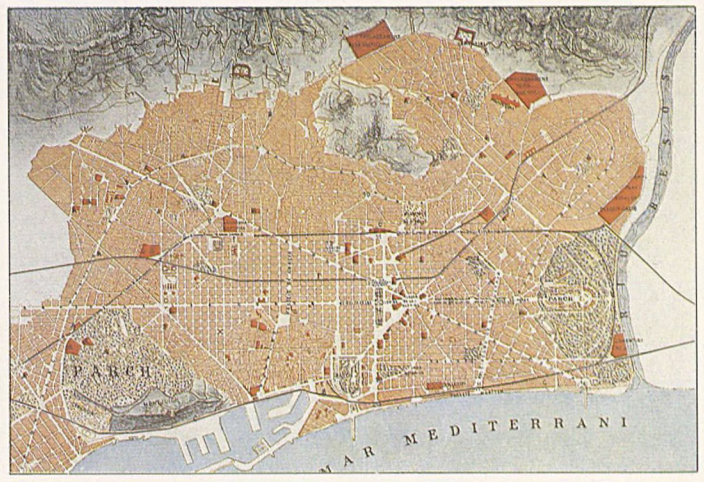


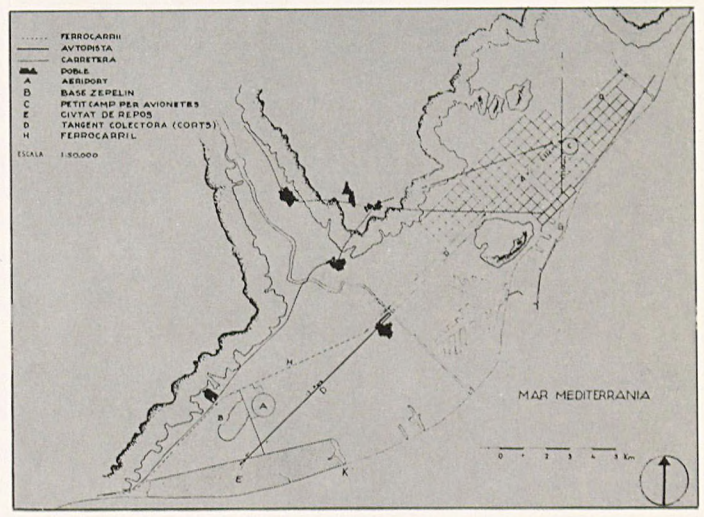


1911, Pla d'enllaços.

Pla Macià, GATCPAC.

1976, Pla General Metropolità.



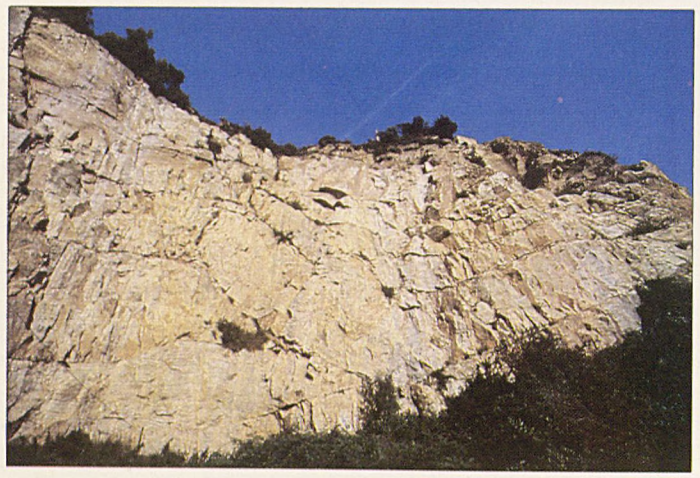


Litologia: pissarres.

Calcaris.

Vegetació: alzinar.







Pinedes.

Prats i pinedes.

Bosc tancat.







Floracions.

Fauna: esquirol.

Pit-roig.







Conreus: bassa.

Ametllers.

Clariana



Patrimoni històric: Can Bell.

Ermita de Nostra Senyora de les Feixes.

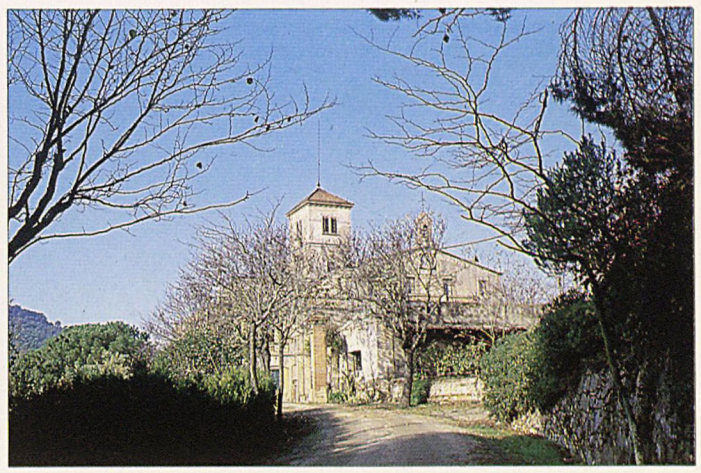
Viaducte.



Vil·la Joana.

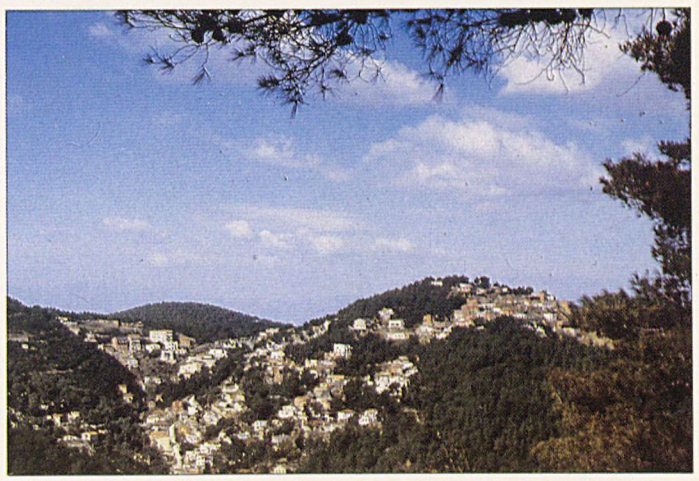
Nuclis urbans: turó dels soldats.

Vallvidrera.















Instal·lacions: telecomunicacions. Sant Pere Màrtir.

Dotacions: observatori Fabra.

Cementiri de Cerdanyola.

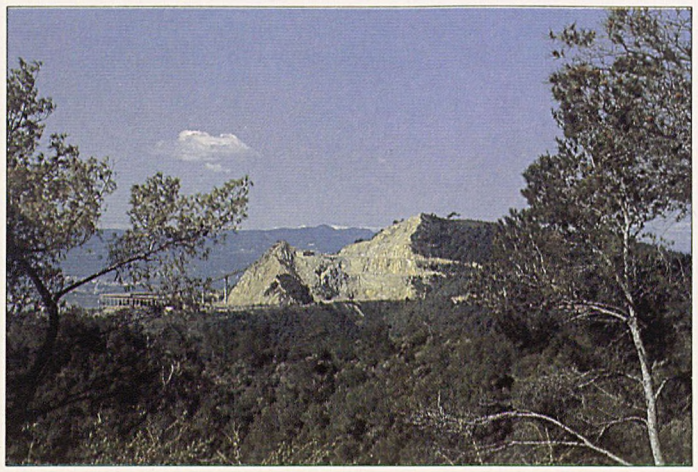


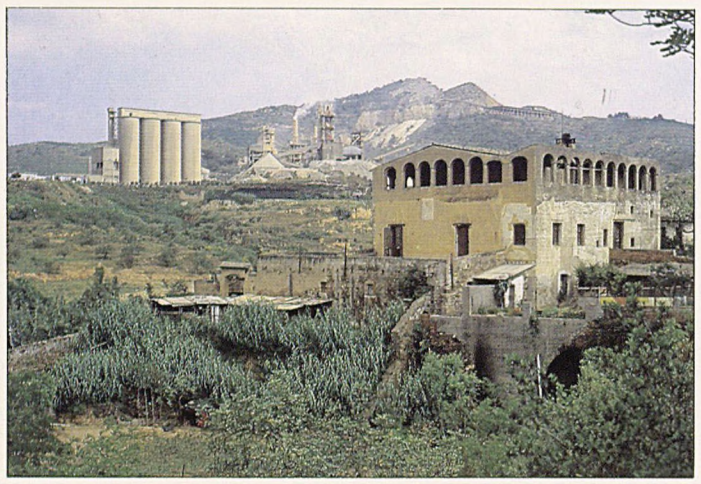


Activitats extractives: pedreres Sanson.

Activitats industrials: cimentera Sanson.

Línies d'alta tensió.



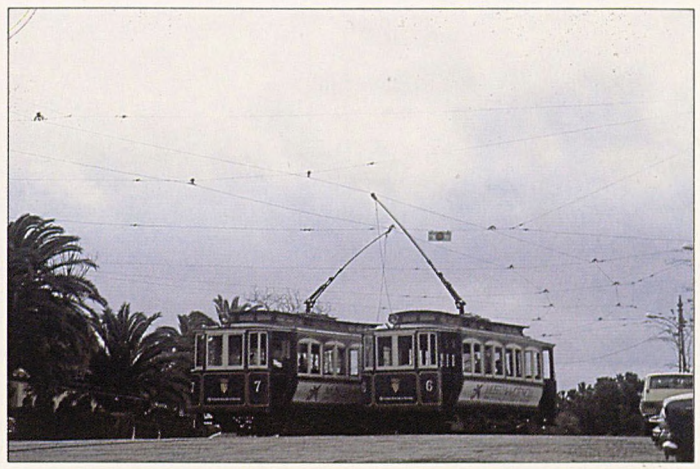




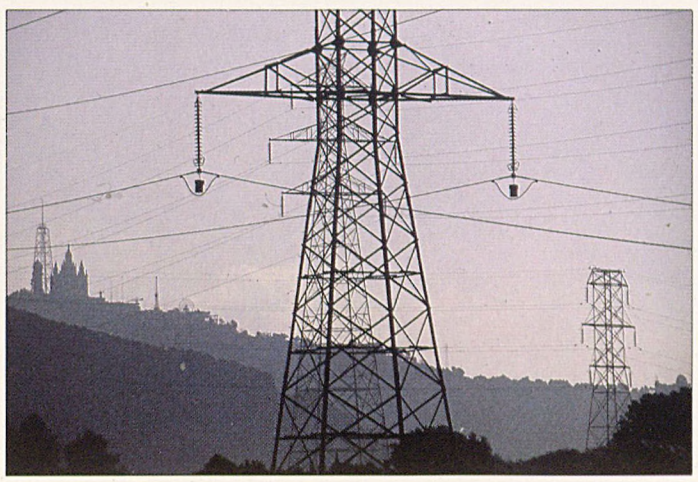
Accessos: tramvia blau.

Carreteres.

Funiculars.









Lleure: Tibidabo.

Carretera de les Aigües.

Santa Creu d'Olorda.

Menjadors a l'aire lliure de les Planes.

Menjadors a l'aire lliure de les Planes.

Pantà de Vallvidrera.

Santa Creu d'Olorda.

Itinerari.

Font Groga.

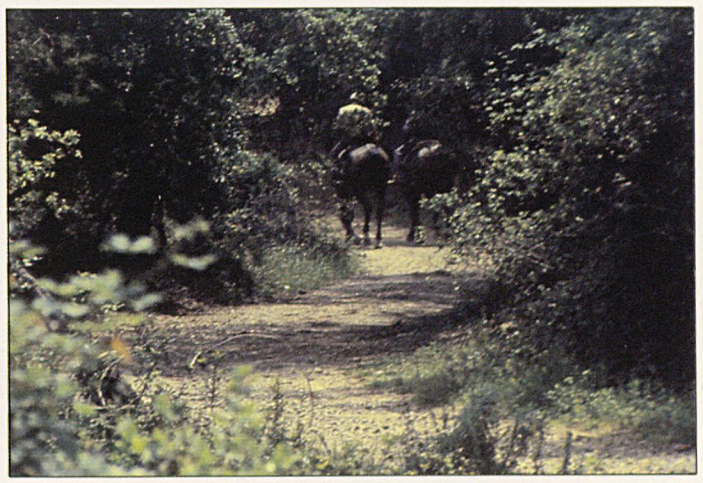




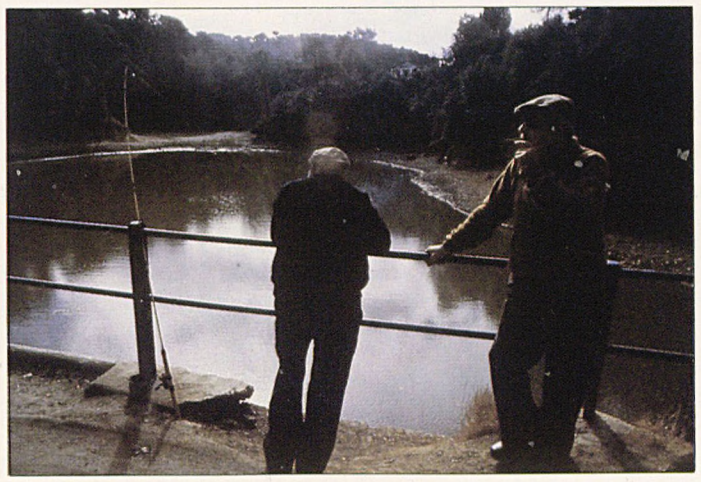














L'ordenació del parc de Collserola

La proposta d'ordenació es concreta en un Pla Especial d'Ordenació i Protecció del Medi Natural, el qual desenvolupa les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità i del Pla de Protecció del Medi Natural i del Paisatge segons la Llei d'Espais Naturals de Catalunya i la Llei del Sòl.

El Pla especial, enriquit amb les reflexions dutes a terme al si de la discussió en els mitjans d'informació públics i amb els treballs desenvolupats (que són, bàsicament, el de les vies travesseres de la Serra —túnels— i els relatius a la fauna), ha definit finalment una hipòtesi de configuració del Parc. Aquesta hipòtesi es fonamenta en la caracterització de les unitats de paisatge i dels elements construïts i en la definició dels projectes que cal desenvolupar-hi, és a dir, les àrees que el Pla anomena «de tractament específic» i la xarxa viària.

El Pla complementa aquestes definicions amb suggeriments d'estructura metropolitana que comprenen la definició d'un àmbit del Parc, els criteris per al desenvolupament de la ciutat fronterera i la proposta de vialitat estructuradora i de xarxa d'espais lliures.

I, a l'últim, estableix criteris per al desenvolupament i la gestió del Parc, amb hipòtesis de costos d'inversió.

Les unitats de paisatge: zones segons naturalitat i ús

El paisatge, com a resultat de les interaccions de les activitats humanes damunt del medi físic, és un dels elements fonamentals del Pla. Sense un paisatge de qualitat no hi ha Parc. N'és la part material, el rerafons o l'ambient de totes les activitats, l'entorn dels espais organitzats i utilitzats (el camp, el bosc) per la ciutat.

Dèiem que Collserola és divers, en el seu paisatge i en els seus ambients, segurament, excessivament divers. Reconduir aquesta diversitat és una necessitat, però alhora sembla possible i desitjable oferir als ciutadans diferents parcs —paisatges— amb diferents graus de naturalitat i de possibilitats d'acolliment per al lleure.

L'anàlisi de l'estat actual del territori i la consideració de les seves potencialitats permeten que el Pla defineixi distintes unitats, de característiques de paisatge homogènies, que anomena «zones segons naturalitat i ús». No es tracta només de recollir la situació actual, sinó també de plantejar per a un futur desitjable les possibilitats potencialment assumibles i socialment necessàries de les diferents parts del Parc. Així, dins del territori rústic del Parc mateix, es distingeixen diversos tipus de zona: les naturals, les seminaturals i les agrícoles.

Les zones naturals ocupen 3.365 ha, cosa que representa el 41,7 % de la superfície total del Parc. Són aquelles en què s'estableix com a objectiu fonamental la salvaguarda i la reconstrucció d'un patrimoni natural valuós i de les seves funcions ecològiques. En aquestes zones, el bosc es concep com a sistema natural complex en el qual cal conservar tots els elements. Són àrees poblades, en la major part de la seva superfície, per formacions forestals, i són posseïdores d'un important patrimoni natural. L'estat de conservació és, en determinats indrets, molt bo, si bé en general les pràctiques forestals han impedit, fins ara, el seu desenvolupament com a estadi de maduresa del bosc. En alguns llocs amb especial riquesa paisatgística o natural, el Pla estableix àrees d'especial protecció, com, per exemple, als entorns de la Rierada-Can Bosquets, i la Font Groga.

La política que cal dur a terme en aquestes àrees naturals ha d'anar dirigida a assolir una situació de bosc mediterrani estable i madur. Ha d'ésser un bosc tranquil i silenciós, refugi per a la fauna i, alhora, valorat i visitat per aquest motiu, i un racó on la passejada a peu sigui l'element principal. En aquest sentit es dirigeixen els tractaments proposats pel que fa a l'aprofitament forestal (tan sols s'admet la gestió forestal de millorament), la caça (es proposa la seva prohibició), la ramaderia (limitada a les clarianes) i l'admissió de les activitats de lleure, de poca intensitat i de caire naturalístic.

Les zones seminaturals ocupen 4.081 ha, és a dir, el 48,7 % de la superfície del Parc. Un cop han estat preservades àrees amb un elevat gradient de naturalitat, se'n proposen d'altres que puguin acollir un ús del lleure més intens. En aquestes àrees no es prioritza la conservació del bosc com a hàbitat, però sí com a paisatge (tot tenint en compte el valor estètic que posseeix). S'hi subratlla la preservació dels paratges singulars de vegetació (alzina, roure i bosc de ribera) i dels indrets específics amb elements florístics de vàlua especial.

Dins d'aquestes zones el Pla estableix distincions entre aquelles que tenen un paisatge de caràcter marcadament rural, és a dir, les que comprenen importants peces agrícoles amb les àrees forestals molt a prop (unes 1.767 ha, o sigui, un 21,2 % del Parc), i aquelles altres que podríem definir com a Parc organitzat en àmbit forestal, i en les quals el paisatge urbà és més clarament imbricat i present (unes 2.313,5 ha, el 27,5 % del Parc, aproximadament).

En conjunt, són espais menys homogenis que els anteriors, on alternen les taques de bosc amb les clarianes de brolles i les vorades cobertes de prat o ermes, amb arbres esparsos. Generalment són àrees fronteres amb indrets urbanitzats o amb zones de conreu. Alguns sectors forestals poden ésser de gran qualitat i, per això mateix, cal que siguin degudament preservats.

El tractament de les zones seminaturals respondrà a aquestes característiques i anirà dirigit al tractament i la millora del paisatge, al mateix temps que a la potenciació dels usos del lleure compatibles. Quant al paisatge, es partirà del reconeixement de l'heterogeneïtat existent com a font de riquesa i diversitat. S'emprendran tasques de reconstrucció on sigui necessari (zones amb risc d'erosió, fondals desforestats, etc.), però sense l'objectiu de forestar completament el Parc. Serà necessari el manteniment d'altres formacions arbustives diferents, amb flors vistoses, i de prats en àrees d'estada, com a configuradores de paisatges oberts i permeables. La preservació d'aquests paisatges és important també per a la persistència de la diversitat de la fauna.

Pel que fa a les àrees boscades, s'admetrà l'explotació forestal en propietat privada limitada per les consideracions paisatgístiques de mantenir un bosc ben configurat. Seran necessaris tractaments específics per a les àrees d'utilització per al lleure, i de prevenció d'incendis en les àrees properes a les urbanitzacions.

També seran menys restrictius els tractaments definits per a la ramaderia i la caça. Tocant a aquesta última, cal plantejar un objectiu general de progressiva desaparició a tot el Parc, ja que, a les zones seminaturals, els conflictes de seguretat en relació amb l'ús dels ciutadans seran, finalment, evidents.

L'ús del lleure, més intens que a les zones naturals, prendrà una forma més estructurada a les zones de Parc organitzat, i no tant, malgrat que pugui ésser igualment intens, a les zones de caràcter rural.

Dins d'aquests dos grans grups de zones, l'existència d'un *patrimoni cultural,* històric i arquitectònic és un element que cal conservar amb treballs de restauració i potenciar per tal de donar-lo a conèixer a través de les visites dels ciutadans.

Com a peça important d'aquest patrimoni, la unitat del mas i la clariana agrícola és un element configurador del territori, el qual gaudeix d'una gran bellesa paisatgística i acompleix un paper funcional pel que fa a la conservació del parc.

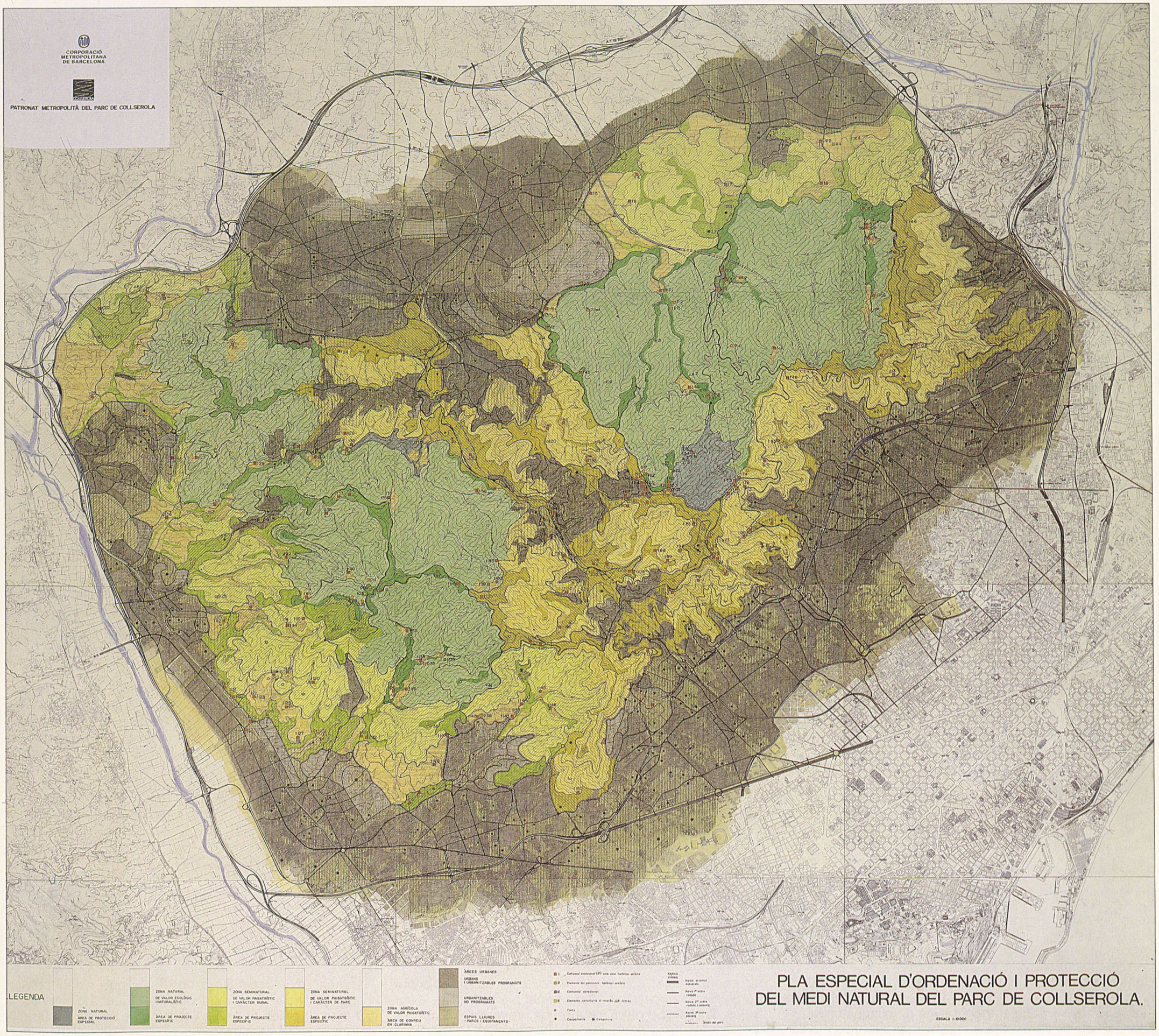
En relació amb aquest element, l'objectiu del Pla és potenciar l'activitat agrícola actual, admetent activitats complementàries (granges, petites àrees de lleure, hípiques, restaurants) que, sense malmetre el paisatge actual, li donin vitalitat. Atesa la dificultat de posar en pràctica aquesta possibilitat, s'admet també la transformació d'aquests espais en equipaments per a la ciutat. En la seva implantació caldrà valorar la idoneïtat de la instal·lació a l'indret mateix i mirar perquè es garanteixi un tipus de transformacions que no el desfigurin.

Les zones agrícoles són aquelles en les quals el paisatge agrícola és predominant i estructura tota l'àrea. Inclouen vegetació de fondalada i retalls de bosquets que les enriqueixen visualment sense desvirtuar-ne el sentit de conjunt. Ocupen unes 627 ha, que representen el 7,8 % de la superfície del Parc. El seu valor paisatgístic és molt notable, i la fauna hi és rellevant en termes ecològics. De fet, han mantingut la seva activitat en funció d'unes característiques morfològiques adequades i de l'existència de sòls fèrtils, que han possibilitat la vigència de l'agricultura fins als nostres dies. Caldrà, doncs, enfortir la seva vitalitat i corregir-ne els aspectes desavinents.

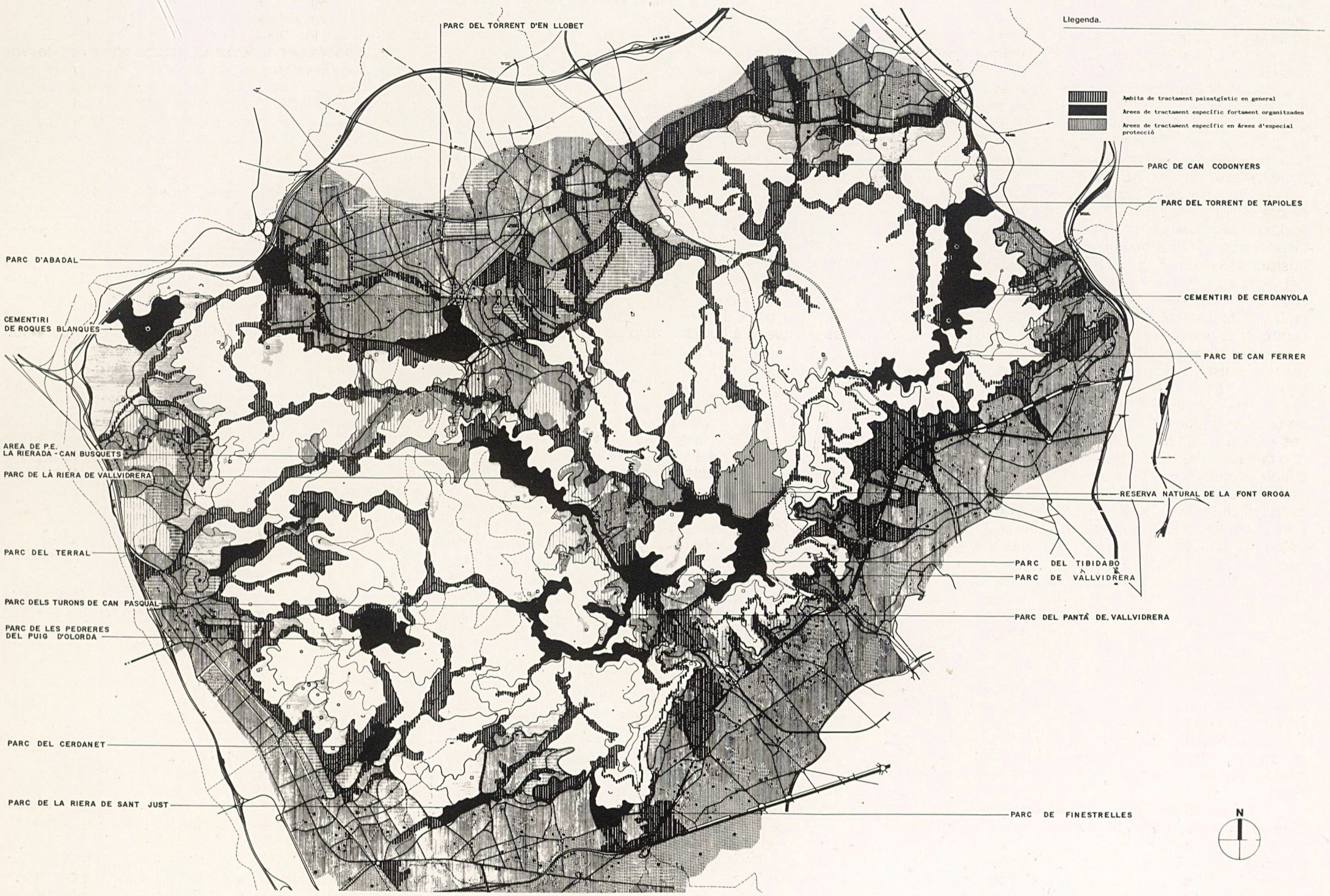
En aquesta direcció s'admeten aquelles activitats complementàries —similars a les proposades per a les clarianes—, que permetin un millorament de la situació econòmica a les explotacions, sense que se'n malmeti el paisatge.

D'altra banda, s'estableixen criteris de protecció dels elements característics del paisatge, com són la preservació dels arbres de fondalada, dels bosquets i dels turons, la necessitat d'una implantació correcta de les activitats agrícoles en funció del pendent, l'alçament de marges amb materials tradicionals, etc.

Es proposa que la transformació d'aquestes àrees amb vista als equipaments, només es dugui a terme si és realment imprescindible o en el cas que s'hagi produït l'abandó de l'activitat agrícola. Atès que l'objectiu és el de conservar-los en actiu, l'abandó de l'activitat que s'hi duia a terme legitimarà la seva expropiació per localitzar-


CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA
PATRONAT METROPOLITÀ DEL PARC DE COLLSEROLA
LEGENDA
ZONA NATURAL
ÀREA DE PROTECCIÓ ESPECIAL
ZONA NATURAL DE VALOR ECOLÒGIC I NATURALÍSTIC
ÀREA DE PROJECTE ESPECÍFIC
ZONA SEMINATURAL DE VALOR PAISATGÍSTIC I CARÀCTER RURAL
ÀREA DE PROJECTE ESPECÍFIC
ZONA SEMINATURAL DE VALOR PAISATGÍSTIC I CARÀCTER DE PARC
ÀREA DE PROJECTE ESPECÍFIC
ZONA AGRÍCOLA DE VALOR PAISATGÍSTIC
ÀREA DE CONREU EN CLARIANA
ÀREES URBANES
URBANS I URBANITZABLES PROGRAMATS
URBANITZABLES NO PROGRAMATS
ESPAIS LLIURES - PARCS I EQUIPAMENTS -
PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ I PROTECCIÓ DEL MEDI NATURAL DEL PARC DE COLLSEROLA.
ESCALA 1:10.000

Àrees de tractament específic.



hi equipaments idonis per aquest tipus de paisatge (vivers, etc.).

Aquestes zones s'expliquen en el context d'unes unitats més àmplies —*els sectors*—, per tal que la descripció sigui suficientment funcional i clara i, així, hom pugui considerar, a més del significat que té cada àrea a partir de les característiques pròpies, les interaccions i les relacions que tenen lloc en raó del veïnatge entre zones diferents.

En totes aquestes zones, i tal com esmentàvem en apartats anteriors, es produeixen un conjunt d'activitats que afecten fonamentalment el paisatge. Per aquest motiu el Pla estableix un conjunt de *tractaments sectorials* que permetin el desenvolupament correcte de totes aquelles activitats que no siguin clarament incompatibles amb el Parc. Sovint la intervenció no és impossible, però, alhora, és difícil defugir la lògica topogràfica de determinades implantacions (com ara els dipòsits d'aigua, les instal·lacions de telecomunicacions, etc.) sense caure en posicions utòpiques, que desplacin tan sols el problema del parc a la ciutat. El que normalment sí que és incompatible amb el Parc és el tractament poc sensible amb què es localitzen aquestes activitats i la manca de control amb què s'executen.

El Pla, dins d'aquesta filosofia, estableix criteris d'integració paisatgística i condiciona l'execució en allò que es refereix a les instal·lacions d'aigua (dipòsits i conduccions) i telecomunicacions (exigint la seva integració en un únic suport, la qual cosa és coherent amb les iniciatives polítiques d'una Torre de Telecomunicacions). Pel que fa a les línies de transport elèctric d'alta tensió, s'estableix la prohibició de traçat en àrees naturals i seminaturals amb caràcter de Parc, i s'admeten, mitjançant un estudi d'alternatives previ, en les àrees seminaturals del Parc. Amb aquest mateix esperit s'aborda la problemàtica de les activitats extractives i les instal·lacions en general.

Un altre tema a part és el del tractament de les àrees qualificades d'equipaments, per a les quals es proposa un procés edificatori de baixa intensitat i una urbanització limitada, amb la finalitat de no perdre el caràcter de l'àrea en el seu conjunt. Cal entendre els edificis com a dotacions d'una àrea de parc o jardí propis, amb restriccions als usos admissibles. Finalment, s'estableixen limitacions generals a la publicitat, l'ús dels vehicles de motor fora de les vies autoritzades, etc.

En conclusió, s'aborda aquell conjunt de mesures de control i d'intervencions que menin cap a aquesta oferta, diversa i que hom entén equilibrada, que és el Parc.

Tal com dèiem, doncs, *dins l'àmbit del Parc hi ha diverses àrees urbanes.* Aquestes àrees tenen un seguit d'implicacions que cal compatibilitzar: conflictes entre usuaris i veïns, riscos d'incendi, necessitat d'un servei de recollida d'escombraries...; a més, i com a fruit d'un desenvolupament especulatiu, en molts casos els manca una veritable estructura urbana.

Davant aquests fets, el Pla estableix les consideracions següents: d'una banda, admet que mitjançant estudis detallats es corregiria la situació actual a partir de l'àmbit forestal fronterer definit al Pla; no es tracta de protegir cada arbre sinó el Parc en el seu conjunt. De l'altra, estableix àrees de tractament per a la prevenció d'incendis, zones frontereres amb activitats de lleure de caràcter tou i una xarxa viària de ronda que elimini els conflictes entre usuaris i veïns, tot independitzant, així, els recorreguts i els usos.

Les àrees de tractament específic

Les àrees de tractament específic són aquelles àrees singulars en les quals el tractament no pot ésser només de tipus forestal, aquells indrets on el Pla preveu una superior utilització dels ciutadans, ja sigui quantitativament (nombre de persones) o bé qualitativament (intencional). En funció d'això, cadascuna d'aquestes àrees necessita un tractament peculiar, específic, tant pel que fa a l'organització i a la construcció de l'espai com en relació als elements del paisatge que cal revalorar i potenciar. Es tracta de les parts més actives del Parc, podríem dir-ne parcs dins el Parc, i les que en defineixen l'estructura d'ús i el tractament. És aquest paper actiu el tret comú que les diferencia de tota la resta del Parc, menys utilitzada.

Alhora, però, aquestes àrees hauran de ser molt distintes pel que fa a l'organització de l'espai, a l'ús que en facin els ciutadans i al tractament paisatgístic que tinguin. Les diferències deriven de les singularitats de l'indret: situació dins les zones de diversa naturalitat, topografia (si és un fondal, una carena,...), vàlua i característiques del paisatge vegetal (si es tracta d'un alzinar, una pineda, un bosc de ribera,...), ús tradicional que se'n fa i possibilitats de transformar-lo o incrementar-lo, accessibilitat en relació al transport públic i privat, valors paisatgístics, etc.

La tria d'aquestes àrees no és fortuïta: representa tant seleccionar aquelles que es volen potenciar i preservar mitjançant l'organització de la seva utilització, com prescindir intencionadament d'altres àrees d'elevat valor natural i paisatgístic que cal mantenir en estat més salvatge. Alhora, recull les necessitats d'integració en l'estructura urbana a partir de la continuïtat del espais lliures (actius). Reforça l'estructura paisatgística de Collserola, que es defineix pels dos elements complementaris del relleu (el fondal i la carena). És coherent en la xarxa viària col·locada en el Parc amb sentit geogràfic i, finalment, subratlla i connecta els indrets valuosos existents o potencials, ja sigui per l'ús que se'n fa actualment, el patrimoni cultural de què disposen o la importància de les instal·lacions que contenen. En el seu conjunt, les àrees efectivament tractades representen menys del 10 % de la superfície del Parc, proporció que sembla raonable.

Aquestes àrees de tractament específic, juntament amb les àrees agrícoles que s'hi troben associades i amb part dels nuclis urbans que les relacionen, conformen el que el Pla anomena *Àmbits de tractament paisatgístic del Parc.* Es tracta dels itineraris privilegiats —les línies de força— que enllacen les diverses parts del Parc, li donen l'estructura global i el relacionen amb l'estructura d'espais lliures de la ciutat. Corresponen, alhora, als àmbits en què el tractament paisatgístic pren una importància cabdal en funció de la percepció que en tindran els usuaris.

Atesa la diversitat de les àrees de tractament específic, pel que fa al seu sentit i a les seves característiques, el Pla les ha definides de manera detallada.

Hom ha subratllat, sobretot, l'interès que tenen (d'índole paisatgística, d'entorn d'edificis històrics i artístics, etc.) pel seu valor segons la posició que ocupen (carena, fondal) i per les condicions que s'hi proposen (àrees d'estada hàbils per al descans, pícnics on poden desenvolupar-se els dinars festius amb foc organitzat, o sense espais d'acampada, observatoris ornitològics, etc.). En aquestes àrees, i segons el sentit de cadascuna, s'hi preveu la localització de petites edificacions auxiliars com ara aixoplucs, miradors, quioscos, serveis sanitaris, etc.

Dins el conjunt de les àrees de tractament específic han estat subratllades aquelles que corresponen als elements estructuradors principals del Parc, que s'anomenen *parcs.* Corresponen a indrets més organitzats quant a la intervenció en els passeigs, els replans o les terrasses d'estada, les edificacions auxiliars, etc. i on, tenint en compte la seva utilització més intensa, es preveu la possibilitat de construir-hi edificis de caire cultural (museus) o recreatiu (restaurants, menjadors a l'aire lliure,...) que enforteixin l'activitat del conjunt del Parc. També s'han remarcat, com a peces de gran pes específic, els cementiris comarcals.

Finalment, el Pla defineix les àrees de tractament específic situades a les *àrees de protecció especial* com estructuradors del Parc, si bé en aquest cas no ho són en funció de la intensitat d'utilització i del grau de construcció, sinó del paper primordial que tenen en la divulgació dels valors naturalístics, alhora que realitzen una funció efectiva de protecció.

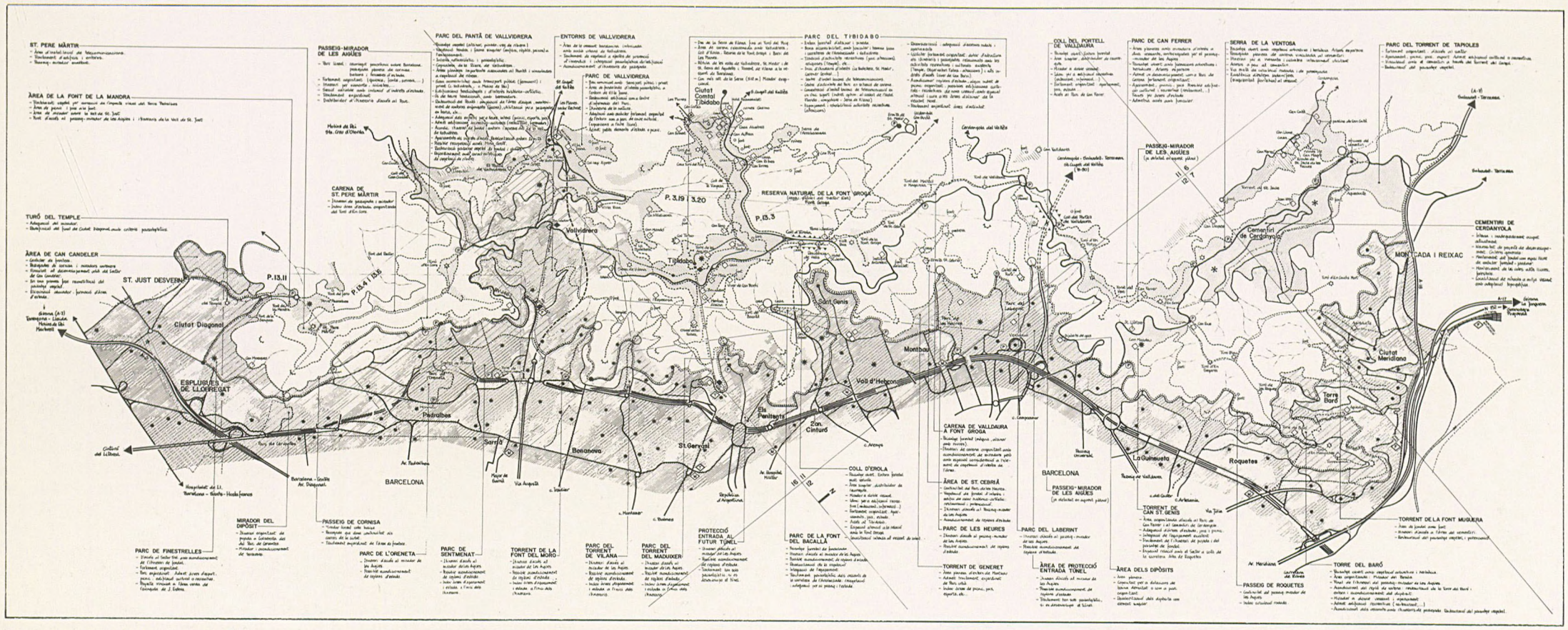
Les principals àrees de tractament específic

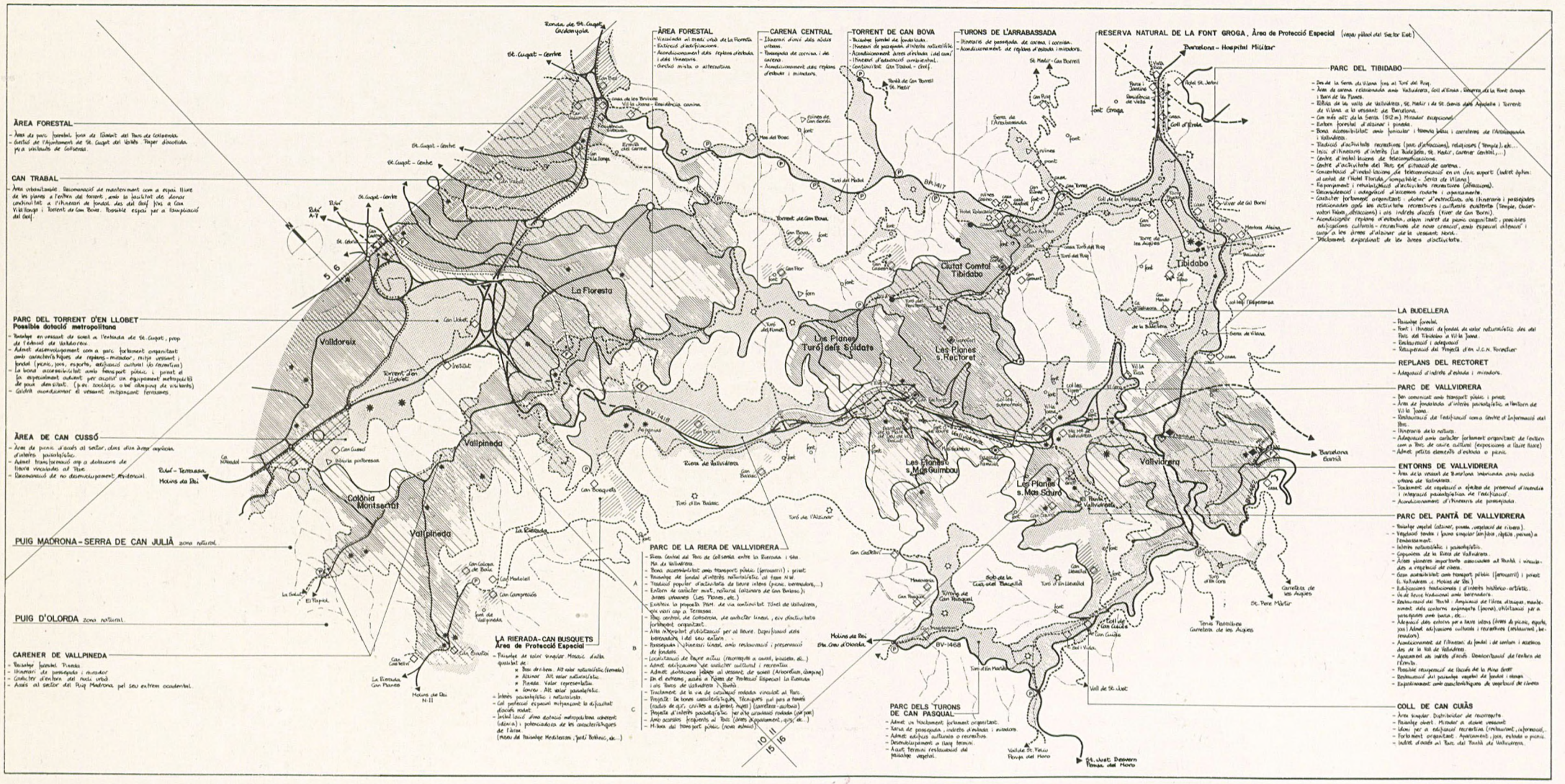
Parcs de la Riera de Vallvidrera
Vallvidrera-Vil·la Joana
Pantà de Vallvidrera

La riera de Vallvidrera i les seves capçaleres configuren un àmbit situat en una posició central en relació amb el massís i el Parc de Collserola i localitzat a l'entorn de la riera més important del Parc. És, alhora, l'única àrea que disposa d'una bona accessibilitat amb transport públic (Ferrocarrils de la Generalitat) i privat (carretera de Vallvidrera, via a continuació del túnel) i que té, probablement per aquesta mateixa raó, una forta tradició d'ús del lleure i de lloc de passeig, concretada en els menjadors de les Planes, el pantà de Vallvidrera i el Parc de Vallvidrera, als voltants de Vil·la Joana.

És, tanmateix, una àrea afectada per la proposta de construir una via, tipus autopista, que sigui la continuació del túnel de Vallvidrera, i que es troba ja en inicis d'execució que han malmès les àrees properes a la sortida nord del túnel i han deixat en una situació de provisionalitat la resta. El paisatge de fondalada, però, continua essent valuós a l'entorn de Can Balasc i Can Bosquets i a les capçaleres de la riera.

Tenint en compte totes aquestes característiques, el Pla fa una proposta de Parc Central, fortament organitzat, que aculli activitats de lleure, amb una intensitat d'u-

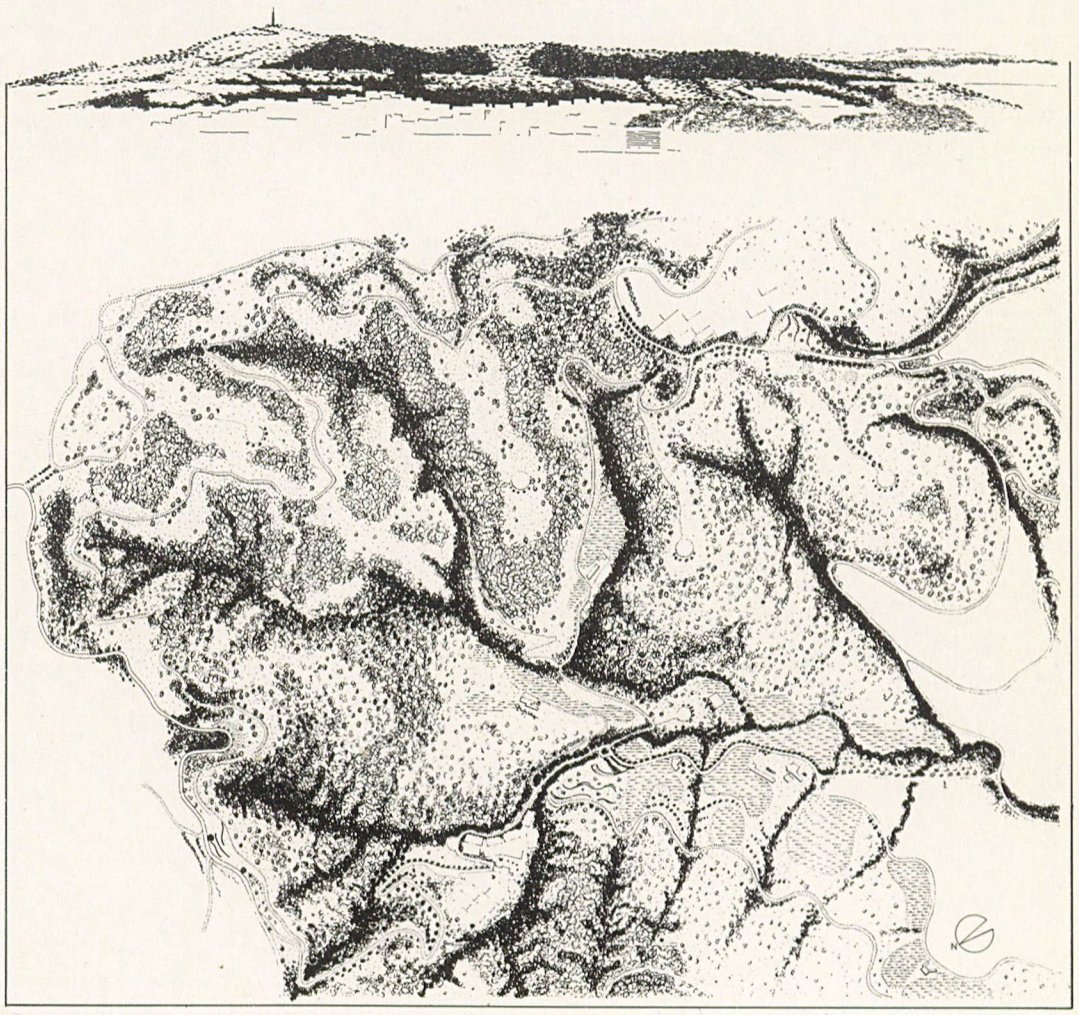



ÀREA FORESTAL
CAN TRABAL
PARC DEL TORRENT D'EN LLOBET
Possible dotació metropolitana
ÀREA DE CAN CUSSÓ
PUIG MADRONA - SERRA DE CAN JULIÀ zona natural
PUIG D'OLORDA zona natural
CARENER DE VALLPINEDA
LA RIERADA - CAN BUSQUETS
Àrea de Protecció Especial
ÀREA FORESTAL
CARENA CENTRAL
TORRENT DE CAN BOVA
TURONS DE L'ARRABASSADA
RESERVA NATURAL DE LA FONT GROGA, Àrea de Protecció Especial (cerca pàgina)
PARC DEL TIBIDABO
LA BUDELLERA
REPLANS DEL RECTORET
PARC DE VALLVIDRERA
ENTORNS DE VALLVIDRERA
PARC DEL PANTÀ DE VALLVIDRERA
COLL DE CAN CUIÀS
PARC DE LA RIERA DE VALLVIDRERA
PARC DELS TURONS DE CAN PASQUAL
St. Cugat - Centre
La Floresta
Vallvidrera
Tibidabo
Ciutat Comtal
Les Planes s. Rectoret
Les Planes s. Turó dels Soldats
Les Planes s. Mas Guimbau
Les Planes s. Mas Saurí
Vallpineda
Colònia Montserrat
Valldoreix
Barcelona - Hospital Militar
Font Groga
Barcelona - Camil
St. Just Desvern
St. Pere Màrtir
Molins de Rei
Molí d'en Cisa
Riera de Vallvidrera
Torrent de Can Bova
Torrent d'en Llobet
Torrent de Can Boscà
Torrent de Can Borni
Torrent de Can Cuiàs
Torrent de Can Pasqual
Torrent de Can Mariol
Torrent de Can Rabassa
Torrent de Can Rosés
Torrent de Can Rull
Torrent de Can Vilaró
Torrent de Can Vilumara
Torrent de Can Vinyes
Torrent de Can Vinyes Vells
Torrent de Can Vinyes Velles
Torrent de Can Vinyes Velles
Torrent de Can Vinyes Velles

Tractament paisatgístic del sector de Sant Pere Màrtir.
Zona seminatural amb caràcter de parc.



Tractament paisatgístic de la vall de Sant Just Desvern.
Zona seminatural amb caràcter rural. Zona agrícola.



tilització elevada i que es converteixi en el veritable cor o centre del Parc de Collserola. Aquesta proposta implica el tractament de la via de continuació del túnel de Vallvidrera com una via mixta de transport ràpid i d'accés a aquest Parc Central, amb configuració d'un paisatge de «via parc» i de fondal. Dins d'aquests grans trets generals, les diverses situacions que s'hi donen porten a plantejar tres grans parcs imbricats entre ells.

Parc de la Riera de Vallvidrera

De caràcter lineal, és plenament associat a la via de prolongació del túnel de Vallvidrera, que recull l'àrea dels menjadors de les Planes i que abasta fins a Can Bosquets (lloc on gira la riera de Vallvidrera cap al Llobregat), amb possibilitat de desenvolupament, a les rodalies de Can Borrel, de dotacions de caràcter feble (arborètum, càmping) o itineraris organitzats.

Parc del Pantà de Vallvidrera

Se situa a la capçalera de la riera, a l'indret denominat Cua del Bacallà. Es tracta d'una àrea definida principalment pel pantà de Vallvidrera (que avui es troba en mal estat de conservació), que s'allarga fins a trobar el Coll de Can Cuiàs, a la carretera de Molins de Rei. Té una forta tradició d'utilització del lleure als entorns del pantà, amb instal·lacions de la mena de menjadors a l'aire lliure, àrees de joc informals, etc., enmig dels nuclis urbans de les Planes (Mas Sauró) i Vallvidrera.

El Pla planteja la creació d'un parc organitzat al voltant del pantà (que cal restaurar), en el qual l'aigua tingui un paper més important i hi hagi àrees d'estada amb instal·lacions culturals o recreatives que donin suport a aquest ús intens per al lleure.

Parc de Vallvidrera - Vil·la Joana

Se situa a la capçalera de la riera de Vallvidrera, cap al nord-est, i disposa d'accessos des del Baixador de Vallvidrera. L'aspecte del paratge és de parc forestal, amb vegetació valuosa a les fondalades i als vessants, que permet la creació d'un parc que compti amb passeigs i àrees d'estada.

Vil·la Joana és l'edifici tradicional més significatiu. En ell, es proposa instal·lar-hi les activitats del Centre d'Informació del Parc i les d'adequació de l'entorn com a parc estructurat amb capacitat per acollir manifestacions a l'aire lliure (culturals, artístiques, etc.). L'àrea admet la inclusió d'altres edificacions culturals i recreatives que la potenciïn.

Àrea de protecció especial de la Rierada - Can Bosquets

Quan la riera de Vallvidrera gira cap al Llobregat i pren el nom de la Rierada, a les rodalies de Can Bosquets, el paratge presenta unes característiques de valor molt singular.

Es tracta d'un indret format per un mosaic, extremament representatiu i d'alta qualitat, de conreu en clariana (amb valor paisatgístic), pineda (amb valor representatiu), i alzinar i bosc de ribera (amb un alt valor naturalístic), que el fa especialment idoni per alçar-hi una instal·lació metropolitana (Jardí Botànic, Museu del Paisatge Mediterrani,...) coherent amb l'indret en allò que es relaciona amb la seva conservació, la potenciació i el fet de donar-lo a conèixer.

Parc del Torrent d'en Lloret

Com a continuació de l'eix de la riera de Vallvidrera en direcció al Vallès (Sant Cugat i Rubí), el Pla proposa el desenvolupament d'una àrea (al solell del Torrent del Llobet) com a parc organitzat o possible dotació metropolitana. Es tracta d'un indret situat entre l'estació de Valldoreix i la cruïlla de les rondes de Sant Cugat amb la via que segueix al túnel de Vallvidrera, és a dir, un lloc amb un alt nivell d'accessibilitat. Això el faria idoni com a parc organitzat per a activitats del lleure i amb una cabuda per a una dotació metropolitana de caràcter relativament feble (zoològic, càmping, etc.).

Parc del Tibidabo

Es planteja com a ampliació de l'àmbit actual. S'estén des de Vallvidrera, pel Tibidabo (àrea actual), continua pel carener i abraça la capçalera de l'àrea de la Reserva Natural de la Font Groga, fins al Turó del Puig i la urbanització C. Comtal Tibidabo. Pel vessant de Barcelona, incorpora la zona de l'Observatori Fabra i, cap a llevant, la del Coll d'Erola. La seva posició a la carena principal, central en relació a d'altres nuclis d'activitat (Vallvidrera, Mirador de les Aigües, Reserva Natural de la Font Groga), i la seva gran accessibilitat (2 funiculars, autobús i carreteres de Vallvidrera) el fan especialment adient com un parc de gran activitat de lleure.

La seva situació actual restringida al nucli existent del parc d'atraccions i a àrees de telecomunicacions necessita una reconsideració: cal fer-lo més espaiós, treure les antenes actuals i concentrar-les en una única torre i restaurar l'àrea com a jardí (parc urbà). Alhora, cal rehabilitar les instal·lacions d'atraccions existents per millorarne la qualitat i la dignitat dins la tradició originària. Necessita també una adequació dels accessos i els aparcaments.

El pla proposa l'ampliació de l'àrea perquè sigui capaç d'incloure recorreguts, àrees d'estada organitzades que estirin l'activitat del lleure dels ciutadans fins a les portes de la Reserva Natural de la Font Groga (Can Ribes, Coll d'Erola), a Vallvidrera i al passeig mirador de les Aigües. Aquesta situació pot veure's enriquida per la localització, que el Pla admet, d'alguna edificació cultural o recreativa, a més de les existents. L'estructura principal d'aquest parc la formaran els itineraris de recorregut que enllacin diversos replans i terrasses condicionats per estar-s'hi.

Cal fer especial esment del conflicte, que s'ha de resoldre molt acuradament, entre la vàlua de la vegetació de determinades àrees (com els alzinars) i l'organització del Parc. Conflicte que és especialment present a Coll d'Erola, indret de cruïlla d'itineraris i mirador significatiu, en relació amb la Reserva Natural.

Reserva natural de la Font Groga

Es tracta d'una àrea de valor natural notable, en la qual el Pla proposa ubicar unes instal·lacions metropolitanes de revaloració i conservació dels paratges i que, se situa a la capçalera de la Vall de Sant Medir. Està formada per un paisatge forestal d'alzinar amb roures, i fondals amb vegetació de ribera, singular, de caràcter eurosiberià i d'especial valor naturalístic.

Projectes posteriors, en funció d'un estudi més detallat, definiran dins l'àrea de protecció especial quin és l'àmbit adient per localitzar-hi la instal·lació. Aquesta assumirà funcions divulgatives, pedagògiques i, si s'escau, científiques. Es planteja com una instal·lació delimitada, amb recorreguts de difusió dels valors naturalístics controlats, que permetin la conservació de l'àmbit i, alhora, amb un Centre d'Informació de la Natura, entre altres serveis. El projecte definirà els accessos (Coll d'Erola, Parc del Tibidabo o itinerari de Sant Medir) a la Reserva Natural.

Parc de Can Ferrer (Barcelona nord)

Dalt de la carena principal, al vessant barceloní, el Pla proposa, a l'àrea de Can Ferrer, la configuració d'un parc fortament organitzat. L'indret és planer i té capacitat d'acolliment i valor de mirador sobre el pla del Barcelonès i el Vallès. Té un fàcil accés: les carreteres d'Horta i la del Cementiri de Cerdanyola el voregen pels extrems i, pel que fa als vianants, el passeig mirador de les Aigües li fa de contorn per la banda sud-est.

El desenvolupament d'un parc d'aquesta mena, situat sobre la Barcelona nord, pot contrarestar el pes del cim del Tibidabo, excessivament encarat al sud, i equilibrar la polaritat que aquest representa dins del Parc en relació a Barcelona.

Les possibilitats de desenvolupament d'aquest parc són àmplies, tot i que és difícil de precisar-les actualment. Cal considerar, però, com a elements primordials de l'indret, la revaloració dels itineraris, les àrees d'estada i els miradors; la inclusió d'edificacions culturals o recreatives per enfortir la seva activitat, etc. Segons l'activitat que calgui desenvolupar, admet un accés amb transport públic, ja sigui amb autobús o bé amb un possible funicular o una instal·lació d'elevació mecànica.

Parc del Puig d'Olorda

La zona afectada per les extraccions de calcàries al sector del Puig d'Olorda té unes característiques especials que la fan adient per al desenvolupament, a llarg termini, d'un parc fortament organitzat per a les activitats de lleure. La seva situació és central als sectors oest i sud-oest, i el Puig és la ròtula que articula totes les carenes del sector, les quals s'obren com un ventall des d'aquest eix. Té un accés des de la carretera de Barcelona a Molins de Rei i des de St. Feliu de Llobregat. La seva altitud i la situació topogràfica en fan un mirador excepcional sobre el Baix Llobregat, i, al cim (435 m), en totes direccions.

Els replans i les esplanades d'estada (5 ha amb pendents suaus i inferiors al 5 %), derivats de les extraccions, admeten el condicionament per al lleure dominical.

Disposa d'elements d'interès geològic, com ara les pedreres antigues de Can Farrés i del Puig d'Olorda, que cal conservar, i d'interès natural, com l'alzinar del vessant nord, que el poden fer especialment atractiu.

L'explotació actual de calcàries necessita una restauració vegetal i paisatgística amb vista a corregir l'estat actual (especialment desavinent pel que fa als impactes visuals i a la denudació dels sòls). El procés de restauració, que s'ha de dur a terme segons la llei sobre protecció d'espais d'interès natural, permet programar una restitució del paisatge que aculli aquesta proposta de Parc. Caldrà precisar en el seu moment el contingut del parc, però el Pla assumeix la ubicació d'instal·lacions culturals o recreatives, amb organització d'àrees d'estada i mirador, llocs espaiosos per a grans concentracions, etc. en les àrees més planeres.

Parc dels Turons de Can Pasqual

Com a complement del Parc del Tibidabo, el Pla proposa la possibilitat de desenvolupar a llarg termini un parc fortament organitzat a la carena que envolta la Cua del Bacallà pel sud-oest, i arrenca des del Coll de Can Cuiàs (Turons de Can Pasqual). Actualment, no sembla raonable un desenvolupament d'aquest tipus, però el Pla preveu aquesta possibilitat per a l'àrea que ens ocupa, amb passeigs, miradors, condicionament de replans d'estada i admissió d'edificacions amb activitats culturals i recreatives. La tasca que caldrà acomplir a curt termini serà l'enfortiment de la reconstitució del paisatge vegetal de l'àrea.

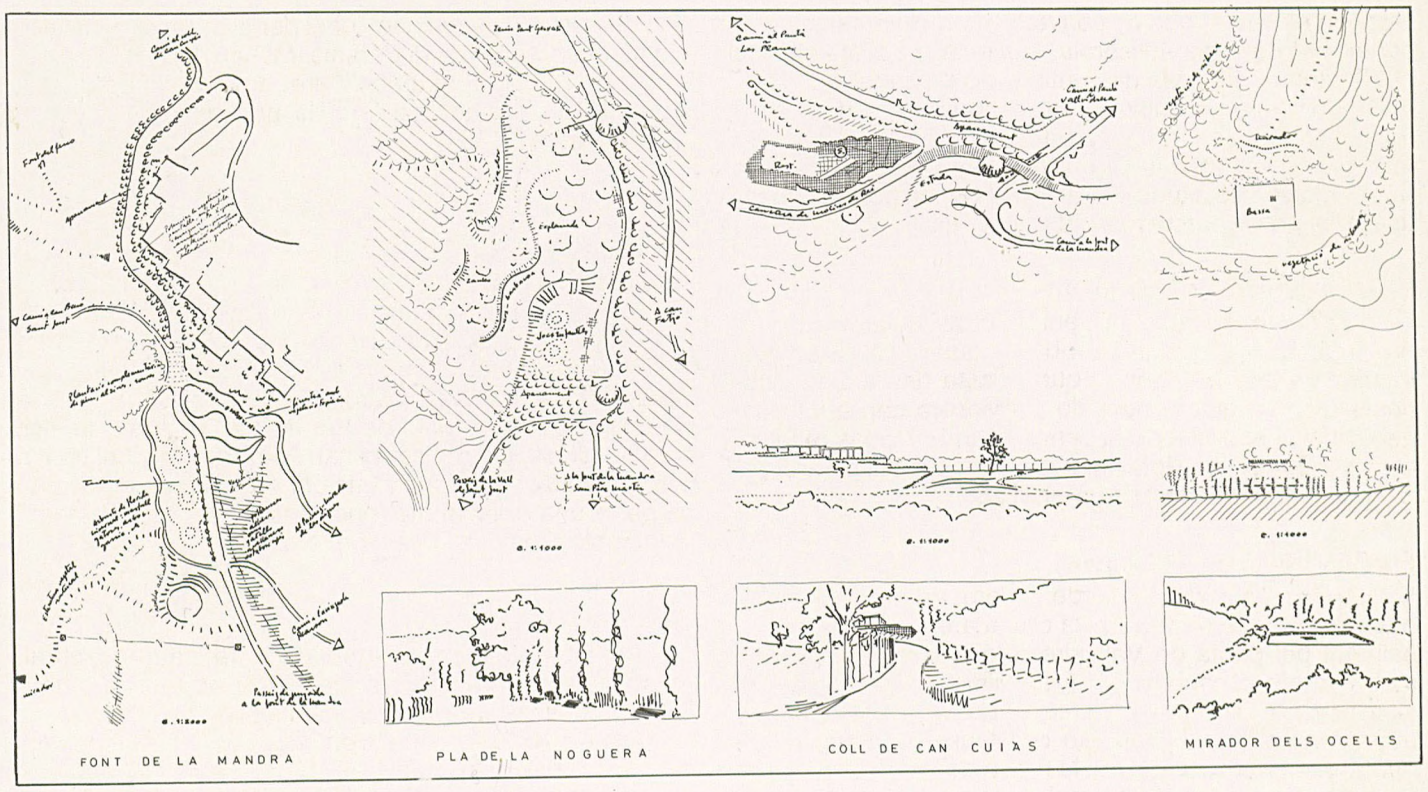
Parcs de contorn:
Finestrelles (Esplugues de Llobregat)
Riera de Sant Just (St. Just Desvern)
El Cerdanet (St. Feliu de Llobregat)
El Terral (Molins de Rei)
Abadal (St. Cugat)
Can Codonyers (Cerdanyola)
Torrent de Tapioles (Montcada)

A les rodalies del Parc de Collserola, a tocar amb la ciutat que l'envolta, el Pla defineix àrees amb tractament fortament organitzat, per acollir els visitants, amb la intenció d'aconseguir una contenció de la pressió d'usuaris del Parc. Totes elles gaudeixen d'una localització singular amb bona accessibilitat des de les àrees exteriors i amb capacitat per a acollir aquest ús intens que es proposa. Totes es troben a les vies d'accés. S'hi proposa l'adequació d'àrees d'estada i pícnic i la instal·lació d'edificis culturals i recreatius que valorin i potenciïn l'indret.

Cementiris comarcals

S'han considerat els dos cementiris comarcals (Cerdanyola i Roques Blanques), inclosos dins el Parc, com a peces actives, amb la intenció de vincular la seva utilització a l'entorn on es troben situats. El cementiri de Cerdanyola necessita una reconsideració mitjançant un Pla Especial, que defineixi una estructura de localització de les instal·lacions adequada a la topografia, tot preservant fondalades i carenes.

Esquemes per a la vall de Sant Just Desvern.



Xarxa viària proposada.



Xarxa arterial proposada.



La xarxa viària i el transport públic

El viari i el transport públic acompleixen un paper primordial en tant que elements estructuradors del territori. Aquests dos aspectes determinen els diferents graus d'accessibilitat a les diverses parts que el conformen i, alhora, mitjançant les empremtes més o menys permanents que hi deixen. En relació al Parc, el fet de definir-ne l'accessibilitat, de fornir la informació necessària i d'establir-ne la capacitat d'aturada determina la intensitat d'utilització de cadascun dels indrets. D'aquest fet es deriva la seva importància pel que fa a la preservació i la potenciació de cada una de les zones.

El viari pren també un caràcter diferent segons el servei que ofereixi als usuaris. En un àmbit tan imbricat amb les àrees urbanes, no podem afirmar que el viari tingui només un únic paper en relació amb el Parc. De fet, segons les seves característiques, podem trobar tres situacions distintes que analitzarem per separat en els apartats següents:

– Viari exclusivament vinculat a l'estructura metropolitana (xarxa arterial), en el qual el Parc només fa de suport i rep les conseqüències de la seva implantació física, sense que li sigui proporcionat cap increment en l'accessibilitat.

– Viari de caràcter mixt, amb un paper de relació interurbana, no gaire important, entre nuclis situats a l'exterior i a l'interior de l'àmbit del Parc; aquest segon tipus també acompleix una funció de distribució i d'accés al Parc, en el qual caldrà fer compatibles ambdós aspectes.

– Viari amb un caràcter exclusiu i de distribució del Parc sense cap importància en la relació entre nuclis urbans.

La xarxa arterial metropolitana

El PGM proposa situar, en l'àmbit del Parc, quatre elements de la xarxa arterial metropolitana, amb reserva de sòl del tipus de l'autopista i traçats indicatius que cal desenvolupar en projectes posteriors. Es tracta de la Via de Cornisa i dels tres túnels (Vallvidrera, Central i Horta), amb les vies que els donen continuïtat. L'impacte ambiental d'aquests elements és ben conegut.

Els treballs duts a terme des de la proposta de maig de 1985 han permès elaborar una reinterpretació de les propostes del PGM en relació amb el Parc de Collserola. No s'han desenvolupat estudis per a la Via de Cornisa, a causa de les dificultats del traçat que ja hem esmentat al capítol d'informació, i perquè la seva eficàcia davant de l'A-7 (B-30) no és especialment rellevant. D'altra banda, pel que fa al Parc, aquesta via provoca un fort impacte ambiental en el paisatge que ressegueix (valuosos tots i, alguns, amb vàlua excepcional); alhora, redueix en gran manera la capacitat per al lleure d'aquests indrets interessants, ja que els espais idonis per a aquestes activitats són molt escassos en un territori de relleu tan accidentat com és el Parc de Collserola. Per tot plegat, des de la lògica del Parc sembla desaconsellable executar aquesta via arterial.

Pel que fa a les vies travesseres de la Serra de Collserola, s'han desenvolupat estudis de reinterpretació de les vies proposades pel PGM amb la finalitat de reduir el

seu impacte ambiental, en les àrees actives per al lleure que avui existeixen en les zones de valor natural que el Pla Especial confirma i revalora.

Túnel Oriental (Horta) i Central i vies de perllongació:

Aquests, en la hipòtesi del PGM, discorren per sobre de les valls de Sant Medir i del Torrent de Fotjà, amb els efectes de soroll, impermeabilització del territori i destrucció dels paisatges de fondalada que són coneguts.

En la proposta es fan discórrer per sota les carenes amb caràcter de carretera fins a sortir al sector de Can Borrell, un cop travessada la zona de caràcter natural, vorejar després agrupades com a autopistes l'àrea agrícola del sector de Can Calders, i retrobar allà la traça del Pla General Metropolità per a la via del Túnel Central que permet una continuïtat cap a l'autopista de Terrassa-Sabadell-Barcelona (A-18), tot vorejant la via del Ferrocarril i la Universitat Autònoma. Connecta amb ella a l'alçada de la sortida sud de Sabadell i evita així travessar el massís de Sant Quirze del Vallès.

Túnel de Vallvidrera i via de continuïtat cap a Terrassa:

S'ha contemplat de la següent forma:

Via amb túnel curt de 3 vies amb sortida, al costat del Vallès, a l'indret anomenat «Poblado Sta. Bárbara», amb continuïtat amb carretera de caràcter especialitzat, (creuaments a diferent nivell i calçades laterals en els accessos a les àrees urbanes connexes) d'alta capacitat de trànsit. Els radis de gir, inferiors als de tipus autopista, són de bones característiques tècniques i permeten un trànsit fluid. Després del Túnel de la Floresta es planteja un nus amb creuaments a diferent nivell que distribueixin el trànsit cap a:

– La Ronda de Valldoreix amb caràcter de carretera especialitzada amb preservació de la riera, fins enllaçar amb la B-30 (A-7) i continuïtat cap a Terrassa.
– La Ronda llevant de Sant Cugat. Fins a la Carretera de l'Arrabassada i després vorejant el torrent de la Torre Negra fins a trobar la carretera cap a Cerdanyola del Vallès.

La continuació de la carretera de Vallvidrera, entrant a Sant Cugat i enllaçant amb la de Rubí.

El peatge es disposa a les entrades del Túnel de Vallvidrera pel costat de Barcelona i el Vallès. Amb aquesta solució no fa falta mantenir la carretera de Vallvidrera actual, que és substituïda per aquesta.

Les opcions principals –peatge a la boca del túnel, radis de gir inferiors amb la finalitat d'acomodar-se al traçat de la riera, i cruïlles a diferent nivell— permeten: mantenir una elevada capacitat de circulació (15/20.000 v/d amb dues vies), adequar-la a la capacitat barcelonina d'absorció de trànsit, que és actualment escassa i de difícil ampliació, donar bona accessibilitat al sector central d'activitat del Parc, eliminar de forma qualitativament important els impactes en el paisatge tot mantenint el de fondal que avui existeix i reconstruint el que està malmès, i donar accés als nuclis urbans de l'entorn de la riera de Vallvidrera.

La capacitat estimada del conjunt de les vies, sense ampliacions, se situa al votant de 60.000 v/d, que s'acosta molt a la demanda total estimada per a la connexió travessera de la Serra de Collserola.

Cal entendre aquestes propostes en el tema de la xarxa arterial metropolitana com a aportacions al desenvolupament d'aquesta, ja que, si bé els estudis duts a terme han abastat àmbits territorials més amplis que els del Parc i òptiques clarament metropolitanes, en el tema incideixen molts aspectes que caldrà integrar en les decisions finals.

En resum, l'objectiu de les propostes és de definir traçats compatibles amb el Parc a partir de les sol·licitacions metropolitanes que avui es constaten. Així, el Pla proposa construir una via parc amb túnel per a la riera de Vallvidrera que faci accessible aquesta àrea central d'alta intensitat d'ús, i alhora, admet, si el desenvolupament de l'àrea metropolitana ho requereix, el túnel Horta-Central, amb el traçat que hem definit anteriorment, car considera que no és incompatible amb la creació del Parc.

La xarxa viària del Parc

La xarxa viària del Parc no té una caracterització autònoma, sinó que es relaciona estretament amb els nuclis urbans interiors i exteriors. Aquesta relació entre la ciutat de portes enfora i el Parc es planteja en un doble vessant.

D'una banda, la disposició dels teixits urbans que envolten el Parc determina una estructura anular, amb una frontera que el delimiti en relació amb la ciutat i un accés a partir dels successius anells viaris metropolitans (xarxa arterial, xarxa primària, xarxa de carrers).

De l'altra, la comunicació dels nuclis urbans a través de la serra, la relació entre l'estructura d'espais lliures de la ciutat i els espais actius del Parc i l'accés dels ciutadans al Parc demanen una estructura de penetració de la vialitat de la ciutat al Parc.

Alhora, el traçat de la xarxa viària defineix la manera de veure el Parc, de percebre'n els paisatges i, també, és una de les àrees d'ús més importants (en sentit itinerant). D'aquí que calgui tenir molta cura en els projectes que el desenvolupin i en la seva concepció com una àrea de tractament específic de caràcter lineal.

Parlar tan sols de xarxa viària és clarament insuficient. Tant a l'interior com a l'exterior del Parc hi ha dos tipus de circulació: la rodada i la de vianants, totes dues presenten característiques i repercussions ben diferenciades, que comporten diverses percepcions. En general, caldrà entendre-les com independents, perquè tot sovint són incompatibles quan el trànsit és molt intens, però de vegades també són complementàries, perquè sovint s'utilitzen successivament; per aquestes raons caldrà que hi hagi indrets d'intercanvi.

La xarxa viària defineix les relacions entre les diferents parts del Parc, i les d'aquestes amb la ciutat. Aquest és el motiu pel qual cal entendre'n el desenvolupament vinculat a les seves diverses peces i no amb un caràcter autònom: la realització dels vials pot incrementar la utilització dels ciutadans però, alhora, si no es dóna una organització i una vigilància de les àrees d'ús, pot representar la destrucció del Parc. Tanmateix, aquestes repercussions negatives poden reduir-se amb el temps si milloren els hàbits dels ciutadans, d'aquí que la vialitat s'hagi plantejat com una proposta de màxims i mínims pel que fa a la circulació rodada, el desenvolupament de la qual es determinarà en la gestió posterior.

De moment, les hipòtesis que es contemplen són les següents. La de començament immediat, amb treballs adequats a aquestes primeres fases de tractament del Parc, en les quals el factor de preservació i enfortiment dels valors naturals i paisatgístics ha de tenir prioritat davant de tots els altres. En aquest primer moment es desenvoluparà l'accessibilitat a través de les carenes i el funcionament de cul-de-sac als fondals. La segona hipòtesi que es té en compte és la de màxima difusió de circulació rodada, cosa que permetrà el desenvolupament de les distintes peces del Parc i la millora dels hàbits de relació amb el medi natural. Així, es pot plantejar una xarxa viària més extensa, de caràcter distribuïdor, menys jerarquitzada i regulada des de la gestió del Parc.

D'aquestes consideracions i determinacions que el Pla reflecteix neix la vialitat, que es planteja en tres àmbits, com veurem tot seguit.

L'accés al parc: les vies exteriors i de frontera

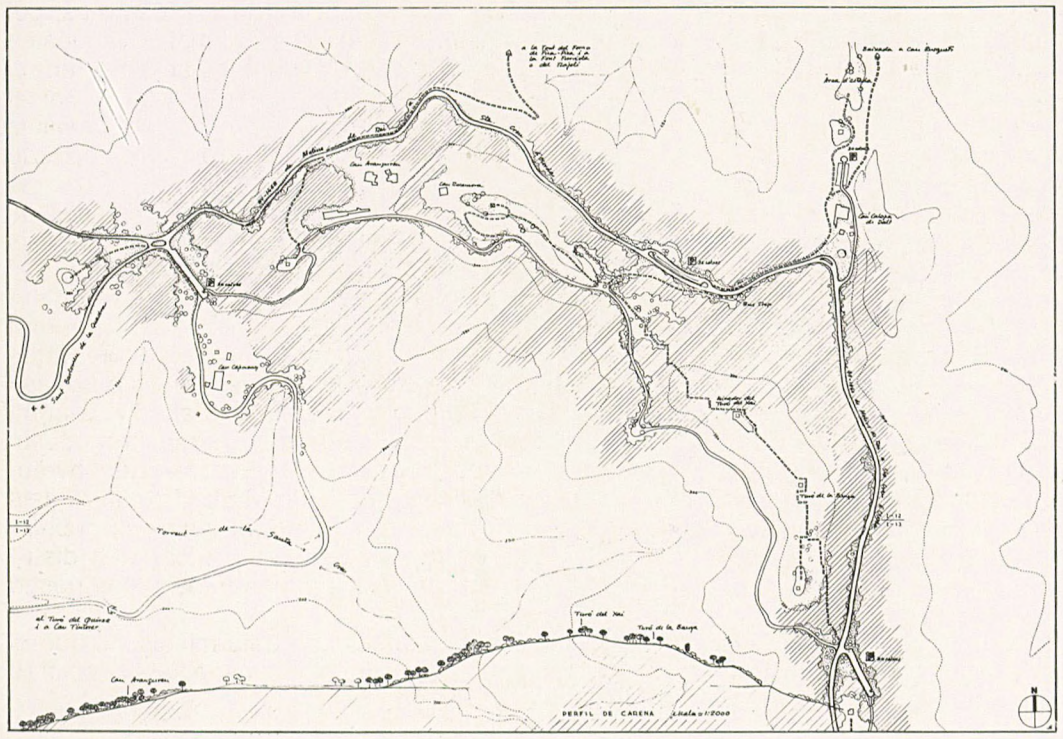
L'accessibilitat rodada al Parc s'ha estudiat des de tres punts de partida diferents. El primer, el forma l'anella de la xarxa arterial metropolitana (les autopistes A-2, A-17 i A-18). El segon, el componen la N-II, la C-I, la 413, la ronda de Cerdanyola, la N-150 i el II Cinturó de Ronda. Aquest conjunt, veritable distribuïdor urbà cap a l'interior del Parc, és el que el ciutadans de municipis aliens al Parc podran utilitzar per accedir-hi; es configuren d'aquesta manera itineraris privilegiats adequats a la senyalització d'accés al Parc. Finalment, hi ha un tercer bloc, connex al Parc, de caràcter fronterer, a través del qual els barris del contorn poden triar l'accés al Parc, ja sigui per les vies estructuradores (les carenes) o per les de caràcter menor i més pròpies de cada municipi. Aquesta via de ronda es proposa com a darrer carrer de la ciutat, i el seu caràcter pot ser molt divers i variable. De la hipòtesi inicial de la proposta que suggeria una via contínua, de caràcter rodat i absolutament homogènia, avui el Pla la planteja com una via de sentit delimitador de la gestió i de recorregut amb caràcter variable (rodat, vianants, corriol) en funció dels diferents aspectes que hi incideixen.

La vialitat interurbana i estructuradora del Parc

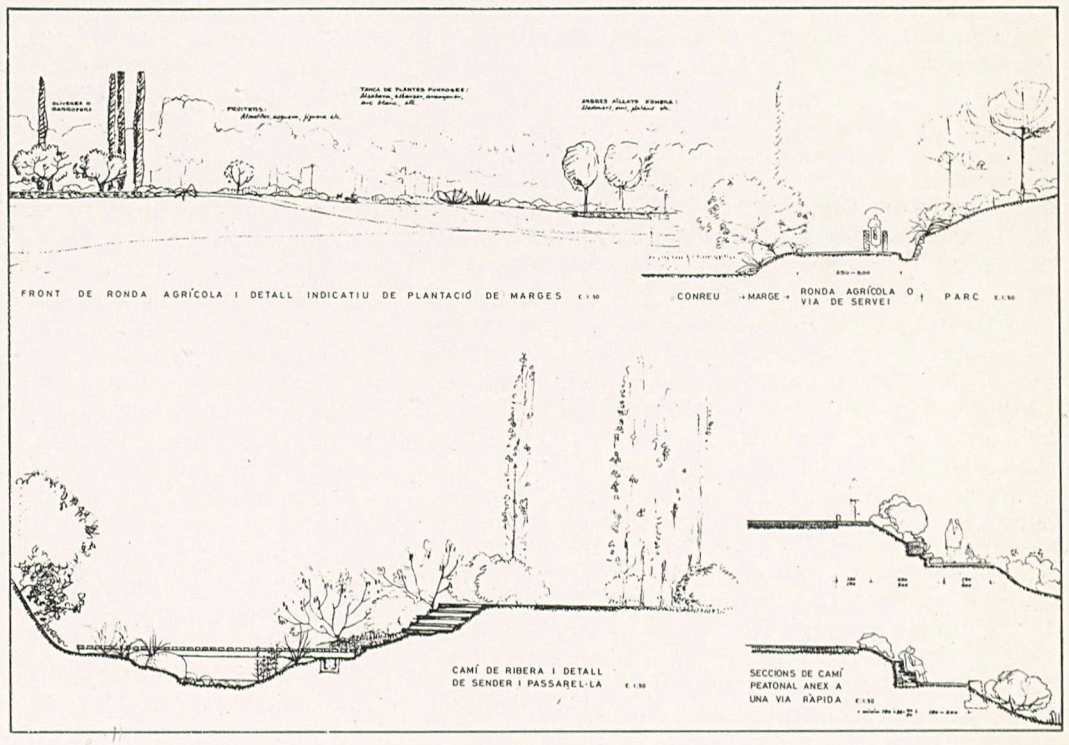
El Pla divideix la vialitat en dos grans grups, segons les seves característiques:

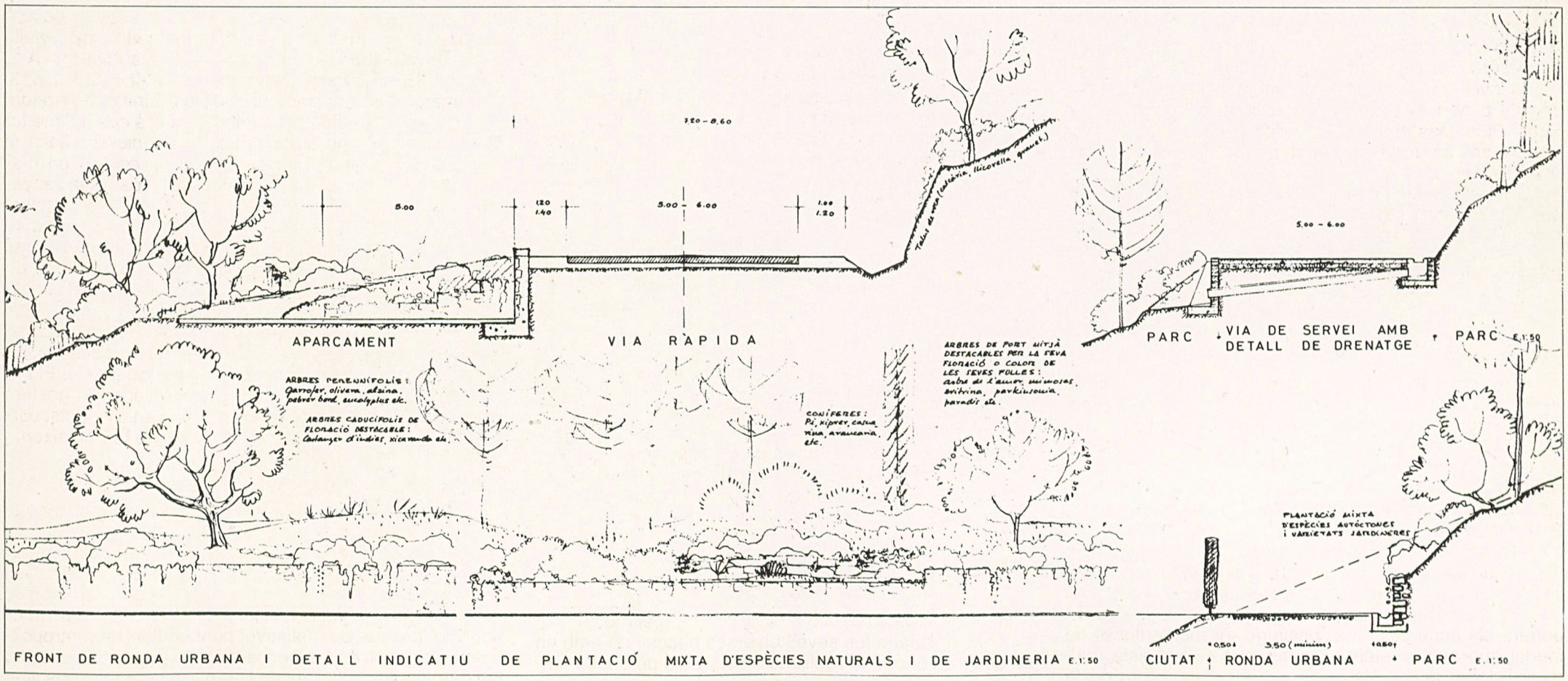
La vialitat interurbana primària, que correspon a la xarxa que uneix els nuclis exteriors a la Serra i sobre la qual es fonamenta l'accés als nuclis urbans a l'interior del Parc. Comprèn també les vies de distribució a l'interior del Parc des de qualsevol punt de l'anella metropolitana i que uneixen les peces de més gran pes específic pel que fa a les activitats de lleure. Ens referim a les vies

Esquema d'itineraris careners.



Detalls de vialitat.





Detalls de vialitat.

careneres i a la de la Vall de Vallvidrera. Cal que siguin vies de caràcter paisatgístic, en les quals no hi hagi competició en l'eficàcia de trànsit sinó en la bellesa del paisatge.

La vialitat interurbana secundària correspon a aquelles vies que uneixen nuclis urbans exteriors al Parc, els quals tenen una entitat menor que no els anteriors (com el cas de Papiol-Valldoreix) o bé les vies que ajuden en la comunicació amb els nuclis d'urbanització a la Serra. Tenen també un paper d'estructura secundària de menor importància que les anteriors, ja siguin careneres o d'estructura transversal ascendent o descendent. En general, s'entén que disposaran d'una secció que admeti la convivència dels vehicles i els vianants, atesa la menor velocitat i la importància del trànsit que les utilitzarà.

Xarxa viària pròpiament del Parc

Correspon a les vies d'utilització i caràcter exclusius del mateix Parc. El Pla en distingeix dos tipus:

El primer es compon de les vies alternatives formades per aquelles que, segons la gestió posterior, poden desenvolupar-se com a rodades. Poden formar xarxa amb la resta, o bé ésser només d'accés als indrets o tan sols per a vianants. El conjunt forma l'entorn màxim de xarxa de distribució rodada d'ús públic dins el Parc. Es tracta de donar flexibilitat a la gestió dins del Parc i, alhora, definir un màxim de garanties davant la pressió dels vehicles, que permeti la conservació dels trets característics de les zones.

El Pla defineix el caràcter i el sentit de cadascuna de les vies per tal d'orientar-ne la gestió. Aquesta hauria de justificar el lleu impacte i la necessitat que les distingeix. Es parteix de la hipòtesi mínima, és a dir, la de completar la xarxa estructuradora amb les vies de fondal en cul-de-sac.

La resta correspon a vies de separació d'àrees agrícoles homogènies de les àrees forestals, vies de separació d'àrees amb diferent valor naturalístic, vies que completen la xarxa a l'interior d'àrees de la serra i vies que voregen els nuclis urbanitzats a l'interior del Parc.

Les vies de passeig per a vianants tenen exclusivament el paper d'itineraris estructuradors accessibles només als vianants a l'interior del Parc. Moltes d'aquestes vies poden tenir un paper important en la prevenció d'incendis i en l'accés a determinades instal·lacions o edificis i, per aquest motiu, necessiten un control de porta per tal d'evitar-hi o bé regular-hi l'accés públic rodat. Caldrà completar-les amb la definició de la resta de vies de servei per a la prevenció d'incendis i amb la tria de corriols de passeig.

El transport públic

El transport públic defineix la capacitat d'accés al Parc dels sectors socials amb possibilitats econòmiques menors, estigui aquest aspecte lligat a l'edat o no.

Dins del transport públic cal distingir en primer lloc aquell que disposa d'una infrastructura específica (ferrocarril-funicular). L'existència dels Ferrocarrils de la Generalitat, que arriben a la riera de Vallvidrera, fa que el Pla proposi la localització d'àrees d'alta intensitat d'utilització al costat de l'eix del transport públic; aquestes àrees són: els Parcs de Vallvidrera-Vil·la Joana i el Pantà de Vallvidrera (baixador de Vallvidrera) i el de la Riera de Vallvidrera (baixador de Les Planes). Alhora, ofereix la possibilitat de localitzar dues dotacions metropolitanes, amb el caràcter definit als esquemes per sectors, al Torrent de Can Llobet —estació de Valldoreix— i Can Bosquets, on pot proposar-se un nou baixador si aquesta dotació es duu a terme. Els ferrocarrils que envolten el Parc, amb estacions als nuclis urbans perifèrics, només poden acomplir un paper d'anada i tornada d'itineraris excursionistes per la distància que els separa del límit del Parc.

Al vessant barceloní, l'existència dels funiculars de Vallvidrera i del Tibidabo fan que s'augmenti l'ús del Parc del Tibidabo i l'estiren fins a Serra Vilana - Vallvidrera i fins al Turó del Puig. Al Parc de Can Ferrer, a la zona nord-est de la banda barcelonina —i en funció del seu desenvolupament—, el Pla admet un accés per mitjà de transport del tipus del funicular o d'elements mecànics des de l'àrea nord de la ciutat de Barcelona.

Finalment, el transport públic mitjançant autobús aprofita la infrastructura viària rodada existent dins el Parc. Semblen òptimes per a l'establiment dominical de transport d'aquest tipus les carreteres careneres de Barcelona a Vallvidrera i Molins, de Barcelona a Sant Cugat per l'Arrabassada i de Barcelona a Montcada pel Cementiri de Cerdanyola, ja que les àrees d'activitat que es proposen al voltant d'aquestes vies permetrien el plantejament d'un transport d'aquesta mena.

Equip Redactor
Miquel Sodupe
Arquitecte director

Lluís Iglesias
Josep Mascaró
Josep Piñol
Arquitectes

Angel Arisó
Teresa Franquesa
Biòlegs

Angels Gil-Vernet
Advocat

Ignasi Ragas
Economista

Lurdes Planas
Geògrafa

Col·laboradors
Antoni Ardèvol
Albert Beltran
Pere Mayoles
Miquel Monge
Antoni Verdaguer

1986

1.3 L'Espai rural

Enfrontar-se al tractament del sòl rural a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana requereix en primer lloc constatar la solidesa del marc del PGM en el qual ens movem. Efectivament, el Pla General Metropolità, com a proposta processual d'un model d'imatge final de «ciutat metropolitana acabada», entén, com a objectiu, la congruència entre usos i estructura física.

Aquesta opció de model formal que el Pla General Metropolità incorpora és vàlida quant a concepció finalista del territori com a part d'un conjunt orgànic degudament estructurat.

L'encert o la bondat de la proposta del PGM creiem que rau en aquesta concepció finalista, ja que el terme «protecció» utilitzat per a aquest sòl va unit constantment a la idea d'interès o servei de l'aglomeració metropolitana (zones 24, 8b, 30, 27, 28 i 29). Aquest èmfasi s'accentua en els sòls als quals el Pla assigna un ús concret metropolità (els sistemes generals), així com a les zones a preservar del procés urbanitzador (zones 24 i 28).

No obstant això, tant les idees de preservació com la de protecció no s'han traduït en un acompanyament instrumental, tan necessari en un sòl on l'emulació mimètica de la categorització que la Llei del Sòl proposa («sòl d'especial protecció» o «sòl residual») no és suficient per desenvolupar una política de gestió territorial.

Naturalment, la situació d'ocupació anàrquica d'aquest sòl que avui patim no és atribuïble a aquesta absència, però creiem que tant la falta de definició formal o fins i tot normativa com la indecisió del seu contingut alternatiu han d'estar en els objectius a plantejar-nos en aquest moment per al sòl rural.

La contundència de la definició formal per al sòl urbà, i fins i tot urbanitzable, per la qual el PGM opta com a possibilitat metodològica, no s'estén al sòl rural. Amb això es potencia i estén més la idea de residualitat (culturalment acceptada) per tot el sòl no urbà, sense distinció de zones o classificacions, i es consolida com a sòl d'«incertesa», d'«expectatives» o de «servilisme» dels usos i activitats que la ciutat menysprea.

Per tant, elevar aquest sòl d'interès metropolità a la seva categorització «territorial» (sòl urbà i rural) com a idea de ciutat urbanitzada rau en la base del present treball. En aquesta direcció adquireixen un paper preponderant els seus valors intrínsecs i patrimonials i la seva estructura física.

L'esforç disciplinar realitzat des de la pràctica de l'urbanisme per individualitzar i identificar les formes i els processos urbans cal aplicar-lo al territori no urbà, no com a cultures o classes en conflicte (superar la dicotomia camp-ciutat), sinó com a lògiques o sistemes de naturalesa distinta però amb unes voluntats projectuals engendrades en un coneixement vital i forjades en una cultura rural, agrària, antiga i rica.

El desconeixement del medi rural, de les seves diferents realitats, les seves identitats, formes de vida, producció i cultura, ha implicat que des del planejament s'hagi dut a terme un tractament insatisfactori i insuficient que es limita, en gran mesura, a una transposició de models d'ordre urbans.

Naturalment, aquesta antítesi entre espais o medis cal desdramatitzar-la, ja que ni la ciutat és unitària i compacta (el concentrat nucli de la sagrera medieval, l'itinerant creixement gòtic, l'eixample burgès modern, la ciutat comercial, la ciutat dels negocis... ho atesten) ni tampoc l'espai rural és singular o uniforme (hi ha territoris tradicionals, periurbans, més o menys colonitzats); per això cal parlar de medis o territoris rurals, avançant alhora en la superació de concepcions o escales de valor urbanes.

En aquest sentit, la multiplicitat dels territoris, de les seves geometries i geografies, ajuden a avançar en tractaments més sensibles i respectuosos amb l'heterogeneïtat del medi com espai continu (urbà i rural), amb la vitalitat i la persistència d'uns elements vinculants més enllà de la dialèctica ple-buit, i que romanen amb les seves intensitats, les seves lògiques i les seves funcions en formes i graus diferents.

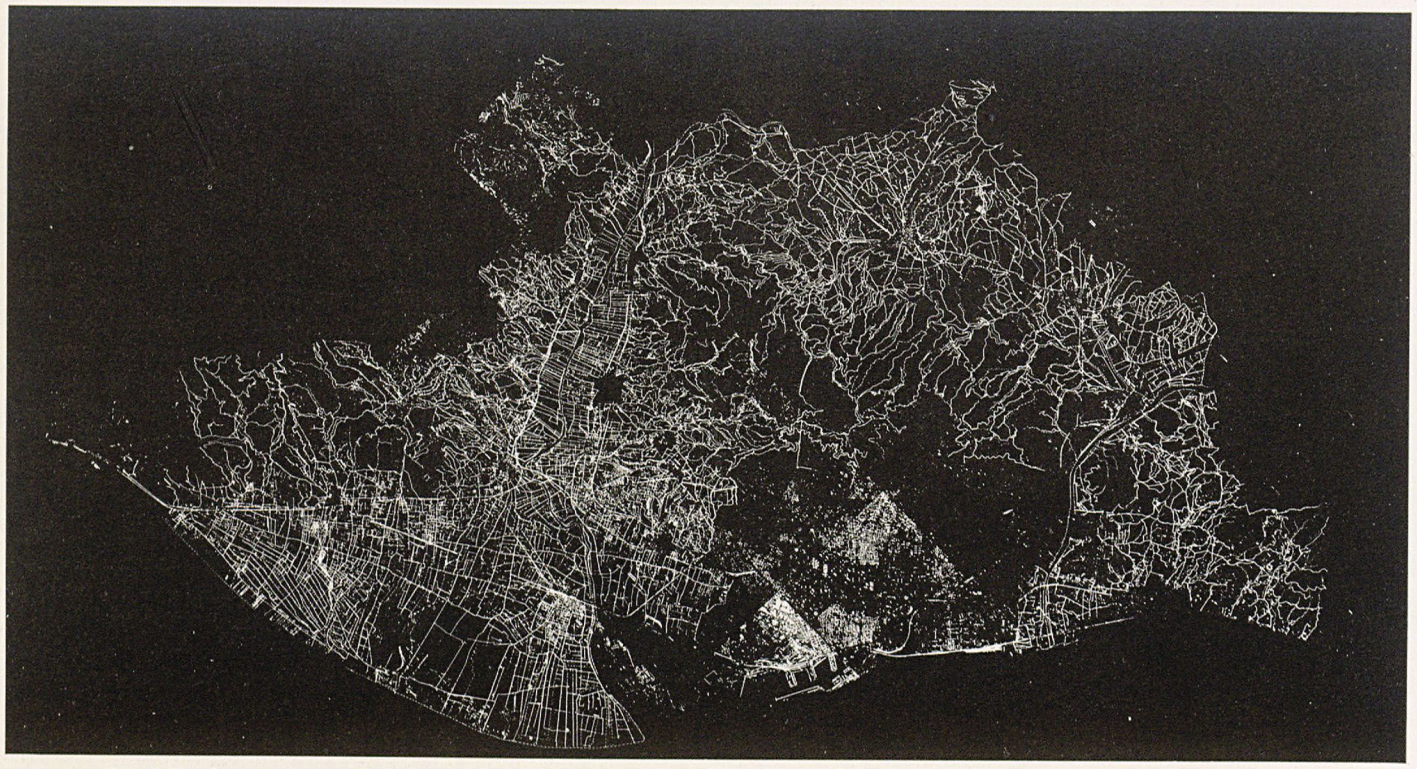
La singularitat metodològica d'aquest estudi se centra, potser, en la indagació de l'estructura física del territori com a premissa per a accedir a la seva concreció formal i, per tant, garantir la compatibilitat del desenvolupament ordenancista. Però també, i això és més important, a anticipar o insinuar aquelles accions que poden resultar respectuoses o danyoses amb la pròpia identitat de cada un dels territoris metropolitans.

D'aquesta manera, l'anàlisi propositiva se centra en el reconeixement de les característiques més significatives de:

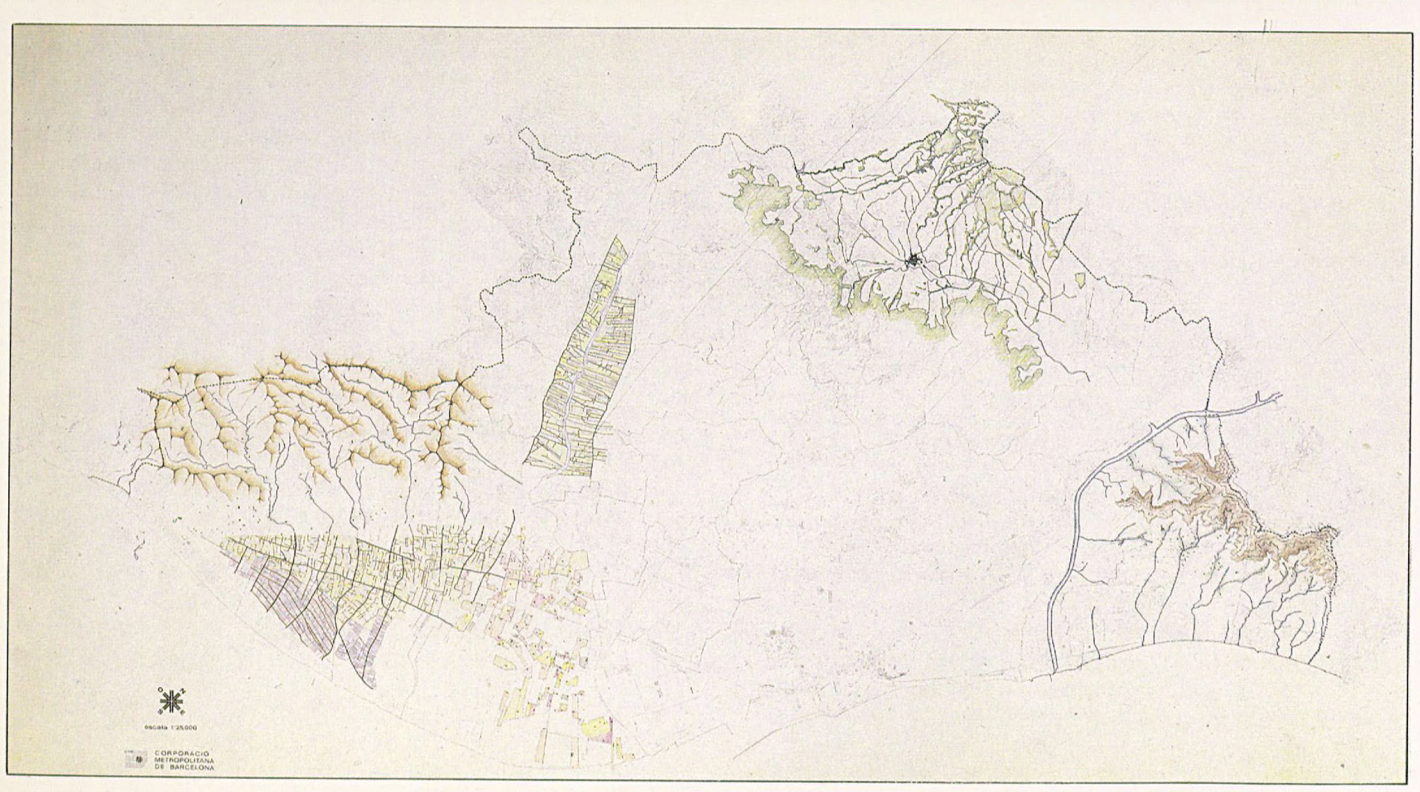
– La imatge dels paisatges agraris, a través de les seves forma, grandària, ritme, tipus, factors de localització, volums construïts, etc.
– La trama territorial històrica, a través de les seves pautes d'esbocinament, teixits parcel·laris i productius, seriació de les unitats de conreu o sistemes i maneig de l'aigua.
– L'estructura dels assentaments, a través dels nivells d'accessibilitat, presència de la producció agrària o pautes mètriques de dispersió o autonomia dominant.

La segona part del mètode ens permet d'emfasitzar les permanències i persistències d'elements formals i la seva valoració amb vistes a definir una imatge virtual d'un territori en contínua transformació.

El rigorós respecte de les estructures territorials preexistents no es contraposa a un ús compatible amb les exigències de la societat actual, sinó al contrari, és en aquest respecte que podem retrobar-ne l'alternativa. Entendre, doncs, el territori com un organisme viu i en formació, amb valors propis i únics que el fan respectable, avançar conservant, restaurant, remodelant, transformant.



La parcel·lació rural sintetitza la forma dels territoris metropolitans.



La imatge física del territori metropolità com a suma de la seva geografia i la seva colonització.

L'espai rural metropolità

El territori metropolità se situa sobre tres unitats geomorfològiques: el Pla del litoral amb les conques dels rius Llobregat i Besòs, la Serralada Litoral i la Depressió Prelitoral. A aquestes àrees diferenciades se'ls pot assignar les fases i formes de la colonització metropolitana. En el Pla del litoral se situen l'urbs i els sistemes de ciutats més populoses que, juntament amb les fortes infrastructures i les grans dotacions, pràcticament saturen aquest espai a excepció del Delta i la Vall Baixa, on ha persistit la producció agrícola. Les conques dels rius, especialment la del Llobregat, juguen un paper de canal de suport de grans infrastructures com a sortida natural de pla. La Serralada Litoral, amb les seves serres del Garraf, Collserola i Sant Mateu, mantenen les seves qualitats rústiques, malgrat haver-s'hi establert, de forma atomitzada, operacions de residència aïllada (primera o segona) amb un fort impacte en el medi natural i en l'ús i capacitat de les xarxes d'accessibilitat. Per últim, a la cubeta del Vallès, la qual ocupa part de la Depressió Prelitoral, reapareixen les implantacions de les superestructures més modernes, suport del sistema de ciutats que ocupen aquest espai.

Aquesta descripció ens defineix amb bastant exactitud l'espai que avui dia es manté ruralitzat i que és objecte del present treball, a excepció del Parc central de Collserola, el qual s'exclou del Pla perquè és objecte d'un tractament singular.

Les successives ocupacions històriques del pla (tan de l'horta com del secà) a partir dels vessants, configuren amb precisió les estructures físiques rurals que avui percebem i que constitueixen les imatges patrimonials del paisatge, fruit de la manipulació de l'home en l'àrdua i llarga construcció territorial.

Per això, l'èmfasi posat en aquest Pla Especial en la recuperació del territori com a artefacte construït queda justificat per la pròpia contundència de la forma territorial, és a dir, dels seus elements formals i la seva persistència o permanència en els moments actuals.

En la imbricació dels medis natural i humà hi ha la causa de la complexitat de les relacions profundes i duradores de les societats amb el territori. Al llarg del temps l'home ha anat imposant canvis al territori a la vegada que s'ha anat perdent el valor socialitzador de la terra. L'extensió del creixement metropolità consumeix a poc a poc l'espai rural i, a l'entorn les ciutats de l'Àrea, crea un nou espai mig urbà i mig rural (urbà o periurbà per a alguns). La simbiosi entre aquestes àrees i la xarxa d'accessibilitat metropolitana fa que sigui habitual la imatge d'un paisatge degradat que és tan sols parcialment agrícola i, el que és més greu, damnat en la seva coherència interna.

Els paisatges rurals ja no reflecteixen els vincles profunds i duradors, sinó que revelen la coexistència, la juxtaposició, pacífica o conflictiva, de dos tipus de societat (la rural i la urbana). L'estructura territorial preexistent queda desdibuixada en una estructura suburbana. La demanda de sòl creixent i diversificada, les transformacions físiques fortes que es deuen a les infrastructures, les ocupacions alternatives a la pagesia, els canvis en el sistema de comercialització dels productes, les agressions ambientals i les molèsties diverses han incidit en la forma territorial des d'unes lògiques o models d'ordre urbà antagònics a les lògiques i sistemes d'ordre rurals. El fet més clar en el territori metropolità és aquest enfrontament d'ordres.

L'anàlisi dels territoris metropolitans

L'anàlisi territorial té dos objectius, l'un orientat als propòsits de l'home i l'altre, al lloc en si mateix, considerat com a cos en funcionament.

La compartimentació del territori, de la seva identitat física i de la seva construcció artificial històrica, a més de posar-nos en relació amb la seva arquitectura, ens revela valors estructurals i formes del sòl que incideixen directament en la comprensió de les operacions constructives i sobre els elements d'ordenació-regulació a utilitzar. Es tracta, doncs, d'una via metodològica d'ordenació a partir de l'anàlisi de les relacions i de la permanència històrica dels elements construïts. Una proposta d'ordenació que parteixi de la morfologia com a combinació dels components territorials:

– sistemes i teixits parcel·laris (sòl);
– estructures de comunicació (accessibilitats i instal·lacions);
– assentaments i edificacions (construcció).

És en la descripció d'aquests components on comença a dibuixar-se la seva pròpia alternativa. Per això entenem que el territori ha de ser ordenat o reprojectat com un organisme en formació, viu, i actual i de ple valor, que conciliï les exigències del creixement amb el reconeixement i l'autenticitat d'allò construït; és a dir, que actualitzi una estructura existent fent-la coherent amb l'exigència del nostre temps, oferint-ne una interpretació nova en termes de consum de sòl i a la vegada respectant-ne els valors estructurals, patrimonials i constructius.

L'arquitectura del territori, és a dir, el seu estudi des del procés de la forma, és, tal vegada, una de les disciplines els fonaments teòrics de la qual, es troben més mancats d'elaboració científica. Per això creiem necessari col·laborar en la contribució que es fa des de les ciències socials, des de la geografia o des de la biologia, en l'esforç per entendre i aproximar-nos al coneixement d'aquesta realitat metropolitana.

A causa de la complexitat de les parts que els componen, els territoris tenen un caràcter singular. Entendre aquesta singularitat ens fa veure les limitacions del lloc i a la vegada el seu potencial ocult.

Com a primer pas per caracteritzar el territori rural hem d'incidir en la definició de tipus o territoris geogràfics on les relacions estructurals dels elements formals ens permetin una esquematització de solucions paradigmàtiques.

Els agents que intervenen en la producció de l'espai requereixen una atenció singular; aquells, a diferència del medi urbà, intervenen de formes molt diversificades. L'organització social de l'espai agrícola se centra en l'explotació familiar com a unitat bàsica que recull diferents funcions: residència, producció agrícola, manteniment i ampliació constructiva, mínim equipament i recursos autònoms.

Els agents empresarials familiars, en la seva majoria individuals, es presenten moltes vegades agrupats en diferents comunitats o assentaments no necessàriament propers, bé per les característiques físiques del territori –barris, agrupacions, ravals–, en dispersió lineal (el fons d'una vall), o bé a causa de les tècniques de colonització col·lectives, com és el cas de l'horta del Delta, on la col·lectivització del reg o l'ordre de la divisió del sòl provoquen automàticament formes d'actuació comunitàries.

Superposada a l'estructura pròpiament agrària, existeix la construcció de les infrastructures modernes territorials i metropolitanes que actuen intensament sobre les lògiques agràries, en jerarquitzent els elements i hi introdueixen valors de posició nous a través de discursos, raons i relacions que li són estranys.

Hem dividit el treball en quatre àrees territorials a partir de seguir la pròpia forma geogràfica del territori.

Situades a la Depressió Pre-litoral, Serralada litoral i Plana litoral, son àrees amb unes característiques tan físiques com humanes que les fan aptes per a l'agricultura. Per això i pel fet que encara no han estat envaïdes per l'entorn urbà-industrial que les pressiona contínuament, en cadascuna d'elles s'hi dóna avui una agricultura amb diferents característiques (formes, dimensions, cultius, producció, etc.) que explicarem més endavant. Aquestes àrees són:

L'Horta (Vall Baixa i Delta)

Seguint el curs baix del Llobregat; se situa sobre les terres que aquest va dipositar durant el Quaternari.

Massís de Garraf (façanes Vall Baixa i Delta)

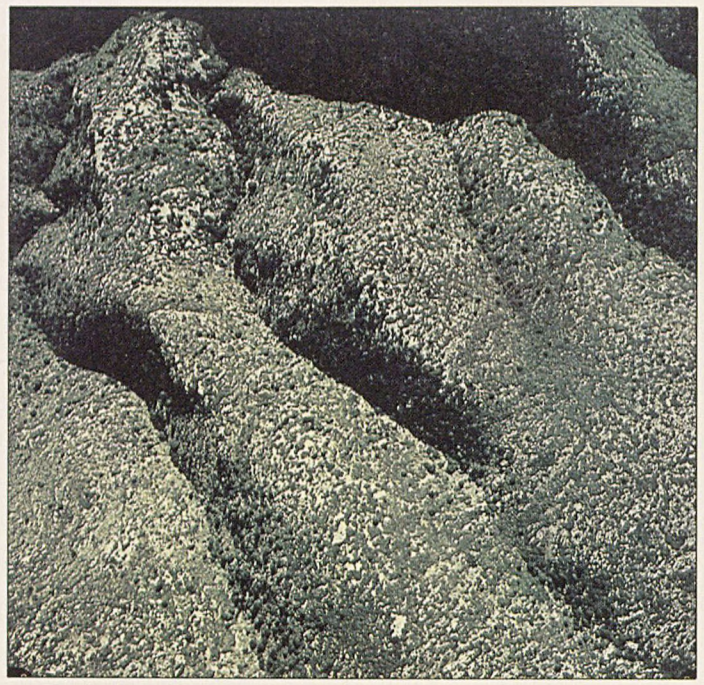
Situat a la Serralada litoral i separat de Collserola per la vall del Llobregat.

Serra de Sant Mateu

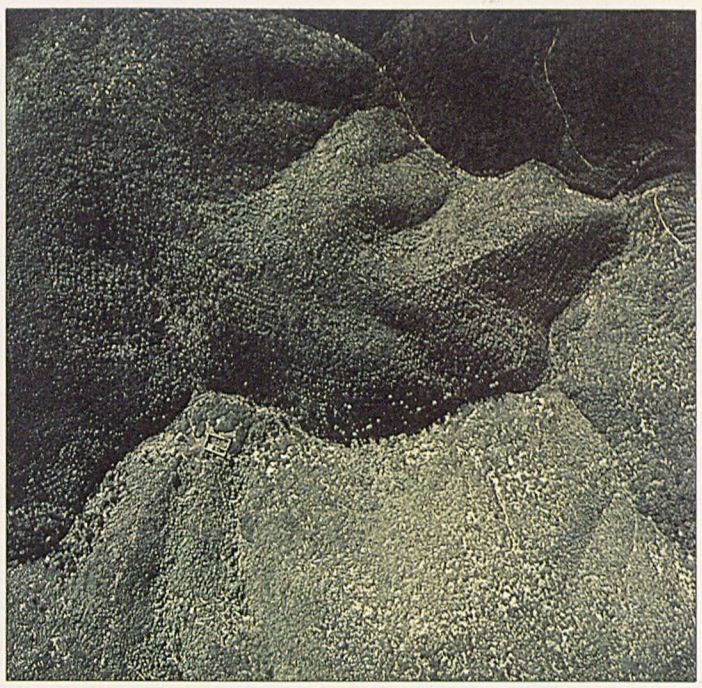
Situada a la Serralada litoral i separada de Collserola per la vall del Besòs.

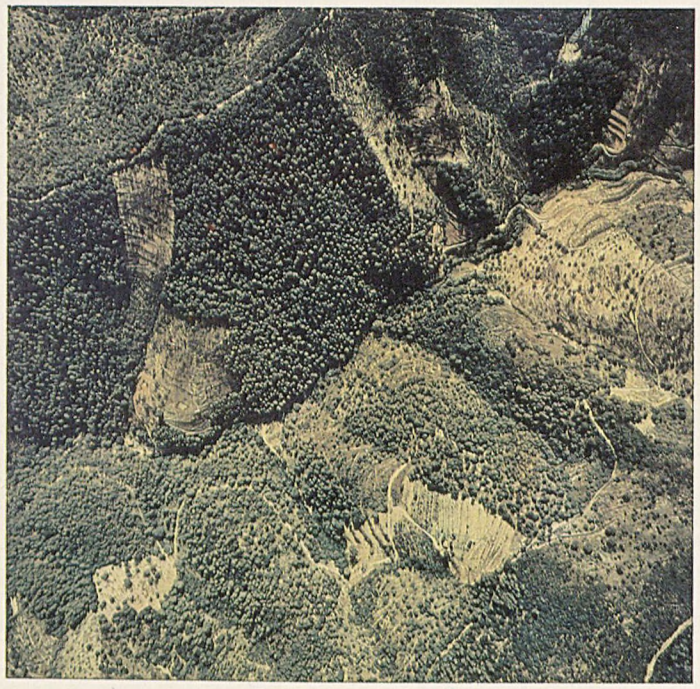
Cubeta de Sant Cugat

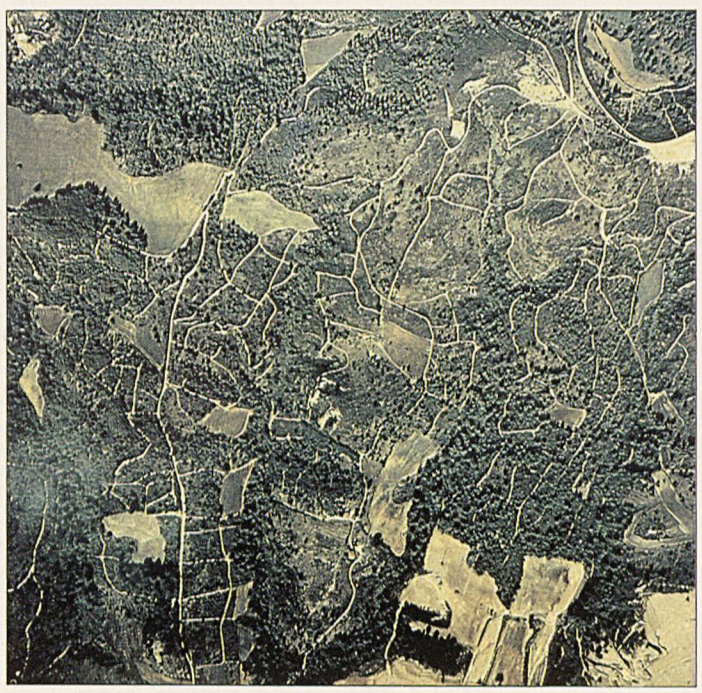
A l'entorn de les rieres de Sant Cugat i Rubí.



















L'Horta

Formada per les terres d'al·luvió del Llobregat que, en dipositar-se en els marges del riu i en el delta, han conformat una peça de territori de gran homogeneïtat topogràfica (amb pendent constant des del Papiol, cota 30, fins al mar), en la qual els accidents són els seus propis límits, és a dir, la primera terrassa geològica del Delta i de la Vall Baixa, la qual ve a coincidir amb les carreteres de València, i les de les ribes esquerra i dreta riu amunt. El traçat d'aquestes carreteres se situa sobre el límit del canvi de sòls de «pinyol» a llims, fent de frontera entre les terres pròpies per al conreu de secà i les d'horta.

Aquest territori, a causa de la seva topografia i la seva singular posició, ha donat suport a una part important de les infrastructures i serveis metropolitans de l'aglomeració barcelonina, en actuacions poc respectuoses amb la configuració agrícola pròpia, trossejant i danyant la seva coherència.

Malgrat això, l'organització formal de l'horta ha persistit, a causa de la seva idoneïtat agrícola i al seu alt grau de construcció: murs de defensa a la salinització i a les riades, sistemes d'extracció i distribució d'aigua, en empreses de realització col·lectiva de defensa i racionalització del treball agrícola.

Raons de formació del sòl i posada en ús agrícola fan que, malgrat l'homogeneïtat topogràfica, es formin tres unitats morfològiques al Delta: la Marina, els Llanassos i l'Arbret, les quals, juntament amb les dues de la Vall Baixa (les hisendes i els horts de les ciutats) han estat tradicionalment l'horta de Barcelona, a causa de les seves característiques geogràfiques i la seva posició relativa.

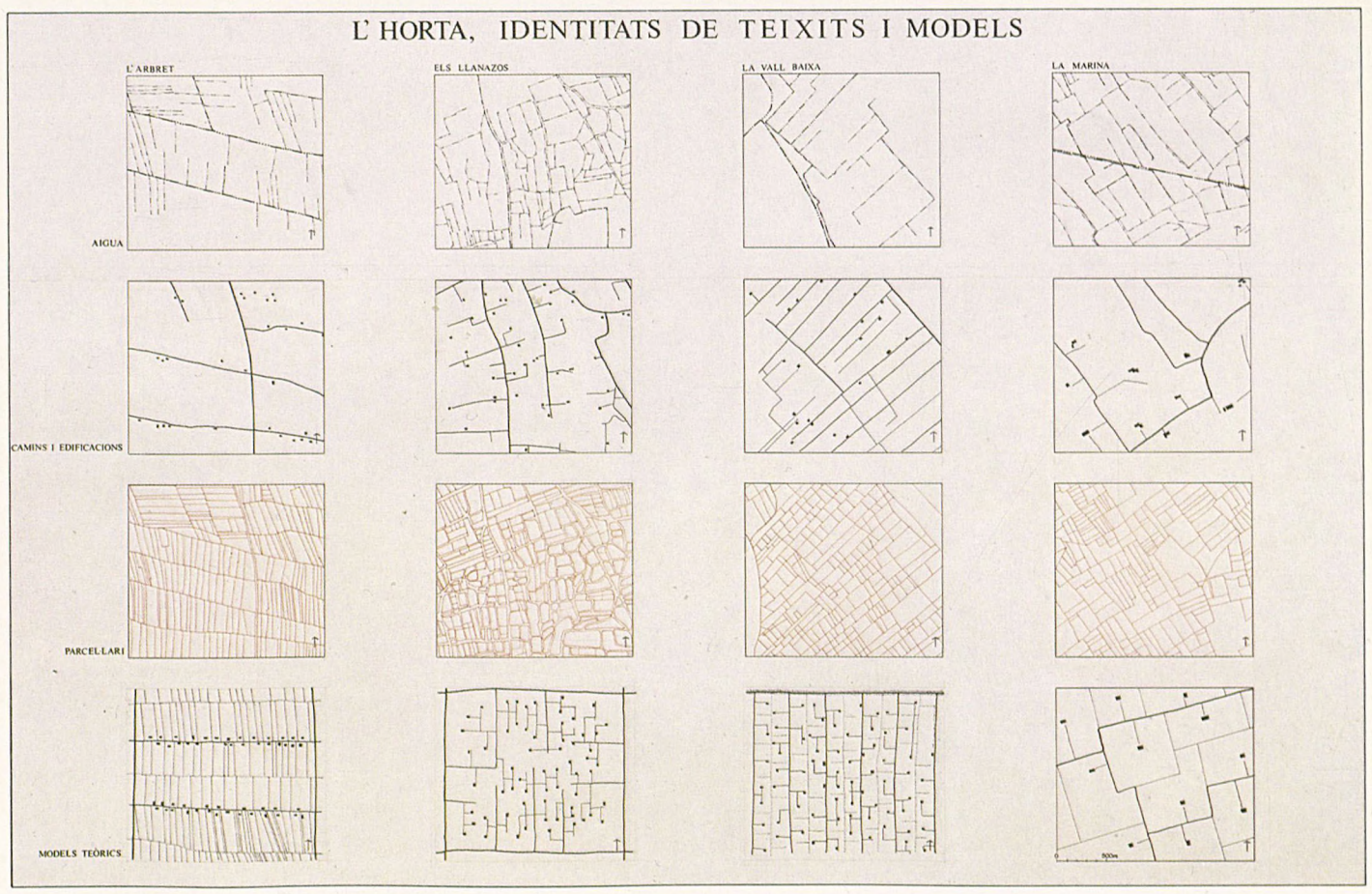
Els criteris d'actuació que es proposen sobre aquests territoris pretenen, bàsicament, el manteniment i l'actualització de les estructures de colonització que els són pròpies, amb la defensa d'aquests sòls d'horta d'accions alienes a l'ús agrícola.

Les Hisendes i els Horts de les ciutats

La Vall Baixa ocupa la terrassa inferior inundable als marges del Llobregat, amb una estructura de fileres de parcel·lació ortogonals al riu. El conreu bàsic és l'hortofruiter. Està formada per la franja immediata al Llobregat des del Papiol-Pallejà fins a Sant Boi-Cornellà, tot salvant el suau pendent amb petits esglaonaments successius en sentit perpendicular al riu. La componen les següents contrades: la Torrexa, el Pla del Colomer, el Boter, el Serrat, el Camp del Riu, el Pla de Can Coll, el Pla del Mallol, el Pla d'en Vià, el Pla del Llobregat, el Camp del Motilla, el Pla de n'Isbert, el Pla de la Torre, el Pla d'en Soler, el Pla d'en Mas, la Vaqueria, el Camp de l'Abat, les Salines, Sota Sant Boi, el Riu Mort, el Terraplè i el Serrallo.

L'Horta (Delta i Vall Baixa) i el massís de Garraf.
La geometria de l'horta i la geografia del massís.





L'organització formal de l'horta s'ha mantingut per la seva idoneïtat agrícola i pel seu alt grau de construcció.







L'aprofitament de la terrassa inferior s'inicia amb la construcció, sobre el seu propi límit, dels camins de ribera a ambdós marges del riu i l'assentament de les poblacions sobre el seu recorregut. Aquests dos camins i, sobretot, els canals de la dreta del Llobregat i el de la Infanta són la base infrastructural de la colonització de la terrassa inferior, que es realitza amb una doble estructura ortogonal: els camins d'horta i la xarxa d'aigües originen una compartimentació de la Vall Baixa en peces allargades limitades per riu i camí.

L'esbocinament posterior d'aquestes peces, en sentit ortogonal i longitudinal, obliga a la formació de camins de servei per accedir a les propietats, la qual cosa és causa de la formalització en un grau parcel·lari més petit, els horts de les ciutats, que sintetitza la imatge física que tenim avui. D'aquesta manera es conformen les dues unitats morfològiques que coexisteixen en diferents graus: els horts de les ciutats, de grandària mitjana, propera a la mujada, i les grans hisendes concentrades, que tenen, normalment, de 8 a 12 mujades.

Ja que la colonització de la Vall Baixa es fa des dels pobles immediats i de forma col·lectiva, és en aquests on hom resideix. L'edificació es limita a les petites casetes d'horta pròpies de l'activitat agrícola.

Com a sortida natural de Barcelona envers la depressió central, la invasió infrastructural, sobretot viària, que pateix aquest territori ha provocat la disgregació del continu agrícola i la ruptura del doble entramat (accés, irrigació) que constitueix els seus esquelet formalitzador.

La Marina

Territori òptim per a l'agricultura d'horta a causa del component húmic de les seves terres, ocupa els sòls que envolten el Prat i Sant Boi.

L'integren els paratges de: la Marina de Sant Boi, paratge de Can Fargues, les Rafles, Paratge Ribera, el Punsic i les Maresmes del Prat.

Està format per unitats de residència-producció, estructurat sobre una organització productiva repetitiva, la parcel·la i la masia, que actuen com a unitat molecular en la qual se situen conjuntament l'explotació agrícola, de caràcter familiar, i la residència.

La localització de la masia i els seus accessos responen a pautes modèliques de comportament; orientació, separació del camí, tanca, elevació sobre el terreny, etc., responen a lògiques de construcció significades en la potent imatge física que les caracteritza.

Aquesta organització atomitzada està suportada per una xarxa de camins radials, convergents en els antics cascs urbans, que ha anat estructurant-se progressivament en la retícula ortogonalitzada que veiem avui. En cada una de les peces així definides, d'una superfície aproximada de 50 ha, se situen les unitats de residència-producció, que acostumen a mesurar 6 o 7 ha. Superposada a aquestes trobem la xarxa de distribució d'aigua, amb un valor estructurant molt menor.

L'Arbret

Ocupa els sòls del Delta del Llobregat situats entre l'antiga carretera de València i el mar.

Està format per: la Barona, la Pava, l'Arbret de Dalt, l'Arbret de Baix, Soberano de Baix i Torelló.

La imatge formal d'aquest territori es caracteritza per una forta geometrització i una regularitat de formes, amb fileres de parcel·lació molt regular estructurades en una doble retícula formada per dos elements fonamentals molt jerarquitzats —sistemes de regadiu i accessos—. És un territori construït col·lectivament, i la seva colonització a partir dels elements formals —aigua, accés i parcel·la— s'ha produït simultàniament i des dels pobles veïns on resideixen els seus pobladors. L'aigua, principal agent definidor de l'ús agrícola, s'estructura a través de corredores perpendiculars a les escorrenties, comunicades entre elles per, posteriorment, donar servei al parcel·lari. Aquest parcel·lari es rítmic, regular, geomètric i de proporció allargada, perpendicular a corredors i camins d'accés, amb una forta caracterització formal. La grandària usual de les parcel·les és de mitja mujada i la de la propietat, de sis mujades disperses, fet que, sens dubte, treu racionalitat als treballs de producció agrícola.

Els Llanassos

Ocupa els sòls situats sobre l'antiga carretera de València i té com a límit superior els cascs urbans de Gavà i de Viladecans.

Està constituït per: el Rourell, les Massoles, el torrent d'en Mata, el Matabous, les Marines, el Pla del Pi Tort, Can Feliu, el Corral de Foravet, les Maletes, les Gallines i Ca l'Advocat. La seva imatge formal és la d'un mosaic de petita parcel·lació irregular.

L'entramat arítmic de petites agregacions parcel·làries que avui contemplem, poc propi de terrenys plans i homogenis, és fruit de subdivisions successives i amb un cert desordre a causa del procediment de captació i distribució de les aigües. El sistema de reg, pous o aprofitament de desguassos, i la xarxa d'accés als camps es realitzen a partir de petites ramificacions nascudes dels camins perimetrals que estructuren tot el delta.

La colonització d'aquest territori, malgrat que es faci des dels pobles limítrofs, s'ha realitzat individualment i amb transformacions de reparcel·lació contínua al llarg del temps, fins arribar a la seva actual formalització. Els elements construïts pateixen de falta de qualificació i jerarquia i impideixen la lectura immediata i la referència a un model teòric clar.

El règim d'explotació és familiar, de propietat molt dispersa i amb parcel·lació de grandària molt diversa, i la superfície mitjana de les parcel·les és d'una mujada.

Cubeta de Sant Cugat

Aquesta àrea està constituïda pel vessant nord de la riera de Sant Cugat i pel vessant est de la riera de Rubí. Són terres de pla de fort impacte agrari fins a les immediacions més accidentades de Bellaterra i Can Barata, on la roturació dóna pas a la formació de vegetació forestal, principalment la pineda.

Aquest territori té una estructura morfològica molt rica generada per la unitat de residència-producció, la masia, que compartimenta el sòl en patrons organitzatius i amb un ordre de difusió bastant precís. La considerable producció agrària ha provocat un aprofitament total de la roturació històrica. Poques terres lliures es troben incultivades en l'actualitat.

Aquesta roturació extensiva projecta una imatge típica, el producte final de la qual és un escaquer d'unitats de conreu (camp obert) format d'una manera individualitzada però amb uns criteris d'ordre comuns.

Aquesta estructura física de terres en forma de *puzzle* queda emmarcada i reforçada amb els corrents d'aigües superficials i la seva vegetació en alçada juntament amb els camins de vessants.

Les condicions clinomètriques i edafològiques, juntament amb el diàleg carenes-torrents, classifiquen els factors de localització tant de l'ús agrícola com constructiu del sòl.

En aquest territori adquireix especial transcendència la superposició de la doble lectura: la física i la paisatgística. La primera, com a tamís organitzatiu del sòl, i per tant la seva impressió en planta és definitòria. La segona, com a imatge patrimonial d'un paisatge agrari que té la rica artificialitat d'una cultura i un saber rurals, amb fortes voluntats projectuals.

Les unitats de residència-producció, malgrat ser les que organitzen el territori, no tenen una valoració paisatgística preponderant. L'omnipresència de la masia polaritza les relacions físiques sota una difusió espacial regular (art d'emplaçament modèlic) i la seva aportació a la imatge física és focal i de domini de l'entorn agrari. La masia, el camí i la riera dibuixen i contornen el paisatge mentre que l'escaquer d'unitats de conreu taca els espais intermedis.

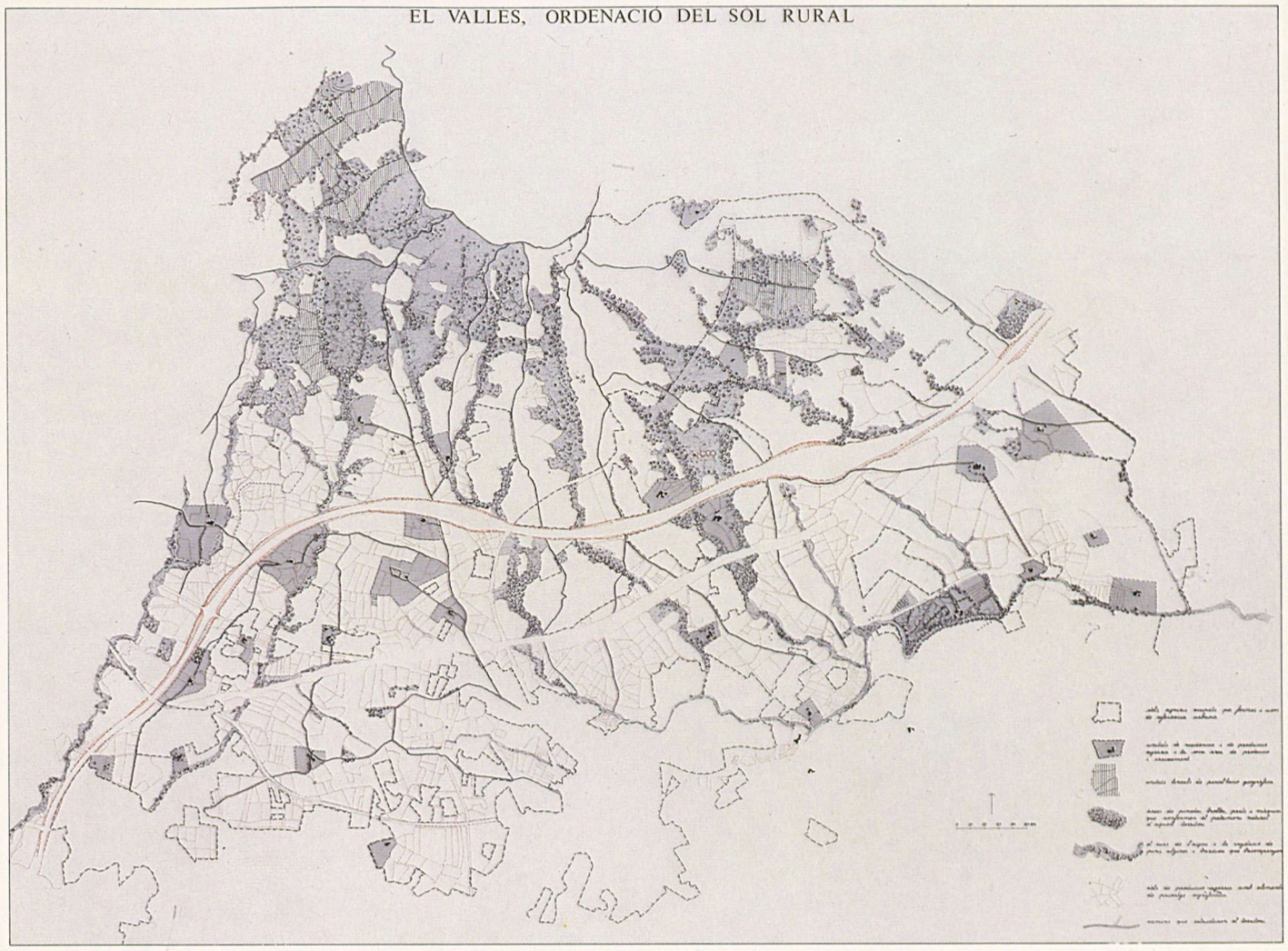
Les unitats de conreu segueixen un model teòric d'emplaçament ortogonalment a la direccionalitat de les rieres i en diagonal a les línies hipsomètriques.

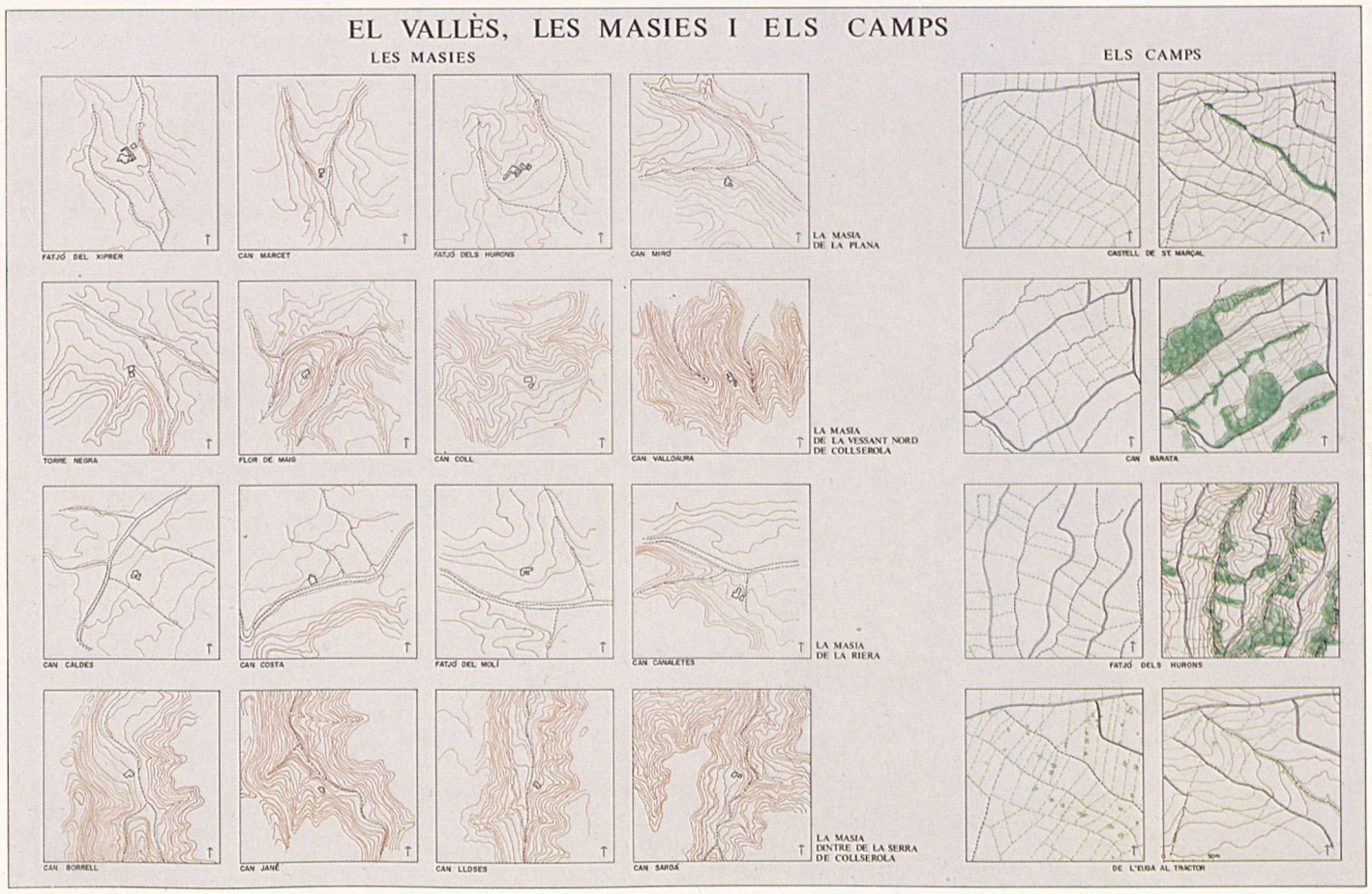
L'elecció de la intersecció de vessants per a la ubicació dels camins d'accessibilitat i el llit dels torrents per als camins més domèstics, especialitza aquestes infrastructures. El primer és de suport de la localització edificatòria de les instal·lacions i de la recent ubicació d'usos urbans. El segon és un camí d'ús agrícola, menys consistent i de poca artificialitat.

Els camins

Hi ha dos tipus de camins: l'estructurant, que respon a una imatge històrica amb fort valor paisatgístic —factor en el qual la seva localització té un valor insubstituïble—, i els camins de servei, d'explotació i de dotació contra-incendis i d'usos estivals.

Cubeta de Sant Cugat.





El lloc de la masia i del camí determinen el paisatge rural.





Parcel·lació

La parcel·lació respon a tres lògiques fàcilment diferenciades:

La parcel·la agrària de secà (amb nucli edificat) respon a una unitat de producció de secà els patrons de la qual tenen el seu origen en temps passats. El gra parcel·lari és de l'ordre de 75 ha de mitjana i conté terres de conreu i pineda.

Un segon grup el formen aquelles agrupacions parcel·làries geogràfiques (de carena o de torrent) de forta racionalització en les seves mesura i forma.

Algunes d'elles contenen edificació amb usos singulars, segona residència, agrària, taller o petita indústria i fins i tot equipament. Tenen una superfície entre dues i tres hectàrees i generalment són servides per un camí de vessant.

L'últim grup, més difícil de tipificar, el componen una varietat de parcel·les, relativament petites i sense edificació significativa, amb lògiques de divisió més topogràfiques que geomètriques. Son parcel·les la funció fèrtil de les quals la realitzen generalment persones diferents als propietaris. Els diversos conreus, de la vinya i el gra, i la mecanització dels treballs de llaurança, sembra i recollecció van provocant modificacions del teixit parcel·lari.

La masia

Fins fa poc de temps l'edificació que dominava en aquestes terres era la pròpia de la masia com a centre de residència-producció. El creixement atomitzat de la urbanització ha anat ocupant parcel·les agràries i envaint en molts casos el nucli edificatori.

Hi ha uns nuclis d'edificació en ple valor agrari amb una dinàmica pròpia, de la qual és precís protegir la persistència. Aquests elements es troben en les unitats agràries de plana. La resta de construccions que existeixen actualment remeten per les seves posició i arquitectura a una estructura territorial que es manté com a fidel reflex d'una organització.

Elements del paisatge

El Pla haurà de considerar la protecció de l'acció constructiva i la potenciació de la naturalesa vegetal de les masses forestals (boscos i vegetació de ribera) com a components formals d'un paisatge que difícilment pot entendre's sense aquests punts de referència.

Són elements naturals del medi que, bé formant masses vegetals d'identificació territorial o llits d'aigües torrencials, ajuden, per la seva posició física o per la seva composició, a una major comprensió de la idea de patrimoni natural.

El massís de Garraf

El sector sud-oriental del massís de Garraf es compon d'un conjunt de muntanyes de poca altitud que s'aixequen entre la vall del Llobregat i el mar, i que formen part de la Serralada Litoral Catalana.

S'estructura en un doble arbre geogràfic: carenes i torrents que compartimenten el territori en petites valls focalitzadores de la colonització. Per tant, la seva descripció física es bastant coincident amb la geogràfica. L'escorrentia habitual de l'aigua dóna forma a l'organització productiva i catastral i, per tant, regula l'ús del territori.

La major part de la construcció del territori es concentra en els fons de les valls colmatades i focalitzadores de la seva posada en ús agrari.

La proximitat de l'aigua atrau la localització de les unitats de residència i producció, l'accés a les quals es fa a través del camí del fons, paral·lel a la riera, però a les estribacions del vessant, ja que aquesta distància és proporcional a l'obertura de la vall. A partir d'aquesta espina i de forma ortogonal, se situa el mosaic parcel·lari estretament relacionat amb la geografia de carena a carena. Aquestes descobertes paisatgístiques aporten la trama d'accessibilitat entre territoris.

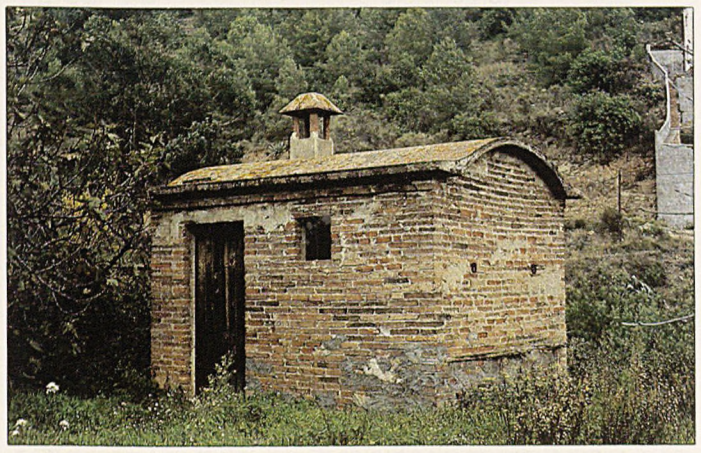
L'abandó de les valls com a indrets focalitzadors de l'hàbitat s'ha produït en aquells sòls en què el sistema d'accessibilitat no ha estat modernitzat, o en els vessants del massís on la seva unió al Delta i a la Vall Baixa es fa per mitjà de pendents més suaus i on històricament s'ha situat l'hàbitat urbà, en el límit inundable entre l'horta i la muntanya.

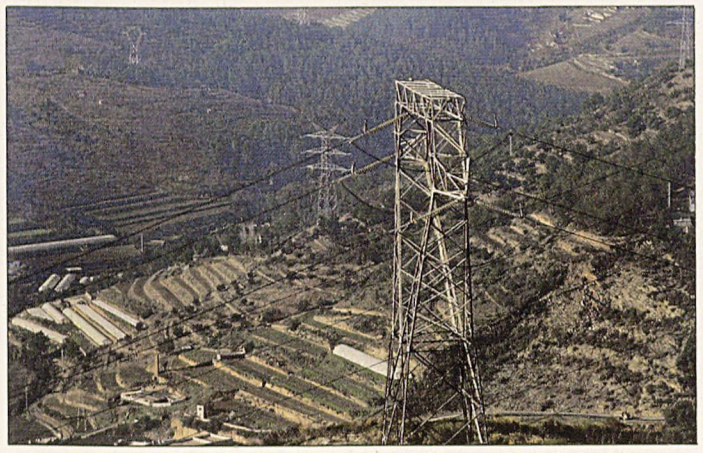
La colonització de les parts altes de les muntanyes s'ha produït mitjançant grans finques (unitats de residència i producció), en les quals l'element central és la masia, situada en la proximitat de les rieres, buscant una posició de domini i recer.

Aquestes finques arriben fins a la carena tenint una certa extensió d'ús forestal i d'explotació de fruticultura de secà (vinya, olivera, ametller...), en els llocs de menys pendent.

Cirerers, casetes i marges de les valls de Garraf.







Serra de Sant Mateu

Aquest territori es defineix en la seva forma geogràfico-natural al lloc on es troben la serra de la Conreria amb el mar i, a l'extrem occidental, amb el riu Besòs. El contrast entre els forts pendents dels vessants alts i boscosos de la serra i el vessants suaus de la part baixa en la franja de la costa és el que caracteritza aquest territori de transició entre la muntanya i el mar o el Besòs.

Els vessants alts, ben delimitats per la successió de les carenes transversals a la Conreria a manera de contraforts, prenen la forma de grans circs oberts davant el mar: Tiana, Montalegre, Sant Jeroni, Canyet, Pomar, i de valls estretes i profundes als vessants del Besòs, Torrents de la Vallensana, Can Menut, Can Bonet i Reixac.

En aquests vessants alts els cursos d'aigua són torrencials, amb uns pendents molt accentuats que es redueixen gradualment a les parts baixes.

La franja de costa a la façana del Besòs es limita als petits plans prop del riu per la presència immediata de la serra. A l'aiguavés de la costa aquesta franja s'amplia i es caracteritza per l'alternança de rieres i carenes que estructuren el territori i la seva explotació agrícola.

El valor paisatgístic que resulta d'aquesta duplicitat morfològica s'enriqueix per la presència de les fortes línies de cornisa i pel domini dels vessants baixos i el mar que s'hi pot tenir, així com pel contrast d'aquest paisatge obert amb el tancament de les rieres torrents.

Els camins-riera

La colonització dels vessants del Maresme i del Besòs es recolza en la xarxa homogènia de camins que se superposa al propi curs de les rieres o se situa en les seves proximitats transformant-ne el traçat mudable en elements fixats al terreny més definitivament, malgrat el seu règim torrencial.

D'aquesta correspondència lineal resulta un territori estructurat unidireccionalment, que cus les dues franges definides per la morfologia.

Els camins del mig

La disposició dels camins del mig com a sistema d'accés alternatiu al camí de la costa, vorejant la carena intermèdia on es troben carena de la Conreria amb els vessants baixos de la costa, facilita la valoració entre les diferents valls interiors i es constitueix en element integrador de l'estructura lineal de les rieres.

– Camí de baix: Camí d'en Grau (riera de Sant Jeroni), camí de Pomar (riera de Matamoros), camí de Can Boscà (riera de Pomar), camí de contrabandistes (riera de Montalegre), camí del Fons d'en Guinard, camí antic de Tiana (riera de Tiana), camí de baix d'Alella i camí del mig d'Alella.

– Camí de dalt (torrent de les Bruixes): camí de Can Butinyà, camí de Can Alemany (riera de Canyet), camí de Pomar (riera de Pomar), camí de Mas Ram (riera de Montalegre).

A més dels camins del mig, existeixen unes vies estructurants corresponents als camins en els quals es recullen els diferents teixits agraris, amb un traçat de cul-de-sac: camí del Pla, camí de l'ermita de Reixac, camí de carena, camí de Can Piqué, canvi de vessant, carretera de Montcada a Badalona, camí riera de Canyet, carretera de Badalona a Montcada, camí de la Conreria, camí de Pomar de Dalt, camí Vell de Pomar, riera de Tiana, riera de les costes, riera de la Font, torrent de Can Roca, barranc dels grills, torrent de Can Comes, camí del Cementiri, riera d'en Font.

Les masies de dalt i de baix

El sistema d'explotació al voltant de la masia i de la casa forta aprofita les millors condicions del lloc i reforça la morfologia característica del sòl. En el territori de cornisa o muntanya, les valls, tant les dels vessants del mar com les del Besòs, s'entenen com a espais tancats. Les masies s'hi situen a l'entrada, en el Pla del Besòs o als vessants que dominen tant la franja de costa com les valls interiors, amb una lògica estratègica —de control dels camins i dels punts de pas obligat prop de les rieres, per accedir a les valls—, morfològica —en emplaçar-se en el curs mig o baix de les rieres quan ja no són torrents— i productiva —en disposar d'uns vessants menys accidentats que a les parts més altes de les rieres i aprofitar el reg i la millor qualitat dels sòls per al cultiu prop de la riera.

A l'àmplia franja de costa les masies se situen a l'espai de domini del mar i de les portes de les rieres.

La masia com a unitat de residència-producció és l'edificació pròpia de les explotacions agrícoles en aquesta zona. Es localitzen de forma aïllada en gran parcel·les, o bé de forma agrupada en les parcel·les d'horta prop de les rieres.

Les masies tenen un important valor arquitectònic juntament amb l'entorn (jardins, horts, pous, vegetació), i en molts casos ja es troben protegides pel PGM. La protecció es podria estendre a la majoria de les edificacions i a les agrupacions de masies com conjunts modèlics d'explotació rural.

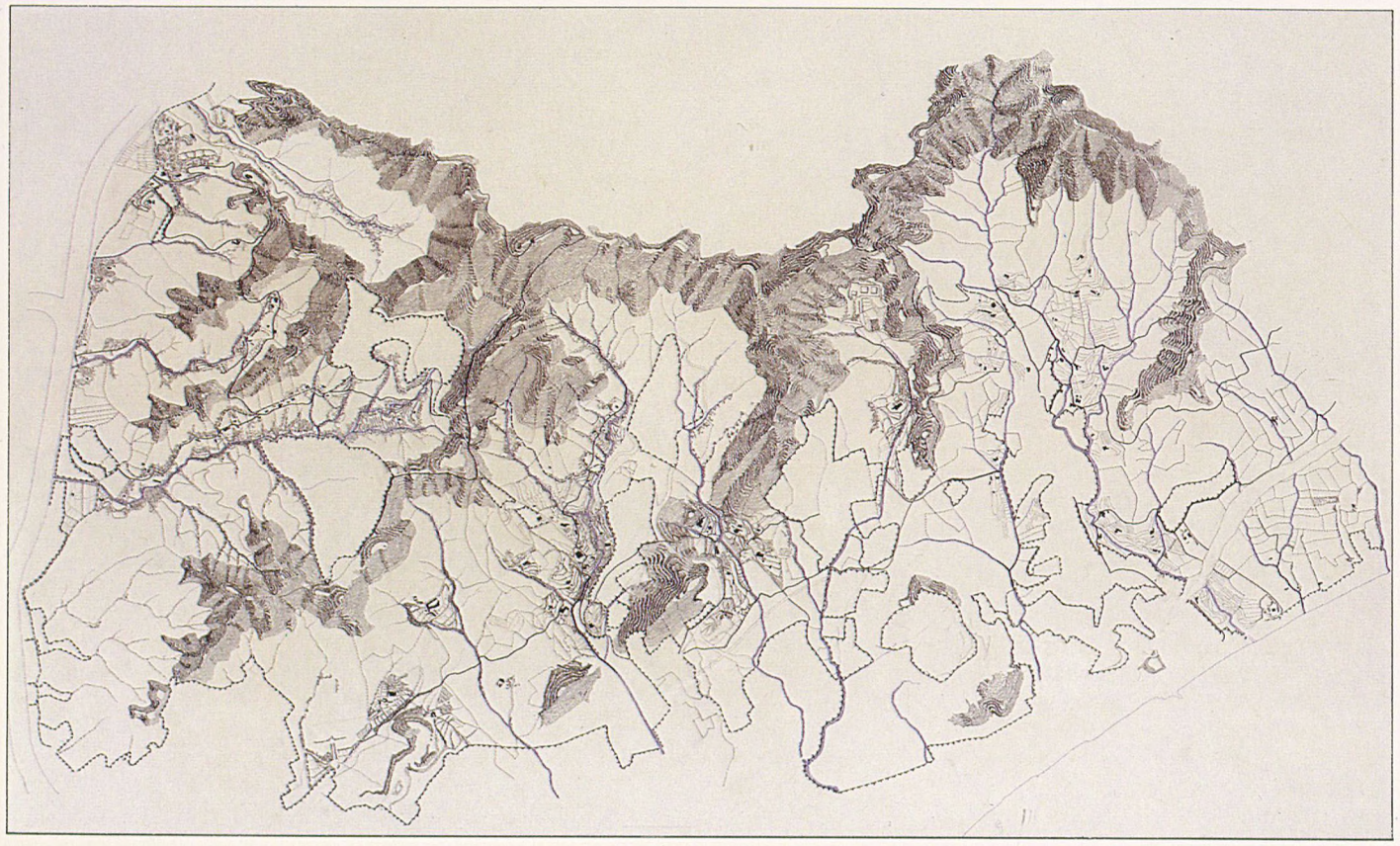
La unitat residència-producció conté el cos principal de l'habitatge, i els cossos auxiliars per als usos agrícoles i productius són al voltant del pati d'accés.

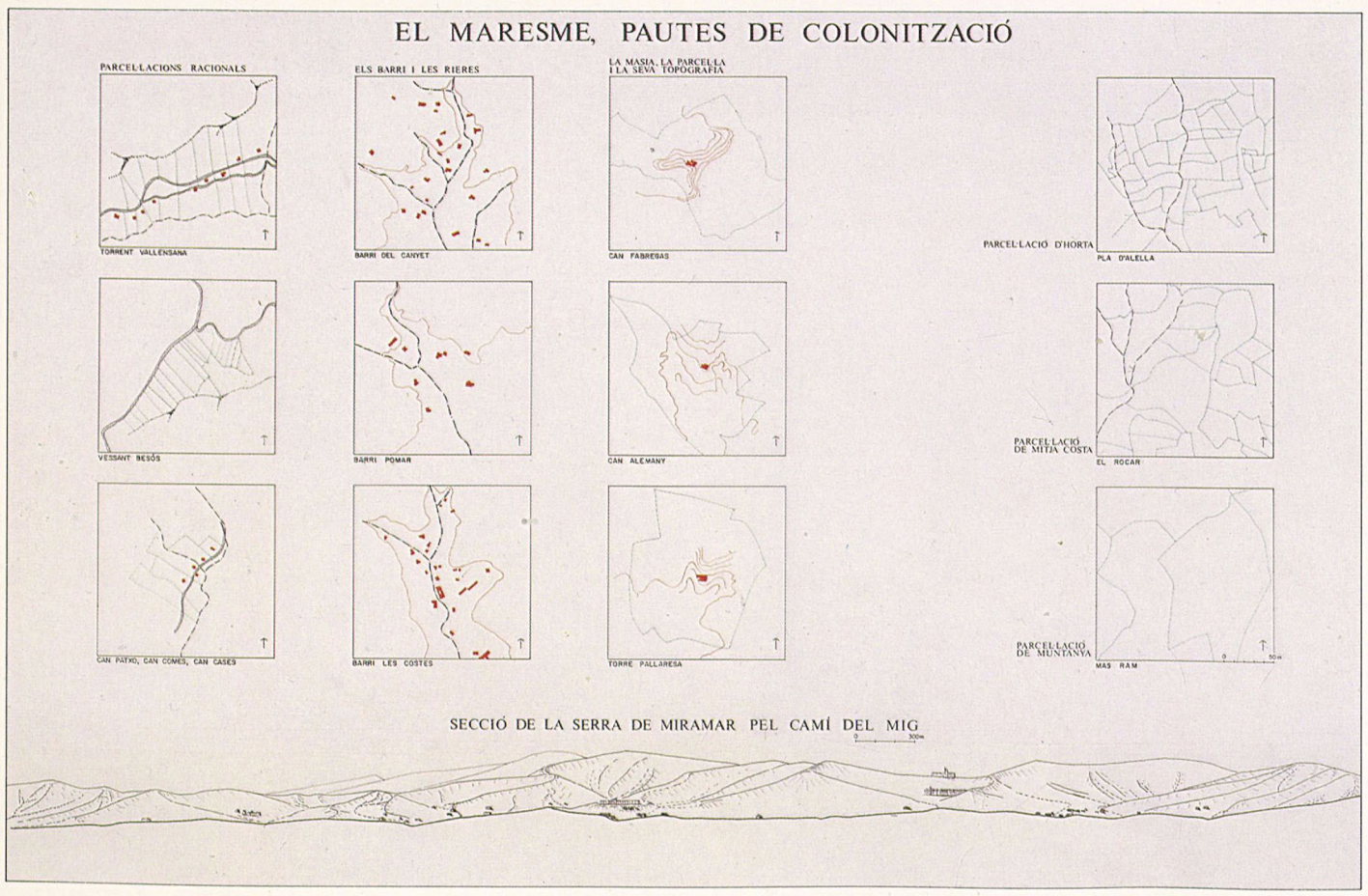
El parcel·lari

En el parcel·lari de la Serra de Sant Mateu s'aprecien quatre tipus molt diferenciats de parcel·les que constitueixen teixits identificables, sempre amb una forta referència geogràfico-topogràfica:

– *Les grans parcel·les*. És la parcel·lació pròpia de la franja de muntanya als vessants alts de la Conreria, amb uns límits de caràcter geogràfic, carena-riera, amb forts pendents superiors al 30 % a la major part de la seva superfície, a excepció de les zones més properes a les rieres, i per tant ocupades per boscos a les parts altes, per vinyes i fruiters de secà, molt abandonats, a les zones de pendents moderats, i per horts prop de les rieres.

Serra de Sant Mateu: la identitat del territori.





L'agrupació d'aquestes grans parcel·les per unitats geogràfiques constitueix el paisatge dels vessants alts de la Conreria, i per tant és necessari mantenir la indivisibilitat d'aquestes grans finques que asseguren la correspondència entre ciutats geogràfiques i paisatge rural.

– *Reparcel·lacions de vessants lineals.* És una forma racional de divisió de sòl en alguns vessants de les rieres de característiques homogènies en una extensió important del seu corregut. La subdivisió es repeteix successivament amb el criteri geogràfic carena-riera i dóna lloc a parcel·les de mesures, pendents i cultius semblants, recolzades en un camí d'accés molt proper a la riera.

Els terrenys que limiten amb la riera permeten el conreu d'horta en una franja més o menys important, així com l'emplaçament de la residència.

En aquests vessants, el parcel·lari ha de seguir recollint la racionalitat geogràfica, de cultiu i de localització de la residència, però respectant la superfície habitual de les parcel·les existents.

– *El parcel·lari agrícola de secà.* A la franja de costa i a les carenes amb poc pendent, el parcel·lari rural manté homogeneïtat de grandària i adopta un sistema de divisió del sòl de lògica topogràfica i geogràfica, amb límits de carena i límits de carena-riera. L'accessibilitat s'estructura en un model de xarxa unidimensional, formada pels camins-riera, recolzada en els camins del mig.

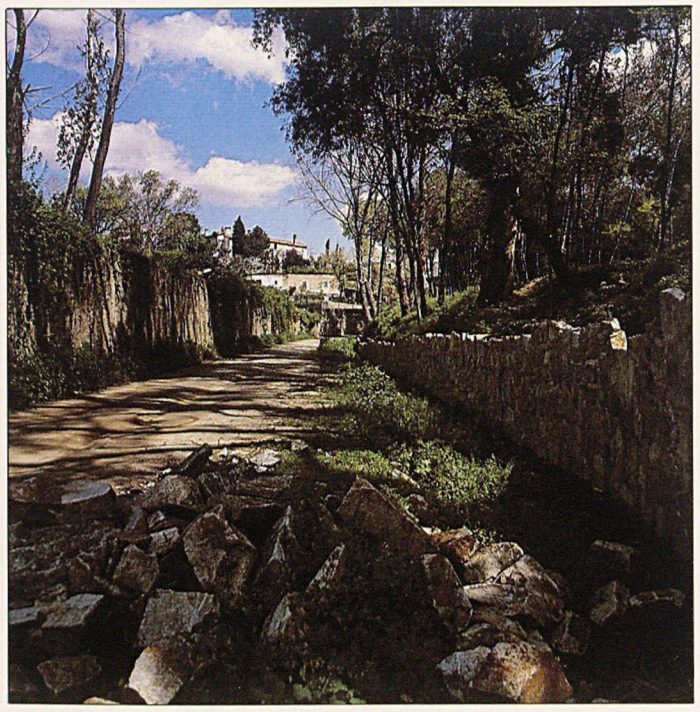
La localització d'aquests teixits parcel·laris en àrees ben assolellades i de pendents adequats, juntament amb la grandària de la parcel·la i el sistema d'accés, les converteix en les àrees agrícoles potencials per a l'extensió dels cultius florals i hortícoles allà on es disposi de reg, o per al manteniment i la recuperació de les vinyes amb bones condicions físiques d'adaptació.

– *El parcel·lari d'horta prop de les rieres.* La lògica d'aquest parcel·lari es troba en l'aprofitament dels bons terrenys de conreu i de les possibilitats de reg prop de les rieres. La seva extensió és sempre lineal al llarg del curs de les rieres en una franja d'amplada variable segons la topografia. Els límits entre parcel·les requereixen una lògica geogràfica de perpendicularitat respecte les rieres, però la geometria que en resulta és molt irregular segons les característiques pròpies del lloc.

L'accés es produeix pel mateix llit de les rieres, transformat en camí, o bé per camins a mig vessant, sempre segons un model lineal, amb interrupcions en alguns trams de riera que s'enllacen amb camins ascendents en el primer cas. Aquests darrers coincideixen en molts casos amb els camins del mig.

L'intens aprofitament agrícola per a horta ha originat una profunda transformació del paisatge amb la construcció de murs i talussos als marges, pous i dipòsits d'aigua als punts alts, canalitzacions per a reg, camins i passos entre els bancals, elements artificials que, juntament amb la vegetació natural de les rieres i els cultius d'horta o de flors, conformen un paisatge agrícola molt definit i amb un valor patrimonial important que cal protegir, des del teixit parcel·lari en què es fonamenta aquest paisatge rural.

Camins de riera, terrassaments dels conreus de secà i feixes d'horta vora l'aigua.





Els conreus

Atesa la morfologia del sòl, aquest permet dos tipus de conreu ben diferenciats. A la part baixa de les rieres, on els pendents són adequats per a tractar-los com a esglaonaments aprofitables, es desenvolupa el conreu de l'horta que es manté lligat a la masia, però en un procés avançat d'abandonament.

El segon tipus de conreu és aquell que es dóna a la part mitjana dels vessants de les carenes altes, o en totes les carenes suaus al sector del Maresme, però que és inexistent als vessants del Besòs. Aquí, les antigues vinyes es troben pràcticament abandonades, amb molt poques excepcions; els camps són erms per falta de productivitat i a l'espera, en alguns casos, de les iniciatives urbanitzadores.

L'excepció solament es produeix als vessants de Tiana, on el cultiu intensiu de la flor en hivernacles ha omplert la primera àrea propera a les rieres i sembla començar a estendre's pels vessants immediats. Aquest procés és positiu en la mesura que retorna la productivitat als camps, i fins i tot és competitiu en rendiments amb l'activitat urbanitzadora, necessita d'unes mínimes pautes per a la transformació topogràfica, per al manteniment de les àrees boscoses i per al respecte al paisatge i a les servituds mínimes entre finques.

Equip Redactor
Xavier Eizaguirre
Arquitecte Director

Esperanza Aragay
Josep M.ª Carrera
Valeri Mas
Arquitectes

Col·laborador
Roberto Abellán

1987

1.4 El Pla de Vies Metropolitanes

El denominat Pla de Vies Metropolitanes es redacta en tant que esquema director de les actuacions metropolitanes en matèria de vialitat, amb l'abast que la Llei del Sòl reconeix als Avanços de Planejament (art. 28,3). Aquest document, als efectes administratius interns previstos per la Llei, constitueix l'esquema de referència per a la posterior redacció del Plans Especials de Vialitat específics i altres plans sectorials derivats del Pla General Metropolità.

El document desenvolupa el Pla General Metropolità, que conté el programa màxim de la vialitat prevista a l'àrea metropolitana de Barcelona. Les reserves de sòl necessàries per a aquest programa final es mantenen, atès que el Pla de Vies únicament defineix un estadi intermedi de la xarxa viària, tenint en compte les necessitats que deriven del conjunt d'intervencions urbanístiques i les prioritats que són pròpies dels programes d'actuació amb horitzó i recursos limitats.

Les modificacions de traçat que també es contenen en aquest document, respecte de les previsions del Pla General, en els casos que estudis previs específics els justifiquen, estan subjectes a posteriors verificació i tràmit, a través de la figura de planejament apropiada.

D'altra banda, el Pla de Vies incorpora totes les actuacions prioritàries en la xarxa viària metropolitana (període 1985-1991) programades per la Direcció de Serveis d'Urbanisme de la Corporació Metropolitana (novembre de 1985), entre les quals es troben les que han de ser objecte de Conveni amb el MOPU, amb la Generalitat de Catalunya i amb la Diputació Provincial de Barcelona, entre altres intervencions menors d'iniciativa metropolitana o municipal. El Pla de Vies, en posar aquestes actuacions en relació amb l'esquema general proposat i amb altres actuacions sectorials (àrees de nou desenvolupament urbà i industrial, parcs metropolitans, grans equipaments, etc.), explica la seva rellevància respecte del model de ciutat metropolitana en construcció en un horitzó abastable.

L'establiment d'un horitzó adient per a la consecució de la xarxa viària és, en efecte, un factor decisiu per al Pla de Vies. L'execució de les obres d'infrastructura viària metropolitana es caracteritza per estendre's al llarg de períodes de temps de certa importància. Això fa que no siguin vàlids els períodes quadriennals emprats en altres plans o programes, que resulten excessivament curts quan es refereixen a vialitat. D'altra banda, es tracta precisament d'evitar la intemporalitat de les previsions del Pla General Metropolità, tot determinant un període significatiu en termes de desenvolupament urbà i territorial, i aprehensible en termes d'experiència vital. Per això, el Pla de Vies es refereix a un termini de 20 a 25 anys.

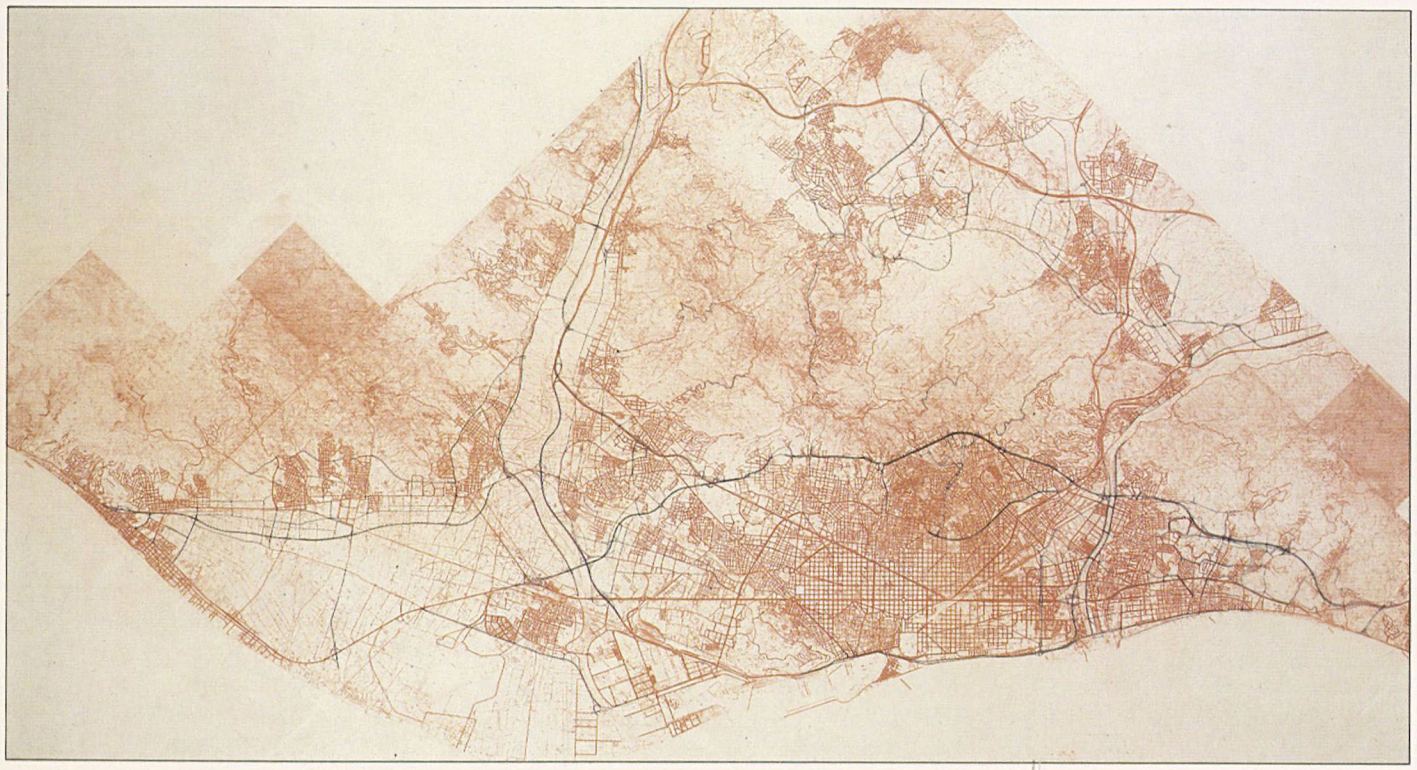
Delimitar un període de temps, en una perspectiva no immediata de realitzacions, però tampoc indefinida, permet d'assumir un determinat model viari, la construcció del qual ha de ser pautada pels successius programes d'actuació. És precisament en els programes per a períodes més curts —normalment quadriennals— on es produeix la vinculació de les actuacions als recursos econòmics, factor que —entre altres referits a l'oportunitat, la urgència, la viabilitat i l'interès— condiciona una determinada selecció d'intervencions.

El Pla de Vies permet de recuperar la credibilitat del planejament viari, en referir les actuacions a un esquema que, d'una banda, es planteja com a vertebrador d'elements i d'actuacions metropolitans, amb voluntat de definir un ordre general, i que, d'una altra és assumible en termes temporals, econòmics i de gestió.

A més, l'àmbit de tractament que sempre han tingut els projectes viaris referits a la globalitat dels problemes d'accessibilitat i connexió urbana a Barcelona ha estat el que avui denominem metropolità. L'estructura territorial dels assentaments urbans del pla de Barcelona i de l'àrea immediatament exterior ha forçat a adoptar aquest tractament ampli del problema viari, especialment quan les qüestions de més difícil resolució han estat les de garantir els accessos a la ciutat i la connectivitat entre els diferents nuclis urbans, àrees d'activitat i polígons residencials de l'àrea metropolitana.

Que les propostes de vialitat a l'àmbit metropolità han comportat sempre propostes d'ordenació territorial i urbana és un fet que la seqüència històrica del planejament demostra. En efecte —potser amb l'excepció del Pla de la Xarxa Arterial de Barcelona de 1963, en el qual les propostes es plantejaven amb major autonomia—, els esquemes viaris metropolitans han estat sempre continguts o definits en estreta relació amb el planejament urbanístic. És a dir, no es tractava de respostes a determinades avaluacions de demanda de trànsit, sinó que, en ells mateixos, proposaven un model d'utilització de l'espai que implicava una determinada distribució de la població i de les activitats en base a diferents tipus i intensitats. Això ha estat així ja des del Pla Jaussely (1905) i el Pla d'Enllaços de Romeu i Porcel (1917), que suposen la primera formulació d'una xarxa viària metropolitana, així com també cal tenir en compte el Pla Comarcal (1953), el Pla Director de l'Àrea Metropolitana (1968) i el Pla General Metropolità (1976).

El grapho *de la xarxa viària metropolitana actual, amb les noves vies proposades pel Pla.*





La proposta de xarxa viària metropolitana a mig termini.

L'escala de treball i la naturalesa del territori metropolità obliguen a centrar l'interès del Pla de Vies en els problemes de connectivitat. Assegurar un determinat nivell de connectivitat entre els nuclis urbans i les àrees d'activitat de l'àrea metropolitana és un del fins principals del Pla. A tal efecte, s'organitzen les intervencions en matèria de vialitat, tot establint prioritats i seleccionant-les en funció del seu valor en l'estructuració de les àrees urbanes en desenvolupament.

Per tant, és explicable que siguin sobretot la perifèria de l'àrea central de Barcelona i la perifèria metropolitana més llunyana els àmbits en els quals el Pla de Vies té major incidència. Ben al contrari, en el centre metropolità consolidat (municipi de Barcelona i altres nuclis urbans importants), els problemes de connectivitat es plantegen des d'una òptica diversa, perquè no existeixen normalment traçats alternatius, la qual cosa porta a centrar la discussió en el caràcter de la via (secció, urbanització, ús). En molts casos, es tracta directament d'operacions de reurbanització de vies o de carrers ja oberts i en funcionament, als quals s'assignen usos o valors nous.

En aquest àmbit metropolità perifèric, en el qual els nuclis urbans són objecte d'extensió, de completivitat o de reforma, a través del planejament parcial i especial, la construcció de noves vies adquireix major rellevància que les intervencions sobre el viari existent. És així com el tema central és, sovint, el del traçat. L'existència de diverses alternatives, en moltes ocasions, obliga a valorar els problemes d'adequació topogràfica, de relació amb els vials secundaris, etc., a més del sentit general del traçat en l'ordenació territorial.

Això no obstant, el Pla ha operat simultàniament a escales diverses, tractant d'analitzar els diferents aspectes rellevants per a les propostes (escala territorial 1/25.000, escala urbana 1/10.000, i escala local), de forma que es contenen també indicacions i recomanacions sobre el caràcter de les vies que cal tenir en compte en el seu tractament a través dels projectes d'urbanització.

Equip Redactor

Unitat de Desenvolupament Metropolità.

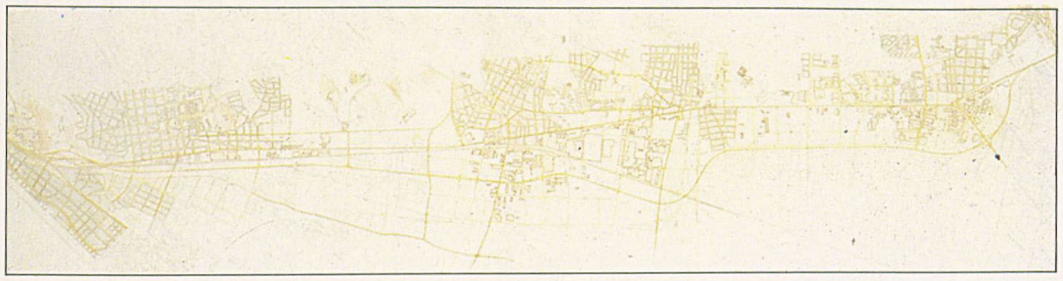
1986

Eix d'Activitat 1 (Delta Nord)

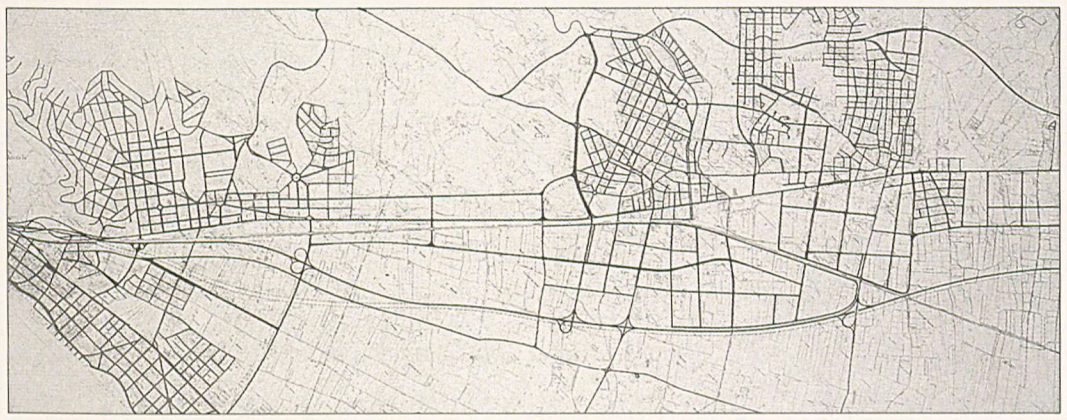
Descripció de la xarxa viària:

En sentit longitudinal.
– Eix variant C-245.
– Via de cornisa Sant Boi-Viladecans-Gavá-Castelldefels.
– Camí antic de València.
– Vials paral·leles a l'actual C-245.

En sentit transversal:
– Eix via cornisa sistema Sant Boi-Santa Coloma de Cervelló.
– Eix Bertrand i Güell.
– Prolongació de l'Avinguda Oest.
– Camí de la Barona.
– Avinguda Carlomagno 9.



Primera versió del Pla de Vies: Propostes de vialitat i els creixements urbans.



Proposta de nova vialitat sobre el grapho *de la xarxa existent.*



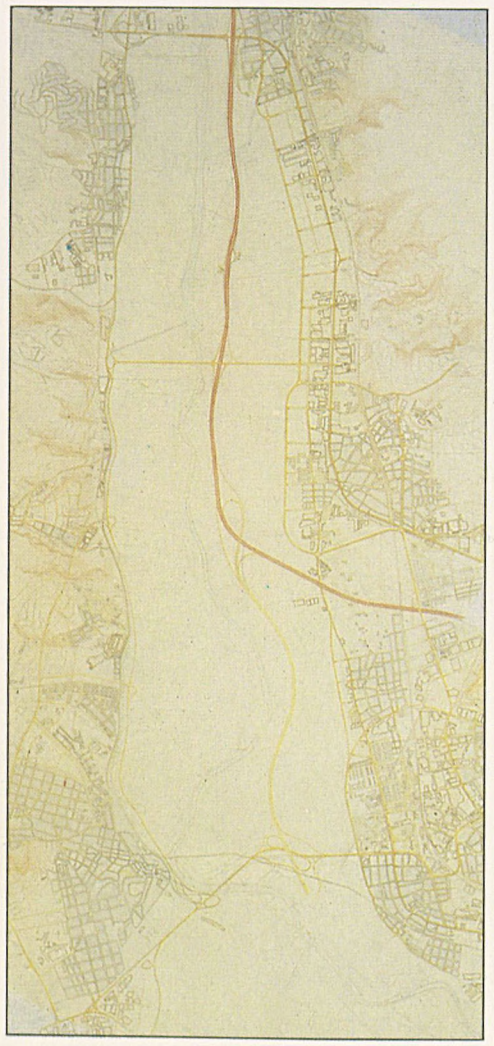
Xarxa viària metropolitana a mig termini.

Eix d'Activitat 2 (Eix del Llobregat)

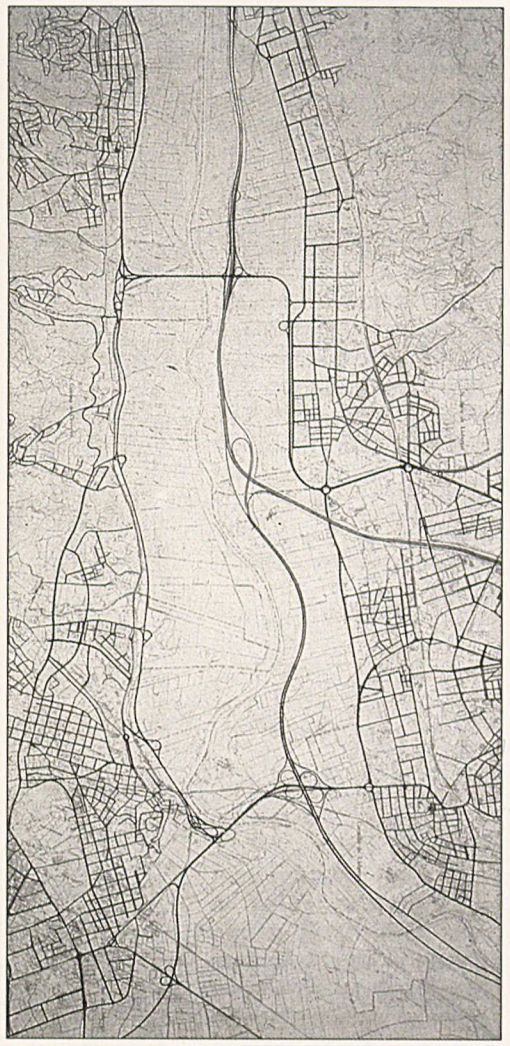
Descripció de la xarxa viària:

En sentit longitudinal:
– Eix Cinturó Litoral-Autopista A2.
– Nou traçat de la carretera BV-2002.
– Via de cornisa Sant Boi-Santa Coloma de Cervelló.
– Nou traçat carretera N-II (Molins-Sant Feliu).
– Nou traçat carretera Sant Joan-Cornellà.

En sentit transversal:
– Laterals autopista A2.
– Nou pont sobre el Llobregat.
– Millora eix C-245-Nus Sant Boi-Nus Cinturó Litoral.



Primera versió del Pla de Vies:
Propostes de vialitat i els creixements urbans.



Proposta de nova vialitat sobre el grapho
de la xarxa existent.

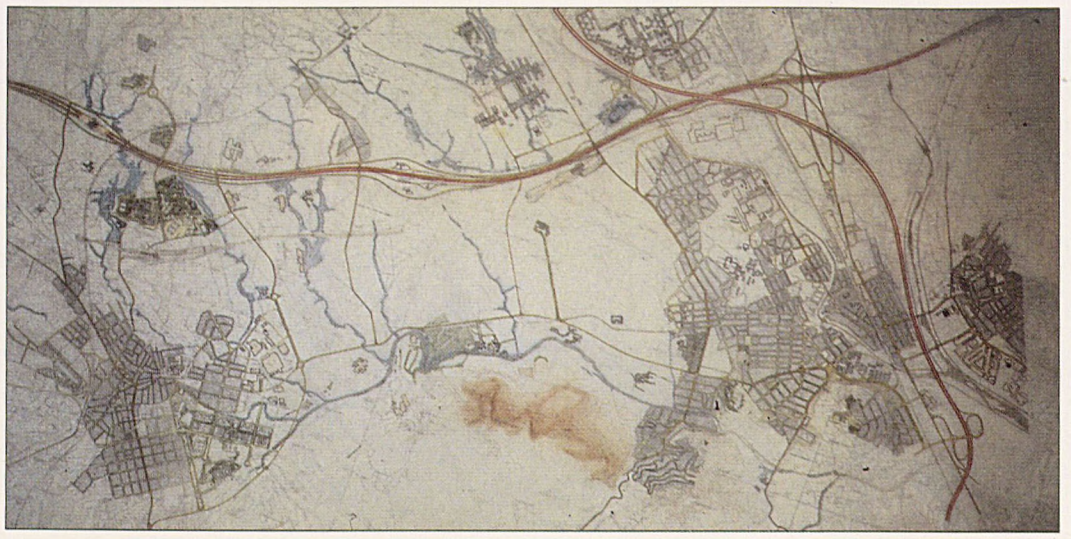


Xarxa viària metropolitana a mig termini.

Eix d'activitat 3. (Eix del Vallès).

Descripció de la xarxa viària.

– Túnels Collserola.
– Eix Vallvidrera.
– Eix desdoblat d'Horta.
– Vial de circumval·lació a Sant Cugat.
– Vialitat interna als plans parcials-Torreblanca i Domènec-Colomer.
– Millora de l'actual eix Sant Cugat-Cerdanyola.
– Eix paral·lel a la Riera de Sant Cugat.
– Vialitat interna de l'Àrea Tecnològica.
– Vialitat interna al sector sud de Canaletes.



Primera versió del pla de vies: les propostes de vialitat i els creixements urbans.



Proposta de nova vialitat sobre el grapho *de la xarxa existent.*

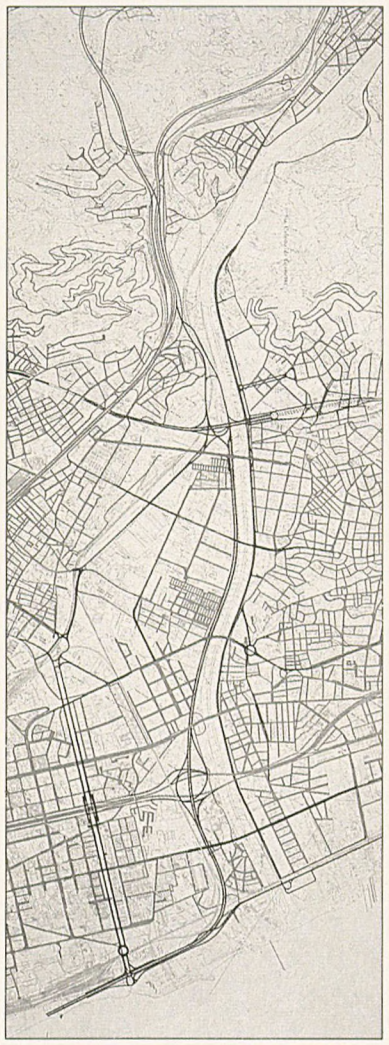
Eix d'activitat 4. (Àrea Besòs).

Descripció de la xarxa viària.

–II Cinturó (tram Barcelona-Santa Coloma de Gramenet).
–*Cinturó del litoral.*
–*Eix Prim. Fernando Junoy-Nus de Trinitat.*
–*Eix Santader-Pont del Molinet.*
–*Cristóbal de Moura.*
–*Vial del marge esquerre del riu.*



Primera versió del pla de vies: les propostes de vialitat i els creixements urbans.



Proposta de nova vialitat sobre el grapho *de la xarxa existent.*



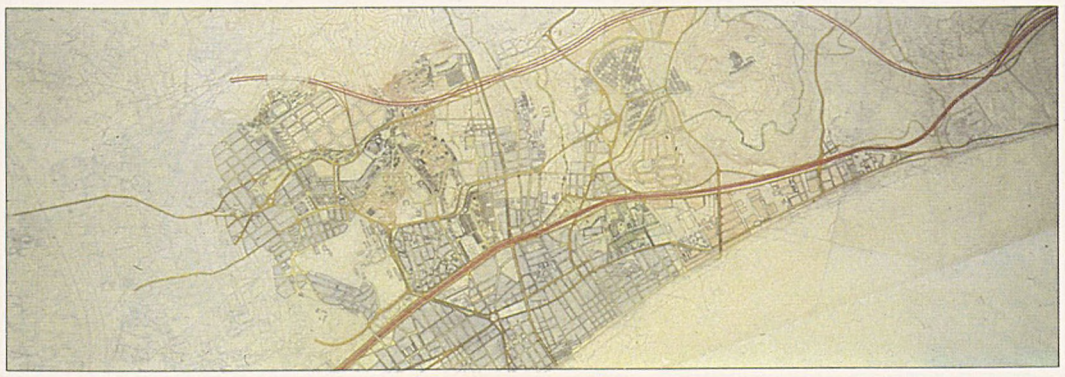
Xarxa viària metropolitana a mig termini.

Eix d'activitat 5. (Badalona-Santa Coloma)

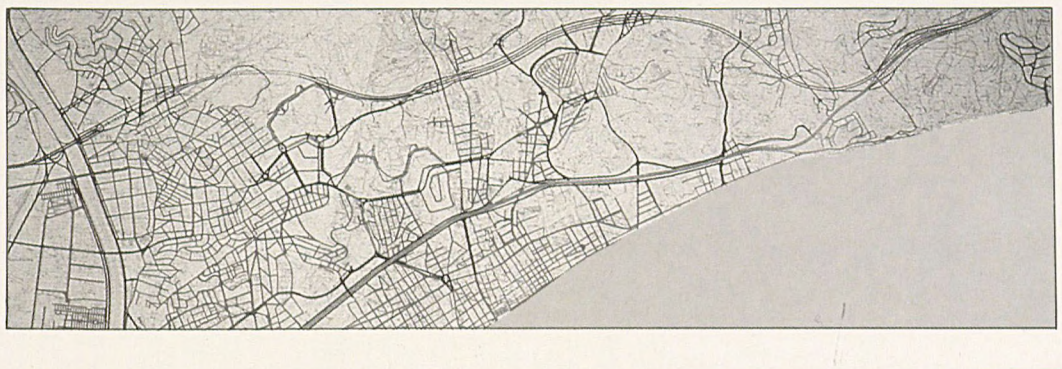
Descripció de la xarxa viària.

– En sentit longitudinal:
–II Cinturó.
–Laterals de l'Autopista A-19.
–Ronda del Mig.

– En sentit transversal:
–Riera de Canyet.
–Accés can Ruti.
–Sistema accés Montigalà.
–Carretera de la Conreria



Primera versió del pla de vias: Las propostes de vialitat i els creixements urbans.



Proposta de nova vialitat sobre el grapho *de la xarxa existent.*



Xarxa viària metropolitana a mig termini.

1.5 El II Cinturó

Els cinturons

Alguns dels elements arterials de la xarxa metropolitana apareixen en les seves primeres formulacions en el Pla Jaussely (1905) i en el Pla d'Enllaços de Romeu i Porcel (1917), que, amb una òptica més sectorial, es generà a partir del primer. Aquest esquema viari es va integrar en els seus aspectes essencials en el Pla Comarcal (1953), però va ser el Pla de la Xarxa Arterial (1963) el que va proposar l'especialització d'algunes vies bàsiques en tant que principals canals de trànsit i va definir les traces de les autopistes, els túnels i els cinturons de ronda.

La posterior consideració d'aquests elements bàsics del planejament territorial (Pla Director de l'Àrea Metropolitana, 1968) o general (Pla General Metropolità) va comportar la seva integració com a peces d'una ordenació en què havien de tenir cabuda moltes altres realitats, a més de la qüestió circulatòria. Cal, tanmateix reconèixer que, per diverses raons, entre les quals es podrien esmentar tant l'escala de treball feta servir, com el buscat caràcter contundent de la proposta o les exigències tècniques del MOPU, els elements arterials de la xarxa metropolitana tenen encara en el PGM una configuració molt decantada cap als models que resulten dels requeriments més exclusius de la tecnologia del trànsit.

Certament, del PGM, en resultà el manteniment i el reforçament de reserves de sòl per a la construcció d'aquests canals viaris, i cal dir també que aquestes reserves han permès passar directament a la redacció de projectes constructius en aquells casos en què, pel fet que es tractaven de recorreguts rurals o perifèrics, la via ha tingut un cert grau d'autonomia respecte al seu entorn, similar al que d'una manera general s'endevina com a criteri pràctic a les propostes de xarxa arterial que el MOP redactava els anys seixanta i primeries dels setanta.

Aquest podria ser el cas de bona part del traçat del Cinturó Litoral, entre la Zona Franca i el seu enllaç amb l'autopista A-2, del qual es preveu l'entrada en servei en el decurs de 1987, i que ha de tenir un important efecte en els d'accés i sortida de Barcelona, Cornellà i l'Hospitalet i del Port. Cal subratllar que aquest tram és resultat del conveni establert entre el MOPU i la CMB l'any 1976 i que tenia l'ambiciós objectiu de dur a terme la realització de la totalitat del Cinturó Litoral i del II Cinturó.

Les previsions de vialitat arterial en el territori metropolità no contenen gaires casos més en què les actuacions puguin projectar-se directament a partir de les determinacions del PGM. Tots els canals tenen massa incidència en el seu entorn perquè puguin ésser obviades consideracions precises respecte als seus traçats i seccions, a la vista de les condicions reals del territori i de les previsions concretes d'execució.

Un cas especial seria el del túnel de Vallvidrera, iniciativa recuperada després de la frustrada execució parcial pel Consorci de Túnels dels anys setanta. Cal reconèixer que, tant per la composició de la societat concessionària com per les facilitats que en sentit contrari proporciona el propi PGM, no s'han pogut prendre encara decisions que garanteixin una disminució suficient de l'impacte negatiu que pot produir en el seu entorn. Però cal subratllar que, distintament a com va succeir amb la primera tentativa, el traçat i la secció del vial del túnel han estat especialment considerats des dels diversos punts de vista concorrents en el cas: com a via bàsica metropolitana i com a canal que ocupa un espai importantíssim del Parc de Collserola, com a via que enllaça amb la xarxa del teixit de Barcelona, i com la que travessa l'espai entre l'àrea central de Sant Cugat i Valldoreix. Aquest estudi ha proporcionat alternatives en l'esquema de connexió entre les bandes de Collserola, que es recullen gràficament en altres capítols.

En fase de concreció es troba bona part del Cinturó Litoral, via en la qual, a part del tram ja esmentat, tenen incidència actuacions tan importants com el Moll de la Fusta, o la Vila Olímpica, i del qual s'han fet propostes d'intenció global en el Pla de Costes.

El II Cinturó és la via en què aquests darrers anys s'ha avançat més pel que fa al seu projecte; configura un arc entre els municipis de Montgat i el Prat de Llobregat, connectant per un extrem amb l'autopista A-2 i per l'altre amb l'autovia de Castelldefels. Es creua en sengles punts de Barcelona i Cornellà amb l'arc de curvatura oposada que forma el Cinturó Litoral, i tanca una anella que envolta la major part del continu urbà de Barcelona. La longitud total d'aquesta via serà de 27 km, dels quals 12 km corresponen al recorregut del terme municipal de Barcelona, entre el riu Besòs i la Diagonal. Aquest recorregut constitueix, en la seva major part, l'element bàsic per resoldre la «façana de muntanya» de Barcelona.

El tram de Barcelona comprès entre l'avinguda Meridiana i la Vall d'Hebron portava ja força anys amb l'execució iniciada. La reconsideració d'aspectes del projecte inicial, amb l'objecte de potenciar la seva funcionalitat en les àrees més pròximes i de disminuir els efectes segregadors, ha permès reprendre l'esmentada execució amb l'acord dels més directament afectats per la seva presència. La resta del traçat a Barcelona ha tingut també el tractament projectual necessari per conseguir una màxima coexistencia entre el cinturó i la ciutat.

Els trams que es presenten aquí correponen als recorreguts que pertoquen en la seva major part als altres ajuntaments. Especial importància ha tingut en aquest procés l'esforç per comptabilitzar els distints interessos municipals amb la proposta d'un canal viari amb una alta capacitat de servei. Aquest objectiu, suficientment assolit, és una qualitat gens menyspreable dels projectes que es presenten.

Cal fer esment del tram correponent a Santa Coloma de Gramenet, elaborat pels serveis tècnics d'aquest municipi, dins d'un Pla Especial d'un abast més ampli que la mateixa via. La resta del Cinturó es concreta en dos projectes desenvolupats amb independència i amb diversa metodologia, encarregats i dirigits per la Corporació Metropolitana, dels quals, un correspon al tram Barcelona-Montgat, que incopora l'esmentat tram de Sta. Coloma de Gramenet, i l'altre és el del tram Barcelona-Prat de Llobregat.

II Cinturó de Ronda (tram Bonanova-Prat)

La proposta d'intervenció en el II Cinturó de Ronda té contingut formal d'avantprojecte d'obres i de Pla Especial d'Ordenació dels entorns. Aquest doble caràcter implica accentuar no solament els aspectes propis del traçat i de les seves dimensions, sinó també la concreció dels tipus d'accessos i de les estructures d'enllaç, i en la definició de la intervenció paisatgística i del condicionament del terreny natural.

A causa dels imperatius del Pla General Metropolità, l'espai per on ha de transcórrer el Cinturó de Ronda està constituït pels tàlvegs de les rieres de Can Clota i Torrent d'Esplugues, corredors de pas de la Serra de Collserola, més concretament del turó de Sant Pere Màrtir, cap als plans deltaics de la desembocadura del Llobregat. Aquest territori ha sofert un autèntic cataclisme, en la mesura que s'ha vist desfigurat i transformat pel caòtic avanç que hi han exercit les trames reticulars del eixamples de les ciutats d'Esplugues i de l'Hospitalet. Dels antics tàlvegs agrícoles, regats per les rieres i organitzats en terrasses conreades, gairebé no queden més que les masies originàries (Can Clota i Can Cervera), els camps de les quals limiten un barrancs formats pels desploms de talussos de les darreres de l'espai urbà.

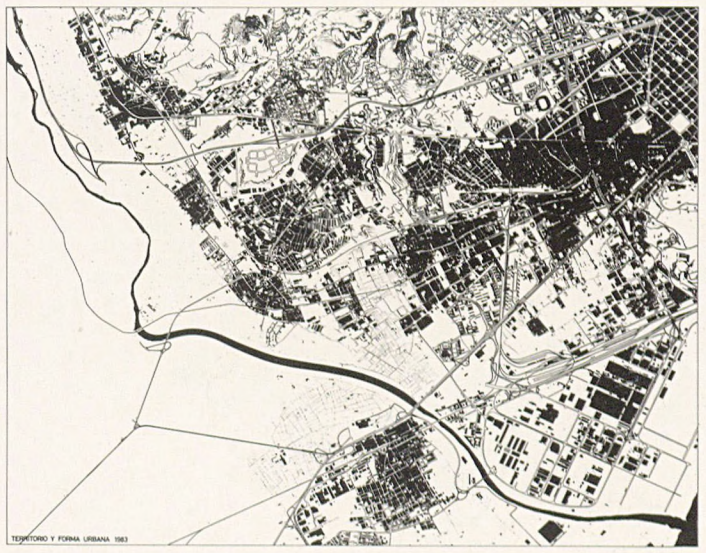
Totes les conseqüències del suburbi, totes les característiques del que és periurbà, coincideixen en aquest territori, abans del seu descens vers el pla deltaic de Cornellà i del Prat, llocs on encara l'aspecte agrari (en fase de recessió) marca l'organització de l'espai.

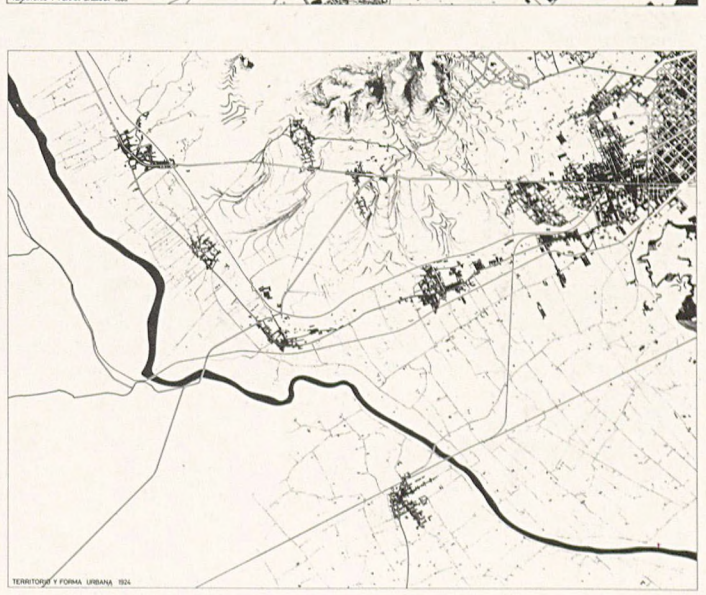
Des d'un altre punt de vista, els tàlvegs deteriorats i escurçats segueixen presentant els seus accentuats desnivells sobre el territori. Sota aquest aspecte, els tàlvegs són una autèntica «ferida» en les trames edificades de les ciutats limítrofes: Esplugues és dividida en tres franges mar-muntanya que gairebé ni es toquen; l'Hospitalet, amb barris incrustats a la perifèria de Cornellà, dels quals la separen la distància i el desnivell creat pel barranc. L'antic pont d'Esplugues, pas del camí reial cap a Barcelona, essent l'únic punt de contacte en la desconnexa trama viària, la connectivitat de la xarxa no es reconstrueix fins arribar al pla de Cornellà, tres quilòmetres més enllà.

Les barreres que han significat els tàlvegs, i les que han generat les línies ferroviàries que els travessen transversalment, donen com a resultat aquestes trames inconnexes, paradoxalment afectades per fortes interrelacions de mobilitat. Pocs territoris mostren una major desproporció entre demanda de mobilitat i connectivitat de la trama. L'anàlisi topològica de les xarxes viàries ha permès comprovar la gran marginalitat que respecte al conjunt comarcal tenen els espais per on ha de transcórrer el Cinturó, la qual cosa contrasta amb la seva centralitat geogràfica.

La construcció de la via ràpida no solament és un imperatiu imposat per la lògica de la xarxa viària bàsica de Barcelona, sinó que constitueix una oportunitat de millora urbana, de connectivitat d'acabament de ciutat, de compatibilitat medi urbà-medi natural.

Entesa d'aquesta manera, la tasca de projectació ha pres com a base de partença un detallat estudi de les característiques topogràfiques i de conformació del lloc. Pendents, relleu, cursos d'aigua i línies d'escorrentia; camins, edificacions i xarxes de reg i de serveis; tot això ha estat estudiat amb detall en la forma i el moment en què es plasmen sobre el territori. La seva síntesi, en forma de sèries gràfiques que mostren l'evolució de la trama urbana, de la xarxa i de l'edificació, així com de les transformacions que hi ha hagut al territori, va constituir el primer pas del treball de projectació, el qual va servir per expressar diverses alternatives de traçat plantejades des de la complexitat de la totalitat de la trama. Es mostren alguns exemples de les sèries gràfiques d'anàlisis elaborades per aquest motiu; «gra i buit», «grafocrones i isocrones», «normals i esglaonaments», han estat els elements de composició manejats.





La morfologia del lloc.



El relleu del lloc.



La proposta de traçat per la qual s'ha optat en definitiva reconeix la identitat del territori que travessa. S'hi distingeixen tres zones consecutives en l'espai; les respostes de disseny tenen en compte aquesta heterogeneïtat sobre la base d'una mateixa matriu de dimensions del tronc central (tres calçades de rodament per banda), la via es configura al nord com un canal segregat al fons dels tàlvegs, adopta una conformació urbana amb calçades laterals a l'àrea industrial de Cornellà i es transforma en via rural amb enllaços controlats al sud a la zona agrícola del delta.

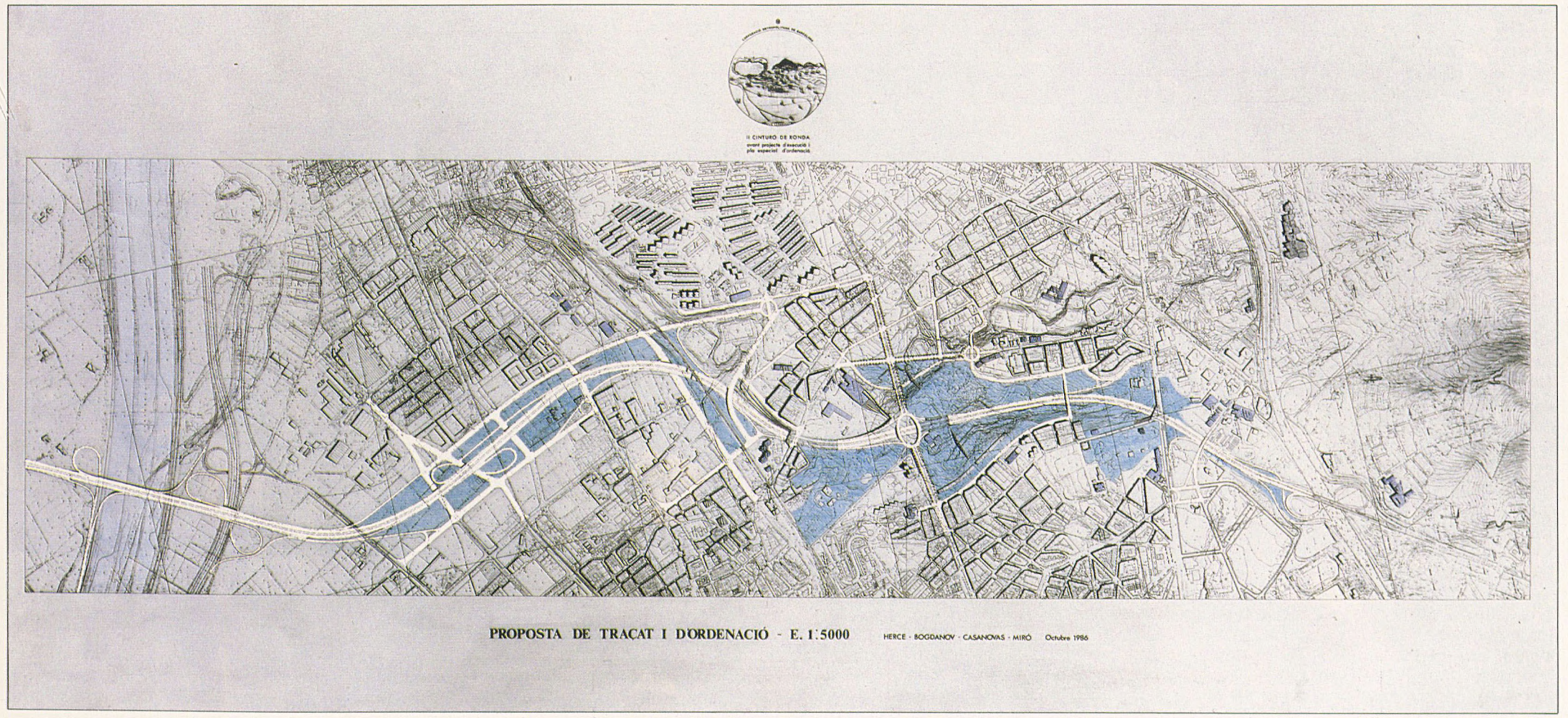
En el primer dels trams és on la proposta pretén de ser més radical quant a la seva concepció urbana. Som conscients que una via ràpida és una barrera de segregació de barris; però la mateixa segregació actual de la trama entorn dels barrancs de Can Clota i Sant Feliu permet de donar la volta al problema. La intervenció es configura com a l'element vertebrador d'una recuperació del caràcter natural del tàlveg i del seu paper integrador del teixit urbà sorgit al voltant. La vocació de tàlveg és la de gran parc metropolità que permeti de reconstruir el corredor verd de descens de les aigües des de Collserola fins al delta. Amb aquest criteri, la via ha de romandre aïllada al fons del tàlveg, fàcilment superable per sobre a través de passos i passarel·les (la qual cosa implica un establiment estricte de l'amplada del canal de comunicació), i amb amplis talussos verds fins a les zones edificades.

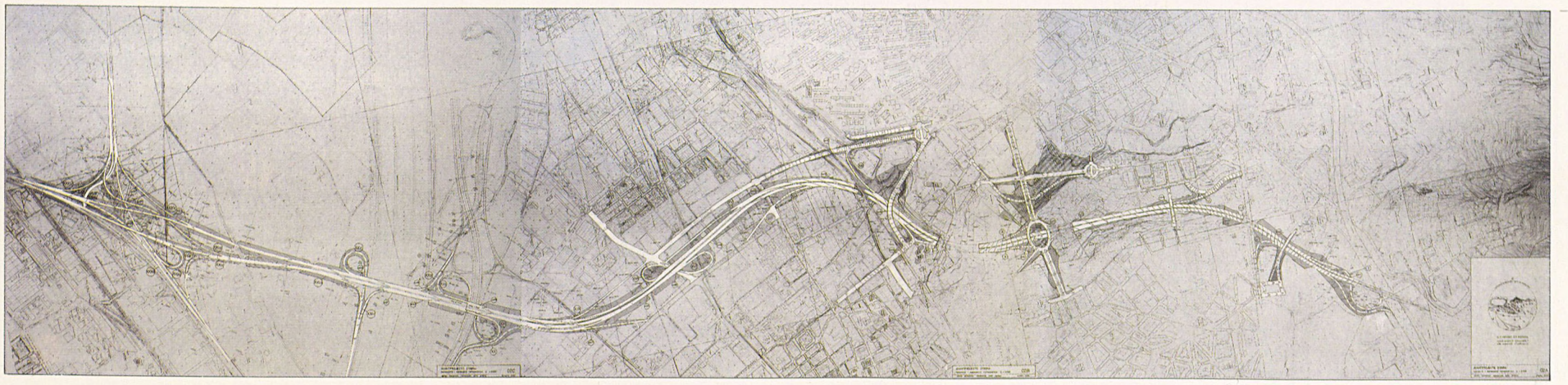
Per això, en la proposta s'inclouen aspectes normatius referents a l'acabament de la trama edificada a les vores del tàlveg, intentant complementar siluetes i masses que han de passar de darreres a façanes de la ciutat. Per això, se suprimeix qualsevol calçada lateral en el tram i se substitueix per àmplies avingudes urbanes a la coronació del tàlveg. Avingudes que són eixos de connexió tan importants com la mateixa autopista, en la mesura que canalitzaran gran part de la mobilitat bàsica de l'àrea.

Per reforçar aquesta opció convé esmentar algunes dades de l'estudi de trànsit que sustenta el traçat realitzat. La intensitat mitjana diària estimada en el canal de trànsit varia des de 60.000 a 120.000 vehicles/dia, en ambdues direccions i segons els trams. D'aquest trànsit, un 60 % té origen o destí en els barris limítrofes que travessarà el Cinturó; d'ací la importància fonamental dels distribuïdors urbans i de la multiplicitat direccional de les connexions.

Convé cridar l'atenció sobre el fet que aquest ajust a la conformació topogràfica i aquest criteri de segregació respecte les trames urbanes i d'emmarcament en un ampli parc de tàlveg (ressaltat fins i tot mitjançant un tram subterrani per sota la futura zona esportiva de Can Cervera) suposen una modificació del traçat previst en el Pla General Metropolità.

Il Cinturó de Ronda, (tram Bonanova-El Prat).





La implantació de la via, traçat i rasants.

En el segon tram, zona plana de caràcter industrial de Cornellà, el disseny de l'actuació respon a les característiques d'uniformitat, calçades laterals i ritmes constants d'accés i de connexió transversal, que convenen a una zona d'aquest caràcter i a un territori que basa les seves propietats de conformació primigènia en la retícula formada per camins agraris i canals. Tot el traçat alçat del tronc comú del projecte té una alçària mitjana de 5 m respecte al terreny (la solució deprimida és inviable atesa la rasant de col·lectors i les línies de ferrocarril subterrànies existents); però el distanciament de le calçades laterals (uns 50 m) permet de preveure un talús àmpliament estès com a separador verd que ha d'assimilar l'impacte visual de l'elevació.

En el tercer tram (marges agrícoles del riu Llobregat) la via es configura com una autopista rural, amb accessos controlats i amb una rasant que possibilita el manteniment de la xarxa de camins agrícoles i canals que configuren el delta. El propi traçat projectat s'ajusta a la lògica de la parcel·lació agrària preexistent.

Cal deixar constància que, malgrat l'heterogeneïtat de resposta a tot el llarg del seu traçat i de la preocupació evident per l'impacte visual, les característiques projectades responen estrictament a les necessitats funcionals i geomètriques que es deriven de la normativa espanyola de traçat d'autopistes (velocitat de projecte 110 km/h., radi mínim 500 m, pendent màxim 5 %, interdistància d'enllaços 600 m).

D'altra banda, tota la proposta de traçat respon a una voluntat de no interferència sobre la informació territorial originària ni sobre la unicitat formal dels barris limítrofes. En aquest sentit, el traçat eludeix afectar barris consolidats per evitar l'inici de qualsevol procés de transformació, per suburbial que pugui ser-ne l'origen. Cal esmentar que el traçat rectilini proposat pel Pla Metropolità, amb sentit transversal a les carenes i els tàlvegs, implicava la ruptura del barri de Sant Feliu de l'Hospitalet, la qual cosa reforça la modificació de traçat proposada en el projecte.

Algunes consideracions finals sobre l'escala d'intervenció i el nivell de projectació. Malgrat que el traçat i el disseny de la xarxa viària bàsica suposen un fort condicinant per a la formació de la resta de la trama i de l'edificació, no es modela la totalitat de la forma urbana des del mer disseny de la infrastructura; d'ací que no sigui suficient la seva definició ni a escala d'avantprojecte. Però, d'altra banda, l'escala de la intervenció no pretén arribar més enllà de la definició de la via i de les grans traces d'ordenació del territori del seu entorn. El projecte pretén quedar-se en un punt d'equilibri entre la definició projectual vana de l'entorn edificat i el mer traçat viari.

Per això es defineixen en l'avantprojecte cadascuna de les obres de fàbrica que provoquen els accessos, els enllaços i les cruïlles transversals, i per això s'eleven a caràcter normatiu els criteris compositius amb què es conceben i amb què s'inscriuen en el paisatge. Les solucions de pas sota la cerretera N-II (carretera de Collblanc) i sota el barri de Sant Feliu, als seus marges, són solucions de fals túnel amb esglaonaments artificials que moren i es perllonguen en el mateix timpà del tancament; la geometria de la composició implica una transició cap al medi urbà del pla superior, l'enjardinament de les terrasses suposa una solució de continuïtat envers l'entorn natural del nivell inferior.

Igualment, tot el joc de cruïlles transversals sobre el Cinturó, l'accidentat tram de les rieres de Can Clota i Torrent d'Esplugues, es preveu per mitjà de ponts diàfans, els quals busquen l'esveltesa en la seva estructura amb llosa alleugerida, sense estreps vistos i amb suports en forma de columna circular. L'enrasat de la seva coronació amb la cota superior dels tàlvegs laterals permet el pas sense interrupció per sota l'estructura, possibilita la continuïtat del parc i fins i tot propicia un marc visual artificial des de la cinètica perspectiva de l'automòbil.

Aquesta última idea ha guiat la solució de la cruïlla amb l'Avinguda de l'Electricitat. El *rond-point* que està previst en aquest enllaç no es resol com a plaça, solució més pròpia del medi urbà, sinó que es configura com una embocadura oberta verticalment per la qual s'albira l'autopista entrant subterràniament sota l'espai esportiu de la masia de Can Cervera, abans d'arribar al fons del tàlveg de Can Clota. La solució de la cruïlla no és simètrica; al nord, embocadura d'un túnel, com a inici de la depressió del tàlveg; al sud pont, diàfan que prefigura el traçat a nivell, com a límit inferior del teixit urbà, al barri de Sant Feliu. Des del nivell superior, l'autopista queda deprimida i desapareix oculta pel terra.

En el tram industrial de Cornellà, pel contrari, s'abandona el criteri de singularització de cada estructura en funció del seu paper significant, per buscar-lo precisament en la uniformitat i la repetició. La solució de traçat rectilini, calçades laterals constants, cruïlles reguladores, exigeix igualment passos idèntics sota el talús de l'autopista, per remarcar la regularitat de la trama industrial.

Finalment, els aspectes normatius de l'ordenació de l'entorn concreten també l'adaptació i l'alteració del terreny confrontant. El pla de rasants i moviments de terra deixa de ser un instrument de comprovació de la línia de contacte emanada d'un talús tipus, per convertir-se en definidor de la topografia definitiva de l'entorn.

L'escala de la intervenció defineix, doncs, allò precís, el que ha de lligar el desenvolupament de les obres i l'adaptació ambiental. Deixa, pel contrari, solament insinuada l'ordenació a escala inferior de l'edificació de sutura i del parc lineal que vertebrarà el Cinturó.

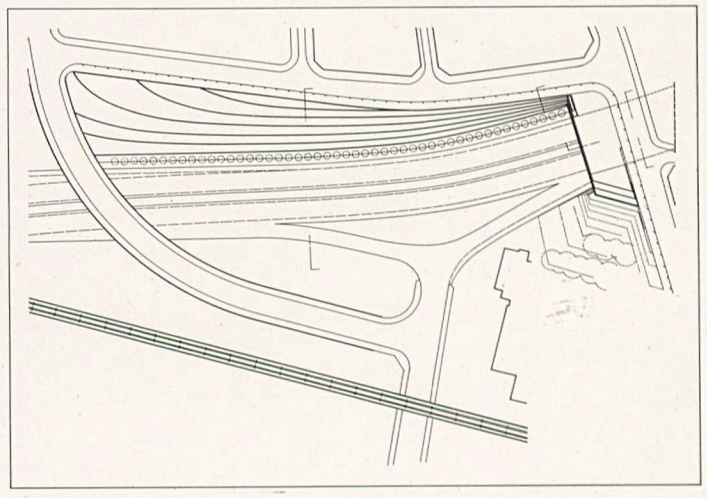
Equip Redactor
Manuel Herce Vallejo
Enginyer de CC i P,

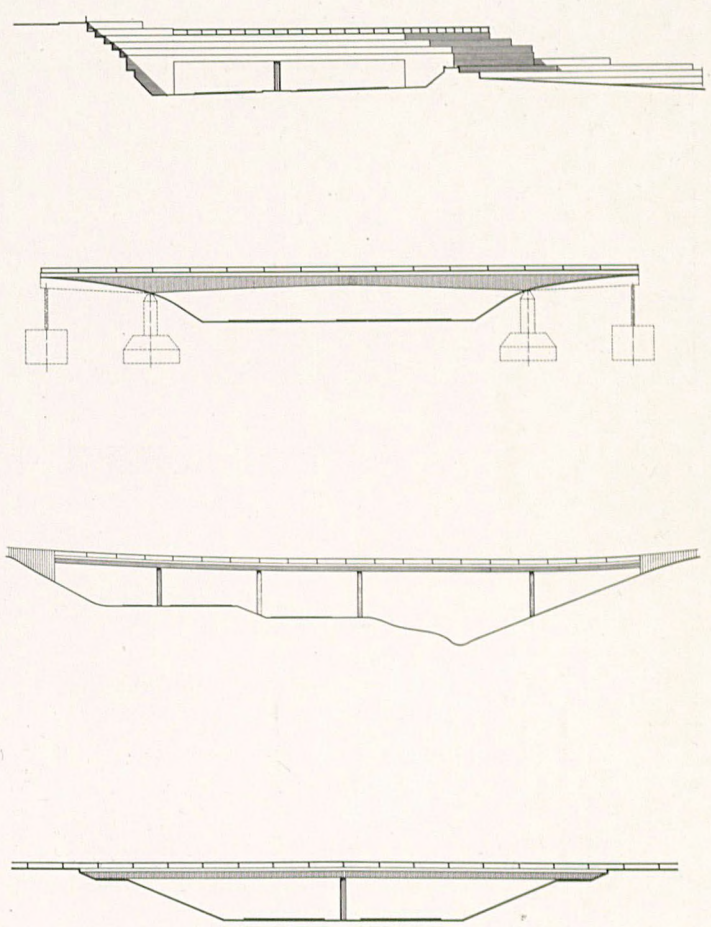
Enrique Bogdanov
Arquitecte
Joan Miró
Fernando Casanovas
Enginyers de CC i P,

Coordinador:
Francesc Figueras

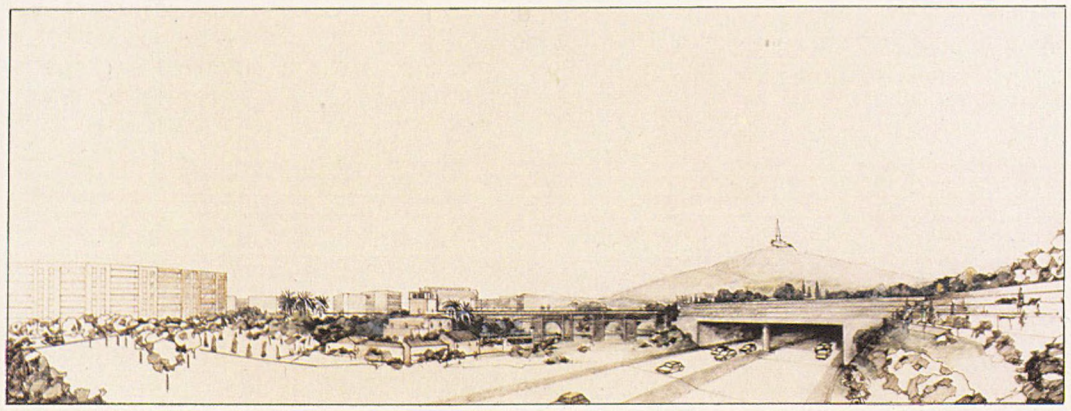
1986

Criteris componedors de les obres de fàbrica, d'enllaços, i cruïlles transversals (pas inferior del Cinturó sota el carrer de M. Peiró). Passos elevats sobre el Cinturó, carrers de Sant Mateu, Sant Jordi i Pompeu Fabra-avinguda de l'Electricitat.

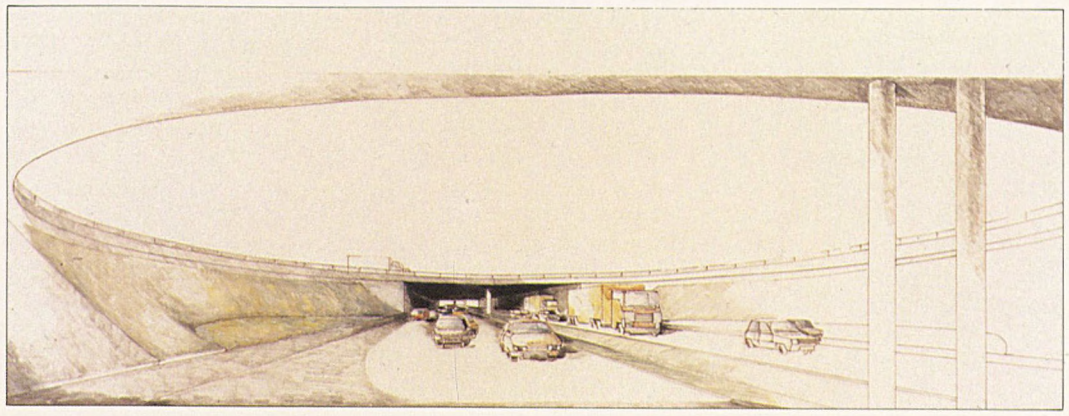


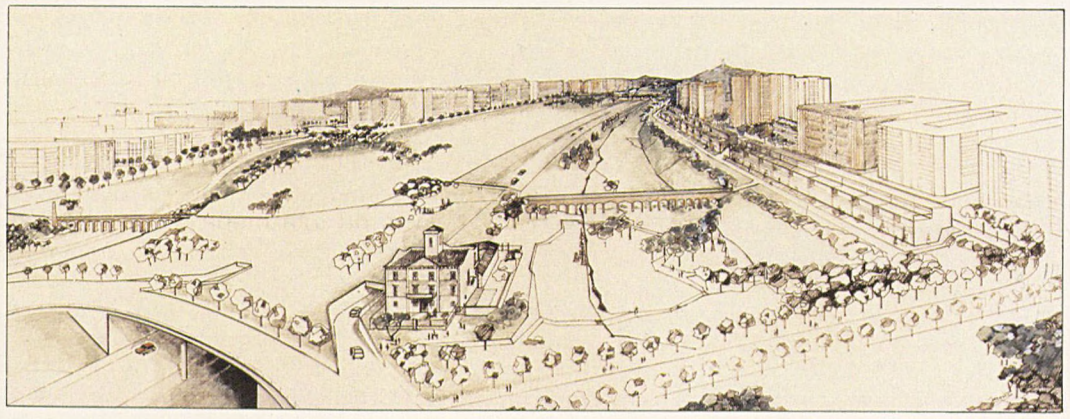


Indret de Can Clota i encreuament amb la N-II.

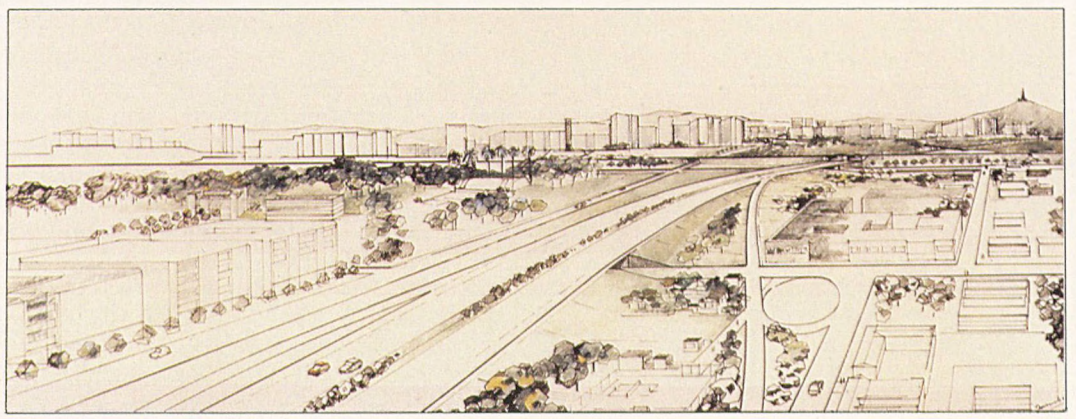


Pas sota l'avinguda de l'Electricitat.





Indret de Can Cervera.



Pla Industrial de Cornellà.

II Cinturó de Ronda (tram nord)

La concepció del II Cinturó de Barcelona amb caràcter de cintura metropolitana o supra-municipal no figurava en el primer Pla comarcal de 1953.

No obstant això, la constant presència d'un anell circulatori al peu de les muntanyes i tot l'ample del modern terme municipal de Barcelona, ja des del Pla de Jausselly, era quelcom que demanava una continuïtat cap al Maresme de la mateixa manera que l'esmentat Pla 53 l'assenyalava cap al sud fins a la Gran Via.

Òbviament, doncs, el Pla de 1974-76, avui vigent, va ser el primer a incloure el tram nord del II Cinturó en el seu programa viari; però així com en el terme municipal de Barcelona havien proliferat en els darrers anys els avant-projectes i els projectes de traçats per tramades parcials, en canvi, la prolongació nord es mantenia pràcticament inèdita si hom exceptua la calçada lateral de llevant, recentment construïda en el sector de Pomar a Badalona.

Amb això no volem pas dir que s'ignorés el II Cinturó. Al llarg de tot el seu traçat, les reserves de sòl es mantenien i s'han mantingut fidelment incòlumes de qualsevol construcció que pogués condicionar el Cinturó, de tal manera que, en l'estudi que hem realitzat, només són sis petites edificacions unifamiliars aïllades les que en resulten afectades (cinc a Tiana i una a Mongat), que ja n'estaven al PGM.

La Corporació Metropolitana de Barcelona contractà, l'1 d'octubre de 1985, *«la redacció de l'avantprojecte d'ordenació urbana del II Cinturó i del seu entorn (Rondes de Dalt) en el tram Nord (de Mongat a Barcelona)»* amb caràcter de *«Pla especial d'Ordenació viària - Estudi Informatiu»*.

«Avantprojecte d'ordenació urbana del vial i del seu entorn» és també el títol que porta un estudi homòleg referit al tram Meridiana-Diagonal i tramitat per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona.

La Corporació, tanmateix, s'inclinà per la figura de Pla especial emparada directament pels articles 17,2 i 20 de la Llei del Sòl. Però, també fent referència a la Llei de Carreteres, s'hi esmenta el títol d'Estudi Informatiu amb el qual la Llei configura els estudis previs que, com aquest mateix, han de passar a la informació pública.

Tot plegat justifica, doncs, la titulació de l'estudi com a Pla Especial d'ordenació urbana, subtitulat però, també, com a Estudi Informatiu.

Per tant, el seu caràcter participa del d'un Pla especial del Cinturó i del seu entorn, que es preocupa no solament pel traçat viari —definit fins allà on es pot arribar amb la base cartogràfica existent—, sinó també pel fregadís del traçat amb els fragments urbans i no urbanitzables que travessa, dóna sentit a les façanes urbanes o paisatgístiques que genera, situa i dissenya les portes d'accés —els enllaços o nusos— en funció de l'estructura de la ciutat a què pertanyen. I anàlogament estableix i dóna forma a les vies urbanes desdoblades del Cinturó que l'acompanyen en la major part del seu traçat.

No està explícitament dit, però sí implícitament, que la vialitat troncal del II Cinturó, que en el present estudi hom aborda, és la pròpia d'una autopista segregada, perquè el II Cinturó de Barcelona-metròpoli és, abans que res, un element funcional de connexió. Reconeixem, i no cal amagar-se'n, que les exigències funcionals no són objetivament neutres, sinó que depenen molt directament del plantejament previ. En el nostre cas, el plantejament ha estat fet a partir de l'aspirada harmonia dels valors urbans, i per això s'anomena Pla Especial d'Ordenació Urbana. Són valors urbans la coexistència de comunitat i privacitat, la compatibilitat dels serveis i dels símbols ciutadans i, sobretot, l'harmonització del «dret a la ciutat», que és patrimoni de totes les classes socials, amb el reconeixement del dret de les majories a un model d'ús que no abusi del patrimoni comú.

A partir d'aquí, es pretén discutir el traçat, els enllaços, el grau d'urbanitat, les molèsties i l'eficàcia dels serveis; però seria imperdonable desatendre la funció connectiva. La hipòtesi de demandes de trànsit per a 1995 ha estat estudiada per les direccions dels Serveis d'Urbanisme i Transports de la Corporació. Les dades que s'han rebut estableixen intensitats mitjanes diàries en 30.000 i 40.000 vehicles de tota mena a l'any horitzó. Això justifica, doncs, l'adopció d'una secció transversal uniforme de quatre carrils troncals que el Pla especial assumeix i proposa, en àmplia consonància amb la prognosi de trànsit esmentada.

Hom pot descobrir sense massa esforç quins són els principis o criteris sobre els quals s'han adoptat les opcions definitives, les quals han passat a ser disseny normatiu d'acord amb l'Ordenança d'aquest Pla especial.

Les solucions adoptades són coherents amb el caràcter diversificat dels trams i subtrams. Així, aquest II Cinturó o Rondes de Dalt en el seu tram nord metropolità comença des del sud amb un tram absolutament urbà, a banda i banda del seu eix, a les vores del Besòs; segueix per un breu trajecte rústic fins haver travessat el túnel de Sant Jeroni de la Murtra, i torna a esdevenir urbà, però ara desigualment a cada costat del seu eix, fins entrar en el terme municipal de Tiana. Aquí perd les calçades laterals i flanqueja «d'incògnit» el barri de Can Ciurana, fins que torna a perdre's en el paisatge intersticial però dominantment rural del Pla d'Alella.

Hom pot dir que, en travessar el límit municipal de Badalona-Tiana, canvien llurs característiques. No solament es tracta de les calçades laterals, sinó també de les distàncies entre enllaços, aproximadament un quilòmetre de separació en el subsector d'avinguda Meridiana-carretera de la Conreria, prop d'un quilòmetre i mig de separació intermèdia en el subsector més septentrional. En total, vuit portes de quatre o més punts d'accés o sortida, cada un al llarg dels 10,390 km de traçat que és de secció transversal, de 4 carrils constants reforçats amb una via de vehicles lents quan la pujada supera el 3 % durant més de 100 m de longitud, i amb un límit del 5 % en els pendents màxims, com també de 400 m en els radis mínims.

Un cop assegurada l'eficàcia de la connexió, cal ressaltar les plurals solucions pel que fa a les calçades laterals i la xarxa local limítrofa. Podríem repetir aquí els comentaris que fèiem sobre el tractament paisatgístic del Pla del Besòs: d'una banda, l'adopció del Pla especial de Santa Coloma, que configura la recuperació d'un espai estratègic per a l'estructura i símbol de la ciutat, precisament a partir i al damunt de la traça; després, el trànsit pels parcs de la Bastida i de Sant Jeroni de la Murtra, com també el joc de les calçades laterals passant a una i altra banda del tronc del Cinturó segons que ho exigeixin els aspectes de panoràmiques de passeig o simplement d'accés als barris; finalment, el trànsit obligat pel mig del Parc de Can Sariol i pel costat del nucli de Can Ciurana, fronterer entre Tiana i Montgat. Tot plegat són manifestacions del que es deia sobre l'aspirada harmonia dels valors urbans i del dret de les majories a un model d'ús no abusiu del patrimoni comú, amb la compatibilització dels serveis i dels símbols d'estètica urbana.

Els esforços per tal de fer compatible el disseny d'una via segregada amb la privacitat i el dret a la ciutat dels veïnats afectats han obligat, en algun punt, a introduir retocs i desplaçaments que han repercutit en modificacions puntuals, no substancials del traçat que proposa el PGM.

Respecte de les seves característiques tècniques, el traçat d'aquest tram del II Cinturó de Ronda entre Santa Coloma de Gramenet o Montgat s'adapta a la Norma 3.1.I.C, «Traçat d'Autopistes», del MOPU, amb vista a garantir la seguretat i la comoditat del conductor, compatibles amb la funcionalitat, l'economia, l'adaptació al paisatge i l'entorn urbà, d'acord amb les següents especificacions:

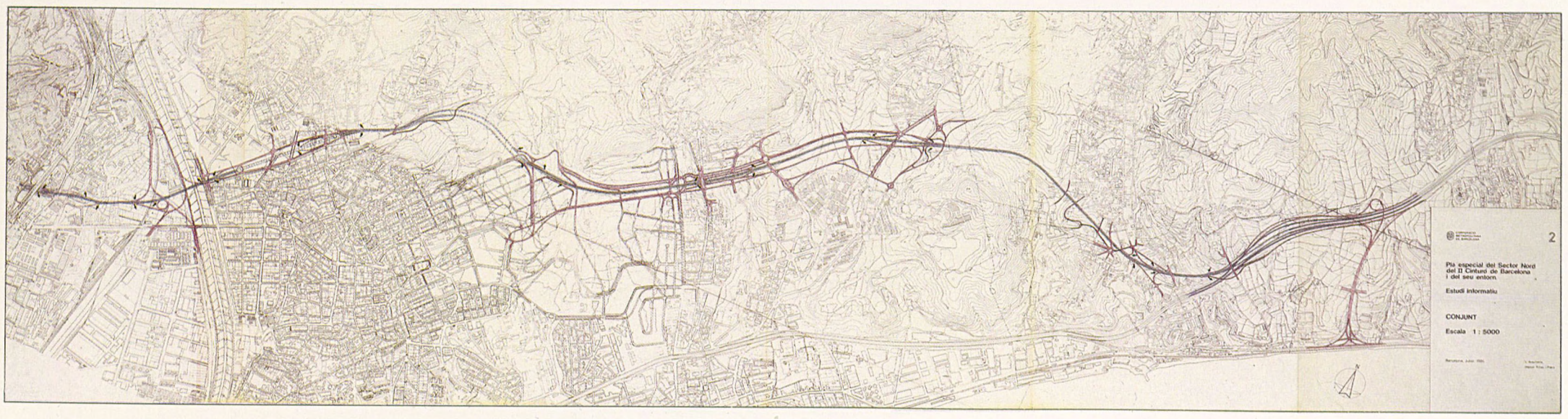
La velocitat del projecte, des del Pont del Besòs fins a Montgat, és la que correspon al tipus A-100 (100 km/h.). El traçat en planta presenta alineacions circulars de radis superiors a 450 m, i els més freqüents són els compresos entre 500 m i 800 m. També hi ha trams d'alineacions rectes, en longituds compreses entre 300 m i 1.100 m, i el tram de major longitud és el comprès entre el pK 0 + 000 al pK 1 + 100 a Santa Coloma de Gramenet, i el pK 3 + 400 al 4 + 100 a Badalona. Es deixa per la fase de projecte la definició i la inclusió de les clotoides d'acord entre alineacions.

La *secció transversal* de les dues calçades principals presenta una amplada de 7 m, que correspon, per tant, a dos carrils de circulació en cada sentit, amb andanes exterior de 2,50 m i interior d'1 m. La mitjana central de separació d'ambdues calçades té un ample de 5 m, però es redueix als llocs on hi ha obres de fàbrica o estructures que disposaran de proteccions de seguretat. En el tram comprès entre el pK 1 +920 al pK 2 + 400, les dues calçades de circulació van separades en dos túnels independents. També es produeix una separació de les dues calçades principals al final de l'itinerari (pK 7 + 950) quan accedeix a l'autopista A-19, a Montgat. En els llocs on hi ha estructures i a l'interior del túnel es redueix l'amplada de les andanes per raons d'economia.

El perfil longitudinal de les calçades principals presenta usualment rampes amb pendents inferiors al 4 %; en els trams en què el pendent és superior al 4 %, hom estableix un carril addicional. Així, pel pK 1 + 100 al pK 1 + 500 el pendent és del 4 %, i del pK 1 +500 al pK 1 + 900, del 4,8 % a l'entrada del túnel de Santa Coloma de Gramenet, en els quals s'estableix una via lenta per a camions. A l'interior del túnel el pendent és uniforme del 3 %. També del pK 5 + 750 al pK 6 + 250 i del pK 7 + 100 al pK 7 + 600 el pendent és del 5 % i allí es preveu un carril addicional.

Els acords entre rasants s'estableixen amb valors del paràmetre Kv de 6.000 per als acords convexos i de 3.500 per als còncaus, amb longitud mínimes de 100 m.

II Cinturó de Ronda (tram Nord).



Descripció per sectors

Sector comprès entre l'avinguda Meridiana i el riu Besòs. Nús Trinitat, al terme municipal de Barcelona

L'estructura de l'enllaç Trinitat Vella-Baró de Viver és d'una gran simplicitat, cosa que no li priva de donar nivells de servei totalment acceptables. Substancialment hom afavoreix dos camins preferencials: el Cinturó del Litoral, que passa en direcció nord-sud, i les rondes de Dalt barcelonines, que es dobleguen en angle de 90° vers el nord.

Ambdós camins preferencials separen llurs respectius sentits de circulació per tal d'abraçar a l'interior la fàbrica paperera que hi ha a la vora del Besòs.

Els altres camins convergents en aquest nus són: les rondes de Dalt barcelonines que passen cap al Maresme, la ronda de Sant Martí, el passeig de Santa Coloma, final o començament, segons com es miri, de la Ronda del Mig. Tots aquests camins enllacen amb els primers, anomenats preferencials, mitjançant l'ampli *roundabout* allargat que envolta la fàbrica, combinat amb un petit llaç a la banda sud, fàcilment visible en els plànols.

La simplicitat d'aquest enllaç permet:

– primerament, respectar pràcticament la totalitat de l'espai lliure paisatgístic que separa ambdues barriades (Trinitat Vella, sobre un turó; Baró de Viver sobre la terrassa fluvial), i això tant si es fa com si no el *Park-and-ride* anunciat;

– en segon lloc, amb l'estalvi aconseguit amb aquesta solució de mínim cost, hom podrà construir els passos elevats majoritàriament sobre estructures, per tal de donar transparència arran de terra i disminuir així els impactes visuals de tancament que donarien els terraplens com a solució única;

– en tercer lloc, respectar la fàbrica *sense envair el llit del riu,* només amb l'ocupació del tram més septentrional del vial interior de ribera (cessió a què es mostren disposats els propietaris);

– en quart lloc, asegurar l'accés en bones condicions dels vianants tant a l'estació de metro «Baró de Viver» com a la fàbrica; i

– finalment, assegurar l'accés rodat a la fàbrica mitjançant un nou vial paral·lel al ferrocarril que conduiria a l'actual aparcament de camions i a la porta d'entrada a l'interior del recinte industrial.

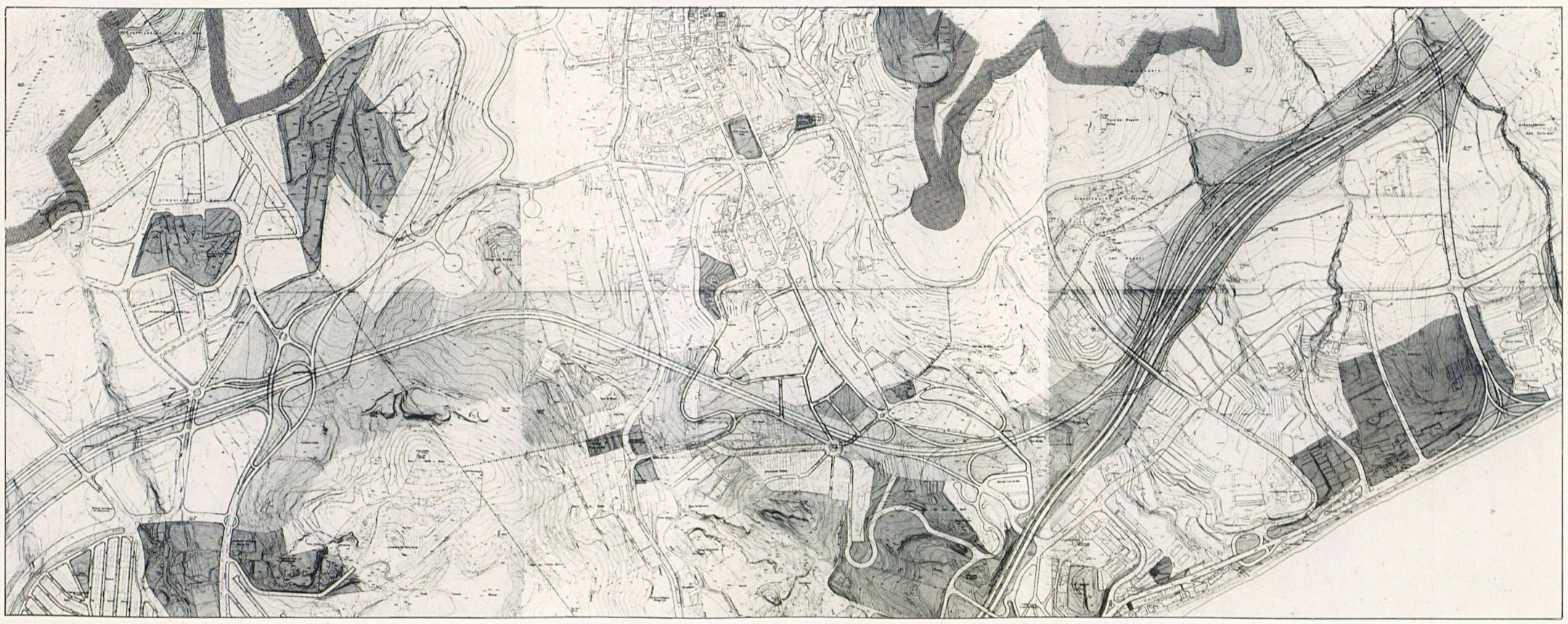
Tram comprès entre el túnel de Sant Jeroni de la Murtra i la carretera del Canyet o de Montcada (BV. 5011), al Terme Municipal de Badalona

Per començar, direm unes breus paraules sobre el túnel, que en realitat son dues perforacions separades i paral·leles.

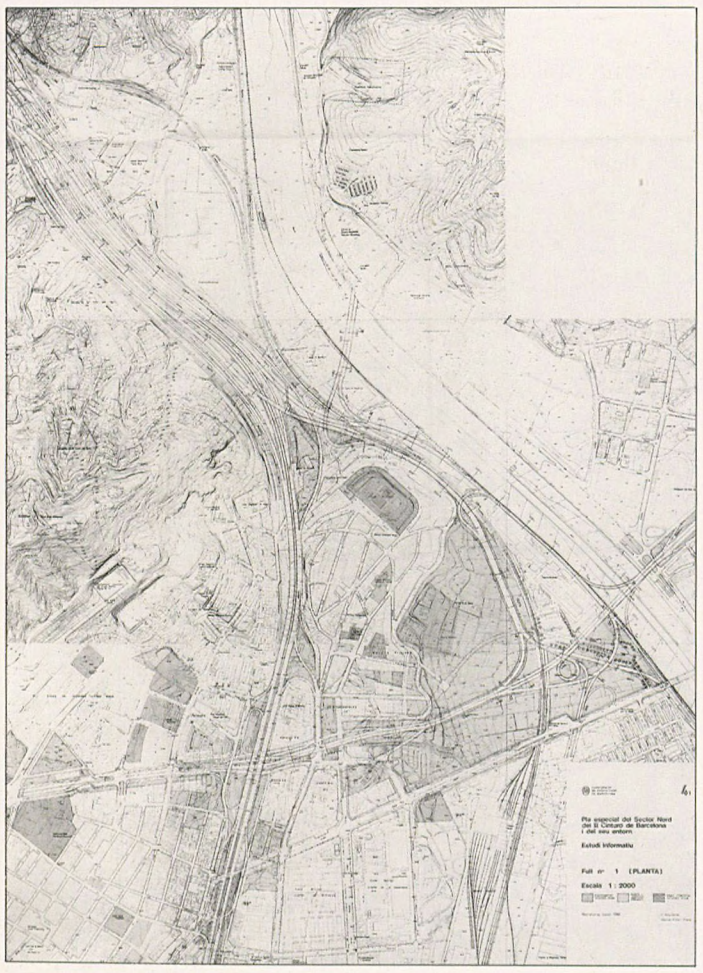
El traçat té un pendent del 3 %, cosa que és favorable a la ventilació dels aproximadament 500 m que fa de llarg, i és de planta corba amb radi de 400 m.

Les boques de Badalona s'obren directament a l'orientació de llevant. L'elaboració i la discussió del tram que segueix, com també les del següent, fou una tasca constant i fructífera, en estreta col·laboració amb els Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Badalona, sobre la base del Pla parcial de Montigalà, que avui ja és aprovat definitivament, però que encara no ho era quan aquest Pla especial es redactava. Des d'una primera idea de fer passar el II Cinturó paral·lelament però externament a la gran via perifèrica de Montigalà, després es veié la impossibilitat d'aprofitar-la ni tan sols com a via lateral a causa de la peculiaritat del seu traçat de puja-i-baixa que va donant, alternativament, girs a l'esquerra sense intersecció. Segons el Pla especial que comentem, el nou traçat de les Rondes de Dalt badalonines aprofitarà l'espai de l'actual via perifèrica de la Batllòria però no l'obra construïda, llevat de dos passos inferiors que romanem en idèntica posició.

Detall del sector Tiana-Montgat.



Detall del sector Trinitat.



Hom considerà preferencial, dins de la trama local d'acompanyament del II Cinturó, el passeig de doble circulació procedent de la calçada lateral de muntanya al nord-oest enllaçada amb un acord de planta ovalada —a l'indret de la riera del Canyet— amb la via o calçada lateral del costat de mar, també de doble circulació, tal como figura en el Pla detallat del sector.

S'afegiren dos enllaços d'entrada i sortida per millorar la connexió amb la petita zona industrial pròxima a la boca del túnel i es proposà un viaducte d'un centenar de metres de longitud que donarà transparència a l'obra i enllaç visual de la vall i el futur Parc de Sant Jeroni amb la plana i el Parc de la Batllòria, tal com el Pla parcial proposa amb evident encert.

Un passeig de muntanya, al peu del Turó de la Creu de Montigalà, farà el paper alhora de passeig panoràmic i de calçada de servei, si s'escau. Juntament amb la calçada de servei del costat de mar, que és l'avinguda d'accés al sector de Montigalà des del nord, ambdues confluexen a l'acord oval que precisament té disposició obliqua respecte de l'eix del Cinturó a fi d'indicar la preferència de continuïtat d'aquella avinguda que ve del nord (Pomar de Dalt). L'esmentat acord viari de planta oval, situat a la vall de la Riera del Canyet, es desenvolupa a tres nivells:

a. el de la Riera,
b. el del trànsit local i d'acompanyament, i
c. el del trànsit segregat de les noves Rondes de Dalt, aprofitant l'orografia del lloc.

D'aquesta manera hom arriba al creuament amb la carretera del Canyet o de Montcada, BV-5011, que es fa a nivell però amb els dos sentits de circulació de la carretera provincial separats uns metres a fi de facilitar els enllaços i les interseccions; tot això tenint bona cura de la conservació de Can Pontons i de l'entorn pròxim. Cal dir, finalment, que per al disseny d'aquest tram no solament s'ha tingut en compte el Pla parcial de Montigalà, sinó també el de Bonavista i els estudis en curs de Can Gusi i de Can Pontons.

Molt particularment cal assenyalar que el disseny té present, als efectes viaris, els dos doblets viaris constituïts, a l'est, pels carrers de la Independència i del Dr. Robert i, a l'oest, pels carrers de Campdepadrós-Noucases i de Muntaner.

Tram comprès entre la carretera de la Conreria i l'enllaç amb l'autopista A-19 als termes municipals de Tiana i de Montgat

Aquest tram no necessita calçades laterals i és el de més gran compromís paisatgístic, sobretot en el primer subsector que travessa el futur Parc metropolità de Can Sariol, una vall molt ampla que fa davallar les seves aigües per la riera de Tiana, a través de l'estret pas situat entre el barri de les Costes i el Convent dels Claretians.

S'ha procurat d'ajustar al màxim el traçat al relleu que existeix per tal d'evitar alhora viaductes o terraplens excessius i, també, per amagar, en els punts que això era possible, el trànsit als usuaris de les zones residencials situades al costat de muntanya.

A l'altra ribera de l'àmplia vall hi ha els estreps muntanyosos sobre els quals s'aferra l'actual carretera de Montgat a Tiana. El Cinturó la salva amb viaducte; però immediatament passa a una posició profunda de rasa o trinxera, paral·lela al camí de les Bateries que puja cap al barri de Can Ciurana. En aquest troç, per tal d'alterar mínimament la configuració i els enllaços del barri, els carrers han de passar en pont sobre la rasa del Cinturó fins a arribar al punt en què aquest aflora a nivell del terreny, precisament en un indret pròxim a la plaça circular que fa de ròtula entre tots els barris allí existents, uns de Tiana, altres de Montgat.

En aquest punt s'organitza un nus en diamant, tot i que deformat pel fort pendent del terreny vers Montgat i el mar.

El nus, que no figurava al Pla Metropolità, haurà de ser l'accés més usual per als habitants de Montgat i també per als de Tiana. Hom ha tingut present a l'hora de concretar la vialitat de Montgat afectada, l'estudi dels Serveis Tècnics Municipals sobre el sector contigu al Cementiri de Montgat.

Equip Redactor
Manuel Ribas i Piera
Arquitecte

Coordinador
Francesc Figueras

1986



El Pla Especial del II Cinturó i el seu entorn. Santa Coloma de Gramenet

Per què un Pla Especial

Des d'abans del 1976, en què s'aprova el Pla General Metropolità, el llit del torrent de la Pallaresa era reservat al pas d'una gran infrastructura metropolitana que havia de lligar l'àrea nord de Barcelona amb el Maresme. Gràcies a aquesta reserva, que deixava en una gran indefinició tant la via com les seves vores, aquests terrenys no han estat mai ocupats ni urbanitzats, i, en aquest moment, representen una important superfície lliure per al conjunt del municipi, que actua a manera de «terra de ningú» entre el centre de Santa Coloma i tot el sector del Singuerlin.

El Pla General Metropolità acabà de donar forma a aquesta via: un traçat d'autopista elevada, des del Besòs fins a la penetració al túnel de la Bastida per entrar al polígon Montigalà-Batllòria. Una via segregada, dissenyada únicament des de la seva pròpia lògica, sense considerar les característiques diferencials de les àrees que travessa. En conseqüència, ni vertebra o completa l'estructura viària local ni presta atenció al disseny dels espais que l'envolten, qualificats com espais de protecció de la gran infrastructura.

El territori reservat al pas del II Cinturó tenia, doncs, una doble funció: la construcció d'una via metropolitana i la formació d'un element vertebrador de l'estructura de la ciutat. Amb aquest objectiu es planteja aquest Pla Especial.

La forma del territori ordenat

El pas del II Cinturó per Santa Coloma és una implantació que afecta dos trams ben diferents:

El primer, del riu Besòs al torrent de les Bruixes, segueix el curs del llit del torrent de la Pallaresa, amb un suau pendent cap al riu. És un tram urbà, on la façana sud ja és totalment consolidada i la façana nord presenta una disposició poc ordenada d'equipaments, espais lliures i edificis, encara pendent d'una ordenació definitiva.

El segon és un tram que necessàriament s'ha de desviar dels cursos naturals de l'aigua per travessar el turó de la Bastida i enllaçar amb Badalona. La forma i la presència de la Clínica Mental al nord dóna una especial transcendència al traçat i la rasant del Cinturó en aquest tram.

L'estructura viària metropolitana i la local: compatibilitat o marginalitat

Santa Coloma de Gramenet se situa a mig camí entre els canals naturals d'accés a Barcelona des del nord. El riu Besòs i les serres d'en Mena, Mosques d'Ase i Sant Mateu són els elements naturals que delimiten el territori municipal i signifiquen, alhora, obstacles a la comunicació viària.

Actualment, la comunicació viària encara és suportada per dues infrastructures, la implantació històrica de les quals no els permet fer cara a la demanda actual: la carretera de Sant Adrià, a la Roca, i el camí de Sant Andreu, al barri Fondo de Badalona, que travessa el riu Besòs per l'únic pont existent.

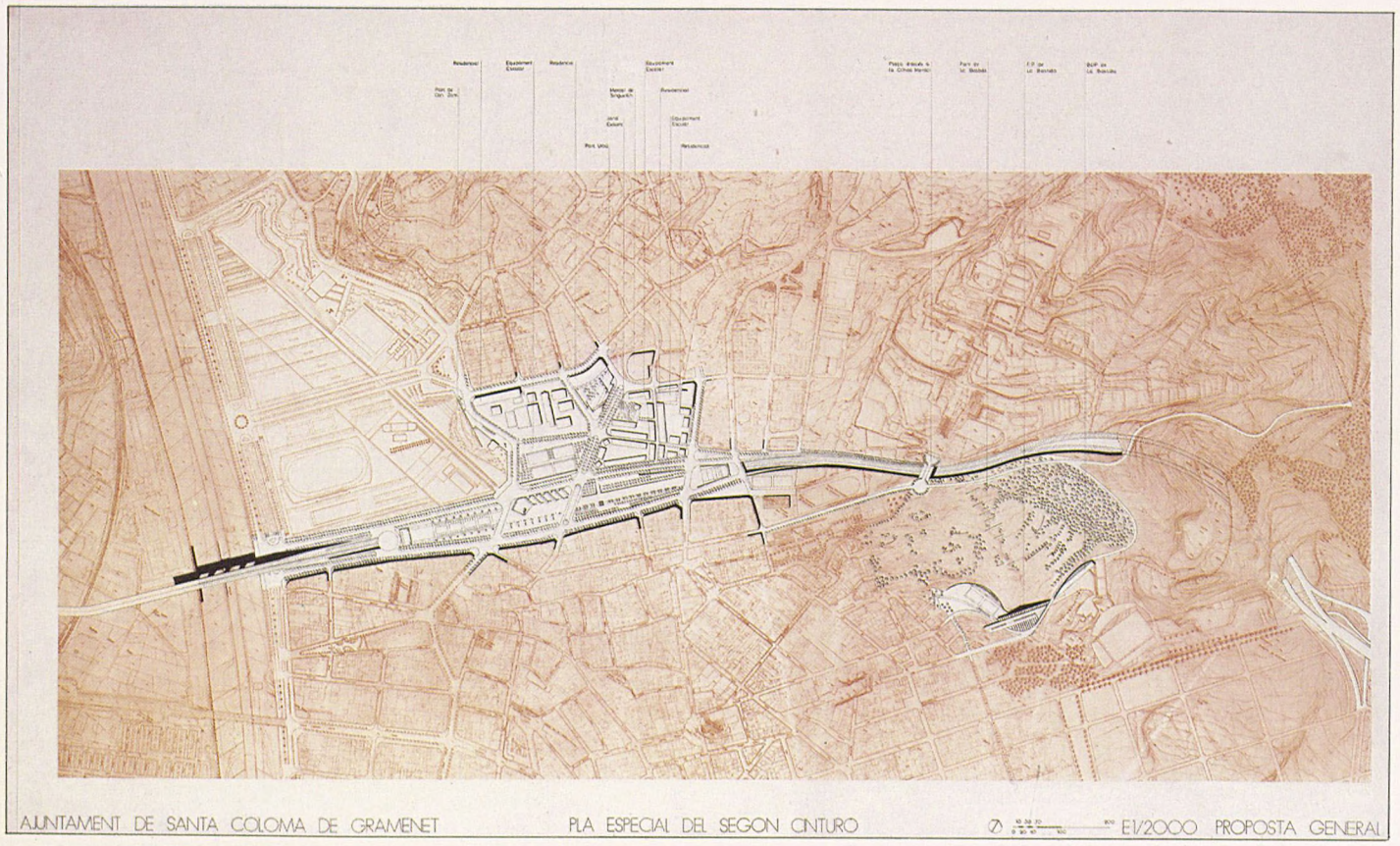
La desproporcionada insuficiència d'aquests dos eixos davant la demanda que han de suportar és a la base de l'actual situació de marginalitat territorial —i també social— del municipi.

L'estructura viària prevista pel PGM a escala metropolitana es disposa també, pel que fa a Santa Coloma, en dos eixos viaris, que, en un cert sentit, doblen els anteriors: el Vial del marge esquerre, com a variant de la Carretera de la Roca, i el II Cinturó.

Ara bé, el caràcter de vies segregades d'aquests dos eixos, amb encreuaments a diferents nivells i utilitzant gran quantitat de terreny en espais residuals i de protecció, no resulta la solució més adient quan l'àrea que travessen és una ciutat ja molt consolidada i molt necessitada d'operacions vertebradores que completin la seva pròpia estructura, que acabin de construir la ciutat.

Aquesta estructura viària pròpia de la ciutat, actualment incompleta i amb molts punts de discontinuïtat, és prevista per una retícula molt deformada que es disposa en eixos paral·lels al riu (Vial del marge esquerre, Carretera de la Roca i anella perimetral) i eixos que penetren del riu a la muntanya (II Cinturó, camí del Fondo, pont de Can Pexauet-Banús Alta).

Pla especial del II Cinturó. Santa Coloma de Gramenet.





Així tenim que els mateixos eixos que han de completar l'estructura metropolitana formen part també de l'estructura local i són, precisament, els que li manquen per ser acabada. Del caràcter i el disseny d'aquests dos eixos dependrà en gran mesura que el territori de Santa Coloma perdi l'actual marginalitat.

La proposta d'ordenació

El Cinturó: via segregada però no barrera.

El II Cinturó travessarà el riu de manera elevada, per no interferir amb el vial del marge esquerre, i, un cop superat aquest vial, el cinturó baixa fins a trobar la rasant superficial. En aquest punt es preveuen un carril de sortida i un altre d'entrada, mentre el tronc central continua en pendent descendent fins que se soterra completament.

A partir d'aquest punt, el cinturó serà soterrat, cobert per una llosa que permetrà la màxima permeabilitat entre els barris de llevant i de ponent, i farà possible la utilització de l'espai superior com a espai lliure.

En acabar el tram edificat, el tronc central s'obrirà en trinxera a cel obert fins a l'entrada del túnel de connexió amb Badalona. El traçat s'adapta al llit de la riera per protegir la placeta d'accés a la Clínica Mental, per reduir el seu impacte visual en el paisatge i per escurçar la longitud del túnel.

Aquesta solució permet ordenar les calçades laterals com dues vies urbanes integrades a la xarxa local de la ciutat, que fan possible un cosit que relliga el sector del Singuerlin amb el centre de la ciutat.

La rasant dels vials es determina en funció, ja sigui dels punts fixos donats per les interseccions amb carrers ja existents, o bé respectant les rasants de les edificacions consolidades, amb un criteri d'economia de mitjans i de respecte per l'espai urbà sobre el qual s'actua.

– L'avinguda Pallaresa: un passeig-saló.

La idea proposada és la d'un espai continu, malgrat les interrupcions viàries, amb un principi i un final monumentalitzats de tancament del recorregut. Aquest recorregut es caracteritza per l'existència d'una banda dura de la mateixa longitud de l'illa, de 24 m d'amplada (la llosa de cobriment del tronc del II Cinturó). La llosa sempre està voltada per una franja verda d'amplada i espècies arbòries variables, tot i que als extrems de les illes, en el punt de contacte amb les calçades laterals, sempre es manté una doble filera d'arbres en relació amb les voreres que s'adapten a l'edificació.

El canvi de vegetació-amplada-varietat, depèn de les característiques que s'assignen a cada tram del passeig.

Aquests trams es formen per fer possible la connexió dels eixos viaris més importants entre les dues parts de la ciutat.

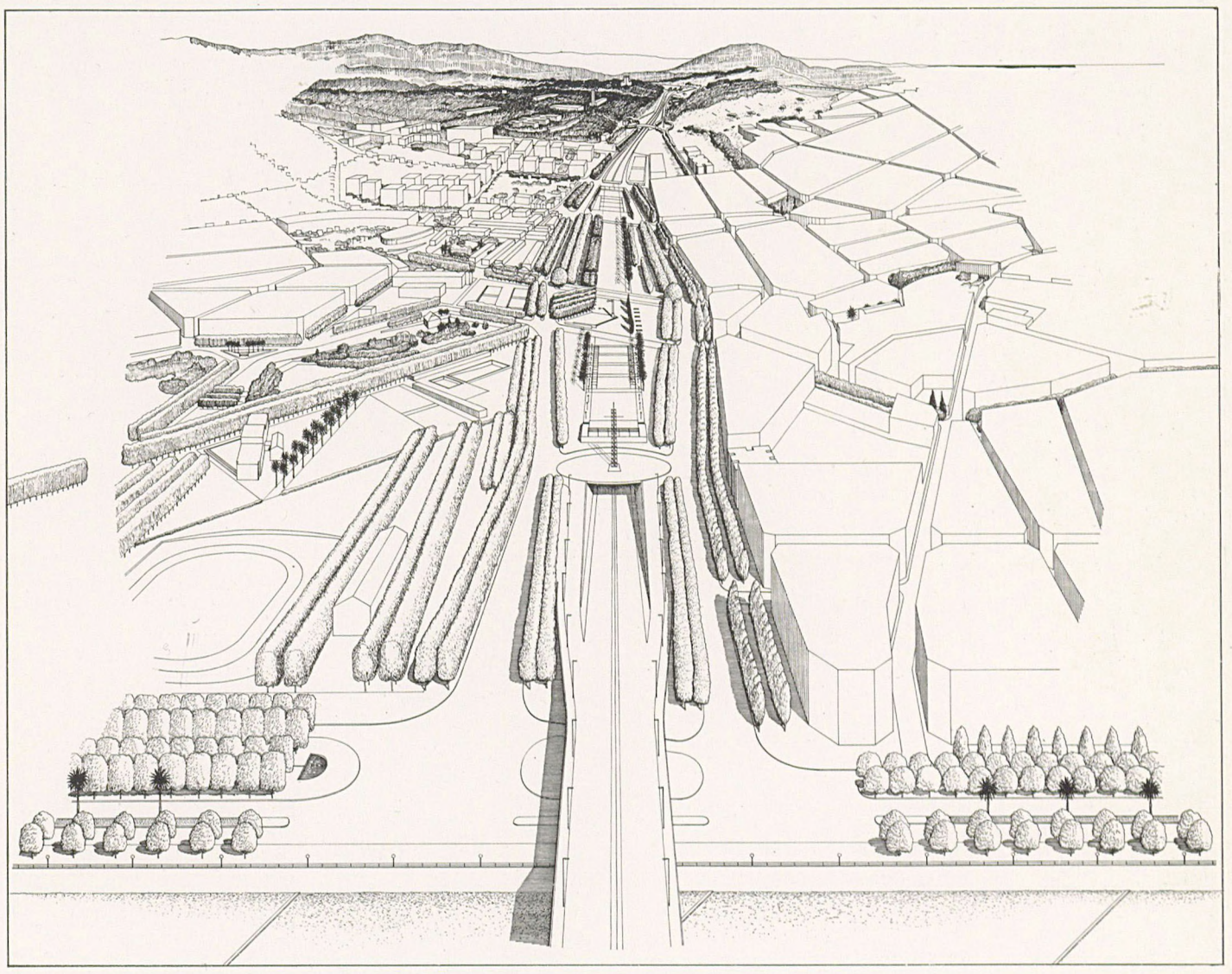
La gran amplada de la secció del passeig li permet d'absorbir el desnivell existent entre els dos vials laterals, i formar terrasses longitudinals que contribueixen a donar forma i identitat al passeig.

Al començament i al final, es preveuen dos elements monumentalitzats, que, a més d'indicar els límits del passeig, tenen com a funció, el primer, la de mitigar la imatge del pont i de la rampa d'entrada en túnel, i el segon, la formació d'una finestra-mirador sobre l'horitzó de la serra de Mosques d'Ase.

– Els marges urbans.

La façana sud del passeig és ja totalment consolidada per trams edificats que formen illes de cases.

La façana nord presenta una imatge diferent a cada tram del passeig: el parc de Can Zam, l'equipament escolar i esportiu, el tram residencial. El Pla regula la línia d'aquesta façana mitjançant els elements d'arbrat i de tancament, ja que no és possible fer-ho amb l'edificació, de tal manera que constitueixi un contrapunt a la potència edificada de la façana sud.



Equip Redactor

Servei d'Urbanisme i Habitatge.
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Ferran Navarro
Arquitecte Cap

Antoni Miralles
Arquitecte

Rafel Juan
Aparellador

Col·laboradors

Jaume Artigues
Mercè Camps
M.ª Luisa García de Lázaro
Miquel Roig

1985



2. Els Creixements Metropolitans

2.1 L'Orientació del creixement metropolità i el programa d'actuació urbanística.

2.2 Pla d'en Coll de Montcada i Reixac.

2.3 Pont de la Cadena de Molins de Rei.

2.4 Montigalà de Badalona.

2.5 Sector sud de Cerdanyola.

2.6 Torreblanca de Sant Cugat del Vallès.

2.7 Sector est de Pallejà.

2.8 La modificació del Pla General Metropolità al Papiol.

El PGM ja va establir el màxim que es podia créixer en aquest territori. No és gaire la superfície a ocupar, en relació a la ja ocupada.

Els ritmes de creixement demogràfic, tanmateix, no fan suposar un proper exhauriment del sòl disponible.

En aquesta circumstància de moderada demanda, el creixement es contempla més com una acció convenient per a flexibilitzar l'oferta de sòl —indústria i habitatge— i especialment necessària com a procediment de racionalització del teixit metropolità. Racionalització, tant a escala general en contribuir a completar la xarxa, com a escala local, com aportació d'ordre, d'acabat i de conseqüent superació de la degradació perifèrica.

En relació al PGM, la revisió del Programa d'Actuació Urbanística va establir un ordre de prioritats a partir dels objectius esmentats. Es tractava, i es tracta, d'un ordre obert. Certament, la recessió de la iniciativa privada en les actuacions d'urbanització no aconsellava una excessiva rigidesa programàtica, però en qualsevol situació és positiu que el planejament expressi quins són els objectius de creixement més desitjables.

La intervenció de la CMB en la projectació directa d'aquest creixement s'ha centrat en alguns sectors que són peces bàsiques de l'ordenació de les àrees urbanes dels municipis.

Al sector sud de Cerdanyola, la proposta pretén de resoldre un problema de final de ciutat que confronta amb Collserola i que comprèn distintes àrees relacionades amb importants infrastructures, el qual havia estat repetidament ajornat.

Montigalà és un sector en el qual es defineixen propostes de requalificació de les perifèries de Santa Coloma i de Badalona i que té una forta relació amb elements de clara dimensió metropolitana: el II Cinturó i el parc de Sant Jeroni de la Murtra.

El Pla d'en Coll, Torreblanca, Sector est, Pont de la Cadena són sectors que per la seva posició motiven ordenacions amb voluntat d'eixamples qualificadors de les àrees urbanes a les quals pertanyen.

Al Papiol, l'explicitació de les greus condicions geològiques del subsòl ha portat a replantejar la disposició de les àrees de creixement en un procés de modificació del PGM.

2.1 L'Orientació del creixement metropolità i el programa d'actuació urbanística

Aquest capítol fa referència al desplegament del Pla General Metropolità en els sectors urbans perifèrics, al llarg dels deu anys transcorreguts des de la seva posada en marxa en 1976. La majoria de les intervencions i dels projectes realitzats durant aquest temps responen a les directrius contingudes en el Pla General, on vénen fonamentalment canalitzades a través de la regulació del sòl urbanitzable.

Parlar de nous creixements urbans pot semblar irrellevant en un moment en el qual l'atenció està centrada en la ciudad existent, i l'actuació urbanística es dirigeix de forma prioritària a la solució dels seus dèficits, a la rehabilitació dels barris vells i a la revalorització dels espais urbans ja construïts. És cert que després de dos decennis llargs de creixement ràpid en l'àmbit metropolità, originat sobretot en les altes taxes d'immigració, s'ha arribat finalment a un període d'estabilització; a partir de 1980, poden fins i tot detectar-se pèrdues de població importants, que corresponen a saldos migratoris negatius. Aquestes tendències demogràfiques no tenen, però, un reflex immediat en l'ordre urbanístic, on els factors a considerar són la demanda d'habitatges, la disponibilitat de sòl industrial urbanitzat o la creació de serveis i equipaments. Per tant, seria un greu error descurar els problemes dels nous creixements, el projecte dels sòls que s'incorporen al procés urbà. Més encara, si es té en compte que en la coordinació dels projectes sectorials per a elements urbans i sectors nous es troba una de les claus per a la recomposició general de la ciutat metropolitana.

Afrontar ara aquest tema, dirigint-hi els recursos i els mitjans suficients, resulta necessari per dues raons:

a. Perquè cal donar resposta a les necessitats immediates i a mig termini derivades de les demandes sectorials (residència, indústria i serveis) que, tot i haver perdut la força de períodes anteriors, segueixen essent importants i no poden desconsiderar-se.

b. Perquè cal entendre aquests creixements en la seva relació amb la ciutat existent i com a contribució a aquesta (i no de forma autònoma com tradicionalment havien estat vistos en les dècades precedents).

Expliquem una mica més aquests dos punts.

La demanda de nou sòl residencial per als pròxims anys ha estat avaluada a partir de diversos indicadors, amb resultats coincidents respecte del seu decreixement en termes relatius, però amb magnituds apreciables en termes absoluts. Això és degut, en primer lloc, a la persistència de la component vegetativa del creixement; en segon lloc, a l'escassa incidència de la emigració vers els llocs d'origen o vers les ciutats catalanes de grandària mitjana, en l'alliberació d'habitatges; i, en tercer lloc, a l'aparició de dos fenòmens sociològics nous, que repercuteixen en un major consum d'habitatges: d'una banda, la disminució continuada del nombre de membres de la unitat familiar (i, per tant, del nombre d'habitants per habitatge) i, per altra, l'existència de sectors socials amb possibilitats de millora de les condicions de vida, origen d'una demanda qualitativa que es tradueix en trasllats a nous sectors urbans i abandó de cases velles, que són ocupades per altres usos no residencials. Una part considerable dels nous habitatges necessaris —potser les dues terceres parts— podrà ser absorbida pels sòls urbans, saturant sectors residencials existents, mitjançant la rehabilitació de barris vells o a través de la posada en mercat de part de l'estoc d'habitatges desocupats. La resta, però, necessitarà nou sòl urbanitzat.

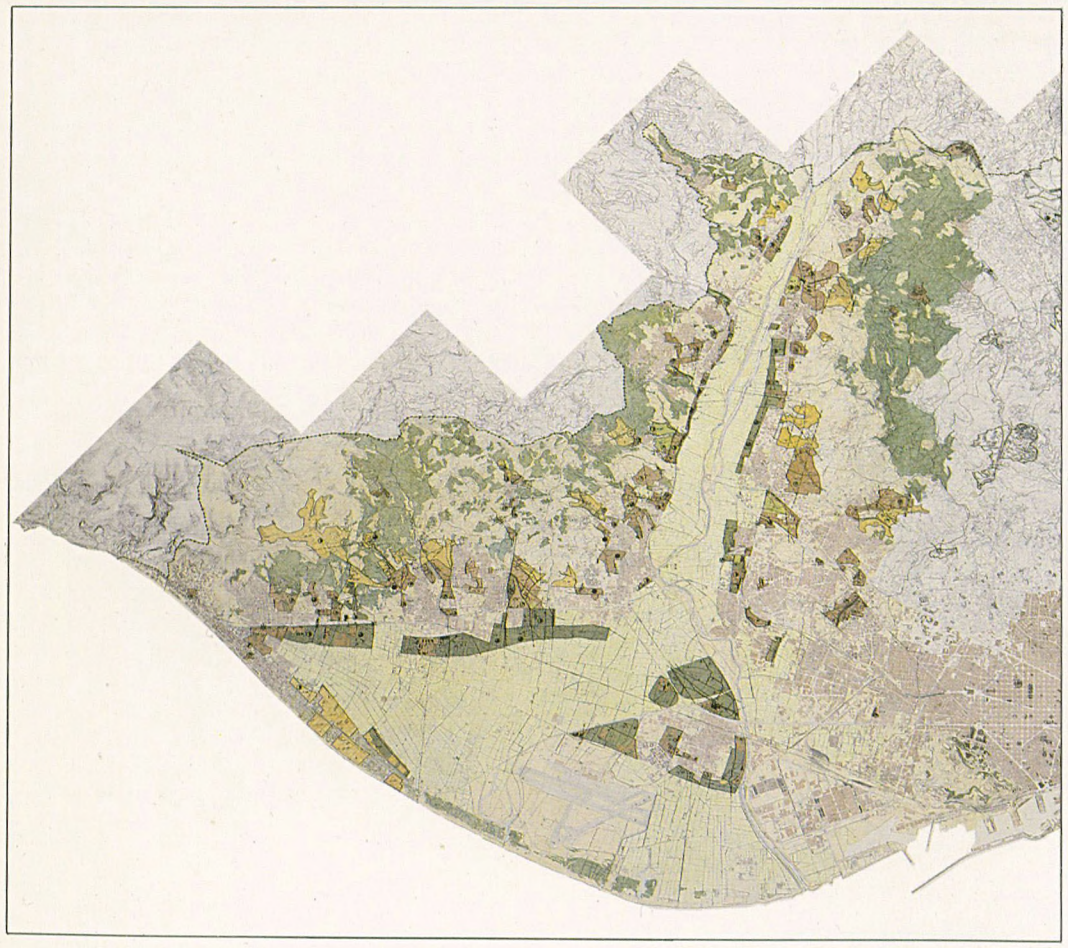
Pel que fa a la demanda de sòl industrial, cal assenyalar que en gran mesura és funció de la política de reindustrialització en curs, que té com a objectiu mantenir l'activitat en l'àmbit metropolità.

Hem dit també que cal entendre els nous creixements en la seva relació amb la ciutat preexistent. Aquest criteri és molt important, per tal com una part important dels problemes inherents als «polígons d'habitatges» dels anys seixanta prové de la gran autonomia amb què van ser concebuts, sense tenir en compte les implicacions per a la ciutat en el seu conjunt.

Els nous desenvolupaments urbans no poden, doncs, deslligar-se de les trames urbanes existents, que d'alguna manera amplien, acaben o relliguen, omplint espais buits, perfilant les vores o projectant finals a teixits urbans indecisos, que cal dotar i qualificar. Per tant, els nous fragments haurien de projectar-se de manera que contribueixin a millorar el que ja existeix; una contribució que és essencial per a molts sectors, que té efectes clars sobre el reequipament de les àrees urbanes discriminades quant a nivell de dotació i d'urbanització, a recuperar per al conjunt de la ciutat a la qual pertanyen, la requalificació de sectors obsolets, la provisió de serveis generals en les àrees marginades. Únicament aquesta visió conjunta pot evitar la dispersió dels sectors nous o el seu aïllament físic i social.

Proposta inicial del Programa d'Actuació Urbanística 1981.





Condicionants físics dels nous desenvolupaments urbans.

Ha estat, doncs, el criteri de la correcta articulació de les noves àrees a projectar amb les velles, allò que ha primat en el moment d'establir prioritats en la selecció dels sectors a programar per mitjà de la revisió del Programa d'Actuació Urbanística, conjuntament amb la cobertura de les necessitats de sòl per als diferents usos. En aquest sentit, l'objectiu de «millora de la ciutat» considera aquesta com un tot, incloent també els acabaments i els complements necessàris, i és efectivament l'objectiu prioritari en l'àmbit metropolità actual.

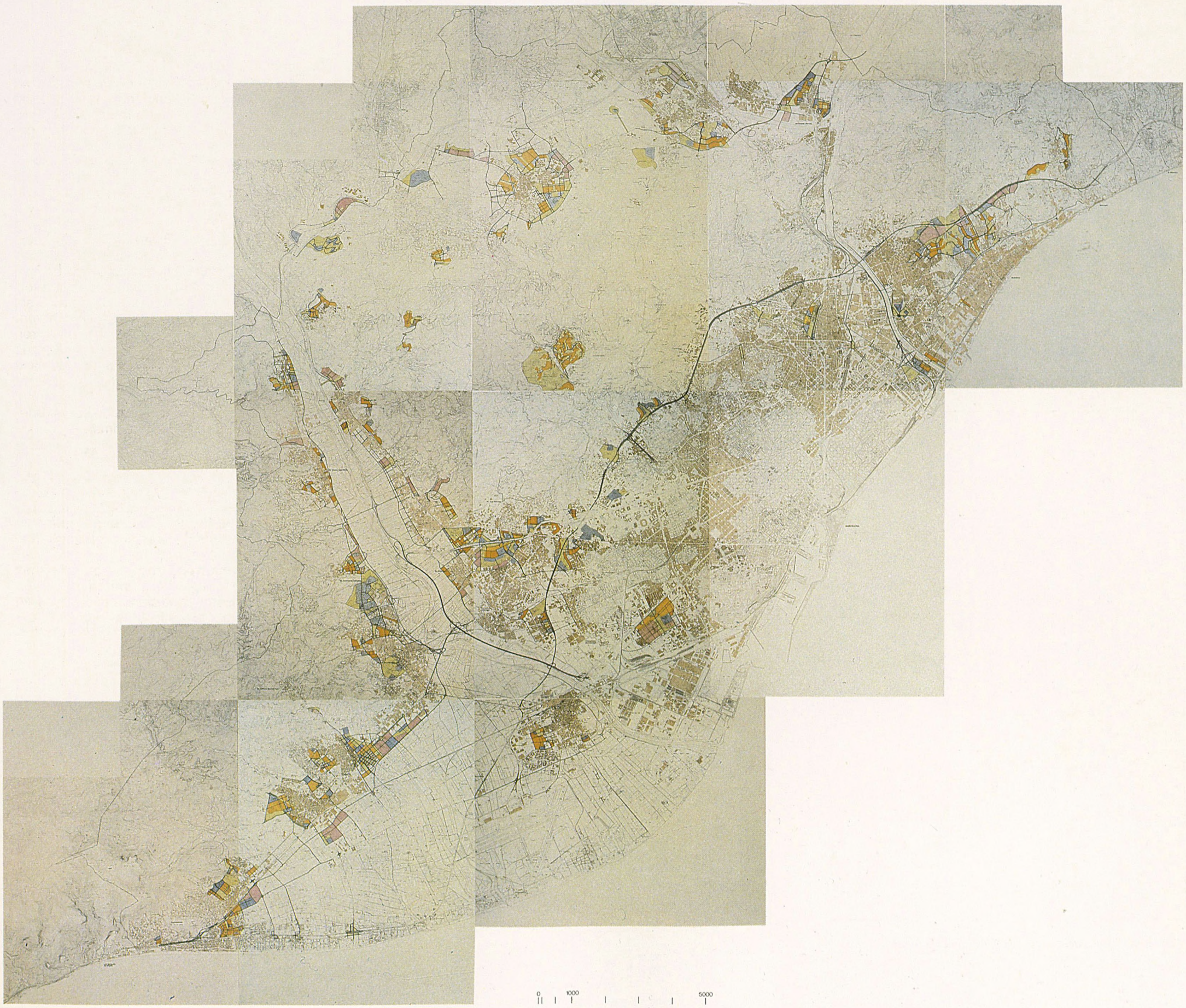
Que el Pla General 1976 és un document obert, a desenvolupar mitjançant el planejament executiu i els projectes específics, donant concreció formal a les idees allà insinuades o anticipades, és quelcom que és evidentment implícit en el mateix document. No d'altra forma es podrien entendre les propostes de reserva de sòl per a espais públics, equipaments o vialitat, les intervencions en els teixits urbans existents o els proposats creixements, extensions o ampliacions urbanes de diverses àrees. La tasca fonamental és, doncs, donar forma a aquestes propostes: això és especialment important quan l'àmbit d'intervenció és la perifèria metropolitana, on la manca de forma general susceptible de ser reconeguda i el dèficit d'imatge urbana són màxims.

Per avançar en aquesta línia, cal actuar simultàniament almenys en dues escales de tractament, fortament relacionades entre elles. En l'escala de la ciutat metropolitana, en la qual es formulen les grans operacions d'estructura general capaces d'identificar la seva forma conjunta; i en l'escala dels nuclis locals, les trames urbanes, els espais intersticials o els fragments urbans que cal completar, requalificar o afermar.

La coordinació entre els dos fronts de treball i, més encara, la incardinació de les idees més generals en cada projecte particular són condicions necessàries en aquest difícil procés de formalització. Més endavant s'explica quines són les intervencions rellevants i que es troben actualment en fase de projecte o d'execució.

Cal apuntar aquí únicament el canvi d'instruments que s'ha operat, en atorgar atenció prioritària a allò que és executable en un termini raonablement immediat; reinterpretant en funció d'aquestes prioritats el planejament urbanístic no lligat als programes d'actuació executius. Així, l'ajust de moltes de les propostes d'ordenació contingudes en el planejament general, a través dels plans derivats, suposa apropar aquella imatge global de l'àrea metropolitana, simulant la previsible realitat construïda en un termini menor, més abastable i operatiu. La nova imatge metropolitana que anticipen els documents generals del Pla de Vies o del Programa d'Actuació Urbanística, entre altres, és, per tant, més el resultat dels treballs encadenats a diverses escales sobre els elements viaris, els sectors de planejament, els equipaments metropolitans o les actuacions que estan efectivament en execució o ho estaran en un termini relativament immediat.

Expressió gràfica del PAU. Definició de la ciutat construïda en relació amb els nous creixements i propostes de vialitat 1983.



Treballs d'actualització del Programa d'Actuació Urbanística 1986-87 (Eix del Llobregat). Les noves vies metropolitanes en relació amb els nous creixements, sistemes d'espais lliures i equipaments.



Plans parcials aprovats								
Any	Nom	PGM	Municipi	Ús	Superfície	Sostre	Habitatges	Execució
1976	Torreroja	19	Viladecans	R	20,4	145.000	1.150	x
1976	Bonaigua	20b	St. Just	R	11,4	37.747	350	x
1977	Can Tintoré	19	Gavà	R	3,1	25.151	210	x
1978	Ignacio Iglesias	19	Cornellà	R	3,8	15.323	142	x
1978	Bosc del Blanc	20b	El Papiol	R	10,4	44.362	492	x
1979	El Pinar	20b	St. Cugat	R	7,5	30.631	250	x
1979	Can Bou	20b	Castelldefels	R	43,9	194.000	1.931	
1980	Pomar de Dalt	22b	Badalona	I	25,2	94.944	—	
1980	Buixeres	22b	Badalona	I	41,6	266.150	—	
1980	La Barruana	22b	St. Vicenç	I	9,5	40.357	—	
1980	La Riereta	20b	Esplugues	R	2,6	7.066	70	
1980	Estruch	22b	Prat	I	48,0	215.095	—	
1980	Ciutadella	21	Tiana	R	4,5	1.600	158	x
1980	La Sentiu	21	Gavà	R	52,3	66.360	175	x
1981	Camí Alt d'Alella	20b	Tiana	R	13,9	47.774	414	x
1981	Torreblanca	19	St. Joan D/St. Just	R	24,0	133.068	1.200	x
1981	La Mallola	20b	Esplugues	R	16,2	60.947	350	x
1981	Manuel Farré	19	Viladecans	R	1,7	14.400	110	x
1981	Can Nolis	20b	Tiana	R	0,7	4.250	29	x
1982	Santa Rosa	19	Cerdanyola	R	3,0	16.129	135	x
1982	Rambla Pomar	19	Badalona	R	4,6	8.877	47	
1982	Costa Fustera	20b	St. Climent	R	8,4	37.026	285	x
1982	Torrelavila	19	St. Boi	R	11,8	68.500	595	
1982	Fatjó	19-22b	Cornellà	R/I	27,1	136.890	898	
1982	Can Cervera	19	Esplugues	R	18,2	60.238	596	
1982	Les Grases	22b	St. Feliu	I	6,6	31.724	—	
1983	La Muntanyeta	19-20b	Castelldefels	R	27,3	168.527	1.467	
1984	Can Ribas	19	Gavà	R	4,3	24.964	154	x
1984	Meridiana-Renfe	11	Barcelona	R/S	28,8	89.000	100	x
1984	Pedres Blanques	20b	St. Boi	R	7,0	28.777	151	x
1985	Masia Serraparera	19	Cerdanyola	R	3,0	11.840	74	x
1985	Bellamar	20b	Castelldefels	R	3,7	9.870	91	x
1985	Turó del Pinyer	20b	St. Cugat	R	2,1	7.456	35	
1985	Domènec-Colomer	20b	St. Cugat	R	21,6	123.392	943	x
1985	Can Calopa	22b	St. Cugat	I	23,0	105.855	—	x
1985	Torreblanca	19-20b	St. Cugat	R	45,8	148.329	1.247	x
1985	Can Vargas	20b	Ripollet	R	25,4	99.294	732	x
1985	St. Pancraç	19	St. Joan D.	R	2,2	6.791	65	
1985	Riera d'en Bonet	20b	Molins	R	3,4	16.938	152	
1985	St. Bartomeu	20b	Molins	R	4,6	14.500	44	x
1985	Rierada	20b	Molins	R	19,2	49.750	173	x
1985	Font dels Casats	20b	Molins	R	9,3	34.055	209	x
1985	Camp de Beisbol	19	Viladecans	E	4,2	—	—	x
1985	Can Graells	21	St. Cugat	I	43,2	79.025	—	x
1986	Can Vidalet	19	Esplugues	R	4,0	21.900	184	x
1986	Sector SF-1 El Pla	22b	St. Feliu	I	10,8	106.689	—	
1986	Sector MR-1 El Pla	22b	Molins	I	11,7	52.966	—	
1986	Sector MR-2 El Pla	22b	Molins	I	17,0	89.898	—	
1986	Àrea Tecnològica	11	Cerdanyola	I	58,1	164.609	—	x
1986	Sector Est	19	Pallejà	R/I	23,3	109.729	606	
1986	Pla d'en Coll	19	Montcada	R	22,4	98.000	691	x
1986	Can Via	21	Santa Coloma	R	19,4	48.902	227	
1986	Mas Rampinyo	19	Montcada	R	31,4	214.312	2.199	
1986	Pont de la Cadena	19	Molins	R	6,4	40.791	340	
1986	Can Regent	20b	Montgat	R	7,4	31.401	195	
1986	P.P. Industrial-Sud	22b	St. Joan Despí	I	3,5	17.670	—	x
1986	Sant Mamet	22b	St. Cugat	I	15,4	284.822	—	x
1986	Els Mallols	20b	Cerdanyola	R	8,0	29.714	231	
1986	Uralita	22b	Cerdanyola	I	32,4	113.180	—	

A aquesta translació dels instruments operatius, consistent a dotar les tradicionals figures de planejament d'un caràcter més projectual, correspon també un canvi en els procediments de gestió. En efecte, es tracta d'evitar, fins on sigui possible, l'autonomia de projecte i d'actuació amb què certs elements territorials (el cas paradigmàtic és el de les grans vies de circulació, si bé aquesta metodologia de disseny ha afectat també temes com l'habitatge, els grans equipaments metropolitans o certs serveis tècnics) han estat concebuts, sense tenir en consideració les implicacions urbanes, que són, precisament, la raó de la seva mateixa existència. La visió simplista de la projectació viària com a resposta a un determinat problema de trànsit, com a variable més important i, en alguns casos, com a variable única, correspon a un enfocament clarament unidimensional de la qüestió, els resultats negatius del qual han pogut ser repetidament comprovats en el nostre propi àmbit territorial. Sembla clar que els criteris han de ser més complexos, integrant les variables funcionals amb les procedents de la consideració de l'ordre territorial, de les formes i dels usos urbans o dels valors culturals de les imatges plàstiques que finalment poden atribuir-se als elements construïts.

No és estrany, doncs, que a la gestió individualitzada i autònoma dels elements urbans es contraposi una gestió més integrada, la qual cosa suposa posar èmfasi en el caràcter resultant dels espais urbans, en els nexes, en els elements d'integració o en els projectes singulars amb valor general.

És així com ha estat elaborat l'esquema d'ordenació de les vies metropolitanes: no tant com una resposta als requeriments funcionals del trànsit, sinó com un estudi integrat de diferents variables (els traçats sobre el territori, el seu valor de suport dels usos, la forma dels recorreguts i els seus fluxs); no com a un pla limitat a l'única consideració de la xarxa o «*grapho*», sinó referit també a les altres propostes d'estructuració i ordenació del territori. Sembla clar que el planejament sectorial, coordinat a través del Programa d'Actuació Urbanística, no és independent del sistema viari i que ha d'assumir i de respondre a les exigències de connectivitat; el problema es planteja més aviat en el tractament projectual de les vies metropolitanes de connexió, quan aquestes són considerades elements altament especialitzats, amb funcions limitatives. Les propostes del Pla, referit sobretot al traçat i al caràcter de les vies metropolitanes, en la seva relació amb les actuacions en marxa o programades, confien en bona part en el treball paral·lel de comprovació que es porta a terme a escala local i del qual s'inclouen aquí exemples rellevants.

Equip Redactor

Unitat Desenvolupament Metropolità

1984

2.2 Pla d'en Coll de Montcada i Reixac

Aquest és un sector de planejament qualificat com a zona de desenvolupament urbà pel Pla General Metropolità, amb una superfície total de 22,44 ha, i situat al nord del nucli urbà de Montcada, en una franja plana de sòl que correspon a un buit entre l'autopista A-17 i la carretera nacional N-152.

Actualment es tracta de terrenys d'ús agrícola, ocupats en part per petites hortes. L'objectiu bàsic del pla parcial és disposar de sòl urbanitzable en quantia suficient i en les condiciones necessàries per fer front a la demanda residencial en el municipi, especialment pel que fa a les tipologies de baixa densitat.

Les directrius principals per al desenvolupament d'aquest sector han estat:

Ordenació general

– Integració màxima als teixits urbans confrontans.
– Integració dels usos, activitats i edificacions existents.
– Manteniment dins del sector de les determinacions del Pla General.
– Elements d'urbanització viària senzills, amb continuïtat en els carrers de l'entorn.
– Disposició de la reserva d'aparcaments als carrers, per evitar l'aparició d'àrees especialitzades.
– Possibilitat d'actuació integrada per etapes.
– Incorporació de vialitat de vianants segregada del trànsit.

Sistemes d'espais lliures i dotacions

– Creació d'un parc central al voltant de la masia existent de les Indianes, tot configurant l'espai central de relació interna de l'activitat ciutadana, i rehabilitació per a usos d'equipament cultural de l'antiga masia.
– Implantació d'un element urbà de connexió, amb secció de passeig de vianants, coincidint amb el traçat del carrer del Marquès de Sentmenat.
– Sistema d'equipaments que pugui absorbir els dèficit de les àrees urbanes properes.
– Incloure la possibilitat de permetre l'ús agrícola, desenvolupat en petits horts urbans.

Edificació

– El tipus edificatori respon a una demanda detectada i a la voluntat d'implantació d'un tipus edificatori de baixa-mitja densitat, que incorpori tipologies amb jardí privat.
S'han desenvolupat tres tipologies d'habitatge:
a. Habitatge unifamiliar en filera, de planta baixa i un pis, fondària edificable d'11 metres, amb jardinet davanter i posterior. Les parcel·les seran de 5 × 22 metres.
b. Habitatge bifamiliar en dúplex entre mitgeres, de planta baixa i dues plantes pis, amb pati posterior, fondària edificable de 12 metres i parcel·la de 6,5 × 22 metres. És una tipologia intermèdia entre la casa amb jardí i la casa urbana.
c. La casa urbana, amb els baixos comercials, alçades de planta baixa i tres plantes. La parcel·la és de 8 × 20 metres. Aquesta tipologia dóna suport a l'activitat del sector i emmarca l'espai central al costat de la masia «Les Indianes».

Les determinacions del sector són:
Superfície total: 224.358 m²

Sòls d'aprofitament	
Residencials tipus A	32.019 m² sòl
Residencials tipus B	12.360 m² sòl
Residencials tipus C	12.802 m² sòl
S. Total residencial	57.181 m² sòl

Paratge de vianants	3.221 m²
Equip. privat (estació de servei)	910 m²
Verd privat	785 m²
S. Total	4.916 m²
S. Total de sòls d'aprof. privat	62.097 m² sòl

Sòls de cessió urbanitzats	
Vialitat	28.114 m² sòl
Parcs i jardins	21.672 m² sòl
Equipament	13.938 m² sòl
S. Total de sòl de cessió urbanit.	63.724 m² sòl
Sòls de cessió equips total	29.605 m² sòl
Sols d'expropiació total	65.904 m² sòl

Edificabilitat	
Sostre residencial	87.111 m²
Sostre comercial	10.889 m²
Sostre total	98.000 m²
Aprofitament mitjà	(0,41)
10 % de cessió de l'aprofitament	9.800 m² de sostre

Nombre màxim d'habitatges	695
Nombre màxim d'habitants	2.418
Densitat d'habitatges	40 h./ha
Densitat de població	152 h./ha
Estàndards per habitant: parc públic	8,96 m² h.
Estàndards per habitant: equipament públic	5,76 m² h.

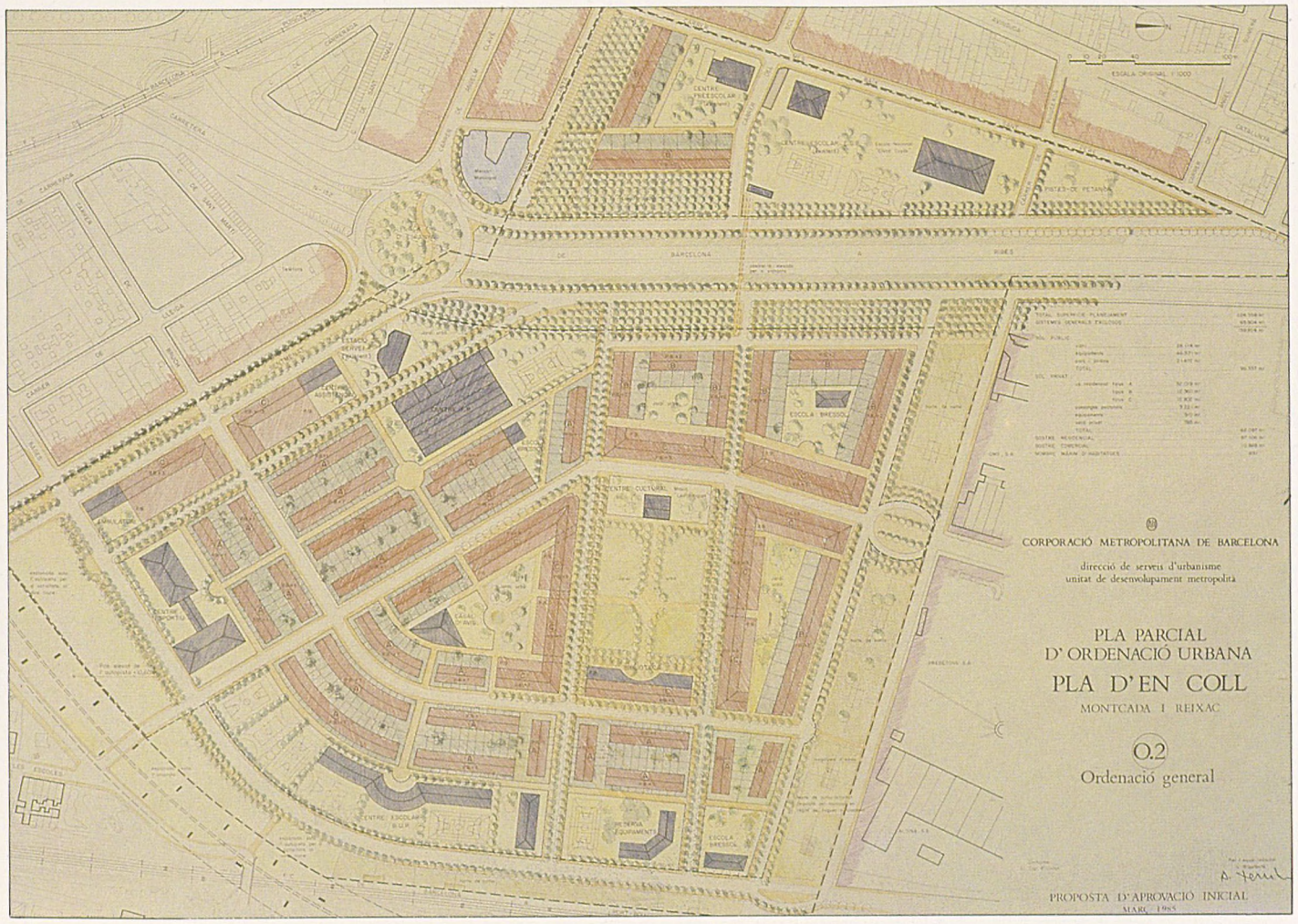
El sistema d'actuació serà el de Compensació. El pla es desenvoluparà en un sol polígon o unitat d'actuació.

Es fixen dues etapes de quatre anys cada una per desenvolupar la totalitat del sector. Dins del segon quadrienni l'administració iniciarà els tràmits d'expropiació a la Junta de Compensació de l'excés de sistemes del sector.

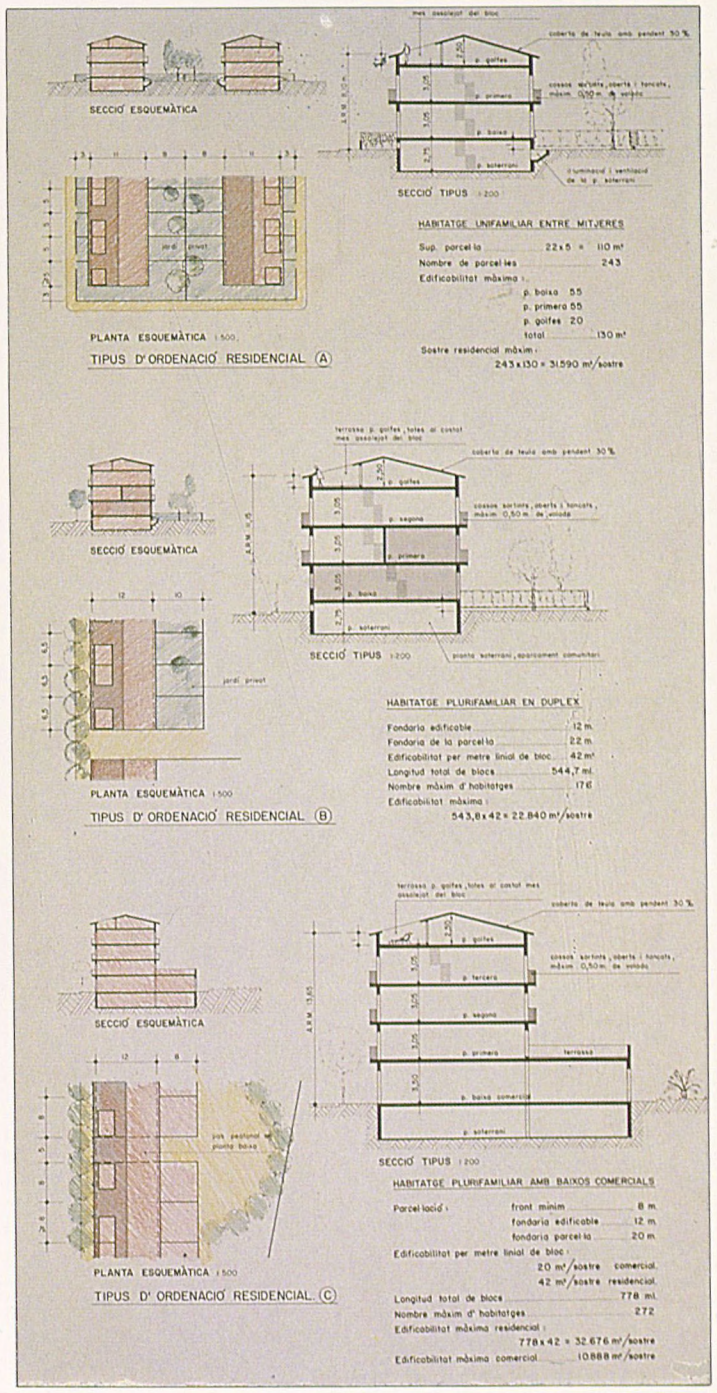
Equip Redactor
Unitat Desenvolupament Metropolità

1985

Pla d'en Coll. Ordenació General.



Detalls de les unitats tipològiques.



2.3 Pont de la Cadena de Molins de Rei

Es tracta d'un sector residencial programat per la Revisió del Programa d'Actuació Urbanística, amb una superfície de 6,45 ha, situat al sud-oest del casc urbà de Molins de Rei, entre la carretera nacional N-II i l'Autopista A-2, en terrenys molt plans i actualment conreats amb arbres fruiters. La propietat del sòl està molt agrupada i hi participa l'Ajuntament.

Els objectius del Pla Parcial són ordenar i completar la trama urbana, obtenir espais lliures i equipaments que minorin la falta de dotacions en el sector i requalificar una zona propera al centre, densament poblada, però mancada d'estructura urbana intel·ligible.

A causa de la situació perifèrica i d'acabament que té aquest sector dins el teixit urbà de Molins de Rei, el Pla Parcial s'ha redactat partint dels següents criteris:

– Integració amb les àrees urbanes més properes.
– Trama viària ortogonal que continuï i doni un acabament als carrers del voltant.
– Ordenació geomètrica que, juntament amb la trama ortogonal, faciliti la urbanització i la construcció de les edificacions.
– Situació estratègica de l'equipament i de les zones verdes, amb la finalitat de potenciar-se mútuament i d'estructurar els espais lliures.

La proposta d'ordenació general consisteix a:

– Perllongar l'eix del Passeig de Pi i Margall que relaciona d'una forma clara el sector amb el nucli antic situat a l'altre cantó de la carretera N-II i fer-lo acabar en la plaça que serà l'element integrador de les edificacions, l'equipament escolar i l'espai lliure, i que estructurarà i generarà l'ordenació en malla ortogonal, completant la iniciada a la zona urbana més propera.
– Creació del jardí entre el canal i el carrer del Pilar, com a element urbà requalificador i d'esponjament, que permet la transició amb la part urbana més infradotada.
– Al sud del Sector i al costat de l'equipament escolar es localitza el parc, entès com una gran zona d'esbarjo potenciadora de la dotació docent contígua. Forma una gran esplanada central, susceptible de ser equipada amb àrees esportives.
– L'edificació residencial s'ha formalitzat segons alineacions de vial i amb dues tipologies edificatòries diferents:

a. Formada per illa tancada de planta baixa i quatre plantes amb profunditat edificable d'11-12 metres, que permet en tots els habitatges la doble ventilació i orientació, a més d'assegurar l'assolellament.
b. Tipologia de cases en filera o agrupades, de planta baixa més dues plantes i mitja, amb una fondària d'11 metres, amb jardí privat.

Característiques tècniques		
Superfície total: 64.527 m^2		
Zona residencial A		13.413 m^2
Zona residencial B		5.293 m^2
S. Total residencial	18.706 m^2	28,99 %

Sistemes de cessió urbanitzats		
Vials i aparcaments	16.417 m^2	25,44 %
Parcs i jardins	23.100 m^2	35,80 %
Equipaments (EGB)	6.304 m^2	9,77 %
S. Total de cessió	45.821 m^2	71,01 %

Edificabilitat total sectors	40.791 m^2 sostre
Aprofitament mitjà del sector igual a l'A.M del SUP del PGM	0,4127 U.A.
10 % de cessió de l'aprofitament	4.079 m^2 de sostre

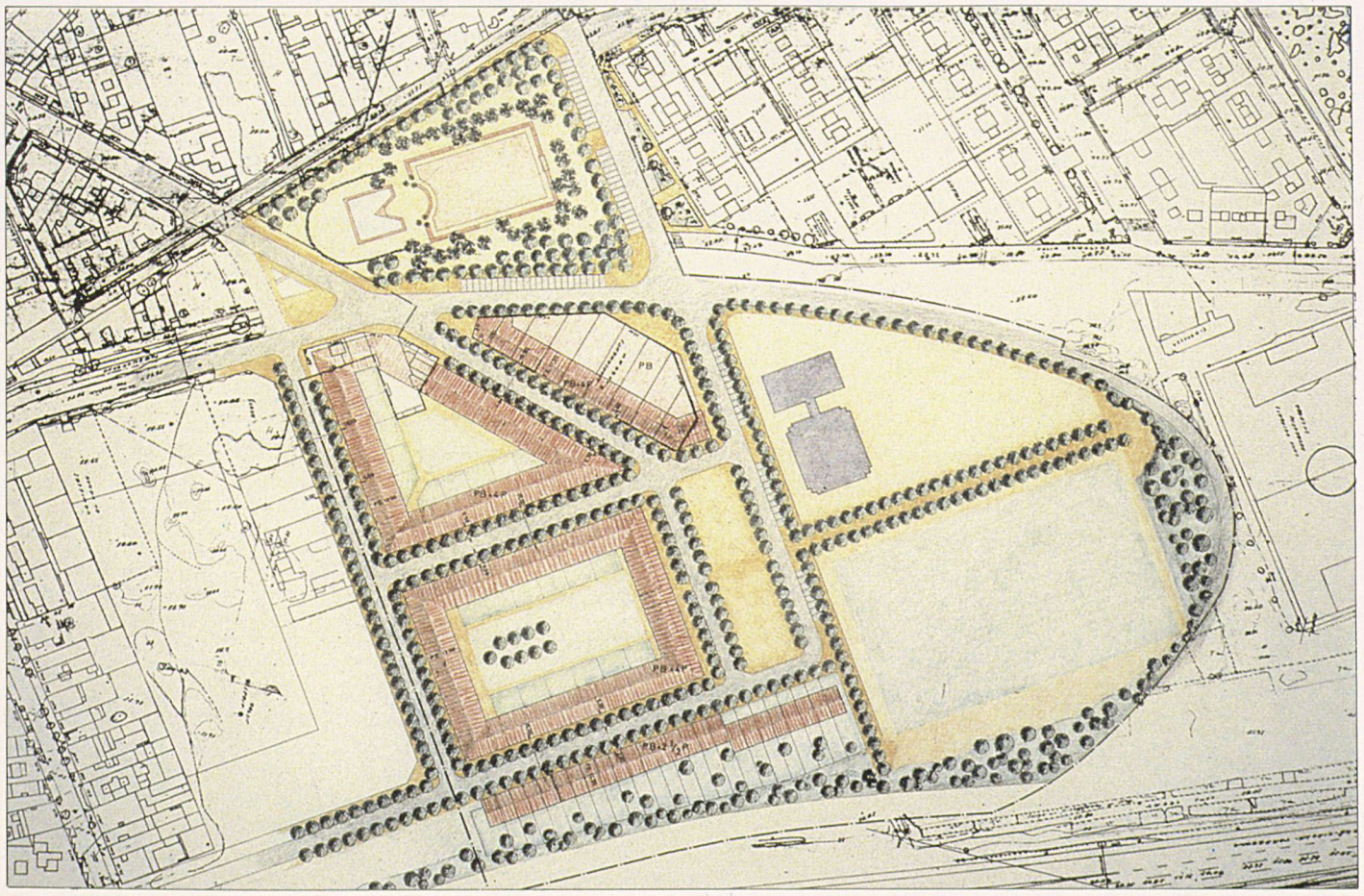
Nombre màxim d'habitatges	340
Nombre màxim d'habitants	1.360
Densitat d'habitatges	52,71 hab./ha
Densitat de població	210 hab./ha
Estacionaments públics en superfície	176
Estàndards per habitant: Parc públic	16,99 m^2/h.
Estàndards per habitant: Equipament públic	4,64 m^2/h.

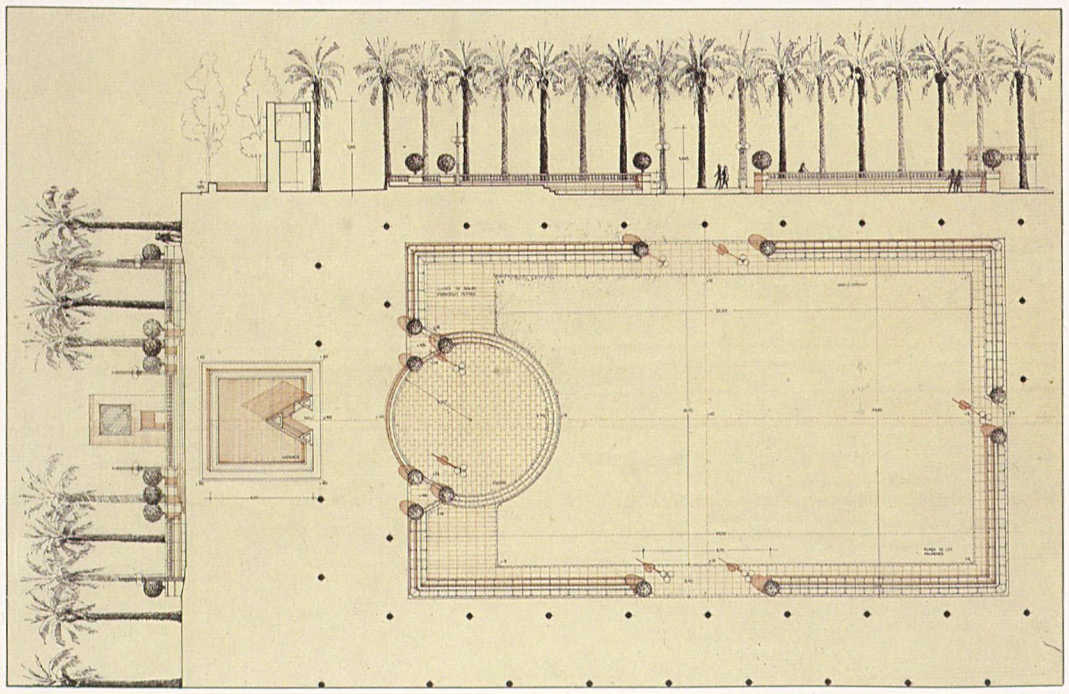
L'actuació en aquest sector serà pel sistema de compensació per tot l'àmbit. Per les dimensions i les característiques de l'ordenació del sector, només s'ha dividit en dos polígons d'actuació, a l'efecte de facilitar la seva gestió i d'assegurar-ne la realització.

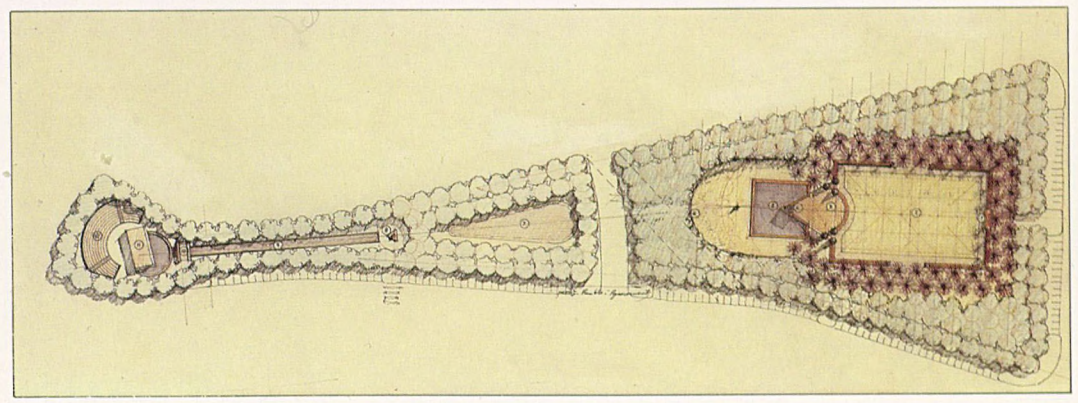
Equip Redactor Pla Parcial
Unitat de Desenvolupament Metropolità

Equip Redactor Parc del Pont de la Cadena
Francesc Xavier Listosella
Xavier Montsalvatge
Arquitectes

Realització:
Unitat de Projectes Metropolitans
1984



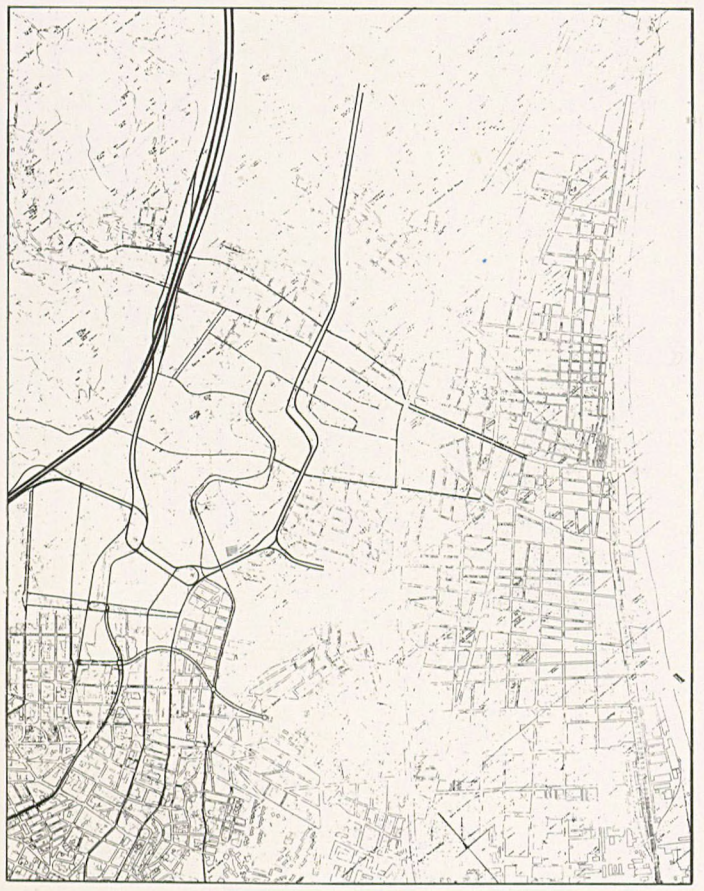




Projecte de Parc X. Llistosella, I. Veciana, F. Guardia, X. Montsalvatge, Arquitectes

Plaça de les Palmeres.

2.4 Montigalà de Badalona



La continuïtat viària de la proposta amb les trames preexistents.

L'ordenació urbanística del sector Montigalà té una llarga història iniciada l'any 1969, amb l'aprovació del Pla Parcial del Polígon Batllòria-Montigalà que responia llavors a una promoció mixta, si bé poc després va convertir-se, per renúncia de l'Administració, en una promoció únicament privada. Aquest Pla Parcial incorporava una important proporció de sòl, amb qualificacions d'agrícola i forestal, al procés urbanitzador. Tanmateix, i valorant la més gran qualitat en dotacions i infrastructures, en relació amb altres iniciatives de l'època, el Pla General Metropolità, va incorporar substancialment aquesta proposta a l'ordenació general.

El Pla Parcial aprovat preveia la construcció d'uns 15.000 habitatges organitzats segons una configuració viària molt caracteritzada i autònoma respecte del teixits circumdants.

Ja des de llavors, sectors ciutadans de Badalona, cada vegada més amplis, manifestaren llur disconformitat amb aquest projecte, que va arrivar a assolir l'execució d'una part de la urbanització viària. No obstant això, no varen prosperar els intents dels promotors d'adequar l'ordenació de l'edificació a models més adients als interessos de la promoció, sota el pretext d'adaptar-se a les modificacions introduïdes pel PGM.

Al final de l'any 1979, l'Ajuntament de Badalona va suspendre l'atorgament de llicències en el sector amb la finalitat de poder estudiar de nou la problemàtica urbanística del lloc.

Un cop desestimats els recursos presentats per la promoció, la via de la negociació permeté arrivar a un acord en què s'establien les modificacions que calia introduir en els aprofitaments urbanístics i l'ordenació, i les compensacions que rebria la promoció mitjançant l'adquisició de sòl o l'execució d'infrastructura per part de l'Administració. L'abast dels compromisos i la importància territorial de l'assumpte motivaren la presència, en la formalització de l'acord, de la Generalitat de Catalunya i la Corporació Metropolitana de Barcelona, que juntament amb l'Ajuntament de Badalona signaren un Protocol amb la Junta de Compensació del polígon l'any 1982.

A més dels máxims d'habitatge i sòl industrial que calia incloure a l'ordenació —3.400 habitatges i 32 ha de parcel·les industrials—, el Protocol establí que l'Ajuntament de Badalona proposaria la reordenació del sector mitjançant un pla especial, que és el que aquí es presenta.

Àrea

El Sector «Batllòria-Montigalà» té 195,50 ha, al nord-oest del nucli urbà de Badalona, voltat a Llevant pel barri de Bufalà, al sud pels del Sant Crist, Nova Lloreda i Lloreda i a ponent pel del Puigfred i per la mateixa frontera municipal amb Santa Coloma de Gramenet. Al nord, el seu perímetre passa pels turons de Mosques d'Ase i del Mont Aguilar (Montigalà).

El Pla Especial afegeix a aquesta àrea les illes ja edificades que immediatament l'envolten i que han d'orientar-se conjuntament. Així s'estableix com a límit en PERI un perímetre regularitzat que és: al nord, el límit municipal i límit del sector Batllòria-Montigalà; a l'oest, el límit municipal amb Santa Coloma de Gramenet; al sud, el carrer de Liszt, Avinguda del Puigfred, carrer de Coll i Pujol, Lateral N. de l'Autopista; a l'est, la riera del Canyet. En total, el perímetre del PERI inclou 220 ha.

Topografia

La topografia natural del sector es descompon en tres grans unitats diferenciades: la vessant cap al Besòs que defineix una plataforma entre els turons de Lloreda i del Puigfred i les dues rieres a mar. La més llarga d'aquestes neix de Sant Jeroni de la Murtra i, travessant el polígon pel mig, es converteix més avall en la Rambla de Sant Joan: és una vall encanonada i estreta, marcada per marges escarpats. L'altra vall és la que des del cim de Montigalà s'obre més plana entre Bufalà i el Sant Crist, recull la vessant oest de Pi i Giberd i acaba sobre l'eix de l'actual rambla de Martí i Pujol. Aquestes tres unitats morfològiques defineixen àmbits lògics per diferenciar l'ordenació del sector.

Obres prèvies en el polígon

En l'estat actual dels terrenys, s'hi troben obres a mig fer en tres capítols importants, lligats a la vialitat de l'antic Pla Parcial: *a)* moviment de terres, desmunts i terraplenats; *b)* pavimentació i obres de fàbrica; *c)* xarxes de serveis urbans soterranis.

També s'han realitzat dos grups escolars d'EGB: un d'1,52 ha al Puigfred i un altre de 3,0 ha al turó del Sant Crist, així com un centre de FP al turó de Pi i Gibert (2,1 ha).

Del Pla Parcial anterior s'han executat uns 7.800 m de vial (d'una mitjana d'amplada de 8 m) entre els quals hi ha set ponts tipus Pacadar estàndard, construïts en passos a diferent nivell.

També trobem ja en el polígon una part executada de les xarxes de serveis inicialment previstes: d'aigua, desguàs, enllumenat i gas.

Objectius d'ordenació

El canvi de programa que suposa acceptar els usos establerts en el Protocol obliga reconsiderar l'ordenació del sector sobre la base de la seva funció prioritària d'equipament i servei col·lectiu.

L'anterior ordenació tancada (viari perimetral potent encerclant la massa residencial i els serveis locals), separant-se dels teixits urbans actuals, i fins i tot col·locant-hi la indústria entremig, no té tanta raó de ser quan l'ús residencial passa a ser de 3.800 habitatges amb la qual cosa es pretén, sobretot, la bona continuïtat amb els barris existents. El viari especialitzat i de grans dimensions, per travessar el polígon, i el cinturó reforçat amb calçades laterals responien a una utilització total de l'àrea, que exigia façanes independents dels grans vials però reproduint-ne les alineacions.

L'escala dels usos establerts en el Protocol permet de plantejar la nova idea del sector com un gran espai obert, que ocupa l'àrea principal i central, i és abraçada per diferents trames urbanes, cada una d'una grandària raonable (en funció de l'escala dels usos i de la promo-

ció). L'ús d'aquest espai obert és col·lectiu, i es planteja com un espai verd equipat en el qual es produeixen equipaments (locals i generals, fins i tot metropolitans: d'esbarjo, d'ensenyament, d'esport, de salut, d'assistència, etc.), parcs de tractaments diversos: des del parc forestal de Montigalà, fins al jardí formal de la Riera de Sant Joan, des dels grans illots intersticials de les vies parc fins als itineraris del passeig panoràmic al turó de Pi i Giberd, des del Casino i àrees picnic a Can Daniel, a les pistes esportives a cel obert a Bufalà, la nova Rambla de Montigalà o el camí directe a Sant Jeroni.

El sistema viari permet així que sigui plantejat, no com un anell a part, sinó com una xarxa contínua amb les trames viàries preexistents. Una xarxa que es troba, a l'est, amb la Rambla del Canyet i el petit eixample de Bufalà, i també amb la transformació de la urbanització existent de Pi i Giberd. Aquesta es redefineix sobre l'arc de la via que, des de la Rambla, arribaria a la lateral nord de l'Autopista. Al centre del sector, la xarxa viària queda reduïda al perllongament del carrer de Coll i Pujol que, a manera de raval exterior, es converteix en carrer d'una sola cara (a solell) i seria el camí directe cap a Sant Jeroni de la Murtra. La ciutat i la muntanya quedaran així relligades per aquest camí que, passant sota els ponts de les autovies, portaria des de les cases i el parc quadrangular, sota el nou Pavelló Olímpic, a les runes Ca l'Alemany, i a les rampes de la vall de Sant Jeroni.

Cap a ponent, la trama viària recull la retícula de Santa Coloma, tant a la banda de Lloreda com a Puigfred, i és vertebrada per la parella de vies (perllongament de Sicília i Verdaguer, o d'altra manera, desplegament dual del Camí Pons), que, convertint-se en via-parc primer, i després en laterals del Cinturó, formen la directriu longitudinal més important de tot aquest territori.

Però la connexió est-oest queda, sobretot, assegurada per l'Av. Puigfred-Sant Joan, que es constitueix en l'espinada central de les poblacions, connectant els carrers Liszt i Wagner de Santa Coloma, a l'extrem oest, amb el projectat Passeig de Bufalà, a l'est. Sobre aquest eix se situen els principals equipaments d'ús ciutadà amb edificació volumètrica important.

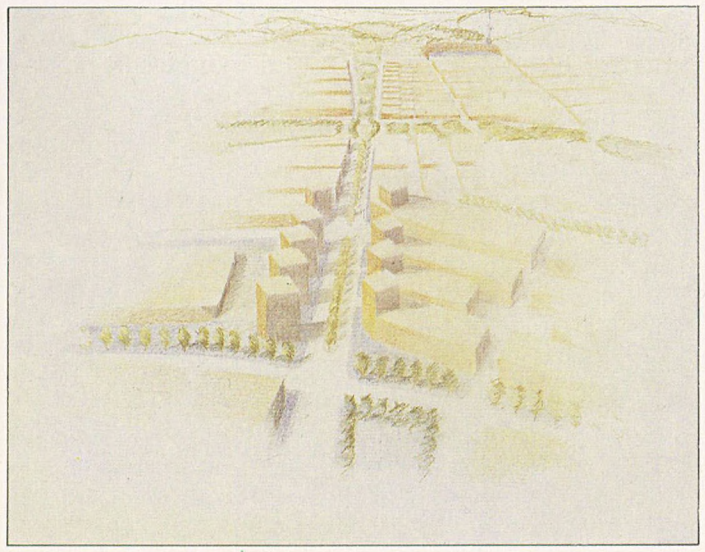
El II Cinturó Metropolità queda, aleshores, com a via més ràpida de travessia independent del sector (entre la Riera de Canyet i el Túnel), i es pot dissenyar sobre el traçat actual del vial perimetral nord, amb estructures airoses i transparents per als viaductes i amb una definició paisatjística simple i unitària.

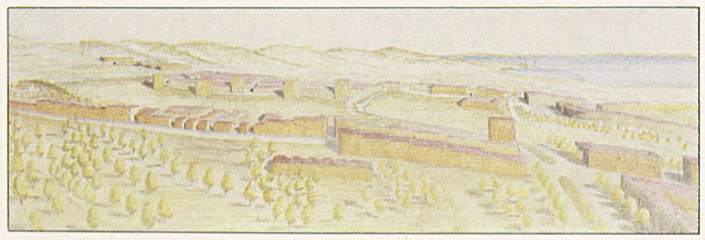
L'ocupació edificada de sòl es reparteix en unes poques àrees principals en continuïtat, tal com hem dit, amb el conjunt urbà existent. Són sis àrees, de mesura conforme.

La indústria es reparteix entre una zona gran a la vessant migdia del Puigfred i unes poques hectàrees al nord de Bufalà, sempre amb accés directe des del II Cinturó (algunes illes d'industria lleugera urbana són les que se situen als marges de Santa Coloma i del centre de Bufalà).



La nova ordenació del sector de Montigalà: un gran espai obert col·lectiu a l'àrea principal i central que és abraçada per diferents trames urbanes.





Composició mixta de diferents tipus d'habitatges.

Sobre la residència

Es tendeix a la composició mixta dels diferents tipus d'habitatge: plurifamiliar (amb baixos comercials o no) de cinc, de quatre o de tres altures, unifamiliar i bifamiliar (aparellada o en línia), de manera que s'asseguri la diversitat d'ús i la composició social dels barris.

Sobre l'equipament

Se satisfan els estàndards legals i les prescripcions del Protocol, en la definició inicial que apareix, localitzada i mesurada, en el plànol. La llista d'aplicació de cada parcel·la cal veure-la, però, simplement com a indicativa. En línies generals, les grans peces d'accés rodat (Estadi, Grans Pavellons, Mercats, etc.) estan sobre els eixos viaris principals. Els d'ús més vianant i intermitent esports, assistència) poden barrejar-se més dins els espais lliures. Els equipaments de barri, en canvi, s'ha procurat incloure'ls dins les pròpies trames edificades.

Sobre la indústria

Es proposen tres tipus principals d'ús industrial. La indústria *mitjana aïllada,* en les illes de grandària suficient, que coincidiria amb el tipus d'ordenació de Desenvolupament Industrial, Grau I, (Art. 128 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità) amb les salvetats establertes en el «Protocol»; la indústria urbana, de parcel·lació més petita i localització més central per a ús de tallers, magatzems, artesania, i possible habitatge complementari annex corresponent al Grau II de la mateixa qualificació 22b. També es qualifiquen algunes illes com a industrials-comercials, en les quals, com el nom indica, és complementària la funció de gran magatzem amb la de comerç al major o a la menuda, i els possibles serveis annexos (restaurants, cinema, etc.). O, en les parcel·les menors, es destinarien a centres de botigues i a oficines.

Sobre els espais verds

Queda incorporat el projecte del Parc Urbà encarregat per la Generalitat que s'encaixa dintre d'un àmbit més gran, en connexió ja amb l'escala topogràfica del territori. Les tres grans àrees unitàries defineixen els tres braços d'espai obert: 1) La conca de Montigalà, que des del cim del turó, com a parc forestal, travessa el Cinturó i dóna lloc a dues vessants (Can Daniel i Bufalà) d'usos de lleure (picnic, festes, casino, camps de joc), configurant en el seu fons una Rambla de nova formació. Més enllà, dóna lloc a un gran espai de banys públics, amb capacitat per dos mil banyistes, i segueix cap avall pel turó de Pi i Giberd, donant lloc a un parc enlairat, de bones vistes sobre la ciutat i el mar. En el punt alt d'aquest parc, s'hi emplaça un observatori (planetari), i el fons de la conca s'habilita per a centre poliesportiu del barri de Sant Crist, relligat a l'avinguda inferior, de nova formació. Des del turó podrien passar els vianants, per un pont enlairat sobre l'autopista, al sector central de la ciutat; 2) La vall de Sant Jeroni que, al llarg del nou camí que s'estableix, tindria accés central a Badalona (per Coll i Pujol, i per Av. Sant Joan). L'eix geogràfic de la vall recull l'ús dels laterals de la muntanya, i algunes de les instal.lacions proposades (Granja-Residènica, Pavelló Olímpic, Residència d'Avis, Complex Cívico-Cultural de Puigfred); 3) La via-parc cap al ponent que, des dels laterals del Cinturó, va obrint-se formant grans espais intersticials que arriben a ser de més de 100 m d'amplada, amb capacitat d'ús d'esbarjo i, finalment, en el tram més cèntric, d'equipament escolar.

Equip Redactor

Manuel de Solà-Morales
Arquitecte-director

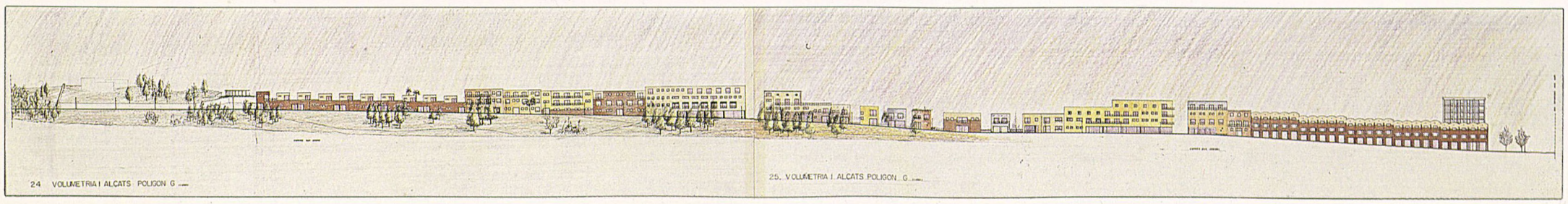
Rafael Moneo
Arquitecte assessor

José Luis Gómez Ordóñez
Enginyer de CC i P assessor

Col·laboradors
Valeri Mas
Oriol Clos
Carles Elias

Promoció:
Serveis d'urbanisme Ajuntament de Badalona

1985



2.5 Sector Sud de Cerdanyola

La Corporació Metropolitana de Barcelona és propietària d'uns terrenys situats al terme municipal de Cerdanyola. La superfície és aproximadament d'unes 32 hectàrees i la seva destinació urbanística és, d'acord amb el planejament vigent, servir de base per a un desenvolupament d'habitatges, amb els corresponents espais lliures públics i dotacions.

Les previsions inicials de l'antic Pla Parcial de Canaletes, construcció de 3.376 nous habitatges amb una densitat de 92 habitatges/hectàrea no es van dur a terme. En el moment actual cal plantejar-se altres solucions, potser més adients a les exigències socials i al desenvolupament urbanístic, d'acord amb tipologies edificatòries més properes a les demandes actuals.

A l'entorn d'aquests terrenys hi ha dues urbanitzacions de ciutat jardí (Turonet i Antolí) bastant consolidades i uns terrenys en els quals el Pla General Metropolità delimita un seguit de sectors de planejament de petita dimensió com a zones de desenvolupament urbà i un sector de rehabilitació.

L'objecte d'aquest Pla és el de proposar una nova ordenació dels terrenys, que actualment són propietat de la Corporació Metropolitana, i del seu entorn, que modificarà l'estructura física i funcional del planejament vigent, reduint el nombre d'habitatges i augmentant les reserves de sòl per a espais lliures i equipaments. Aquesta nova ordenació es proposa com una actuació integrada per a tot l'àmbit del Pla, amb la intenció de relligar les actuacions sectorials previstes en una proposta global adequada a la morfologia i a l'estructura urbana de tot el sector situat al sud del casc urbà de Cerdanyola.

Els criteris i els objectius de l'ordenació es resumeixen en:

– Desenvolupar l'ordenació del nucli urbà fins a la riera de Sant Cugat.
– Contribuir a crear espais urbans significatius a escala de tota la ciutat.
– Relligar i completar la xarxa viària de Cerdanyola.
– Situar els grans equipaments i els espais lliures recolzats en els eixos viaris estructurants.
– Preveure i situar els equipaments locals com a nexe d'unió entre les dues comunitats.
– Articular la nova ordenació amb els nuclis de ciutat jardí existents.
– Adaptar les previsions de nous habitatges i el model d'ordenació a les característiques de la demanda actual.
– Ordenar el front de la variant BP 1413 com a límit del creixement del nucli urbà davant el parc de Collserola.
– Proposar una ordenació adient amb la morfologia del territori.
– Recollir en el nou planejament la infrastructura de l'antic Pla Parcial, parcialment executada.

L'ordenació que es proposa en un àmbit de 112,6 ha preveu una reserva de 29,6 ha per a vials, 25,2 ha per a parcs, 9,8 ha d'equipaments, 2,8 ha de protecció de sistemes generals i un centre direccional de 2,6 ha.

Es proposa també la construcció de 1.303 nous habitatges, dels quals 687 s'ubiquen als terrenys de l'antic Pla Parcial de Canaletes, mentre que els 616 restants corresponen als sectors de Guiera, Beguda i Oliva inclosos dins l'àmbit del Pla.

Els elements més significatius de la proposta són:

El parc de Canaletes que ocuparà tot l'espai obert del Turó de les Fontetes i serà el futur parc central de Cerdanyola que, amb una extensió de 12,8 ha, integrarà en el seu disseny els edificis existents de l'Institut i de l'escola Carles Buigas dins un recinte escolar annex.

Es preveu una plaça d'accés des del centre urbà que permeti un ús intensiu de l'espai que, amb unes terrasses presidides per l'edifici de la futura piscina de Fontetes, doni accés a un gran espai central presidit per un pavelló situat al punt més alt. Un jardí amb flors i arbres fruiters davant del casal, els equipaments locals del barri i la consolidació de la pineda existent a la part més alta del Turó completen les directrius d'ordenació del parc.

El passeig de 50 m d'amplada que, ocupant i ajustant el traçat d'un vial del Pla Parcial de Canaletes i un altre del Pla General, es consolidarà com un eix viari i espai urbà estructurador. Amb diverses seccions i voreres ben amples, aquest passeig relligarà tota la xarxa viària del sector, crearà un important front urbà, facilitarà l'accés al Parc de Guiera i a la zona esportiva i els connectarà amb la resta de la ciutat.

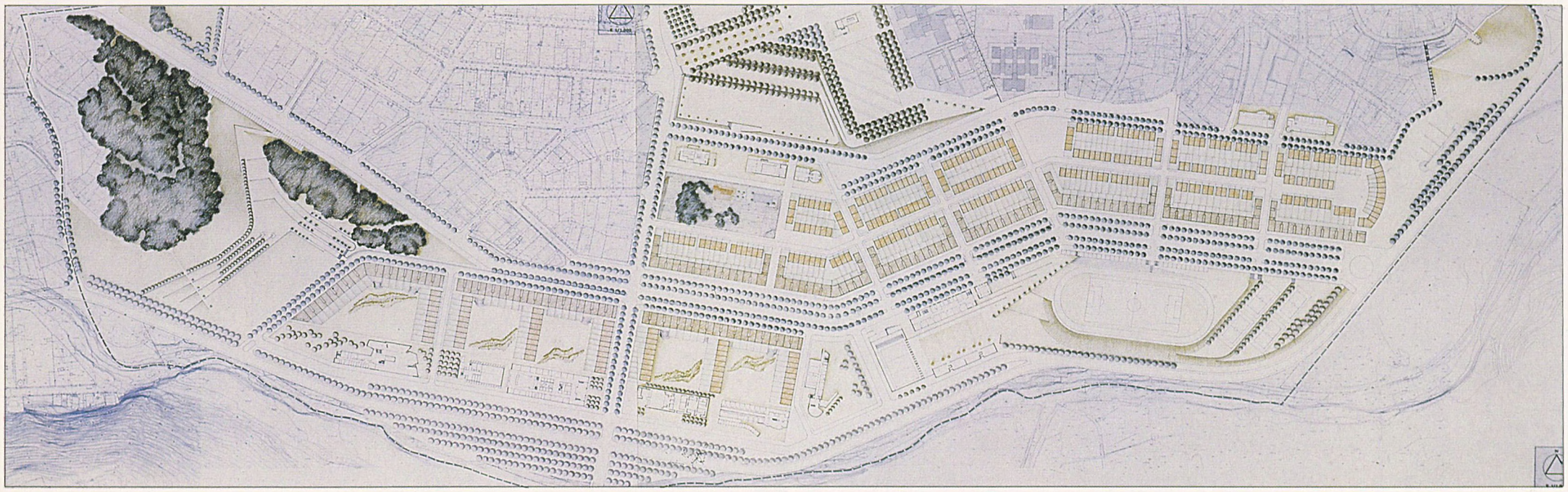
La xarxa viària s'adapta a la topografia i està estructurada com una retícula amb una organització clarament jeràrquica. Els eixos viaris estructuradors són el passeig d'Horta i el passeig.

La xarxa viària local forma illes regulars de grans dimensions a la plataforma situada davant de la riera, i una retícula de 50 × 110 m als terrenys de més pendent situats al nord del passeig.

La variant de la BP 1413 serà, si aquest Pla s'aprova, una via segregada, molt funcional, amb enllaços cada 400 m, amb un traçat paral·lel a la Riera de Sant Cugat.

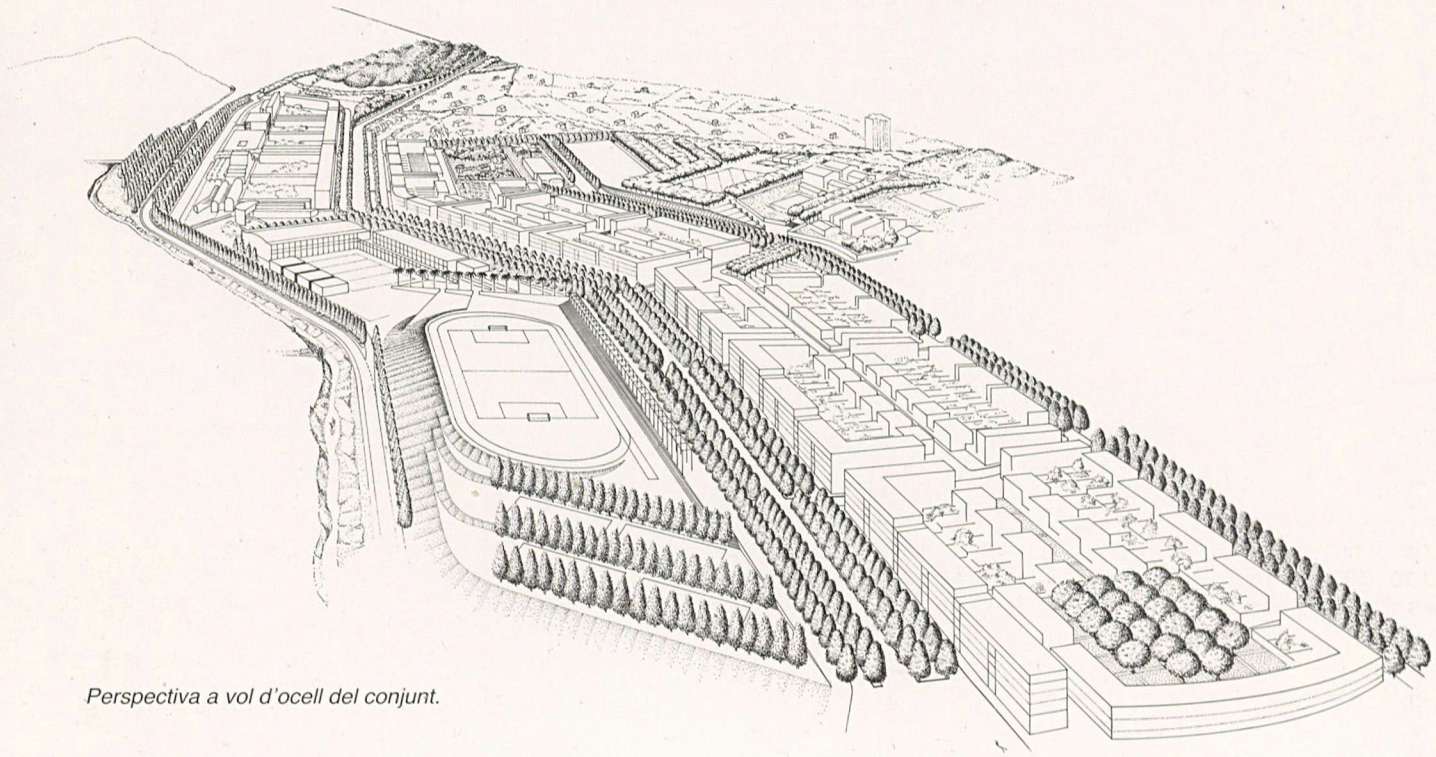
El front direccional ocuparà els terrenys plans que hi ha davant de la variant i generarà la implantació d'activitats comercials, recreatives i de serveis que gaudiran d'una immillorable accessibilitat i constituiran la façana més «urbana» del sector.

Sector Sud de Cerdanyola. Ordenació General.





Ordenació del Parc de Canaletes.



Perspectiva a vol d'ocell del conjunt.

Davant de la Riera de Sant Cugat, en una plataforma en situació dominant respecte a la futura carretera i amb bones vistes cap al paisatge de Collserola, es proposa la implantació d'un complex esportiu a l'aire lliure que ofereixi una alternativa al camp de futbol de les Fontetes i ampliï l'oferta esportiva a d'altres especialitats, com l'atletisme, i a esports de pista petita (bàsquet, voleibol, etc.).

Els equipaments locals es concentren en dos nuclis que donin servei tant als habitatges actuals com als de nova creació. A la finca de la Pedrera, davant del parc, es preveu la utilització del xalet actual com a centre cívic i la creació d'una biblioteca i una guarderia dins del mateix recinte.

Davant del barri del Turonet es preveuen també dos altres equipaments locals.

Pel que fa referència a l'ordenació de l'edificació, es preveuen dos tipus d'illa de forma sensiblement regular:

– Les illes de baix, situades davant la riera i futura variant, en terrenys molt plans, que seran illes rectangulars de gran dimensió en les quals els habitatges ocuparan tres de les vores del rectangle i un eix central, fent una pinta, mentre que l'altra vora formarà part del front direccional.

Els habitatges es disposaran a la franja prop del carrer amb un pati posterior de 12 m d'ús privatiu per als habitatges de la planta baixa.

La resta del pati interior d'illa, quatre patis de 60 × 56 metres i un pati de 90 × 56 m estarà destinat a jardí en règim de comunitat.

Pel que fa als fronts d'illa, es preveuen edificis plurifamiliars a la façana del passeig i unifamiliars a la resta.

– Les illes de dalt, situades per damunt del nivell del passeig, adopten una ordenació regular en rectangles de 45 × 110 m que s'adapten a la topografia i se situen paral·lelament, en cada tram, a les diferents direccions del passeig. Les illes situades al davant del passeig tindran una edificació plurifamiliar de PB + 4 en aquest front. Aquesta alçada es perllonga per la façana dels carrers a les cantonades. S'ha estudiat aquest front de manera que l'edificació es modula en trams de 30 × 35 m de façana per adaptar-la al desnivell del carrer. L'altre front d'aquestes illes, com també els quatre costats de les que no tenen façana al passeig, s'organitzen en fileres de cases unifamiliars en grups de 5 a 6 cases en els carrers amb menys pendent i en grups de dos o quatre cases en els de més pendent.

Equip Redactor

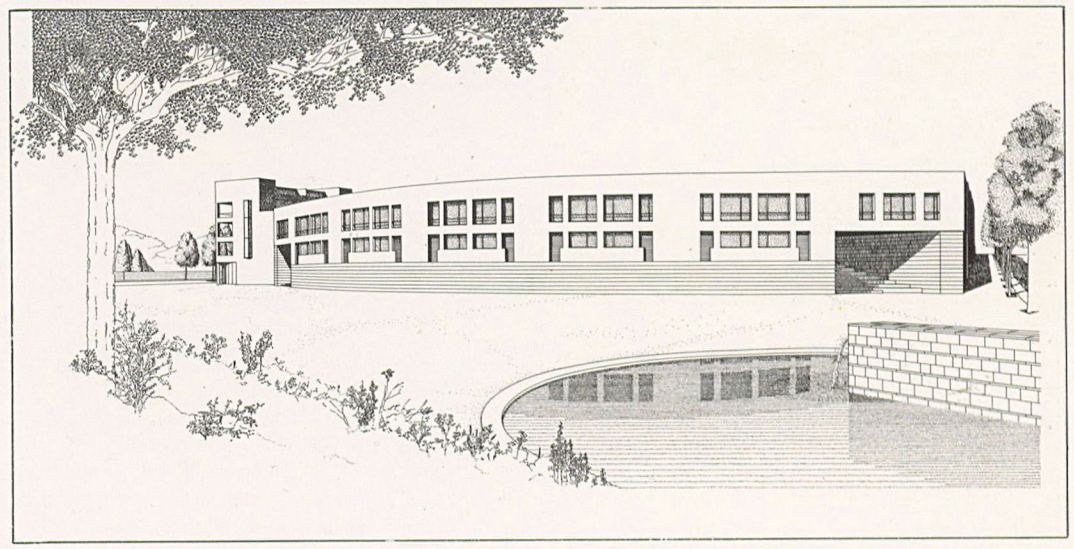
Unitat d'actuació urbana

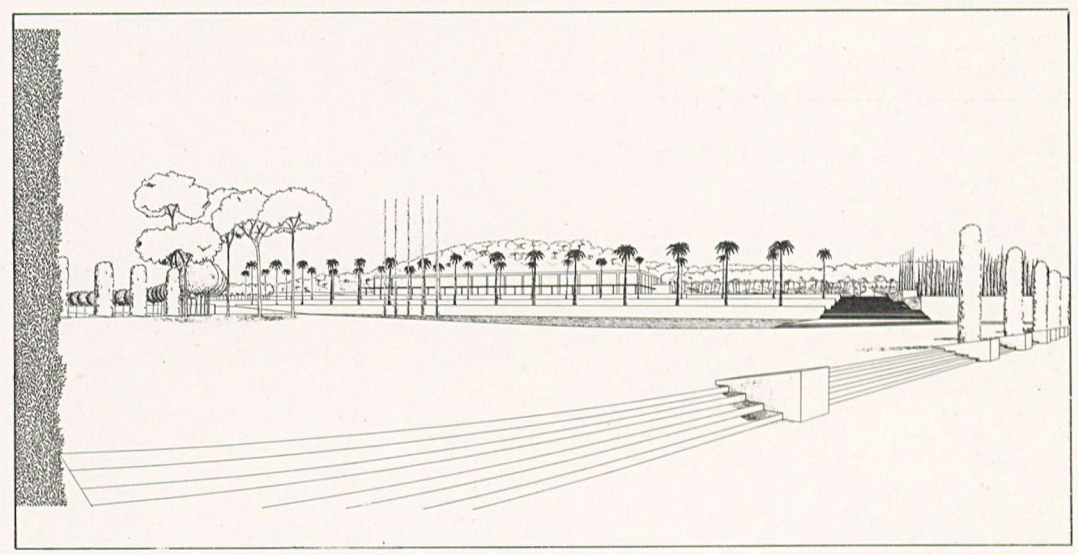
1986

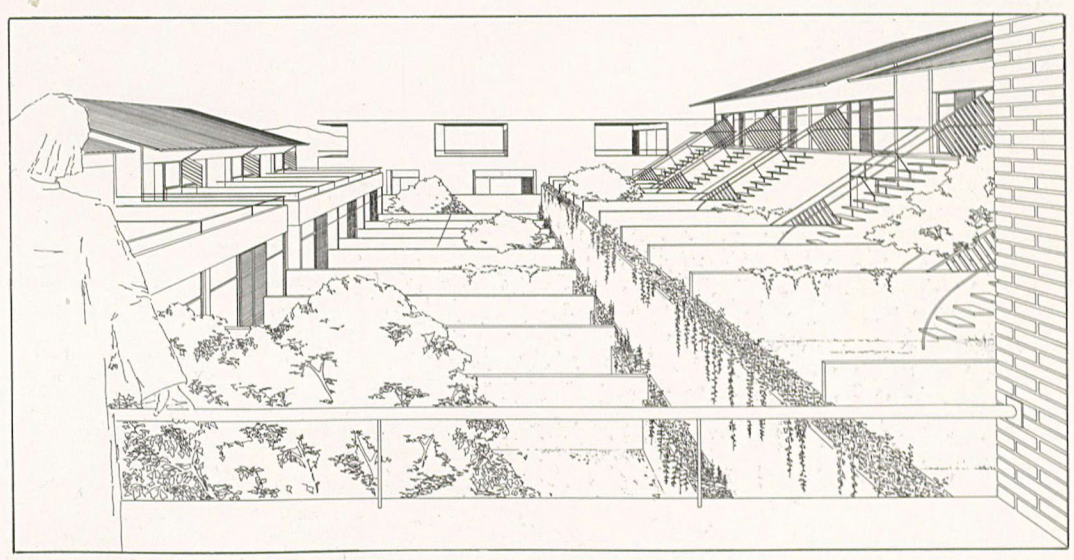
L'edificació.

La plaça.

Un pati d'illa.







2.6 Torreblanca de Sant Cugat del Vallès

El Pla parcial i el Pla Especial es redacten conjuntament perquè formen una unitat física real. El sector té una superfície total de 36,572 ha, i se situa en terrenys plans al sud-est del nucli urbà de Sant Cugat i a l'altre costat de la riera.

L'ús actual majoritari és l'agrícola de secà. La propietat és fragmentada; la Corporació Metropolitana és propietària d'un total de 7,4 ha.

Les principals directrius en l'ordenació general han estat:
– Integració de l'edificació i la vegetació de valor existents en el sector.
– Ordenació jerarquitzada i geomètrica per simplificar-ne la urbanització i facilitar-ne l'edificació.
– Possibilitat d'actuar per etapes.

Pel que fa als sistemes d'espais lliures i dotacions, es proposen les següents actuacions:
– Creació del Parc Torreblanca al costat de la part més cèntrica del nucli urbà, enllaçant amb el conjunt del Monestir de Sant Cugat.
– Creació d'un parc lineal d'enllaç entre el centre de la població i l'exterior del nucli urbà.
– Estructuració en parc de les rieres que limiten el sector, formant un anell d'espais lliures per tal de crear un recorregut verd.

En relació a la Facultat de Sant Francesc de Borja:
– Suport dels equipaments amb parcs i jardins.
– Situació estratègica dels equipaments segons l'àmbit de servei que tinguin. L'equipament social de caràcter més urbà s'agrupa en les illes d'alta densitat, i l'equipament esportiu se situa en terrenys lliures i pròxims als parcs.

L'ordenació de l'edificació que es proposa es concentra al nord del sector, desenvolupada en vuit illes. Les quatre situades més al nord són les més denses i bàsicament desenvolupen la zona 19. Es componen unitàriament en espais interiors, en els quals hi haurà aparcaments i jardins.

Les quatre illes situades al sud desenvolupen la zona 20b. L'ordenació permet la construcció de cases en filera o agrupades. A causa del desnivell del terreny, es manté la mateixa alçada projectada a les altres quatre illes.

Sistema d'actuació

Es divideix el sector en dos subsectors:
a. Amb aprofitament igual al mitjà, que agrupa les zones qualificades de desenvolupament urbà i de reforma interior, que s'hi actuarà pel sistema de cooperació.
b. El subsector sense aprofitament, que resol l'excés de sistemes; l'actuació serà per expropiació.

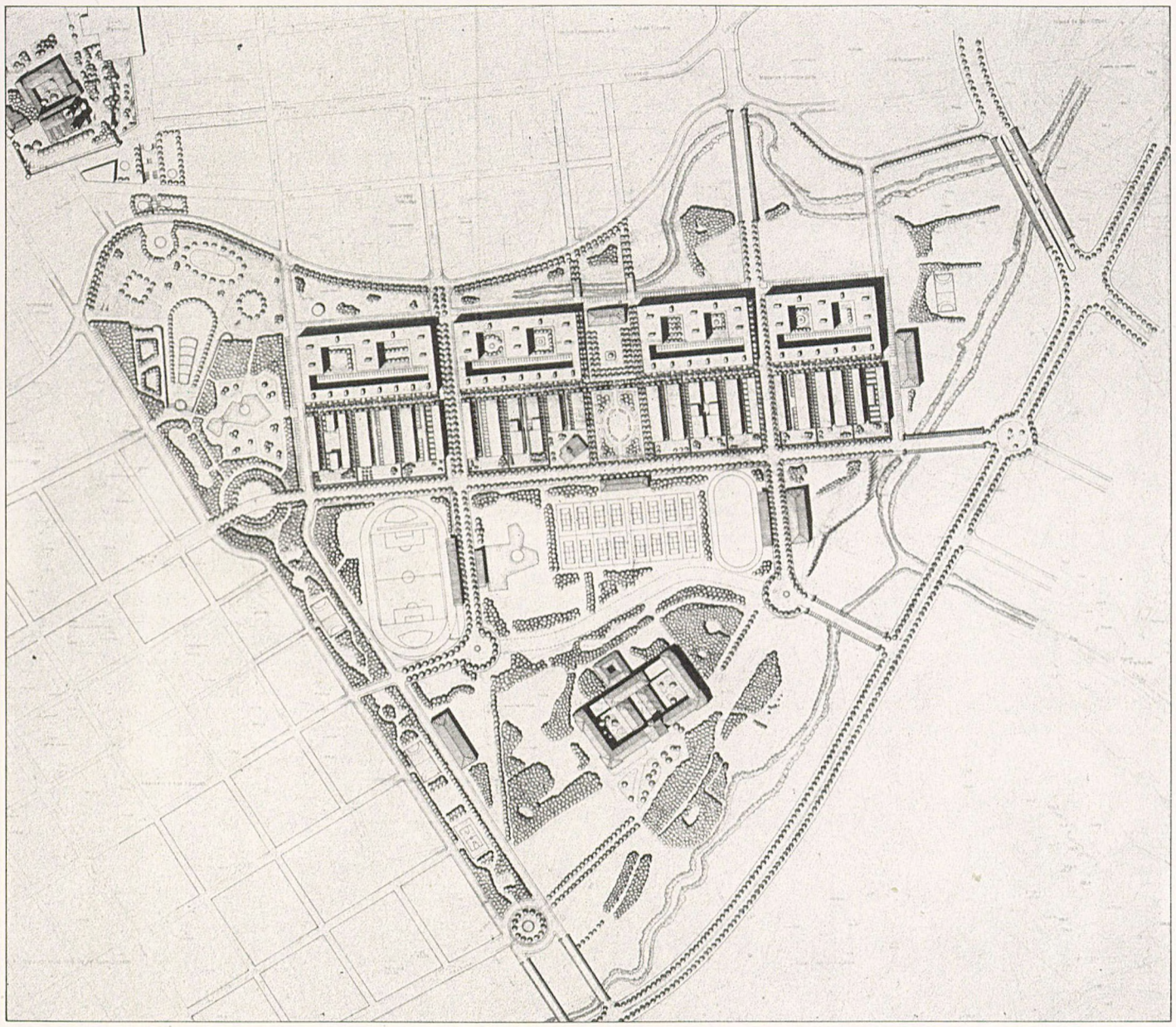
El pla s'ha dividit en quatre polígons de cooperació i es desenvoluparà per polígons sencers.

Equip Redactor
Lluís Clotet
Xavier Sust
Arquitectes

Coordinació
Unitat Desenvolupament Metropolità. *1983*

Les determinacions del Sector són:

Superfície total sector:	345.720 m^2
Sòls d'aprofitament	
Tipus A	39.936 m^2
Tipus B	38.388 m^2
S. Total residencial	78.324 m^2
Sistemes de cessió urbanitzats	
Viari	61.125 m^2
Parcs i jardins	40.297 m^2
Equipament	23.106 m^2
S. Total de cessió	124.528 m^2
Sistemes de cessió	44.365 m^2
Sistemes d'obtenció per expropiació	97.503 m^2
Edificabilitat	
Residencial Tipus A	72.666 m^2 sostre
Redidencial Tipus B	43.776 m^2 sostre
Complementari	11.500 m^2 sostre
S. sostre Total	116.429 m^2
Nombre màxim d'habitatges	
Tipus A	812 habitatges
Tipus B	435 habitatges
Nombre Total	1.247 habitatges
Índex d'edificabilitat	042 m^2 st/sòl
Densitat d'habitatges	36 habitatges/ha
Densitat d'habitants	144 habitatges/ha
Estàndards	
Parcs i jardins	124 m^2/habitatge
Equipament	26 m^2/habitatge



Torreblanca. Ordenació General (Ll. Clotet, X. Sust, Arquitectes).

2.7 Sector Est de Pallejà

El sector de planejament de 20,79 ha de superfície està situat a l'est del nucli urbà, en una franja de terrenys entre l'actual traçat de la carretera N-II i la seva proposta de variant.

El caràcter agrícola, amb plantació d'arbres fruiters, el cementiri i les instal·lacions esportives municipals defineixen els usos existents.

Les principals directrius per al planejament d'aquest sector han estat:

– Integració als teixits urbans pròxims i resolució de la continuïtat de la xarxa viària local, amb integració dels usos, les activitats i les edificacions existents.

– Formalització d'una xarxa ortogonal que ordeni els diferents usos i activitats proposats, amb l'aparició d'un vial perimetral amb franja de protecció paral·lela a la nova traça de variant.

– Vialitat de vianants segregada del trànsit.

– Disposició de la reserva d'aparcament, que eviti l'aparició d'àrees especialitzades.

– Elements d'urbanització viària senzills, amb continuïtat en els carrers de l'entorn.

– Possibilitats d'actuació integrada per etapes.

Per als espais lliures i dotacions es proposen les següents actuacions:

Sistema d'equipaments capaç d'absorbir el dèficit de les àrees urbanes pròximes i manteniment de les actuals instal·lacions municipals.

– Creació d'un parc central que garanteixi la relació interna del sector amb la part central del nucli vell, el Castell, l'Ajuntament, i obert a la plana del riu.

– L'actual cementiri es protegeix amb un espai enjardinat emmarcat amb la vialitat, que constitueix, amb la reserva escolar prevista al costat del parc central, un espai tangent a la centralitat de l'ordenació.

– Es preveuen quatre jardins urbans que constitueixen juntament amb els passeigs arbrats uns elements importants dins l'ordenació.

Respecte a l'edificació les previsions són les següents:

– Implantació d'un tipus edificatori residencial de baixa i mitja densitat, amb possibilitat d'adaptació dels habitatges a les exigències de la protecció oficial.

S'han desenvolupat dues tipologies d'habitatges:

1. Habitatge unifamiliar en filera.

Tipus A: Amb pati davanter de 5 c de fondària, parcel·la de front per 25 m de profunditat, amb la possibilitat de situar el garatge com a edificació auxiliar sense formar part de l'edificació principal.

Tipus B: Sense pati davanter, amb profunditat de 18-20, mantenint el mateix front.

2. Habitatge plurifamiliar, amb alçades de PB + 3P, i PG + 4P. Els baixos es destinen a ús comercial. Aquesta tipologia dóna suport a l'activitat de l'espai central.

– L'activitat industrial es defineix en una parcel·lació amb un mínim de 1300 m^2, amb tipologia d'edificació aïllada, situades al sud de l'ordenació amb dues illes.

Les determinacions del sector són:

Superfície total:	20,79 ha
Sòls d'aprofitament	
Residencial	49.822 m^2
Industrial	31.639 m^2
Sistemes	
Vials i aparcaments	58.902 m^2
Verd	27.073 m^2
Equipament	40.543 m^2
S. Total sistemes	126.518 m^2

Edificabilitat	
Sostre residencial	74.848 m^2st
Sostre comercial	8.204 m^2st
Sostre industrial	35.638 m^2st
S. Total sostre	118.690 m^2st

Edificabilitat bruta:0	57 m^2 st/m^2s
Edificabilitat neta: residencial	1 m^2st/m^2s
Edificabilitat neta: industrial	1,13 m^2st/m^2s
Nombre màxim d'habitatges:	521
Nombre màxim d'habitants:	1.823

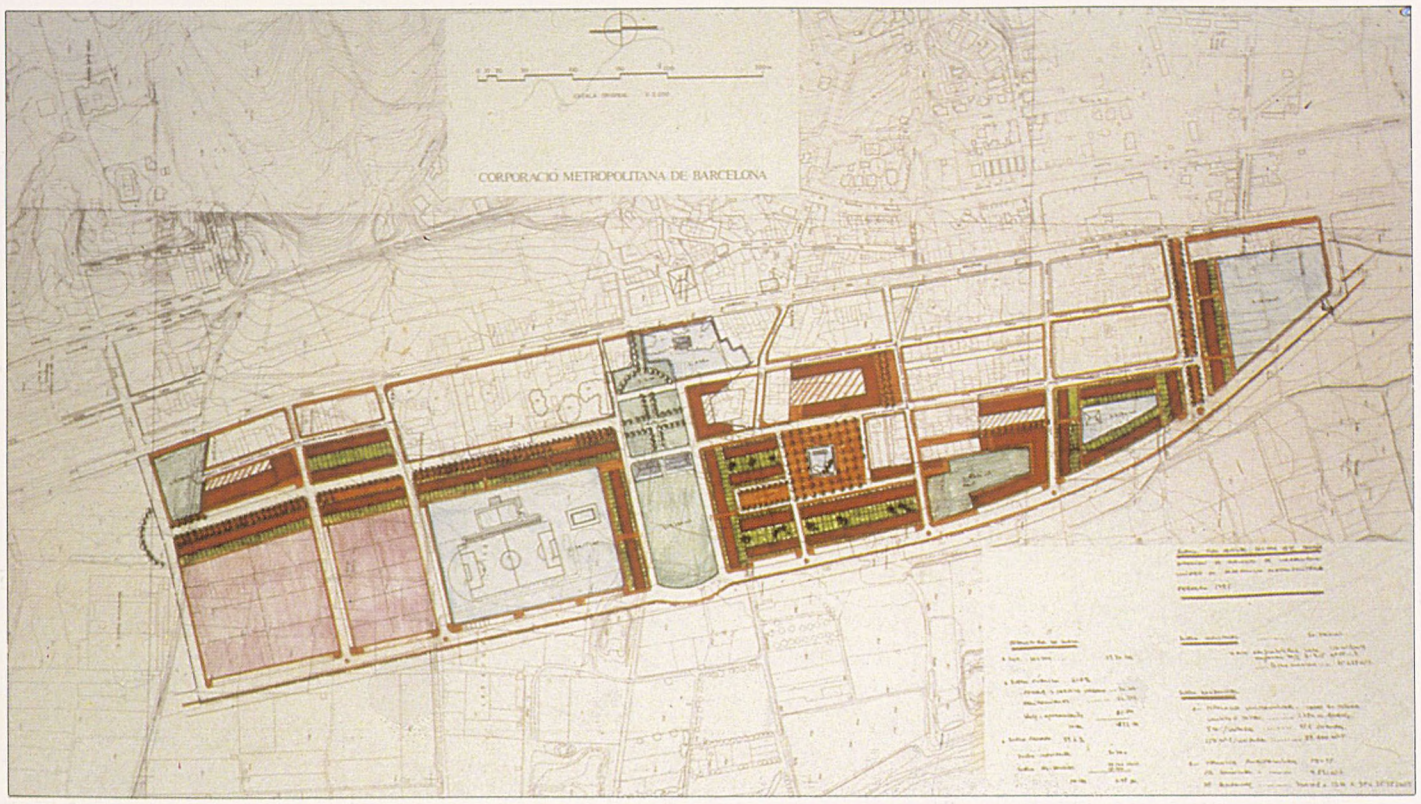
– L'actuació en aquest sector serà pel sistema de compensació.

– El Pla Parcial s'haurà d'executar en dues etapes de quatre anys cada una.

Es defineixen tres unitats d'actuació o polígons. En la primera etapa es desenvoluparan els terrenys al voltant de la zona esportiva i amb ús industrial. En la segona etapa es desenvoluparan els altres dos polígons.

Equip Redactor
Unitat de Desenvolupament Metropolità.

1986



Sector est de Pallejà. Ordenació general.

2.8 La Modificació del Pla General Metropolità al Papiol

Les característiques geològiques

La problemàtica geològica dels terrenys sobre els quals s'assenta el poble del Papiol és coneguda des d'antic. Arran del gran aiguat succeït l'any 1962 a la zona del Vallès i del Baix Llobregat, moltes edificacions patiren els efectes dels moviments experimentats pel seu subsòl. Des d'aquesta data fins a l'actualitat s'han realitzat diversos informes sobre les causes que provocaren i poden provocar en el futur, els moviments i les conseqüents destrosses en les edificacions i els elements d'urbanització. Les conclusions d'aquests informes són coincidents en allò que fa referència a les causes que més directament produeixen les afectacions:

1. Naturalesa de la formació superficial del terreny.
2. Pendents topogràfiques.
3. Infiltració d'aigües d'escolament superficial.
4. Fuites en les xarxes d'abastament d'aigua i en les clavegueres.
5. Càrregues permanents i transitòries sobre el terreny.

L'informe del Servei Geològic de Catalunya del desembre del 1984 suposa un avenç qualitatiu molt important, en incorporar per primera vegada uns mapes amb definició gràfica, delimitant tres àrees de risc geològic de diferent intensitat: alt, mig i baix.

Els criteris generals de la proposta

La proposta pressuposa l'opció prèvia de respectar la ciutat existent. Amb la modificació del PGM es pretén de disminuir el risc geològic, però no se'n pot garantir l'eliminació total. En conseqüència, són òbvies les limitacions derivades del fet de desestimar solucions maximalistes i radicals que suposarien prescindir del nucli urbà actual.

La proposta defineix tres àrees ben diferenciades:

1. El nucli urbà central

Amb els següents criteris d'actuació:

a. Delimitació estricta del sòl urbà amb la intenció de respectar l'edificació consolidada i la urbanització existent.

b. Introduir canvis en les tipologies edificatòries vigents, substituint el tipus d'edificació aïllada voltada de jardí (zones 20a) per edificació amb alineació a vial entre parets mitgeres.

c. Saturació de l'edificació dins el sòl urbà delimitat, amb el criteri que és millor consolidar amb nova construcció els buits existents, com a mesura més efectiva per a proveir d'estanqueïtat la superfície dels solars actualment vacants.

Per a aquestes noves edificacions dins l'àrea amb risc geològic s'exigeix unes condicions especials de fonamentació.

d. Completar i millorar els elements d'urbanització existents, amb solucions orientades a allargar el seu període de funcionament en bon ús.

2. Una primera corona no edificable

De sòl lliure, que envolta el nucli central i on es prohibeixen noves edificacions, pel fet d'estar dins l'àrea de risc geològic alt.

3. Els nous assentaments urbans

Emplaçats en terrenys sense risc geològic i amb un pendent acceptable, se situen en una segona corona més externa de l'estructura urbana del PGM, alhora que es configura una via de ronda amb un traçat paral·lel als Torrents Batsacs i a la Font a l'oest i al nord, i en continuïtat a l'est des de les Escletxes amb la porta a la Serra de Collserola pel Camí de la Salut, fins al vial de connexió a Molins de Rei.

Els nombres de la proposta

La proposta de modificació no planteja la revisió de les determinacions del Pla General Metropolità amb una proposta alternativa, sinó que manté el seu esquema general d'estructura urbana amb certes modificacions, com a conseqüència del risc geològic.

El quadre comparatiu de sòl (en hectàrees) i sostre (en metres quadrats) entre el PGM-PAU i la modificació és el següent:

	PGM-PAU		Modificació		Saldo	
	sòl	sostre	sòl	sostre	sòl	sostre
Residencial urbà	35.40	342.307	25,3	269.520	−10,10	−72.787
Residencial urbanitzable programat	20,30	86.932	33.87	144.508	+13,57	+57.576
Total residencial					+3,47	−15.211
Industrial urbà	24,50	208.489	23,40	198.536	−1,10	−9.953
Industrial urbanitzable programat	0	0	8,50	40.706	+08,50	+40.706
Total industrial					+7,40	+30,753
Total urbà	59,90	550,796	48,70	468,056	−11,20	−82.740
Total urbanitzable programat	20,30	86,932	42.39	185.214	+22,09	+98,282
Total					+10,89	+15.542

Les conclusions d'aquest estudi numèric són:

a. La superfície del sòl classificat com a urbà residencial per la proposta és de 25,3 ha, i suposa una reducció de 10,1 ha de la prevista en el PGM.

Malgrat aquesta reducció, el sostre urbà residencial permet de quadruplicar la població actual del Papiol.

b. Es proposen quatre sectors de sòl urbanitzable programat d'ús residencial que comporten un sostre de 144.508 m^2, quasi igual al 50 % del sostre potencial urbà residencial.

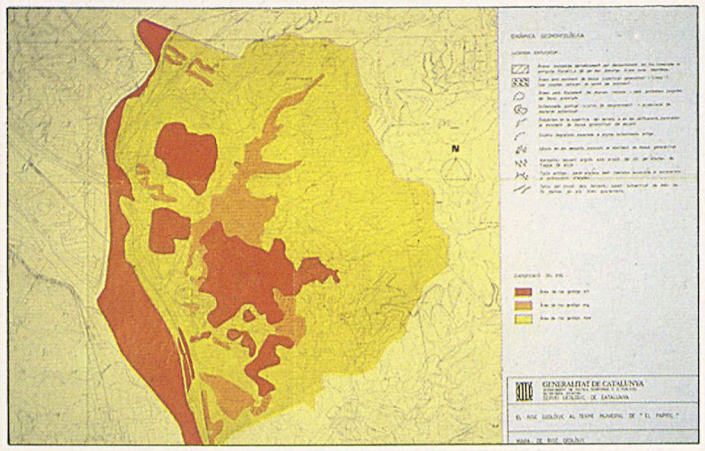
c. El saldo final, urbà més urbanitzable programat, residencial més industrial, és lleugerament positiu.

d. En relació al sòl industrial, es manté pràcticament igual la superfície classificada de sòl urbà, i es preveu un nou sector de sòl urbanitzable programat d'ampliació de l'urbà.

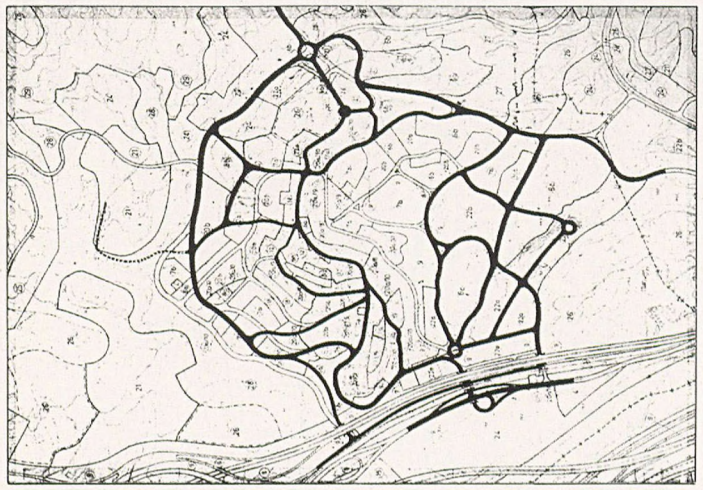
Equip Redactor
Unitat de Desenvolupament Metropolità

1986

Mapificació dels diferents nivells de risc geològic.

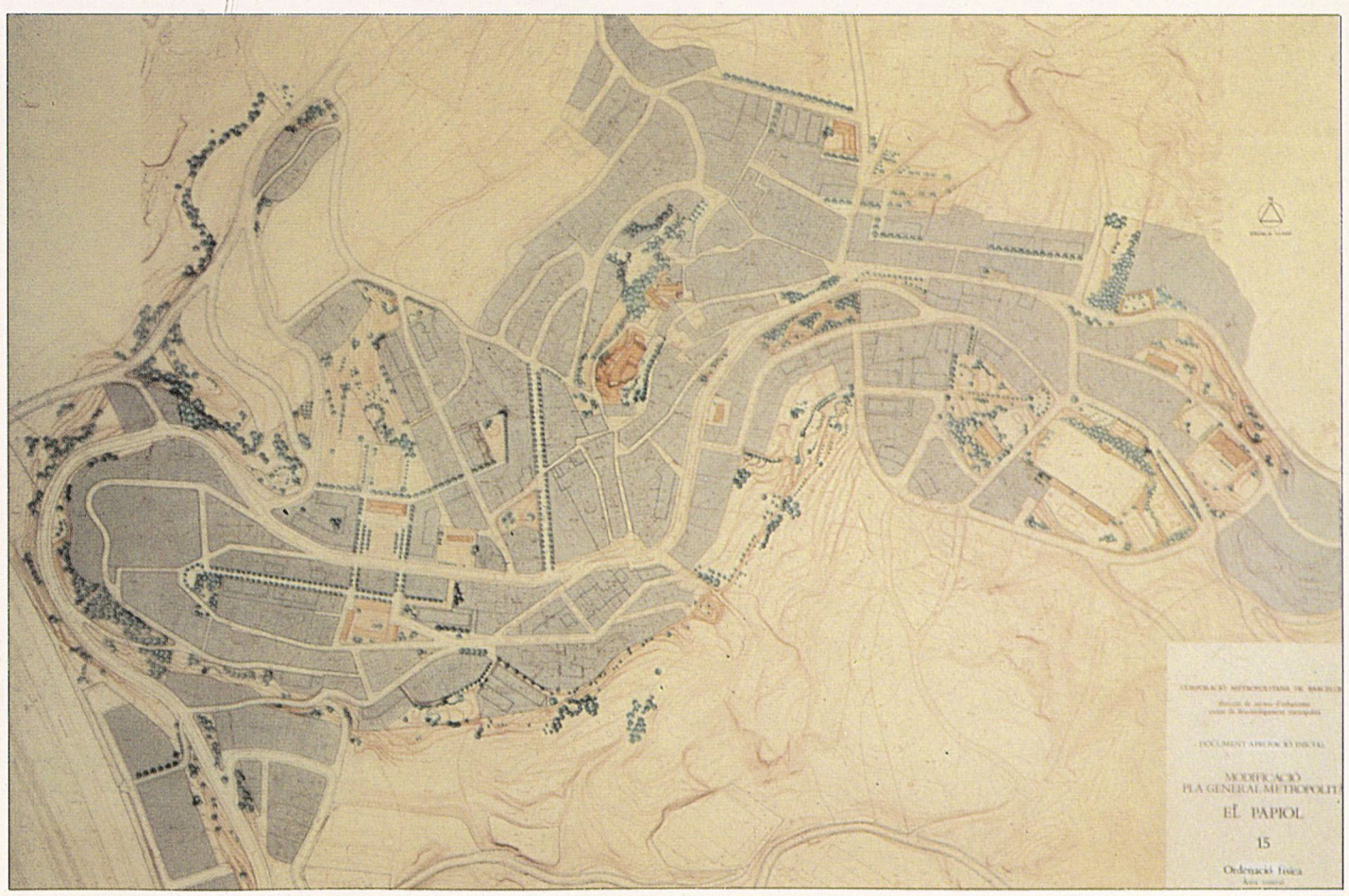


Estructura viària de la proposta.





Modificació del PGM al Papiol. Ordenació general.



Ordenació física de l'àrea central.



3. Els Nexes: Actuacions de Vertebració Urbana

3.1 Sector Pont del Molinet-Trafalgar.

3.2 Cristóbal de Moura-Pont del Besòs.

3.3 Enllaç Cerdanyola-Ciutat Badia.

3.4 B.P. 1413 Eix Viari del Parc Tecnològic de Cerdanyola.

3.5 Pont al riu Ripoll-Ronda de Cerdanyola.

3.6 Sabina Mitjavila-La Fontsanta.

3.7 De Santa Coloma de Cervelló a Sant Boi per la Colònia Güell.

Probablement són aquestes les actuacions que tenen un rendiment metropolità més alt en relació al seu cost o a l'abast físic de l'actuació.

És clar que la introducció d'una connexió nova modifica les relacions topològiques entre teixits. Fa variar localment les possibilitats d'accés als centres més immediats, i a escala general proporciona noves alternatives de funcionament de la xarxa, normalment en el sentit d'homogeneïtzar la seva oferta de mobilitat.

D'altra banda, el mateix fet constructiu o físic de l'obra que cal realitzar comporta sovint uns efectes higienitzadors de perifèries o d'àrees degradades. Aquests efectes s'aproparan a la plena recuperació de l'àrea si s'actua mitjançant operacions integrades que comprenguin el tractament de les distintes categories de sòl públic urbanitzat que es crea a més de la vialitat: espais de protecció, jardins, etc.

Per últim, cal considerar el mateix valor de l'obra pública com a objecte capaç de produir emocions estètiques, de transmetre continguts culturals; és a dir, d'assolir una veritable monumentalitat. Aquesta potencialitat adquireix especial evidència en el projecte dels ponts que els nexes requereixen sovint i els quals es contemplen com a factors de qualificació de l'entorn, ja en sigui extensiu —pont sobre el riu Ripoll—, plenament urbà —pont sobre el riu Besòs— o un paratge d'especials interessos paisatgístics com una àrea de parc —ponts als sectors de Fontsanta o parc Tecnològic.

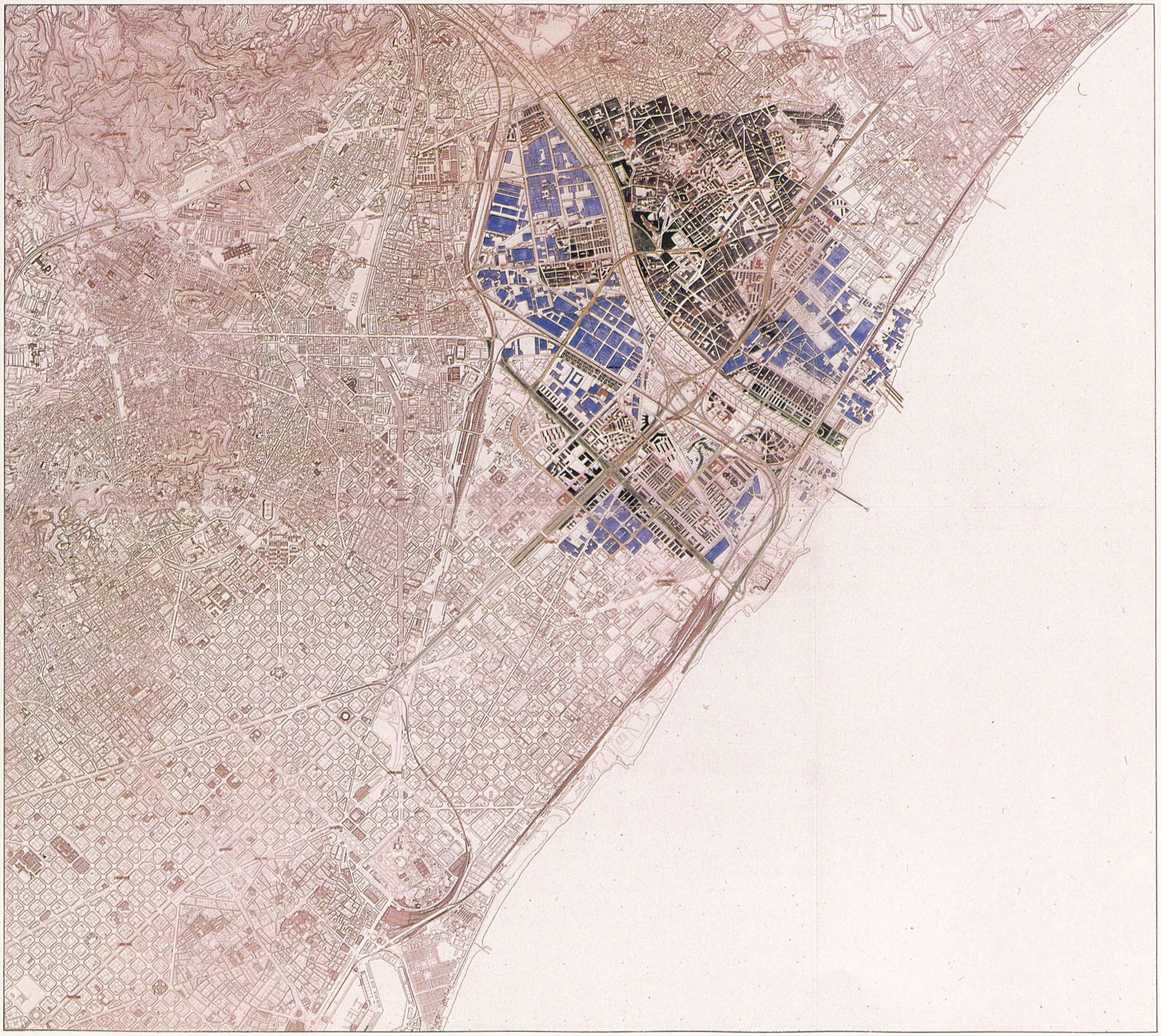
Com a exemples d'actuacions integrades podem subratllar els accessos al Pont del Molinet amb execució paral·lela d'un parc, una plaça i el remodelatge d'equipaments. Les actuacions sobre l'eix de Cristóbal de Moura també es complementen amb la creació d'àrees de parc i amb la recuperació i la urbanització dels sectors de la Catalana/ Marina-Besòs.

Les actuacions a Cerdanyola-Ripollet corresponen a diversos trams de vialitat que en conjunt configuren un nou eix articulador d'importants àrees d'aquests municipis entre les quals es troben el Sector sud i el Parc Tecnològic, de les quals es fa esment en altres capítols.

Sabina Mitjavila té un paper d'artèria urbana del continu que formen Sant Joan-Esplugues-Cornellà-L'Hospitalet, i de fonamental connexió per al sector del polígon de la Fontsanta.

L'enllaç amb Ciutat Badia té l'objectiu més monogràfic i elemental de proveir-la d'accés des de la resta del territori metropolità.

Intervencions de vertebració urbana, la millora de la connexió en el sector del pont del Molinet-Trafalgar i la continuïtat de Cristóbal de Moura per sobre del riu Besòs.



3.1 Sector Pont del Molinet-Trafalgar

L'actuació en el *sector Molinet-Esperit Sant* és probablement la que reflecteix amb més evidència els efectes de vertebració urbana que poden obtenir-se mitjançant la creació de determinats nexes. Nexes, en els quals, tenint un paper fonamental la vialitat, l'estructuració de l'espai es recolza en el sistema d'espais lliures i equipaments que integren l'àrea d'actuació.

Aquest sector era un gran buit delimitat pels darreres de les àrees urbanes de Santa Coloma, Badalona i Sant Adrià. A l'altra banda del riu, Barcelona, amb la qual enllaça el pont del Molinet, construït fa uns quants anys i que, estavellant-se contra el terreny, ha anat essent l'element detonador que anunciava el problema pendent.

La determinació de la xarxa viària ha estat en aquest cas el punt de partida per establir les diferents determinacions d'aquesta actuació. Examinant el PGM ja es veu que l'establiment del viari no es va constrènyer a cap preexistència, si més no de tipus topogràfics, sinó que se cenyí només a la connectabilitat necessària estimada en aquells moments.

Ara, a més de resoldre la connexió entre els diferents municipis, s'ha tractat que la definició del viari respongui essencialment a criteris d'urbanitat, que conformi allò que s'entén per carrer, avinguda i passeig. A més, en aquesta zona, la qualitat urbana del viari encara es fa més indispensable ja que la majoria dels espais que emmarca es troben lliures d'edificació.

Per altra banda, la participació en el planejament de dos municipis tan actius com el de Badalona i Santa Coloma ha portat, com a resum de la discussió d'aquests últims anys, a l'establiment d'una sèrie de propostes o idees d'utilització pràcticament assumides pels ciutadans i que aquest Pla incorpora i els dóna la referència de conjunt.

La resolució de la connectabilitat es fa mitjançant l'establiment d'una plaça rodona de 50 m de diàmetre interior que esdevé el nus central ordenador de la xarxa.

El pas a través des de l'avinguda de Pius XII, que és la que connecta amb el Pont del Molinet, es deprimeix ja que, altrament, amb les dimensions proposades seria difícil absorbir el conjunt del flux de trànsit.

Els carrers que hi conflueixen són radials, tret de l'avinguda del Sanatori, a causa de l'estructura urbana existent. De tota manera aquesta estructura experimenta un gir substancial en la seva directriu amb vista a facilitar l'accés al nus.

El front edificat del barri de la Llefià a Badalona conforma una de les façanes urbans del sector. La transició entre la densa estructura urbana de Llefià i el sistema d'espais lliures es resol mitjançant una rambla arbrada que fa de filtre entre l'una i l'altre.

Aquesta rambla arbrada es remata en el seu extrem nord per una illa edificada amb una dotació comunitària, mentre que l'extrem sud finalitza a la plaça de Trafalgar.

El carrer del Sanatori, que es troba ja urbanitzat, té una secció de calçada de quasi 24 m la qual és del tot excessiva pel trànsit que ha de suportar. Aquesta secció es redueix fins a unes dimensions més adequades al seu ús: s'ajusten a la vorada existent que limita amb l'escola d'EGB «Pau Casals» i la resta de superfície es transforma en una franja enjardinada i de protecció davant les edificacions existents.

La via d'enllaç del pont del Molinet amb Santa Coloma ha d'ajustar el seu traçat a la topografia del sector. Les terrasses que, a manera d'amfiteatres naturals, conformen la topografia de l'emplaçament del parc del Molinet, són uns dels trets més característics del sector que el traçat del viari ha de respectar.

La connexió d'aquesta via d'enllaç amb el vial del marge esquerre del riu Besòs es farà mitjançant la depressió de la part central del vial, tot mantenint els dos laterals d'accés a la carretera de Sant Adrià a la Roca per al trànsit local. La secció transversal de la via d'enllaç es fa escalonada, amb l'objectiu d'adaptar-la millor al terreny i de reduir-hi l'alçada dels desmunts, que hauran de quedar integrats paisatgísticament a l'entorn.

L'avinguda de Pius XII és l'eix cívic que connecta la plaça rodona i el pont de Molinet amb la plaça de Trafalgar i Badalona. El tractament d'aquesta ciutat, pel que fa al paviment, al mobiliari i a l'arbrat, és similar a tots els carrers que arriben a la plaça rodona i té la voluntat de reforçar el seu caràcter urbà. Per altra banda, les rasants de Pius XII s'han adaptat a les de l'escola projectada tot seguint l'alineació de l'avinguda.

Atès el caràcter de sistema d'espais lliures i equipaments que té el sector que és objecte de l'actuació, s'ha considerat una reserva d'aparcament en superfície prou àmplia perquè sigui capaç d'absorbir les puntes d'afluència que s'hi puguin produir els dies festius. Aquestes reserves d'aparcament es col·loquen preferentment a les proximitats dels parcs i dels equipaments esportius.

Un altre aspecte fonamental del viari del sector de l'Esperit Sant és el de les connexions de vianants dins el seu àmbit, com també la connexió amb els barris adjacents. El primer criteri d'aquesta «vialitat de vianants» és el tractament estrictament urbà de tot el viari del sector, és a dir, que hi hagi carrers amb voreres suficients, sempre arbrades, trobades a nivell, passos de vianants i cruïlles semaforitzades, en la majoria dels casos.

Amb l'objectiu de salvar les diferències de nivell i l'accidentada topografia, es projecten escales pertot arreu on els recorreguts de vianants queden interromputs. També es proposen operacions puntuals, com la passarel·la del pont del Molinet, allà on el pas a nivell ja no és possible i amb el mateix esperit de completar tots els recorreguts.

Els camins que es projecten per sota del Sanatori donen continuïtat de pas als vianants allà on els carrers queden interromputs, alhora que els faciliten l'accés als parcs.

El sector del pont del Molinet-Esperit Sant.



Els altres protagonistes de l'ordenació del sector són els parcs i els jardins, que n'ocupen la major part de la superfície. L'ordenació d'aquests parcs es fa com una operació unitària, és a dir, utilitzant els mateixos criteris amb l'objectiu de donar unitat paisatgística i compositiva a tot el sector.

Els recursos compositius del sistema de parcs i jardins urbans es basen principalment en criteris que utilitzen i potencien els actuals recursos del paisatge que conforma l'àmbit del projecte. Aquests recursos són variats i van des de l'aprofitament de l'emplaçament de l'antiga masia de la Torre Roja com un mirador d'excepció, fins a la densificació de les poques àrees arbrades actuals. En tot cas, la característica més important del sector és la seva accidentada topografia, que s'ha de tenir molt en compte en el disseny dels parcs. Així, els criteris d'ordenació que es fixen en el Pla Especial es fonamenten en la geomorfologia del terreny.

La resta de l'ordenació, pel que fa a les zones qualificades com a dotacions comunitàries i zones residencials, s'ajusten i s'adapten a l'ordenació general, i se'n controla el creixement, de manera que es mantingui el caràcter de sistema d'espais lliures que té tot el sector. Amb aquesta intenció, l'actual terreny de joc del CF Llefià s'adequa a la geometria de la rambla Ramiro de Maeztu, i l'alineació de l'illa qualificada amb clau 18 s'ajusta també a les directrius imposades pel viari.

La localització d'un equipament cívic a l'illa que acaba l'extrem nord de la rambla, soluciona les mitgeres i els darreres de les cases qualificades amb clau 13 b.

La instal·lació que es proposa, d'un equipament esportiu entre el parc del Molinet y el de Llefià, farà d'element dinamitzador i generador d'activitats a les hores del vespre en què els parcs són utilitzats amb menys intensitat.

L'ordenació de l'àmbit on actualment es troba el Sanatori de l'Esperit Sant s'ha tractat amb especial cura, ja que el seu emplaçament sobre el riu el converteix en un element configurador de la façana al Besòs. A la faixa inferior del sanatori, on els pendents són més pronunciats, es replanta una mena de bosc de fulla perenne i s'urbanitzen els recorreguts de vianants que connecten el barri del Raval de Santa Coloma amb els parcs del sector.

L'eventual creixement del Sanatori s'haurà de fer a la mateixa cota de l'edifici de l'accés principal, a manera d'ales que no en superin l'alçada. També es projecta una ampliació que doni façana a la carretera de la Roca que, pel fet que té un accés molt més directe, pot ubicar les activitats de tipus consultori.

Aquest projecte enllaça, ja ben endinsats en el terme municipal de Badalona, amb el de la plaça de Trafalgar, elaborat per l'Ajuntament i finançat per la CMB, i en el qual s'han combinat els requeriments de saló urbà amb el pas de la vialitat que ha de constituir, a la llarga, la ronda nord de Badalona i que ha de connectar els barris d'aquesta part de la ciutat i, així, alliberar-los de llur dependència amb l'únic i congestionat eix urbà de llarg recorregut que hi ha actualment a Badalona, la carretera N-II.

Aquesta ronda, la continuació del carrer de Cristóbal de Moura, els laterals de l'autopista i el II Cinturó són projectes de diversa índole i distinta previsió temporal, que han de restablir l'equilibri viari de l'àrea urbana del Barcelonès nord.

Equip Redactor Pla Especial
Andreu Arriola
Carme Fiol
Arquitectes

Equip Redactor Projecte Viari
Europroject

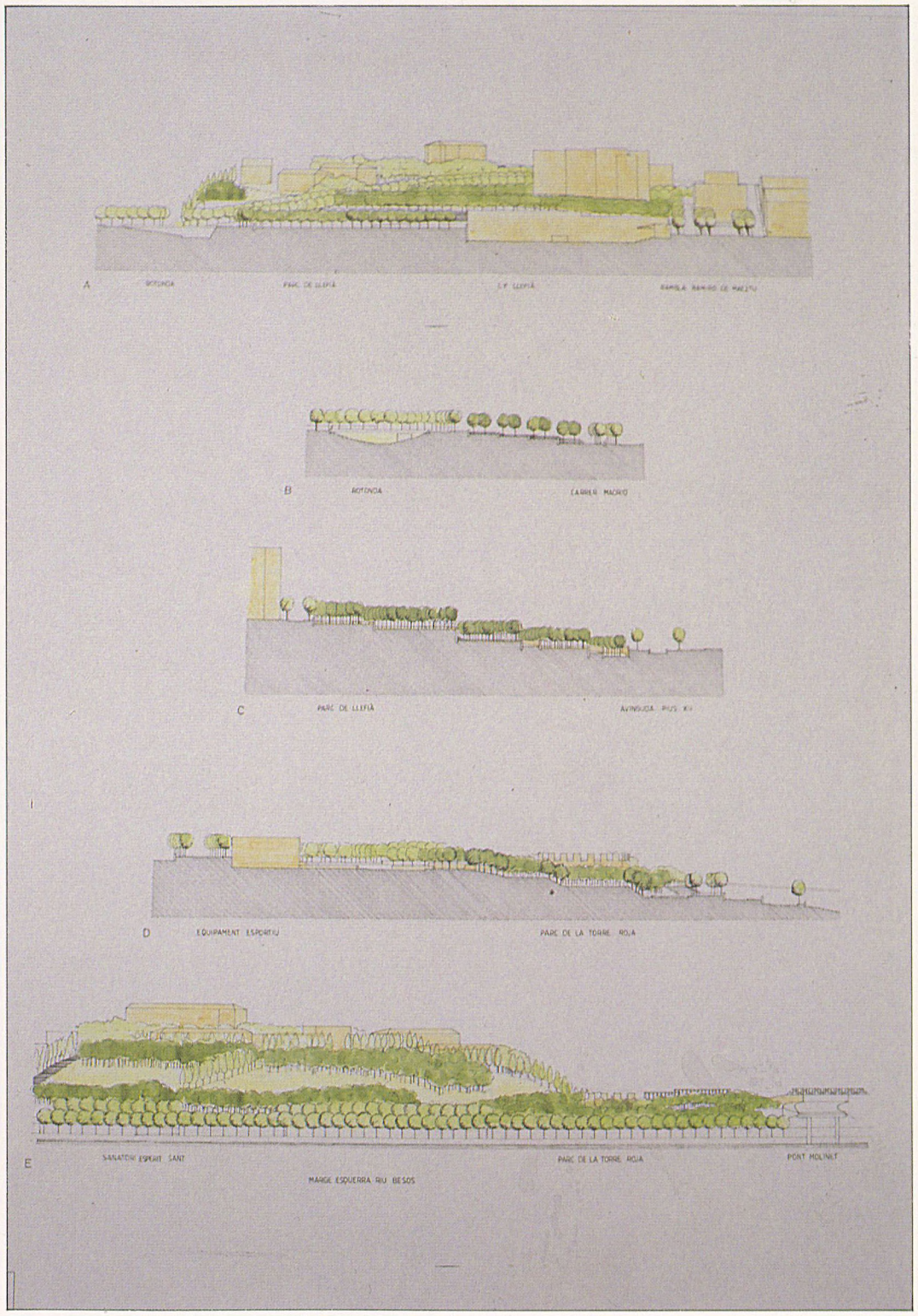
Realització
Unitat de Vialitat

1985

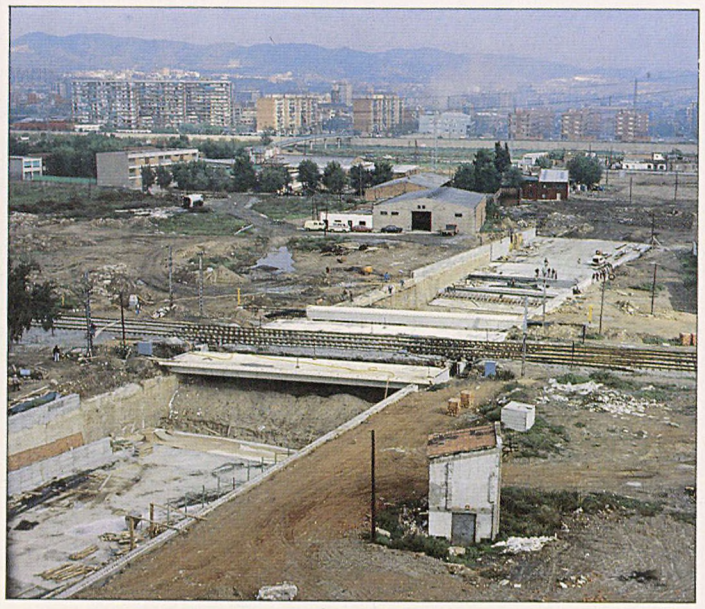
Pla Especial d'Ordenació del sector Molinet-Esperit Sant.
(A. Arriola, C. Fiol, M. Quintana, Arquitectes, 1984).



Els alçats i les seccions del pla especial.



3.2 Cristóbal de Moura. Pont del Besòs



El pas sota la doble via del ferrocarril.

Cristóbal de Moura és el carrer metropolità per excel·lència. S'executa com a carrer, és a dir, no és una antiga carretera esdevinguda carrer més tard a causa del creixement dels seus contorns. Així, tindrà un recorregut sensiblement rectilini entre l'Arc de Triomf de Barcelona i el centre de Badalona, amb una longitud de 8.400 m, travessant parts molt distintes d'una ciutat contínua i intensa.

Les actuacions en aquest carrer resolen els punts més difícils del seu recorregut: aquells en què les barreres del ferrocarril i del riu Besòs han detingut, fins ara, les continuacions viàries a una banda i a l'altra, deixant enmig el sector aïllat de la Catalana.

La situació de cul-de-sac del conflictiu i populós polígon de la Mina, i l'aïllament del sector la Catalana, han caracteritzat aquesta àrea com un paradigma de marginalitat urbana i social.

És clar que l'obertura de canals de comunicació té sempre un gran efecte higienitzador. D'altra banda, les propostes de recuperació —equipament i remodelació— de la Catalana que s'exposen en un altre capítol, demanen necessàriament l'execució d'aquestes connexions viàries. Per tant, a l'escala local més immediata, l'obertura de Cristóbal de Moura ha de tenir efectes molt perceptibles d'integració ciutadana d'una àmplia àrea urbana. Integració que s'ha de manifestar a diversos àmbits, i de la qual han de sortir revalorades altres actuacions recents, com la del parc del Besòs o el grup d'habitatges de Marina-Besòs.

A escala supramunicipal, el valor d'aquesta via ja s'ha apuntat, però es pot subratllar el paper especial que té en la racionalització de la continuïtat urbana del municipi de Sant Adrià, amb els seus veïns Barcelona i Badalona. Aquesta continuïtat actualment només es canalitza pel carrer Guipúzcoa, ja que l'autopista no és un canal per on transcorrin els tipus de continuïtats a què ens referim.

Les actuacions de la CMB es desenvolupen en dos projectes. El primer, en execució gairebé finalitzada, comprèn el tram entre la Mina i la Carretera de la Catalana, salvant la barrera del ferrocarril. El segon, fins a l'avinguda de la Platja, comprèn el pont per passar el riu Besòs.

L'execució del primer projecte, que abasta una longitud aproximada de 500 m, comportà l'enderroc de l'edifici on havia estat la indústria CEMOTO, que fa alguns anys fabricava les conegudes motos «Bultaco», i, ja dins de la Catalana, els primers enderrocs de la remodelació d'aquest sector.

La principal dificultat d'aquest projecte ha estat el pas per sota de la doble via del ferrocarril, que ha requerit una solució de tipus pantalla per la proximitat del nivell freàtic, quedant en el punt més desfavorable, a més de 5 m per sota, amb l'agravant que es tracta d'aigües molt agressives, cosa que ha obligat a la utilització de formigó siderúrgic.

La llosa és de formigó blanc posttensat. La seva execució, a causa de les restriccions imposades pel pas del tren, s'ha dut a terme mitjançant dues semilloses fora de la seva posició, les quals han estat després ripades transversalment.

Especial importància han tingut en aquest cas els serveis afectats per l'obra, entre els quals cal destacar el col·lector de gran secció que s'ha hagut de desviar i la canonada de gas de ∅ 18″ que ha requerit la construcció d'una viga passarel·la sobre el carrer deprimit.

El segon projecte abasta també la longitud d'uns 500 m de carrer, que comprenen el pont sobre el riu Besòs.

El disseny del pont s'ha obtingut mitjançant un concurs d'empreses, a les quals es va advertir de l'especial importància que tenia aquest element com a factor d'identitat i qualificació de l'entorn. Això motivà la participació de projectistes sensibles als requeriments estètics d'una obra pública urbana. Tanmateix, cal subratllar l'especificitat d'aquest espai urbà amb poca intensitat i edificació, i amb una amplada molt gran de la llera del riu.

El projecte s'elegí perquè hom considera que és una resposta adequada a les condicions del lloc, i perquè presenta una proposta innovadora pel que fa a la concepció d'un pont urbà per a vianants i vehicles.

El projecte adoptat comporta una clara distinció dels espais de circulació rodada i a peu i, pel que fa a aquesta última, proposa diverses solucions per a cadascun dels recorreguts: costat mar i costat muntanya, atesa la distinta qualitat del paisatge que s'hi percep. Això justifica la proposta d'una passarel·la de vianants amb una rasant elevada i un sistema de suports diferenciat respecte de la resta del pont, la qual cosa possibilita un recorregut amb motivacions lúdiques.

Els aspectes constructius del pont són convencionals, amb cinc trams de 28 m de llosa posttensada, que comprenen els 142 m que cal salvar.

Equip Redactor projecte pas sota ferrocarril

Projecte inicial
Juan Diamante
Enginyer de CC i P

Projecte executiu
Jordi Torrella. Cubiertas y Mzov.

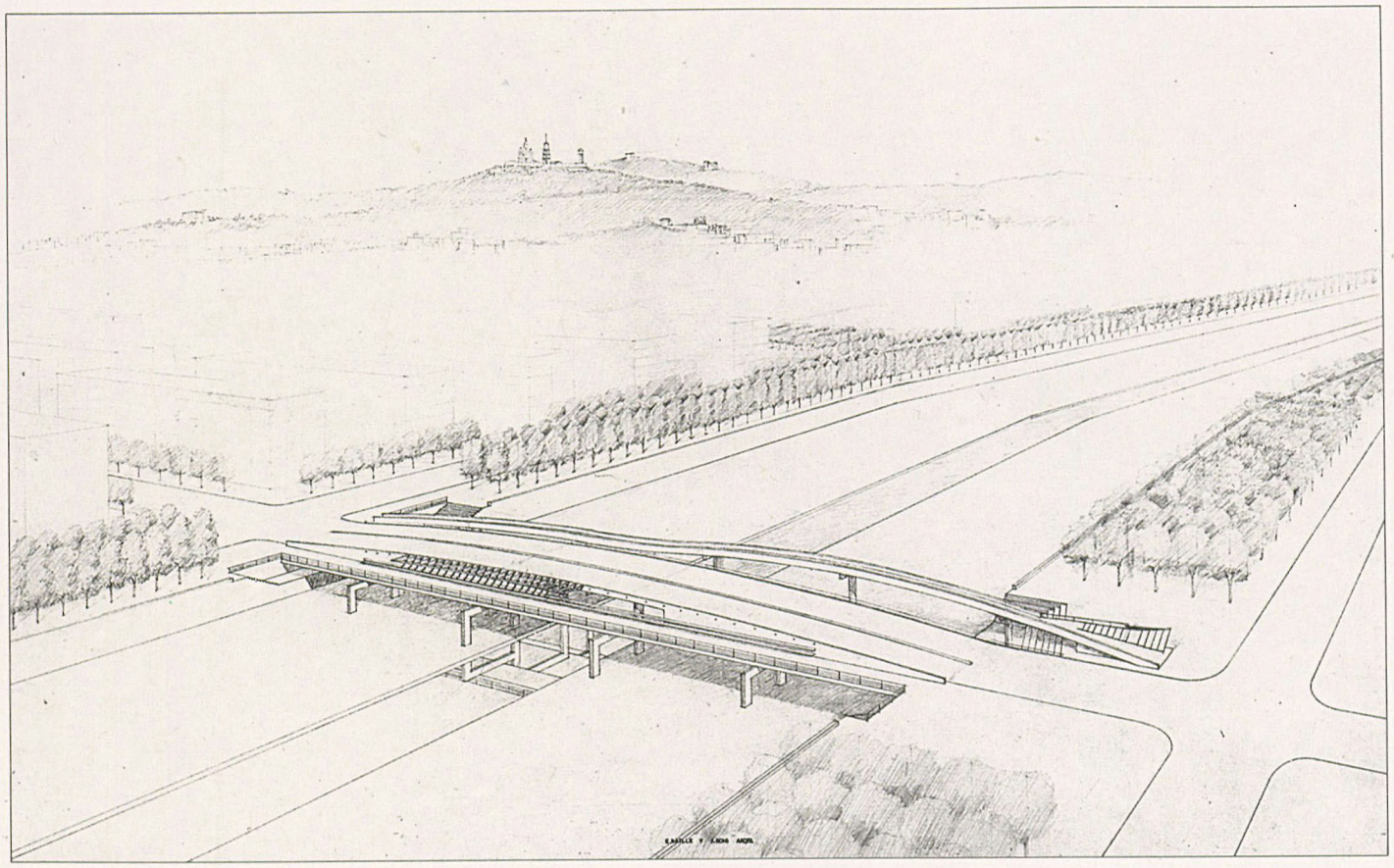
Realització
Unitat de Vialitat

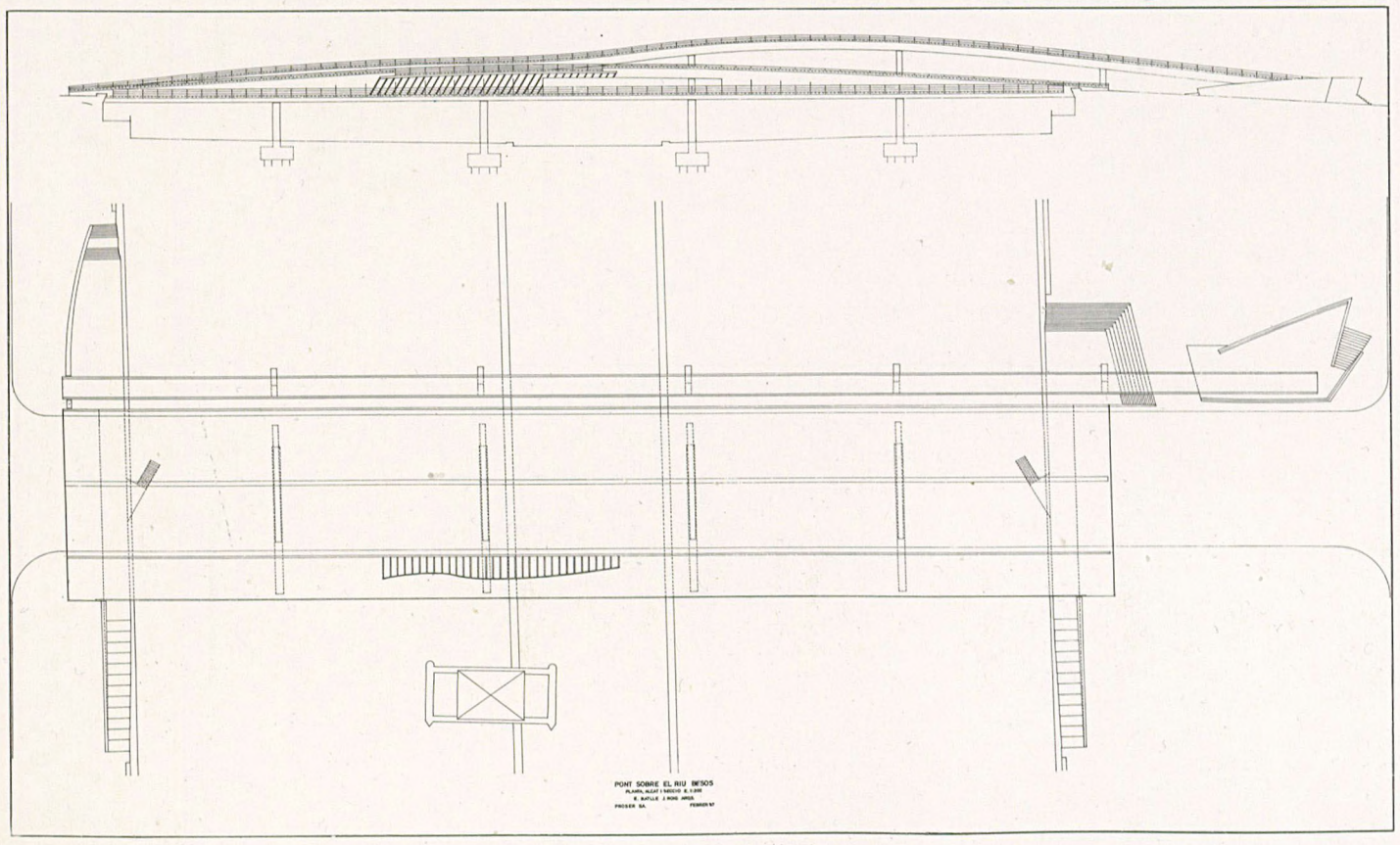
Equip Redactor projecte pont sobre el Besòs
Enric Batlle
Joan Roig
Arquitectes
Proser, S.A.

Realització
Unitat de Vialitat

1985-1986

Pont sobre el riu Besòs.





Intervencions de vertebració urbana: l'enllaç Cerdanyola-Ciutat Badia, l'eix viari BP 1413, eix del Parc Tecnològic de Cerdanyola.



3.3 Enllaç Cerdanyola-Ciutat Badia

Ciutat Badia, amb aproximadament 20.000 habitants, la Universitat Autònoma i la perifèria de Cerdanyola, que s'allarga seguint el curs del riu Sec, es troben brutalment separades pel pas del III cinturó metropolità i de l'autopista de Barcelona a Sabadell. La connexió Cerdanyola-Universitat es produeix per la carretera de la Universitat Autònoma, que passa per damunt del III Cinturó. Les altres connexions entre àrees no existeixen. Ciutat Badia depèn de la trama de Barberà del Vallès per comunicar-se amb la resta del territori, a través de la carretera de Sabadell. Cal recordar que una part del polígon de Ciutat Badia pertany al terme municipal de Cerdanyola.

Fa alguns anys es va assajar l'establiment d'una connexió viària entre ambdues àrees urbanes, tot condicionant el marge del riu Sec, ja que aquest travessa per sota l'autopista de Sabadell. Les riuades de 1983 demostraren ben aviat les limitacions d'aquesta solució. Llavors es decidí escometre la creació del dispositiu viari que aquí s'exposa.

Atesa la peculiar situació de Ciutat Badia, a cavall de dos municipis, un dels quals pertany a la Corporació Metropolitana i l'altre no, semblava pertinent requerir la participació de la Generalitat en aquesta obra. Atès que hi havia també una altra obra viària a Cerdanyola, on era lògica la presència de totes dues institucions, es convingué, amb l'objectiu d'una eficàcia més gran, que la Corporació Metropolitana executaria la de Ciutat Badia, mentre la Generalitat duria a terme l'accés nord a Cerdanyola.

Aquest projecte correspon a un nexe essencialment viari, que se situa en terrenys aïllats de les àrees urbanes i que, per aquest motiu, es basa fonamentalment en els requeriments tècnics del traçat.

La solució projectada es compon d'un vial principal, que uneix la carretera de la Universitat Autònoma de Barcelona, a Bellaterra, amb l'avinguda del Mediterrani, a Ciutat Badia, amb una longitud d'uns 725 m. Amb aquest vial connecta un enllaç a diferent nivell que uneix els extrems anteriorment descrits amb la zona industrial de la Clota, a Cerdanyola.

El vial principal comença, mitjançant una intersecció a nivell canalitzada, a la carretera de la Universitat Autònoma, en un punt situat a uns 100 m de la seva estructura de pas sobre l'autopista Montmeló-Papiol. En aquesta zona ja hi ha actualment dues interseccions a nivell: una de comunicació amb altres àrees de la Universitat i una altra d'entrada a la calçada lateral de l'esmentada autopista, en direcció a Papiol.

La carretera de la Universitat s'amplia en la seva plataforma (només per la seva banda nord-est, per minimitzar interferències amb el trànsit durant les obres), per tal de fer-la capaç d'allotjar un tercer carril per a girs a l'esquerra.

Posteriorment el vial principal davalla amb un pendent del 6 % cap al riu Sec i l'Autopista Barcelona-Terrassa, els quals travessa simultàniament mitjançant un viaducte de 145 m de longitud (amb 5 obertures de llums 20, 29, 35, 35 i 26 m). Després es dirigeix cap a l'avinguda del Mediterrani, amb la qual connecta a través d'una intersecció a nivell sense girs a l'esquerra.

L'enllaç de conexió amb Cerdanyola és del tipus de trompeta, encara que el ramal directe cap a Ciutat Badia s'ha substituït per un ramal en llaç amb gir a l'esquerra d'incorporació al vial principal. L'encreuament a diferent nivell es realitza aprofitant la primera obertura del viaducte abans esmentat.

El branc principal d'aquest enllaç es dirigeix cap a Cerdanyola, aprofitant un vial existent, per la qual cosa només s'inclouen en el present projecte unes partides per al seu condicionament amb voreres, senyalització i il·luminació.

Entre Ciutat Badia i Cerdanyola s'ha previst un itinerari de vianants. Per aquest efecte, s'han projectat voreres de 2 m a tots dos costats del vial principal, que connecten amb trams d'escales que salven el desnivell que resulta entre l'esmentat vial i el ramal inferior; una vegada en aquest, una altra vorera per la banda dreta continua fins a Cerdanyola.

Equip Redactor

Ibering

Direcció del Projecte

Unitat de Vialitat

1986

3.4 BP-1413 Eix Viari del Parc Tecnològic de Cerdanyola

La proposta de la variant de la *carretera BP 1413* ha sofert, com altres actuacions comentades en aquest capítol, un increment notable d'urbanitat en relació a la seva concepció inicial.

Aquesta via tingué un projecte, encarregat l'any 1982, que responia al criteri habitual de variant en la concepció de la seva secció o en els dispositius d'enllaç amb la via de què havia d'ésser variant. El fet de recórrer terrenys que, si bé formaven part del sector del Centre Direccional, no tenien previsions d'actuació més o menys properes, i la falta de determinacions d'ordenació urbanística detallada en la part del teixit urbà de Cerdanyola van decantar un plantejament del projecte fonamentalment centrat en els aspectes més estrictament viaris o de moviment dels vehicles.

Els plans de Santa Rosa i dels Gorgs incidiren més tard en la consideració de la secció dins l'àrea urbana de Cerdanyola. En la part exterior, ha estat l'actuació del Parc Tecnològic el factor fonamental de les millores que s'hi han introduït.

Aquesta variant i la carretera que ja existeix són les dues vies que estableixen els lligams del sector del Parc Tecnològic amb l'àrea urbana de Cerdanyola per damunt del torrent dels Gorgs. El punt de confluència d'aquestes dues vies es troba a 200 m del sector venint de Sant Cugat, en un punt on conflueix també l'avinguda arbrada que, amb rigurós traçat recte, es dirigeix al Castell de Sant Marçal. Aquest punt s'ha tractat de manera que se subratllin els seus valors de punt d'arribada i d'opció d'itinerari.

Igualment, s'ha tractat el futur encreuament d'aquesta via amb la perpendicular que hauria de connectar directament amb l'àrea de la Universitat Autònoma. Aquest encreuament se situa en els límits del sector tocant al torrent dels Gorgs.

Com a eix viari principal que travessa el sector, el tractament d'aquesta via es complementa amb el projecte d'urbanització que preveu la construcció de voreres, l'arbrat i els elements de mobiliari urbà.

En el pas del torrent dels Gorgs, s'ha substituït la solució en terraplè i caixa pel pas del torrent per un pont de formigó de tres trams que ha estat projectat amb especial cura. Aquest és un sòl que es veu afectat per la reserva de la vialitat corresponent al túnel d'Horta; tanmateix, es preveu la seva utilització indefinida, com a àrea de parc, separant el sector tecnològic i les zones residencials de Cerdanyola. En aquest parc, tractat de manera extensiva, bàsicament amb arbrat de ribera, el pont serà la principal imatge construïda.

Formant part del context immediat d'aquesta actuació viària, cal esmentar la ronda de Cerdanyola amb el pont sobre el riu Ripoll i la proposta de viaducte a Ciutat Badia. L'execució d'aquests projectes, amb el complement d'alguns trams viaris intermedis, té una enorme capacitat vertebradora d'un conjunt d'àrees d'especial interès, que actualment pateixen la compartimentació de tota mena de barreres naturals (rius, torrents, rieres...) o artificials (autopistes, ferrocarrils...) presents en aquesta part del territori. Cal afegir que per la disponibilitat, que encara hi ha, d'espai amb possibilitats d'urbanització i per la qualitat del paisatge, és aquí una comesa d'especial responsabilitat endreçar correctament la ciutat.

Equip Redactor projecte viari

Projecte inicial
Ibering

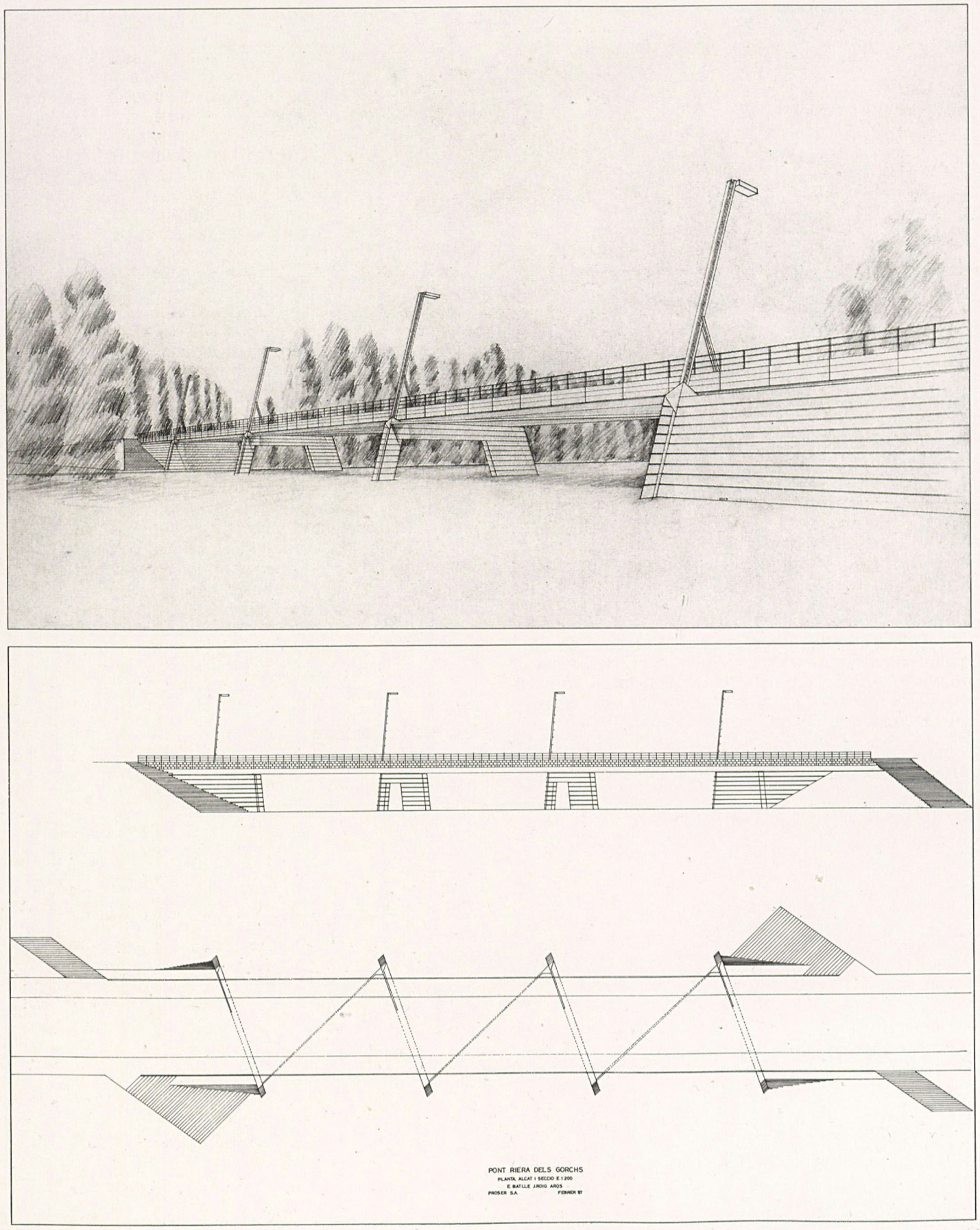
Projecte final
Focsa
Enginyeria Catalana

Equip Redactor projecte pont
Enric Batlle
Joan Roig
Arquitectes

Realització:
Unitat de vialitat

1986

Pont de la riera dels Gorgs, vista perspectiva planta, alçat i secció
(E. Batlle i J. Roig, arquitectes, Proser S.A. febrer 1987).



Intervencions de vertebració urbana:
actuació a la ronda de Cerdanyola i al pont del riu Ripoll.



3.5 Pont al Riu Ripoll-Ronda de Cerdanyola

L'actuació a la *Ronda de Cerdanyola i el Pont del riu Ripoll* ha anat configurant-se mitjançant successives concrecions a partir de la idea connectora que expressa el Pla General. Aquest pla concebeix una via «transversal» est-oest, la qual en un extrem enllaça amb la carretera C-152 cap a Puigcerdà i, en l'altre, amb la N-340 cap a Tarragona, i així constitueix una via de cornisa al vessant nord de la serra de Collserola.

La necessitat o la conveniència d'aquesta via de cornisa es posa fonamentalment en qüestió a causa de les conseqüències que la seva execució tindria per al parc de Collserola, tenint en compte que la connexió est-oest pot tenir, a més de l'A-7, que fa també aquesta funció, traçats més assequibles pel pla si s'aprofiten les vies de ronda que caldrà construir en el futur a Sant Cugat i a Cerdanyola.

Per tant, el projecte que aquí s'exposa és una peça clau de la connectivitat general metropolitana en sentit est-oest, però no la primera etapa d'una necessària via de cornisa, com potser alguns plantejaments podrien fer suposar.

Cal afegir que a l'extrem est, i com a resultat de la discussió que la variant de la C-152 va suscitar entre la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments afectats, s'acordà que aquesta variant adoptaria en part el traçat de la referida connexió transversal, de manera que, tot recorrent l'àrea del Mas Rampinyo, salvaria el riu Ripoll i enllaçaria finalment amb l'autopista de Sabadell.

Considerada l'actuació en un marc més reduït, hem d'assenyalar que l'àrea on s'implanta aquesta obra viària es troba parcel·lada per unes tanques de gran eficàcia com són el riu Ripoll, la riera de Sant Cugat, el ferrocarril i l'autopista. Els canals que funcionen com a enllaços entre nuclis són únicament dos: la carretera de Barcelona a Sabadell i Manresa, al marge dret del riu, i la carretera de Montcada a Ripollet, al marge esquerre.

Assenyalem també que, si bé inconnexos entre ells i a una sola banda del riu, es troben el sector sud de Cerdanyola, Santa Maria de Montcada i el polígon de la Ferreria, mentre que a l'altre costat, i connectats umbilicalment, hi ha Ripollet i el sector Mas Rampinyo, a Montcada.

Que travessin de banda a banda, actualment hi ha el pont de Montcada (C-152) i el de Cerdanyola a Ripollet, separats entre ells per una distància de 2,5 km aproximadament.

Es tracta, doncs, d'un buit entre les àrees urbanes esmentades, travessat per un riu amb poc caràcter urbà i en el qual les connexions viàries, llargues i autònomes, mantenen el caràcter de carreteres. Molt explícitament, aquest dispositiu viari és un nexe que reforça la connexió entre Cerdanyola (sector sud), Montcada (Mas Rampinyo) i Ripollet, a la vegada que es constitueix com a tram d'un canal de molt més abast territorial, com ja hem assenyalat.

Una primera fase d'aquesta actuació ha estat la part que, amb la denominació inexacta de «ronda de Cerdanyola», tenia per objecte bàsic salvar la barrera del ferrocarril i facilitar l'accés des de les vies existents cap al sector sud de Cerdanyola.

En el seu conjunt, el projecte és un enllaç viari que s'implanta en l'espai comprès entre el ferrocarril i el riu Ripoll, amb una connexió que, amb un pont sobre el riu, arriba fins a la carretera de Ripollet a Montcada.

L'existència de tres canals viaris que cal enllaçar (la carretera, l'autopista A-18 i la nova via transversal) motiva una considerable complexitat de la unió. Si bé entre l'autopista i la carretera existents es preveuen només alguns moviments, entre aquestes dues i la nova via transversal, que té molta més importància tant en l'àmbit local com en el general, se'n projecten molts més.

A més, cal afegir-hi els moviments d'enllaç amb el polígon industrial de la Ferreria, que és un assentament de tipus peninsular, atès que és limitat a la major part del seu perímetre pel riu Ripoll i la riera de Sant Cugat. Llevat del nou punt que comunica el seu extrem est amb l'àrea urbana de Montcada, tota la resta de moviments d'entrada i sortida es fan per la banda on es troba l'enllaç de referència. Per aquest motiu ha calgut possibilitar totes les entrades i sortides des de l'autopista i la nova via transversal.

Un dels principals elements d'aquest projecte és el pont sobre el riu Ripoll. És la part de l'obra que adquireix una presència més transcendent en el paisatge. El pont té una longitud de 345 m distribuïts en deu trams, que tenen una llum de 36 m i una amplada de plataforma d'11 m. El tauler és una llosa pretensada, alleugerida, contínua, d'1,55 m de costat , de planta corba, recolzat sobre piles esbiaixades respecte dels radis de la corba, de manera que es disposen paral·lelament a la direcció del flux d'aigua del riu.

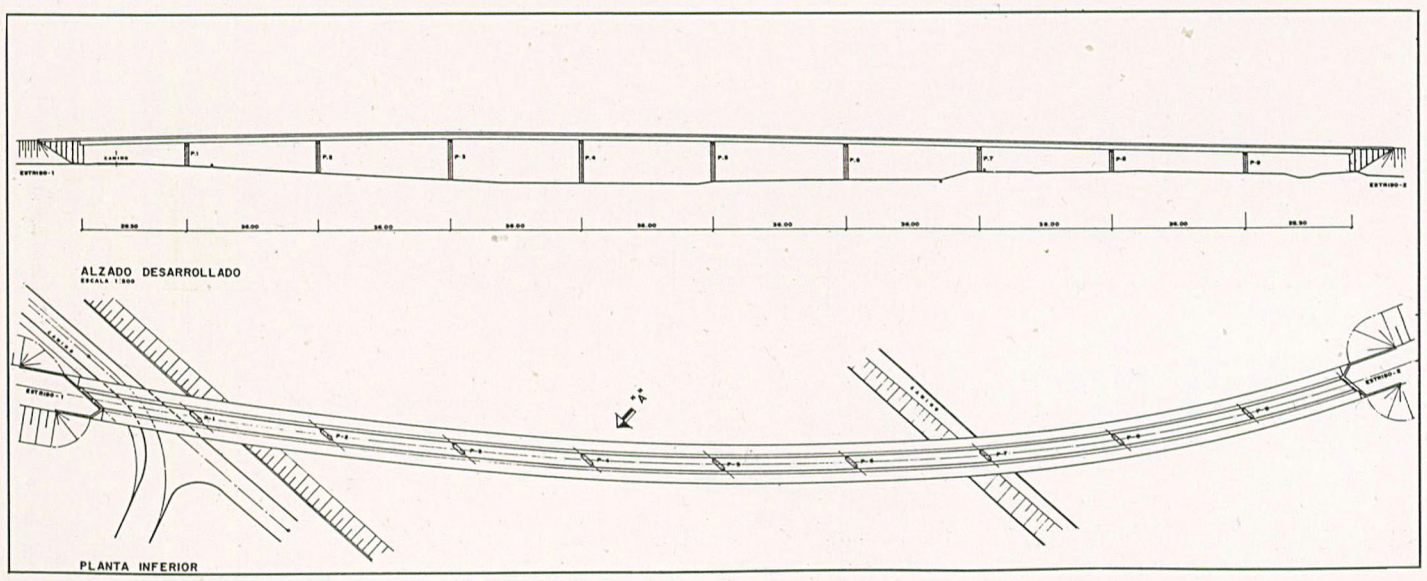
Equip Redactor del projecte viari

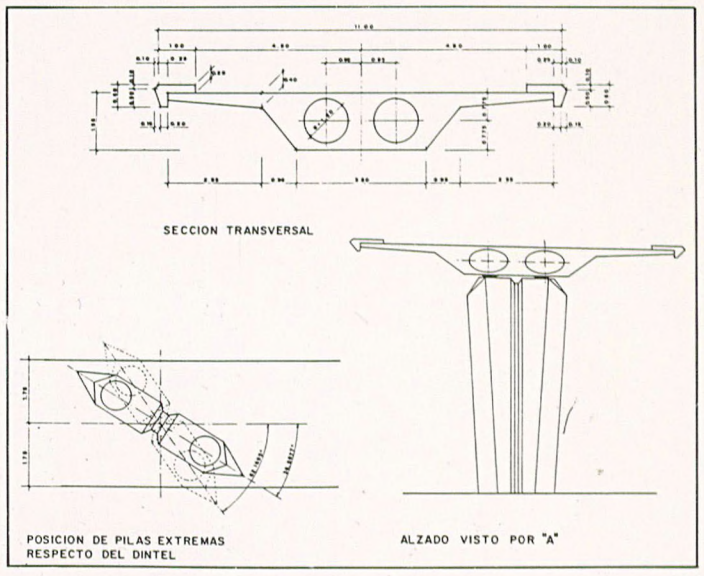
Projecte inicial
Juan Diamante
Enginyer de CC i P

Projecte executiu
Proser, S.A. i Focsa
Leonardo Fernández Troyano
Enginyer de CC i P

Realització
Unitat de Vialitat

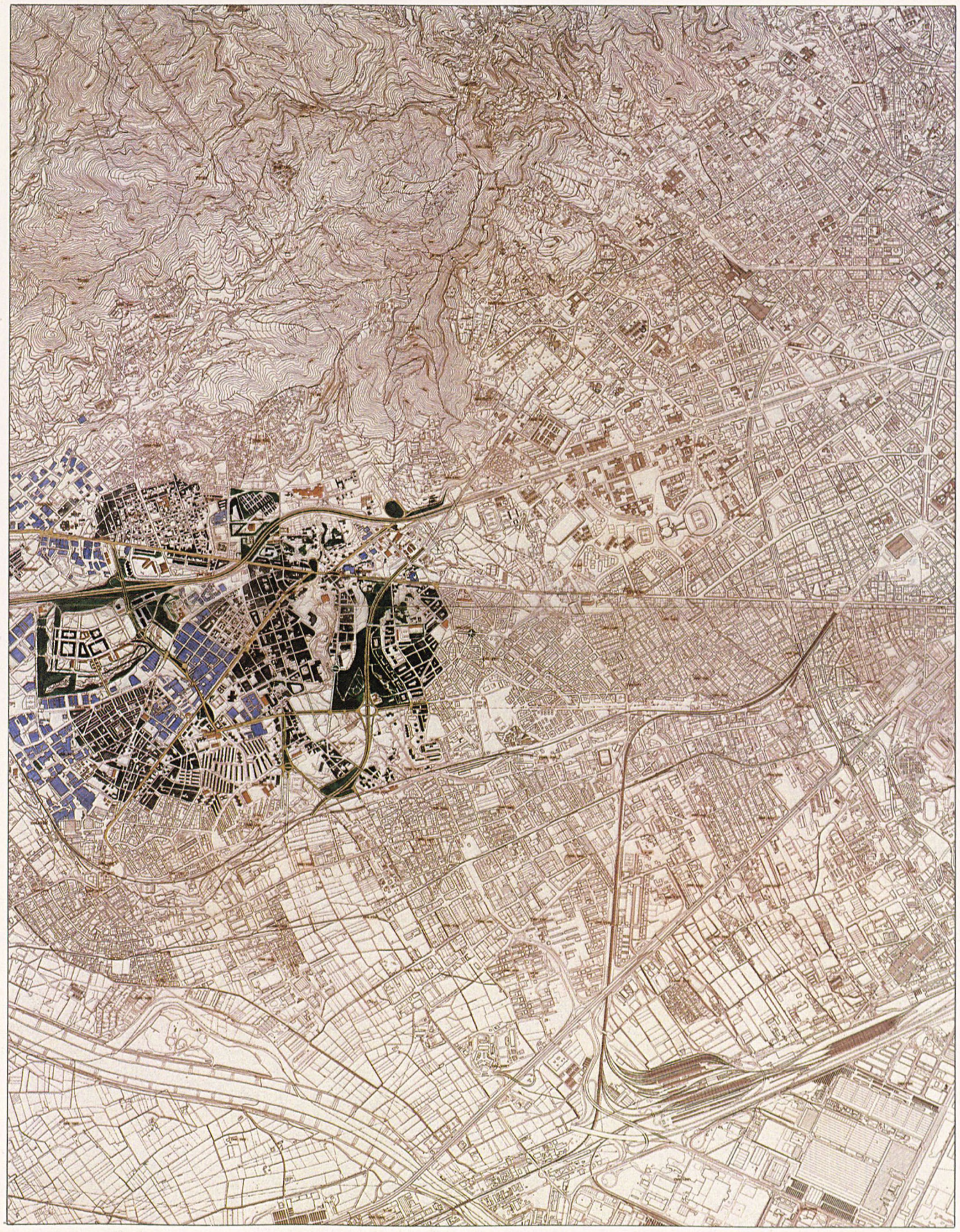
1986



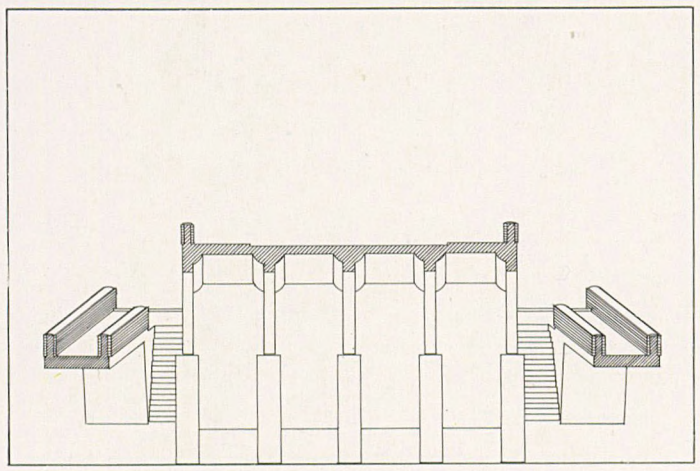


Pont sobre el riu Ripoll i enllaç A-18 i carretera BV-1411 (E. Santolaria, Enginyer, Proser, S.A. Unitat de Vialitat).

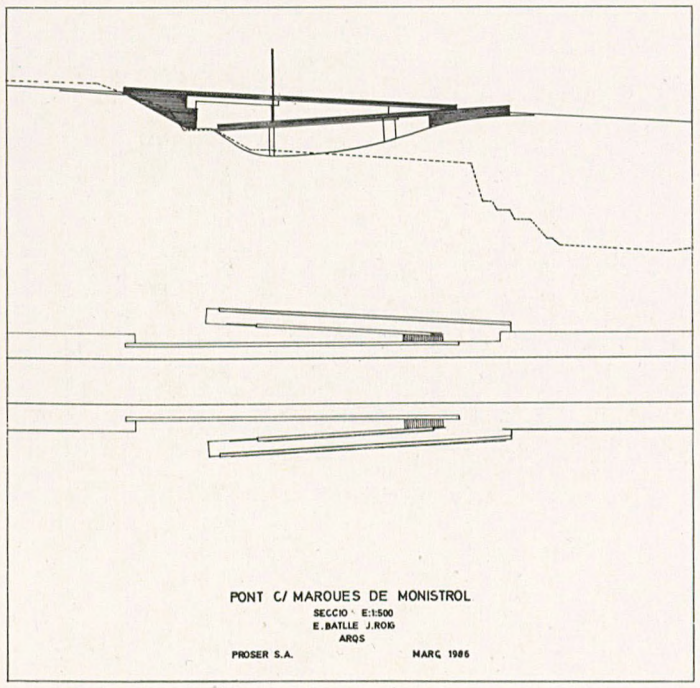
Intervencions de vertebració urbana: Sabina Mitjavila, la Fontsanta.



3.6 Sabina Mitjavila-La Fontsanta



Detall de la secció transversal del pont del carrer del Marquès de Monistrol.



Pont del carrer Marquès de Monistrol (E. Batlle i J. Roig, arquitectes, Proser, S.A., març 1986).

Sabina Mitjavila és el nom del vial que vertebra diferents teixits de Sant Joan Despí, Esplugues i Cornellà. Comença en el «diamant» de l'autopista A-2, en el terme de Sant Just Desvern, i acaba a l'avinguda de l'Electricitat, que ha d'ésser un eix viari de primer ordre que, en les proximitats de Can Cervera a Esplugues, ha de connectar amb el II Cinturó. Es tracta, doncs, d'una peça fonamental de la vialitat bàsica metropolitana.

En el tram més pròxim a l'enllaç amb l'autopista, aquesta via travessa l'àrea del denominat polígon de Sant Joan Despí, antiga iniciativa de l'INUR del Ministerio de la Vivienda reordenat, mitjançant un Pla Especial redactat per la CMB l'any 1982, i gestionat per una mancomunitat dels ajuntaments de Sant Just, Sant Joan i Esplugues, i del qual és propietari majoritari l'Institut Català del Sòl. Amb la xarxa d'aquest polígon connecta Sabina Mitjavila en dos punts abans de travessar el torrent de la Fontsanta.

El torrent de la Fontsanta és un obstacle, amb desnivells de 30 m, que ha hagut d'ésser salvat mitjançant un terraplè per la construcció de la via. Aquest torrent que envolta el polígon ha de ser, una vegada omplert fins a la cota necessària, el futur parc de la Fontsanta.

Amb motiu de l'execució de la via i pel fet que ja s'ha anivellat una part de l'àrea del torrent, s'ha previst iniciar les plantacions en aquest indret.

L'avinguda de Barcelona i la C-245 són les dues vies principals que es creuen amb Sabina Mitjavila. La primera, amb una secció de notable capacitat, té un llarg recorregut pels termes d'Esplugues i de Sant Joan Despí; la segona és una de les principals «carreteres» del Baix Llobregat metropolità, amb vocació de via urbana bàsica en gairebé tots els trams del seu traçat actual.

L'avinguda del Marquès de Monistrol és un dels accessos al «polígon» des de l'avinguda de Barcelona, travessant el torrent de Fontsanta, a uns 500 m aproximadament de Sabina Mitjavila. L'execució d'aquest vial, com a element de la urbanització del polígon, correspon a la mancomunitat de la Fontsanta, si bé el seu projecte ha estat dirigit pels serveis de la CMB. Anàlogament al que succeeix amb altres propostes exposades aquí, un pont per salvar el «record» del torrent que ha de mantenir la configuració del reompliment és un element d'especial interès per la presència de la seva imatge en el parc.

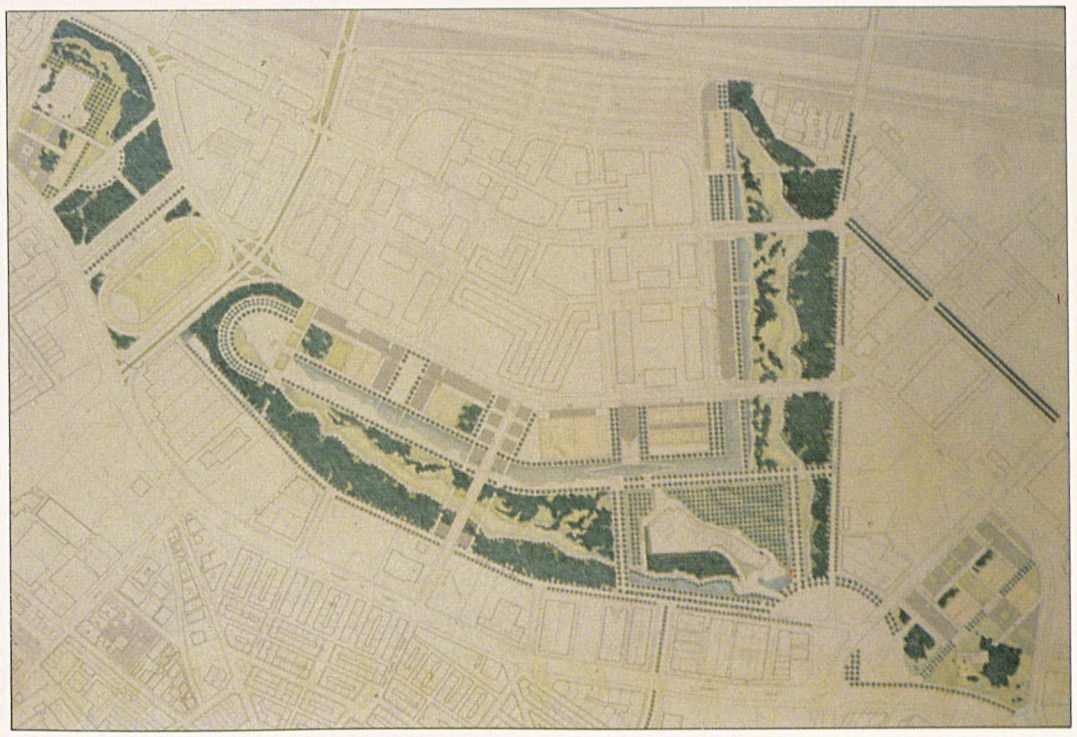
Equip Redactor del Projecte
Joan Andreu
Enginyer de CC i P

Realització
Unitat de Vialitat

Equip Redactor pont Marquès de Monistrol
Enric Batlle
Joan Roig
Arquitectes
Proser, S.A.

Direcció Projecte:
Unitat de Vialitat

1982



El futur parc de la Fontsanta (S. Godia. Unitat de Projectes Metropolitans).

3.7 De Santa Coloma de Cervelló a Sant Boi, per la Colònia Güell

A l'àrea objecte d'aquesta actuació concorren diversos requeriments locals i expectatives generals amb distint grau de concreció: necessitat de connexió del nucli de Santa Coloma amb la Colònia Güell i Sant Boi; presència de la Colònia Güell com a monument de primer ordre; anteriors iniciatives d'instal·lació de dependències de la Universitat Central, propietat pública (CMB, Diputació i Universitat) d'una important extensió; i necessitat d'equipaments esportius del municipi de Santa Coloma.

La proposta, que constitueix un Pla Especial, se centra en els aspectes que poden requerir una actuació més propera, i dels quals hi ha les dades necessàries per prendre opcions definitives: accessos Santa Coloma-Colònia Güell (via de cornisa), parc metropolità de la Colònia Güell, i àrea d'equipaments esportius.

Els accessos a la Colònia Güell es projecten a partir del reforçament i la perllongació dels vials extrems de les poblacions veïnes, que es connecten amb el tram de la via de cornisa que es desenvolupa, des de la Ronda de Sant Ramon de Sant Boi fins a enllaçar amb el nucli de Santa Coloma de Cervelló.

La via de cornisa, situada a mitja vessant, es projecta amb criteris paisatgístics. Té una secció de via-passeig de 30 m, formada per: *a)* Una calçada central amb dos carrils en cada sentit que permet d'efectuar girs a l'esquerra i incorporacions, mantenint sempre un carril de pas. *b)* Una renglera d'aparcaments a cada banda que, segons situacions i necessitats, es converteix en voravia o franja amb possibilitats d'enjardinament. *c)* A cada costat se situen una o dues fileres d'arbres, amb previsió per a un pas de vianants. Aquesta solució permet l'adaptació als diferents problems topogràfics i a les necessitats d'utilització, actuals i futures. Els enllaços amb el polígon d'habitatges «Ciutat Cooperativa», amb el futur passeig al costat del cementiri de Sant Boi, s'han solucionat mitjançant un *round-about* per tal de facilitar les incorporacions i de produir conjuntament amb la secció adoptada un efecte limitador de la velocitat, reforçant les característiques de via-passeig. La via és, doncs, un eix urbanitzador bàsic, de suport d'usos urbans, que permet la connexió entre els nuclis urbans de Santa Coloma, Colònia Güell, Ciutat Cooperativa i Sant Boi, els quals actualment no disposen de cap tipus de via de comunicació urbana. El nou espai urbà tracta així de requalificar, acabar i relligar unes àrees urbanes disperses i deficitàries.

El vial nord de connexió de la Colònia Güell amb la via de cornisa es farà arribar fins a l'estació dels FFCC, facilitant un accés directe dels habitants de Santa Coloma al baixador.

L'àmbit del Pla Especial es completa amb la implantació d'una àrea esportiva, situada dins el recinte de la Colònia Güell. Aquesta àrea esportiva donarà servei al municipi de Santa Coloma de Cervelló i altres àrees dels voltants.

Així mateix, el Pla deixa oberta la possibilitat d'installar en aquest indret la futura Universitat del Baix Llobregat, per la qual cosa manté les reserves d'espais adients.

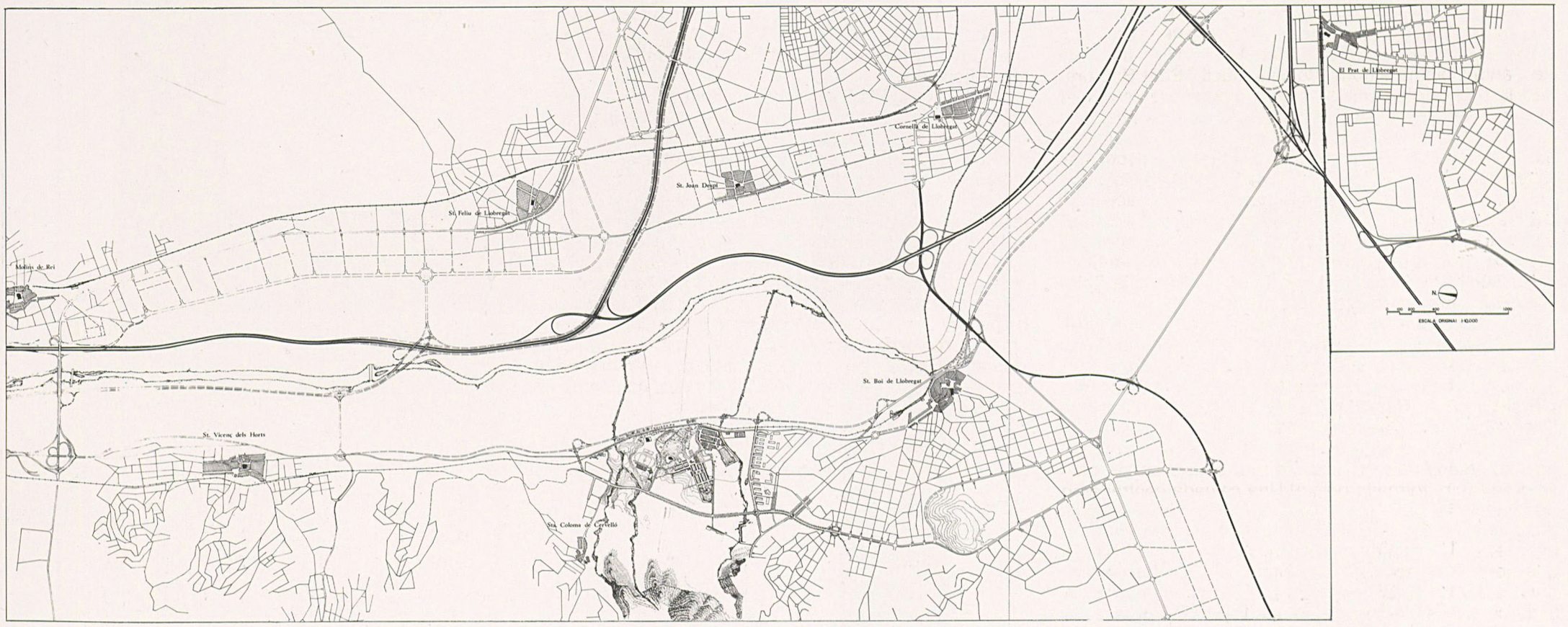
La delimitació d'un Parc Metropolità que envoltarà i protegirà l'entorn de la Cripta de Gaudí i la Torre Salvana és la darrera actuació prevista pel Pla Especial. El corresponent projecte haurà de redactar-se dintre de poc temps. Àrea esportiva i Parc públic reforcen i donen continuïtat als espais servits per la via de cornisa, que en el futur serà també l'element vertebrador dels equipaments i dels serveis previstos per aquest sector.

Equip Redactor

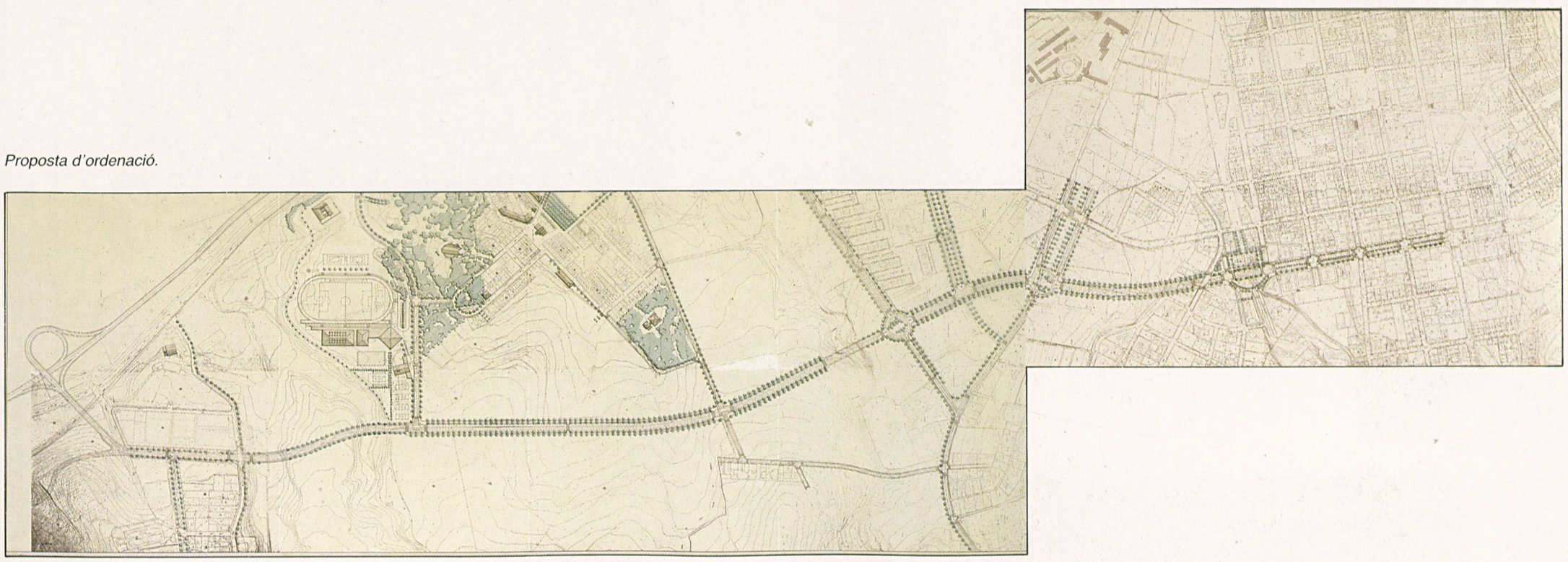
Unitat de Desenvolupament Metropolità

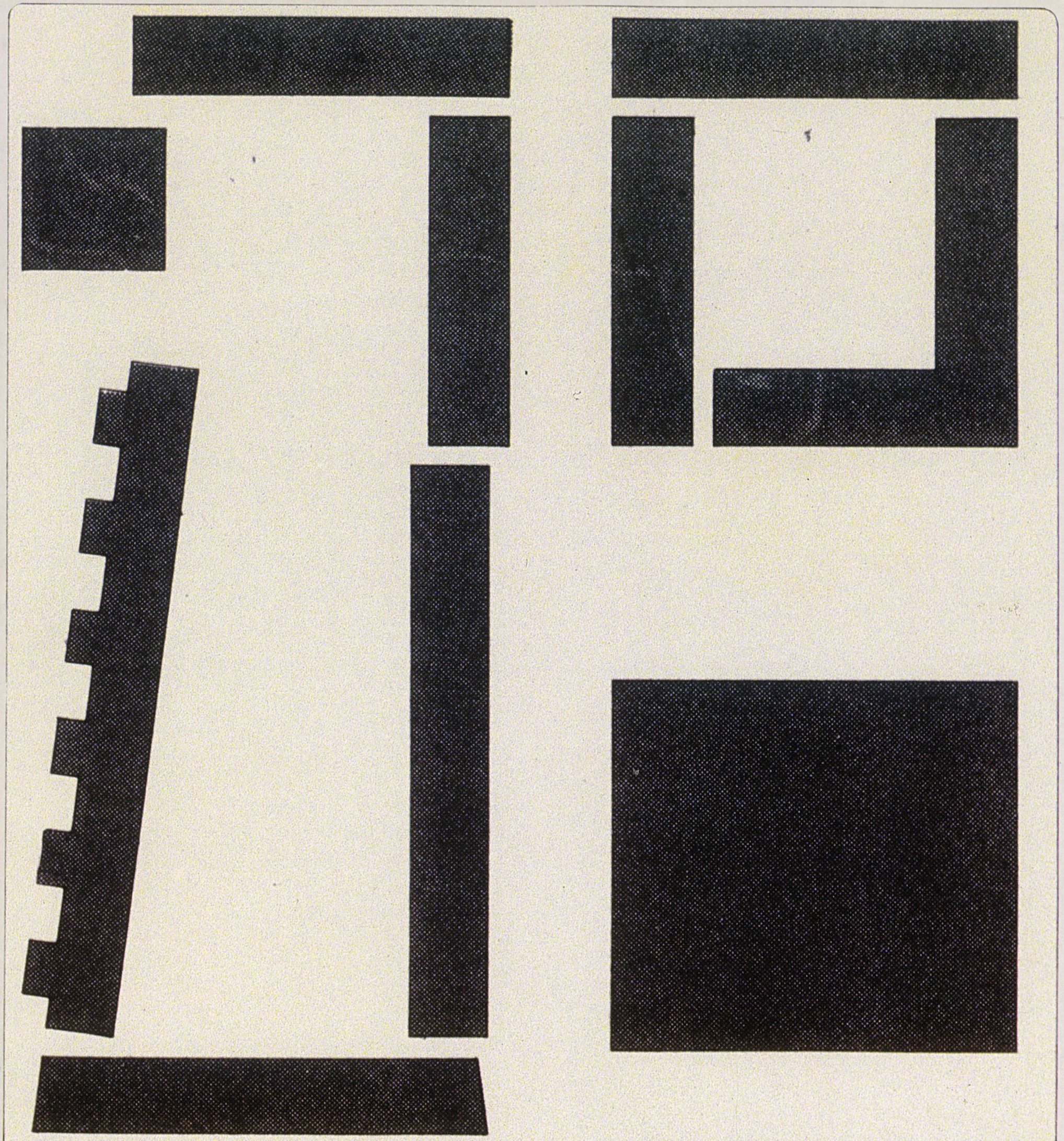
1987

Intervencions de vertebració urbana:
via d'enllaç de Sant Boi a Santa Coloma de Cervelló i Colònia Güell.



Proposta d'ordenació.





4. La Recuperació d'Àrees i Teixits

4.1 L'ordenació del sector urbà dels barris La Catalana i Marina-Besòs.

4.2 La millora urbana de Polígon de Ciutat Badia.

4.3 Pla especial de reforma interior del barri de Sant Josep de Sant Vicenç dels Horts.

4.4 Pla especial de reforma interior de Torre Baró.

4.5 Pla especial del marge esquerre del riu Besòs.

4.6 Projecte de millora urbana dels barris Centre i Sant Josep de l'Hospitalet de Llobregat.

4.7 Pla especial de protecció i millora del centre històric de Sant Cugat.

La classificació de les zones per processos morfològics, les reserves de sòl per a sistemes i la previsió d'operacions de reforma interior són característiques distintives del PGM. El seu contingut programàtic inicial ha anat enriquint-se amb un tractament més detallat i sistemàtic de les diverses àrees urbanes. La rehabilitació dels habitatges, la millora de les condicions urbanes, la reurbanització, la correcció dels efectes de la marginalitat són conceptes desenvolupats mitjançant propostes més flexibles, adaptades a les especificitats locals, amb continguts figuratius, clarificadors dels objectius urbanístics i a la vegada orientadors per als mecanismes de gestió i finançament necessaris.

Les propostes que s'exposen a continuació exemplifiquen diferents actuacions sobre àrees urbanes d'especial significació, en les quals la intervenció necessària per a superar la seva pèrdua de qualitat urbana obligava a desenvolupar les propostes programàtiques del PGM mitjançant instruments urbanístics adequats per a aquest objectiu.

Aquestes propostes van relacionades sovint amb actuacions d'obra pública d'abast més general que han de proporcionar un marc propici per a l'acció de recuperació. Aquest és el cas del sector de la Catalana-Marina-Besòs en relació amb la continuïtat de Cristóbal de Moura o del sector del marge esquerre del Besòs amb l'execució de la via que hi era prevista.

Els plans que s'agrupen en aquest capítol són propostes d'intervenció en àrees urbanes i, per tant, son detallats i casuístics, i utilitzen l'ordenança i les intervencions puntuals successives com a instruments bàsics d'actuació.

A la Catalana-Marina-Besòs es tracta d'una proposta de recuperació d'un sector urbà mitjançant la creació d'accessos i la construcció d'una nova edificació pública fonamentalment.

Al Polígon de Ciutat Badia la intervenció se centra en la recuperació del sentit de l'espai públic —funcionament viari i espais comercials— i en l'aparició de nous usos.

Les actuacions a Sant Josep i a Torre Baró es dirigeixen a teixits resultants de processos d'urbanització marginal. Els tractaments són d'urbanització, d'equipament i d'ordenació de l'edificació adequats a les configuracions parcel·lària i topogràfica d'aquests indrets.

El sector del marge esquerre del Besòs ens mostra un cas de proposta de construcció d'un front urbà en relació amb la presència del riu: recolzat sobre la futura execució de la via però entès des del mateix teixit perifèric de Santa Coloma de Gramenet.

El Pla del Centre Històric de Sant Cugat i el Projecte de Millora urbana dels barris Centre i Sant Josep de l'Hospitalet són propostes d'intervenció en el centre urbà. Els aspectes distintius d'aquestes actuacions són el seu caràcter de millora de les condicions urbanes del barri, de protecció dels seus valors morfològics i tradicionals amb atenció preferent a la definició d'una normativa adaptada a les seves característiques i singularitats.

Referències d'especial importància en aquesta temàtica serien indubtablement les propostes relatives a la Ciutat Vella de Barcelona, que són força conegudes i que han estat exposades en diverses publicacions. Per aquest motiu no es presenten en aquest recull, malgrat que es tracti d'intervencions d'un innegable abast metropolità, per la significació del sector que comprenen.

4.1 L'ordenació del sector urbà dels barris de la Catalana i Marina-Besòs



Sector la Catalana-Marina Besòs.

El barri de la Catalana, de Sant Adrià del Besòs, està situat al marge dret del riu Besòs, pròxim a la seva desembocadura al mar i delimitat pel propi riu, les vies de RENFE (branc de la Sagrera) i l'autopista A-19. El barri es comunica amb el casc urbà de Sant Adrià únicament per una passarel·la per a vianants sobre el riu. Hi té l'origen a començament de segle amb la instal·lació dels primers pobladors que hi arribaren per treballar a la fàbrica de gas i electricitat (origen de la denominació), en la construcció de les vies fèrries o en l'agricultura. La seva configuració actual i bona part del traçat dels seus carrers corresponen essencialment al Pla Maymó de 1924, concebut com a eixample radial de Sant Adrià al marge dret del Besòs, a partir del qual el barri va tenir un creixement relativament ordenat fins l'any 1953, en el qual, una vegada aprovat el Pla Comarcal amb la qualificació de bosc urbà, es va iniciar un període de congelació de llicències fins a l'actualitat, i es va propiciar una situació d'il·legalitat urbanística inexistent fins aleshores, que el va paralitzar i el va portar a un procés de degradació progressiva. La inundació que va patir l'any 1962 i l'ocupació del barri veí de la Mina l'any 1974 són dos fets que també han tingut gran influència negativa en la seva configuració sòcio-econòmica actual.

En aquests moments el barri té 1.500 habitants (havia arribat a tenir-ne 3.000), 32 hectàrees, 13 de les quals són ocupades pels seus 535 habitatges (73 es troben desocupats, segons dades de 1982), i grans camps oberts; s'hi dóna una situació de barri inacabat i degradat, amb un baix nivell d'urbanització i gairebé incomunicat. Una població en procés d'envelliment, sòcio-econòmicament dèbil, que té un elevat percentatge de desocupats i de caps de casa jubilats i pensionistes i amb un baix nivell cultural, exponents totes aquestes dades d'una clara situació de marginalitat urbana.

El PGM 76 havia qualificat aquest sector com de Remodelació Pública (14a), les seves zones edificades, i d'equipaments (7b), els seus espais lliures; igualment es preveien el traçat del Cinturó Litoral, que havia de passar per aquest àmbit, i la perllongació del carrer Cristóbal de Moura, via fonamental en la comunicació Barcelona-Sant Adrià-Badalona.

A finals de 1980 la Corporació Metropolitana de Barcelona va crear l'Òrgan Especial d'Actuació Urbanística Catalana-Marina-Besòs, amb l'objectiu d'elaborar un estudi conjunt del barri de la Catalana i del sector Marina-Besòs; aquest últim està situat a l'altre marge del riu, enfront de la Catalana, i suposa 19 ha de sòl públic destinat a operacions estructurants d'habitatges, espais verds i equipaments. El resultat d'aquest estudi conjunt va ser la redacció i l'aprovació dels corresponents Plans Especials de Reforma Interior (PERI) que posteriorment han permès de desenvolupar el planejament i la gestió previstos al sector del Pla General Metropolità.

L'ordenació de la Catalana

El PERI de la Catalana desenvolupa una alternativa mixta de Rehabilitació Parcial-Remodelació Parcial, que rebutja les alternatives que suposin la desaparició del barri o la seva remodelació «total», en atenció als aspectes vàlids que presenta actualment (vigència del sector d'eixample radial, tipus edificatoris de baixa densitat amb possibilitats de rehabilitació, viabilitat de la renovació urbana, «consciència de barri» dels seus habitants, etc.), i rebutja igualment la rehabilitació simple, la qual no podria dur a terme les grans operacions regeneradores del barri que s'hi consideren imprescindibles.

Les opcions bàsiques de l'ordenació contingudes en el PERI són les següents:

1. Reordenació de les grans infrastructures metropolitanes existents i projectades que incideixen en el sector i realització de mesures que tendeixen a la seva millora ambiental (desplaçament de línies de transport elèctric, redisseny del traçat del Cinturó Litoral, perllongació del carrer Cristóbal de Moura, etc.).
2. La incorporació de la Catalana a la ciutat, a la qual es troba històricament segregada, amb la introducció de noves connexions viàries i per a vianants, tot procurant l'aparició d'una nova centralitat a l'interior del barri (perllongació de Cristóbal de Moura, nova passarel·la per a vianants sobre el Besòs, operacions d'habitatge públic, etc.).
3. La conservació i la rehabilitació d'aquella part del barri més saturada, que respon amb més fidelitat al traçat originari del Pla Maymó i que presenta una configuració mínimament coherent.

– Reurbanització total del sector.
– Manteniment i nova ubicació de la petita indústria, compatible amb l'habitatge (reserva d'una illa de cases com a sòl industrial).
– Edificabilitat de planta baixa i dos pisos, coherent amb la configuració actual d'aquesta zona, que facilita el procés de rehabilitació i/o substitució que plantegem.

4. La renovació de la resta del sector amb les següents finalitats:

a. Possibilitar una nova implantació residencial promoguda des de l'Administració, de dimensions moderades però suficients per generar una revitalització del barri dins el seu entorn.
b. Confiar a l'actuació pública en matèria de nou habitatge un paper desencadenant i participatiu del procés de renovació de la Catalana.
c. Reequipar la Catalana amb les dotacions locals —socials, culturals, esportives i sanitàries— actualment gairebé inexistents.
d. Assignar un ús a la important reserva d'equipaments prevista pel Pla General Metropolità.

5. Sanejament del barri i renovació de la infrastructura d'urbanització existent, amb especial atenció a l'anivellació respecte al plastró del riu i dins dels límits que permet el manteniment de la part del barri que es conserva.

La Catalana.





Marina-Besòs.

Dades característiques de l'ordenació

Àrea de rehabilitació (16):	
Àrea bruta	9,40 ha
Sostre potencial	440 habitatges més comerços
Jardins urbans	1,00 ha
Centre d'EGB	0,68 ha
Altres dotacions (socials, etc.)	0,56 ha
Àrea de remodelació pública (14a):	
Àrea bruta	6,93 ha
Sostre potencial (residencial)	310 habitatges més comerços
Sostre industrial	7.300 m^2
Centre de BUP o FP	0,65 ha
Jardins Urbans	1,56 ha
Àrea d'equipaments:	
Àrea bruta	6,79 ha
Parc urbà. Superfície neta	1,54 ha
Centre hospitalari. Superfície neta	1,70 ha
Àrees esportives. Superfície neta	1,82 ha

Els sistemes d'actuació previstos pel PERI són els de cooperació a l'àrea de rehabilitació i d'expropiació a la resta del sector.

L'ordenació de Marina-Besòs

En aquest sector el PERI adapta i modifica les previsions del PGM-76 bàsicament en tot el que es refereix a la situació i l'estructura de zones verdes i d'equipaments (6b i 7b), a més de traçar la via de vora del riu amb els objectius següents:

1. Recuperar la façana de Sant Adrià al riu Besòs, per convertir-la en Parc Urbà de nova creació, el qual des del sector Sant Oleguer, passant per Marina, haurà d'enllaçar amb el Parc Litoral.

2. Limitació de les alçàries d'edificació a PB + 4, equivalent a la màxima del sector d'eixample consolidat contigu.

3. Imbricació de la residència amb els equipaments, i potenciació de l'eix urbà del carrer del Carme com a espai de relació entre els dos teixits i com a conductor cap a la platja, mitjançant un pas inferior.

Aquest eix ve doblat per un pas per a vianants dins de les superilles, el qual serveix d'accés als equipaments previstos.

4. Augment de l'àrea d'equipaments per aconseguir la ubicació de dos centres d'EGB de 16 unitats, un centre de BUP de 16 unitats i un centre de FP de 12 unitats.

L'ordenació del sostre residencial correspon a una ocupació extensiva del sòl amb una alçària d'edificació uniforme de PB + 4, coherent amb la que presenta l'eixample consolidat. Es preveuen dos tipus d'edificació: torres aïllades de 21 × 21 m, que es disposen al llarg del carrer del Carme, que tindran baixos comercials, i blocs lineals orientats segons l'eix NE-SO, concentrats sobre Cristóbal de Moura amb una profunditat màxima de 13 m i una longitud de 70 m. Aquesta ordenació pretén:

– Continuar el ritme que marca l'eixample per obtenir una màxima permeabilitat visual i efectiva entre la ciutat i els equipaments i les zones verdes del riu.

– Reforçar el caràcter urbà del carrer del Carme com a eix conductor a la platja amb la introducció dels baixos comercials a les torres residencials.

– La imbricació residencial amb les escoles, per pal·liar la possible desertització d'aquest sector en les hores no escolars.

El sistema de zones verdes s'estructura en funció de la potenciació de la façana del riu com un front enjardinat mitjançant la previsió d'un parc lineal que desemboca al Parc Litoral. La resta de zones verdes són jardins que, imbricats a la residència i als equipaments, connecten la ciutat amb el parc de vora del riu.

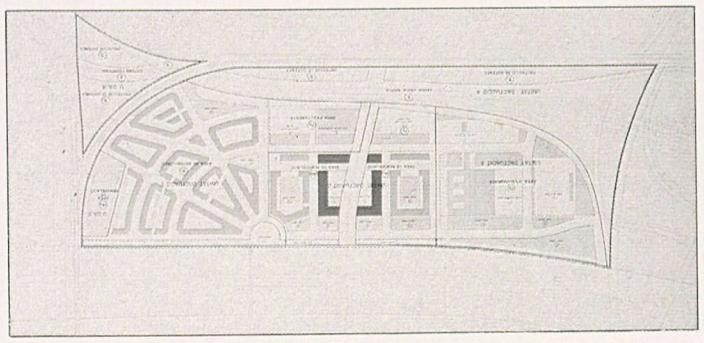
Els equipaments a la zona residencial s'organitzen en dos paquets constituïts per un centre de FP de 12 unitats i un Casal de Cultura a l'extrem nord-oest, i dos centres d'EGB de 16 unitats i un centre de BUP de 16 unitats, organitzats de forma lineal a l'extrem sud-est.

A la zona de platja destinada a equipaments i a Parc Litoral es contempla com a prioritària la seva bona incorporació al casc urbà de Sant Adrià, tant pel que fa als vianants com pel que es refereix a la circulació de vehicles. Els accessos de vehicles i de vianants s'asseguren amb les perllongacions i els passos sota la via del tren a la via de vora del Besòs i al carrer de la Platja, i aquesta estructura d'accessos es reforça amb la previsió d'un pas subterrani per a vianants sota el ferrocarril, com a continuació del carrer del Carme, que dóna lloc a l'eix central de l'ordenació, connectant amb el Passeig Marítim que es preveu com a façana de Sant Adrià de la platja.

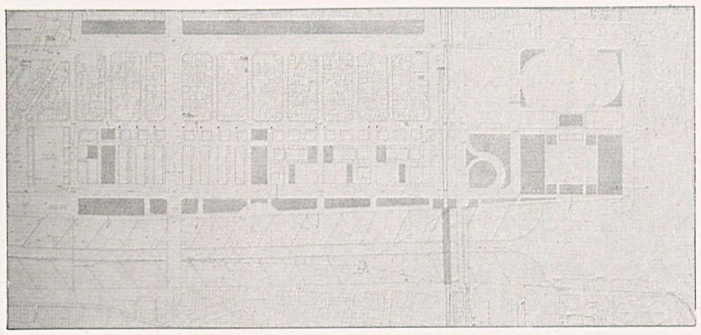
L'ordenació interior preveu: Àrees d'aparcament, camp de futbol (existent), complex esportiu amb instal·lacions cobertes i descobertes i Parc Litoral amb la previsió de piscines recreatives a l'aire lliure com a alternativa i complement de la platja.

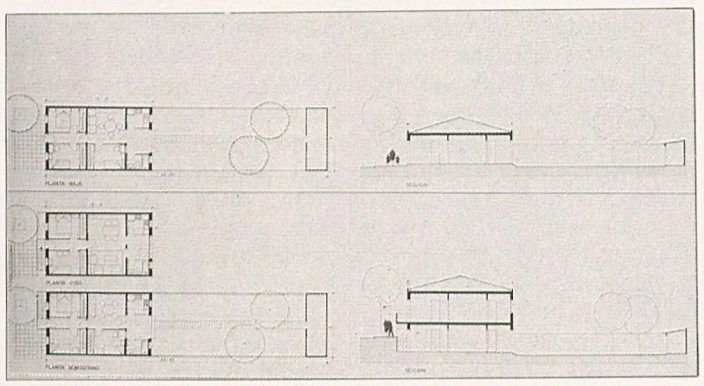
Per l'important conjunt de dotacions i d'espais lliures que ofereix aquest sector juntament amb les previstes a la Catalana, tota l'àrea de planejament es converteix en un centre de reequipament immediat (Sant Adrià) i metropolità.

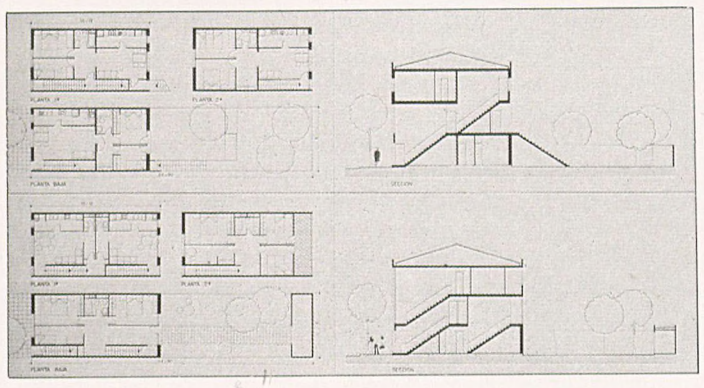
Ordenació del Sector la Catalana.



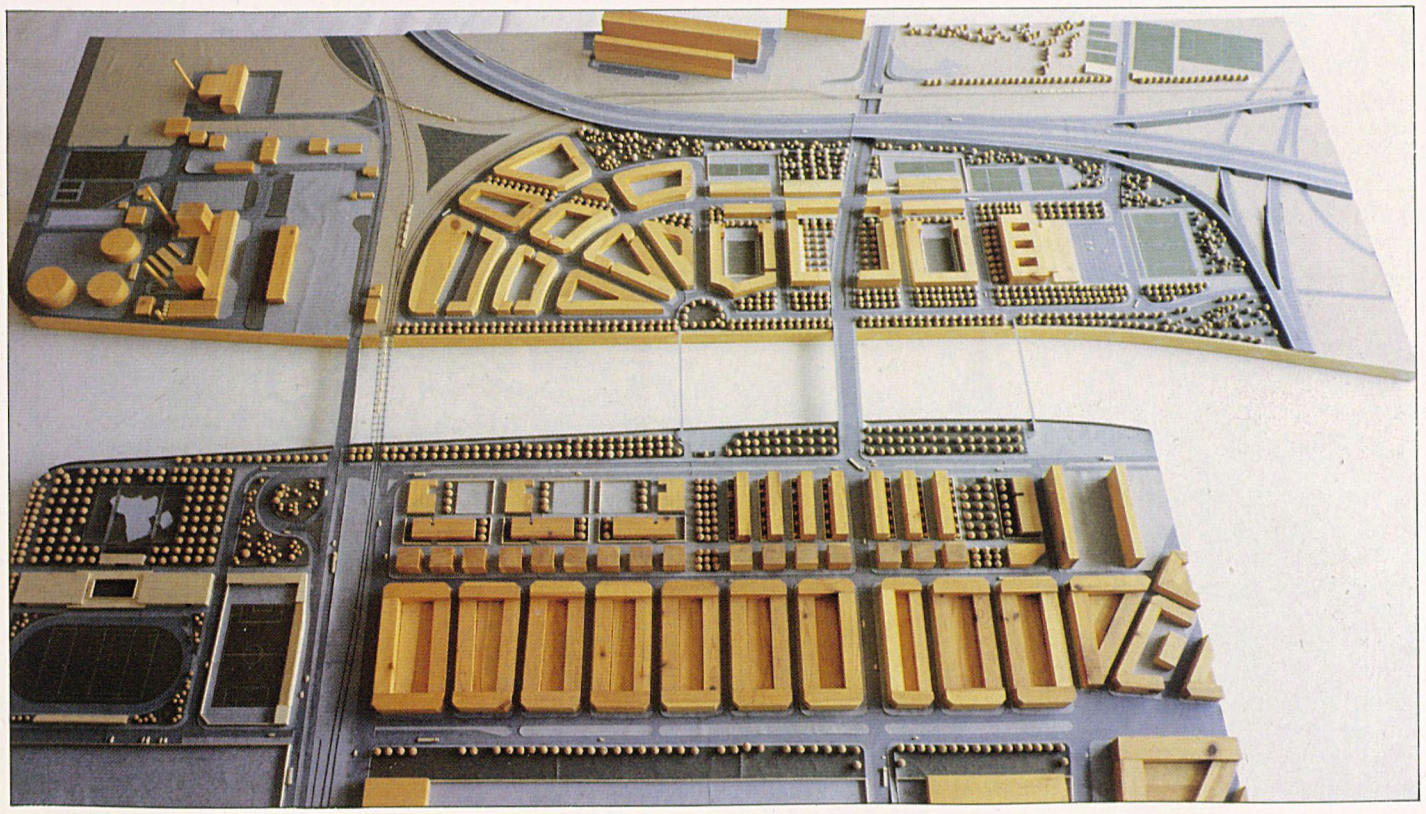
Ordenació del Sector Marina-Besòs.







Possibilitats d'adaptació dels tipus edificatoris a les noves ordenances.



El Conjunt de la Catalana-Marina Besòs.

Característiques de l'ordenació

Superfície bruta total	19,00 ha
Zona residencial	
Residencial	(600 habitatges) 30.230 m^2
Equipaments	25.895 m^2
Jardins i parcs urbans	25.625 m^2
Zona platja	
Parc Litoral	34.790 m^2
Equipaments	
Esportius	44.910 m^2
Total sòl residencial	30.230 m^2
Total zones verdes	60.415 m^2
Total equipaments	70.805 m^2

Equip Redactor

Carles Puiggrós
Director

Miquel Sodupe
Sergi Gòdia
Arquitectes

Carme Garriga
María José Calvo
Sociòlogues

M. Àngels Gil-Vernet
Advocada

Joan-Bosco Cusó
Aparellador

Col·laboradors

Pere-Màrtir Mayolas
Lluís Archs
Miren-Izaskun Gisbert
Javier Pozo

1982

4.2 La Millora Urbana del Polígon de Ciutat Badia

No és cap casualitat que el polígon Badia s'anomeni ciutat i Ciutat Badia. Ho és per la quantitat de gent que hi viu (arran de vint mil persones) i per la consciència d'identitat que existeix. Però també ho és per les especials condicions en les quals està situat.

És l'establiment més gran construït mai de cop a la comarca del Vallès; a mig camí de Cerdanyola però inaccessible, a l'altra banda de l'autopista, i arran dels suburbis-jardí del petit municipi de Barberà. Lluny de Sabadell, interposant-s'hi l'aeròdrom, però a prop de la Universitat Autònoma, a l'altra banda d'un estimball que l'amaga. En definitiva, un enclavament acabat l'any 1975 on viuen assalariats i un percentatge molt alt de desocupats.

Un lloc que tothom ha vist des de l'autopista però que és ben poc conegut; mai no cal passar-hi.

Certament que Badia és un polígon, ja que ha patit i/o pateix tots els vicis d'origen del període de construcció massiva d'habitatge dels anys seixanta i primers dels setanta. No hi havia equipaments quan van començar a adjudicar-se habitatges, i ben aviat els blocs manifestaren deficiències constructives. Encara avui en dia, baixants i cobertes, mitgeres i conduccions són temes i problemes que cal millorar constantment.

Amb tot, l'etapa d'actuar a l'habitatge directament i la de reclamació de serveis escolars i d'altres sembla encasellada.

El Pla Especial millora aquests aspectes de la realitat i planteja com a tema novedós solucions a d'altres problemes i bàsicament a la urbanització. Solucions d'ordre viari, d'accessos, d'aparcament, de places i de parcs. Solucions totes elles pendents als deu anys de construcció i conseqüència d'una operació que es desentenia de tot allò que no fos habitatge-dormitori.

Tanmateix allò més específic i inquietant de Ciutat Badia és la seva situació d'enclavament urbà aïllat en un territori incòmode (autopista, suburbi-jardí...). En definitiva, una situació que obliga a plantejar els problemes urbanístics en termes de fer ciutat. En altres polígons es tractarà de convertir-los en barris d'una ciutat més gran de què formen part.

La qüestió de la població i dels habitatges

Badia perd població lentament però continuadament com a conseqüència de l'estoc fix d'habitatge, el qual no pot oferir casa d'acord amb el creixement vegetatiu de la població. La Ciutat no ha disposat, ni disposaria sense aquest pla, de cap oportunitat per oferir nou habitatge.

La qüestió de l'activitat

Badia acusa molt especialment un dèficit greu d'activitat. Tret de les grans parcel·les institucionals i de serveis públics (escoles, assistència mèdica...) la resta es redueix a un mercat i a un supermercat. El comerç a la menuda s'entafora a les plantes baixes dels blocs, aïllat, dispers segons la pròpia dispersió dels blocs, i de mida molt petita.

Malgrat que la meitat dels blocs tinguin soterrani, en termes d'espai construït, la situació és òbviament deficitària, sense que sigui possible incrementar-hi la superfície construïda.

En termes de sòl, no hi ha cap oferta addicional, si exceptuem la reserva genèrica en una placeta del Pla Parcial que es revisa.

Altres activitats de servei o terciàries, que no estan obligades a l'efecte «aparador», es veuen obligades a instal·lar-se irregularment en pisos o a buscar-los fora de Ciutat Badia.

S'acumulen dues menes de dèficit: un de quantitatiu, ja que la població té una capacitat de consum i d'iniciativa molt superior (en termes agregats de superfície construïda); i un de qualitatiu. L'específica disposició dels locals existents és extraordinàriament rígida. No pot permetre ni l'establiment d'una botiga de dimensions mitjanes, ni pot ser compatible amb activitats productives (tallers, magatzems, serveis personals...).

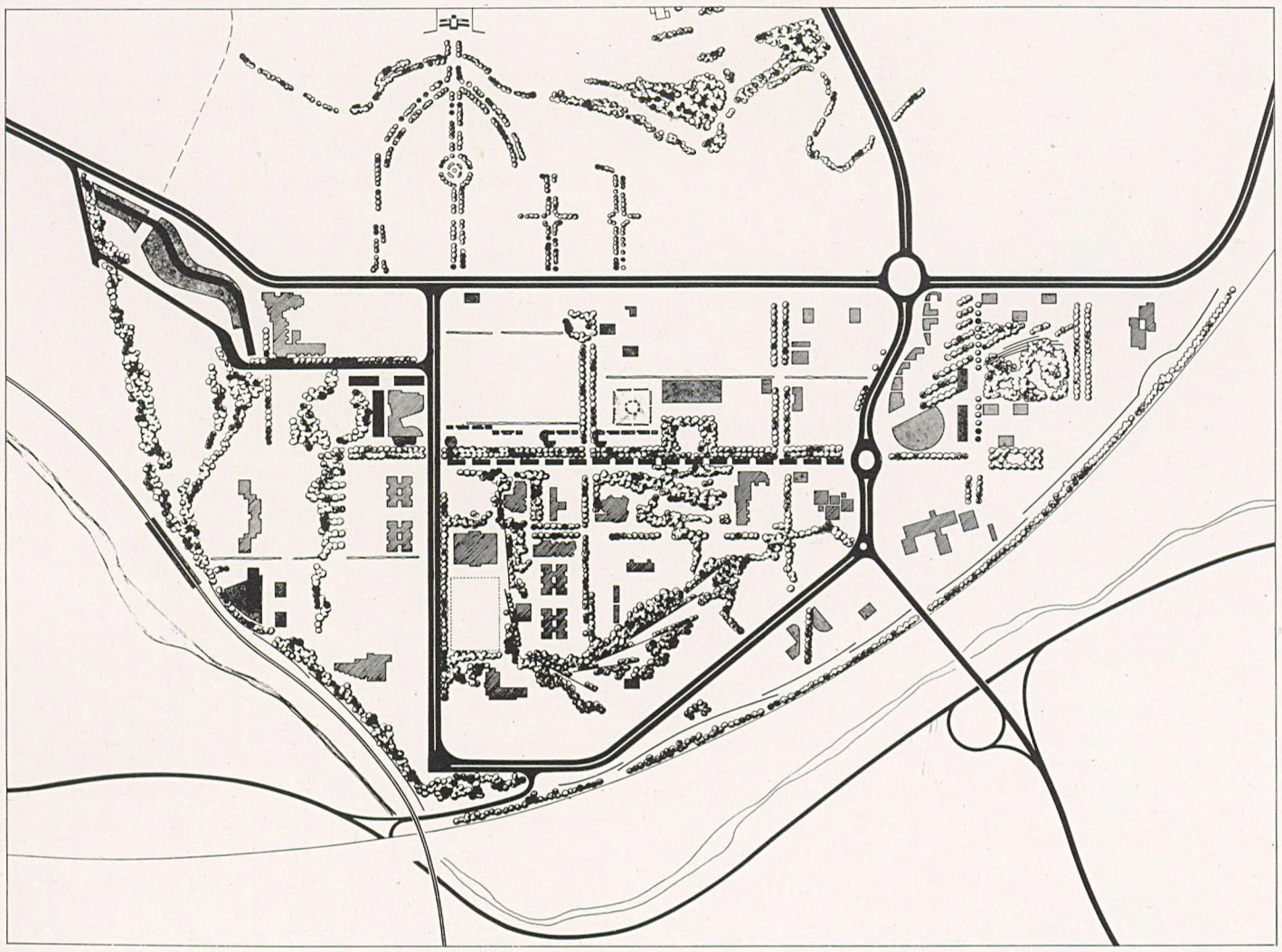
Els locals existents són plens. Això indica que ja s'ha assolit la saturació absoluta. El Pla introdueix com a argument bàsic la revisió d'aquesta situació, millorant i diversificant l'oferta per a usos no sols comercials o de serveis, sinó també de tallers i de petita indústria.

Un Pla per a una ciutat

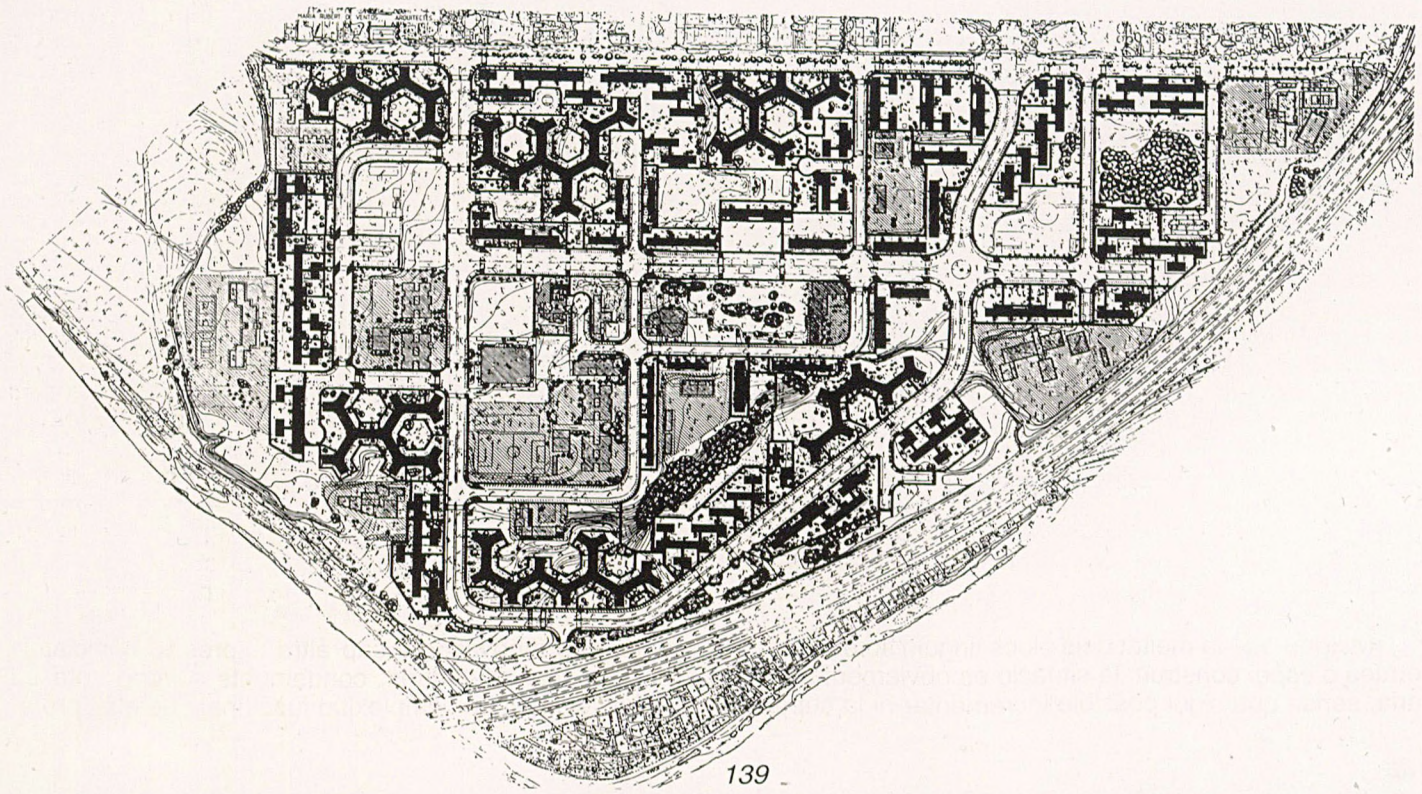
Quina és la situació de partida, el diagnòstic general?

Badia viu una anòmala congelació generalitzada que es manifesta, en termes d'habitatge, com a impossibilitat d'increment-canvi del parc existent. En termes d'activitat, per la impossibilitat material d'acollir o de fomentar iniciatives de cap mena, i en termes d'extensió, per la incapacitat de superar físicament el precinte fundacional. Aquesta congelació és el resultat d'una idea urbanística inicial molt rígida que concebia Badia com una reserva (en el pitjor sentit de la paraula) de mà d'obra. En canvi, el plantejament que es revisa amb el Pla es manifesta en altres vessants, com a estereotip feble i incapaç de guiar criteris de transformació o objectius bàsics: així, les darreres localitzacions d'equipaments són inevitablement manades per pragmatisme curt (llar d'avis, biblioteca...) i sense criteris generals ni de massa convenciment. El problema de l'aparcament resta pendent indefinidament, resignat als mals usos, al desordre. L'esquelet viari, tot i sabent-se desencaixat, acusa un insondable enigma sobre quina pot ser la millor redefinició, si hom ho contempla globalment i si es considera la naturalesa específica del trànsit esmentada abans. La urbanització, en definitiva, resta magmàtica, immensa i inabastable, resignada a ser descampat o racó de ningú, ja que no existeix cap criteri i tot esdevé, aleshores, «flexible» segons les inversions puntuals.

En definitiva, les inversions constants del sector públic (amb mala consciència d'error heretat de l'administració pública) són aleatòries i erràtiques, i es «dipositen» de forma assistencial i amb escàs efecte difusor sobre una concentració humana a la qual s'ha negat cap marge de mobilitat. Ciutat congelada, incapaç ni d'acollir ni de regular cap innovació ni cap altra expressió d'iniciativa civil dels seus ciutadans, condemnats a viure sota un absurd Leviatan de complexitat funcional que els «protegeix» dels circuits productius.



Esquema de l'estructura general.



Planta estat actual de ciutat Badia.

La idea-força del Pla és capgirar aquesta paradoxa tot formulant un nou escenari:

1. *Fixar* una imatge general de la ciutat en base a la reinterpretació del que ja existeix com a enclavament d'objectius nous, estructuralment poderosos i de significat no-pintoresc. Determinar, doncs, amb precisió, les transformacions generals (viàries, aparcament, d'ús del sòl, tinença..., extensió, equipament...) i la seva composició de conjunt, per produir i arrelar una imatge abstracta, però també prou fixa, clara i definida en relació a l'ús i als canvis necessaris en el futur.

2. Per contra, *desbloquejar,* a un altre nivell, la situació actual.

a. Establir les regulacions precises que ordenin una espiral d'activitats i d'inversions sobretot particulars i privades. Crear, en termes de sòl, un «camp de maniobra» per a la iniciativa que fomenti l'ampliació de la base econòmica i el perfil sociològic (activitat i habitatge).

b. Descentralitzar el manteniment del conjunt del sòl de titularitat pública, responsabilitzant els residents en tots aquells canvis que gaudeixin de l'acord dels seus interessos particulars amb els generals i públics.

c. Pautar la solució de continuïtat de Badia vers l'extensió a ponent, una de les principals cartes de viabilitat general.

Les propostes del Pla s'inscriuen en una política de millores que té sentit, perquè la situació de fet és globalment estimable i reversible i en tant que polígon d'habitatge massiu, té un seguit de característiques avantatjoses:

1. L'habitatge, per bé que no massa gran, té condicions higièniques acceptables. Els edificis, després de successives reparacions, poden aportar un envelliment raonable a mig termini.

2. La concentració en alçada dóna densitats (per sota dels 80 habitatges/ha) considerables sense saturació de sòl i produeix avantatges de proximitat generalitzada als centres de serveis i amb una disponibilitat suficient de sòl lliure que pot qualificar l'espai públic.

3. D'altra banda, tot increment de l'activitat que comporti plurifuncionalitat és una proposició «positiva», i no pas restrictiva. En canvi, és sabut que en moltes situacions, arreu, el procés ha de ser justament l'invers, i succeeix que la fortuna de les prohibicions i les incompatibilitats és dubtosa.

4. L'estructura viària és un capital molt estimable (els perfils longitudinals trempats, la pavimentació, l'enllumenat i la secció transversal). Els canvis es proposen sols com a millores addicionals o com a transformacions estratègiques.

5. En darrer terme, però no menys important, la ciutat dels blocs ha estat i continua sent una alternativa de composició urbana, si es bandegen les actituds culturalment insensates i arbitràries que propaguen la condemna o la tolerància com a «mal menor» o com a «error històric».

Anàlogament a qualsevol altra peça urbana, els polígons tenen errors i insuficiències. Els projectes de transformació, de «segona volta», n'hauran de confirmar la vigència.

Classes de sòl

Els polígons d'habitatge massiu s'identifiquen per la particular relació entre espai lliure i volum edificat.

Tanmateix, l'estreta connexió entre forma del viari i forma de l'edificació, es dilueix. Les relacions mètriques entre els elements bàsics de la ciutat es disloquen. L'habitatge és absolutament seriat, l'espai lliure s'amplia, l'edifici creix, el carrer s'infla. Hi ha un capgirament de la relació espai d'ús públic-espai d'ús privat. Això condueix, quasi sempre directament, a l'ús públic de tot el sòl no edificat. El que és lliure, el que és públic, es fa gros, és màxim.

Badia presenta les conseqüències tòpiques de l'aplicació d'aquest model. Existeix una independència real dels vials respecte als edificis. Se segreguen immensos espais lliures com a negatiu dels edificis i del viari. Són el buit que envolta tot el sistema de masses i filaments. I la seva superfície, en termes agregats, és immensa.

En conjunt, una vulgar traducció de la idea d'independència de la circulació de vianants, que s'anomena aquí, eufemísticament, «urbanització», quan, en propietat, no existeix. Per dos motius: perquè la immensa quantitat d'espai lliure fa impossible a qualsevol administració normal el seu manteniment i la seva millora (més en una administració sense recursos), i perquè hi manquen idees espacials o efectes visuals en l'existent que donin criteris d'ús adequats.

Badia té una quantitat excepcional d'espai lliure que esdevé ingovernable, ja que violenta la planta baixa d'habitatge, genera mal ús i vicis d'utilització, és una càrrega per a les inversions en manteniment i millora, i, en canvi, és poc rellevant respecte a la percepció i la qualitat urbana del conjunt.

Un pla de classes de sòl

Redimensionar el sòl lliure existent, abordar la millora de l'aparcament de superfície i certs desajustaments viaris, oferir sòl parcel·lat a la iniciativa privada, cooperativa o mixta, ens duu a posar l'accent sobre la definició del sòl.

No pas perquè ignorem el pes dels volums construïts, ni el capital invertit en la xarxa viària, sinó perquè, en ser la parcel·lació privada una simple projecció automàtica dels volums residencials (a diferència de qualsevol altra forma estructural del creixement urbà), per contra, el sòl públic és hegemònic. Al seu interior, el sòl no parcel·lat en usos específics és encara enorme. Resta, doncs, «l'objecte» més obert, indefinit, indecís, inacabat, reversible i obsessiu, dintre el paisatge urbà. La seva redefinició no serà cap artefacte màgic, però sí la clau de volta per abordar els objectius generals del pla, introduint una composició de conjunt inèdita enfront del simplisme taxonòmic pel que fa al sòl; sigui residencial (= projecció horitzontal dels volums residencials), lliure, viari i parcel·lat per serveis, el Pla planteja la distinció següent pel que fa al sòl lliure:

1. Lliure de circulació rodada viari.

2. Lliure per a vianants. Voreres, jardins, places, i parcs. Entès com a sòl de domini i de conservació pública i suport físic de les futures millores d'urbanització.

3. Lliure de coexistència de vianants i de vehicles. Parc d'aparcaments entesos com a «platges» d'aparcament ordenat i arbrat. Mitjançant un tractament adient, es formaran així llocs de domini del vianant que serviran, amb caràcter d'acordió, a l'ajust de la demanda d'estacionament de cada moment.

Sòl de conservació pública.

4. Lliure d'ús particular, jardins de les plantes baixes. Definició de l'espai de darreres assignat als habitatges de planta baixa existents en règim de concessió i manteniment particular. Aquest sòl, que romandrà de propietat pública, serà d'ús específic i s'arbitraran, per acord, les mesures adients de manteniment.

5. Sòl lliure de protecció. Terrassa de plantes baixes. En els edificis residencials existents es proposa sistemàticament un tractament dels fronts d'accés als blocs per millorar-ne l'ús comercial.

Pel que fa al sòl parcel·lat:

1. Sòl parcel·lat residencial. Edificis d'habitatge existents.

2. Sòl parcel·lat d'equipament públic. Escolar, assistencial, cívic, religiós, esportiu i de serveis tècnics.

3. Sòl parcel·lat de l'activitat. Comerç, serveis, tallers i nova residència.

Del total del sòl lliure actual, una part es parcel·la específicament. Es transforma en solar per acollir i estimular usos que ara són materialment impossibles.

El Pla n'assenyala la localització així com les regulacions a les quals s'hauria de sotmetre.

Ordenació general

El Pla estableix tres grups de propostes d'intervenció sobre el conjunt de Badia.

a. *Les propostes sobre la forma general que suposa la transformació d'elements estructurals de conjunt.* Es referiran bàsicament a la nova ordenació viària, a la construcció de sistema verd, a la definició de les vores i a l'estructura de passos i places que es proposen.

Es planteja la creació d'un sistema de recorreguts interns, amplis i arbrats, que enllacen les diferents àrees. Passos que queden delimitats no pas per l'existència o no d'urbanització del seu sòl, sinó per les tanques, l'arbrat o els edificis que els emmarquen.

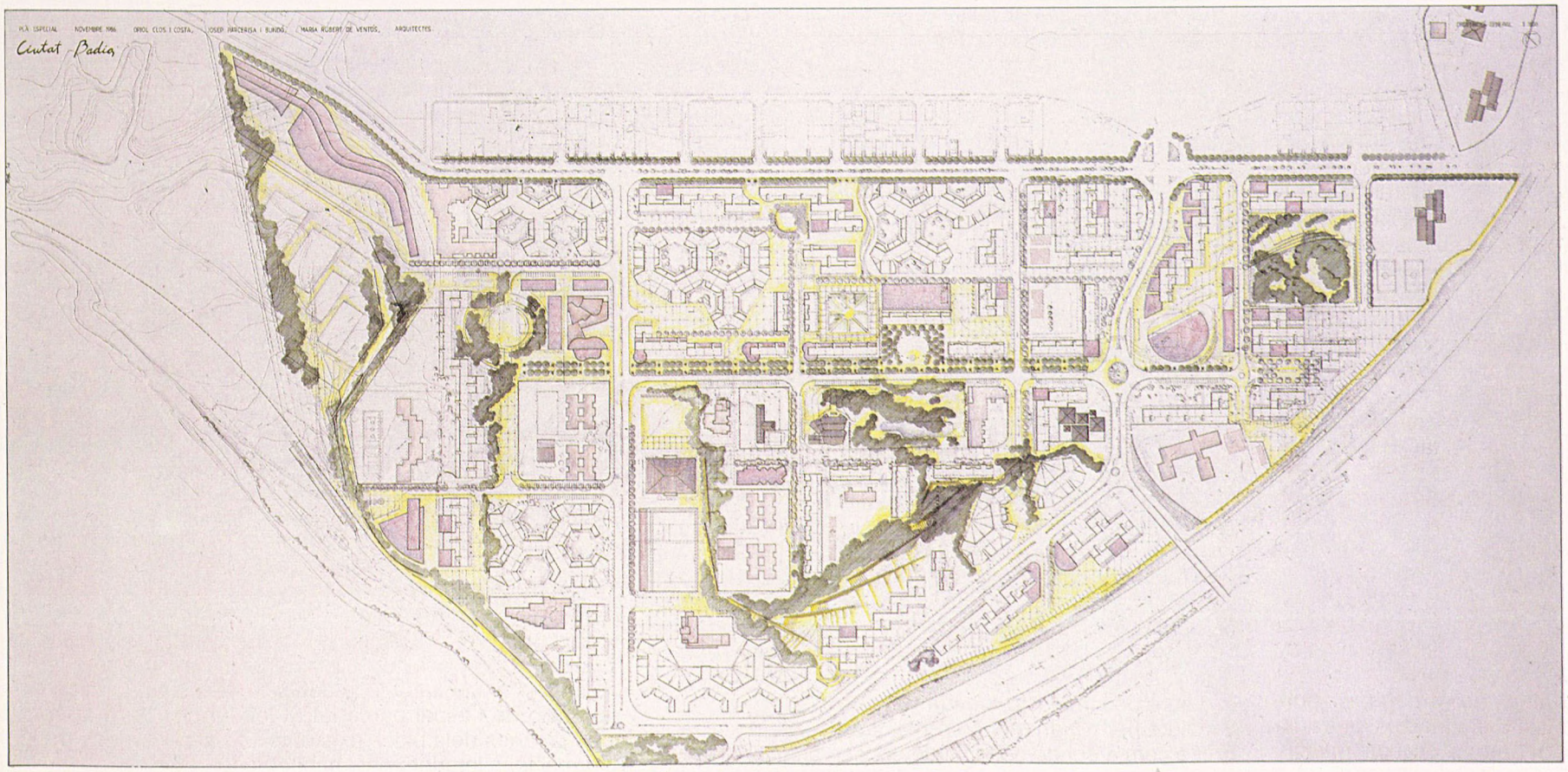
b. *Les propostes que se centren sobre àrees o sectors concrets.* Estan quasi sempre vinculades a operacions de transformació d'imatge o d'ús i es plantegen als llocs on un grup d'interaccions individualitzades permet canvis qualitatius que jerarquitzin i modifiquin el sistema més indefinit actual; o bé transformin radicalment l'ús i la centralitat de determinades àrees. Són les propostes de creació de nous centres: comercial, l'extensió de ponent i el nou passeig (carrer Burgos actual).

c. *Les propostes sistemàtiques que estan pensades per a situacions tipificables.* Aquestes es referiran a les transformacions d'ús de parts d'edificis existents, a la forma d'ocupació d'espais públics per a usos més particulars o comunitaris, a la definició de les tanques de separació de l'espai parcel·lat, a les formes de millora de les façanes dels blocs existents i, finalment, a les transformacions interiors dels habitatges.

Tipificació de les classes de sòl en la proposta de l'avanç.



Proposta del Pla Especial. Plànol d'ordenació.



La gradació en l'espai verd que el Pla preveu, no sols ha de facilitar la conservació, sinó també la definició clara de l'espai lliure per mitjà de les tanques verdes que separaran aquests espais de les altres zones d'aparcament mixte, dels passos, dels parcs, etc.

El Pla estableix la construcció d'edificis en planta baixa per a usos de comerç i serveis en diferents àrees i allà on afavoreixin la millora de les condicions físiques i ambientals.

Estructura del Pla

1. El nou ordre viari i l'aparcament

L'esquema de circulació s'ordena a partir d'una anella viària única. Aquest esquema recondueix i simplifica la circulació rodada existent i permet incorporar al sistema de parc d'aparcament alguns dels vials secundaris existents; en tot cas és des de l'anella que s'accedeix a les principals àrees d'estacionament de vehicles. Un tram de l'anella, en connexió amb el nou viaducte sobre l'autopista, recollirà l'únic trànsit de pas per l'interior de Badia i alhora es configurarà com a principal canal de circulació. El carrer Burgos actual com a «diàmetre» de l'esquema viari per facilitar l'accés a les àrees d'aparcament interiors.

L'aparcament es disposa en superfície o bé en forma de possible garatge i de traster (en el cas de les àrees recolzades al mur de separació amb l'autopista).

En qualsevol cas els estacionaments s'han redistribuït atenent a criteris d'ordre i de màxima proximitat a l'habitatge. Es fan compatibles les platges de vehicles en superfície amb la idea d'àrees arbrades en continuïtat amb els passos de vianants. És per això que anomenem aquestes àrees parc d'aparcament, perquè el cotxe no serà l'únic protagonista. Altres ofertes d'aparcament en pupil·latge són possibles i se n'indica la seva millor ubicació com a modalitat productiva del sòl parcel·lat.

2. El gran espai lliure, centre equipat

Un objectiu de forma física principal del Pla és l'ordenació de tot l'espai central on actualment se situen la majoria d'espais i edificis d'equipaments (amb excepció d'algun bloc residencial), en forma de gran espai d'ús lliure i públic. S'ajusten els equipaments amb parcel·les i s'ordena l'espai buit per mitjà d'un gran recorregut tangent als diferents usos. Aquest recorregut parteix de l'eix de Burgos i enllaça també amb el nou parc de migdia que es proposa en la zona en pendent. A l'interior d'aquest àmbit els trànsits es preveuen de circulació lenta. Els equipaments, o bé estaran delimitats per una tanca —en els casos en què els usos ho requereixin— o bé es disposaran de forma lliure sobre el verd.

3. El Passeig (carrer Burgos)

El bon traçat i la gran dimensió del carrer Burgos, així com les seves continuïtat i posició diametral a l'interior de Badia, fan possible un conjunt de propostes amb vista a convertir-lo en el passeig principal. I això vol dir, no només reurbanitzar-lo, tot adequant la seva secció viària sobredimensionada, sinó també fer-hi possible una major activitat comercial i de serveis, respectant el seu caràcter asimètric actual.

En el centre del passeig, la plaça de la Sardana, en posició frontal al parc, actuarà com a focus del conjunt amb una font i un sistema de fanals en el·lipse que reforcen el seu caràcter central.

El carrer finalitza amb un ampli jardí, lleugerament elevat, que domina l'autopista i el paisatge.

A l'oest, es perllonga fins els nous edificis d'equipaments —centre cívic— i d'activitat que es preveuen en els solars avui lliures i que entronquen amb el nou Parc de Ponent.

El redimensionat de la calçada —supressió del vial nord i conversió de l'actual calçada sud en carrer de dues direccions— permetrà ampliar la vorera de la banda assoleiada amb la plantació de tres fileres d'arbres.

4. Els Parcs

Es proposa la construcció de 5 parcs:

1. Al Parc Central, pràcticament urbanitzat amb pins i alguna font, principal espai lúdic actual, s'hi proposa la construcció d'un gran llac. Tot lligant-lo a la reordenació del carrer Burgos es preveu com a principal espai arbrat d'aquest sector.
2. El Parc de Migdia se situa a la zona actualment buida i de topografia difícil, a l'interior de l'anella central. S'ordena sobre un sistema de murs i talusos per fer possibles els recorreguts planers. El principal portal d'accés són les grans escales situades sobre l'eix de Bètica —contrapunt de la direcció dominant de Burgos—. Es proposen altres accesos des del carrer Mediterrani i des del Parc Central.
3. Al Parc de Llevant, a la zona de pins actual, s'hi organitza un ampli espai lliure als darreres del nou centre comercial.
4. El Parc de Ponent, davant per davant dels blocs lineals que limiten Badia a l'oest, es preveu com a final de tot el nou passeig arbrat (carrer Burgos), solucionant l'enllaç amb la zona de serveis de la fondalada de ponent.
5. El parc del riu sec, amb urbanització iniciada que continua pel marge sud de Badia serà el coixí verd del futur ferrocarril, i es perllongarà fins a l'estació i més enllà fins a la nova àrea de serveis a la fondalada de ponent.

Aquest sistema de parcs, distribuïts per les diferents zones de Badia, quedaran enllaçats entre ells pel sistema de passos per a vianants.

5. El focus d'activitat sobre l'encreuament de l'eix Mediterrani i Burgos

En l'illa buida definida per la cruïlla del nou passeig i l'eix viari vers el viaducte, es preveuen un conjunt d'operacions que reforcen el caràcter central que adquirirà aquest sector —sobretot a partir del nou sistema de trànsit proposat i de la seva situació actual com a principal punt d'ingrés a Badia.

D'una banda s'ampliaran les botigues existents enfront del carrer de pas creant nous comerços que seguiran l'alineació del carrer, buscant l'efecte aparador. Aquestes botigues es col·loquen deixant lliures els passos i accessos als blocs de vivendes existents. El reconeixement de la forma corbada del carrer així com la seva continuïtat visual fan d'aquest punt un dels principals àmbits de comerç i nova activitat. Els darreres d'aquests blocs en pantalla quedaran delimitats per una gran platja d'aparcament arbrat, que acumularà la majoria del parc mòbil del sector. L'activitat en aquest sector queda sobretot reforçada per un nou edifici comercial i de serveis, que es disposa sobre l'encreuament. Aquest edifici remata visualment el Parc de Llevant assegurant la continuïtat entre aquest i el Passeig.

6. Tres qüestions territorials

Segurament, una de les opcions, que amb el pas dels anys s'ha demostrat, més greus, fou situar Ciutat Badia en forma d'enclavament aïllat.

1. Cap itinerari comarcal no es relaciona amb el polígon. És un cas crític de concentració superior als 20.000 habitants amb accesos estrictament umbilicals.

La propera construcció, impulsada ja des dels inicis de l'elaboració del Pla, d'un viaducte per damunt del riu i l'autopista transformarà aquesta situació millorant sensiblement la connexió de Badia amb la xarxa viària del Vallès.

2. En el cas que es continuï la variant del traçat actual dels Ferrocarrils de la Generalitat entre Bellaterra i Sant Quirze, es dotarà Ciutat Badia d'una estació central que connectarà a una línia de gran intensitat (Barcelona-Sabadell) en el conjunt dels ferrocarrils suburbans de Barcelona.

El Pla treballa amb aquesta hipòtesi i proposa les condicions, traçat i localització de l'estació, que semblen més òptimes, d'acord a l'avantprojecte de la Generalitat de Catalunya.

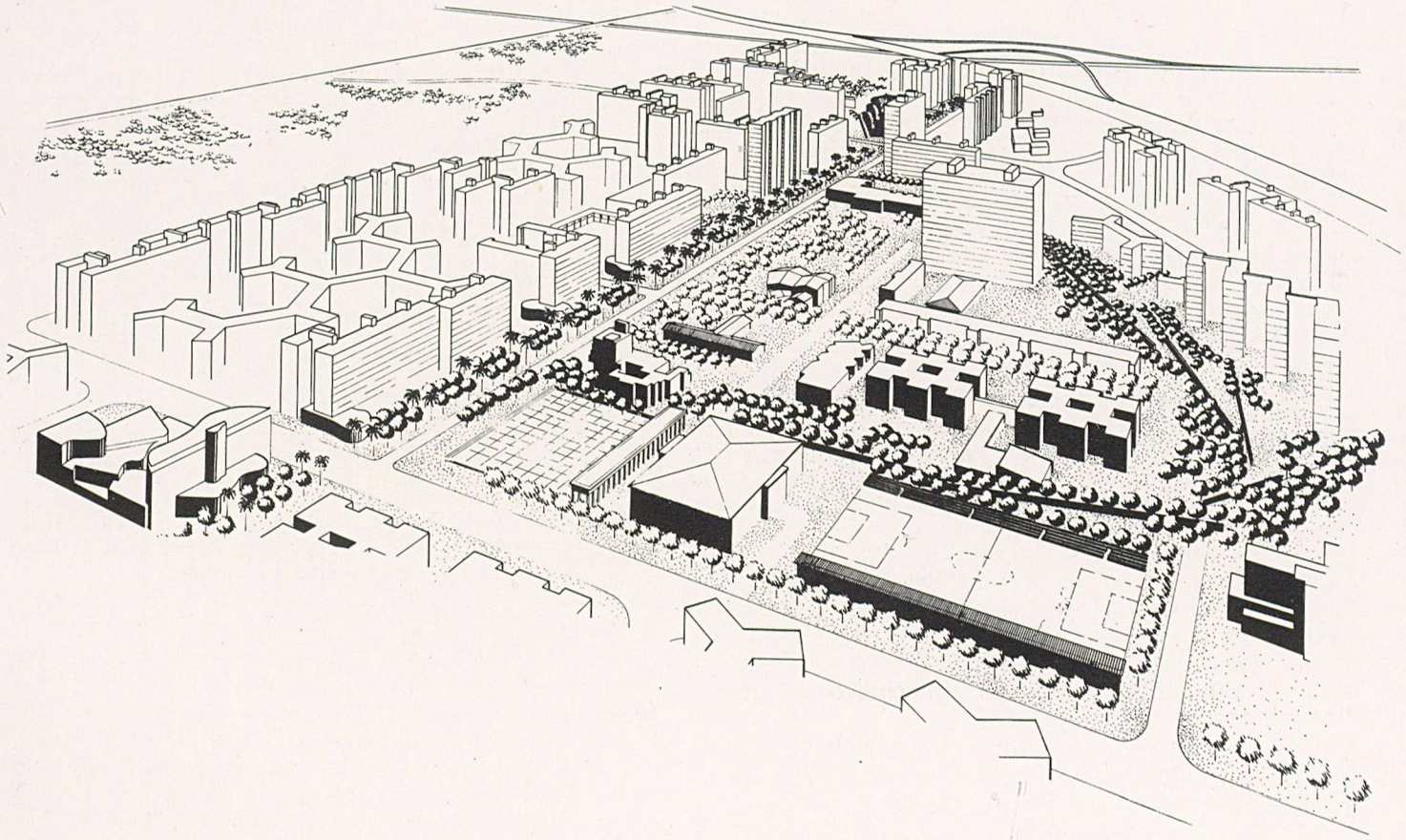
3. A Ponent, Ciutat Badia frontereja amb un esvoranc que es perllonga fins al límit de l'Aeroclub Sabadell-Barcelona. Aquesta és, per eliminació, l'única oportunitat d'extensió viable. Cal salvar un desnivell.

L'esforç i l'opció del Pla per promoure l'extensió ajudarà a resoldre quelcom que els projectistes i els promotors en el seu dia menystingueren, ignoraren o consideraren estrany: que Ciutat Badia pot i ha de tenir una àrea d'extensió, una «perifèria» pròpia.

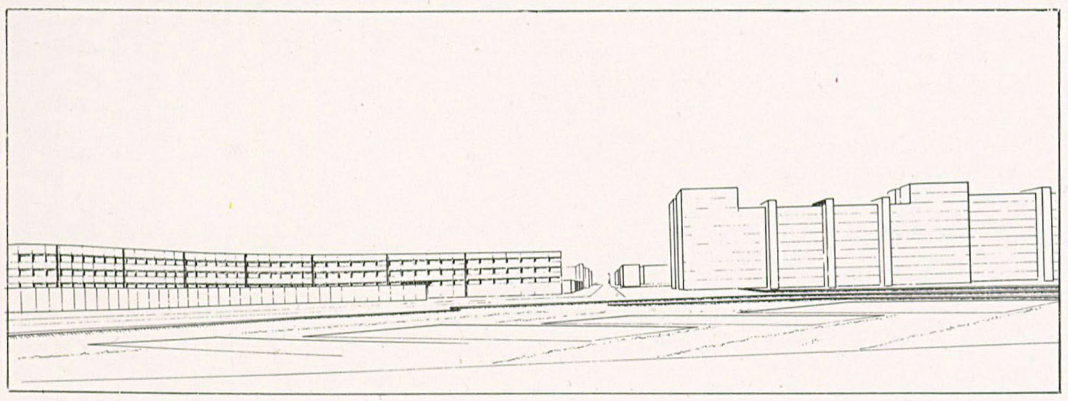
Equip Redactor
Oriol Clos
Josep Parcerisa
Maria Rubert
Arquitectes

1984

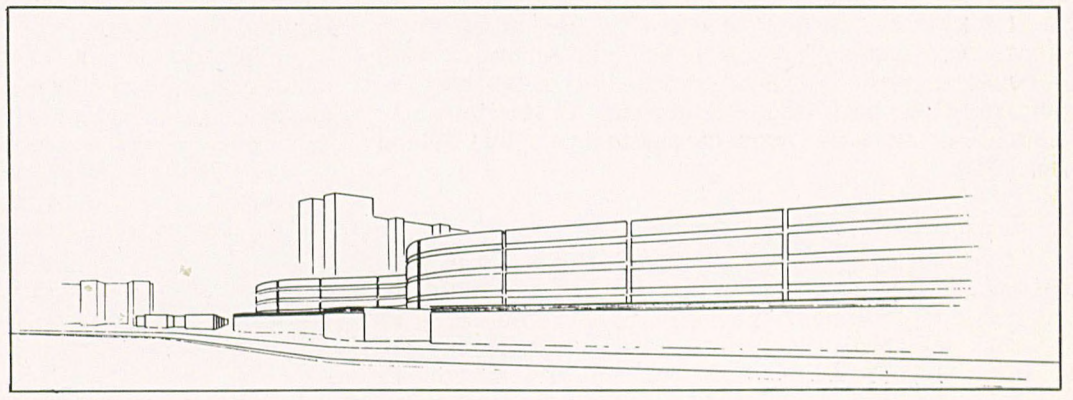
Vista general del gran espai lliure central.

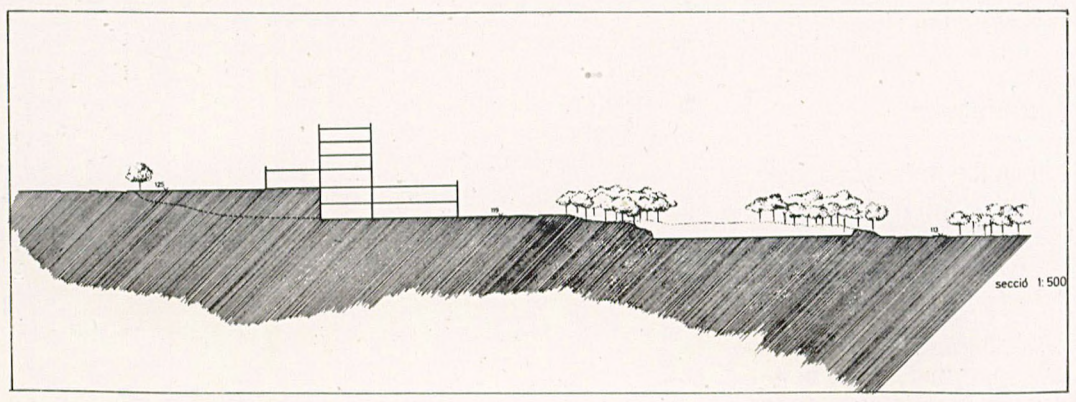


Vista de la fondalada de ponent.

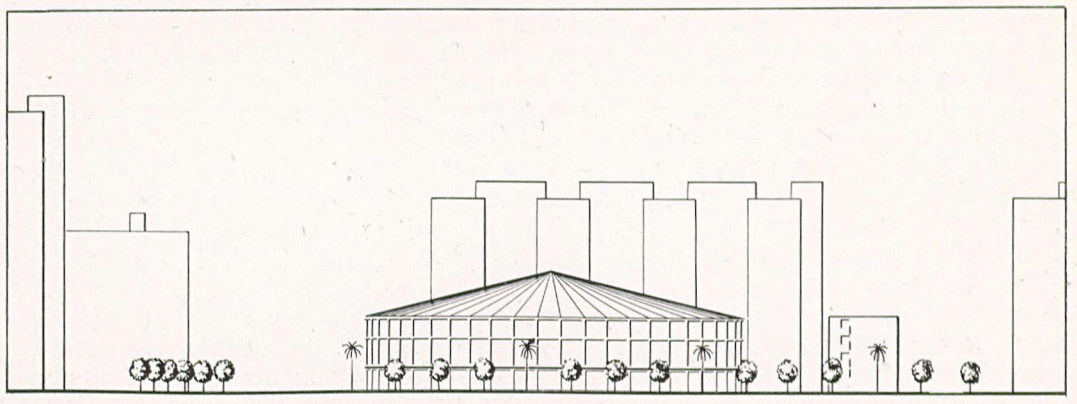


Transformació de la carretera a Sabadell en carrer urbà.





Resolució de la fondalada. L'edifici lineal.



El nou centre comercial.

4.3 Pla Especial de Reforma Interior de Sant Josep



El barri de Sant Josep a la vall del Llobregat

El pla i el barri

El Pla Especial de Reforma Interior de Sant Josep es planteja com a pla de legalització, urbanització i rehabilitació desenvolupant les pautes del Pla Metropolità de Barcelona de 1976 en un barri dels denominats d'urbanització marginal, és a dir, aquell tipus de trames urbanes que s'han produït en unes condicions urbanístiques i jurídiques deficients i netament diferenciades de la ciutat «normal» i fins i tot de les perifèries oficials de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Aquest fet implicarà unes condicions de planejament singulars: i en aquest sentit aquest preludi voldria encaixar de forma resumida les condicions i/o premisses específiques que desenvolupa el Pla. El barri de Sant Josep és un dels barris d'Urbanització Marginal del terme municipal de Sant Vicenç dels Horts, iniciat fa més de vint-i-cinc anys, amb una superfície de sòl d'unes 30 ha aproximadament, que correspon a set finques rústiques. Està situat en terrenys amb gran pendent als vessants de Puig Castelar que corresponen al sistema muntanyenc que defineix el marge dret del riu Llobregat a l'altra banda del ferrocarril que hi transcorre paral·lelament, precisament consolidant la inflexió de sòl pla —de gran riquesa agrícola— amb la zona muntanyosa. Actualment el barri té una població superior als 4.200 habitants, que correspon a unes 850 unitats familiars.

La qualificació majoritària de la població activa és el treball assalariat i hi abunden els jubilats i els desocupats.

El barri està format per uns vuit quilòmetres de carrers d'una amplada mitjana d'uns sis metres. Un 40 % dels carrers tenen pendents superiors al 8 %. El barri té més de 840 parcel·les i la construcció ja realitzada té gairebé 100.000 m^2.

El barri, però, s'ha anat materialitzant amb absoluta precarietat jurídica, sense la supervisió legal i administrativa, sense suport tècnic per a les construccions.

Les obres mínimes d'urbanització participen de la il·legalitat i la marginalitat de les edificacions d'habitatge. L'equipament escolar no ha estat instal·lat fins fa molt poc temps. També ara s'han començat algunes obres d'urbanització per tal de pal·liar les difícils condicions urbanes del barri.

El barri i la urbanització marginal a la Barcelona metropolitana

El barri de Sant Josep pot prendre's com a exemple prototípic entre la trentena de barris d'urbanització marginal desenvolupats a l'àrea més immediata de Barcelona des dels anys cinquanta i que ja el 1970 tenien en conjunt més de cent mil persones. Aquestes dades poden ser comprovades a escala municipal a Sant Vicenç dels Horts (els barris d'aquest tipus són tres) i plantegen la necessitat d'entendre tant les bases on aquest procés es va assentar com el tractament que els plans han de pautar en aquestes zones.

Per encaixar això es tenen en compte els treballs que es van desenvolupar des de 1969 al Laboratori d'Urbanisme de l'ETSAB sobre els barris d'urbanització marginal (UM); aquest treball n'és subsidiari i continuador en l'intent d'orientar la intervenció en aquest cas específic, tot adequant-se a les seves condicions singulars.

Sobre la interpretació del paper metropolità dels barris d'urbanització marginal i de la pròpia àrea de Sant Josep ens hauríem de remetre —per a una millor comprensió— als treballs esmentats. De tota manera, pot destacar-se:

1. El paper jugat pels barris en la «realització» de plusvàlues del sòl en fragments que per les seves posició i naturalesa difícilment haurien pogut aconseguir la condició urbana. Estratègia que busca pujar el preu del propi sòl fragmentant les unitats de venda.
2. L'atracció que sobre el futur creixement urbà han tingut els barris d'UM en el desenvolupament dels sectors urbans de l'àrea de Barcelona. Perquè on existia un barri incipient *de facto* implicava la possibilitat de nova extensió urbana. D'aquí se'n desprenen estratègies de valor diferencial del sòl pròxim als barris i fins i tot d'àrees buides intersticials, i per tant de la plusvàlua afegida de nou sobre sòls de molt escassa «vocació» urbana.
3. Els barris d'UM han estat —principalment a la dècada dels anys cinquanta i seixenta— la «vàlvula d'escapament», com a únic recurs per satisfer-ne les mínimes necessitats residencials, dels sectors amb ingressos més baixos, els quals eren clarament insolvents (incapaços de costejar) l'habitatge normal. Per tant, la «marginalitat» ha estat l'única via d'accés a l'habitatge.
4. L'habitatge mig dels barris d'UM s'ha construït seguint unes pautes totalment diverses de l'habitatge normal. L'autoconstrucció i la gestió directa de l'habitatge propi ha estat el procés més comú, que ha portat grans dificultats a les fases de construcció.

L'habitatge que s'ha «produït» així ha estat un habitatge molt econòmic, si es compara amb l'habitatge normal que simultàniament s'anava construint.

5. La «marginalitat» d'aquests barris s'ha d'entendre amb referència a les pautes formals de l'administració de l'Urbanisme així com respecte a la construcció de la urbanització que queda forçosament relegada a les fases finals del procés. No es tracta, però, d'una població marginal, sinó majoritàriament adscrita a la classe treballadora.

Aquests blocs d'interpretació ens indiquen aspectes complementaris i contradictoris que cal valorar en la situació d'aquests barris els últims cinc anys.

En efecte, la major part dels barris han aconseguit (com el de Sant Josep) una entitat notable, tant per la seva grandària poblacional com pel volum de l'edificació; d'altra banda, però, la introducció de la urbanització primària (carrers i xarxes) és problemàtica i costosa: costosa perquè la manera com s'ha executat l'edificació fa molt difícil la construcció de les xarxes sanitàries i la pavimentació dels carrers, i problemàtica perquè és un esglaó que comporta un compromís de l'administració local molt pròxim al reconeixement legal que en fases anteriors no va estar disposada a concedir.

En definitiva, els barris s'han anat desenvolupant seguint les seves pautes en la il·legalitat, però, en aconseguir certa entitat, el fet de la seva legalització implica tant el reconeixement de la seva existència —de la qual mai no s'ha pogut dubtar— com la consolidació dels drets sobre el sòl, sobre l'habitatge i sobre les necessitats d'urbanització dels residents del barri. Però aquest fet tan clar i just és contradictori amb les estratègies d'altres operadors —que no tenen res a veure amb els residents— que veuen en un procés remodelador —és a dir, que no accepta el desenvolupament propi del barri— la possibilitat de capitalitzar les plusvàlues afegides d'un sòl encara a preu baix —perquè és il·legal.

Sens dubte, els dos primers processos han orientat la majoria de plans realitzats sobre els barris d'UM a Barcelona fins al període més recent. Avui dia, però, la majoria dels Plans de Rehabilitació en curs als barris d'UM de la comarca es van orientant en la línia de dissenyar processos de «millora progressiva», en la mesura que els residents, i ara també l'administració, estan interessats en buscar les pautes per superar les difícils condicions dels barris, procurant que la millora repercuteixi —amb garanties— en la majoria de la població resident.

Encaix teòric de la intervenció en aquests barris

Cal indicar el gran avanç experimentat els últims vint anys en la interpretació d'aquest fenomen i en les formes d'intervenir-hi. En efecte, la visió més comuna als anys seixanta considerava aquest fenomen com a anòmal i per tant com un càncer de la ciutat que calia que fos extirpat. La incapacitat d'aquest enfocament va veure néixer la visió «funcionalista» del fenomen, que va tractar de trobar explicacions respecte del sistema urbà establert; i també la visió «integradora» dels barris com a mal menor per als immigrants, que així «s'adapten a la manera de vida urbana...». Actituds que van iniciar l'intens debat que els anys setanta s'ha prodigat internacionalment sobre el fenomen de la urbanització marginal, determinant una creixent importància del sector públic envers aquests problemes, però definint també teories d'intervenció específiques.

En aquest sentit, sense ànim d'exhaustivitat, volíem deixar constància de les teories d'auto-ajut (self-help) i/o ajuda mútua que han pretès erigir-se com a teories generals per al procés d'urbanització en aquestes zones. Sense entrar en la discussió directa d'aquests principis teòrics ens sembla oportú assenyalar algunes aportacions generals del Pla que presentem, els quals, segons la nostra opinió, perfilen una opció diferencial respecte als corrents denominats «alternatius». L'experiència del treball en aquests barris estimula que s'evitin concepcions «duals» en la mesura que el fenomen es planteja, en el nostre context —i entenem que en la majoria de situacions—, amb una gran imbricació respecte dels mecanismes formals, normals o establerts. En aquest sentit cal reconèixer l'enorme incidència de la dinàmica dels barris en el mercat del sòl i viceversa, i també en els diferents subsistemes al mercat de l'habitatge.

D'aquesta manera la situació es presenta amb una forta complexitat respecte a interpretacions més simples les quals necessàriament tendeixen a reforçar esquemes duals. D'aquí que el treball presenti blocs de desenvolupament dominants.

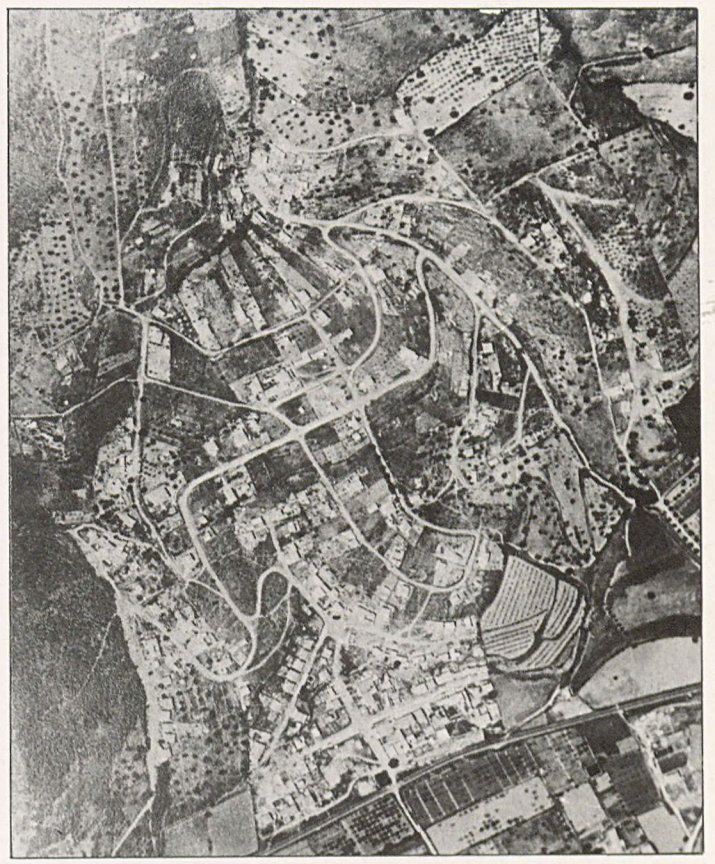
a. Relació amb les teories convencionals d'intervenció a la ciutat. Precisament, l'especificitat del fenomen exigeix adequar i renovar el repertori disciplinar per afrontar aquest problema. La dificultat d'aplicació dels models de proposta típics obliga a innovar-los com a única forma de potenciar un desenvolupament del barri en línia a una millora progressiva. Per això caldrà un coneixement específic del fenomen i una verificació de l'abast de les propostes que s'hi dirigeixin.

b. De la mateixa manera, les condicions imposades sobre el règim del sòl i regulacions sobre l'habitatge suposen incidències molt variables sobre els seus mercats formals i sobre la retribució dels factors de producció que hi intervenen.

c. A més, el fet que la proposta es formuli sobre un barri edificat en gran part obliga a considerar les dimensions i les prioritats per aconseguir-ne la rehabilitació. El Projecte estableix les fases de legalització i d'urbanització com a exigències inicials en un marc d'ordenació general que el Pla emprèn.

Fotoplà del barri. 1961

Fotoplà del barri. 1977





El desenvolupament del treball

En tots els punts anteriors s'ha dit que: 1) un barri com Sant Josep ha estat construït seguint un procés «marginal», però sobretot clarament diferent en relació amb la forma «normal» de produir-se els barris residencials, i 2) que en la situació en la qual es troba actualment, la importància de la proposta del Pla és molt gran en la mesura que ha de canalitzar la forma de les seves urbanització i legalització, i, a partir d'aquí, donar-ne les pautes de transformació.

Per això és necessari que els treballs d'elaboració del Pla posin en entredit les formes d'intervenció típiques dels Plans «normals» que resulten desajustades actualment en aquests barris i que defineixen pautes específiques de tractament i de reconversió.

En aquesta línia, el desenvolupament del treball va prendre com a temes prioritaris l'estudi precís i detallat del barri, per tal d'entendre la situació actual, les seves variables més característiques, i per definir una valoració sintètica del barri en relació a les pautes d'intervenció.

En aquest sentit, el propi mètode de treball resulta de la comprovació i la correcció de les hipòtesis inicials sobre el procés.

En qualsevol cas, va adquirir gran importància el cens de la situació existent com a matriu d'enteniment i de base per a l'elaboració de la proposta. L'elaboració d'aquests documents, plans 1/500 de l'estat actual del barri, tinença i forma cadastral i estudi de la població resident, van constituir elements fonamentals del diagnòstic i de la proposta posterior.

La mateixa naturalesa del fenomen comporta unes dificultats d'informació notables. No existeix cartografia dels barris posada al dia, i la consecució de les peces bàsiques suposa un gran esforç tècnic.

El barri disposa d'una Associació de Veïns que alega gran part dels residents, el nivell organitzatiu i la capacitat de convocatòria dels quals fou una ajuda primordial en la comprovació de les diferents propostes realitzades durant el projecte.

D'altra banda, l'avaluació inicial del barri va permetre formular els objectius centrals del Pla: el relativament bon estat dels habitatges admet la millora de la qualitat del barri i el manteniment als habitatges dels seus usuaris actuals. En conjunt, sembla possible afrontar la legalització de la situació urbanística i iniciar el procés d'urbanització.

Les condicions de desenvolupament del Pla

El Pla busca el desenvolupament i l'adequació del Pla General Metropolità (PGM) gràcies a la iniciativa municipal que pretén d'introduir un tractament progressiu a aquesta zona fins ara marginada urbanísticament i legalment. D'una banda, la capacitat d'inversió urbanitzadora benèfica del municipi és molt escassa i la de l'administració central poc accessible i, de l'altra, els subsidis sobre la millora de l'habitatge no semblen efectius en un termini immediat. Per tant, caldrà fer compatible una millora inicial del barri a la qual pugui incorporar-se l'actuació posterior d'altres organismes externs.

Aquestes són unes condicions d'encaix bastant generalitzades en aquests barris d'UM de Barcelona, en els quals es pot apreciar la contradicció entre la voluntat política de la seva rehabilitació i regularització immediata amb l'escassetat de recursos públics per afrontar-la.

Sembla observar-se alhora la tendència en la promoció d'habitatges del sector formal, interessada a deixar «fora d'ordenació» aquells habitatges marginats —més «econòmics» i sobretot produïts fora dels seus mecanismes establerts— i aconseguir que aquells residents marginals, abans insolvents al mercat de l'habitatge normal, ara ja puguin ser demandats «més solvents» a l'oferta d'habitatge. En aquest sentit, l'interès per «reciclar» el sector marginal al qual en un altre moment es va acceptar construir-li aquest barri com a «vàlvula d'escapament», és una component important que des del sistema immobiliari formal incideix a la remodelació dels barris.

En aquest context és que cal entendre la proposta que els Plans realitzen respecte els barris d'UM ja existents.

Actuacions tipus als barris

Cal tenir present que els plans i l'actuació de l'administració a aquests barris poden provocar tres tipus de processos:

a) «Congelació» del barri, perquè suposa que s'ha seguit un procés defectuós. És una actuació que suposa un impacte molt fort sobre el barri i desfà les expectatives de millora i de consolidació que presideixen totes les iniciatives dels residents als barris.

b) «Remodelatge» del barri per tractar d'erradicar l'edificació «marginal», tot substituint-la per cases «normals». Els interessos als quals responen aquests plans ja han quedat explicitats anteriorment.

c) Un procés de «millora progressiva» que consideri de forma prioritària les possibilitats d'urbanització del barri i n'estudiï les condicions de legalització per superar la «marginalitat» existent fins ara, tant des del punt de vista urbanístic com legal.

Aquesta difícil situació, agreujada per les actuals circumstàncies adverses del mercat de treball per a molts residents, serà una component de marc ineludible, present a les opcions que s'han pres.

La proposta:

Legalització i urbanització. Ordenació futura.

El Pla (PERI) suposarà un esglaó bàsic en el procés d'intervenció que articula diversos nivells.

a) *Sobre els models urbanístics de tractament.* De l'estudi del barri es desprenen les característiques bàsiques de la seva formació, de l'edificació de les seves parcelles, de la disposició dels seus carrers i espais residuals, que no participen en cap cas dels «models» urbanístics convencionals a partir dels quals la ciutat es produeix. La superposició d'aquests «models» obligaria a l'erradicació física del barri i al desplaçament social dels seus residents. En conseqüència, cal avançar formes o models d'intervenció que siguin compatibles amb el barri existent i que permetin la millora de la seva qualitat urbana mantenint els seus residents.

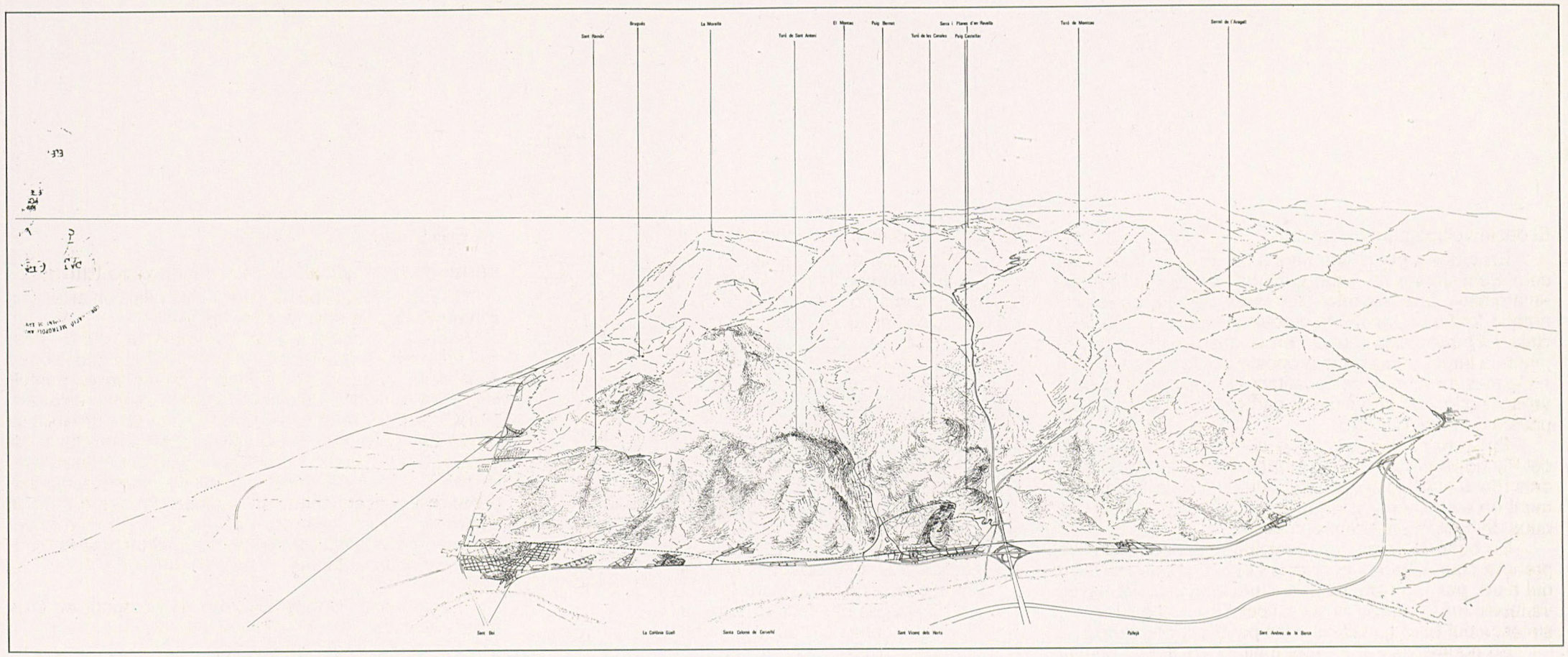
La proposta es materialitza en el Pla segons els diferents elements:

a.1 Sobre el sòl i el seu règim

Evidentment, el Pla pretén evitar l'extensió del procés marginal que suposa tants costos als seus futurs residents i assenyala la parcel·lació i venda de sòl rústic inicial com l'acte irresponsable i especulatiu que ha condicionat aquest procés. La promoció de sòl a preu baix s'ha de produir sempre amb una valoració molt precisa de la seva localització i una previsió molt racional dels espais de servei imprescindibles del seu procés d'incorporació. En la situació actual només l'administració pot iniciar un procés de subdivisió de sòl econòmic amb garanties.

El Pla reconeix, en el sòl ocupat per les cases marginals, la seva qualitat de sòl urbà de forma simultània al procés d'urbanització que descriurem. Les parcel·les intersticials podran gaudir de la qualificació urbana sempre que avancin els costos d'urbanització tal com estableix la Llei del Sòl.

D'altra banda, el Pla defineix i assenyala la forma d'adquisició del sòl públic imprescindible per al desenvolupament del barri: és a dir, les dotacions i equipaments que s'aniran incorporant progressivament.


Sant Ramón
Bruguès
La Morella
Turó de Sant Antoni
El Montau
Puig Bernat
Turó de les Canales
Serra i Planes d'en Revella
Puig Castellar
Turó de Montcau
Serral de l'Aragall
Sant Boi
La Colònia Güell
Santa Coloma de Cervelló
Sant Vicenç dels Horts
Pallejà
Sant Andreu de la Barca


San Ramón
Turó de S.Antoni
Parc Central de S.Vicenç
San Pere Martir

a.2 Sobre l'habitatge i la seva rehabilitació

El Pla ha estudiat les formes de l'edificació de les parcel·les i ha buscat les invariants pròpies de la seva disposició tipològica (la topografia, el subsòl, la forma parcel·lària, són condicionants que l'edificació ha integrat i ha resolt), de la mateixa manera que els índexs quantitatius bàsics (edificabilitat residencial i dels seus usos complementaris); solament existeixen dos índexs d'edificabilitat —és a dir, d'aprofitament— diferents. La grandària màxima de parcel·la arriba als 500 m^2 per omplir els intersticis entre les zones ja edificades del barri.

A partir d'aquelles invariants s'ha traçat un cos normatiu —l'Ordenança— que permetrà la legalització de la majoria dels habitatges i l'addició de nous volums o construcció de nous edificis de manera que la seva disposició permeti que l'edificació existent subsisteixi, millorada. Al valor restrictiu de l'ordenança quant a reflex d'allò que és possible edificar a cada solar, cal reconèixer-li una aptitud de norma positiva que mostra les solucions més pertinents per a programes diversos: estimula les solucions tècniques i constructives més pròximes a les invariants detectades i que formen part bàsica del llenguatge de la coherència (bancals per resoldre el desnivell, terrasses a la façana anterior de la parcel·la, etc.).

En la mateixa línia s'han definit les condicions mínimes per cursar els expedients de rehabilitació, i s'acompanya també una relació dels tòpics fonamentals per procedir a la millora de l'habitatge (correcció d'humitats, millores sanitàries, etc.).

La millora de les condicions d'habitabilitat ha de ser un front important a l'aplicació del Pla a les parcel·les —poques en quantitat— que ultrapassen l'edificabilitat permesa i que acostumen a presentar condicions de lloguer més abusives.

L'administració municipal tindrà cura de resoldre aquestes situacions anormals —als habitatges públics que s'aniran edificant— obligant a la demolició d'aquests excedents de volum en males condicions.

D'altra banda, el Pla demostra una vegada més la conveniència que la inversió pública en matèria d'habitatge afronti el problema de la rehabilitació de la casa ja edificada, i assenyala, en cas que s'estableixi la prioritat de portar subsidis i beneficis de finançament al barri de Sant Josep, la forma d'accelerar l'acabat i la millora de les cases.

Mecanismes que en conjunt permetran un desenvolupament residencial amb pautes tipològiques similars a les ja existents, que suposa una casa bifamiliar com a mitjana, de mides reduïdes, amb un relatiu pes dels espais no directament habitacionals, que pot produir-se amb tècniques diferenciades i amb ritmes en construcció del volum edificat molt divers entre les diverses parcel·les. En conjunt ofereix una trama que resulta d'operadors molt diferenciats que procedeixen segons prioritats no idèntiques.

a.3 Sobre la urbanització del barri

Un últim element que compon el model proposat i sens dubte el més important, és la definició i construcció de les xarxes de servei a la residència i la seva urbanització conjunta, de la mateixa manera que la realització de les dotacions i equipaments que hem apuntat abans.

En efecte, l'organització dels carrers i les xarxes de servei a zones ja edificades té una notable dificultat i assigna a aquest element una funció primordial. D'altra banda, existeix l'experiència de molts barris marginals que, en ser sotmesos al model d'urbanització convencional, han vist remodelada la major part del barri amb costos enormes i amb resultats molt poc satisfactoris.

El Pla té cura de la naturalesa específica de cada servei i n'explica la forma d'instal·lació i posada a punt. Evidentment, el sistema d'accés és el més distribuït, i per tant el Pla ha pogut establir uns tipus de carrers amb usos, pavimentació, arbrat, etc., ben diferenciats per zones i per posició topogràfica.

Els serveis de sanejament i aigües pluvials parteixen de les condicions d'emplaçament i són definides a partir d'un sistema separatiu. També està condicionada per la topografia l'aigua potable, el servei de la qual es resol duent a l'extrem les possibilitats urbanístiques de cada servei.

L'enllumenat serà un element de notable influència en la forma dels carrers, en la localització dels nusos importants i en la resolució de les places.

La importància dels carrers en la configuració del barri confereix a la seva solució un valor general. La forma dels espais públics interiors al barri es produirà com a continuïtat i encaix dels espais i de les solucions assignades als carrers. Se'n dedueix la importància que té la manera com es realitzi la urbanització, l'atenció en l'ajust dels materials que s'utilitzaran, la naturalesa i la disposició dels quals és anticipada en bona part pel Pla.

Una component present en la definició dels elements d'urbanització és que la seva execució sigui dilatada en el temps i que hi sigui possible una successió de prioritats. El Pla ha estimat en cinc anys el temps d'execució de la urbanització primària del barri, temps adequat des del punt de vista de la seva construcció i òptim per al seu finançament.

D'altra banda, el Pla preveu que les obres puguin realitzar-se en etapes diferents i que puguin executar-les constructors diferents; en aquest sentit existeixen unes medicions descompostes precises que permeten avaluar repercussions de cost diferents (per exemple, si s'executen tots els serveis a cada carrer, si un servei el duu a terme una sola empresa, o si volen contractar-se empreses menys tecnificades, etc.).

b. Sobre la valoració urbana del barri

El Pla nega la dualitat entre la ciutat «normal» i la ciutat «marginal», i articula una sèrie de propostes que faciliten la millora de condicions urbanes entre la ciutat plana i la ciutat a l'altre costat del ferrocarril.

Una sèrie de propostes tangents al propi barri marginal pretenen la requalificació general del sector: circuit d'autobús, parc comarcal, interceptor d'aigües pluvials, etc. De la seva distribució es dedueix el doble objectiu de millorar la qualitat urbana dels barris i de controlar de manera molt precisa la naturalesa de les actuacions tangents al barri. D'altra banda, la primacia pública en aquestes operacions permet d'evitar les intervencions especulatives laterals a què aquests barris han estat sotmesos.

La requalificació suposarà, a més, anivellar les dotacions entre els barris i garantir-ne un millor accés als equipaments urbans.

En aquesta perspectiva, els barris d'urbanització marginal s'identificaran per la configuració dels seus carrers en topografia accidentada, per la forma de les seves edificacions assimilades a la denominada ciutat-de-densitat-intermèdia per la singularitat els seus elements d'urbanització, carrers i espais públics.

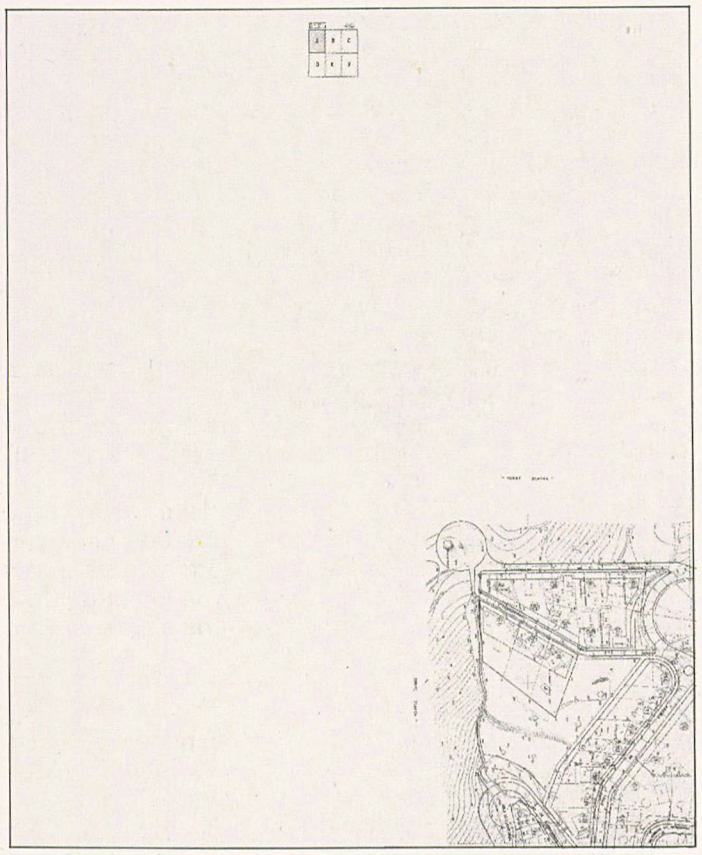
c. Sobre la intervenció dels operadors

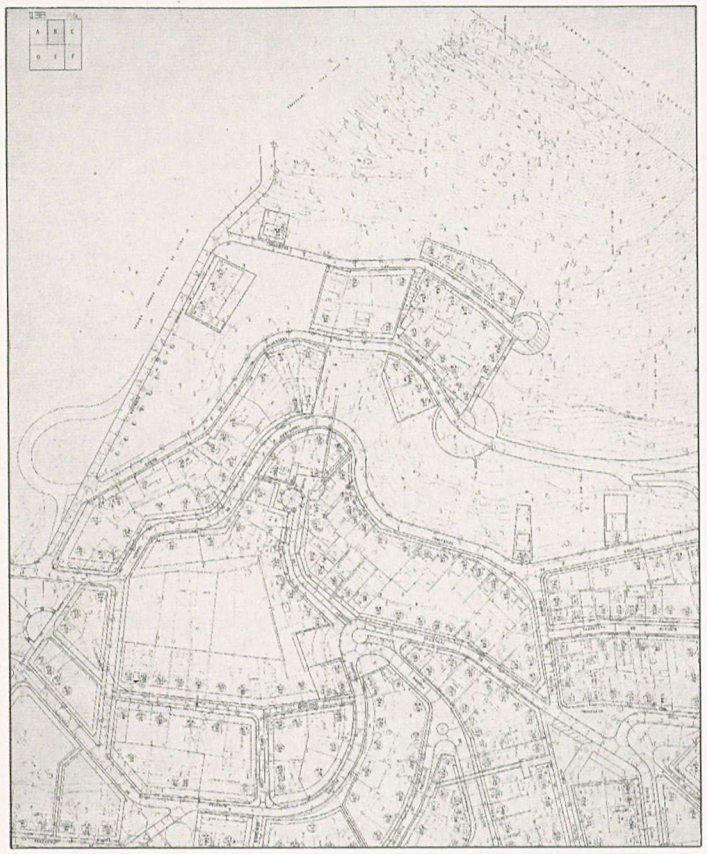
El Pla suposa un marc d'intervenció per a operadors molt diversos, amb actuacions d'inversió urbanitzadora, de control o simplement d'edificació privada.

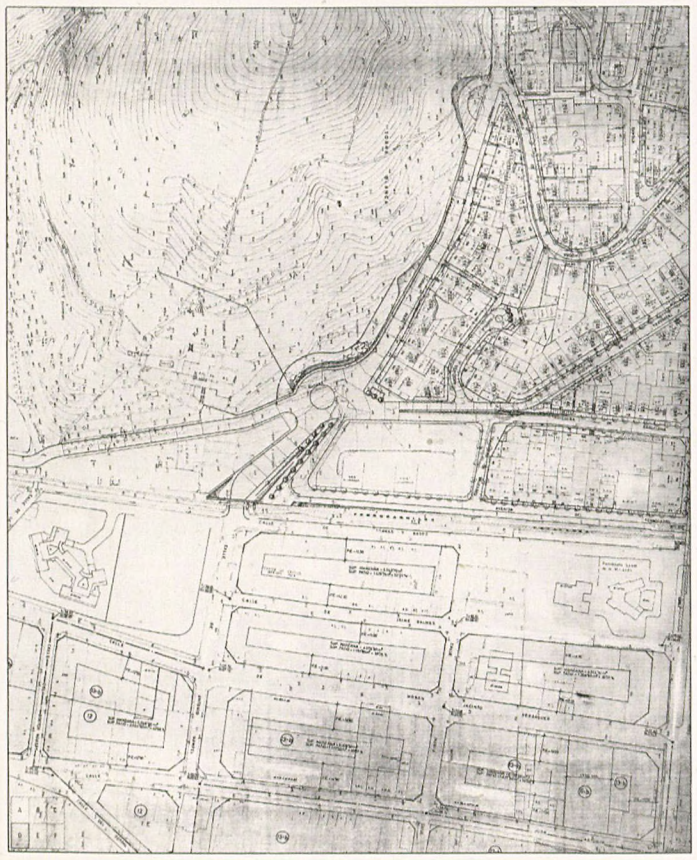
La realització de les actuacions tangents és competència dels operadors públics, segons quin sigui el seu àmbit (per exemple, l'interceptor o el parc comarcal recauen sobre la Corporació Metropolitana de Barcelona, mentre que una actuació com a zona esportiva o la iniciativa, la direcció i el control de l'obra urbanitzadora primària recauen sobre l'Ajuntament).

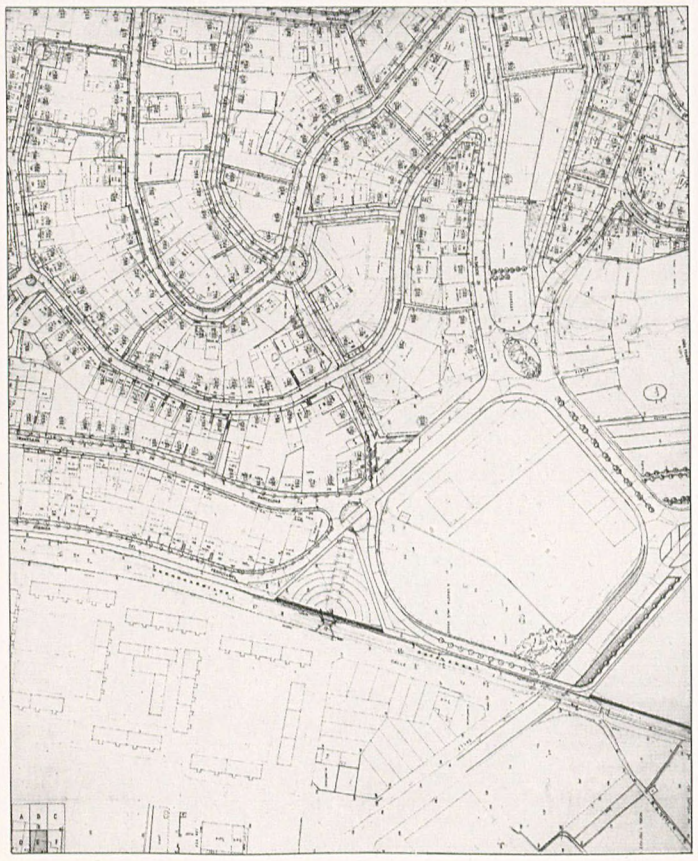
El pes majoritari d'aquesta obra d'urbanització primària recau sobre el col·lectiu de residents, i sembla molt convenient —encara que no és imprescindible— que aquestes obres s'afrontin de forma comunitària. Aquesta opció, el Pla només pot suggerir-la, però comportaria facilitat de gestió i unes economies d'urbanització molt notables. Les mateixes obres d'urbanització iniciades marginalment al barri són una mostra fefaent dels costos d'inici i d'interrupció de les obres, de les dificultats de coordinació de les xarxes, etc. Aquesta situació només pot superar-se amb la iniciativa solidària, per exemple amb les quotes d'urbanització, que són definides en quantitats mensuals per grups de parcel·les —segons la grandària i l'edificabilitat— i permeten d'assegurar un finançament complet de la urbanització i una estabilitat que garanteixi un procés de construcció continu durant cinc o set anys, segons les quantitats acceptades com a «quotes».

D'altra banda, els operadors individuals podran realitzar les obres de construcció i/o millora i desenvolupar els usos permesos pel Pla, sota el control de l'Ajuntament.









Versió refosa del Pla Especial de Reforma Interior del barri de Sant Josep. Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts

Són competència de l'administració central les inversions singulars d'ajustament difícil en la programació i sobretot les actuacions en matèria d'habitatge —subvencions i/o subsidis— de la forma que hem especificat abans.

d. Sobre el procés administratiu

La importància del procés d'urbanització com a pedra de toc a la rehabilitació del barri es dedueix dels nivells anteriors. Per això tota inversió possible al barri s'ha de canalitzar en l'execució de la urbanització en aquests cinc anys. Un alt percentatge del cost de la urbanització serà a càrrec dels residents.

Per tant, s'estima la urbanització com la prioritat ineludible d'actuació. La legalització pot produir-se de forma simultània i/o successiva d'acord amb les següents pautes: cal que es produeixi en un termini màxim de cinc anys, i sempre que calgui la petició d'una llicència (d'ampliació de nova planta), s'haurà de legalitzar allò ja existent (segons les pautes que explica el Pla).

La urbanització i la legalització podran realitzar-se simultàniament i fora aconsellable que, en realitzar la urbanització de cada carrer l'Ajuntament, a través dels seus serveis tècnics, completi les parcel·les que no han regularitzat la seva situació a causa d'alguna condició anormal.

Aquest procés permetrà de no destruir les prioritats materials del barri, que una visió del problema més allunyada tindria tendència a forçar, atès que anteposar la legalització a la urbanització, pels seus propis costos i dificultats de gestió, podria arribar a bloquejar la construcció de la urbanització (els costos de legalització poden ser equivalents als de la urbanització primària integrada.

Situació territorial i propostes d'estructura general. Propostes d'àmbit metropolità

Resumim la geografia del barri en els seus trets bàsics: a la immediatesa de la part baixa del riu —l'entrada al delta—, als 100 m de desnivell entre la part més baixa i la més alta, a la rugositat de la seva superfície fragmentada en diverses valls i diversos tossals, a pesar del seu curt desenvolupament, en les bones condicions d'assolellament i a les vistes.

En aquests barris les condicions geogràfiques de la preexistència són molt determinants de l'estructura general. El Pla de Sant Josep pren aquesta lectura com a element fonamental per articular la seva proposta.

Alhora, el model geogràfic general que resulta de l'ocupació «marginal» de diversos barris als terrenys a-l'altra-banda-del-ferrocarril exigeix certes mesures externes d'àmbit espacial més gran que el perímetre del Pla Especial , i per tant, de gestió plenament municipal i/o comarcal que evitin reproduir l'estratificació espacial actual i uneixin la fractura legal-il·legal entre les parts de la ciutat baixa convencional i els barris de la muntanya «marginal». Alhora, la naturalesa pública de les actuacions permetrà d'evitar allò que és tan comú en aquests barris quan es fa la seva legalització: que els seus límits es trenquin.

Es plantegen dos blocs d'intervenció:

1. *Actuacions sobre la infrastructura i els serveis.*

a. Proposta d'un interceptor d'aigües pluvials i distribuïdor de serveis al costat del ferrocarril. Els al·luvions originats pels aiguats arrosseguen aigua i terra sobre el nucli antic i, després de travessar-lo, s'estenen per la terrassa deltaica del Llobregat fins a la seva llera. L'interceptor ha de canalitzar horitzontalment aquestes aigües fins a les rieres de Cervelló i de Torrelles. Pero, a més, aquest element podrà aglutinar una sèrie de serveis (per exemple, l'alta tensió) i iniciar una distribució racional d'aquestes xarxes.

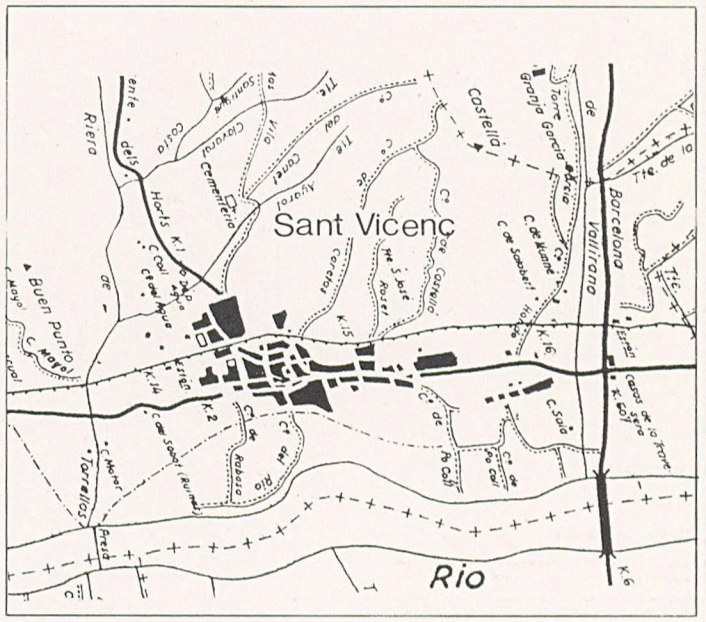
b. Una proposta de transport públic. L'enorme desnivell del barri és la principal dificultat de connexió entre aquest i la ciutat baixa. L'itinerari elegit serà un circuit inicial en la urbanització amb un únic autobús.

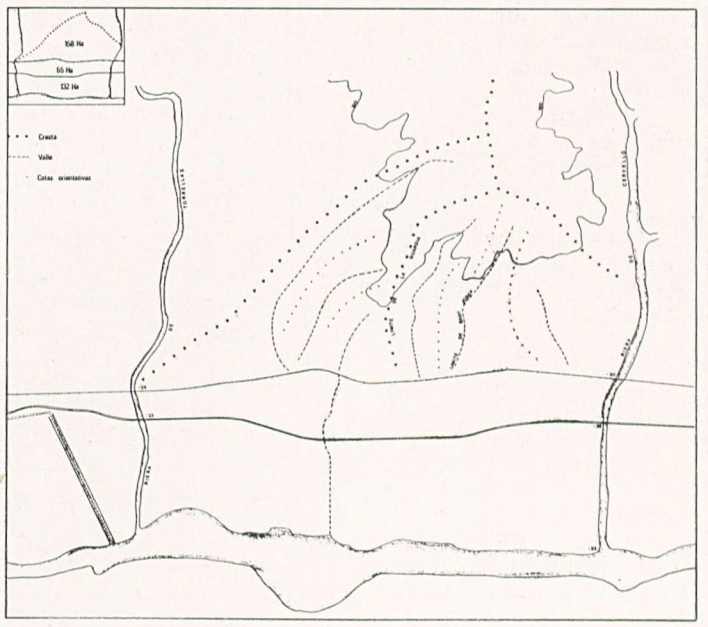
2. *Actuacions sobre el sòl i l'equipament als espais tangencials dels barris.*

a. A la vall de la Font de Sant Josep se li assignen les funcions d'espai lliure obert de tot l'àmbit municipal. precisament com a parc a la zona intersticial dels barris marginats.

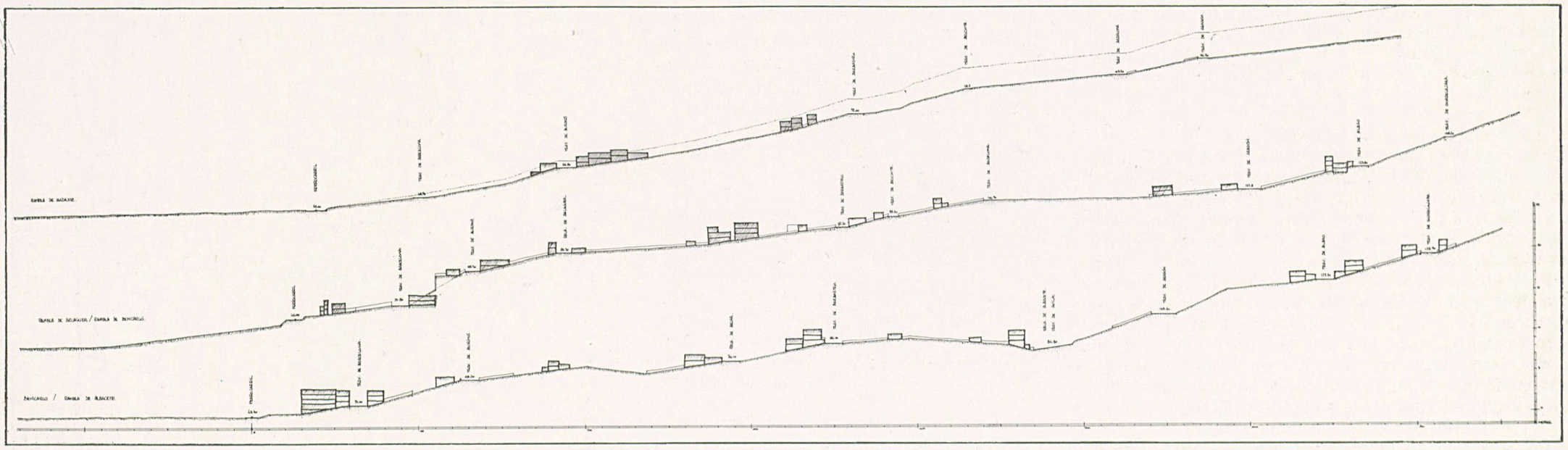
b. Manteniment com a lliure permanent de la zona de Molí dels Frares i de Can Munné, per evitar la seva transformació en sòl industrial. Aquesta proposta obligarà a redefinir la via tangent del PGM i l'àmbit d'aquesta zonificació.

Situació territorial i propostes d'estructura general. Propostes d'àmbit metropolità
a. Geomorfologia general
b. Conca hidrogràfica





c. Seccions generals
d. Interceptor i galeria de serveis



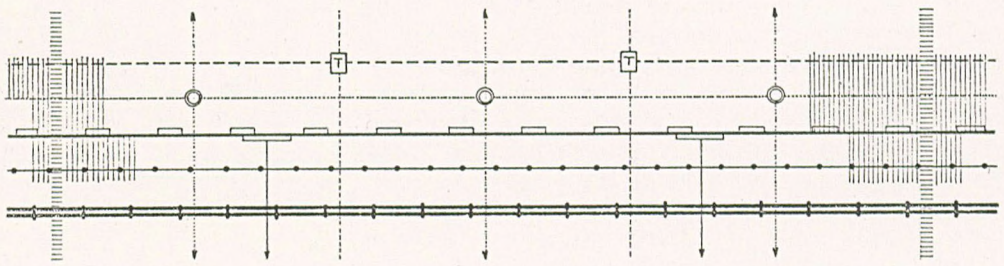
ALCANTARILLADO
Interceptor
Aliviaderos

RESERVA
Servicios Metropolitanos y redes privadas

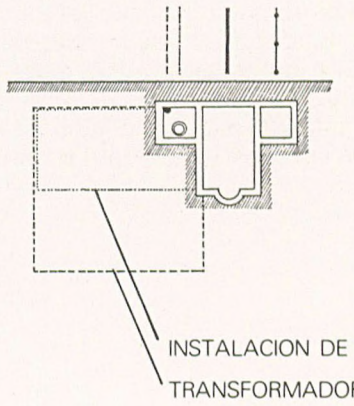
Paso peatonal
Ambito de uso peatonal dominante (por zonas)

ELECTRICIDAD
Media Tensión
Transformador media/baja (1 cada 300 m.)
Baja tensión

AGUA
Agua potable
Instalación de bombeo



SANT VICENÇ TRONCO DE SERVICIOS BARRIOS EN AREA DE FERROCARRIL



Les tipologies d'habitatge i la proposta d'ordenança d'edificació

Les 4.220 persones censades al barri suposen la cinquena part de la població actual del municipi. El creixement fort del barri s'experimentà al període 1955-1970, mentre que durant els anys setanta s'hi mantingué un creixement menor, sobre el 2,5 % anual. Les xifres agregades perfilen actualment un barri de població jove amb alt índex de natalitat.

La informació sobre població pot detallar-se gràcies a una enquesta realitzada amb ajut de l'Associació de Veïns de Sant Josep. Així va ser elaborat el document que reproduïm, que precisa la composició de cada unitat familiar, edat, situació familiar, etc.

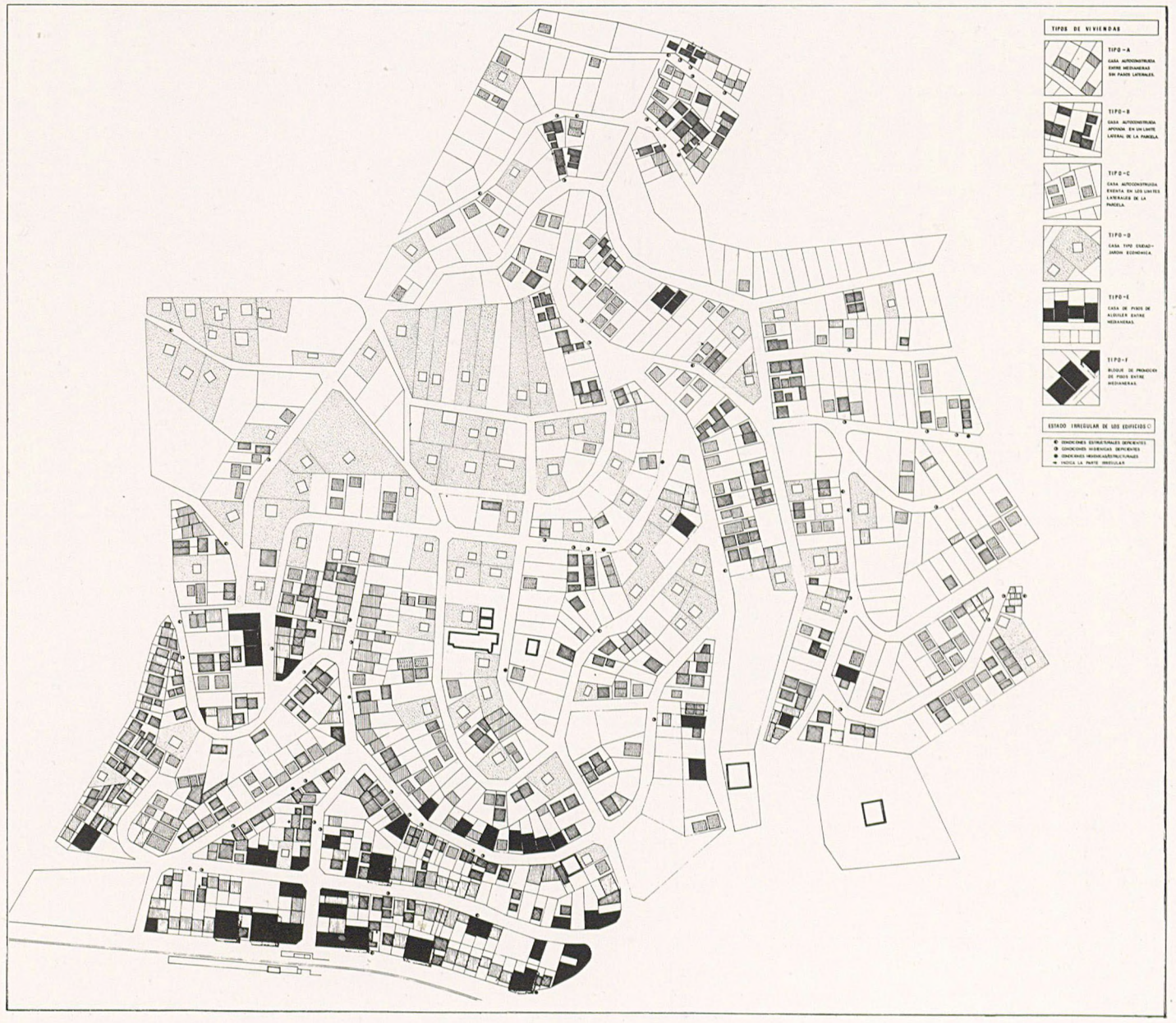
La diferent intensitat en la distribució de la població ens dóna una mostra de la densitat, que va poder referir-se al sostre construït real, al relacionat amb la situació edificada de cada parcel·la. El gràfic que adjuntem mostra densitats referides al sòl total i apareixen amb claredat sectors diferencials. D'acord amb aquests criteris s'hi van definir zones de densitat similar encreuant població, sostre i sòl. Reflexen situacions semblants dins del barri que rebran tractament propi a la proposta. Com a complement i ampliació del pla d'edificació es presenta l'estudi específic dels tipus d'habitatge existents i la seva distribució al barri. Cal destacar dos grans grups d'habitatges:

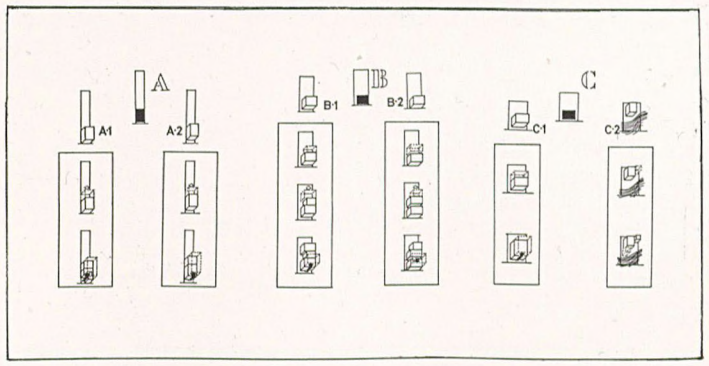
1. *Habitatges autoconstruïts* (que corresponen pròpiament a la denominada Urbanització Marginal) que evolucionen a partir de situacions inicials molt elementals. Des de la pròpia construcció de la casa, o almenys de la gestió directa d'aquesta per fases. Representa un 78,5 % de la totalitat del barri i es desenvolupa segons tres tipus A, B i C, depenent de la forma i de la posició de l'edificació a la parcel·la, tal com ho mostra el diagrama adjunt. D'entre ells, el tipus B, caracteritzat per un passadís lateral d'accés a la part posterior de la parcel·la, és el més abundant i suposa un 35 % del total.

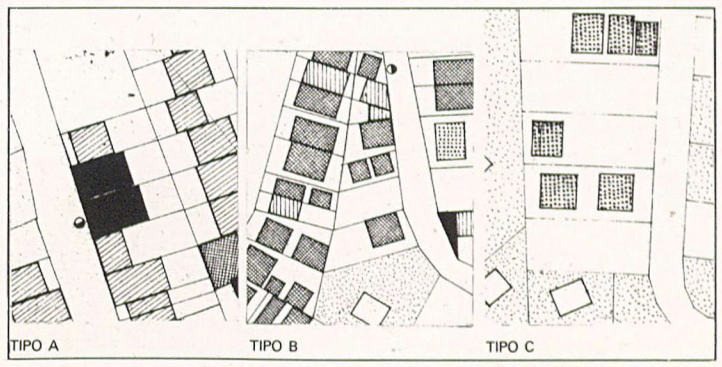
2. Habitatges de construcció acabada. La seva construcció no correspon al propi usuari i es realitza en una sola fase; el producte es presenta com un habitatge econòmic però acabat. Aquest grup reuneix tres tipus: D, E i F. Cal destacar aquest últim tipus, el qual caracteritza les edificacions de promoció de pisos en parcel·les de grandària reduïda per oferir pisos de «lloguer» o «venda» amb alta densitat i poques condicions tècniques amb finalitats clarament especulatives. Al barri, aquest tipus d'edificació dóna allotjament a unes 80 famílies.

El sistema de tinença dels habitatges al barri és d'un 70 % en propitat i la resta de lloguer, i també existeixen condicions de propietat compartida sobre parcel·les de dimensió bastant escassa.

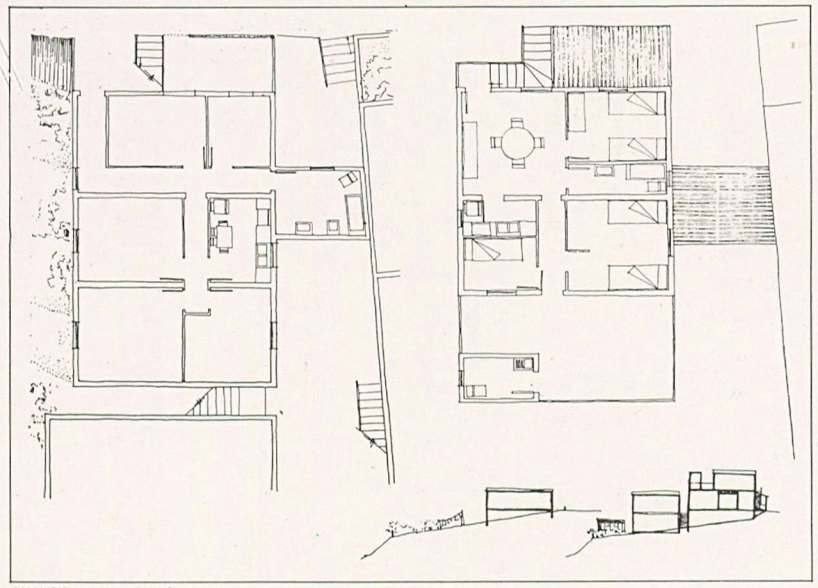
a. Les tipologies d'habitatge



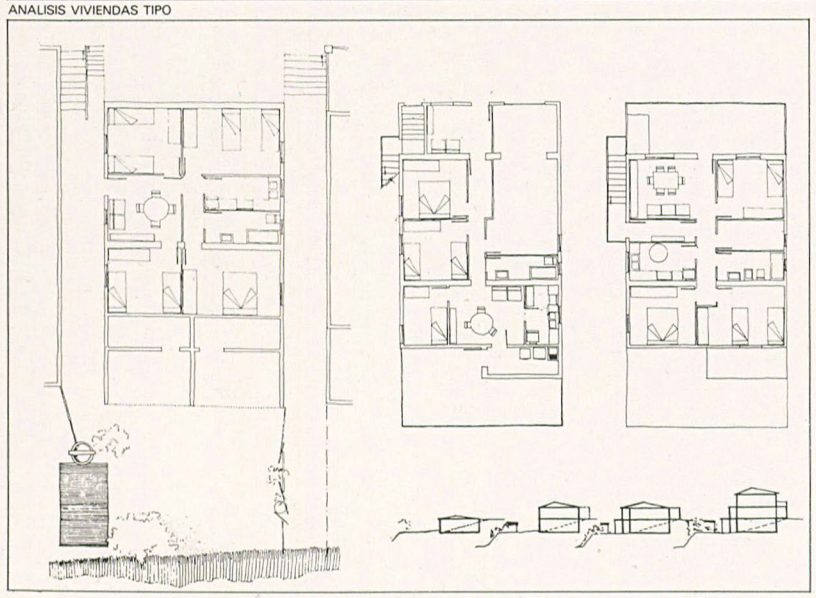


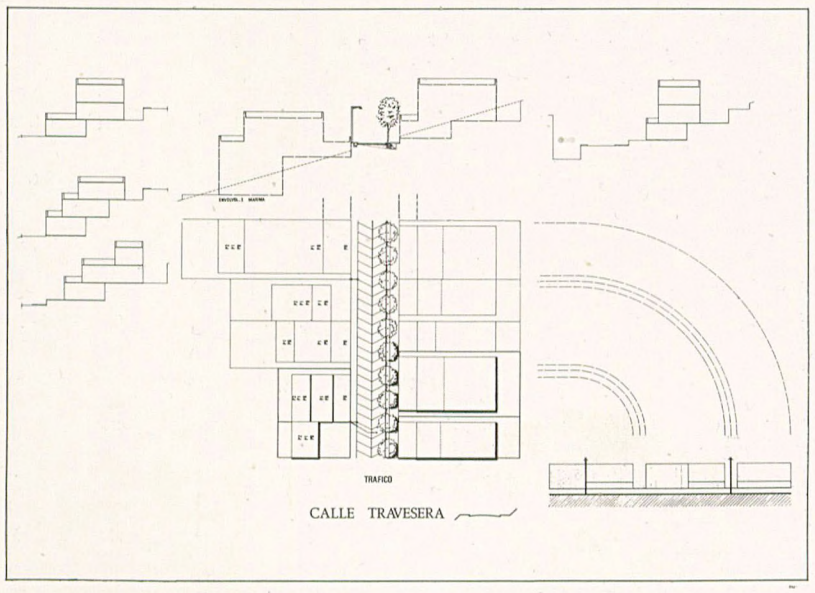


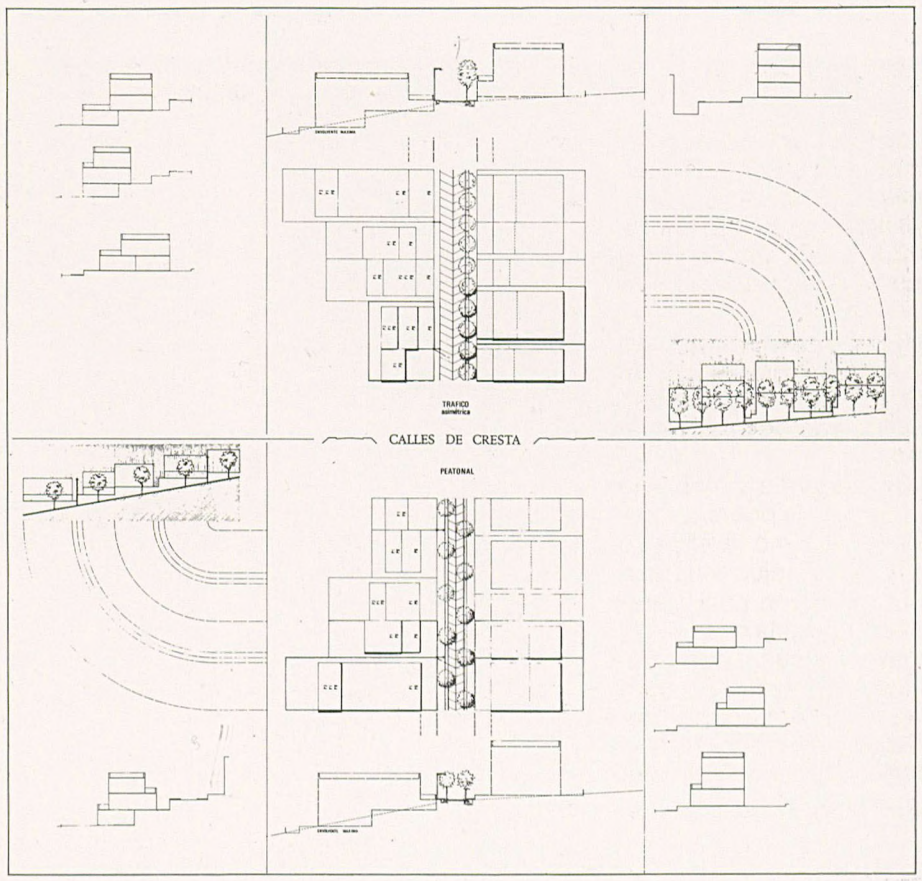
b. Aplicació de l'ordenança d'edificació

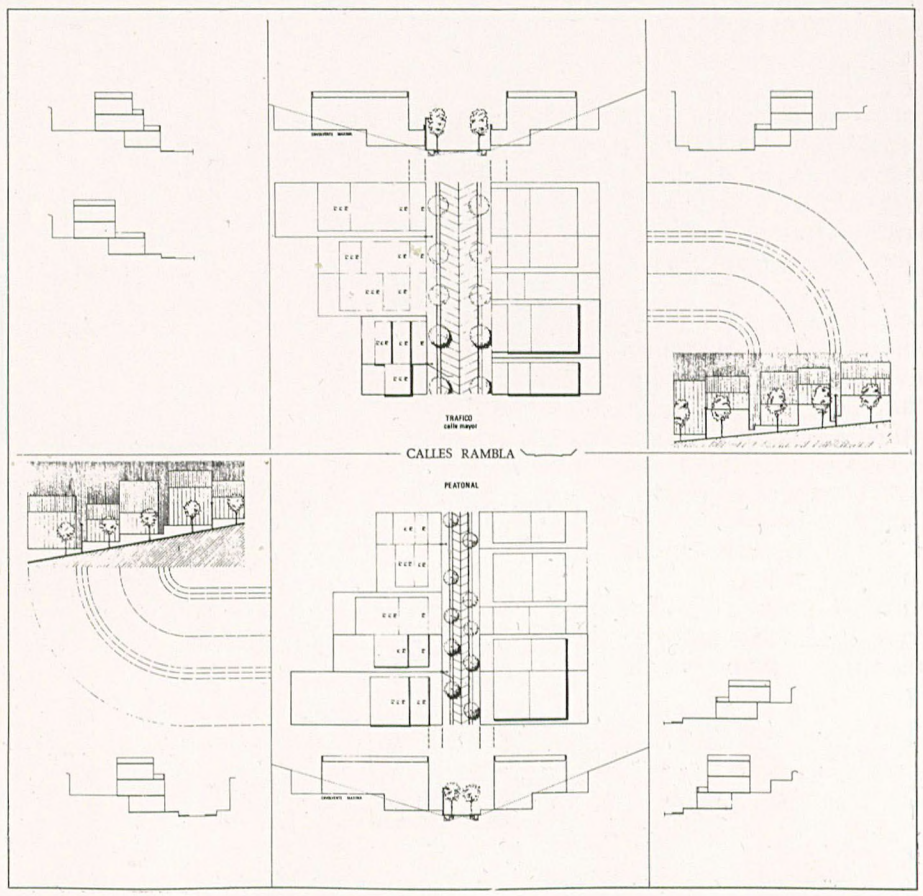


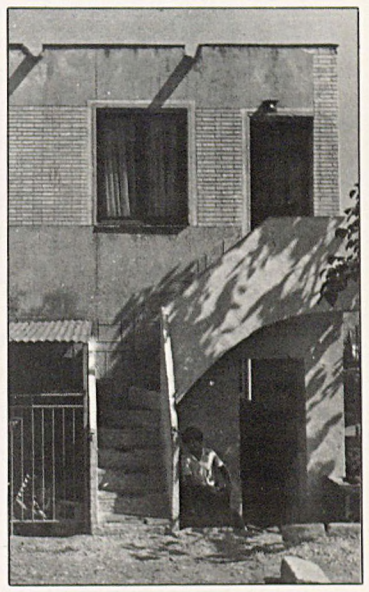
ANALISIS VIVIENDAS TIPO

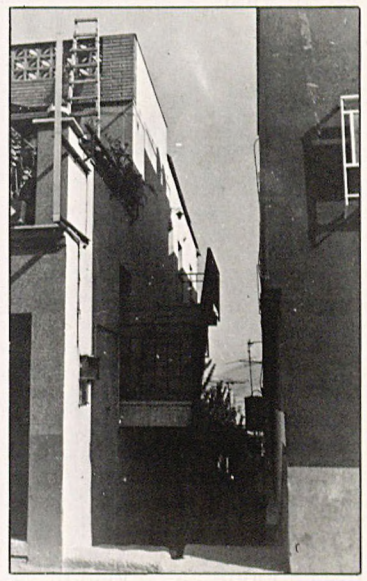


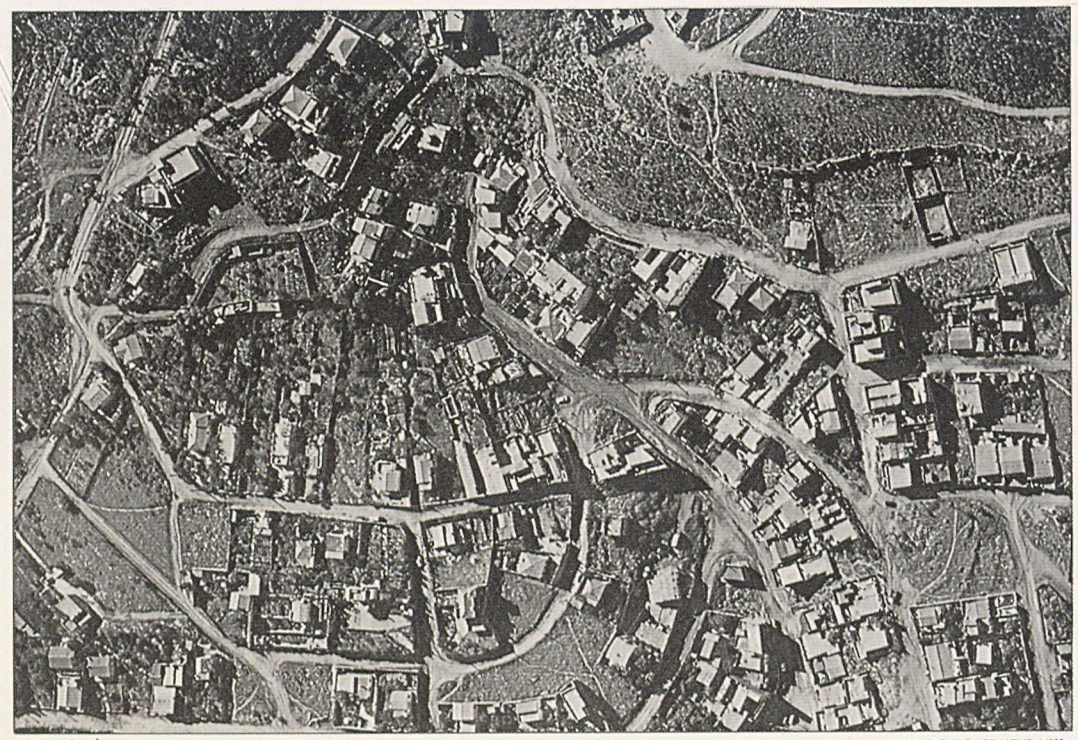












FOTOPLANO ▲



▼ PLANO NORMATIVO 1/500

PLANO DE ORDENACION ▲

▼ ADQUISICION DEL SUELO (FRAGMENTO)

Cal concloure que malgrat les dificultats d'urbanització i les condicions d'il·legalitat que han presidit el procés, l'estat dels habitatges és humil però satisfactori en la seva major part. Aquesta condició implica que és recomanable procedir a la millora i a l'acabat de l'edificació en un 90 % de les parcel·les. A causa d'això, l'estudi efectuat sobre l'edificació indicava l'estat «irregular» d'alguns habitatges que, per les seves condicions higièniques i/o estructurals, exigien un estudi més detallat per confirmar-ne l'habilitat.

L'estudi detallat d'algunes cases del barri tot buscant-ne la representativitat general a partir de l'estudi tipològic permetrà de formular els tòpics més importants per a la millora i la rehabilitació d'aquests habitatges. Un aprofundiment d'aquest estudi podria formular fins i tot algunes solucions tipus per afrontar petits problemes comuns a la majoria de les cases.

D'altra banda, la proposta edificatòria es fixa amb les ordenances d'edificació de Sant Josep i amb la definició general de la forma edificada que es realitza per carrers al pla 1/500 del Pla.

Tan sols es consideren dues classes residencials (a i B) al barri que reben índexs d'aprofitament brut d'1 m^2/m^2 i 0,7 m^2/m^2. Aquesta edificabilitat admet un percentatge d'usos no residencials que no superi el 30 % del total. Aquest aprofitament es reparteix com a màxim en planta baixa i dues plantes pis i donem algunes pautes per a la ventilació secundària. L'ordenança es redueix a un articulat simple d'una vintena d'articles i els gràfics que s'hi acompanyen pretenen de suggerir opcions d'organització arquitectònica que es plantegin amb certa coherència les dimensions generals del conjunt. És a dir, com definir un perfil de façana continu, com construir amb edificació petita en terrenys rocosos de topografia molt accidentada, etc.

Aquesta ordenança d'aprofitaments màxims i de condicions mínimes es complementa amb la regulació del voltant general de l'edificació que es fixa fàcilment a cada parcel·la segons la seva situació amb el tipus de carrer que li dóna accés: carrer rambla, carrer carena o carrer travessera. D'aquesta manera es queden vinculades prescripcions comunes sobre la forma urbana que connecten la urbanització amb l'edificació.

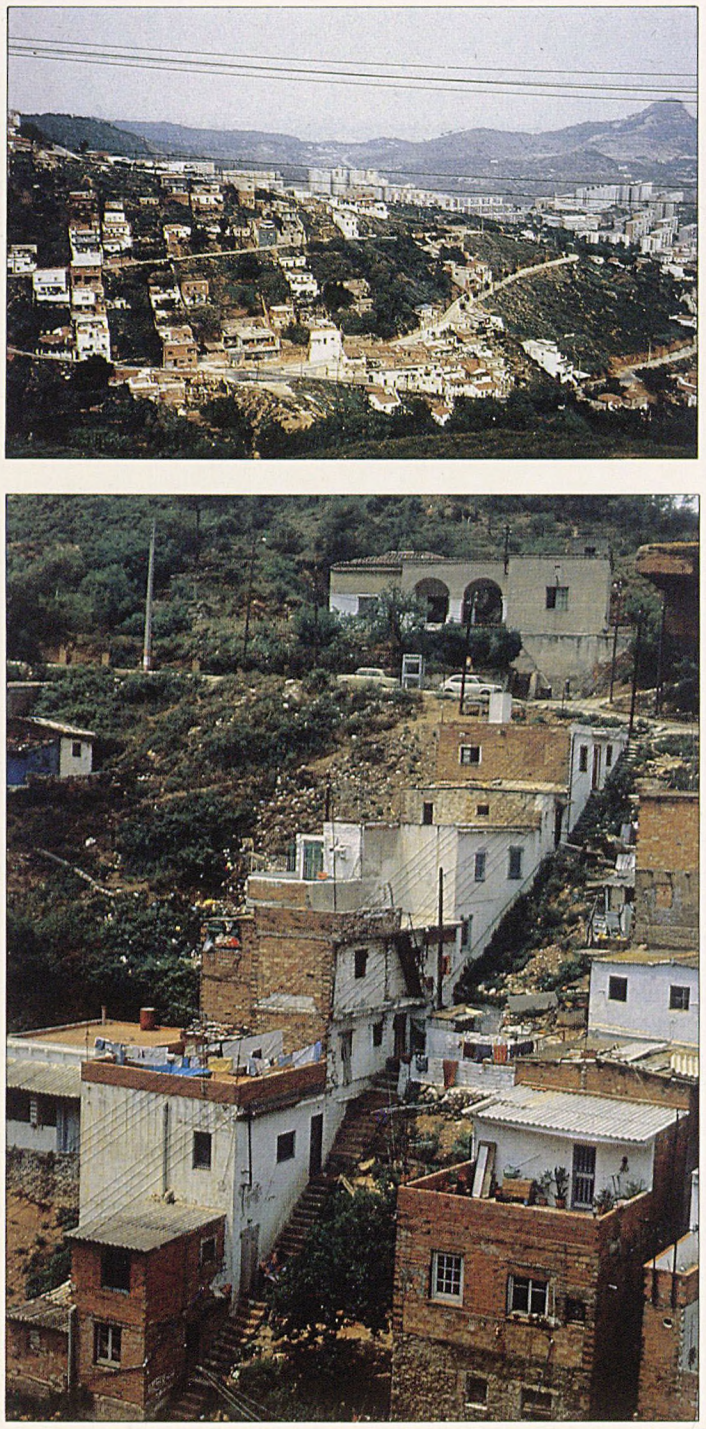
Nota: el treball s'inicià el 1979 com a resultat d'un concurs convocat per l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts, amb l'objectiu d'abordar la rehabilitació dels barris marginals d'aquest municipi.
Una exposició més detallada del treball es pot trobar a la revista CAU de 8 desembre 1982, editada pel Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Catalunya, a qui agraïm la col·laboració per la cessió del material gràfic que il·lustra el present article.

Equip Redactor
Joan Busquets Grau
Arquitecte
José Luis Gómez Ordóñez
Enginyer camins, canals i ports

Col·laboradors
Joan Blanch
José A. Tajadura
J. M. Carrera
Maria Mercè Busquets
Rosa Escala

1981

4.4 Pla especial de reforma interior de Torre Baró



Tipologia edificatòria dominant al barri.

El barri de Torre Baró es distingeix fàcilment dintre de la trama barcelonina pel seu aïllament territorial, pel seu desordre en el traçat urbà i per l'autoconstrucció no densificada d'habitatges. Tres elements prou definidors per prestar-hi atenció:

a. Ningú que no hi hagi d'anar no passarà mai per Torre Baró. Una vall tancada en ella mateixa, tan que després de 1939 va servir de refugi per a alguns que no van poder exiliar-se, i, abans de 1976, de lloc de reunió segur, per la seva inaccessibilitat, per a organitzacions obreres llavors clandestines. Aïllament que el cordó d'autopistes que acaba la Meridiana ha augmentat, ja que abans el barri formava unitat amb Vallbona.

b. El traçat urbà, entenent per tal la vialitat, és almenys tan caòtic com la topografia. La vall principal i les tres secundàries que conformen Torre Baró originen una xarxa viària residual (en tant que espai entre edificacions) feta sobre la base de línies d'accés de grans pendents i tortuosos traçats.

c. L'autoconstrucció és la dominant del barri, tant pel seu propi origen marginal (socialment i normativament) com pel joc que després li ha donat el planejament, que mai no ha proposat solucions directes als problemes plantejats i sí un llarg rosari de plans parcials, concursos, revisions, promeses, etc., fins a l'aprovació del Pla Especial, que arriba seixanta anys després del naixement del barri i amb més de trenta de retard des de la seva consolidació.

Objectius del Pla Especial

L'equip redactor s'ha formulat uns objectius en funció del coneixement que ha adquirit sobre la situació de Torre Baró, que han estat el fil conductor del treball i de les propostes que conté. Poden resumir-se en els següents:

1. Torre Baró no és ja un barri de primera recepció d'immigrants, i té una estructura poblacional força definida i assentada. Es proposa, doncs, mantenir aquesta estructura no introduint-hi variacions (o elements que puguin produir-les) importants en la composició sòcio-econòmica dels residents.
2. Millorar l'accessibilitat viària mitjançant petites operacions externes, però evitant en qualsevol cas les propostes viàries que puguin significar ruptures de trama dins el barri, entenent que la complicada topografia fa molt cares aquestes operacions, i la baixa densitat, acompanyada de l'escassa motorització, les fa poc justificables.
3. Millorar les comunicacions internes del barri fent petits ajustos viaris i portant a terme una notable actuació de condicionament de recorreguts per a vianants.
4. Consolidar, desbloquejant-lo gradualment, el sòl considerat i reconegut com a residencial, a través de la substitució, el millorament i la nova construcció d'habitatges.
5. Proposar actuacions en habitatge de promoció pública, amb la doble finalitat de compensar expropiacions necessàries i proposar models arquitectònics superadors dels actuals, però compatibles amb ells des del punt de vista tipològic.
6. Plantejar mètodes de millorament i de recuperació dels habitatges actuals, mentre no se'ls hagi de considerar irrecuperables o ruïnosos.
7. Consolidar també aquell sòl previst com a parc o bosc, deslliurant-lo, en els terminis que s'indiquin, de l'edificació actualment existent.
8. Dotar d'espais lliures utilitzables (per emplaçament, dimensions i topografia) a escala de barri, i dels necessaris a escala de petita unitat.
9. Plantejar l'equipament del barri des d'una perspectiva semblant a la del punt anterior, pensant en coincidències espacials necessàries.
10. Organitzar un esquema d'intervenció gradual i flexible, que pugui ser ajustat tant econòmicament com en funció de les actuacions possibles ja amb el planejament vigent.

L'aprovació definitiva del Pla Especial permeté de desbloquejar la situació, i donà lloc a una tendència a la normalització de l'habitatge, ja per via de llicència, ja per via de rehabilitació, afavorida la primera per l'existència d'una oficina informativa al barri, mentre durà la tramitació del Pla, i per la posterior descentralització dels serveis municipals; i la segona, per la recent obertura al barri d'una oficina per a informar els veïns i col·laborar amb ells respecte a les possibilitats d'obtenir crèdits i ajuts per a la rehabilitació dels propis habitatges.

A més, han pogut iniciar-se els projectes i les obres programats pel Pla dels quals es dóna notícia a continuació.

Projectes i obres en desenvolupament del Pla Especial

Parc del Torrent de la Torre Vella

Aquest parc lineal, d'uns 500 m de longitud i uns 50 m d'ample, s'assenta sobre l'actual torrent. Les dures condicions topogràfiques de l'emplaçament (forts desnivells transversals i longitudinals), la necessitat de respectar l'edificació existent (de disposició molt irregular i que fins i tot arriba en alguns casos fins al mateix llit del Torrent), els requeriments constructius de les operacions de terraplè en general i les contencions en particular han condicionat fortament la forma d'implantació del programa del parc; aquest s'estructura en plataformes descendents, de continguts, formes i mides diverses, relacionades per un passeig lineal definidor de la forma del conjunt.

El parc és l'eix central d'un sistema de recorreguts per a vianants que, partint-ne, connecta tots els sectors del barri.

S'ha desenvolupat el projecte d'infrastructura del Parc, que el componen l'encanonat del torrent, el rebliment de terres que cal efectuar (que arriba a superar els 10 m en alguns punts), la recollida d'aigües superficials i la previsió dels subministres elèctric i d'aigua. Aquest projecte fou aprovat en el seu dia per l'Ajuntament, amb una dotació econòmica de 40 milions de pessetes, però encara no ha estat executat.

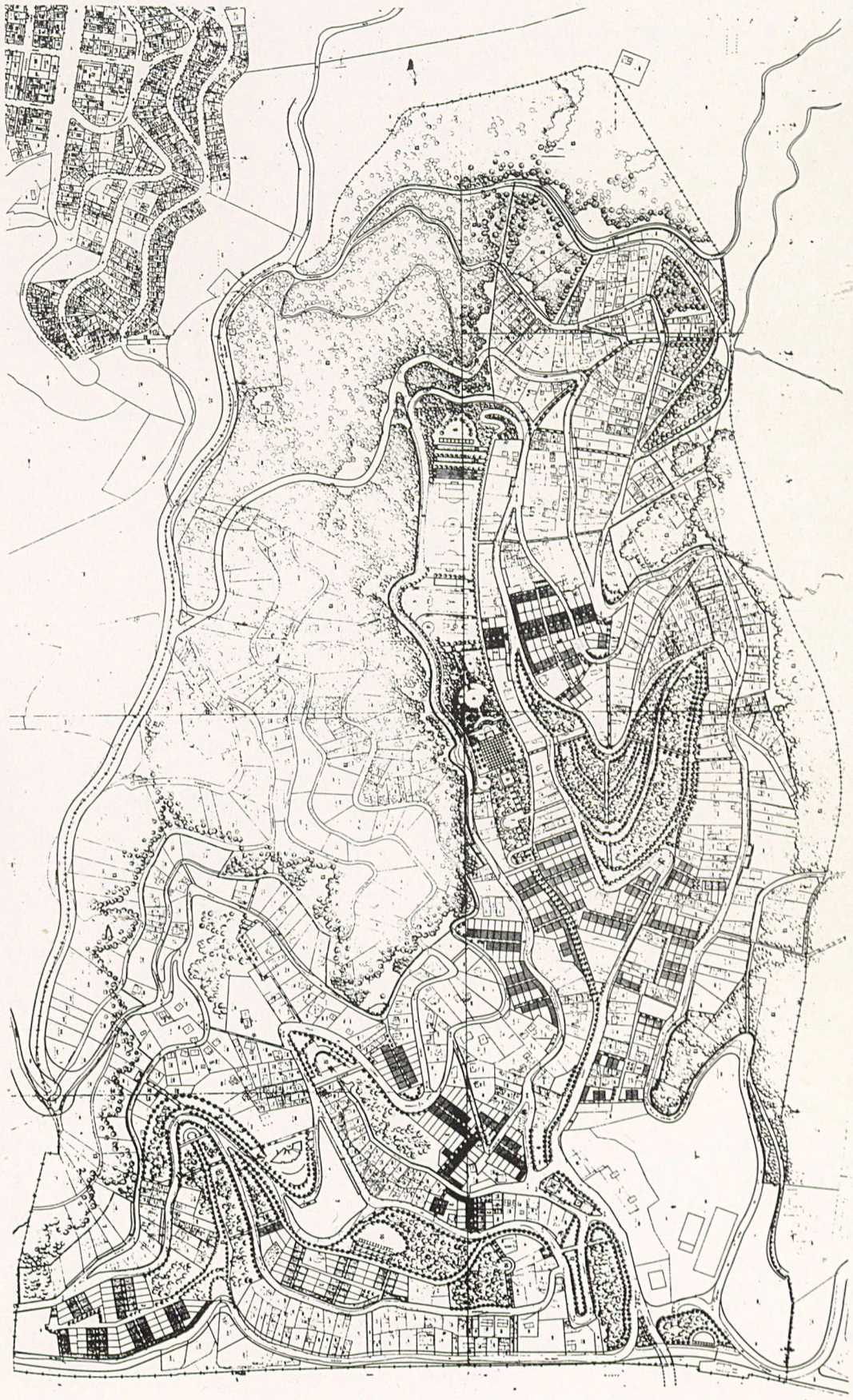
Vialitat

Dins del programa del Pla d'Ocupació s'han projectat i executat una sèrie d'obres tendents a millorar l'ac-

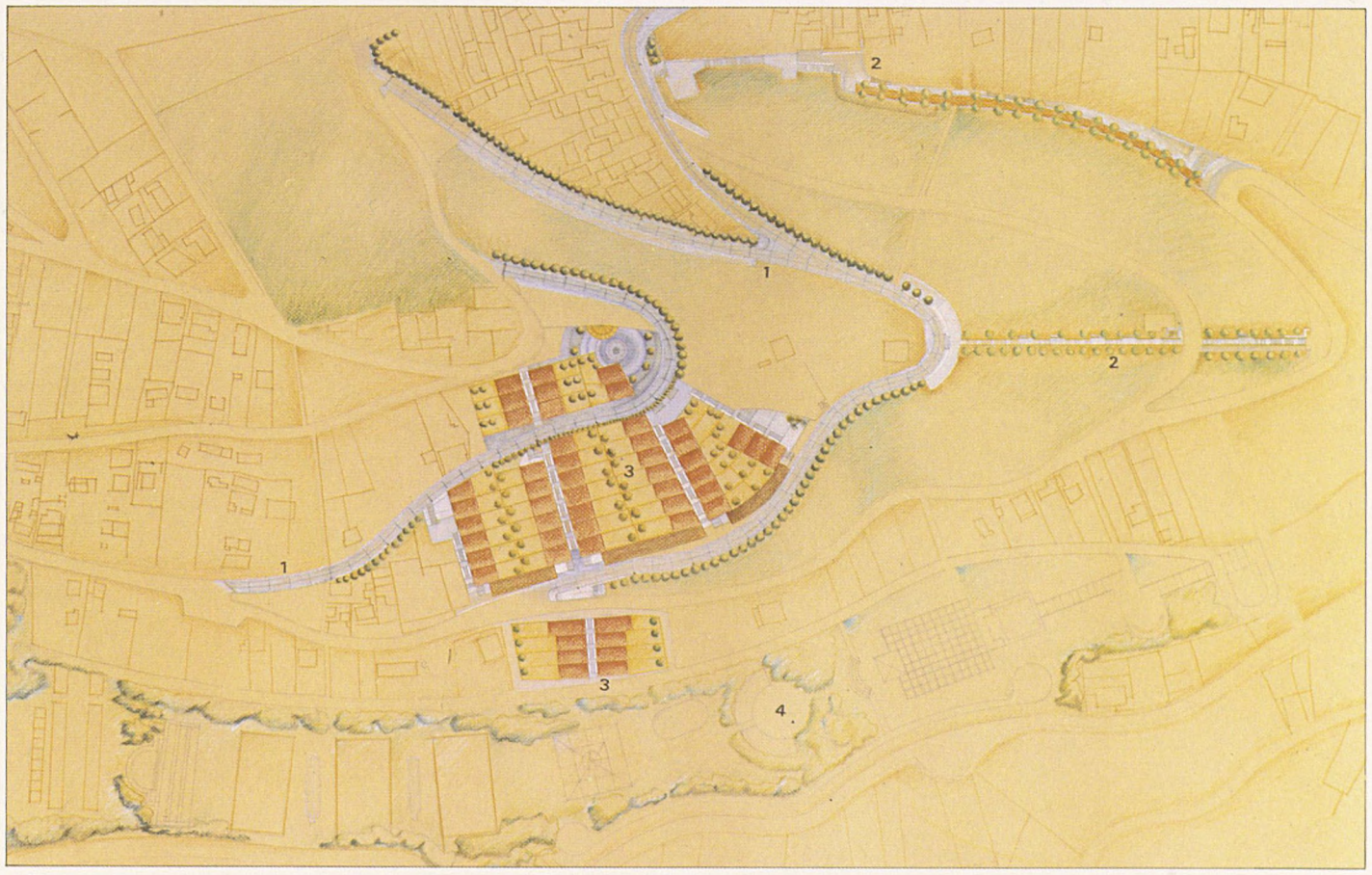
Topografia i edificació de Torre Baró
(Dibuix de Montse Ribas, Arquitecte).



Ordenació general de la proposta del PERI.



Actuacions en desenvolupament del PERI.
1. Carrers pavimentats i equipats.
2. Escales i vies per a vianants.
3. Conjunt d'habitatges de promoció pública.
4. Parc del Torrent de la Torre Vella.



cessibilitat i el nivell urbà d'un dels sectors més representatius del barri, el situat entre els carrers Esculapio Càncer i St. Feliu de Codines. Es tractava de la consolidació i la pavimentació dels carrers Castellfullit, Bellprat i passatge Castellfullit per al trànsit mixt; i del carrer Masquefa i del passatge Esculapio Càncer per a vianants.

En els tres primers casos, ja construïts, s'ha previst un vial de tres metres i mig d'amplada per a circulació de vehicles, de formigó amb un eix central de llambordes que actuen com a cuneta i dues bandes exteriors sense desnivells i amb un diferent tractament del paviment de formigó; a causa de la irregularitat de les alineacions existents són d'amplada variable i van resolent els diversos episodis que hi provoquen —accessos o habitatges, contencions, tanques—, dissenyant petits espais de repòs o de joc, ordenats finalment per fileres d'arbres, allà on són possibles, i els nous fanals d'enllumenat. El carrer Masquefa, també construït, és una llarga escala sobre la línia de carena, amb excel·lents vistes al front i o ambdós costats. Als replans, l'àmbit s'eixampla i dóna lloc a petits espais de repòs dotats de banc, arbre, fanal i paperera.

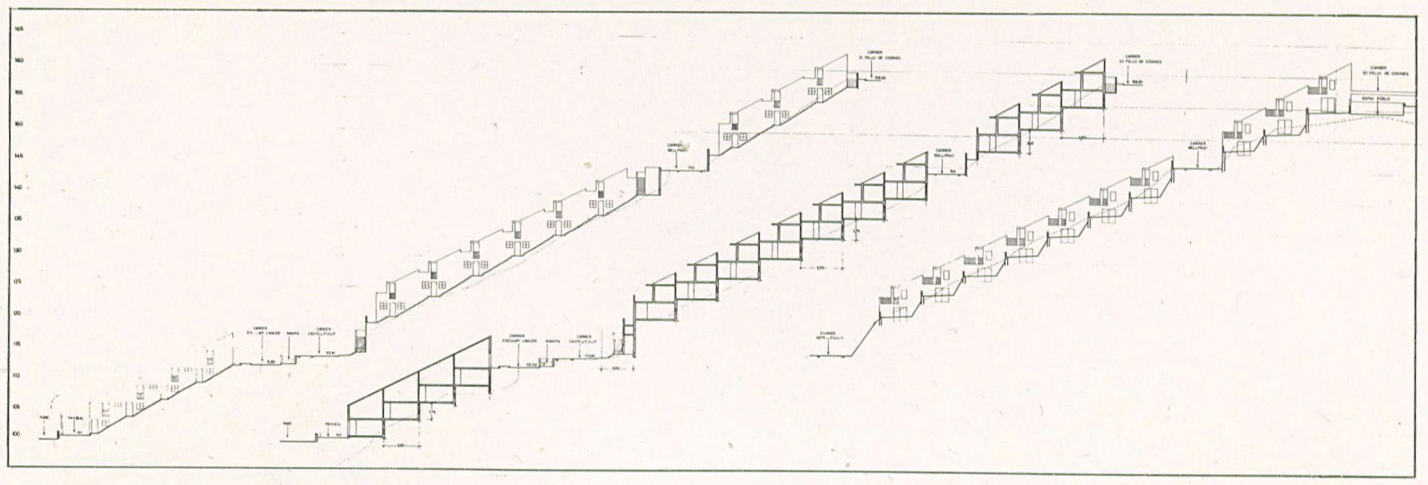
Habitatge

D'acord amb les previsions del Pla Especial, s'ha dissenyat un conjunt d'habitatges sobre les alineacions dels carrers que s'acaben d'equipar i de pavimentar. En total són uns seixanta habitatges unifamiliars de protecció oficial i d'iniciativa pública (Societat Urbanística Metropolitana, Rehabilitació i Gestió, REGESA).

El criteri rector de l'ordenació ha estat l'adopció d'una tipologia d'habitatge que s'adapti i reforci l'estructura urbana dominant al barri, fruit de les característiques molt específiques de les seves parcel·lació, topografia i evolució històrica: la disposició d'habitatges en filera segons les directrius del màxim pendent, amb accés per mitjà de via-escala pública i amb jardí lateral.

Les vies-escala s'integren en el sistema de recorreguts per a vianants del barri relacionant diversos espais equipats.

Es preveu que la seva construcció pugui iniciar-se l'any que ve.



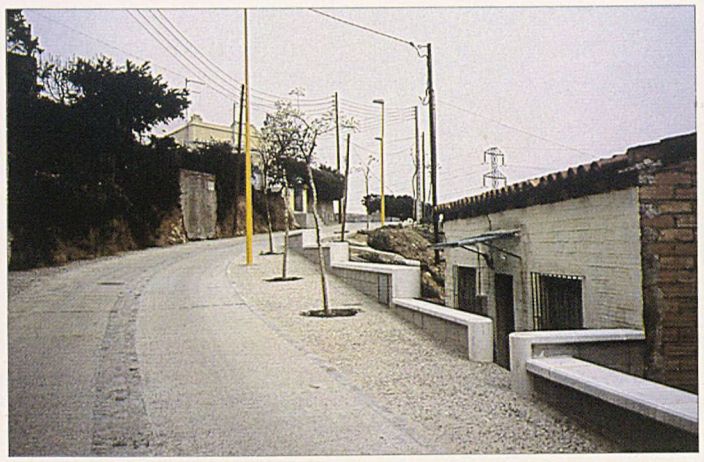
Perfils dels habitatges projectats.

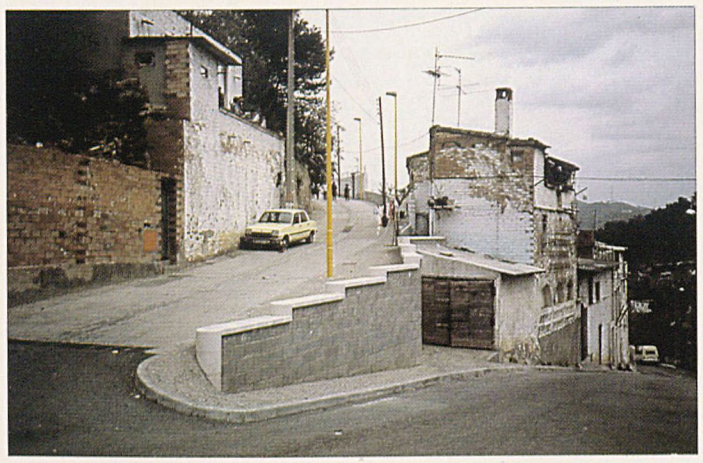
Equip Redactor
Josep A. Dols
Lluís Millet
Joan A. Pàez
Arquitectes

Col·laboradors
Emili Amat
Advocat
Victor Seguí
Esteve Vicens
Arquitectes
Salvador Buch
Joan Rovira,
Aparelladors

Promoció
Ajuntament de Barcelona

Diversos aspectes de la pavimentació i equipament dels carrers Bellprat i Castellfullit.







Escales i vies per a vianants.

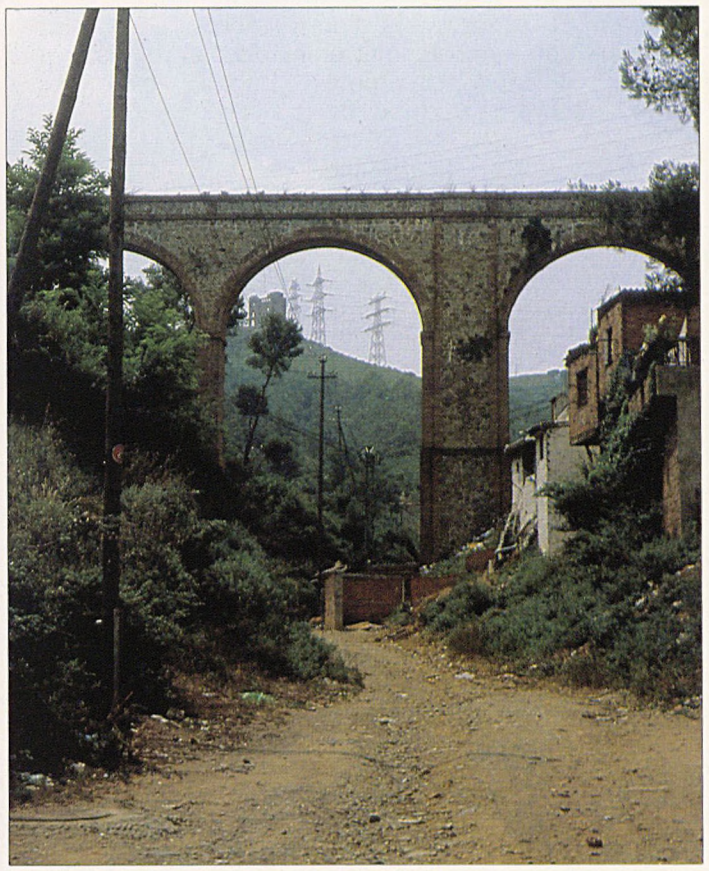


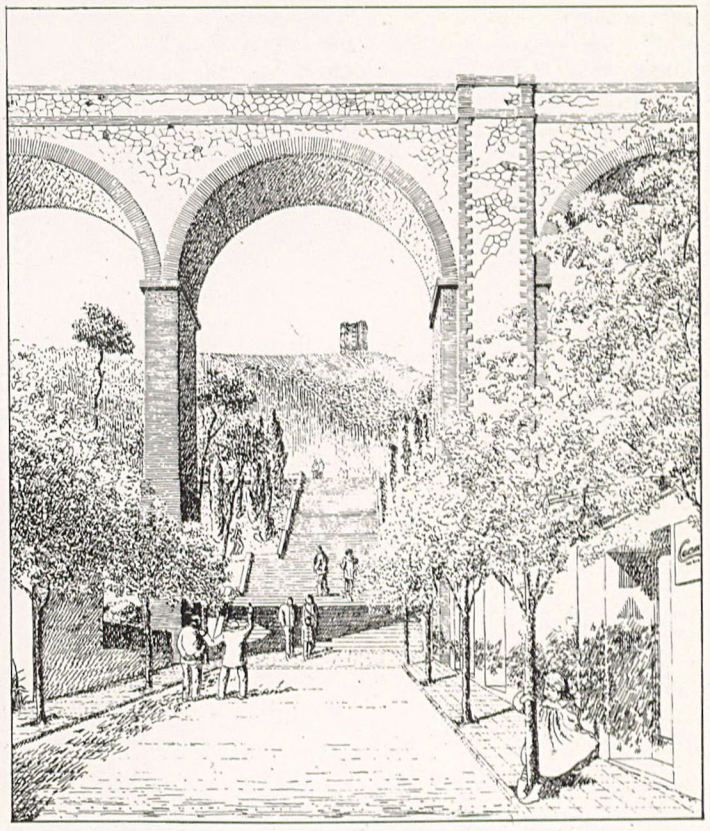




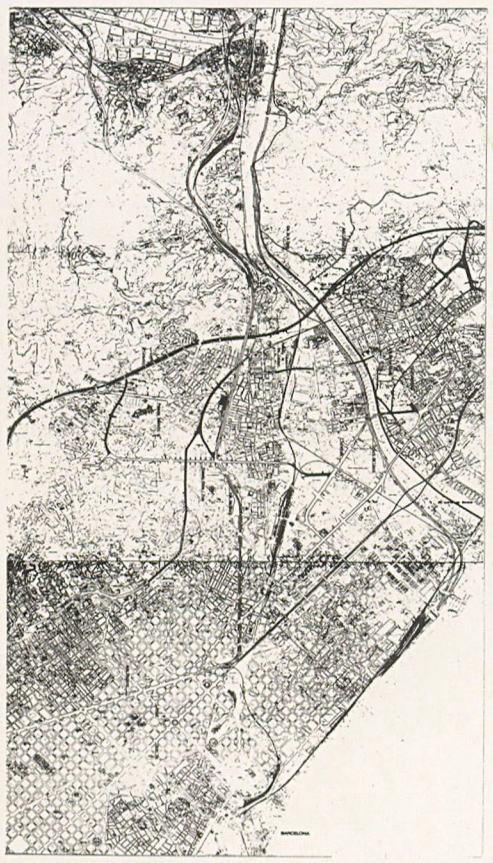
L'aqüeducte que salva el Torrent de la Torre Vella.

L'entrada al Parc.
(Dibuix de Montse Ribas, Arquitecte).





4.5 Pla Especial del Marge Esquerre del Riu Besòs



La connectivitat de Santa Coloma de Gramenet amb Barcelona, vials en projecte segons PGM.

La ciutat que ha crescut d'esquena al riu

El traçat de la carretera de La Roca, que travessa i constitueix el principal eix on es recolza el creixement de Santa Coloma, va seguint una línia que s'adapta a un mateix nivell per sobre del llit del Besòs.

L'àrea que s'estén entre la carretera i el riu, de forma i pendent variables, constitueix l'objecte d'aquest Pla Especial.

Exceptuant l'eixample que formen els barris de Riu Nord i Riu Sud, la resta d'aquesta àrea s'ha mantingut sense urbanitzar, formant paquets de dimensions considerables que constitueixen en aquest moment les reserves de sòl lliure més importants de la ciutat.

Tanmateix, la manca d'ordenació i d'urbanització de tota la franja de contacte de la ciutat amb el riu ha provocat un creixement que podríem dir «d'esquena» al riu, un creixement pel qual el riu ha constituït una barrera física i un abocador de les deixalles de la ciutat.

Les actuacions previstes a l'àmbit del Pla i la necessitat d'ordenar-les i coordinar-les

Al moment d'iniciar la redacció d'aquest Pla, un conjunt de plans i projectes, contradictoris entre ells, eren aprovats o en curs d'aprovació:

– El Projecte d'urbanització del Vial del Marge Esquerre, que, seguint les determinacions del PGM, concebia aquest vial com una autovia urbana, amb encreuaments a diferent nivell amb la xarxa viària local, la qual, si s'hagués executat, hagués constituït la definitiva barrera entre la ciutat i el riu.

– El Projecte del Parc i Polisportiu de Can Zam, projecte que també seguint les determinacions del PGM, no manifestava cap preocupació per donar identitat pròpia al parc urbà més important de Santa Coloma, col·locant els elements esportius del Parc recolzats en una xarxa viària marginal i poc adient per a una futura ordenació de tota la zona.

– El Projecte del Parc de l'Esperit Sant i els accesos al Pont del Molinet, si bé amb incidència al mateix sector contenint importants divergències entre ells, ja que la complicadíssima xarxa d'enllaços a diferent nivell prevista al Projecte dels accesos al Pont del Molinet hipotecava una bona part del Parc de l'Esperit Sant.

Com es pot veure, la importància de l'àrea de les actuacions previstes requeria una ordenació general, una ordenació que coordinés i relacionés aquestes actuacions amb la resta de la ciutat, evitant així que la ciutat pagués les conseqüències de la manca de definició formal de les actuacions i, sobretot, de les àrees de contacte entre aquestes actuacions.

Especialment, en el cas del Vial del Marge Esquerre, que havia estat projectat com una via interurbana segregada, calia una nova ordenació que, a més a més d'entendre la seva funció viària en connexió amb el corredor del Besòs, constituís l'element que havia de completar la xarxa local i que havia de contribuir definitivament perquè la ciutat tornés a mirar al riu.

La proposta d'ordenació

El *leit-motiv* de la proposta d'aquest Pla el podríem resumir en l'equilibri entre les funcions assignades al Vial del Marge Esquerre i a la carretera de La Roca.

El primer, el vial, és dissenyat per complir la doble funció de canal de trànsit interurbà —com a «variant» de la carretera de La Roca— i d'element viari que completi la xarxa local, fent possible, a més, recuperar la relació de la ciutat amb el riu formant un passeig fluvial que lliga els trams que travessa.

La carretera, un cop descarregada del trànsit interurbà, passa a ser un element urbà fonamental ja que d'ella depèn tot el creixement de Santa Coloma. Als trams en què la carretera i el vial es poden veure, als trams dels parcs, la carretera forma un passeig-mirador en qual es fonamenten els diferents equipaments que preveu el Pla.

L'organització del Parc de Can Zam es fonamenta en l'obertura d'una nova avinguda —la Rambla de Can Zam— que, recollint els dos eixos viaris més importants del Sector de Singuerlin, enllaça la carretera de La Roca amb el Vial del Marge Esquerre i divideix el parc en dos sectors. Així, el sector del parc situat més al sud s'especialitza com a zona esportiva pública, en tant que el situat al nord formarà pròpiament el parc públic.

El Parc de Can Pexauet, de dimensions molt inferiors al de Can Zam, respòn també als mateixos criteris d'organització: una rambla central que connecta amb el nou pont sobre el riu i que separa l'equipament escolar de la zona esportiva i d'esbarjo, la qual és dominada per la carretera de La Roca i per un sistema de terrasses ajardinades que salven el desnivell existent.

El Vial del Marge Esquerre connecta també amb el Parc de l'Esperit Sant, parc que juga el paper de ròtula entre els municipis de Santa Coloma, Badalona i Sant Adrià, per acabar el seu recorregut a Santa Coloma recuperant l'antiga Salzereda al barri dels Safareigs, que s'endinsa en el terme municipal de Sant Adrià.

Equip Redactor
Servei d'Urbanisme i Habitatge
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Ferran Navarro
Arquitecte

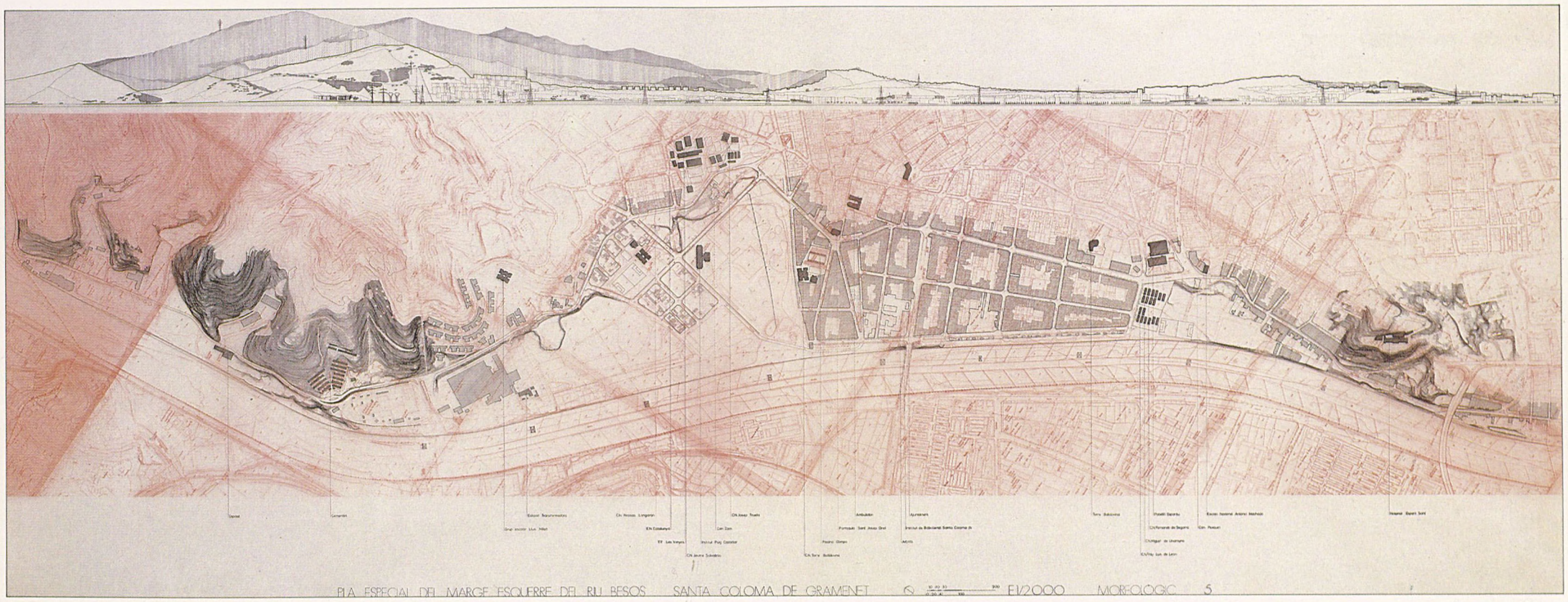
Antoni Miralles
Arquitecte

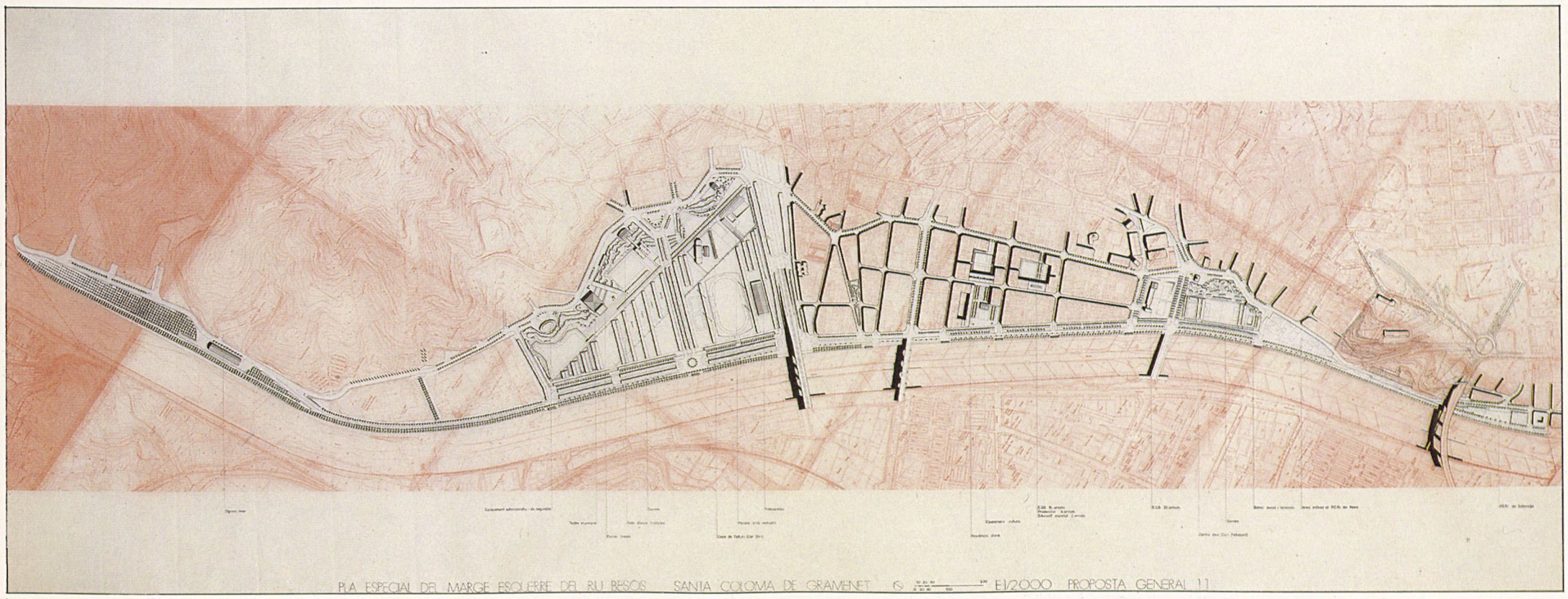
Rafael Juan
Aparellador

Col·laboradors
M.ª Luisa García de Lázaro
Miquel Roig
Jaume Artigues
Mercè Camps

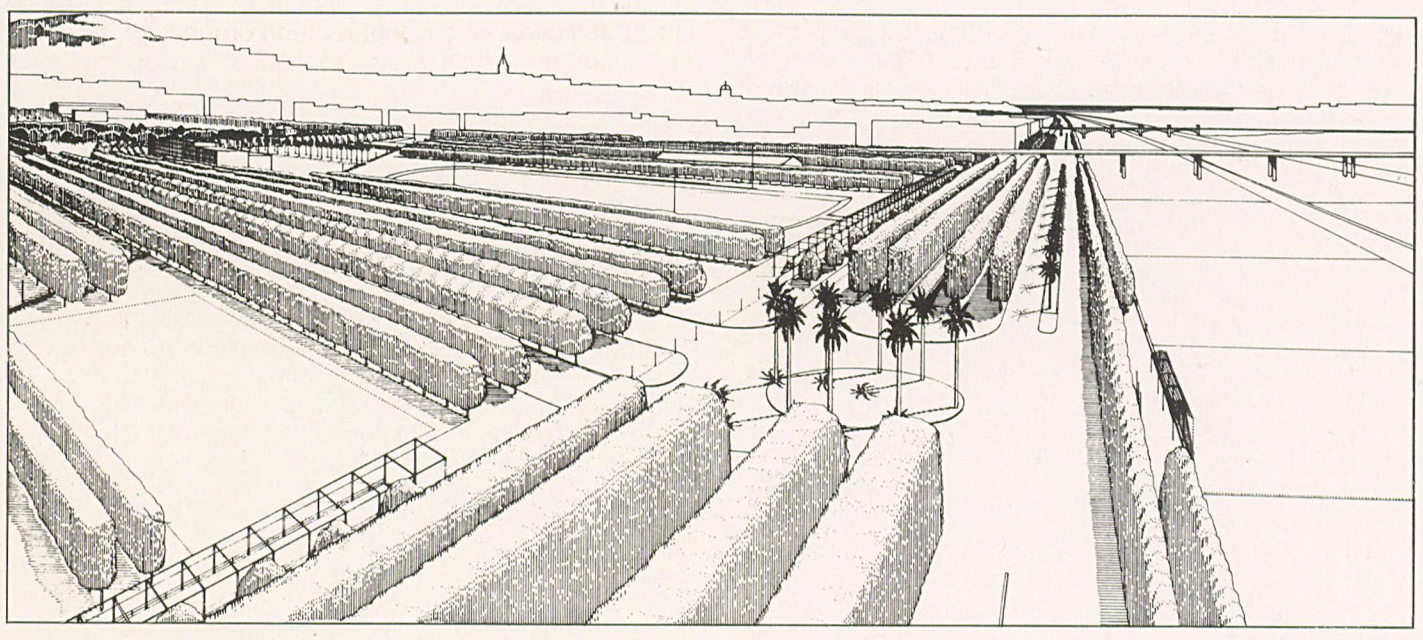
1985

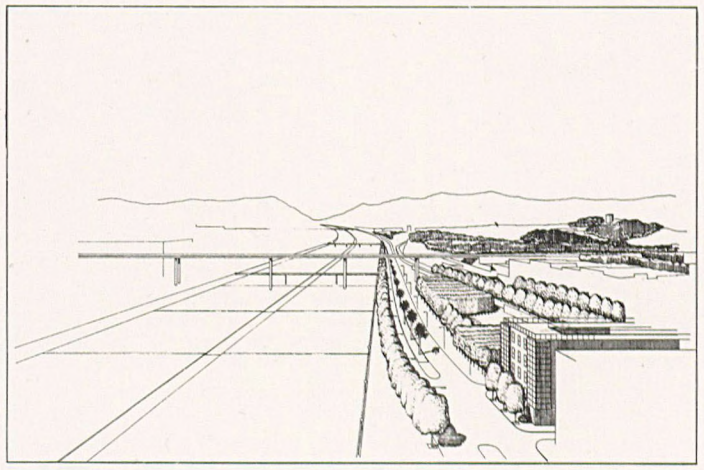
El marge esquerre del Besòs a Santa Coloma de Gramenet.

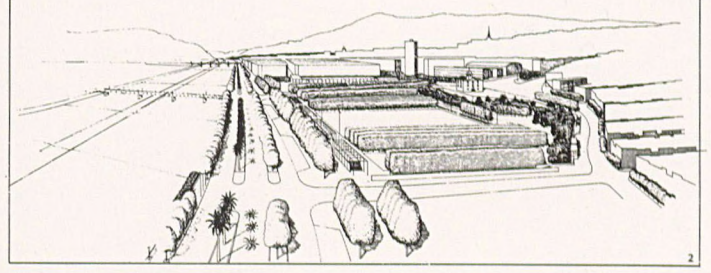


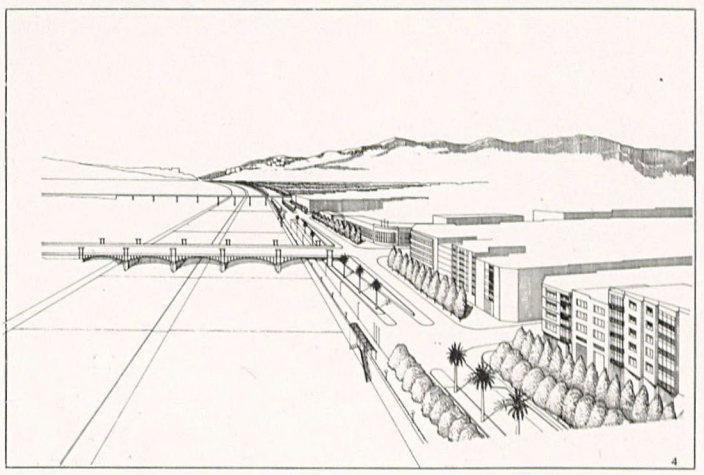


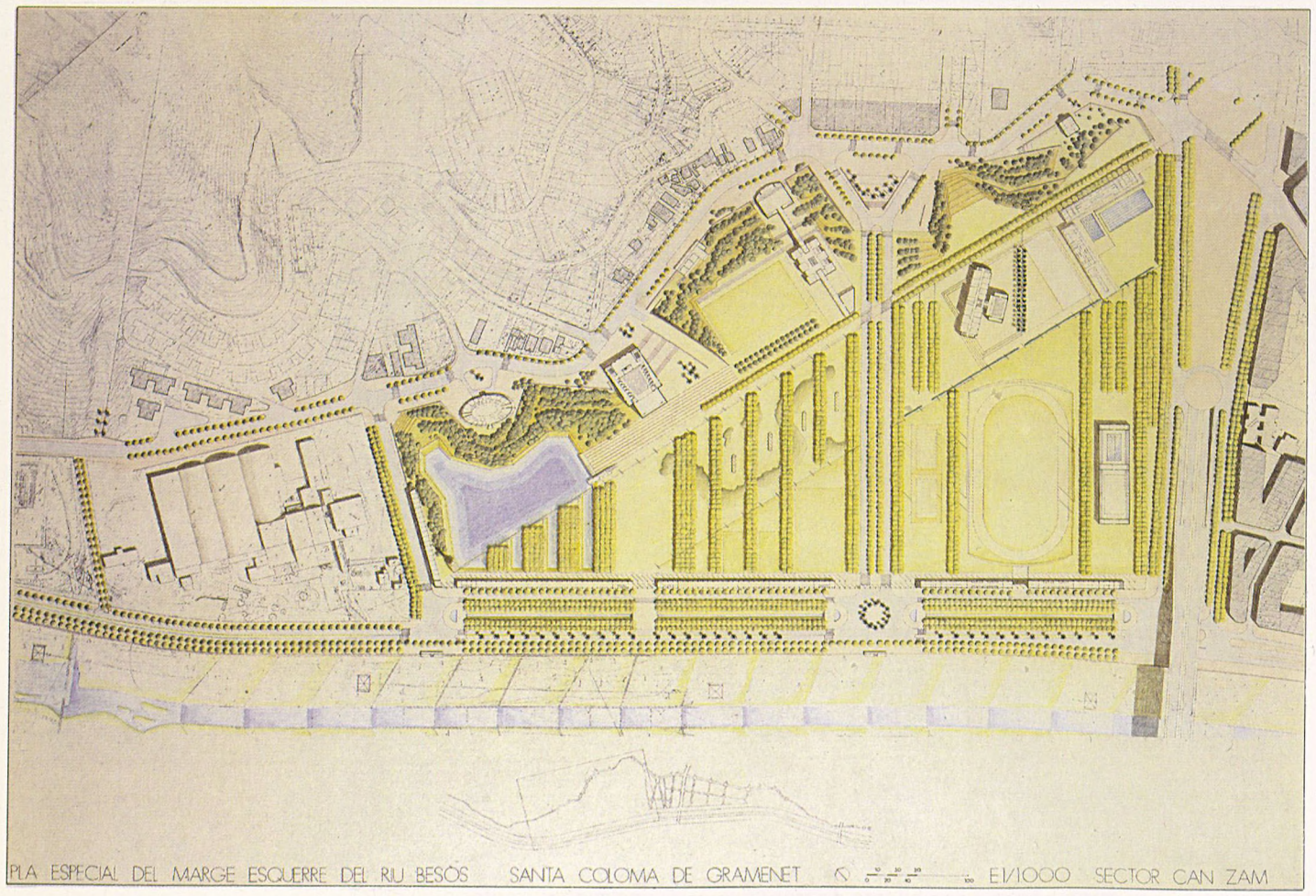
Pla especial del marge esquerre del riu Besòs.











PLA ESPECIAL DEL MARGE ESQUERRE DEL RIU BESÒS SANTA COLOMA DE GRAMENET 0 10 20 30 40 100 E1/1000 SECTOR CAN ZAM

4.6 Pla especial de protecció i millora del centre històric de Sant Cugat del Vallès

El centre històric de Sant Cugat reuneix, gairebé de forma exclusiva en el municipi, la clàssica complexitat dels nuclis antics encara vitals que no han entrat en obsolescència i una funcionalitat difícil; qüestions que el fan idoni a l'objecte de la rehabilitació urbanística.

Aquest àmbit coincideix amb el centre gravitatori del sistema urbà —un terç de la població del municipi, i pràcticament tot el terciari— per bé que els perímetres s'han ajustat, per a la comprensió i el tractament uniforme d'aquesta realitat. És, doncs, el lloc necessari de confluència d'actuacions i d'iniciatives i, ensems, el de major desgast, que li comporta el preu divers de pèrdues en la seva millor arquitectura, detallista i figurativa, el cost de desgavells en les ordenacions sentides com a equilibri complex, o de disfuncions en els usos que s'hi donen.

El nucli medieval de Sant Pere, en el punt topogràfic més alt, els creixements lineals del 1700 en els camins, o els eixamples de fi del XIX en superfícies estables immediates són les formes històriques més antigues (en les quals per exemple persisteixen la masia o casa gran, del carrer de Sant Domènech; la casa artesanal de la pagesia, dels carrers Martorell i Riera, i la casa de model neoclàssic dels mestres d'obres de la plaça de Barcelona), que corresponen, en el seu plantejament, a les successives fases del creixement del poble agrícola bastit entre rieres, a ponent del Monestir.

Hi ha més tard la transformació de l'estiueig, de les torretes i fileres amb jardins de fi de segle, accelerada per l'arribada del FFCC de Sarrià el 1916.

Finalment, la transformació de l'especulació intensiva del sòl (1960-1976), amb impactes greus fins al decisiu redreçament del PGM.

D'aquesta manera, l'estabilitat del centre històric en el Pla Especial —que no la seva immobilització— parteix del PGM fins a superar alguns elements del seu marc quantitatiu (edificabilitats, reserves de sòl) i qualitatiu (tipus edificatoris, organització vial), afegint-hi: *a)* la protecció de l'estructura sòcio-econòmica de petita dimensió, familiar; *b)* la recuperació de nusos i llocs valuosos del teixit urbà i *c)* la rehabilitació arquitectònica i la regulació dels usos de l'edificació.

Poden exemplificar-se d'entre el contingut del Pla Especial, que genèricament empra instruments propis com la requalificació de placetes —de les deu actuals es passa a vint-i-tres—, a més del parc del Monestir (l'entorn del qual constitueix un tema rellevant de la proposta d'ordenació), equipaments —quatre noves zones—, el redisseny de les alineacions viàries o la normativa d'usos, si bé específicament poden destacar-se les proposicions de l'ordenança edificatòria i dels processos induïts en el teixit urbà.

Per a l'elaboració d'ambdós temes bàsics de la proposta, l'anàlisi de la morfologia urbana ha delimitat quatre tipologies arquitectòniques rellevants: *a)* la masia o casa irregular de traça medieval, i de l'època del barroc, amb problemes individualitzables però amb una elevada capacitat d'adaptació, com s'ha demostrat en el temps; *b)* la casa de cos, amb bones possibilitats de transformació, malgrat les seves petites dimensions, *c)* la casa neoclàssica, regular i versàtil, amb patis, i *d)* el xalet o torre, escassament manipulats a nivell d'ús.

Els punts de més clara incidència en l'estabilitat tipològica desitjada es conceptuen en l'ordenança, però reben suport instrumental a través dels processos en l'edificació.

Els processos en l'edificació, assignats detalladament en les peces constructives que tenen origen dintre de l'ordre propi de formació del nucli antic, es desenvolupen extensament en l'ordenança, per a definir el seu enllaç amb els instruments que la legalitat posa i pot posar al servei de les intervencions desitjades.

El procés de protecció suposa, com es veu en el quadre, l'aplicació de codis com la Llei del Patrimoni Històric del 1985, i té sentit per a actuacions de consolidació, reparacions, restitució d'ornamentació, etc.

Possiblement, en destaca el procés de rehabilitació pel que suposa d'implementació dels Decrets de la Generalitat, en l'objecte de fixar i millorar l'habitatge de poble.

Els procés de renovació suposa, en alguns casos concrets de transformació urbanística, l'aplicació dels mecanismes específics de «desenvolupament unitari de l'edificació», que s'efectua en alguns casos a partir d'estudi de detall, en altres, de projecte arquitectònic unitari, o en altres a partir de pautes donades en el projecte del primer fragment renovat.

Així poden resoldre's d'una manera arquitectònica més adequada els fronts que hauran de porxar-se a la plaça del Mercat o al carrer Moragues (a continuació dels existents, però amb una escala menor), o els de la plaça de l'Estació, de caràcter neuràlgic, on l'ús comercial dels baixos dels edificis, en relació amb el retrocés obligat respecte a l'alineació de la plaça i del carrer Guimerà, pot ser resolt projectualment de formes molt diverses.

L'ordenança del Pla Especial ha ajustat, entre altres, aspectes que la Norma del Pla General resolia conflictivament o no resolia (que en certs casos han estat objecte de reconsideració recentment, del propi PGM; vegeu els exemples derivats del tema de disconformitat de paràmetre, obtinguts de la Llei de Mesures catalana, del 1984).

Per tant, es tracta de modificacions de les Normes Urbanístiques del PGM, en el Capítol de Reglamentació detallada del sòl urbà, sobretot en els aspectes comuns als tipus d'ordenació i en els específics del tipus segons alineacions de vial.

En efecte, enfront de l'absoluta llibertat en la regulació compositiva de les façanes, l'ordenança conté unes disposicions estètiques. Però, a més, aprofundint fins a l'arrel del tema, s'ha vist que l'alçada lliure màxima dels baixos de les casetes entre mitgeres era molt superior (fins a 5,40 m) a les usuals. Això, pensat per a possibilitar entresolats intermedis en les plantes baixes, ha obligat a reduir, en general, totes les alçades i anul·lar els entresolats, perquè en la pràctica distorsionaven totalment l'arquitectura recent. Les façanes, per tant, poden tornar-se a demanar de paret tancada, i ser resoltes segons un codi no figuratiu de composició (basat en l'enrasat de cornises), materials i color.

Centre Històric de Sant Cugat del Vallès. Planta Cobertes.



Proposta d'ordenació del Pla Especial:

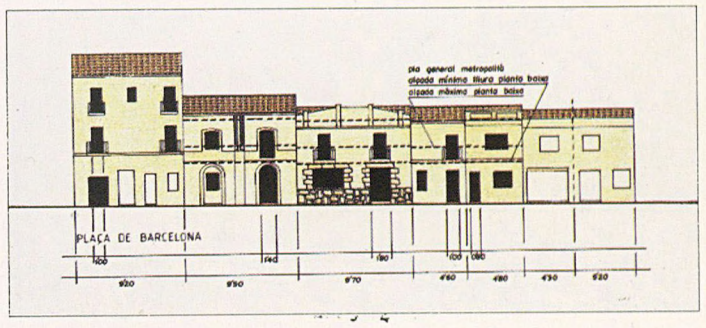


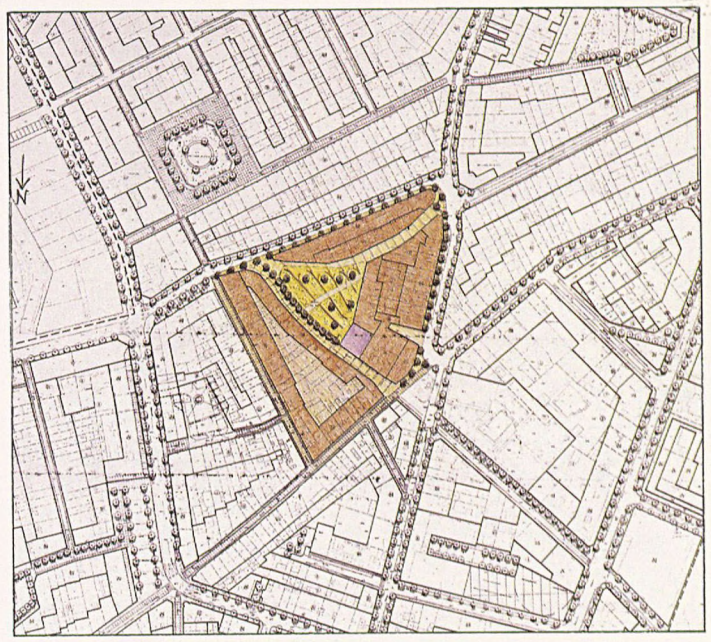
1. *Procesos de restauració i protecció.*
2. *Procesos de rehabilitació.*
3. *Procesos de renovació.*
4. *Àmbit d'aplicació de l'ordenança estètica.*
5. *Places de nova creació.*
6. *Equipaments de nova creació.*
7. *Carrers de vianants.*
8. *Àrees d'estacionament.*

Quadre de processos en l'edificació. *P.E. Protecció del Casc antic de Sant Cugat*

Nom	Definició	Instruments Pla Especial	Instruments generals	Gestió
Restauració	Monument nacional o local. No s'admeten enderrocs. Restauració, conservació, millora.	Ordenació de l'entorn. Ordenança d'obres usos compatibles. Definició prèvia de la part d'edifici enclosa. Afectació a equipament públic en un cas.	Llei de Protecció del Patrimoni de 1985.	Incoació. Declaració Monumental. Tutela Generalitat. Dret tempteig. Adquisició municipal per expropiació
Preservació urbana	Edifici o element singular per raó històrica, formal, constructiva o sentimental. Signe d'identitat urbana. No s'admeten enderrocs de les parts protegides.	Ordenació de l'espai i de les addicions. Definició dels elements enclosos de l'edifici, normalment la façana. Ordenança d'obres i usos compatibles. Definició d'interès en la rehabilitació, en algun cas. Afectació a equipament públic en algun cas.	Inclusió en Catàleg Municipal i Registre Metropolità. Llei del Sòl. Drets de rehabilitació. Decrets de rehabilitació	Exempcions de taxes i impostos municipals. Ajuts a la rehabilitació.
Rehabilitació	Edificacions d'antiguitat fins al 1960 (sobretot 1850-1940), amb dèficit o mal estat. S'indueix la seva millora.	Millora urbana de l'espai públic i l'ordenança estètica. Definició d'ARI en base a l'anàlisi detallada de l'edificació. Aclariment de disconformitat de paràmetres. Racionalització d'espais d'accés comuns i altres.	Decrets de rehabilitació. Rehabilitació integrada.	Àrees de rehabilitació integrada. Exempcions fiscals.
Consolidació Tipològica	Característica: sobre parcel·lació estreta no hi ha gaire marge en les intervencions.	Augment de fondàries.		
Renovació Pautada	Substitució de parts o edificis obsolets arquitectònicament o urbanísticament.	Plànol d'alineacions i ordenació de l'edificació futura. Gestió. Ordenança estètica. Condicions al projecte de l'edificació.	Llei del Sòl. Llei de Mesures.	Unitats d'actuació.

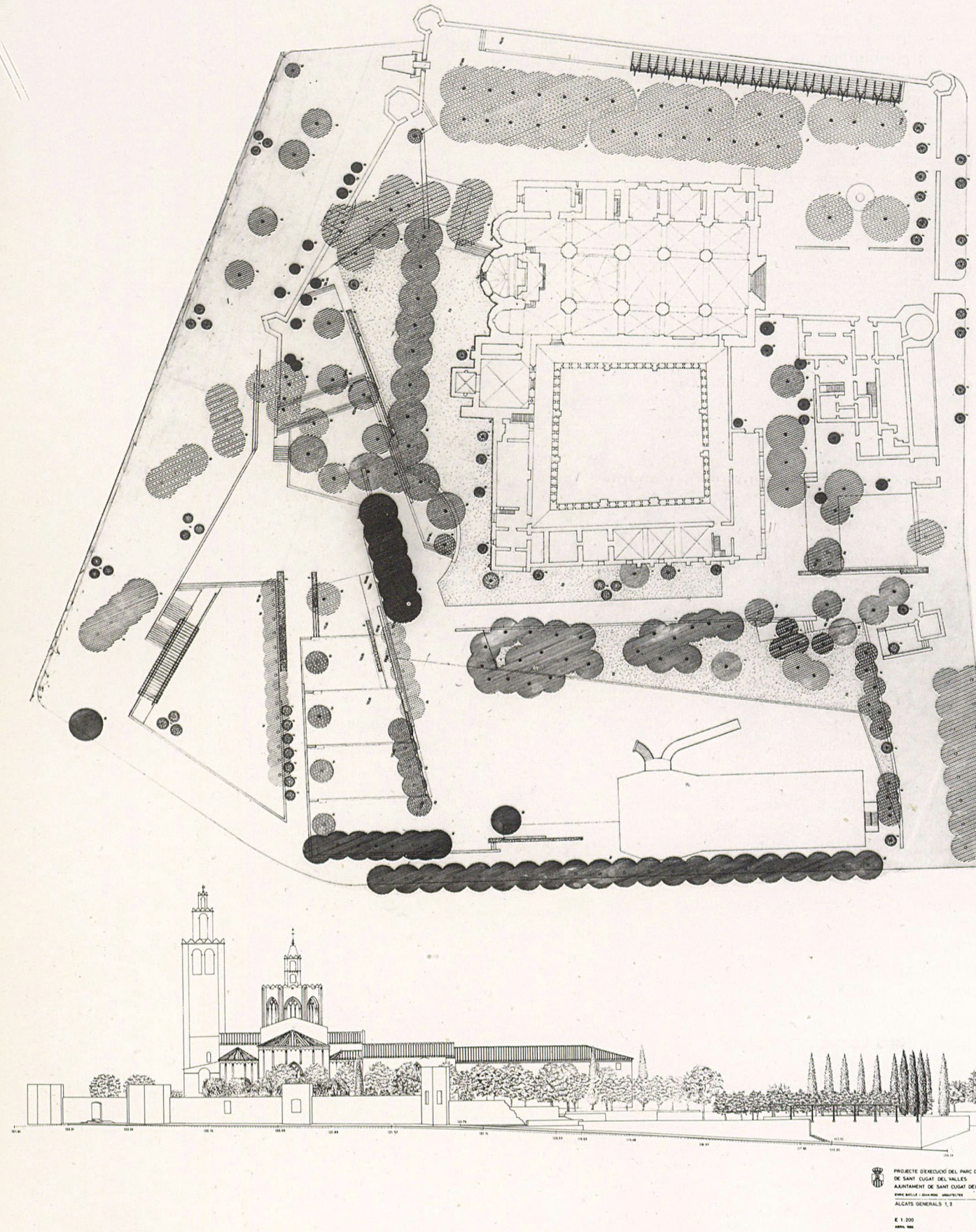
La correcció dels desajustos normatius del Pla General Metropolità. L'ordenança d'alçades.





Creació de nous espais públics. Plaça de l'Hort de la Bomba i la requalificació d'edificis protegits.

Projecte del Parc entorn del Monestir. Planta i alçats.
(E. Batlle i J. Roig, Arquitectes. Abril 1986).



Ara són d'aplicació, en tot l'àmbit central de Sant Cugat, les següents alçades màximes:

Amplada carrer	Pla Especial	PGM
< 8 m pb + 1 p.	6,45 m	7,55 m
8 – 12 m pb + 2 p.	9,20 m	10,60 m
12 – 15 m pb + 3 p.	12,00 m	13,65 m
< 15 m pb + 4 p.	15,90 m	16,70 m

Els patis d'edificació, en demanar en planta el 12 % de la superfície, resultaven sovint distorsionadors dels tipus, per la qual cosa s'ha eliminat aquell percentatge i, en correspondència, també els patis oberts al carrer.

Els patis d'illa, no edificables individualment per solar en funció de les seves dimensions, segons el PGM, contenen un complex entramat de construccions que donen suport a l'activitat comercial. En el PE s'anul·la aquesta restricció per a illes consolidades.

Com a resultat de la publicació del Reglament de la Llei catalana de Mesures, l'abril de 1984, és a dir, molt poc abans de l'aprovació inicial del Pla, es veié la necessitat d'aplicar el concepte d'edifici disconforme de paràmetres, obviant —en casos en què no es preveu expropiació o cessió— el règim de fora d'ordenació genèric del PGM, que n'impedia cap augment de volum. Això col·lapsava els edificis en ús, que tenien una major fondària construïda que la típica d'onze metres del PGM.

Fins i tot les afectacions viàries «de detall, com xamfrans, donades les característiques irregulars del barri antic», resten excloses de la situació de fora d'ordenació, en el PE.

En el cas dels edificis protegits, quan són compatibles i potencien el seu ús, s'admeten plantes intermèdies que augmenten el sostre útil, ni que l'edifici es trobés «fora d'ordenació» segons el PGM.

El Pla Especial té una extensió important (52,9 ha) i un nombre elevat d'habitants (9.867 persones) que admet un creixement no menyspreable, per la qual cosa conté una proposta d'augment de sòl públic que reforci: *a)* bàsicament, l'estructura de placetes cíviques, i *b)* l'equipament en les facetes més deficitàries, social i esportiva, però també docent.

L'àmbit del Monestir, reduït en el PGM a la peça històrica estricta més la plaça d'Octavià i en part ambiguament qualificat d'equipaments, s'amplia amb tots els fronts edificatoris i altres espais que s'alliberen d'edificació del cantó est del monument, per passar de 3,8 ha a 5,5 ha més els perímetres edificats.

D'aquesta manera es fixa el marc d'intervencions de revalorització del cor monumental i simbòlic de la vila, en què es projecta tota la història de Sant Cugat: de part de la Catalunya medieval.

De la seva importància efectiva s'han després els tempteigs d'ordenació previs al Pla Especial, presentats al concurs d'avantprojectes que l'Ajuntament promogué. D'aquest concurs es veié la necessitat de definir en el Pla Especial el següent: el marc oriental d'edificació, un futur àmbit per passeig enfrontat amb aquell, i les obertures visuals del monument vers el nord-est i el sud-est.

Així, el PE formalitza les línies i alçàries de l'edificació, instrumentalitza la gestió per unitats d'actuació i retorna a l'amplada històrica el carrer de la Creu, que és el tradicional accés al poble des de Cerdanyola, tocant al monestir. Les condicions estètiques i d'ús de la normativa completen la proposta.

La creació de noves placetes a través del Pla Especial no es planteja tant per a assolir uns estàndards quantitatius òptims —que certament són baixos, com es veu en el Quadre de Dades Bàsiques— com per dotar el centre urbà d'una més forta xarxa— d'espais oberts ben trabats a les traces i formació del barri. Espais que es constitueixin en els veritables protagonistes de l'escena social i construïda.

Per això, en molts casos es tracta de l'esforç de dissenyar llocs buits frontals a edificis protegits, consolidant els límits ja construïts i utilitzant traces de parcel·lació o del terreny (desnivells, rieres). Alhora, la forma de les noves edificacions confrontants obté la major importància, i rep pautes específiques. Així, la gestió s'obvia quan cal, per passar a pura expropiació del sòl si és necessari.

Quin ordre, quin desenvolupament presenten aquestes propostes?

a. Abans de l'aprovació del PE es tenien places de diversa formació com:

1. l'extens pla de mercadal del monestir: plaça d'Octavià, formada definitivament en el segle XVIII;
2. la plaça de Barcelona, dels anys seixanta del segle passat, perfectament quadrada i unitàriament concebuda amb l'edificació com correspon a l'eixample a què pertany;
3. la plaça del Mercat, resultat de la construcció d'aquest, a principis de segle, sobre el lloc on hi havia l'església de Sant Pere.

b. Les noves placetes apareixen: *a)* en relació amb edificis protegits (com les de l'Hort de la Bomba, Ca'l Quitèria o Celler Cooperatiu), que segons el Pla vigent haguessin acabat substituïts o tapats per futures edificacions; aquestes construccions rellevants passen a tenir la façana principal a la plaça de la qual es dissenyen la resta de fronts que cal recompondre, precisant l'alçada, les alineacions i la composició; a la plaça s'hi dibuixa, finalment, una solució factible d'urbanització; *b)* en raó de la recuperació d'espais de cruïlla poc utilitzats avui, ampliant-los lleugerament (St. Jordi/Rambla Can Mora), La Mina/Castillejos...);

c. com a recomposició d'un sostre normatiu que recupera sòl, lliure en àrees obsoletes (carrer Lluna, carrer Colom...). i s'aprofita per a un programa urbà raonable: pàrquing, sostre comercial, etc.

L'impuls a la rehabilitació del barri passa en gran mesura per la restricció del trànsit rodat. En efecte, la funcionalitat circulatòria és complexa, igual que l'entramat de carrerons que la suporta, i està sobrecarregada per la incidència del trànsit.

En els itineraris de pas de les carreteres, el nombre de vehicles de pas se situa entorn del 50 % del total. La seva incidència a l'entorn del monestir és excessiva.

En aquest sentit, el Pla proposa ajustaments a determinats nivells, que suposen un ús coherent de l'espai viari i n'alliberen trams importants per a vianants. Els ajustaments se centren en la millora del traçat de l'accés sud per l'avinguda Viladelprat i del sistema nord-est del monestir, bàsicament.

En segon terme, es figura l'ajustament d'alineacions d'alguns carrers secundaris, la proposta funcional i de millora de la urbanització, i la dotació d'estacionaments, amb el disseny de diverses àrees aprofitables.

El Pla Especial ha estat desenvolupat, des de la seva aprovació el juny de 1985, sobretot pel que es refereix a l'aplicació de la normativa estètica, l'adquisició d'alguns sòls i la redacció del projecte d'urbanització a l'entorn del monestir. Hi ha també algunes obres i projectes de millora d'algun carrer per a ús de vianants.

No obstant això, quant a la seva importància real, cal destacar la normativa estètica. Amb resultats desiguals, ha estat aplicada en les nombroses reformes i obres de nova edificació particular. Els carrers del Xerric, Girona, Sant Domènech, Santa Maria o Sant Medir s'han millorat qualitativament amb l'aplicació de la composició en eixos verticals, alçades properes a les tradicionals, obertures d'amplada ponderada, coberta de teula i colorit ocre o terra clar. Singularment, s'ha tallat l'aparició dels edificis-aparador, de pilars i matxons de maó i vidre abundantíssim, per deixar aparèixer la paret estucada i pintada. La plaça del Monestir, per exemple, ha vist en un any i mig la renovació de dos edificis i una façana, si bé la interpretació de l'objectiu estètic ha tingut en algun cas dos problemes: la utilització de detalls, i la dificultat de formalitzar amb autenticitat la façana de l'edifici, que té comerç i habitatge en el pis.

D'altra banda, l'ordenança estètica és un episodi sense rellevància en el cas, fatal i ben corrent, que al fons, i per darrera del nou edifici, aparegui l'enorme mitgera del bloc de fa quinze anys.

Equip Redactor

Josep Ramon Amer

Arquitecte

Promoció

Ajuntament Sant Cugat del Vallès.

1983

4.7 Projecte de millora urbana dels barris del Centre i Sant Josep de l'Hospitalet de Llobregat



Els barris del Centre i Sant Josep conformen el tros de ciutat de l'Hospitalet que, a cavall entre el Samontà i la Marina, s'ha desenvolupat a partir del petit nucli suburbà assentat sobre l'antic eix de lligam entre Barcelona i Santa Creu de Calafell, actualment anomenat carrer Major/Enric Prat de la Riba.

En l'esmentat desenvolupament s'han aplegat importants i complexos factors d'acceleració del creixement i de transformació urbans provocats, sens dubte, pel caràcter metropolità de la ciutat de l'Hospitalet. Factors que, analitzats des dels seus orígens i les seves característiques fins als processos que han anat generant, han constituït els elements bàsics d'aquest treball i han permès la formulació de les hipòtesis en l'estudi de reconeixement i l'elaboració de les propostes del projecte de millora.

S'ha posat, doncs, especial atenció, en una primera fase, en l'anàlisi de l'estructura viària i la mobilitat urbana, en l'equipament del sector respecte de les necessitats de la població i, finalment, en l'anàlisi acurada de la «dinàmica del sector» des del punt de vista de la transformació dels teixits urbans i dels usos i les activitats que s'hi desenvolupen, així com dels problemes d'ordenació derivats de planejaments anteriors.

De tots aquests temes plantejats, s'han pogut deduir dades ben significatives que ens expliquen breument la problemàtica d'aquests barris de l'Hospitalet. Problemàtica, per altra banda, força comuna conceptualment a la resta dels barris de la ciutat i, fins i tot, a molts altres indrets de l'àrea metropolitana.

Les característiques que convé tenir presents per a entendre la realitat urbanística dels sectors de l'anomenada «perifèria barcelonina» són les següents: l'ocupació del sòl de manera inversament proporcional a la densitat demogràfica que soporta; les trames residencials que es saturen i es densifiquen per sobre de les seves possibilitats físiques; les poques «intervencions» urbanístiques pensades i projectades des d'una idea global de com ha de ser la ciutat; un procés urbanitzador que no prioritza les operacions d'estructura de nivell ciutadà; els problemes d'ordenació, producte d'ordenances intensives, que han conduït a la utilització de tipologies inadequades, a la permissivitat d'edificació i al poc respecte pels edificis i els entorns tradicionals.

El control que ha establert el pla metropolità al llarg dels darrers deu anys es planteja a partir de les següents premisses: un Pla d'Estructura (d'ordre i definició de la xarxa bàsica), i d'ordenació dels espais lliures i d'equipaments; un procés edificatori que marca el fre a la densificació, però, tanmateix, a través d'una excessiva generalització en l'ordre normatiu i de tractament dels teixits; unes operacions de cirugia tendents a «recuperar» espais, però amb manca dels instruments àgils per a la seva obtenció; un disseny del sistema viari bàsic que implanta una malla teòrica i que s'oblida, però, de la capacitat de la xarxa menuda i perpetua afectacions viàries a llarg termini, altrament perjudicials per a la ciutat.

Si prenem aquest actual planejament com a marc de referència, tot i detectant alhora les insuficiències d'algunes de les seves determinacions, creiem convenient que el «model de ciutat» proper per a l'Hospitalet i, àdhuc, per als barris que es tracten, s'ha de fonamentar en una idea d'estructura urbana diferencial, que superi les característiques de zona de perifèria barcelonina, i concretar en un «Projecte de construcció de ciutat» central en ella mateixa, amb identitat pròpia, i que sigui tanmateix perllongament del «contínuum urbà» dins l'àrea metropolitana.

És des d'aquesta postura prèvia que s'orienta la proposta urbanística d'aquest treball i que, d'una manera sintètica, es pot resumir a l'entorn de les quatre directrius següents.

El procés de creixement urbá del Centre i Sant Josep
1923-1965-1985.



Es tracta, en primer lloc, d'invertir el procés d'aturament urbanístic del sector del centre de l'Hospitalet i potenciar una àrea d'aproximadament 135 ha, on viuen prop de 50.000 habitants, per tal que assoleixi el veritable paper de *centralitat* dels diferents barris de l'Hospitalet.

Que sigui un centre, per tant, dinàmic i capaç d'oferir la imatge identificable per al conjunt de la ciutat. Calen doncs, d'una banda, factors que corregeixin l'elevada dominància d'uns usos passius que pràcticament ocupen el 30 % de les plantes baixes del sector de reactivació comercial de les bosses poc actives —la Farga, l'eixample de la Fabregada—, afavorir l'ús comercial en eixos de nova urbanització —avinguda Carrilet—, i el nou centre comercial públic a la zona de Sant Josep són objectius a assolir.

Aquests, juntament amb les tres grans àrees de *reequipament* previstes al llarg del sector del carrer d'Alps (el parc esportiu de la Remonta a l'extrem occidental del barri, la important àrea de la Farga/Vilumara alhora que l'ampliació de l'estació de RENFE a la cruïlla d'importants vies de lligam entre barris, i la recuperació per a la ciutat de la peça de la Tecla Sala, en la confluència de tres barris —Sant Josep, la Torrassa, Santa Eulàlia—, com a futur museu metropolità de la indústria, el parc de l'illa de Sindicats) són actuacions que tendeixen al reforçament d'aquests barris i a la creació de la imatge del centre recognoscible per tota la ciutat.

És un centre al qual també se li ha de reconèixer el seu paper d'hereu de bona part del patrimoni arquitectònic i urbanístic de la ciutat. És per això que, després d'un dilatat període de despreocupació, cal que la *imatge urbana* d'aquests barris sigui corregida. Espais com la plaça de l'Ajuntament, el carrer Major, la plaça del Repartidor, la riera de la Creu, o fins i tot la Rambla, han anat acumulant projectes i transformacions parcials que han conduït a l'actual falta d'unitat i comprensió del conjunt. Es fan, per això, imprescindibles uns forts compromisos mitjançant projectes representatius per a aquests espais de gran tradició cívica.

Aquests projectes, per altra banda, han de partir en la majoria dels casos d'una definitiva i cabdal adequació de *l'estructura viària.* L'esquema actual és pràcticament el model dorsal, fonamentat en la carretera de Barcelona, i en alguns elements nous en sentit horitzontal que la complementen, i amb pocs traspassos nord-sud. Les alternatives a aquest model tradicional consistiran en un redimensionat de la xarxa i la reinterpretació de la malla de PGMO per una «malla jerarquitzada» que, d'una banda, millori els elements de connexió amb la xarxa metropolitana —el lliurament de la carretera del mig, la connexió de l'avinguda del Carrilet amb el cinturó litoral i la d'Alvarez de Castro amb el II Cinturó—; d'una altra, enllaci amb els barris veïns —perllongació d'Alps, urbanització de l'avinguda del Carrilet—; i que, finalment, revisi les opcions que fins ara han fet ombra i, en alguns casos, han provocat situacions quasi irreversibles en forma d'afectacions sobre indrets d'enorme interès cívic —el carrer Major, la plaça de l'Ajuntament, la plaça del Repartidor—.

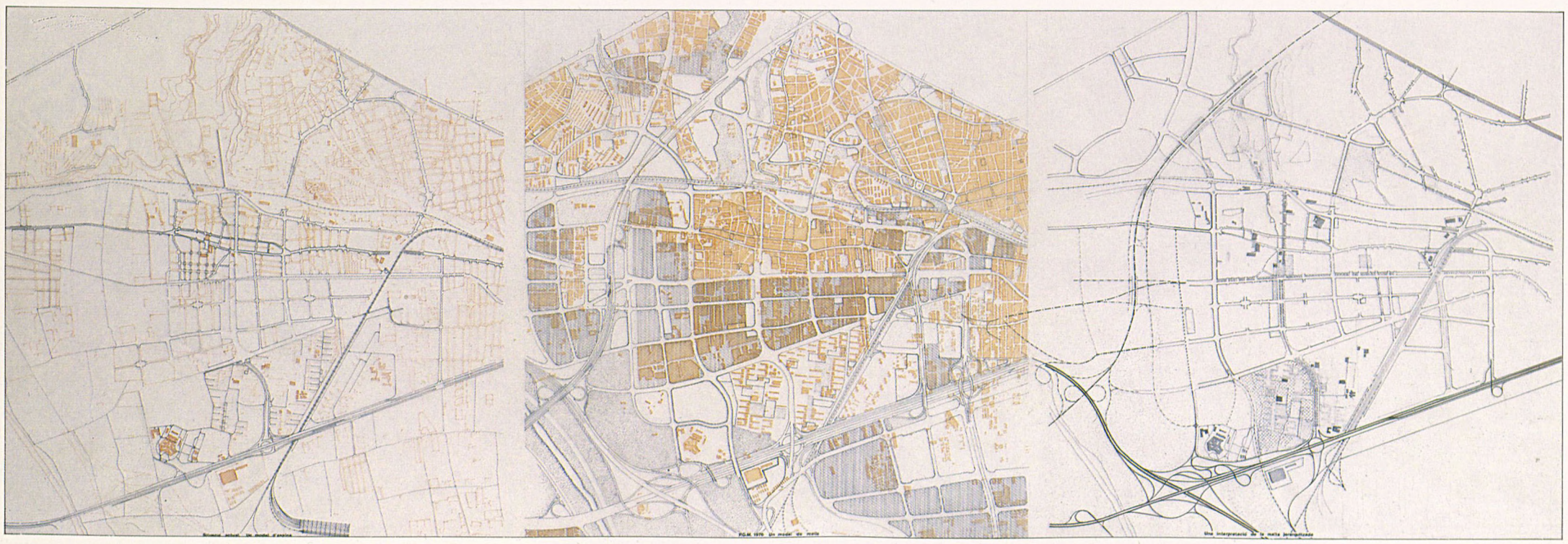
Les directrius són, per tant, de reequilibri, d'adequació i de forta estructuració que, amb la combinació d'intervencions de sutura urbana, de tractament de vores i teixits i de nova mobilitat, permetran abordar aquest projecte de millora urbana del Centre i Sant Josep.

Equip Redactor
Isabel Castiñeira
Joan Forgas
Carles Llop
Francesc Ragués
Joaquim Sabaté
Arquitectes

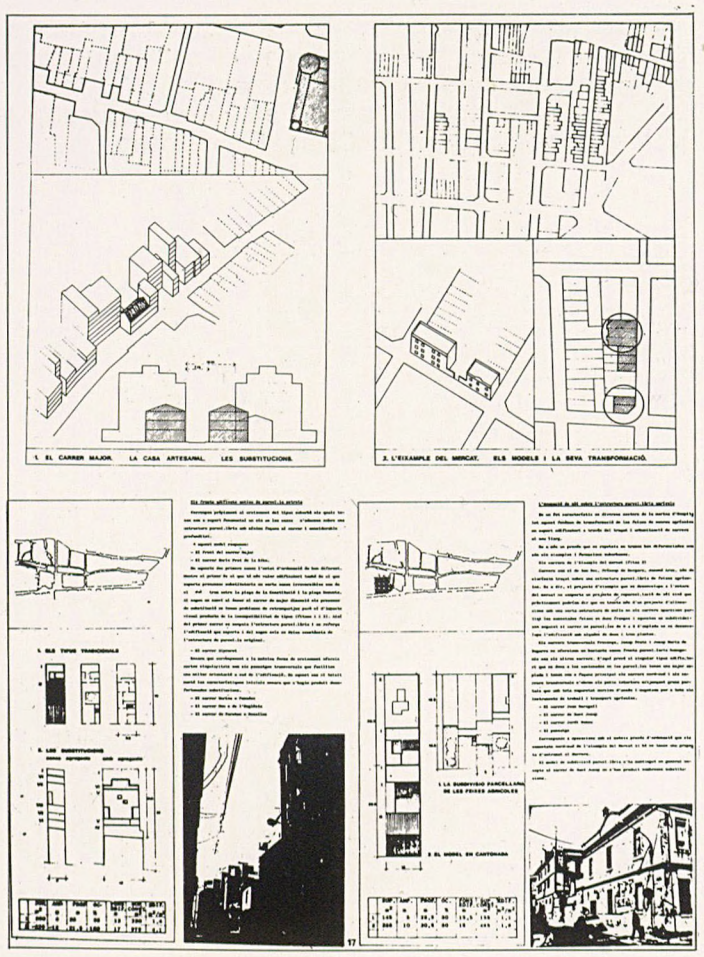
Promoció
Ajuntament Hospitalet de Llobregat

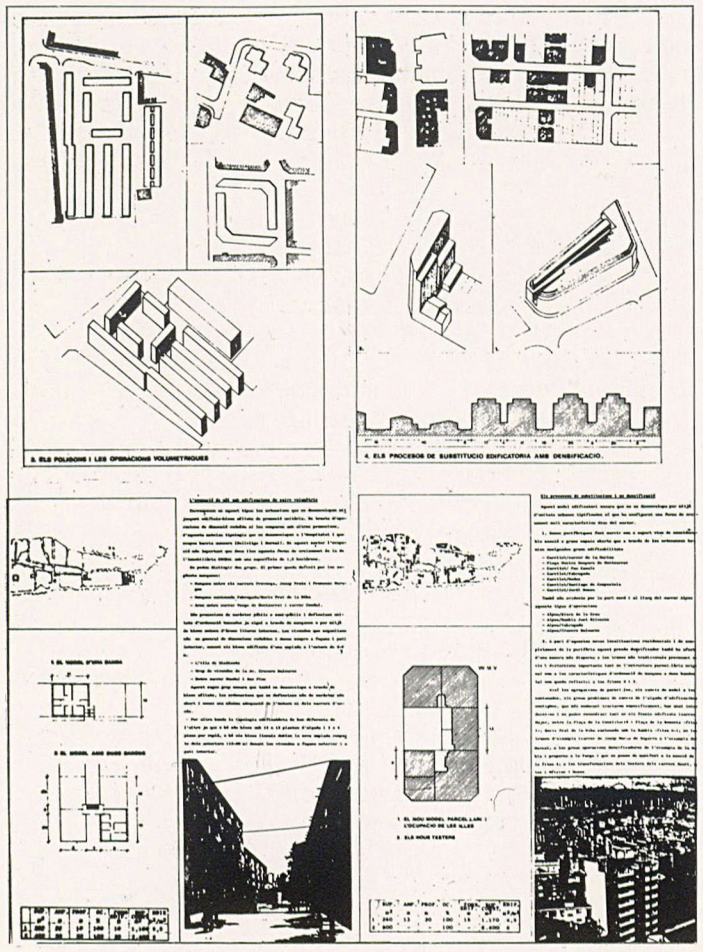
1986

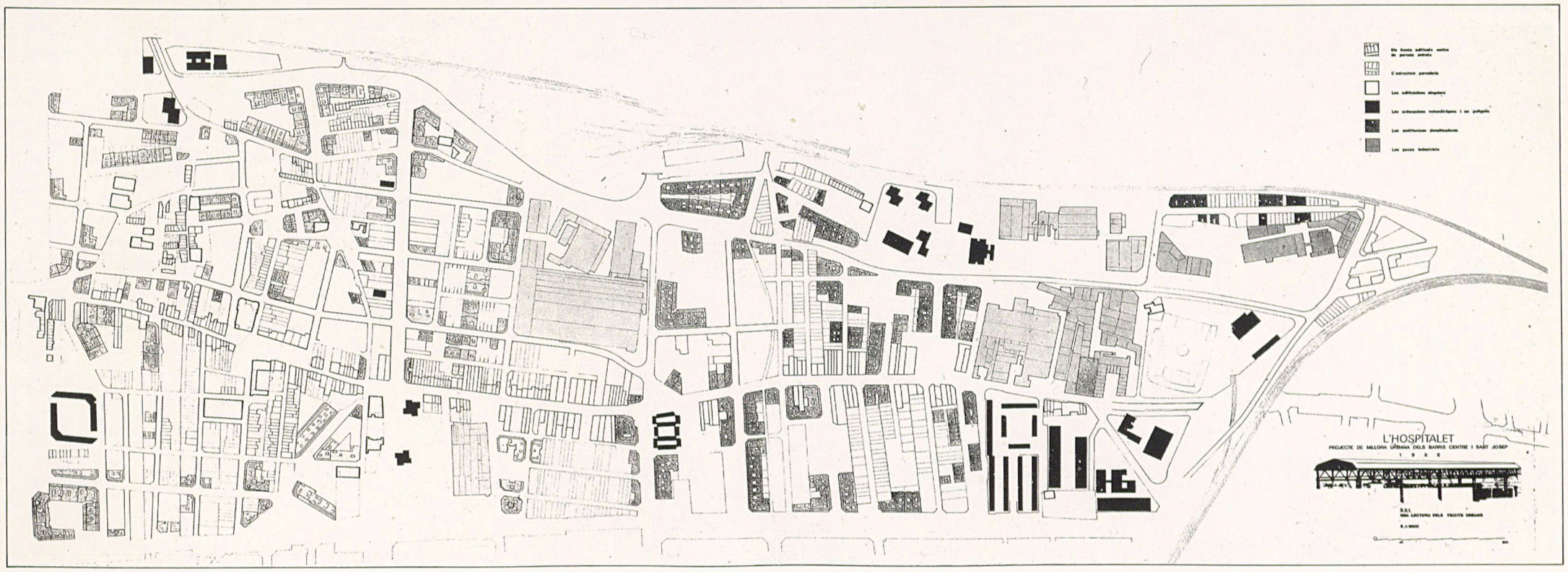
L'estructura urbana del centre de l'Hospitalet: d'un model d'espina vers un nou model de malla jerarquitzada.



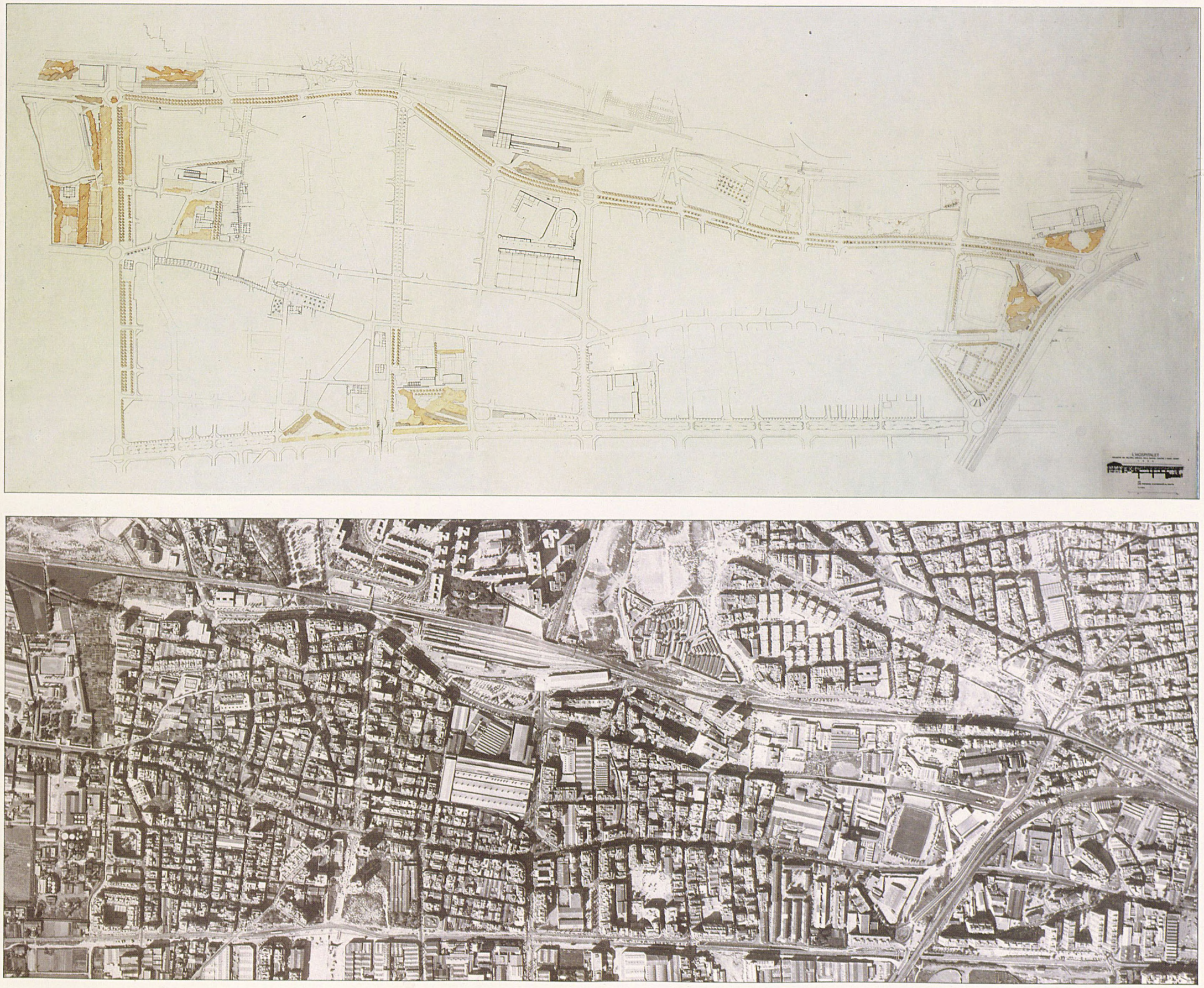
Una interpretació del teixits urbans: fronts edificats, ordenacions volumètriques i en polígons, substitucions densificadores i peces industrials.



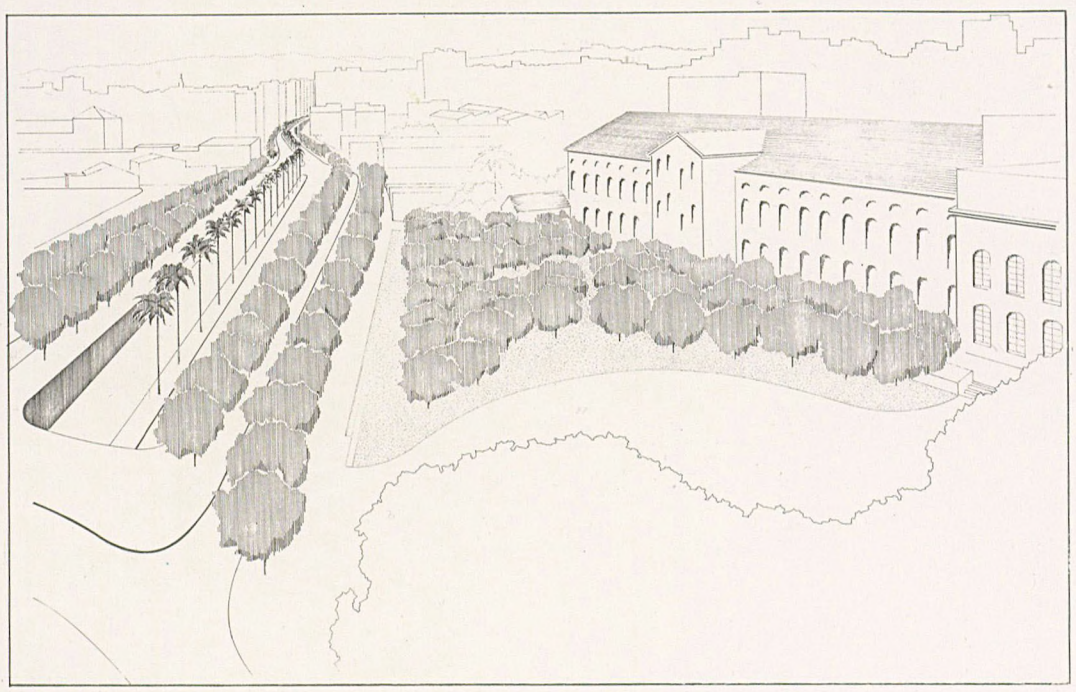




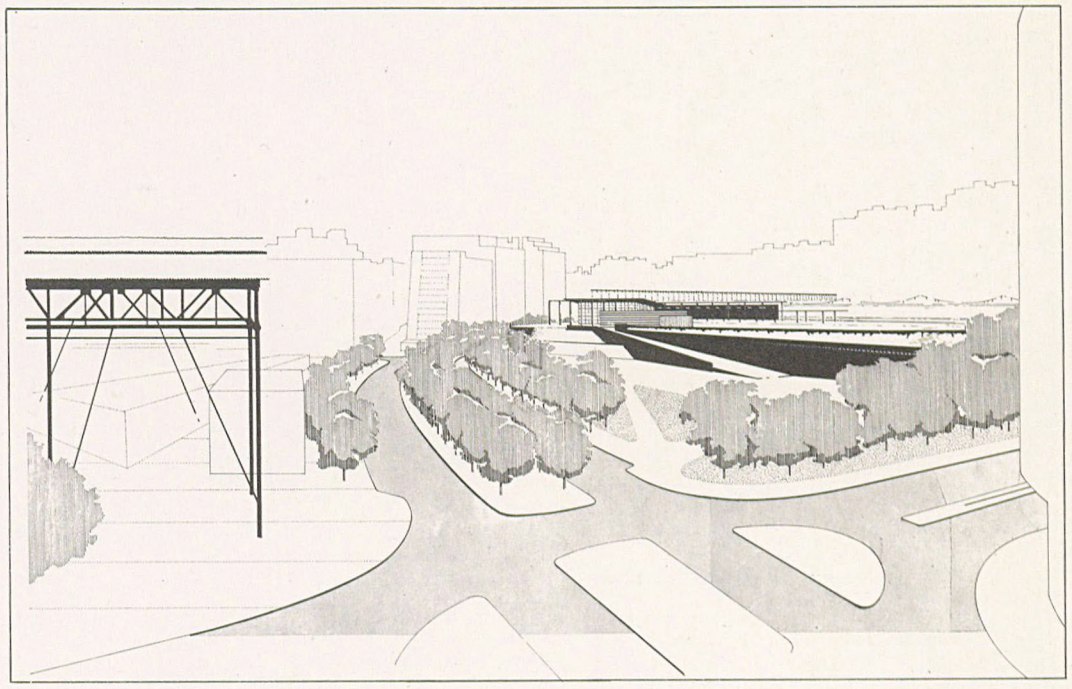
Una proposta de millora urbana per als barris Centre i Sant Josep: Intervencions sobre l'estructura viària, la creació d'àmbits amb forta centralitat; el reequipament d'àrees amb un gran potencial d'usos urbans.

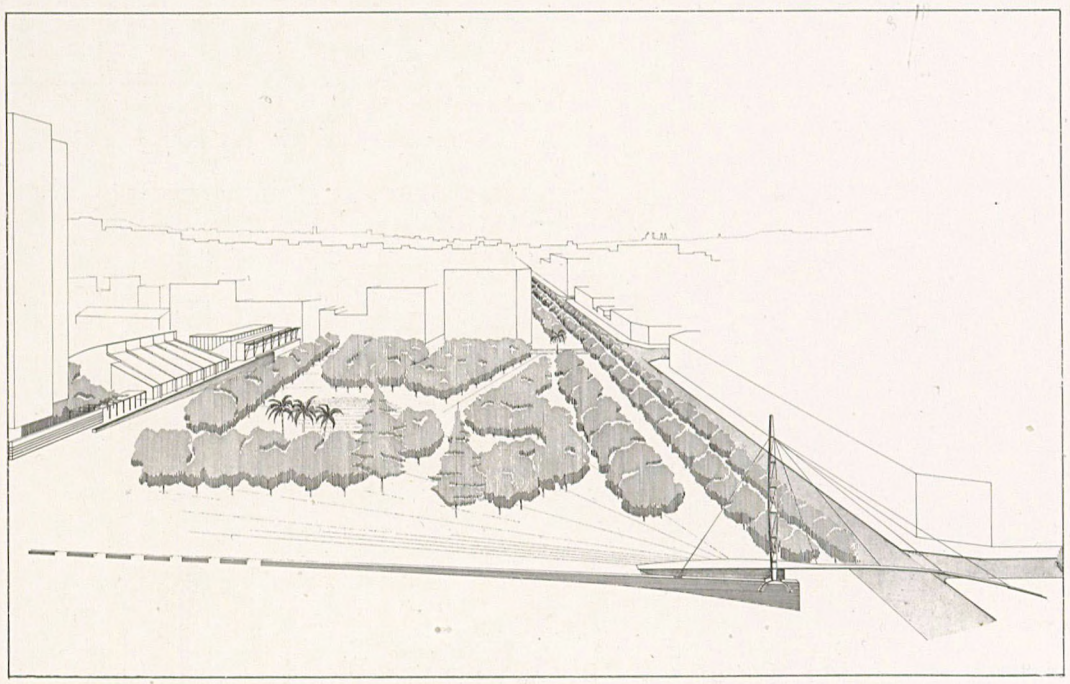


Els nous centres urbans: La recuperació de la Tecla Sala.

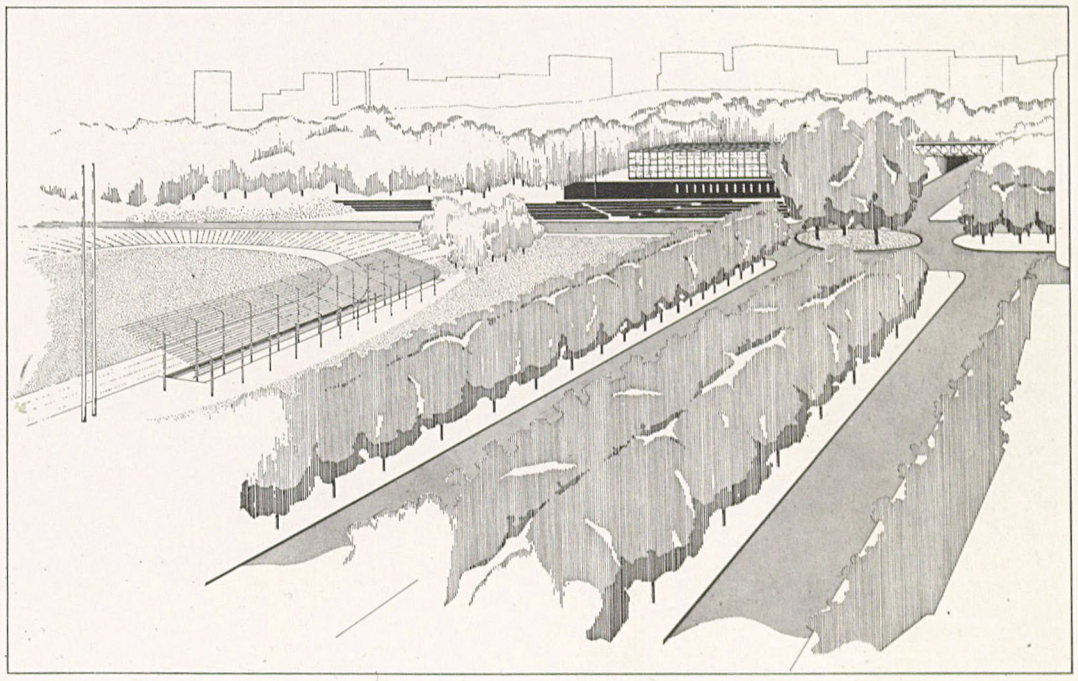


La Farga-Vilumara i l'estació del ferrocarril.





El Parc Central de l'illa de Sindicats, punt de trobada amb l'eix cívic de la Rambla Just Oliveres i Rambla Marina.



La nova àrea esportiva de la remunta.



5. L'Espai Lliure: Els Parcs Metropolitans

5.1 Torreblanca-Mancomunitat.

5.2 Torre-Roja.

5.3 Can Solei-Can Arnús.

5.4 Besòs.

5.5 Les Planes.

5.6 El Molinet-Esperit Sant.

5.7 Parc Central-Sant Vicenç dels Horts.

5.8 Litoral Besòs.

5.9 Torreblanca-Sant Cugat del Vallès.

5.10 El Castell.

5.11 Santa creu d'Olorda.

5.12 La Salut.

5.13 La Budallera.

5.14 Sant Pere Màrtir.

5.15 Torre Baró.

5.16 Castell Ciuró.

5.17 Itinerari paisatgístic de Sant Cugat del Vallès a Sant Medir.

Aquest programa que es desenvolupa des de 1981 pretén la creació d'un sistema metropolità de parcs que tingui a aquesta escala un significat similar al que el sistema de parcs té a qualsevol ciutat dotada correctament. Això sense perjudici que en un àmbit com el metropolità apareixen també parcs d'un altre nivell, com és el cas de Collserola, i tenint en compte que la xarxa de servei que representa el sistema de parcs es complementa localment amb els parcs municipals.

Els projectes i les obres aquí exposats són actuacions de la CMB a l'àmbit de la seva competència, llevat del terme municipal de Barcelona, on no cal oblidar que les actuacions de l'Ajuntament constitueixen també, en molts casos, elements especialment valuosos d'aquesta xarxa metropolitana.

La definició del programa per a l'execució de parcs metropolitans s'ha basat en la consideració de les següents circumstàncies:

– Abast del servei: parcs que per les seves situacions o grandària presten servei a la població de diversos municipis: Les Planes, Torre-Roja, Sant Vicenç, Torreblanca.

– Singularitat, com a indrets d'especial interès en el territori, ja sigui per la seva posició en relació amb elements geogràfics principals –Parc litoral del Besòs–, o fites del paisatge metropolità –El Castell.

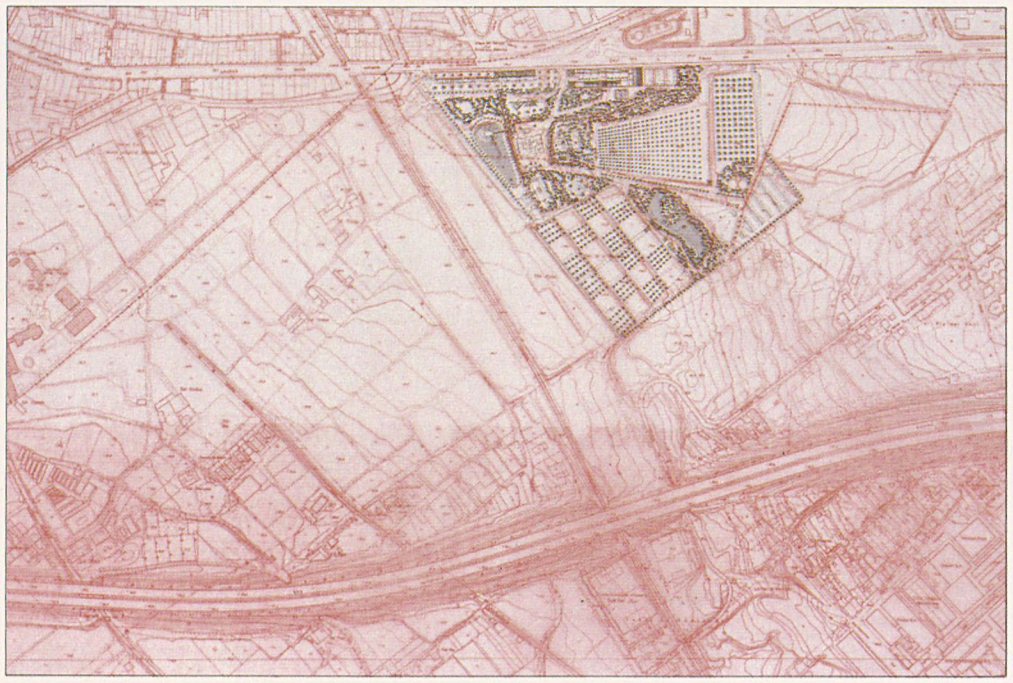
També es poden entendre incloses en aquesta consideració aquelles actuacions que es basen en l'adaptació com a parc públic dels jardins de finques particulars d'assenyalada presència en el territori: Torreblanca, Can Solei, Can Arnús, Can Mercader, etc.

– Parcs associats a altres actuacions metropolitanes, com serien els casos del Molinet, Torreblanca (SCu) o, a més petita escala, els de Marina-Besòs i Pont de la Cadena.

Cal referir-se al criteri complementari de prestar un servei homogèniament distribuït a la població metropolitana, el qual determina la consideració d'algunes actuacions en les quals no serien paleses les anteriors circumstàncies.

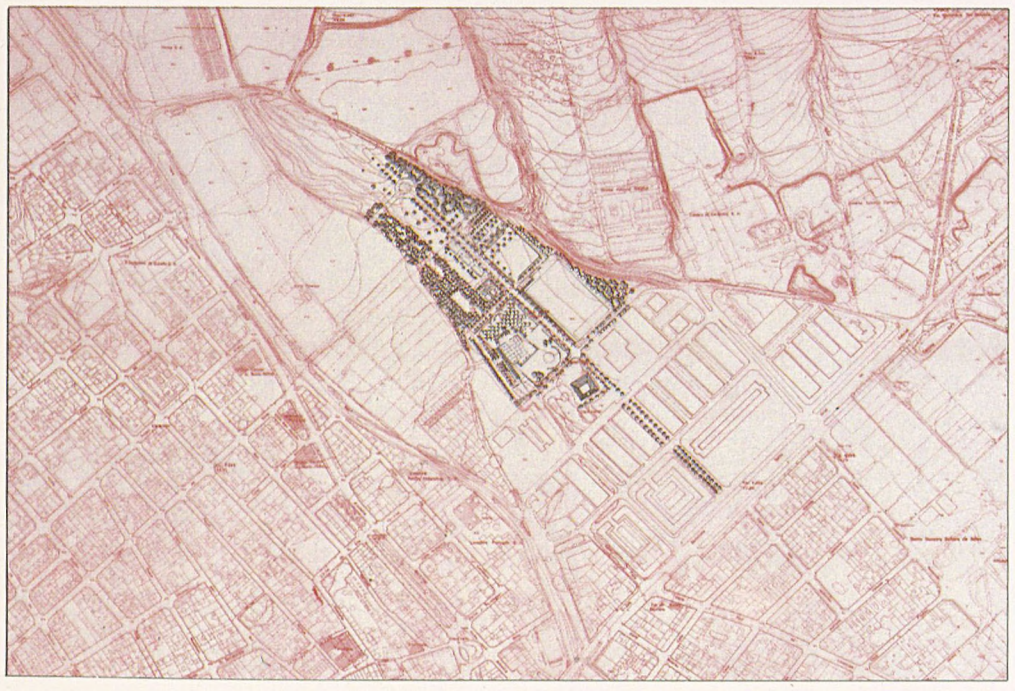
També es consideren aquí, per òbvies similituds temàtiques, les actuacions de sistematització o condicionament d'indrets de Collserola, ja sigui per adequar-les a l'ús més intensiu de què són o poden ser objecte – La Salut i Santa Creu–, constituir referències d'especial significació en el conjunt del parc, –la Budallera– o contribuir a la requalificació de l'entorn –Torre Baró.

És clar que aquestes actuacions es poden entendre com a l'extensió de la xarxa de parcs metropolitans referida abans a l'interior del gran parc extensiu que és la Serra de Collserola.



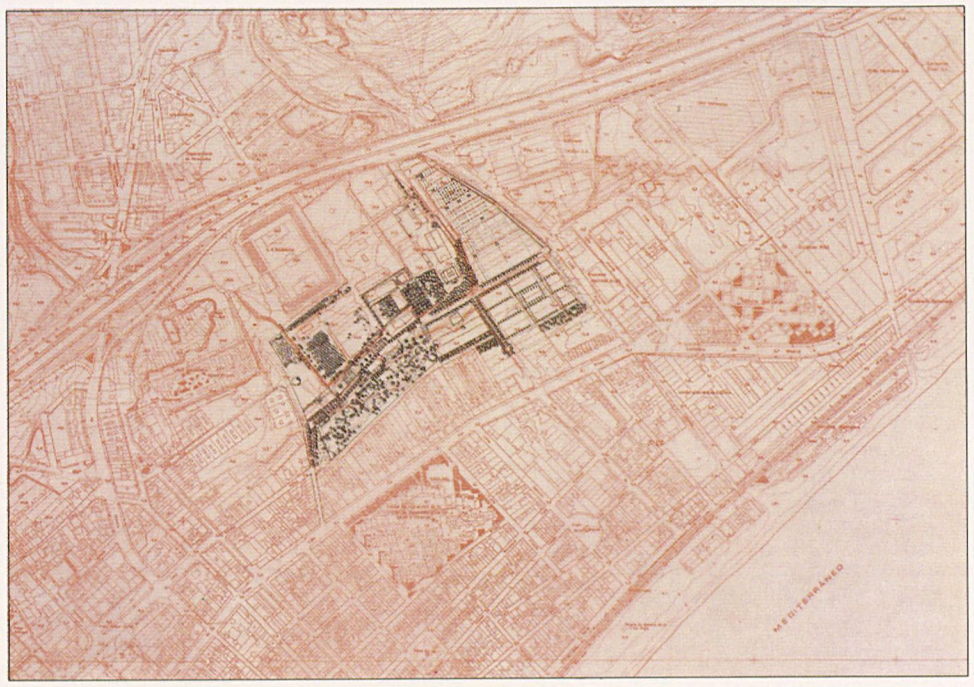
Torreblanca - Mancomunitat

Municipi:	Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern.
Superfície:	11 ha.
Data:	Projecte: 1982/85 Obra: 1983/86
Pressupost:	90 milions



Torre-Roja

Municipi:	Viladecans.
Superfície:	4,5 ha.
Data:	Projecte: 1983 Obra: 1983/84
Pressupost:	80 milions



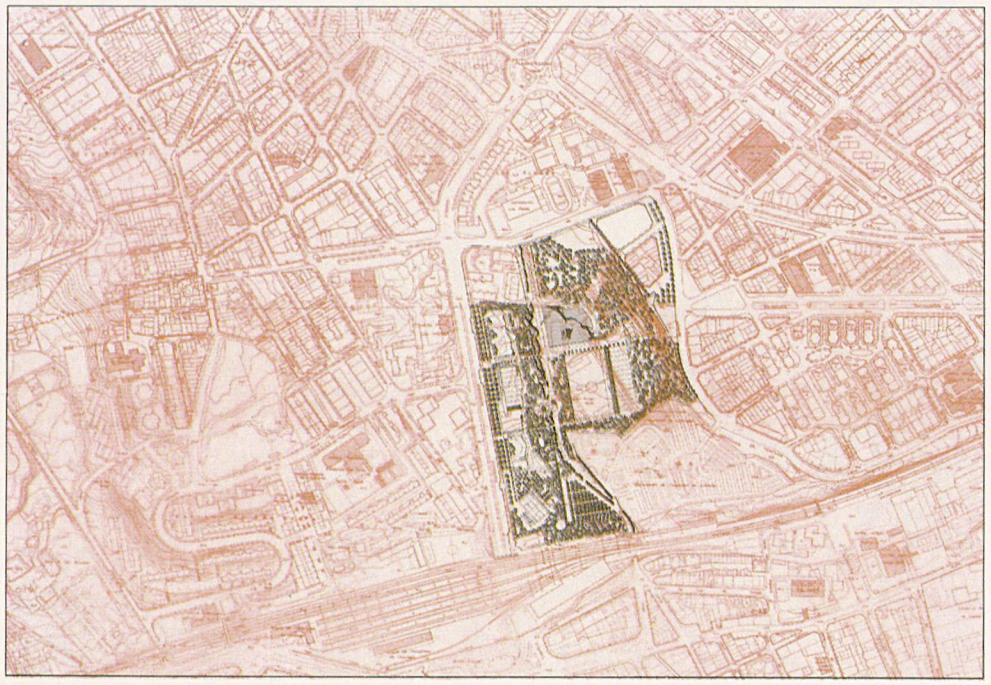
Can Arnús - Can Solei

Municipi:	Badalona.
Superfície: Total: 8,00 ha.	1.ª Fase: 3,50 ha. 2.ª Fase: 4,50 ha.
Data:	Proj. 1.ª fase 1982 Obra 1.ª fase 1983/84 Projecte 2.ª fase 1987
Pressupost:	1.ª Fase: 86 milions



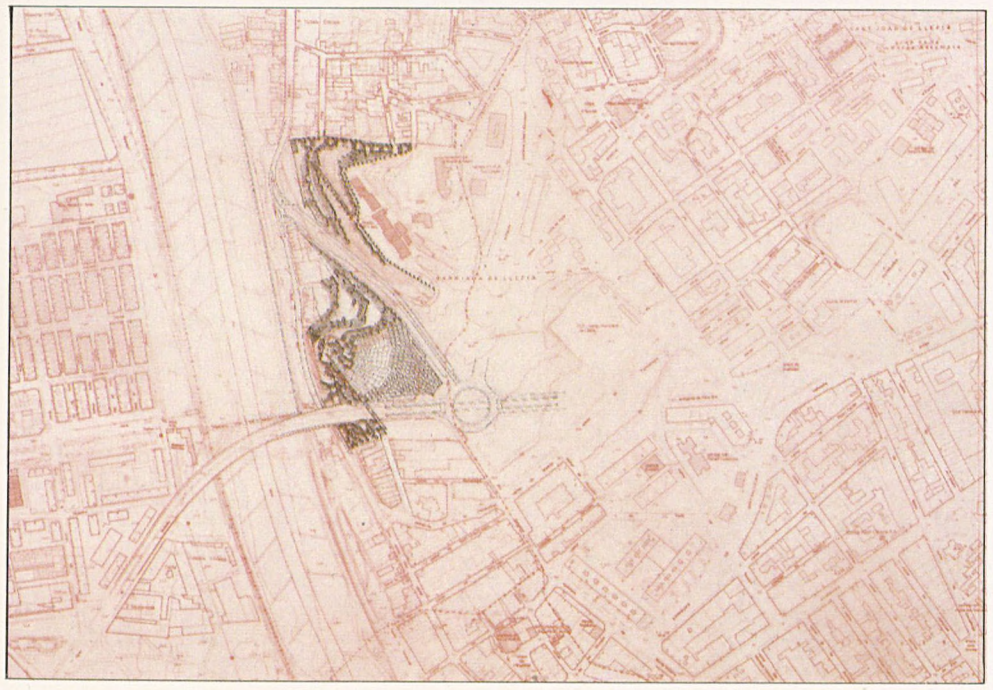
Besòs

Municipi:	Sant Adrià de Besòs.
Superfície:	6,7 ha.
Data:	Projecte: 1984 Obra: 1985/87
Pressupost:	170 milions



Les Planes

Municipi:	L'Hospitalet de Llobregat.
Superfície: Total: 10,0 ha.	1.ª Fase 3,6 ha. 2.ª Fase: 6,4 ha.
Data:	Projecte: 1984 Construcció 1.ª fase: 1985/86
Pressupost:	1.ª Fase: 250 milions



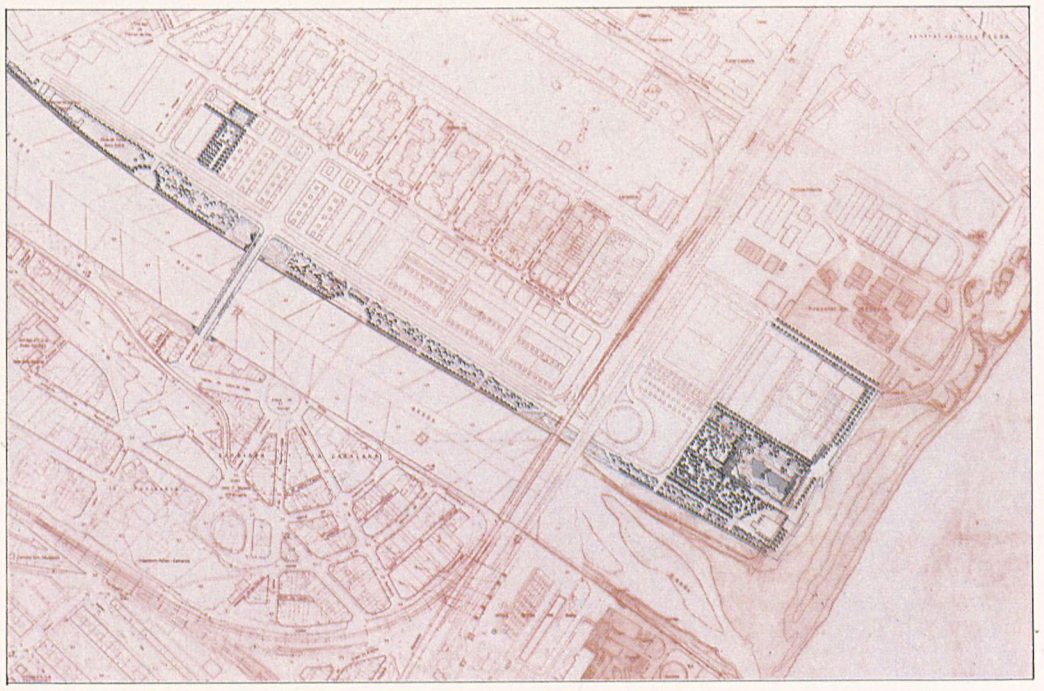
El Molinet - Esperit Sant

Municipi:	Santa Coloma de Gramenet.
Superfície:	3,5 ha.
Data:	Projecte: 1985 Construcció: 1986/87
Pressupost:	1.ª Fase 2 ha: 133 milions



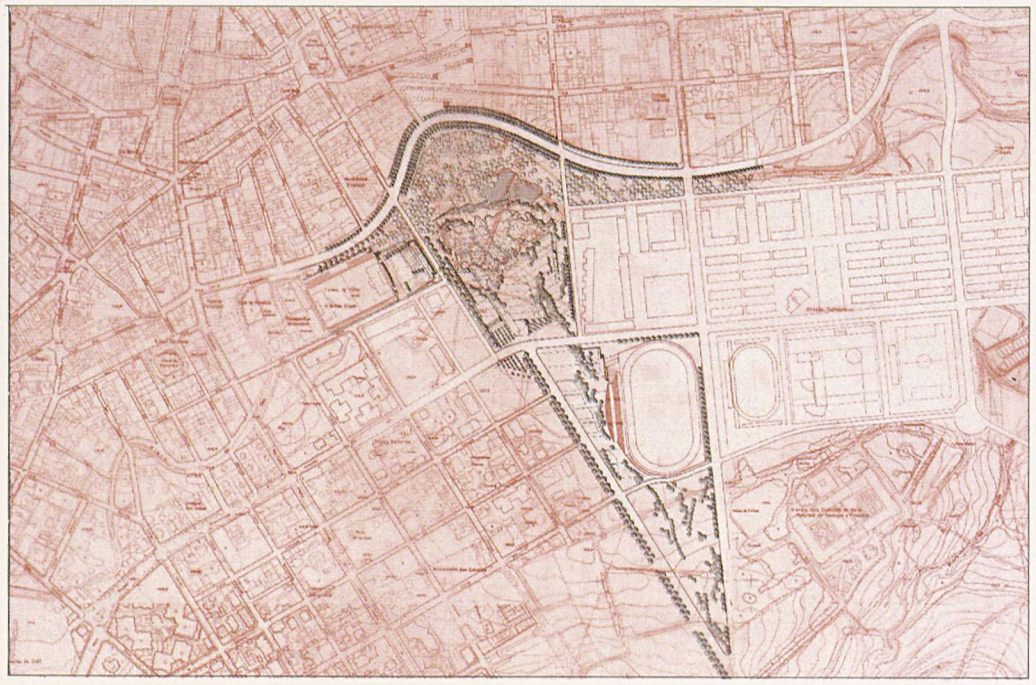
Parc Central - Sant Vicenç

Municipi:	Sant Vicenç dels Horts.
Superfície: Total: 23 ha.	1.ª Fase: 1 ha. 2.ª Fase: 22 ha.
Data:	Projecte: 1985 Construcció 1.ª fase: 1986/87
Pressupost:	1.ª Fase: 100 milions



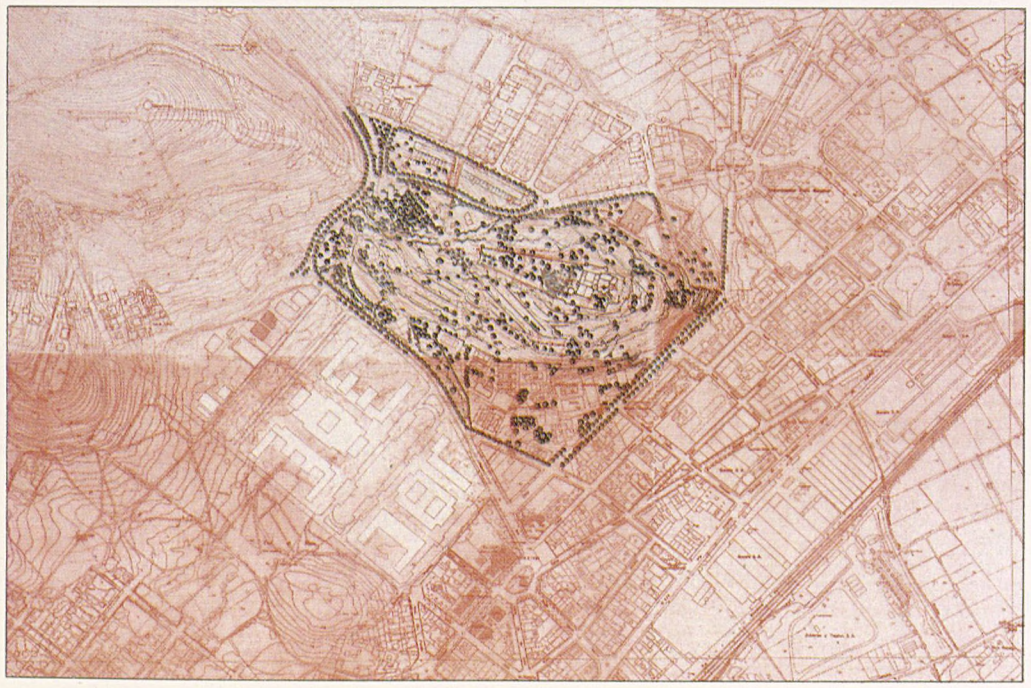
Litoral Besòs

Municipi:	Sant Adrià de Besòs.
Superfície:	8,8 ha. 1.ª Fase: 3 ha.
Data:	Projecte: 1986 Construcció: 1986/87
Pressupost:	1.ª Fase: 250 milions



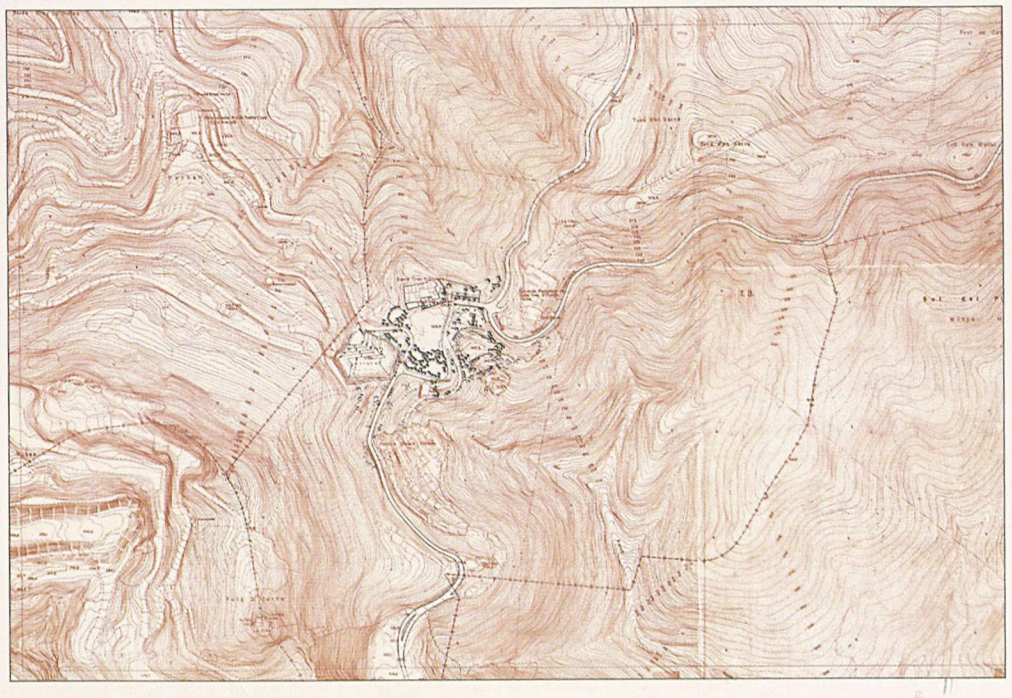
Torreblanca de Sant Cugat del Vallès

Municipi:	Sant Cugat del Vallès.
Superfície:	6 ha. 1.ª Fase: 2,9 ha.
Data:	Projecte: 1986 Obra: 1987
Pressupost:	1.ª Fase: 190 milions



El Castell

Municipi:	Castelldefels
Superfície:	11,4 ha.
Data:	Projecte: 1985
Pressupost:	220 milions



Santa Creu d'Olorda

Municipi:	Barcelona.
Superfície:	2,5 ha.
Data:	Projecte: 1985 Obra: 1986/87
Pressupost:	90 milions



La Salut

Municipi:	San Feliu de Llobregat
Superfície: Total: 4,15 ha.	1.ª Fase: 0,35 ha. 2.ª Fase: 3,80 ha.
Data:	1.ª Fase: Proj.: 1984 Obra: 1985 2.ª Fase: Proj.: 1985 Obra: 1986/87
Pressupost:	1.ª Fase: 57 milions 2.ª Fase: 118 milions

5.1 Torreblanca - Mancomunitat





Parc de Torreblanca-Mancomunitat
(Sant Joan Despi-Sant Just Desvern-Sant Feliu de Llobregat).

El parc és en els termes municipals de Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i tocant al barri de Sant Feliu de Llobregat; l'envolten fortes barreres com la carretera nacional II, l'autopista i la línia fèrria; és en un del pocs espais lliures del Baix Llobregat. La tanca que envolta el parc té tres accessos corresponents a les tres poblacions, i a l'exterior hi ha dues grans àrees d'aparcament per a vuit-centes places de cotxe.

La finca i el palau (del qual només es conserven els fonaments) pertanyien als Marquesos de Monistrol, que n'havien fet un lloc privilegiat (llacs, coves, rosers, vegetació exhuberant) per al seu gaudi particular.

Després de diferents intents d'urbanització, l'últim per mitjà del Pla Parcial Torreblanca, que s'aprova tot excloent-la del perímetre, la Corporació Metropolitana decideix adquirir-la i la finca passa amb tots els seus elements al patrimoni públic el novembre de 1982.

El manteniment correspondrà a una mancomunitat intermunicipal formada a aquest efecte pels tres ajuntaments directament beneficiats. Com a parc local, estarà al servei d'una població d'aproximadament 70.000 habitants i, com a parc metropolità, de més de 500.000 habitants.

El terreny, de 10 ha aproximadament, cau amb pendent suau cap al sud. El parc es configura sobre un circuit amb tres parts diferenciades: l'orientada al sud, on hi havia l'antic palau, que es reconstrueix amb vegetació com un laberint, envoltada de palmeres, xiprers i parterres; illes i grutes d'imatge romàntica, i la zona de les avingudes amb xiprers i estàtues i àrees pavimentades per a espectacles a l'aire lliure. Les obres han mantingut i han potenciat els valors actuals de la finca, tot cosint les diferents zones amb una avinguda d'arbres sobre el camí que hi havia, i s'ha creat un segon parc, estoig del primer, mitjançant una geometria gegantina de trapezis aterrassats formats per plàtans i resguardats del soroll i del vent per mitjà de talussos enjardinats amb plantes enfiladisses per a l'ús de grans masses.

Més tard s'ha construït una segona fase del parc en un sector que confronta amb la zona del laberint, l'accés inferior i el futur carrer que s'obrirà paral·lel a la via del tren.

La idea del projecte es basa en la creació d'un monticle artificial envoltat d'una canal d'aigua i d'una pista esportiva dedicada al patinatge i a la pràctica de la bicicleta.

Per tal de definir exactament l'entorn d'aquesta zona, es proposa la creació d'un terraplè de secció triangular a fi d'aïllar-la del futur carrer. Aquest terraplè segueix paral·lelament (en l'extrem oposat) el mur de contenció que sostè la plataforma del laberint i es tanca paral·lelament a la carretera nacional. A l'extrem oposat a aquest tancament i en el lloc contigu a l'accés sud-oest del Parc, es construeix un mur de pedra, el qual segueix el desnivell que presenta el terraplè, que s'estén com una prolongació d'aquest. Hi ha un màstil de 6 m d'alçada sobre el mur actual a manera de fita assenyaladora.

L'interior del recinte es forma de la manera ja expressada i a més de l'illa, la canal i la pista, es proposa la creació d'un edifici destinat a bar, serveis i magatzem. Aquest edifici estarà abrigat sota una gran pèrgola de 5 m d'alçada, edificada sobre una base de 45 cm d'alçada sobre la quota de la pista.

A fi d'establir una transició més clara entre la zona de l'actual laberint i la nova fase, s'hi estableixen dos nexes: un, mitjançant una escala de biaix, el gest de la qual enllaça amb la directriu del petit llac situat a la part inferior, i l'altre, mitjançant un sistema de jardineres aterrassades que es van escalonant contra el mur del laberint.

S'envolta el perfil del llac d'un petit mur de pedra natural en el qual, i per trams independents, es disposa la formació de bancs amb la finalitat de crear zones de repòs.

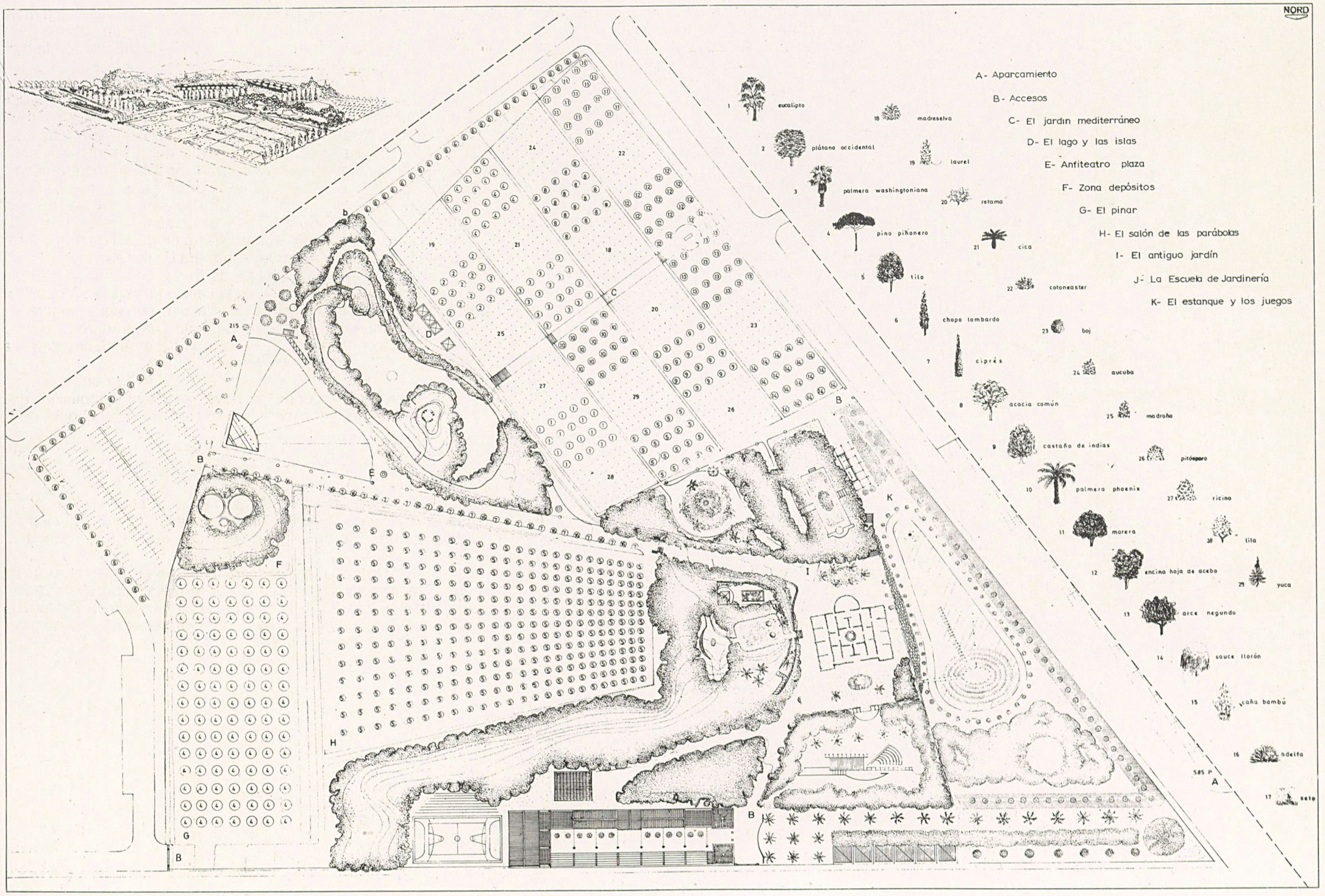
Un bosquet de desmais i canyes de bambú fa de tancament entre la canal i el terraplè, situat al nord-oest del nou espai. Jardineres al terra i al costat dels pilars de sustentació de la pèrgola permetran la plantació de plantes que s'enfilaran formant un sostre vegetal. S'utilitzaran preferentment plantes enfiladisses de fulla caduca que possibilitin l'entrada del sol a l'hivern.

L'edifici és acabat en estuc, amb llagues horitzontals com a carreus. El sostre de la pèrgola s'han construït amb un enreixat de fusta tractada per a exterior.

Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra
Carles Ferrater
Norman Cinnamond
Arquitectes

Realització
Unitat projectes metropolitans

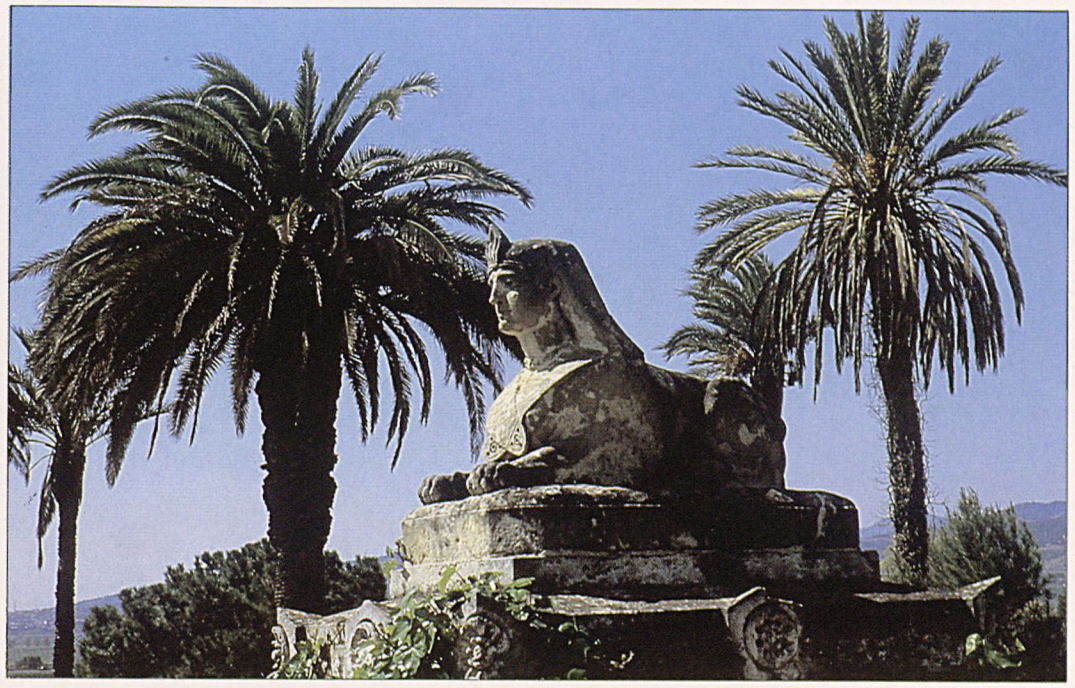
1982-1983

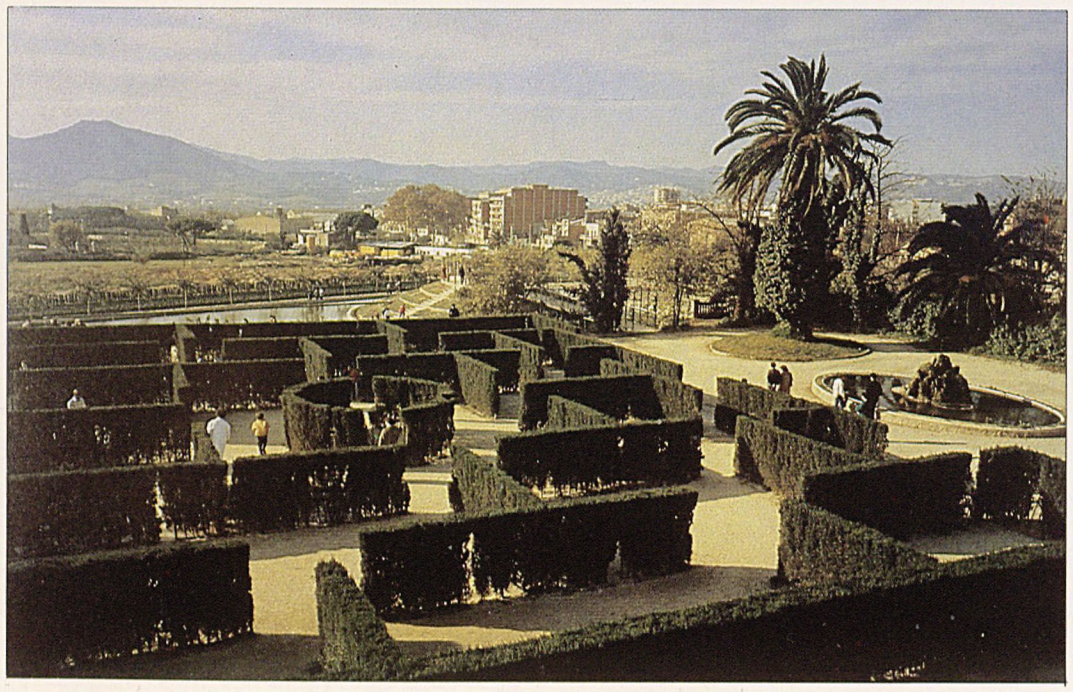


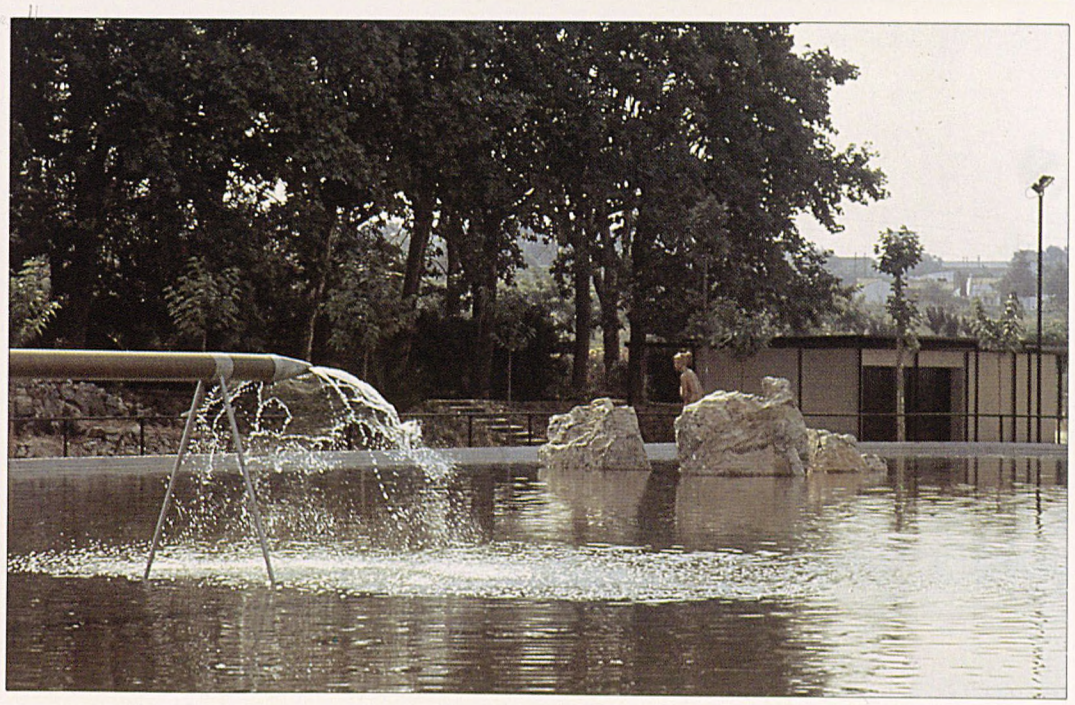
Planta general del parc.

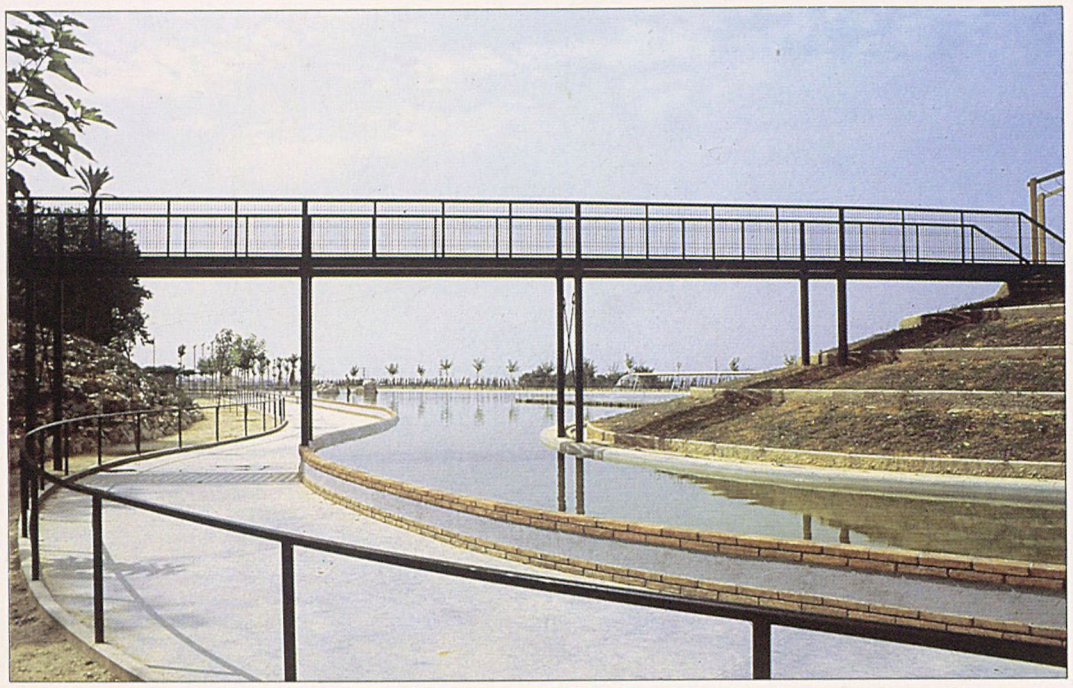
Vistes del Parc.



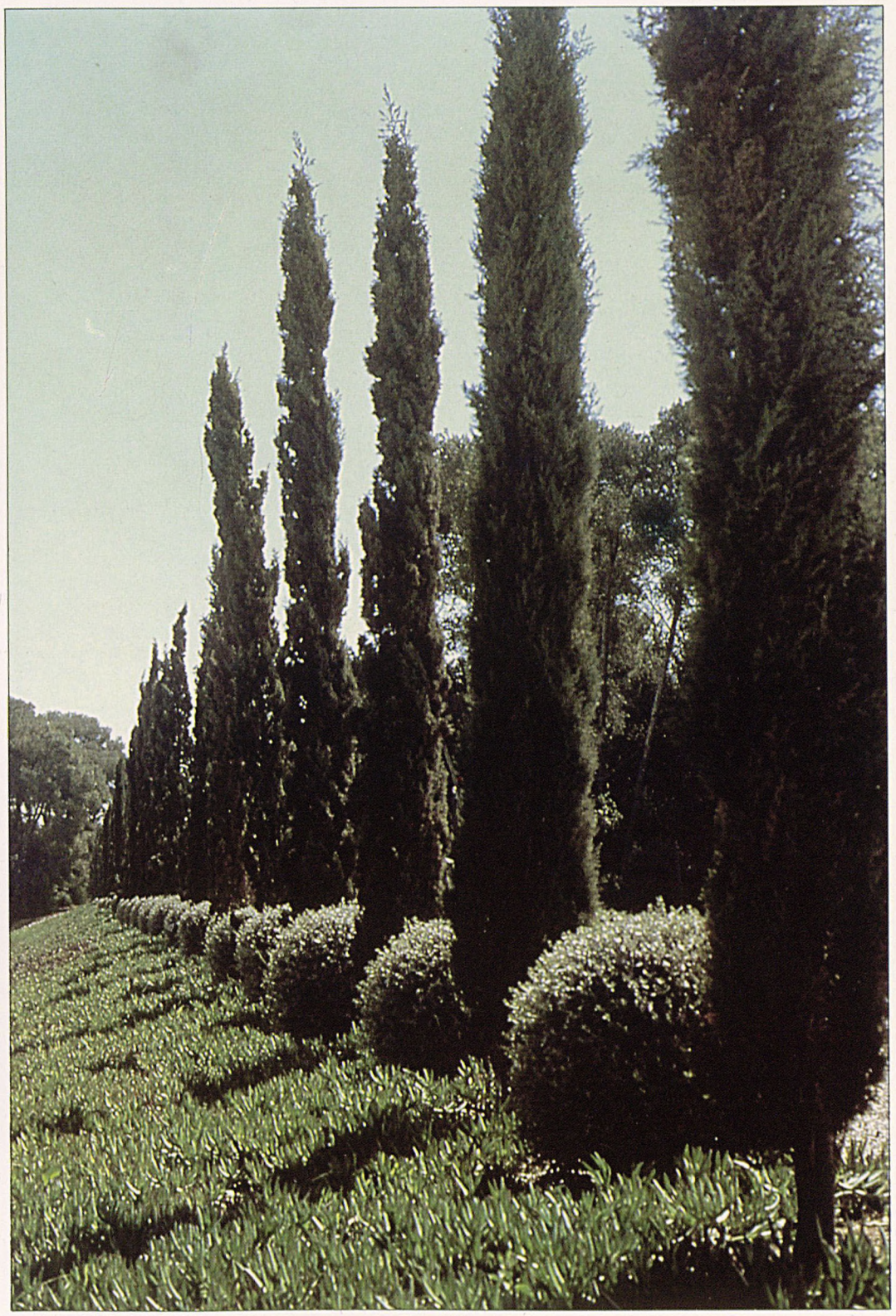




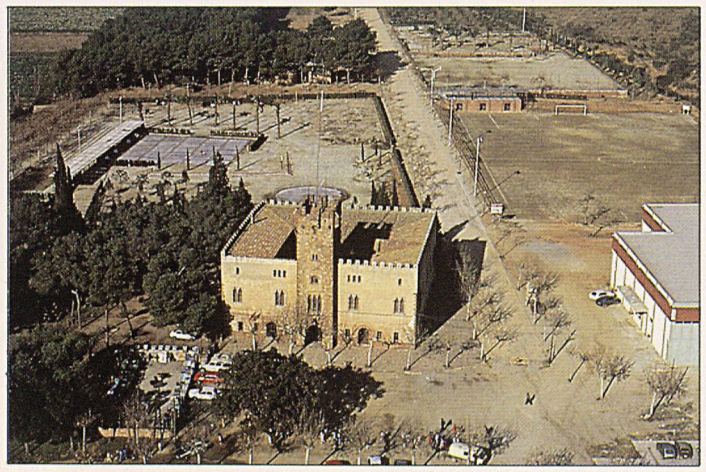








5.2 Torre-Roja



Parc de la Torre-Roja (Viladecans).

El parc de la Torre-Roja està situat en el terme municipal de Viladecans, al nord-est del seu sector urbà i separat d'aquest per la Riera i la carretera de Sant Climent. Per la part sud, és fàcilment accessible des de la carretera C-245, eix que comunica els nuclis de Sant Boi, Gavà, Viladecans i Castelldefels amb la resta de poblacions del Baix Llobregat. Fins a les seves portes arriben les línies L-86 i 88 dels autobusos intermunicipals.

El sector ocupat pel parc forma part de l'anomenat Pla Parcial de la Torre-Roja, aprovat definitivament per la CMB. Amb el propòsit de superar la imatge de forta edificabilitat i atomització d'espais lliures que oferia aquest Pla, l'Ajuntament i la CMB van iniciar negociacions amb la propietat, que van cristal·litzar al seu dia amb un doble objectiu:

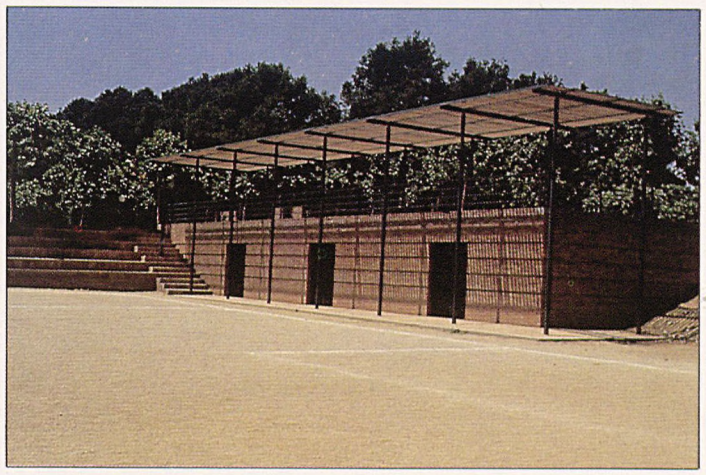
– Modificació del Pla Parcial concretant la superfície lliure en un gran parc urbà, amb una extensió de cinc hectàrees, de possible utilització intensiva.

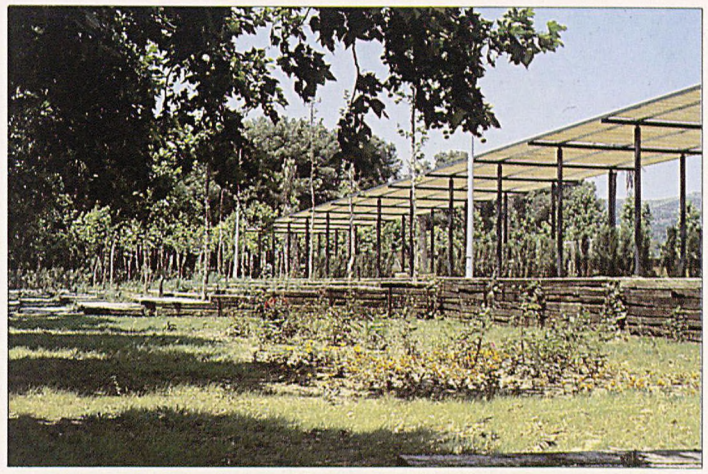
– Reducció de l'edificabilitat sobre la base de la seva adquisició.

El projecte pretén ser una síntesi de tres conceptes fonamentals en la utilització del espais lliures d'ús públic: parc, jardí i bosc. En aquest sentit s'utilitza la magnífica pineda preexistent com a element homogeneïtzador d'una sèrie d'instal·lacions de caràcter puntual: bastides, terrasses amb arbres, estany i mòdul de serveis. En el sector proper a la Torre-Roja hi ha un recinte tancat amb un marcat caràcter de jardí, amb un tractament en termes de vegetació i disseny adequat als seus objectius. El camp de futbol, amb les seves grades i les instal·lacions complementàries, és el contrapunt que permet augmentar les possibilitats d'utilització del parc, pel que fa als usos esportius.

La mateixa configuració del sector, amb la presència d'unes avingudes (*Platanus orientalis*) i la necessitat d'una comunicació directa amb un futur Centre de Formació Professional, situat en el seu extrem superior, argumenten la definitiva solució projectal, en què una via-parc reforçada en el seu disseny per una sèrie d'elements longitudinals (tanques, grades, bastides i canal d'aigua) dóna suport a una estructura formada per quatre parts clarament diferenciades: la zona del bosc existent amb les bastides, el mòdul de serveis, el bar i la pèrgola, el sector ocupat per la seqüència de terrasses amb plantació d'arbres de diferents espècies de fulla caduca, dimensions, colors i època de floració, el camp de futbol amb el seu vestidor, el doble tancament de mur vegetal (bardisses de *Laurocerasus* i xiprers).

La necessitat de situar una estació transformadora en el parc, juntament amb la presència en el sector de grans equipaments (parc, camp de futbol, piscina i Centre de Formació Professional) ha propiciat el disseny d'un petit edifici que, aprofitant el desnivell existent a la zona de la pineda, permet crear una terrassa amb un petit amfiteatre-escenari que completa l'equipament de la resta de les bastides.





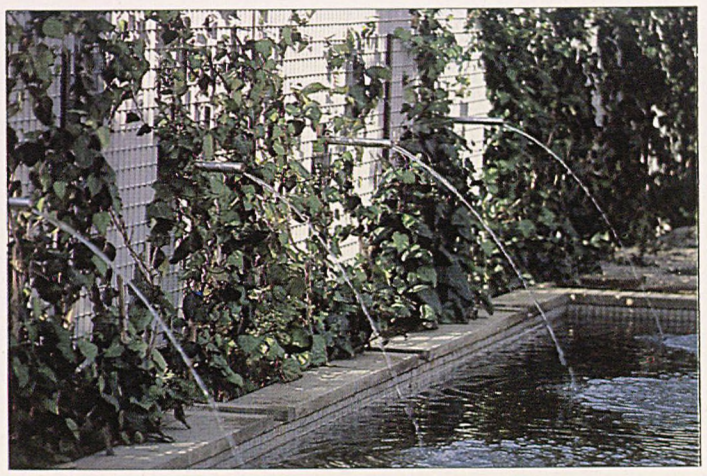


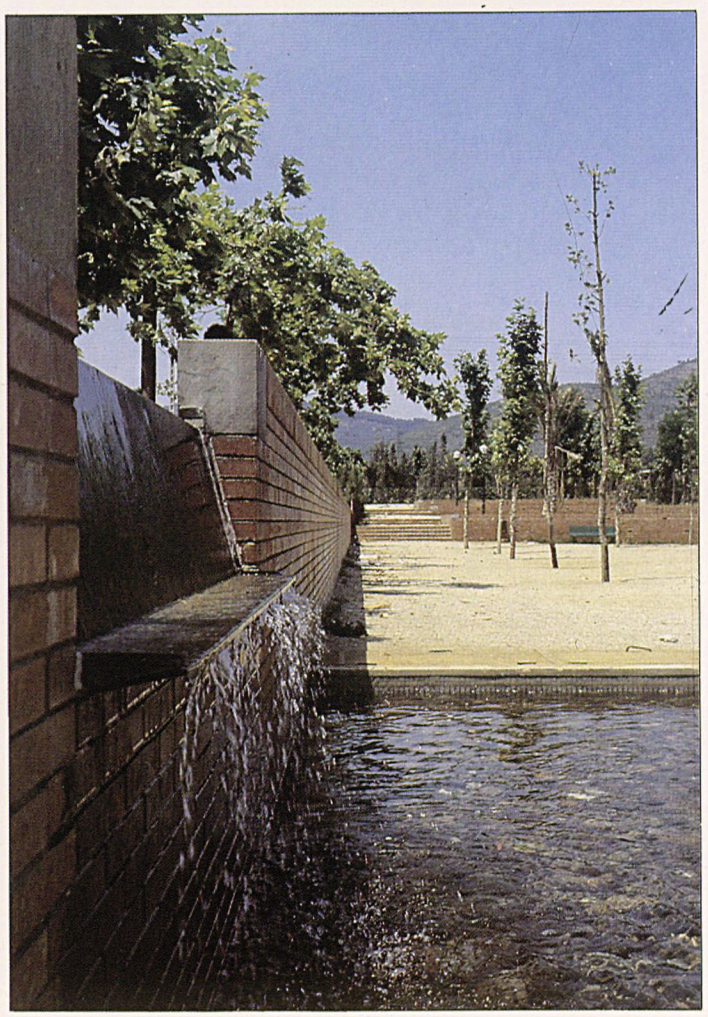
Equip Redactor del projecte i realització

Unitat de Projectes Metropolitans

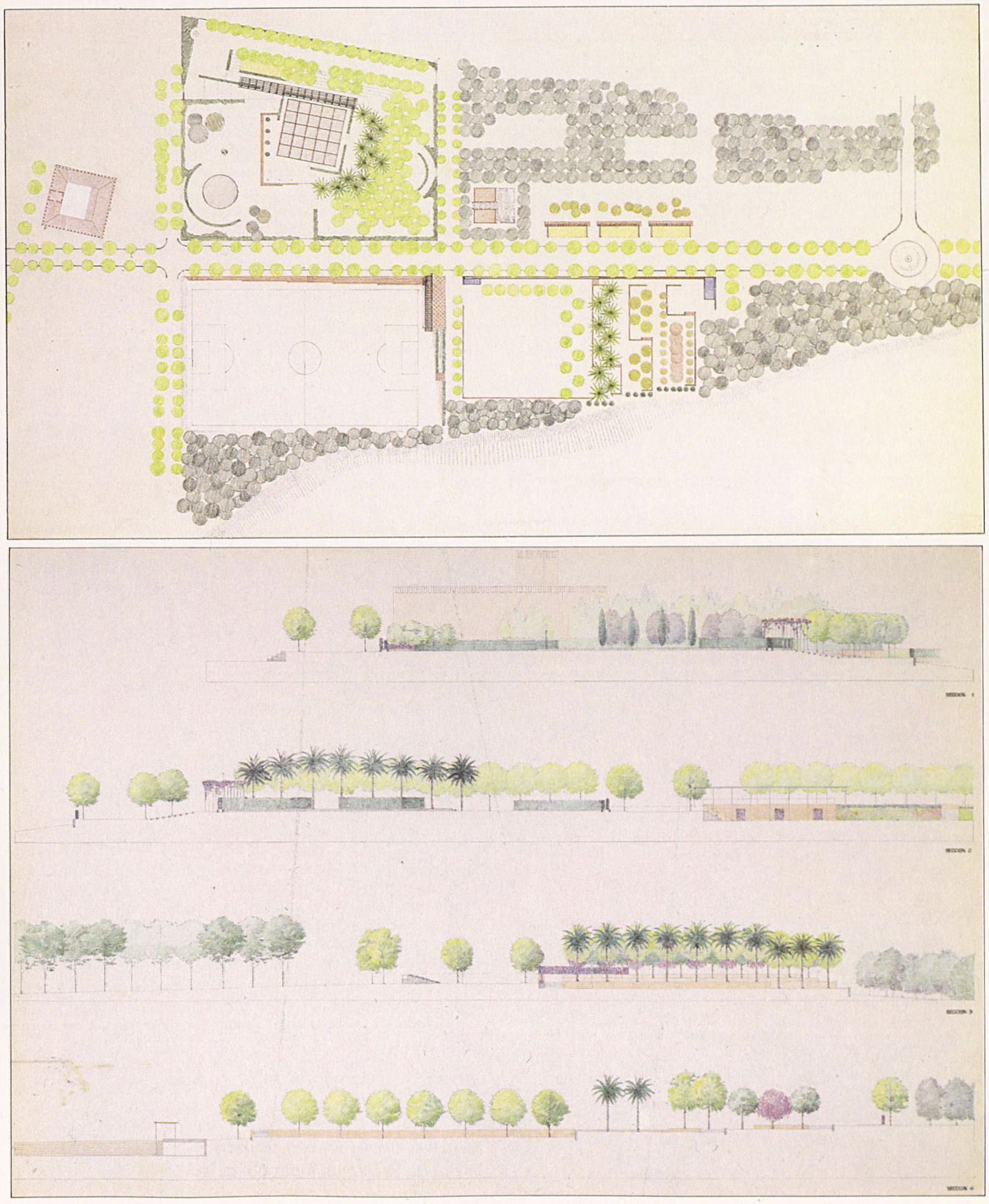
1982-1984

Vistes del Parc.



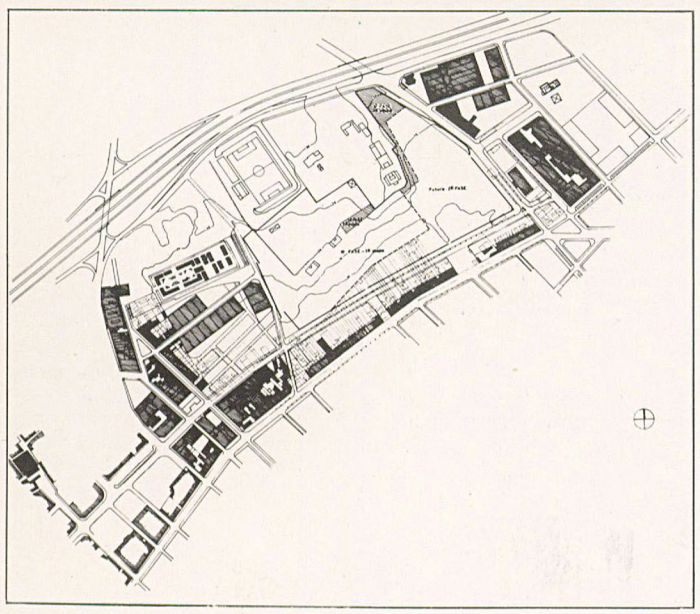


Planta General del parc. Alçats i seccions.



5.3 Can Solei-Can Arnús





Parc de Can Arnús-Can Solei. (Badalona).

Les fases del Parc.

El parc està situat al terme municipal de Badalona, molt proper al centre històric i limitat per l'autopista, el camp de futbol, el carrer de la Seu d'Urgell (cementiri), la prolongació de Méndez Núñez (darrere els horts del carrer de Sant Bru) i la riera Canyadó.

L'entrada principal en forma de plaça pública com a final del carrer del Bisbe Irurita, se situa a la confluència dels carrers de Méndez Núñez i de la Seu d'Urgell. Se'n preveuen unes altres de secundàries des de Sant Bru i la Riera.

El projecte, en la primera fase (ja construïda) es desenvolupa fonamentalment sobre la finca municipal de Can Solei, tot completant i rehabilitant el parc municipal existent. A aquest s'afegirà, en una segona fase una gran part de la finca de la família Arnús, en virtut de l'expropiació tramitada per la Corporació Metropolitana de Barcelona i declarada d'interès públic per la Generalitat, atesa la seva naturalesa de parc metropolità al servei d'una població aproximada de 200.000 habitants.

Les obres restauren aquelles arquitectures o espècies vegetals que componen el parc, com les balustrades que encinten plataformes, els contraforts destruïts, la filera d'eucaliptus, el bosc de pins, la millora del passeig de plàtans... Les noves construccions o plantacions no amaguen el seu caràcter posterior al conjunt i, lluny de pretendre una integració mimètica, es dissenyen per realçar, completar o donar nous usos i imatges al parc. Així es disposen l'escenari, el bar, el pannells de rajoles, els suports per a testos gegants, els llums-pèrgola sobre els contraforts reconstruïts, l'estany, el nou mur sobre l'actual frontó i les noves plantacions de mimoses i palmeres sobre l'esplanada d'entrada.

Els moviments de terres s'han projectat tot evitant alterar el nivell del terreny pròxim als arbres. Quan, per imperatius de l'urbanització, passa això, es disposen jardineres per contenir les terres si el terreny és rebaixat o es creen tanques de protecció si ha augmentat el seu nivell.

El caràcter de l'accés facilita la contemplació del paisatge del mateix parc i el trànsit entre l'àmbit ciutadà i el vegetal. Els seus paviments s'endureixen a mesura que s'apropa el límit nord del parc i es culmina amb un motiu escultòric futur entre els pins que tanca simbòlicament l'espai. Evita assenyalar un final material d'aquest, idealment situat en el fons de la serralada pre-litoral, de la qual el parc és una avançada.

En matèria de jardineria, la conservació de les espècies i la millora del seu estat ha estat un propòsit prioritari en la redacció del projecte. En els pocs casos en què algun exemplar entorpeix la reordenació del parc es trasllada a un altre lloc més adequat dins el mateix recinte.

Els objectius del disseny en matèria de jardineria han estat els següents:

– Reformar el caràcter de les plantacions existents. S'han rebaixat els arbusts que havien crescut de manera salvatge i que impedien gaudir de perspectives sobre els arbres d'interès. El sòl en aquest sector s'ha entapissat amb heura.

– Replantar, també amb les mateixes espècies, els arbres que per l'edat o l'estat feien preveure la seva mort. Els nous arbres s'han plantat al costat dels vells per tal d'aconseguir una renovació «automàtica» de l'arbrat.

– Contrapuntar el caràcter arbustiu del parc antic amb noves espècies florals; aquestes s'han col·locat o bé acompanyant les noves arquitectures, o bé als extrems i al centre del jardí existent. D'aquesta manera, jardineria i arquitectura organitzen conjuntament allò que abans era una «selva» caòtica, sense trair el caràcter del parc antic. Només s'han reconduït les circulacions i s'han remarcat les perspectives, subratllant els llocs on s'estableixen els nexes d'unió amb la resta del parc.

Cada tipus de material s'ha associat amb un color i una espècie determinada, com per exemple la *Boganvillea butiana,* amb la rajola blanca; la *Bignonia australia,* amb el maó gris-blanc; i el *Jasminum humili* a les pèrgoles.

A l'esplanada de l'entrada, amb un disseny arquitectònic específic, s'han mantingut les palmeres existents tot acompanyant-les d'altres espècies com margallons, *luques res.*

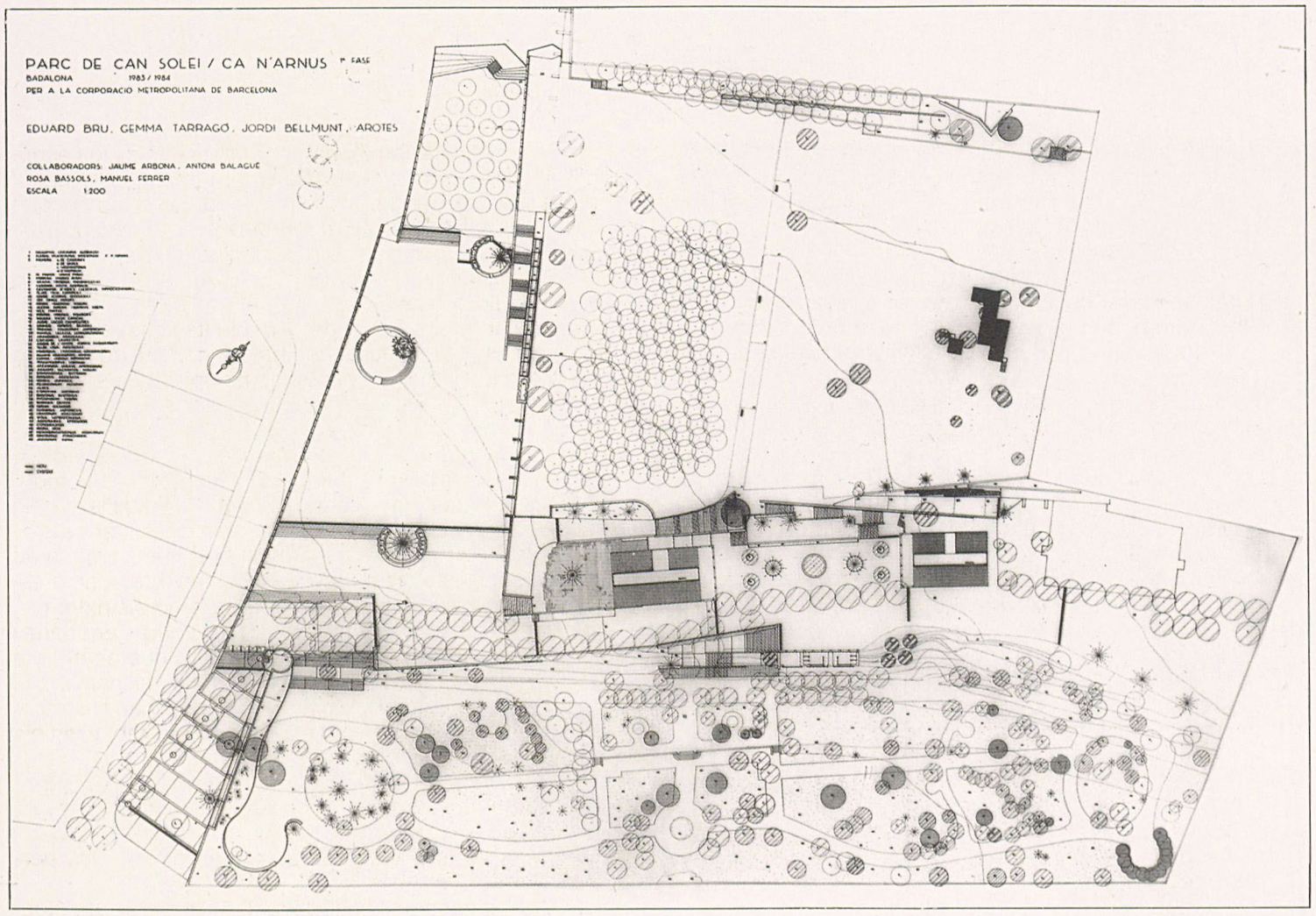
Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra

Eduard Bru
Gemma Tarragó
Jordi Bellmunt
Arquitectes

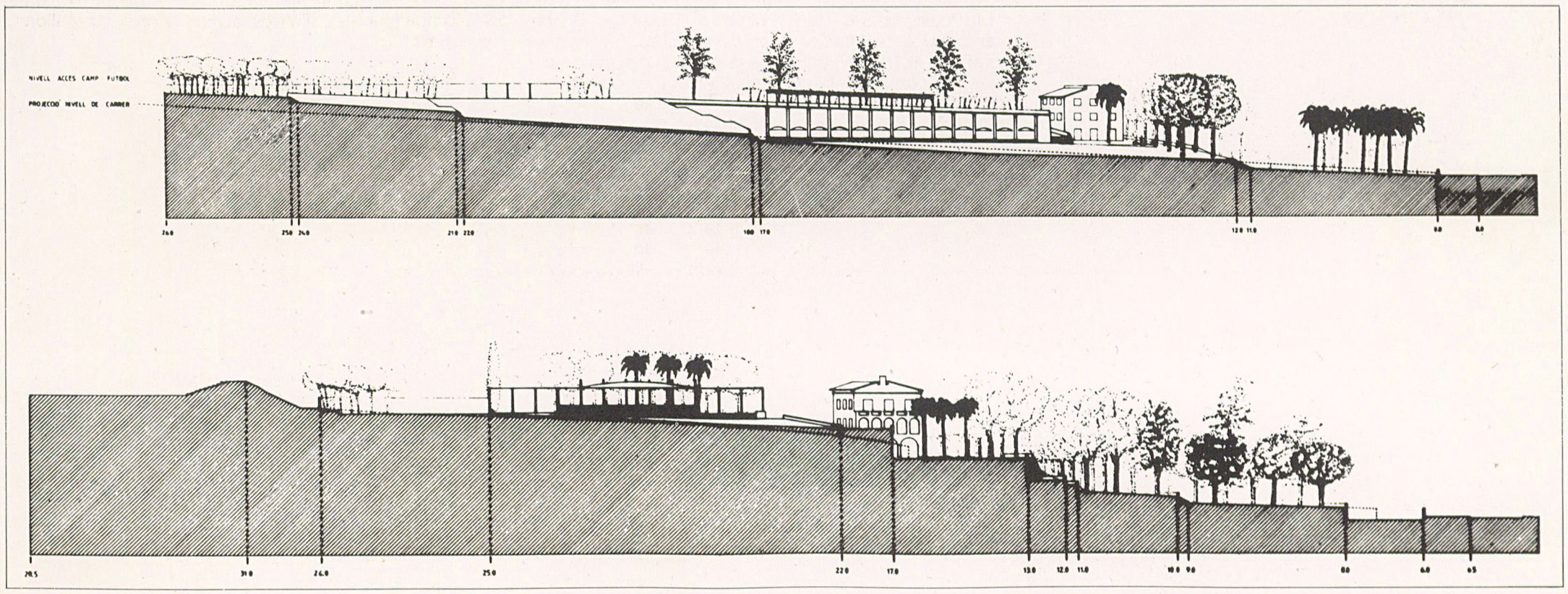
Realització

Unitat de Projectes Metropolitans

1982-1984



Planta 1.ª fase.

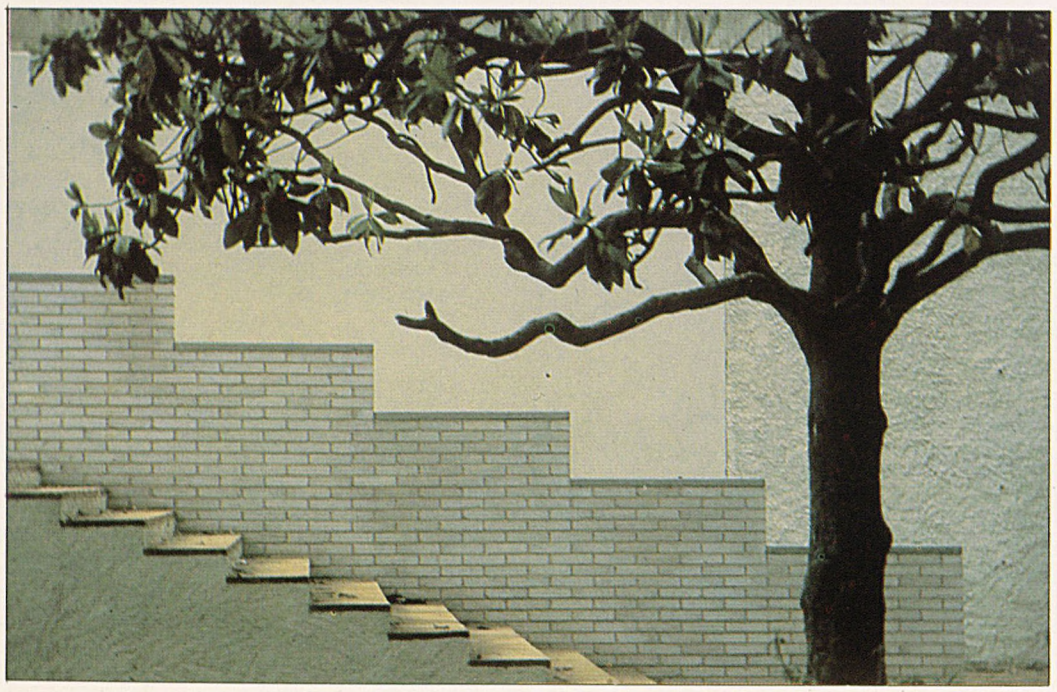


Seccions.

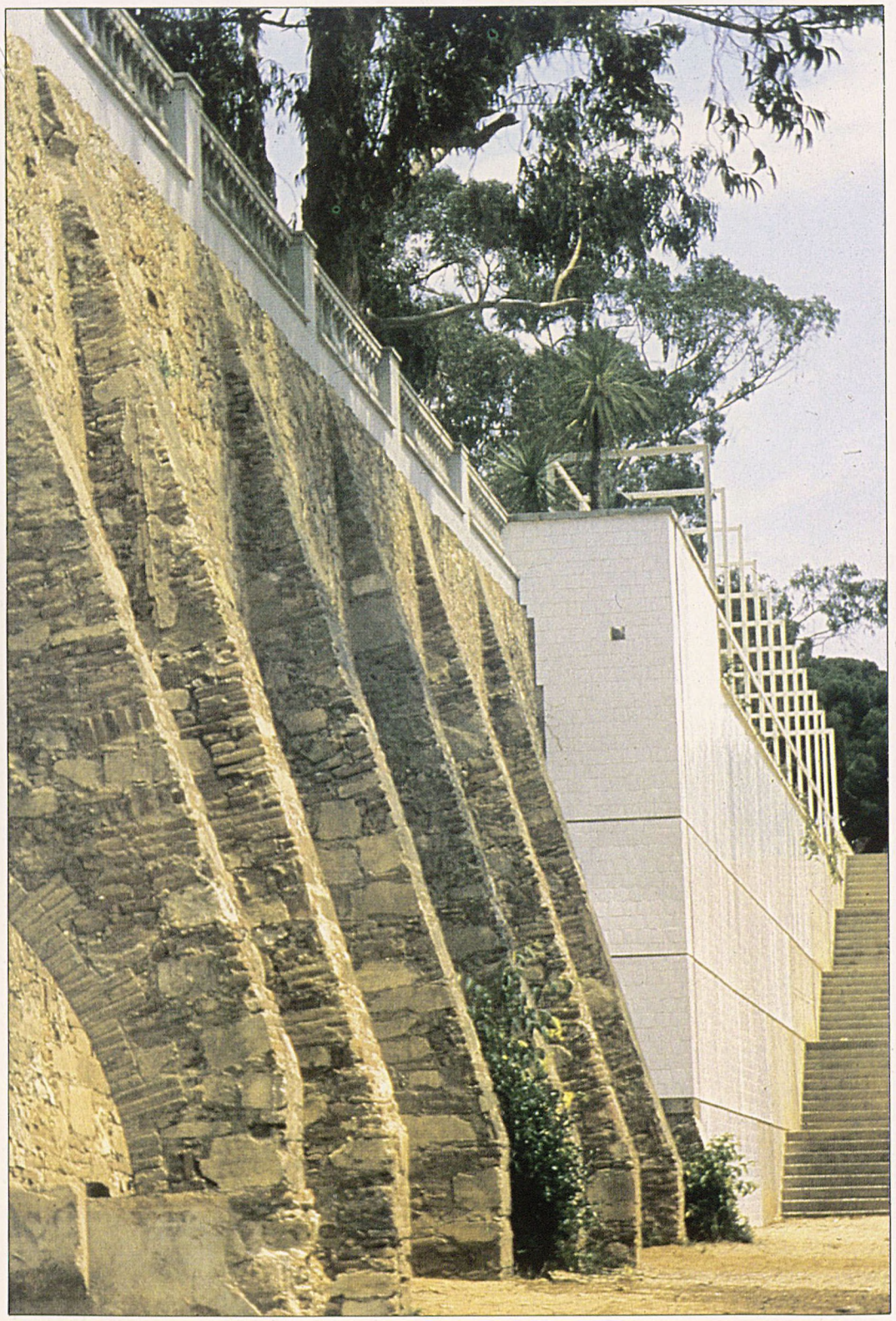
Vistes del Parc i de l'obra.













5.4 Besòs



Parc del Besòs.

El parc urbà del Besòs està situat al terme municipal de Sant Adrià de Besòs, envoltat pels barris de la Verneda, la Catalana, la Mina i el riu Besòs, limitat pels carrers Ronda de Sant Ramon de Penyafort, Cristóbal de Moura, l'autopista i la línia de ferrocarril, té una gran accessibilitat rodada, innombrables línies d'autobusos i quatre parades de metro en un radi de cinc-cents metres.

La importància i el significat d'aquesta obra tenen un gran valor històric, ja que la previsió d'una zona verda en aquest sector arrenca de les propostes del Pla Cerdà, que preveurà un gran parc de 190 ha. Els diversos planejaments i actuacions urbanístiques han reduït progressivament la superfície d'aquest gran parc fins a convertirse en les 10 ha qualificades com a «parc urbà» pel vigent Pla General Metropolità i expropiades posteriorment per la Corporació Metropolitana de Barcelona.

A causa del simbolisme històric, la complexitat i la dimensió del tema i el desig de fomentar la participació creativa, la Corporació Metropolitana va creure oportú convocar el mes de maig de 1981 un concurs obert d'idees que va ser guanyat pel projecte que s'està construint actualment.

El projecte desenvolupa d'una forma brillant i inspirada el tipus de parc paisatge o camp, que concentra les zones d'arbrat en tres grups que, com si fossin pinzellades, organitzen i fiten visualment l'espai obert de gran extensió.

La utilització del parc es basa fonamentalment en activitats de tipus lúdico-recreatiu de caràcter intensiu a efectuar a les grans esplanades, les quals tenen escàs moblament de gran resistència i a les quals apareixen com a elements aïllats dues zones pavimentades, una font surtidor, un «túnel vegetal» i la rambla arbrada.

Superposat a aquest ús intensiu, se'n troba un altre de més reposat als diferents «racons» que apareixen entre les fileres d'arbres, reforçats per estructures metàl·liques cobertes per plantes enfiladisses, lligats a recorreguts que passen de zones ombrívoles a altres més assolellades amb bancs de fusta, tot això travessant els talussos de gespa situats a la base dels grups d'arbres.

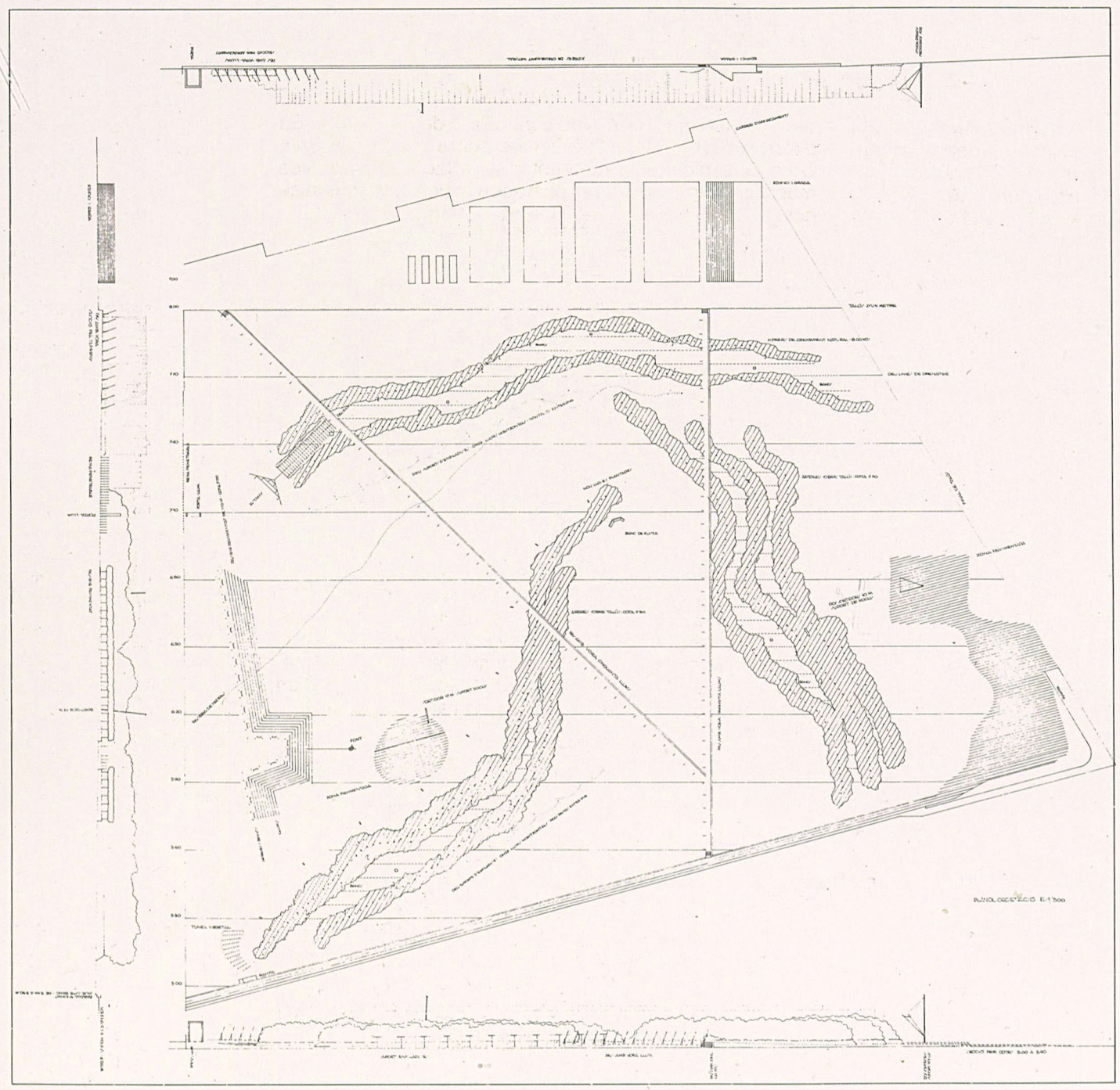
Dos passos pavimentats i il·luminats per sengles sèries de bàculs d'il·luminació travessen el parc i ofereixen la possibilitat que sigui utilitzat sense abandonar uns nivells urbans de paviments i de llum similars als de l'entorn.

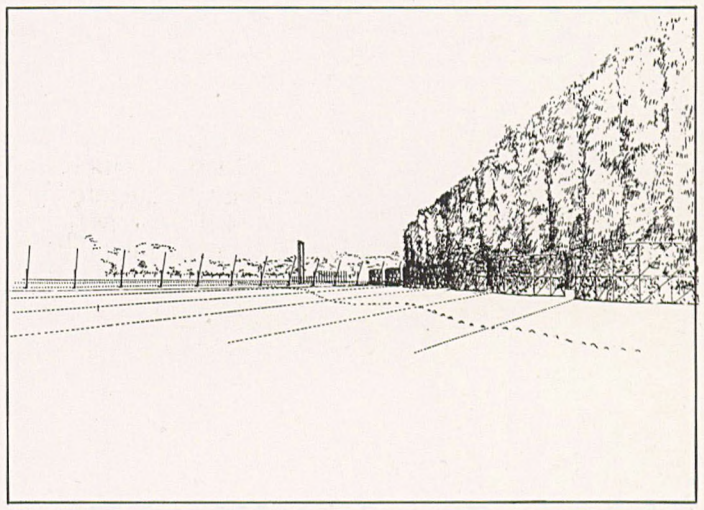
Les diverses circumstàncies de nivell i les eventuals singularitats geomètriques originades pel traçat són resoltes per peces fabricades de formigó.

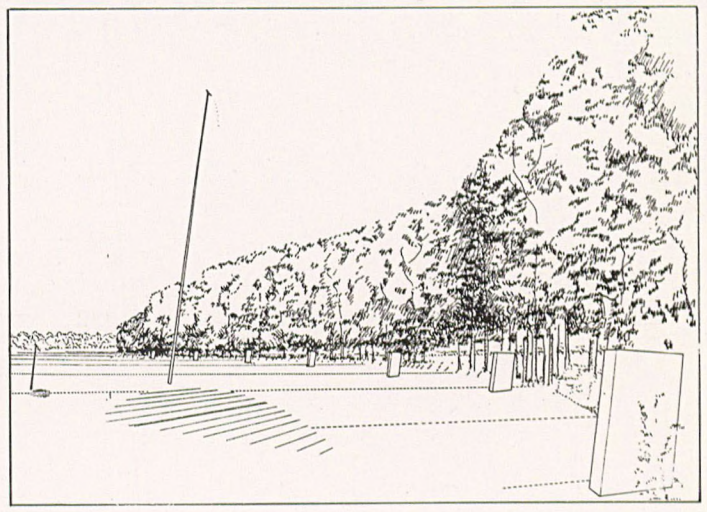
Una línia d'esferes de formigó i unes barres també de formigó dipositades al terra de sauló completaran la sèrie d'elements que tracten de satisfer les necessitats funcionals i lúdiques que s'atenen al parc.

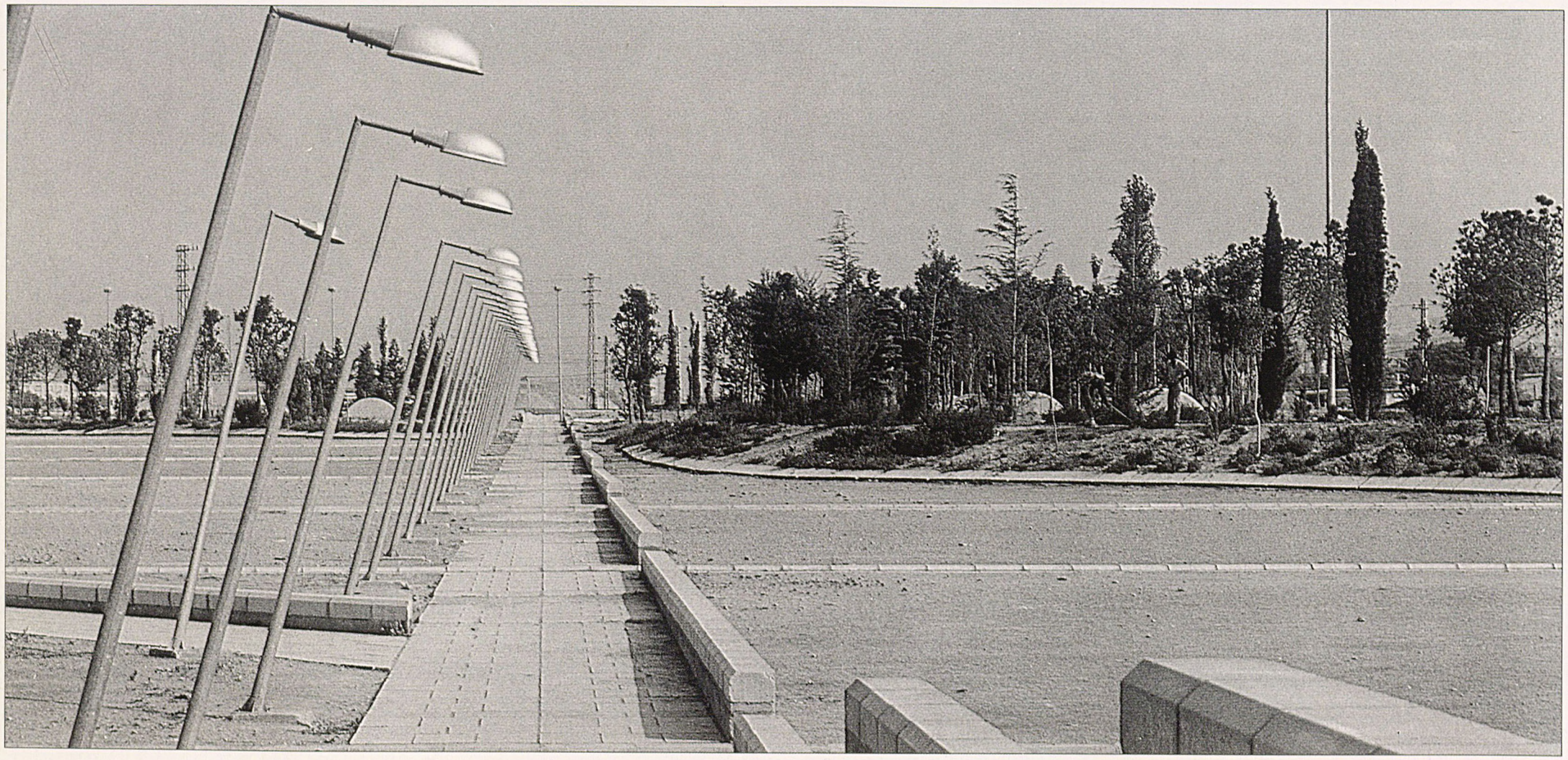
Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra
Albert Viaplana
Helio Piñón
Arquitectes

Coordinació
Unitat de Projectes Metropolitans









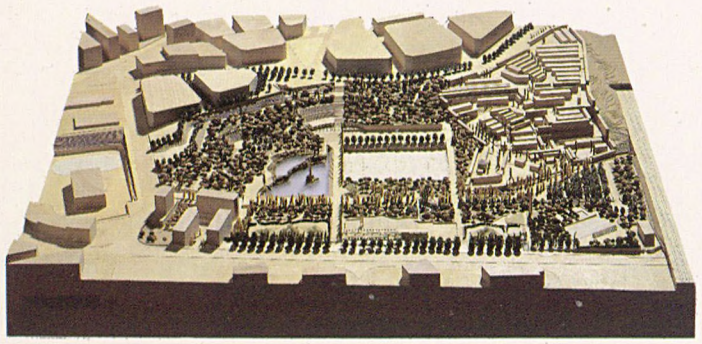


Fotografies
Ferran Freixa

5.5 Les Planes



Parc de les Planes. (Hospitalet de Llobregat).



Maqueta del projecte.

El sector sobre el qual se situa el parc metropolità de les Planes és limitat per l'avinguda d'Isabel la Catòlica, el carrer de Sant Rafael, l'avinguda Ventura Gassol, el cementiri municipal i el ferrocarril de la RENFE (línia Vilafranca) en el terme de l'Hospitalet de Llobregat.

La gran extensió d'aquest parc (aproximadament 9 ha), com també la seva destacada centralitat, a cavall de barris tan populosos i infradotats com els de Can Serra, Pubilla Cases i la Florida, el convertiran en el «parc central» sobre el qual gravitarà una població de 300.000 habitants en el seu àmbit municipal i de 500.000 en el seu àmbit metropolità (subsistema del delta Oriental). La principal via de comunicació és l'avinguda d'Isabel la Catòlica per la qual circulen diverses línies d'autobusos municipals i intermunicipals. La recent inauguració d'una nova línia de metro, amb estació en l'esmentada avinguda, davant per davant del parc, augmentarà el seu nivell actual d'accessibilitat.

El projecte concep l'ordenació del Parc de les Planes des d'una òptica respectuosa amb la configuració actual del terreny, mantenint en línies generals el primitiu traçat del fons de la riera, que es transforma en l'eix del recorregut central del Parc de nord a sud, com també la configuració dels laterals de tàlveg en forma de plataformes i talussos que progressivament arriben als costats est i oest del parc. En qualsevol cas, es corregeix i se suavitza la topografia actual accidentada, mitjançant reblums en el fons de la riera que disminueixen els forts desnivells entre aquesta i els costats del parc. Es manipulen també mitjançant reblums els laterals de tàlveg, per tal de suavitzar els talussos i que se situïn dins uns pendents raonables.

Un objectiu fonamental en la remodelació del terreny ha estat respectar la configuració global del territori, tot moderant la seva topografia i aconseguint un recorregut general pels camins del parc a «peu pla» sense la interrupció d'escales, que s'utilitzen només en punts molt concrets i inevitables pel desnivell a superar.

El Parc s'estructura, respecte als recorreguts, sobre dos grans eixos:

1. El recorregut corresponent al fons de la riera que ja hem indicat anteriorment, en direcció nord-sud, amb accessos al parc en els seus extrems, amb el suport a l'extrem sud en una àrea d'aparcament que reculli el flux de vehicles procedents del barri de Sant Josep com a final del carrer de Menéndez Pidal i que possibiliti, d'altra banda, el manteniment de l'accés actual del cementiri en la seva entrada inferior oest. Aquest recorregut es dimensiona amb una secció que oscil·la entre 6 i 10 m d'amplada i que es projecta amb una geometria sinuosa que recorda el traçat de la riera que primitivament estructurava el sector.

2. El recorregut en direcció est-oest es projecta com un eix lineal d'una amplada de 8 m situat de manera que relaciona per als vianants l'avinguda de Can Serra amb l'avinguda de Catalunya. En aquest eix repercuteixen els aspectes més conflictius de la topografia, la gran majoria dels quals es resolen en forma de rampes i escales.

L'eix nord-sud, corresponent al fons de la riera, divideix el parc en dos sectors, dels quals el sector oest constitueix la primera fase d'execució del conjunt.

En el sector est, que correspon a la part més accidentada del terreny, hi ha un llac que, projectat en dos nivells, articula la connexió dels dos grans eixos del parc, el camp de futbol tot aprofitant la plataforma del que ja existeix, però rectificant-ne la posició, una esplanada superior que recollirà pistes esportives a l'aire lliure i un amfiteatre amb grades per a espectacles a l'aire lliure. La resta del sector es tracta amb un gran bosc amb senderes i camins per a vianants que progressivament pugen de nivell fins a arribar al carrer de Teide.

El sector oest (objecte de la primera etapa d'actuació), constituït per una franja lineal delimitada per l'avinguda d'Isabel la Catòlica i el recorregut per a vianants del fons de la riera, presenta una plaça pública enfrontada amb Can Serra, accessible permanentment (és a dir, independent del tancat que es preveu com a clàusula nocturna del parc) i que permet la celebració de grans actes públics. Aquesta plaça està connectada per una passarel·la lleugera, amb una muntanya artificial que arriba a la cota de + 32 m i que permet una visió global de tot el parc. Simètricament a la plaça central, es preveuen dos jardins interiors (perimetrats amb una bardissa densa), amb sengles pèrgoles en la seva connexió a l'avinguda i on es concentrarà el cultiu de flors i plantes delicades.

L'extrem sud d'aquest sector es destina de forma predominant a jocs infantils, tot aprofitant la plataforma existent d'un antiga bòvila, com a pista de bàsquet (anivellació i pavimentats previs).

La tanca del parc queda endarrerida en aquest sector 15 m respecte d'Isabel la Catòlica (exceptuant l'últim tram sud). Es concep aquest espai com un saló amb doble plantació de roures en forma d'avantsala del parc.

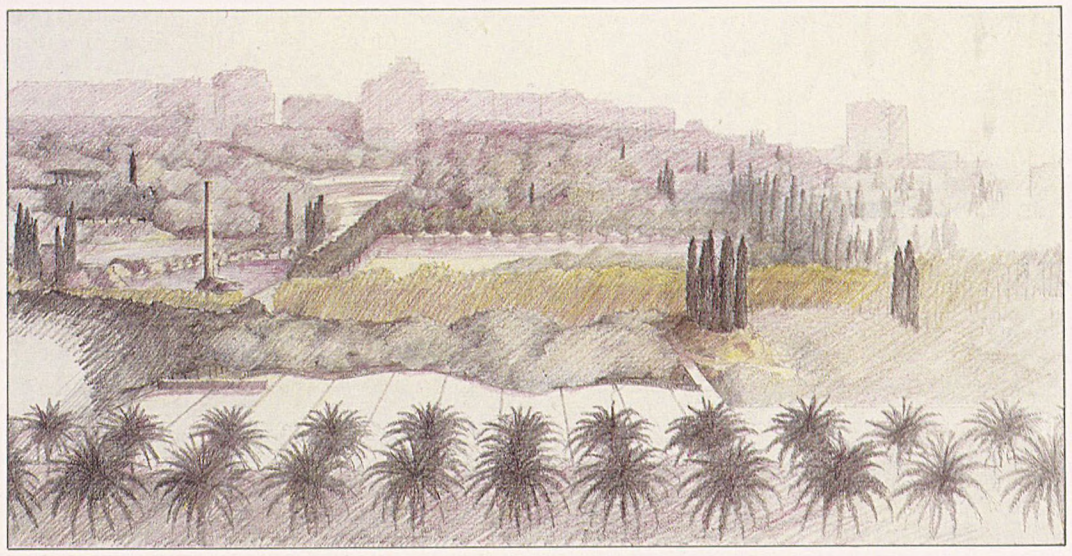
A part de les peces descrites, la resta del sector es concep com un bosc amb predomini de pins i alzines, vegetació que es transforma en arbres de ribera (pollancres, àlbers i bedolls) en la seva connexió amb el recorregut per a vianants del fons de la riera. Al marge de les espècies singulars que s'indiquen en els plànols corresponents, cal destacar la utilització de xiprers en l'eix est-oest, part inferior de la tanca d'Isabel la Catòlica i que envolta el cementiri, la doble filera de palmeres en la connexió de la plaça amb Isabel la Catòlica, les varietats d'arbres fruiters olorosos i de floració singular en l'àrea de jocs infantils, al costat de la xemeneia existent que es conserva, i la morera a la plataforma d'aparcament.

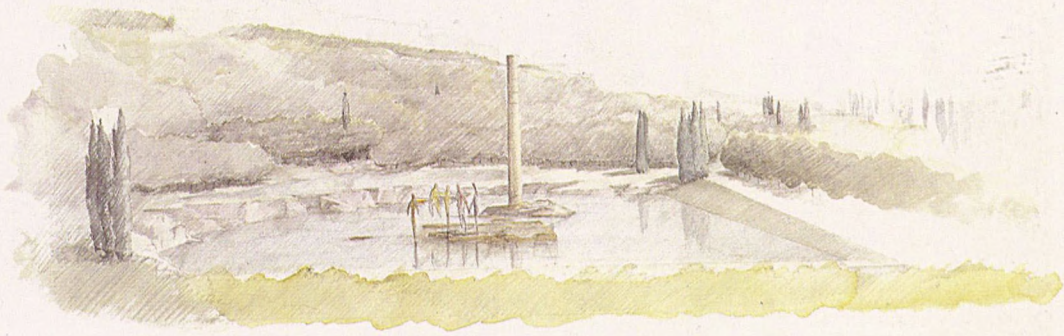
Equip Redactor, projecte i realització

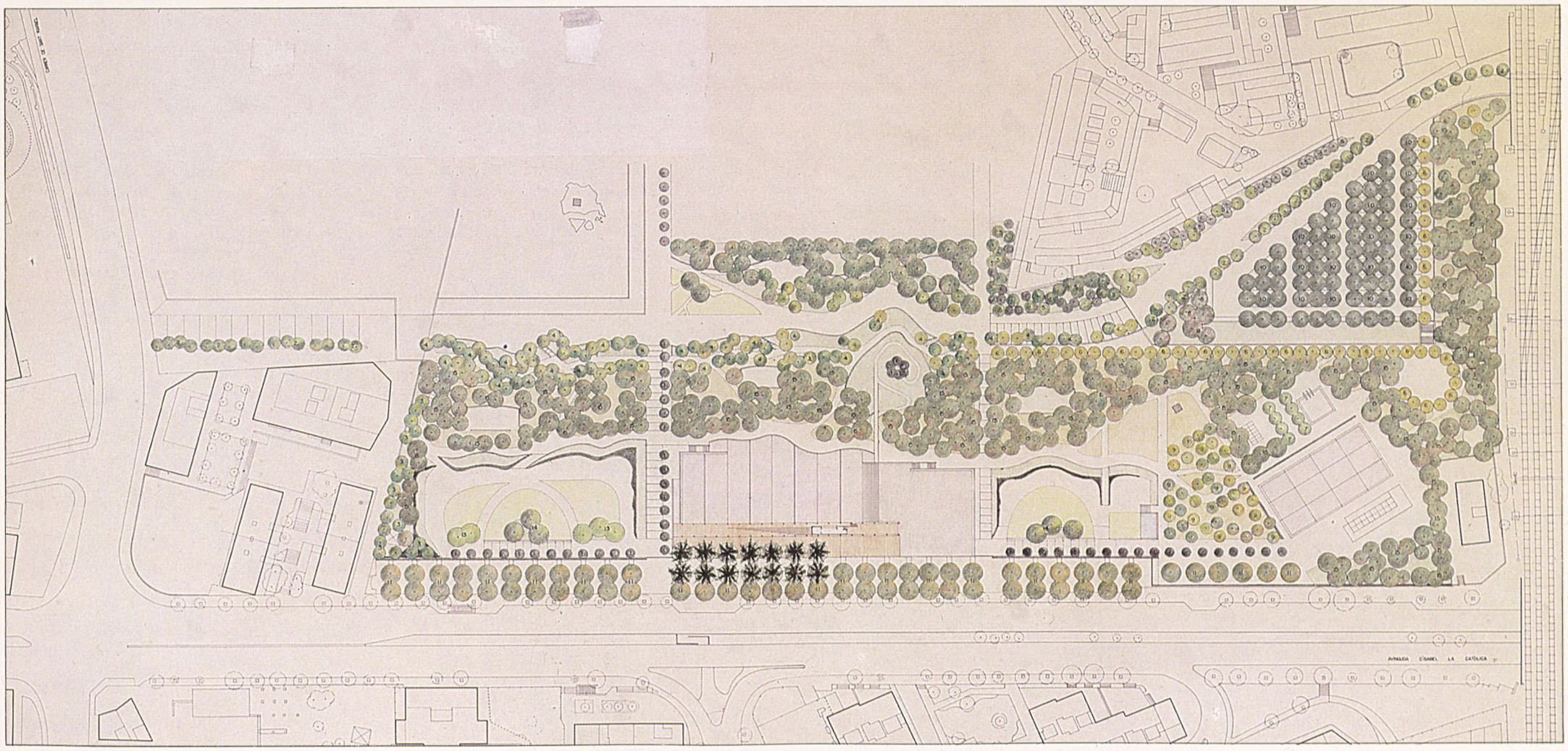
Unitat de Projectes Metropolitans

1984

Vistes del parc. Dibuix: Julià Espinàs

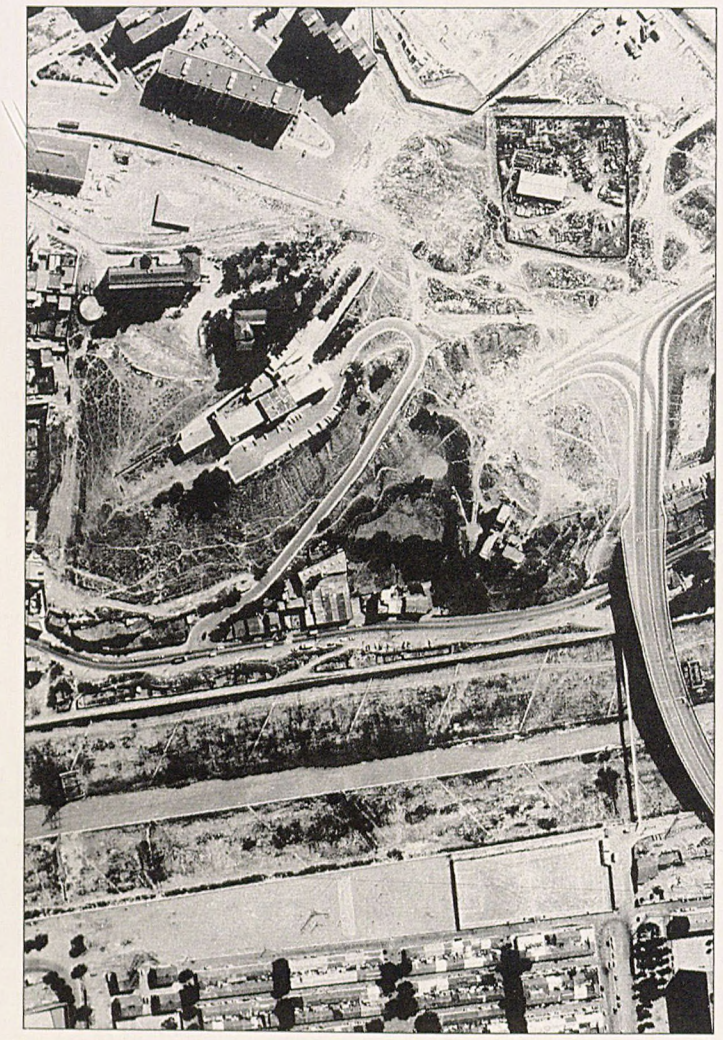




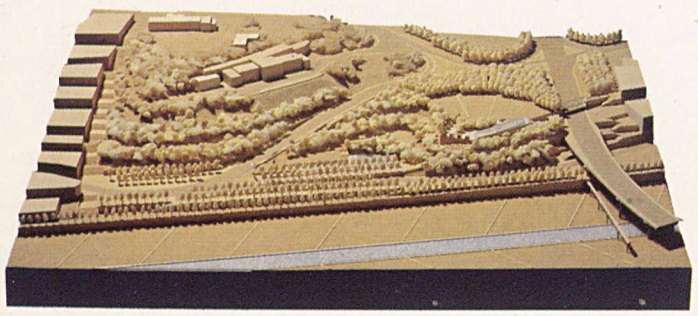


Planta General d'ordenació.

5.6 El Molinet-Esperit Sant



Planta General d'ordenació. Parc del Molinet - Esperit Sant (Santa Coloma de Gramenet - Sant Adrià del Besòs - Badalona).



Maqueta del Projecte.

El Parc del Molinet, situat al terme municipal de Santa Coloma de Gramenet, forma part d'un ambiciós projecte de caràcter metropolità que, afectant els termes municipals de Santa Coloma, Badalona i Sant Adrià del Besòs, pretén de rehabilitar i de reequipar un sector marginal desenvolupat contra la voluntat d'aquests municipis, per resoldre els problemes d'accessibilitat intermunicipal i amb Barcelona-ciutat.

La seva configuració és el resum de tres parts molt diverses que corresponen sensiblement a zones topogràficament diferents: l'Esplanada, els Amfiteatres i la Façana al riu Besòs. L'Esplanada, superfície plana situada a la banda superior, constitueix un ampli espai que ocupa pràcticament la meitat de la dimensió del parc, que suposa la banda més activa i una unitat espacial en la qual es diferencien tres zones que resolen la transició entre carrer i mirador; el bosc, el camp i el belvedere.

El «bosc» protegeix visualment i acústicament la zona més lliure de l'interior mitjançant una gran arbreda de freixes. Es tracta d'una plantació geomètrica que segueix les directrius de l'esplanada i queda dividida en quatre parts per unes avingudes que desemboquen en els accessos puntuals al parc per aquesta banda.

El «camp» manté la mateixa compartimentació en quatre parts del bosc. L'absència de vegetació, el paviment més dur, la diferència de nivell entre les quatre plataformes i la seva inclinació desplaçada envers el mirador fa que aquesta zona es caracteritzi com una sèrie d'elements independents que porten cap al mirador.

El belvedere constitueix l'acabament de l'esplanada i és el punt de màxima significació, el simbolisme del qual ve reforçat per una formalització més construïda i per un disseny més elaborat.

Es tracta d'un espai protegit per uns murs i una pèrgola que, a tall de *giardino pensile,* emmarquen vistes i orienten recorreguts. Els forats dels murs es converteixen en balcons penjats sobre el parc que reforcen la qualitat d'aquesta zona com a terrassa-mirador. La pèrgola, a l'altra banda, queda encarada cap a Barcelona i recull el final del recorregut de la passarel·la metàlica i les escales que uneixen el parc amb el barri de l'altra costat del Pont del Molinet.

La terrassa del mirador és paviment amb peces ceràmiques i el seu caràcter de paviment continuador s'emfasitza en quedar interromput de forma fragmentada per una línia irregular que defineix la plantació dels retorçats *Ombus* o *Phytolacas.*

Aquest espai és un àmbit en el qual es produeixen contrastos de materials i, per tant, s'hi pretén un contrast d'atmosferes; la lleugeresa de la pèrgola metàl·lica es contraposa a la solidesa estàtica dels murs de fàbrica. El massís del mur que defineix l'espai interior es forada per abocar-lo a la panoràmica. Aquesta contraposició entre tancat i obert, entre allò que es construeix i el que és natural defineix a grans trets el caràcter simbòlic i complex de l'indret, del mirador i del parc.

La zona dels «amfiteatres» s'identifica amb la part més natural del Parc. De manera intencionada i com a contrapunt amb la zona urbanitzada de l'esplanada, s'emfasitza la topografia original tot reforçant la forma del territori preexistent, mitjançant la protecció, l'arbrat i l'enjardinament dels talussos que configuren aquests amfiteatres verds. A la zona del amfiteatres, l'alternança de talús i zona plana s'interromp en el tercer nivell per donar lloc al «llac» de la part baixa que limita la façana ponent del parc en el punt que queda més proper al riu Besòs i al centre urbà de Santa Coloma.

La formalització d'aquesta zona amb aquestes cintes verdes permet l'annexió espacial del sectors enjardinats veïns. Bancs intermitents ressegueixen els talussos plantats amb vegetació autòctona. De tant en tant aquests talussos es comuniquen entre ells amb unes escales que faciliten la continuïtat del recorregut entre aquestes plataformes naturals i les plataformes del camp.

Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra

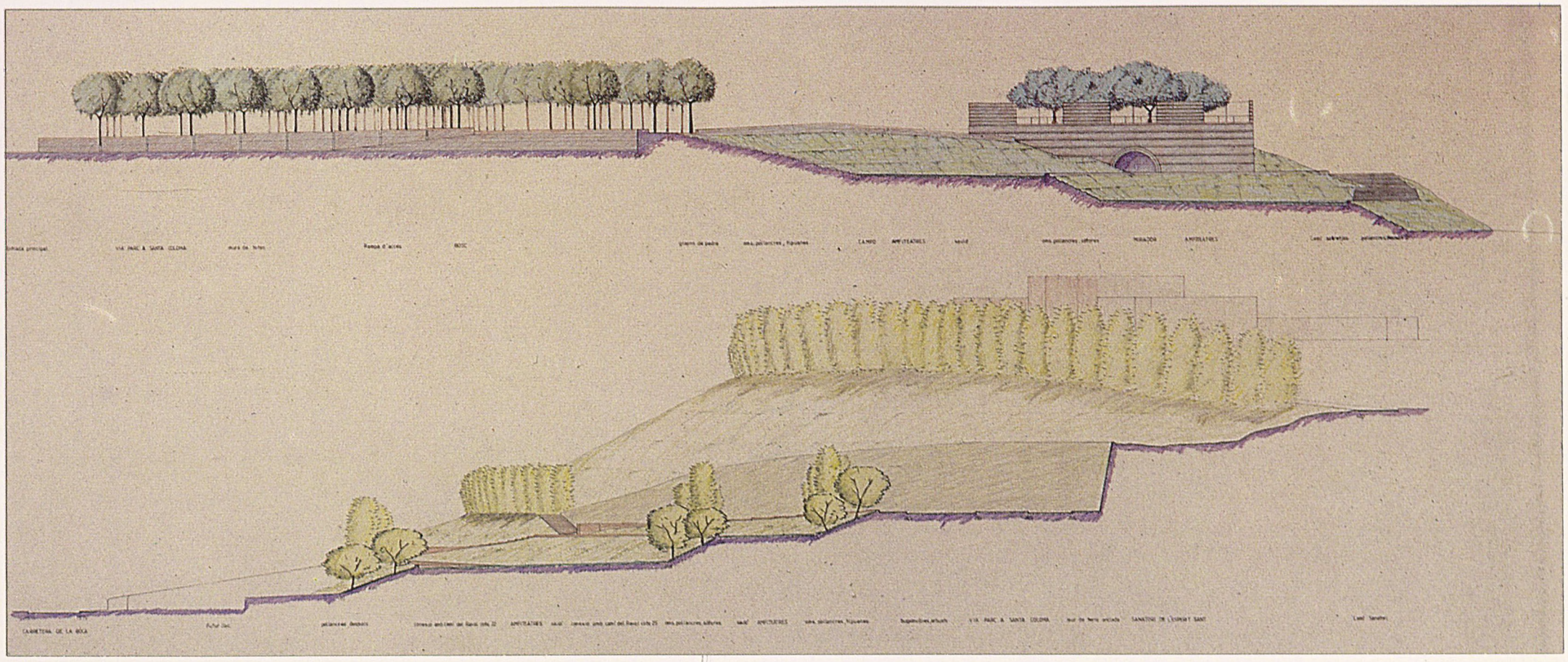
Andreu Arriola
Carme Fiol
Màrius Quintana
Arquitectes

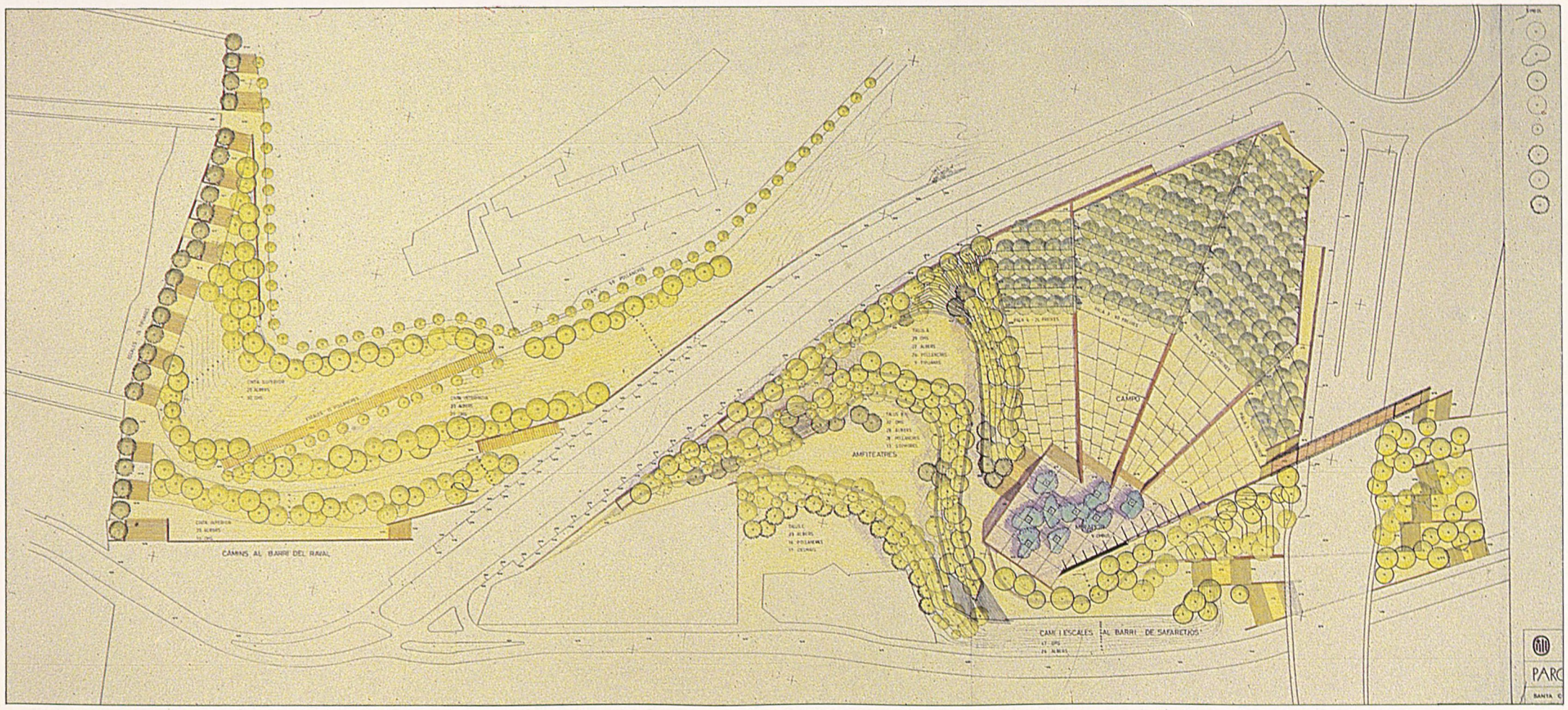
Realització

Unitat de Projectes Metropolitans

1985

Les seccions del Parc.





5.7 Parc Central - Sant Vicenç dels Horts

El Parc Central està situat als contraforts del massís de Garraf, al terme municipal de Sant Vicenç dels Horts, als terrenys existents entre els barris de Sant Josep, la Guàrdia i el nucli urbà. Hi té una acusada orografia caracteritzada pel tàlveg de la font de Sant Josep, el turó del Pi Gran i està dominat pel Puig Castellar.

La importància d'aquest parc, d'una extensió aproximada de 23 ha, és tant més significativa perquè la seva proximitat a vies de comunicació principals, N-II, A-2 i Ferrocarrils Catalans, i la seva localització estratègica al territori el converteix en pulmó verd dels teixits urbans pròxims, de manera que resol a la vegada els problemes d'intercomunicació i de relació amb els contraforts de Garraf.

El projecte, redactat per la Unitat de Projectes Metropolitans de la Direcció de Serveis d'Urbanisme de la CMB i aprovat per la Comissió de Govern de la CMB el desembre de 1985, té una concepció paisatgística que uneix la condició forestal de l'ecosistema al qual pertany, a través de la repoblació massiva de la vegetació autòctona (alzinar mediterrani i vegetació de ribera), i la condició urbana, de manera que resol la relació entre espai lliure-espai construït i crea àrees caracteritzades per l'ús (jocs, píc-nic, equipaments sòcio-culturals, instal·lacions esportives, jardins, etc.).

Els principals elements organitzadors del projecte són la zona d'equipaments inferior, el vial interior, el tàlveg de la font de Sant Josep i el sector del Pi Gran.

La zona d'equipaments inferior es produeix a l'àrea compresa entre la línia dels Ferrocarrils Catalans i la perllongació del carrer Francesc Macià. Té com a objecte la creació d'un espai urbà que, unit a la zona verda del carrer Antoni Mampel, es converteix en espai de relació entre els tres barris confrontants, a la vegada que millora la connexió inferior entre els barris de Sant Josep i la Guàrdia, molt deficient actualment, i resol la trobada entre el parc i el teixit urbà. Les activitats previstes són esportives i sòcio-culturals. Es proposa la creació de pistes polisportives i la rehabilitació d'edificis existents.

El tàlveg de la font de Sant Josep és un dels elements orogràfics característics del parc. S'elimina la circulació de vehicles limitant-la a circulació de servei, i es proposa un tractament paisatgístic-natural en tot el seu recorregut a través de la plantada de vegetació de ribera i la potenciació del llit del torrent amb diversos temes d'aigua.

El vial interior té diverses funcions. Com a perllongació del carrer Antoni Mampel i de la Rambla de Ciudad Real, és el principal accés per a vehicles a nivell metropolità. Travessa el parc en la seva totalitat i permet un recorregut general relativament ràpid, a la vegada que hi facilita l'accés als diversos punts significatius. El seu traçat tracta de preservar el medi en el qual discorre intentant que l'impacte sobre aquest indret sigui el mínim possible. Per això s'hi ajusta a la topografia existent reduint tant com sigui possible desmunts i terraplens, i absorbeix en la seva secció l'aparcament de vehicles per evitar l'aparició de grans bosses. Salva el tàlveg de la font de Sant Josep a través d'un pont que d'una banda és un mirador elevat sobre el parc, de l'altra hi actua com a perspectiva final del tàlveg. Alhora resol la connexió superior entre els barris de Sant Josep i la Guàrdia substituint l'actual camí perimetral.

El sector del Pi Gran és una seqüència d'espais esglaonats que allotja els serveis principals del parc, a la vegada que inclou barbacoes, zones de joc i activitats multitudinàries, amb la qual cosa es converteix en la intervenció principal del parc.

L'estructura del parc es completa amb una xarxa de camins que en relacionen els diversos punts d'accés secundari amb els llocs d'interès.

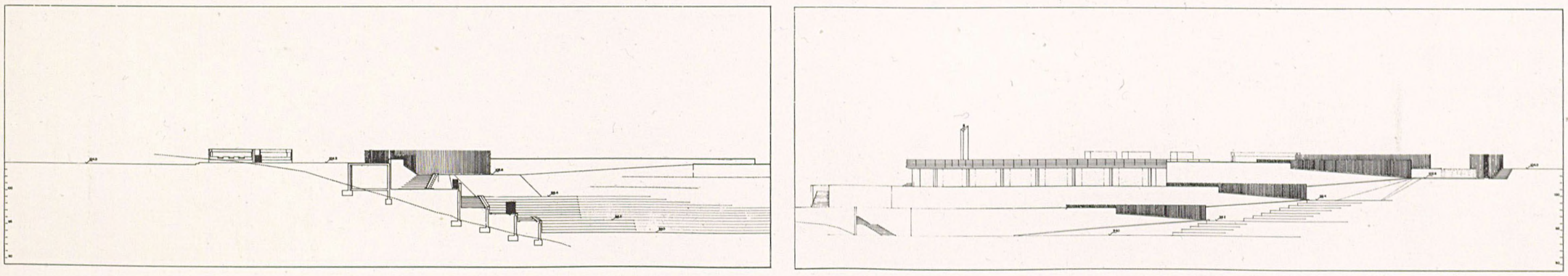
La primera fase, actualment en realització, correspon a l'àrea projectada entre el vial interior i el turó del Pi Gran, amb un import de 86.288.021 pessetes. La segona fase fou aprovada per la Comissió de Govern de la CMB el desembre de 1986, amb un import de 36.438.434 pessetes, i correspon al vial interior del parc.

Equip Redactor del projecte i realització

Unitat Projectes Metropolitans

1985

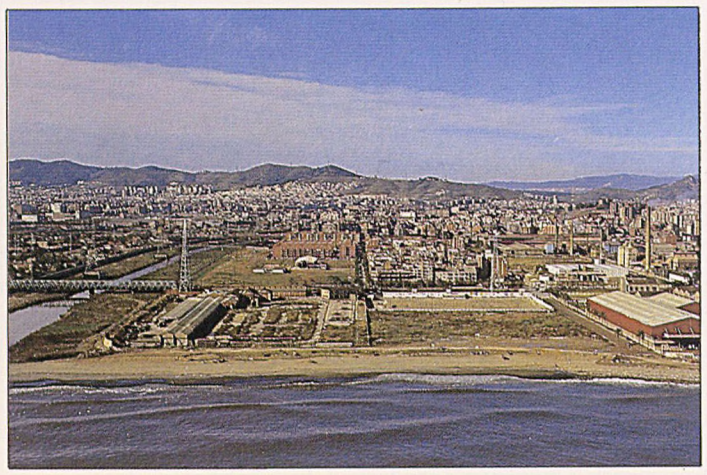
Les seccions del Parc.



Planta General d'ordenació, Parc Central (Sant Vicenç dels Horts).



5.8 Litoral Besòs



Parc del litoral Besòs (Sant Adrià del Besòs).

El parc està situat al terme municipal de Sant Adrià del Besòs, concretament al marge esquerre de la desembocadura del riu al mar, i es concep amb caràcter de parc litoral que allotgi activitats recreatives i de lleure vinculades a l'ús de la platja.

Aquesta operació s'inscriu dins d'un conjunt de plans elaborats per la CMB que conflueixen a l'àrea: Pla de Costes —amb el seu objectiu de regenerar el front litoral i obrir la comunitat metropolitana al mar—, Pla de regeneració i aprofitament del llit del riu Besòs des de Montcada al mar i plans amb un àmbit espacial més restringit o actuacions puntuals, el comú denominador dels quals és la regeneració urbana dels marges del Besòs (Pla Especial la Catalana-Marina-Besòs, perllongació i pont de Cristóbal de Moura, Parc del Besòs, urbanització i enjardinament del marge esquerre del riu, el front Santa Coloma-Sant Adrià, Parc del Molinet i obres d'accessos, etc.).

El parc forma part d'un conjunt de dotacions litorals previst entre el ferrocarril, el riu i el mar, compost per una àrea d'aparcament, camp de futbol, complex polisportiu, parc litoral i passeig marítim amb una superfície conjunta de 8,5 ha; aquest projecte desenvolupa el sector concret del parc litoral i el passeig marítim en terrenys adquirits per la CMB amb una superfície total de 2,7 ha. L'estratègica situació del parc dins d'un tram de costa en el qual les implantacions industrials suposen una forta barrera per al seu ús públic, dóna lloc a una concepció d'aquell basada en la diversificació d'ofertes de lleure i esbarjo lligades a la utilització de la platja (potenciada aquesta per la posada en funcionament del col·lector Montgat-Monsolís i pel Pla de regeneració de platges del MOPU).

L'accés principal al passeig marítim i al parc es dissenya com un ampli saló arbrat perpendicular a l'esmentat passeig, en direcció a la platja, que es constitueix en l'eix central de la totalitat del conjunt polisportiu i zona de parc. Aquest saló, de 25 m d'amplada, és estrictament per a vianants i comunicarà, en una segona fase mitjançant un pas subterrani sota el tren, amb l'eix del carrer del Carme sobre el qual es desenvolupa l'ordenació de Marina-Besòs, amb un potencial de 600 habitatges i 4 centres escolars. L'amplitud del saló i la seva longitud, 150 m, permeten d'allotjar-hi una dotació lateral en forma lineal de 12 pistes de botxes, per tal que es racionalitzi la dispersa i precària ubicació actual de la majoria de les existents a Sant Adrià de Besòs i es vitalitzi la utilització d'aquest passeig.

El passeig marítim es projecta amb una secció mínima de 15 m d'amplada que es va ampliant (seguint el traçat del col·lector de llevant) fins arribar a la seva màxima dimensió de 20 m, enfront de l'estació de bombeig existent i com a plataforma elevada amb caràcter de mirador a la confluència riu-mar, a partir de la qual es genera un passeig sobre el dic actualment en construcció. Tot el passeig es pavimenta en pedra rosada, i el desnivell amb la platja se salva amb un mur inclinat revestit de la mateixa pedra; els accessos s'hi resolen mitjançant unes rampes suaus, i hi destaca el conjunt de rampes centrals amb plataforma i sortidors, coincidint amb la desembocadura al passeig del saló central de l'ordenació.

Al front del passeig s'ubiquen una sèrie d'equipaments que reforcen el seu caràcter de lliurament de la ciutat al mar: bar, serveis públics lligats a la platja, accessos-vestuaris a la piscina, casetes de pescadors.

L'«interior» de la peça de parc rep dos tractaments diferenciats: àrea de jardí-piscines recreatives i àrea de bosc i pícnic.

L'àrea de jardí-piscines es concep com un recinte tancat i enjardinat que allotja un conjunt de piscines recreatives amb una làmina d'aigua de 1.000 m^2, com a oferta complementària a la utilització de la platja, a causa que aquesta està sobresaturada, ja que les seves dimensions són escasses en relació a la població a què serveix. No obstant això, el disseny del recinte podria permetre'n l'obertura, en la resta de temporada no estival, com a jardí públic en el qual la piscina juga un paper d'estany central dotat de sortidors d'aigua. El tancament d'aquest espai es diferencia segons els seus diversos lliuraments: edificació (bar-vestuaris) respecte al passeig marítim, una reixa calada respecte al saló central, i suaus talussos enjardinats rematats per una tanca respecte al bosc de pícnic.

L'àrea de bosc es tracta com una gran superfície indiferenciada amb una plantació intensiva de pins. En la seva relació amb l'estació de bombeig, i per minimitzar la presència de l'edifici, es projecta un conjunt de talussos en forma de dunes amb una plantació densa d'eucaliptus. El conjunt del bosc queda estructurat en tres peces, en ser travessat per dos camins ortogonals formats per travesses de ferrocarril; dins d'aquestes peces se situen cinc elements, de quatre barbacoes cada un, convenientment repartides dins l'àmbit de la pineda. El nucli de serveis (bar, lavabos, etc.) per al pícnic s'ubica a la cruïlla dels dos camins ortogonals i com a acabament d'una de les cantonades de la peça jardí-piscines.

Finalment, en la connexió del parc amb el riu es preveu una franja d'aparcament incorporada en el seu tractament al parc, un talús lineal enjardinat i un passeig arbrat a la vora del riu, el qual enllaçarà en una fase posterior amb el front enjardinat del riu tot al llarg de Sant Adrià-Santa Coloma.

Equip Redactor del projecte i realització

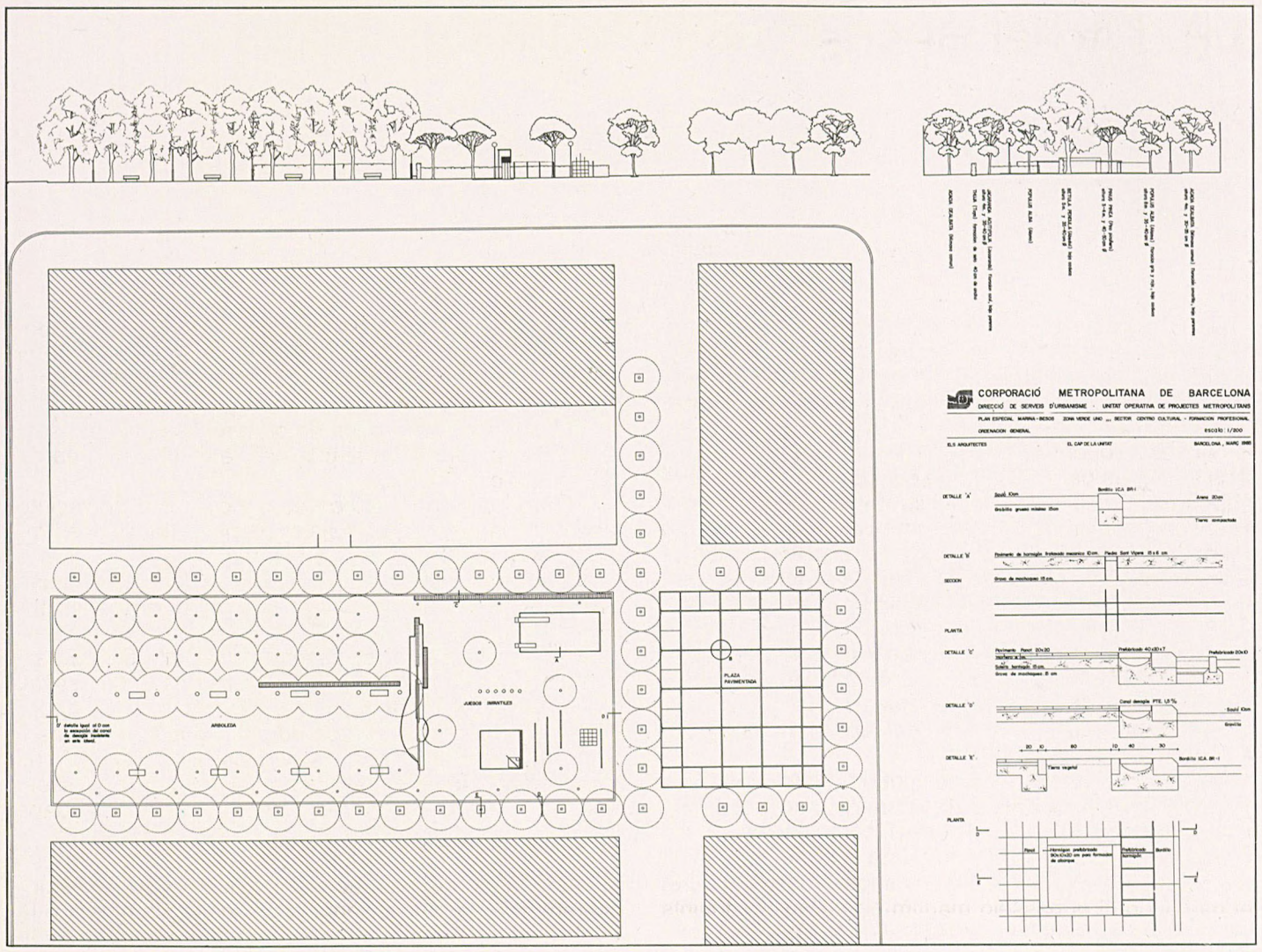
Unitat Projectes Metropolitans

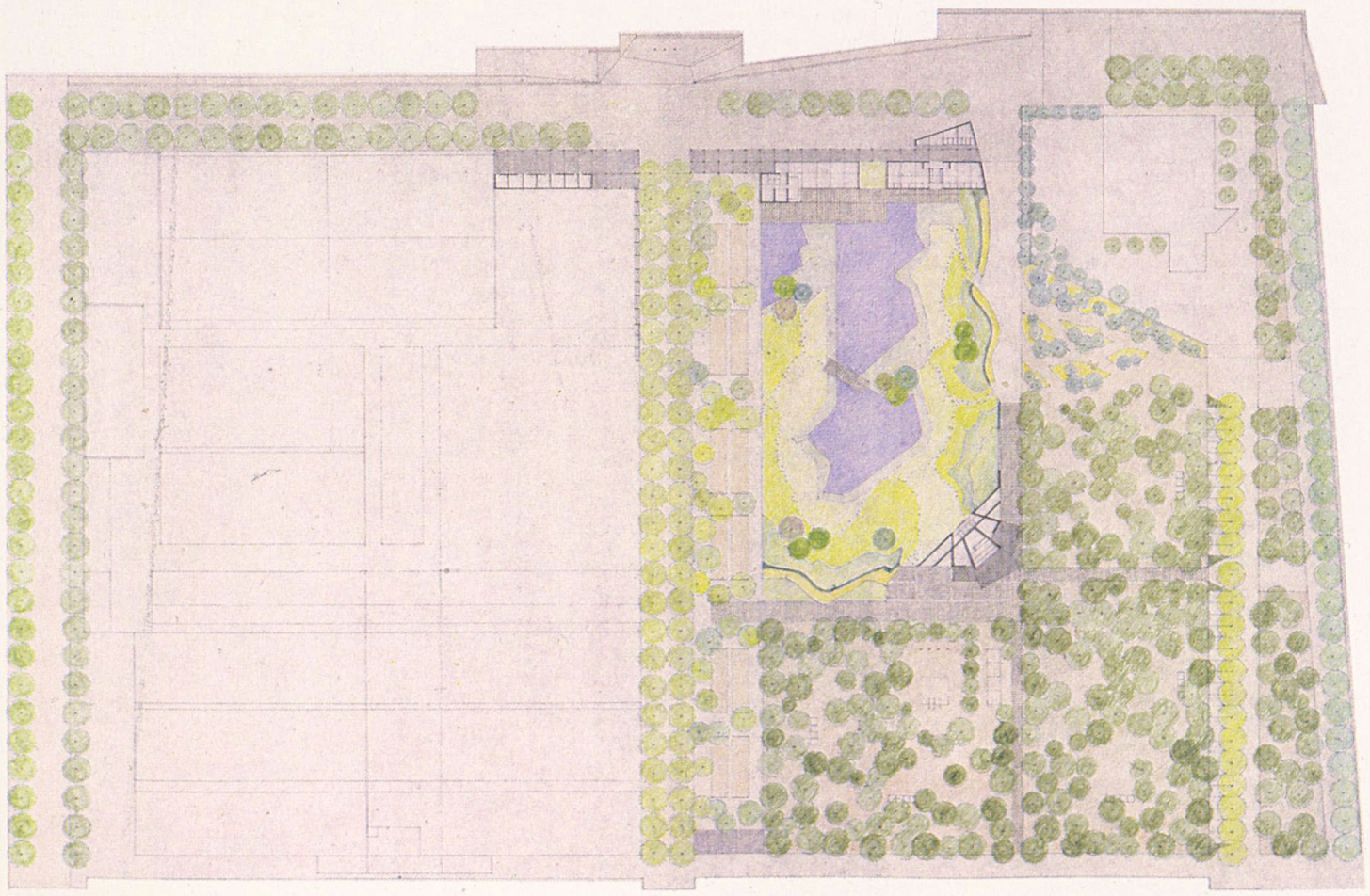
1986

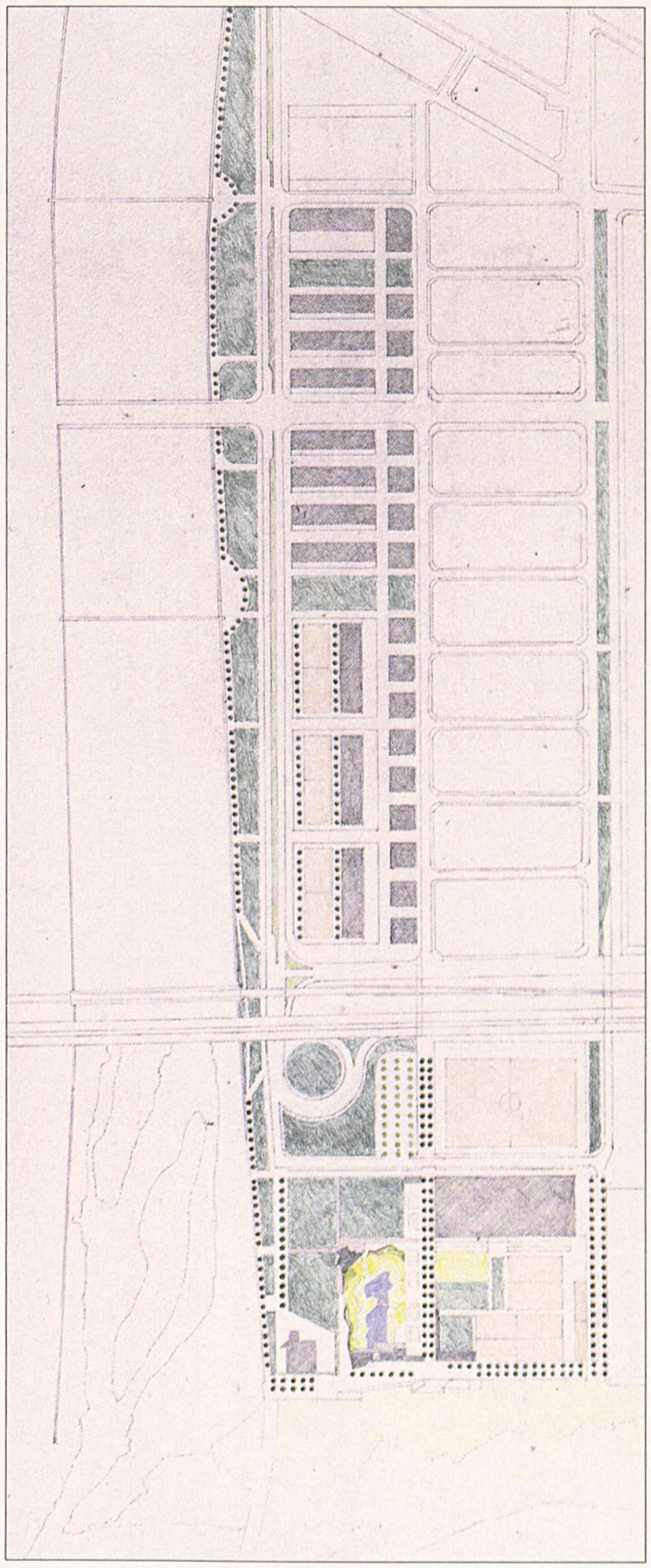
Ordenació sector centre cultural.

Vistes ordenació sector centre cultural.

Planta d'ordenació general.







5.9 Torreblanca - Sant Cugat del Vallès

El parc de Torreblanca està situat al terreny municipal de Sant Cugat del Vallès i forma part del conjunt d'espais públics proposat pel Pla Parcial de Torreblanca, redactat pels Serveis d'Urbanisme de la CMB en terrenys de propietat pública.

El Pla Parcial Especial de Reforma Interior i el Pla Especial d'Equipaments de Torreblanca ordenen el creixement de la ciutat en un àrea de 46 ha, caracteritzada pel Pla del Vinyet i delimitada al nord per la riera de Sant Cugat, l'eixample est i el casc antic; al sud-oest per la riera de Sant Crist, i al sud per la ciutat jardí que es desenvolupa al voltant de la carretera de l'Arrabassada.

El sistema de parcs i espais verds proposat pel Pla és format per les zones verdes de les rieres de Sant Crist i de Sant Cugat; el parc lineal d'enllaç entre el nucli urbà i la perifèria, i el parc de Torreblanca.

Els terrenys que ocupa el parc tenen una extensió aproximada de 5 ha, i estan delimitats per la riera de Sant Cugat i la Rambla del Celler, l'avinguda del Pla del Vinyet i la perllongació dels carrers de Sant Medir i de Montserrat. L'indret està caracteritzat per un suau descens des de la gran esplanada del Pla del Vinyet envers la riera de Sant Cugat. En l'actualitat, en les immediacions de la riera s'hi troben una sèrie d'horts, el traçat de la perllongació prevista de l'avinguda dels entorns del monestir i algunes edificacions.

El parc té una posició estratègica en l'estructura general de la ciutat. Aquesta posició el converteix en l'element central d'un continu d'espais públics que es troba entre els barris del casc antic, l'eixample est, la ciutat jardí i el nou teixit urbà de Torreblanca.

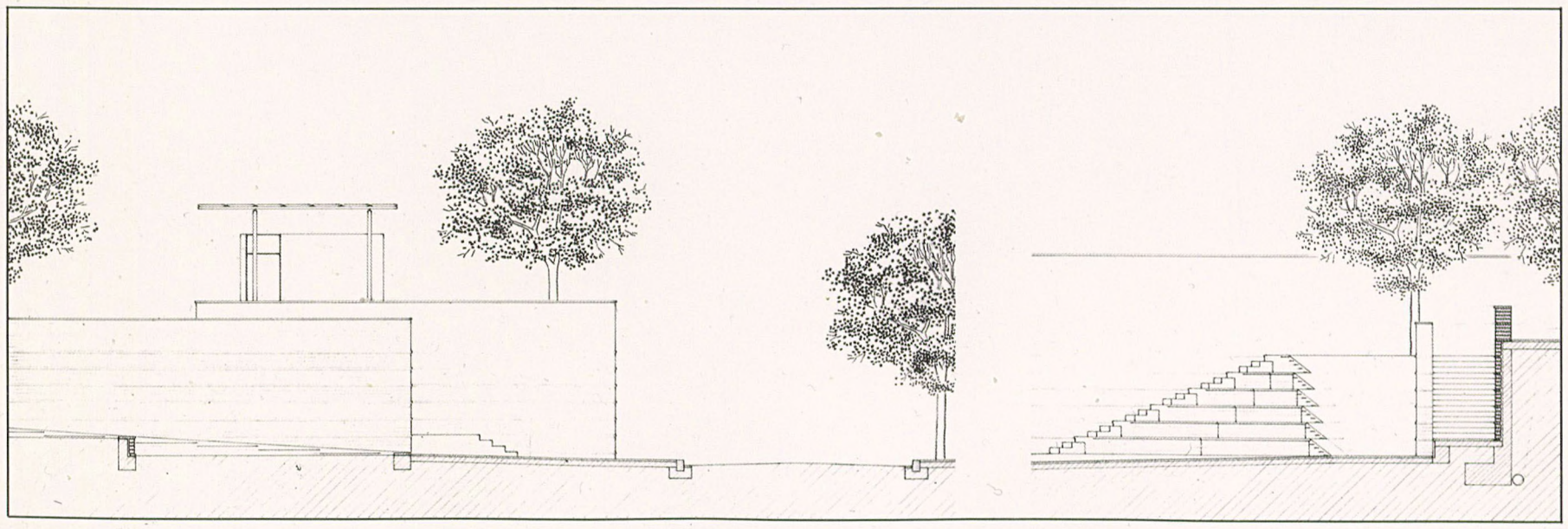
Aquest sistema d'espais públics es desenvolupa sobre dos eixos. En direcció nord-sud s'inicia al monestir de Sant Cugat i el seu entorn, al parc de Torreblanca i al parc lineal d'enllaç amb la perifèria, la qual cosa crea un continu verd de més d'un quilòmetre que relaciona el centre de la ciutat amb els contraforts de Collserola. En direcció oest-est es desenvolupa sobre la riera de Sant Cugat, i s'inicia en el conjunt d'instal·lacions esportives municipals entre les quals es troben el polisportiu municipal i el camp de futbol del C. E. Sant Cugat.

El parc s'estructura en tres grans àrees.

A l'àrea nord, pròxima als barris de l'eixample est i del casc antic, es proposa la creació d'un gran saló arbrat que enllaça amb el parc lineal de la riera de Sant Cugat i amb el passeig actual del camp de futbol de C. E. Sant Cugat. Aquest saló contindria vegetació de ribera i arbres de fusta. Es proposa la canalització i el cobriment total de la riera al seu pas pel límit del parc continuant l'obra pública existent a la zona pròxima al camp de futbol. Això permet el trasllat de l'espai rodat sobre la riera per fer possible l'ampliació de la vorera nord de la rambla del Celler, la qual en ser arbrada crearà una façana verda contínua.

Es reestructuren els terrenys existents entre el camp de futbol i el carrer de Sant Medir, i a la part sud es crearà una plaça pavimentada dedicada tant als jocs de botxes que actualment ocupen l'indret, com a d'altres activitats semisportives. A la part nord es perllonga es saló arbrat fins a connectar amb el passeig actual. Aquesta àrea nord queda emmarcada per un tema d'aigua que permetrà l'aparició de zones de conreu didàctic, a través d'un sistema de canals i que acaba en un llac navegable.

Seccions.



Parc de Torreblanca (Sant Cugat del Vallès).

L'àrea sud, pròxima a la nova zona d'equipaments esportius, se situa al pla de Vinyet. Es proposa mantenir la imatge d'aquest indret a través de la creació d'una gran esplanada on puguin realitzar-se tot tipus d'actes multitudinaris.

Es proposa la creació d'un edifici de serveis i d'activitats culturals, juntament amb un espai exterior cobert per realitzar activitats festives i socials. La posició de l'edifici té com a objecte completar la gran perspectiva que es produirà tot al llarg de l'avinguda d'enllaç amb el cinturó perifèric i que té com a motiu principal el monestir de Sant Cugat.

A l'àrea central, entre la gran esplanada sud i el tema d'aigua, es proposa la creació d'una elevació, producte dels moviments de terres realitzats a la resta del parc, que en contindrà el jardí amb diversos recorreguts que permetran l'aparició de perspectives sobre la resta del parc i el seu entorn.

Entre aquesta àrea central i el tema d'aigua es proposa un passeig que facilitarà la connexió entre el casc antic i el nou barri de Torreblanca.

La primera fase, el projecte de la qual va ser redactat per la Unitat de Projectes Metropolitans de la Direcció de Serveis d'Urbanisme, ha estat aprovada per la Comissió de Govern de la CMB el desembre de 1986 amb un import de 195.764.539 pessetes, i correspon als terrenys actualment propietat de la CMB i de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès. Això inclou el remodelatge de l'àrea pròxima al camp de futbol del C. E. Sant Cugat i de la denominada àrea sud, on es troben els equipaments sòcio-culturals.

Equip Redactor del projecte i realització

Unitat Projectes Metropolitans

1986



5.10 El Castell



Parc del Castell (Castelldefels).

Els terrenys sobre els quals es planteja la intervenció, situats al terme municipal de Castelldefels, al nord del casc urbà, ocupen una superfície total de 9.886 m^2. Es troben en un dels contraforts més pròxims al mar de la Serralada del litoral, sobre la qual es troba el castell de Castelldefels, i limiten al sud amb el Passeig de la Pau, amb els terrenys del Tennis Club de Castelldefels i el Polisportiu Municipal i amb el carrer Bisbe Urquinaona; a l'est, amb el carrer Muralla i els terrenys de l'Escola Nacional Mixta Jacint Verdaguer; al nord, amb el carrer Manuel Girona, terrenys qualificats com a zona subjecta a «anterior ordenació volumètrica específica», situats al sud del carrer de la Pietat i a l'oest, amb terrenys qualificats com «ordenació en edificació aïllada» i amb la muntanya.

Els criteris generals des dels quals s'ha plantejat la proposta del present estudi han estat els següents: deixar obert el parc, sense tancament perimetral i mantenint el caràcter entre cultivat i inculte que encara conserva. Intervenir puntualment sobre alguns indrets sense pretendre grans canvis, solament accents en punts concrets. Mantenir la condició d'un indret que no és pròpiament urbà, ni parc, ni muntanya, ni terreny agrícola i sobre el qual la continuada intervenció de l'home no ha tingut mai massa pretensions i, encara menys, la del control sobre la totalitat.

Per dur tals criteris generals a la seva realització pràctica s'han arbitrat les operacions concretes que es detallen seguidament:

– Traslladar els carrers 10 de Maig i Ramon Berenguer al límit exterior de la zona qualificada com a parc urbà, i donar-los un traçat que mantingui la superfície de les zones limítrofes. Es tracta d'una modificació del Pla General i prevista pel Pla Parcial que regula la zona qualificada com de «desenvolupament urbà», situada al sud de l'avinguda 10 de Maig.

– Convertir el carrer de la Pietat en carrer sense sortida, amb un aparcament en cul-de-sac a tocar del cementiri i una rampa per a vianants que permeti l'accés fins al camí que, situat en una cota més alta, es dirigeix vers la Residència Juvenil Hospitalet i ajustar els límits entre la zona a remodelar i els terrenys del Pla Especial que ordena la zona qualificada com d'«anterior ordenació volumètrica», situada a la banda sud del carrer de la Pietat.

– Suprimir el trànsit de vehicles del carrer de la Muralla a partir del punt que dóna accés a l'Escola Jacint Verdaguer, per convertir-la en accés per a vianants al parc del Castell i modificar la disposició de les escales que acaben actualment aquest carrer en el seu extrem sud, amb la construcció d'unes rampes per a vianants que permetin de salvar el desnivell existent entre els carrers de la Muralla i del Bisbe Urquinaona. Amb aquestes modificacions, la superfície destinada a parc urbà ocuparia un total de 10.714 m^2.

– Deixar sense encerclar el perímetre del parc, assenyalant amb tanques retallades de *Cupressus Sempervirens* les entrades del camins que donen accés al castell, i establir, en funció de les terrasses i bancals existents, una xarxa viària per a vianants que permeti de passejar pels voltants del castell per una sèrie de camins concèntrics, delimitats amb vorades, pavimentades amb sauló, en els quals es col·locaran bancs indicats i arrecerats per tanques retallades de *Cupressus Sempervirens,* en alguns punts singulars (cruïlles de camins, eixamplaments).

– Plantar, amb baladres i altres arbusts, una franja de protecció entre el camí més allunyat del castell i les mitgeres i límits del club esportiu i del centre d'EGB situats, respectivament, al sud i al nord-est de la zona que cal remodelar.

– Millorar les condicions de l'accés al castell des de l'est, modificant les escales de l'extrem sud del carrer de la Muralla i establint un altre sistema de rampes per a vianants amb pendents no superiors al 10 % que donin accés al castell des del carrer del Bisbe Urquinaona, a l'est del Polisportiu Municipal.

– Situar entre l'extrem superior de les rampes per a vianants i l'extrem est del recinte emmurallat del castell, tres esplanades en nivells esglaonats, definides de la mateixa manera que els camins, i crear un accés amb escales des de la més alta de les esplanades fins a l'extrem est de l'interior del recinte emmurallat, afegint a l'actual accés al castell un altre de situat a l'extrem del seu eix major.

– Obrir dues esplanades, una destinada a jocs a la zona on la modificació del traçat de l'avinguda 10 de Maig obligarà a realitzar desmunts, i l'altre al servei d'un aparcament i accés al castell a l'extrem nord-oest dels terrenys de la intervenció, delimitada i dividida amb tanques retallades i protegida del sol amb una plantada de pins:

– Plantar, amb separacions de cinc metres entre arbres, fileres de pins *Halepensis* i pinyoners i plàtans (a les zones pròximes al casc urbà) a les voreres dels carrers que envolten la zona que cal remodelar.

Equip Redactor del projecte

José Antonio Martínez-Lapeña
Elías Torres
Miguel Usandizaga
Arquitectes

Realització

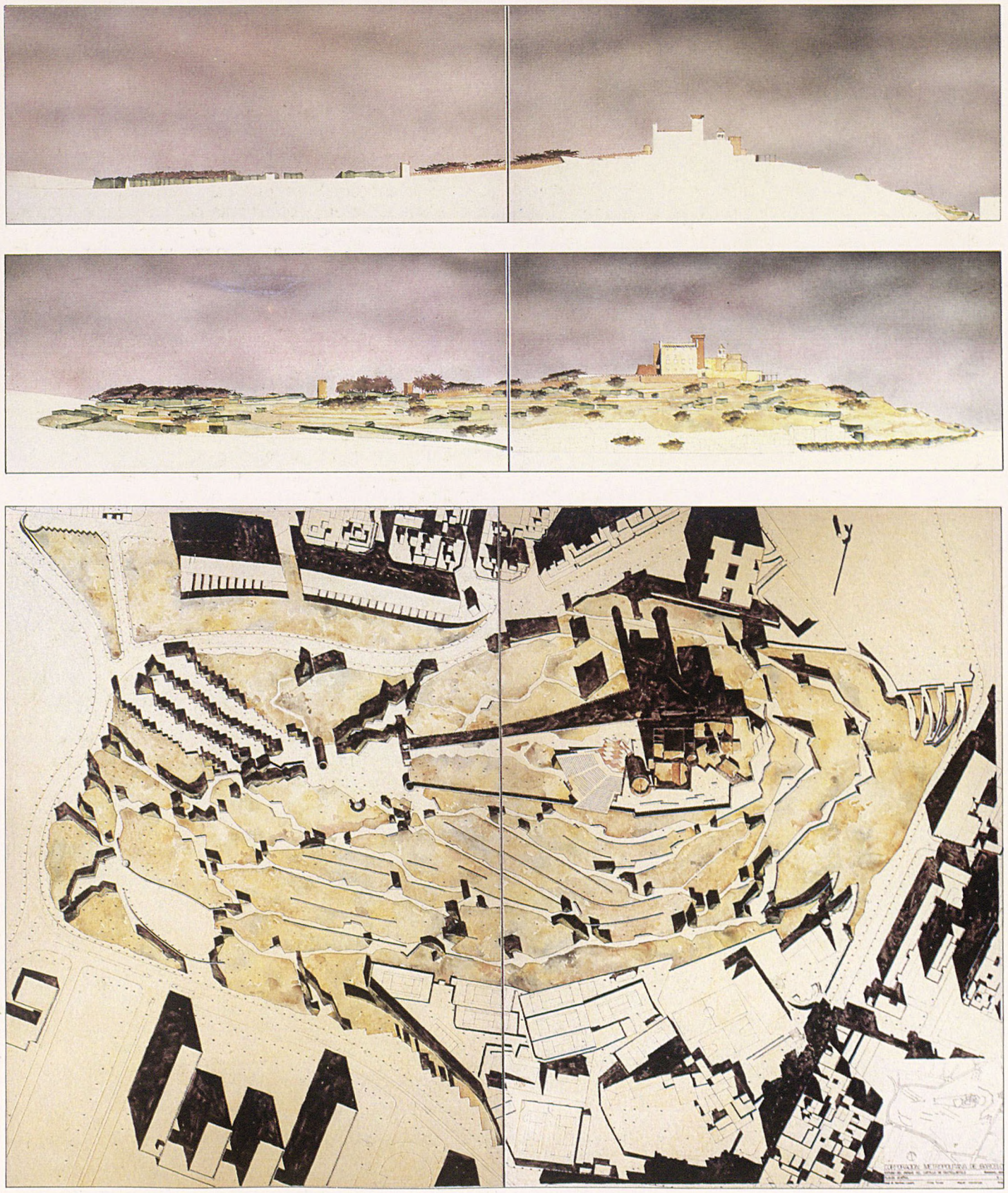
Unitat Projectes Metropolitans

1984

Planta General d'ordenació.

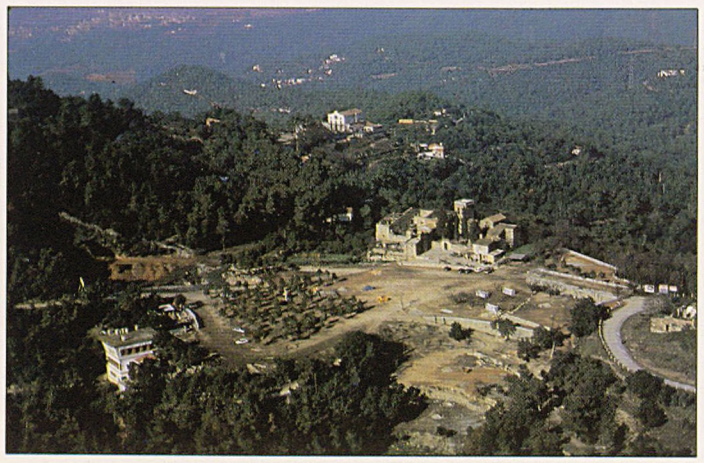


Les seccions del parc.



Els entorns del castell.

5.11 Santa Creu d'Olorda



Santa Creu d'Olorda (Collserola. Barcelona).

L'ermita de Santa Creu d'Olorda, en el terme municipal de Barcelona, està situada en una carena en els contraforts de la Serra de Collserola, encarada al sud i dominant el corredor del Baix Llobregat. L'interès de Santa Creu d'Olorda, més enllà del mateix valor històric del lloc, es troba en la seva localització pròxima a la ciutat de Barcelona, a Vallvidrera i al Baix Llobregat, mitjançant la carretera de Vallvidrera a Molins de Rei i a Sant Just Desvern, i propera a Sant Feliu de Llobregat pel camí de la cantera Sanson. L'accessibilitat, però, s'ha de confiar estrictament al transport privat o col·lectiu però sempre d'automoció.

L'ermita de Santa Creu es troba emplaçada en la cara sud de la carena, sobre una gran esplanada d'uns 6.000 m^2 que s'utilitza actualment com a camp de jocs i aparcament. A l'entrada de l'ermita hi ha una mínima instal·lació de bar amb terrassa i a l'espai que queda entre l'esplanada i la cantera hi ha l'aparcament i s'hi produeix actualment l'ús de menjador a l'aire lliure que es produeix també a diferents indrets de l'entorn, alguns de difícil accessibilitat. Un espai singular, tant per les seves dimensions com per l'aspecte de les seves grans parets de pissarra negres, és el de l'antiga pedrera que actualment s'utilitza com a zona de jocs.

El control dels usos, la potenciació dels més adients i l'adequació dels diferents espais per possibilitar-los, són els temes principals del projecte. Aquest respecta i potencia l'esplanada i l'ermita a més dels racons que la topografia forma i que actualment estan desaprofitats. D'altra banda, el projecte ha de donar resposta a les diferents circulacions que actualment existeixen i al problema de l'aparcament de vehicles.

El projecte s'estructura a partir d'un vial que voreja l'esplanada des de l'accés per la carretera de Vallvidrera a Molins de Rei, i que resol les diferents circulacions des d'aquesta amb els diferents camins que conflueixen a l'esplanada. Aquest vial permet d'anar creant unes franges d'aparcament a la vegada que defineix els límits de l'esplanada juntament amb la nova vegetació.

L'accés des de la carretera es produeix a través d'una rampa que connecta amb el vial que voreja l'esplanada, al costat del qual es construeix una terrassa que permet una àmplia zona d'aparcament a l'entrada del recinte. El vial separa l'esplanada de la zona de serveis i de les feixes que ocupen el tàlveg orientat al sud-est. A l'esplanada superior, entre els ametllers, se situen les barbacoes, el bar, els lavabos, el magatzem i una pèrgola, i recolzat en el mur de la rampa d'accés hi ha un banc i una font. En la resta de les feixes es facilita l'accés, i mitjançant la vegetació es creen unes zones que possibiliten el pícnic, els jocs, etc., amb bones vistes sobre el Baix Llobregat. En la connexió de l'ermita amb l'esplanada es manté l'actual terrassa-bar, que fa un pavimentat de toves que defineix els límits de la terrassa i de la zona de servei de bar. La part inferior de la terrassa permet d'enllaçar l'entorn de la Santa Creu d'Olorda amb la xarxa de camins forestals que el Pla Especial de la Serra de Collserola recull i potencia en aquest sector per facilitar la comunicació amb altres indrets d'interès (masies, fonts, etc.) mitjançant un adequat sistema d'itineraris de la natura.

El tractament de la pedrera respon a la idea de mantenir el caràcter singular de l'espai i facilitar-ne l'ús com a zona de jocs i possible amfiteatre. L'espai s'organitza mitjançant unes terrasses que salven el desnivell des de l'accés a la cantera al punt més baix, on es troba la boca del túnel que condueix al tàlveg a la part nord de l'ermita. Els materials utilitzats per a la reutilització de la cantera tenen com a objecte realçar un espai dotat per ell mateix d'una gran espectacularitat. Roca, terra (sauló) i fusta (travesses de ferrocarril) resolen el joc escènic en què el color és tema important en produir-se l'accentuat contrast entre les negres i pronunciades parets de la pedrera amb el color blanc del sauló, en presència del contrapunt que ofereixen els murets de fusta.

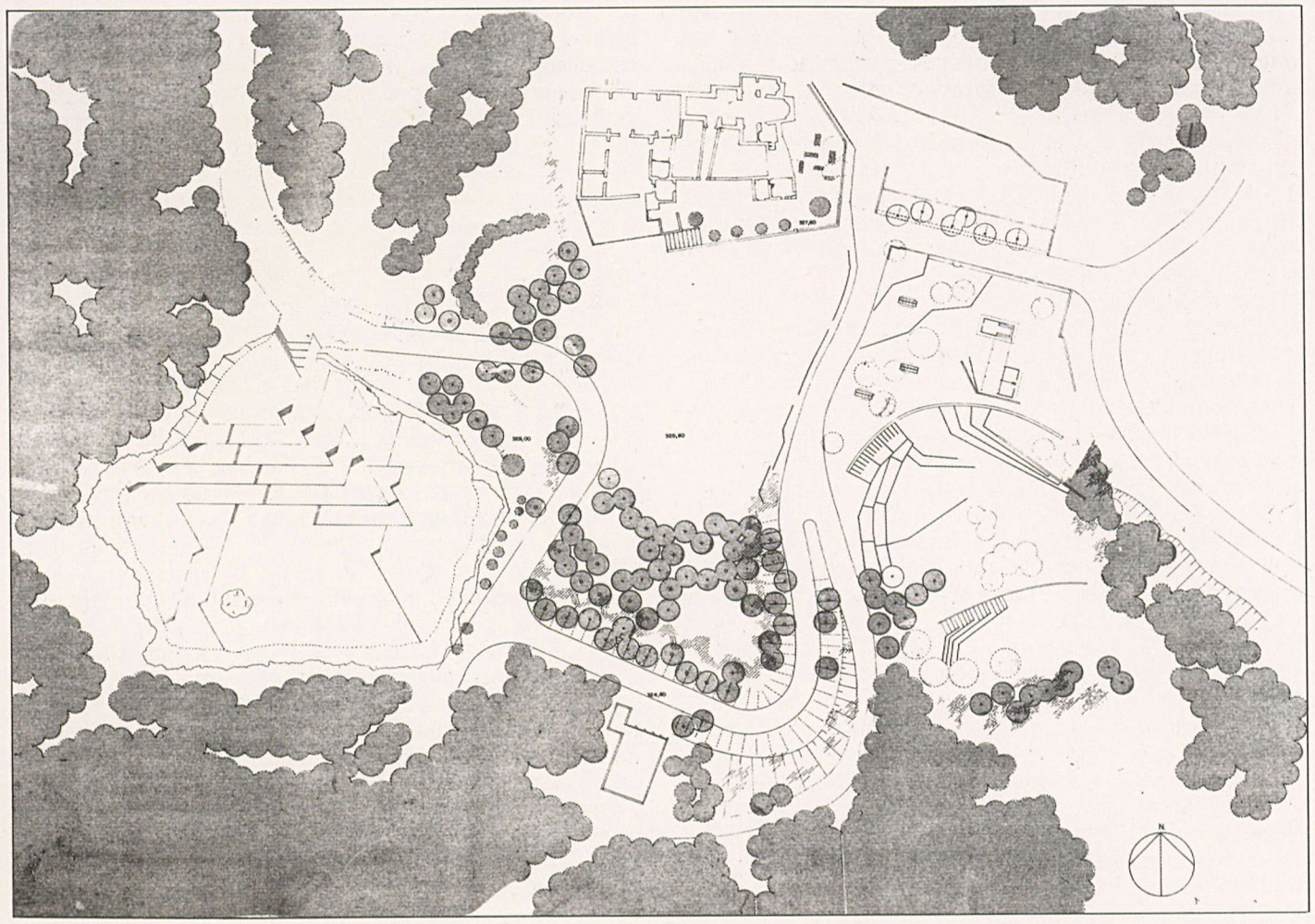
Un aspecte important del projecte ha estat l'elecció de les espècies i el tractament de la vegetació. S'han escollit espècies autòctones de la zona amb la finalitat d'assegurar-ne un bon desenvolupament, minimitzant el manteniment, els regs, els adobs, etc. Les espècies escollides han estat el pi blanc, el pi pinyoner, les alzines i els roures. La vegetació es completa amb una sèrie d'espècies arbustives com el romaní, l'espígol, la sàlvia, l'arboç, el llentiscle, etc.).

Equip Redactor del projecte i realització

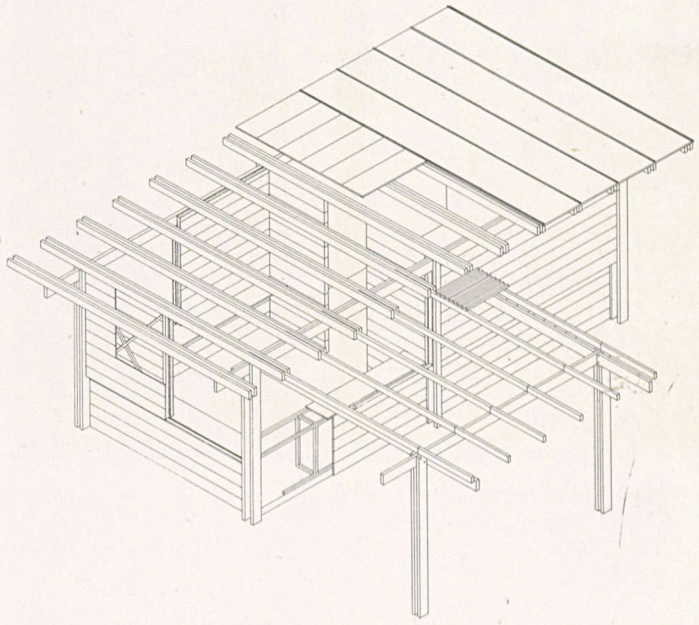
Unitat de Projectes Metropolitans

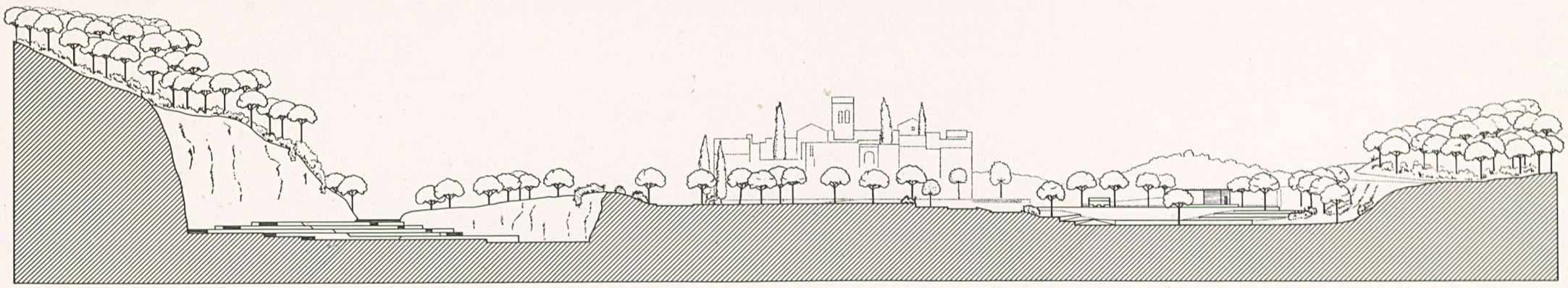
1985

Projecte d'ordenació de l'entorn de Santa Creu d'Olorda (Collserola. Barcelona).
Planta general d'ordenació.



Un detall dels equipaments.

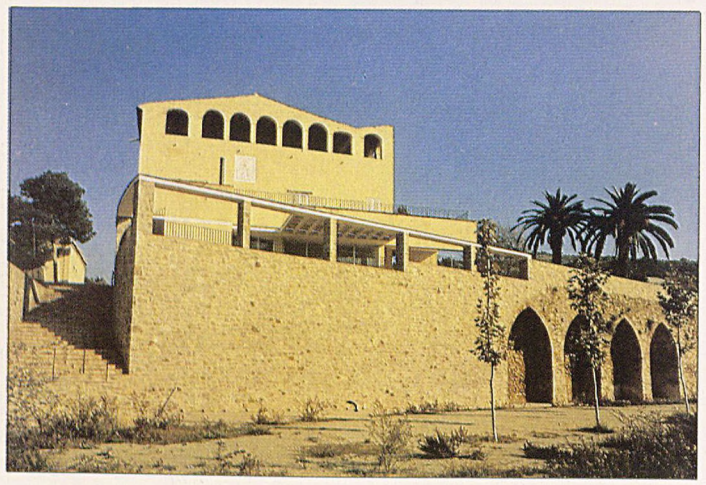




Seccions.

5.12 La Salut





La Salut. Collserola. Sant Feliu de Llobregat .

L'àrea objecte del projecte forma part d'una finca propietat de la Corporació Metropolitana de Barcelona, situada a la serra de Collserola dins del terme municipal de Sant Feliu de Llobregat, a uns 2.000 m del casc urbà d'aquesta població. El tractament de l'indret és un dels objectius prioritaris del Pla Especial de la serra de Collserola, que el considera com una de les portes del parc forestal des del sector del Baix Llobregat, tenint en compte d'altra banda el seu caràcter popular que parteix de la presència de l'ermita de la Salut, objecte freqüent de concorreguts romiatges.

La finca, antiga propietat privada destinada a l'explotació agrícola, és presidida per una masia i per construccions auxiliars d'entre les quals té singular importància l'ermita de la Salut, la qual, situada a pocs metres de la masia, determina, juntament amb aquesta, un espai exterior de la plaça que té –i d'aquesta manera ha estat tractat– el caràcter de centre físic i representatiu dels espais naturals que amb diferents graus d'urbanització es troben al seu voltant.

És en aquest nucli de construccions i el seu entorn immediat que s'han realitzat obres fins a l'actualitat, les quals esquemàticament han consistit en:

– Obres de consolidació i reforma de l'escala interior de la masia, de part dels forjats de la primera planta i del total de la coberta (a la qual s'ha afegit un aïllament tèrmic).

– Obres de reforma i ampliació a la planta baixa per instal·lar-hi un bar-restaurant i els serveis corresponents. Obres de reforma a la primera planta per instal·lar-hi un habitatge destinat al vigilant de la finca.

– Restauració de l'exterior de la masia i l'ermita, i pintat de l'interior d'aquesta.

– Urbanització i condicionament dels espais exteriors entre la masia i l'ermita, i de les plataformes situades al sud d'aquestes construccions. Formació de nous accessos de vianants des del camí de la Salut.

– Instal·lació d'una Unitat Depuradora d'Aigües brutes i d'un dipòsit enterrat de fuel-oil, amb la infrastructura corresponent.

L'objectiu fonamental de les obres realitzades, circumscrites a construccions o espais naturals alterats anteriorment (per formar accessos o plataformes de conreu), va ser el de donar un suport físic coherent al canvi d'ús de la finca: d'assentament particular destinat a l'explotació agrícola, a usos públics relacionats amb activitats d'esbarjo i descans a l'aire lliure i amb contacte amb la natura.

Tot el ventall d'aquesta mena d'activitats que van des del passeig solitari, caminant des de Sant Feliu, al pícnic familiar d'habitants de Sant Feliu o de pobles del Baix Llobregat, està sorprenentment consolidat en la masia i l'àmbit pròxim, de manera que les característiques especials –de topografia, orientació, proximitat als accessos o a la masia, relació amb les àrees de bosc, etc.– de cada zona, donen suport físic a totes aquestes diverses activitats relacionades amb la natura.

L'àrea estudiada, de forma aproximadament triangular, queda limitada per la riera de la Salut i pel camí de la Salut, que conflueixen en un punt que constitueix ja l'accés o la connexió amb Sant Feliu de Llobregat i, pel costat nord-est, pel bosc o el terreny que en depèn, al límit del qual, i dominant l'àrea d'actuació, se situa la masia de la Salut.

Es distingeixen les següents parts: la masia i l'ermita de la Salut, les construccions auxiliars i l'entorn pròxim.

Els edificis i el jardí o l'espai entre ells se situa sobre una plataforma natural, aixecada en relació als accessos i separada del terreny sobre el qual es treballa per una banda de molt pendent que els presenta com si es trobessin sobre una «safata».

Aquesta banda constitueix, també, el límit natural, topogràfic, de la muntanya, el bosc o el terreny natural.

Les obres fetes fins ara s'han dut a terme sobre aquesta part, amb el criteri principal de condicionar-la definitivament per als usos públics ja descrits.

Aquest nucli d'atracció articula dues zones de característiques diverses:

En primer lloc i a la seva falda, un terreny de molt poc pendent, limitat, al nord-oest, per la riera de la Salut i, al sud-est, pel camí de la Salut. Per la seva planor, és fàcil d'accedir-hi des del camí de la Salut, queda pròxim a Sant Feliu de Llobregat i manca d'arbres o arbusts (només hi ha alguns ametllers i oliveres, restes de l'antiga utilització agrícola d'aquests terrenys) és la zona de més densitat d'ocupació, de jocs o d'activitats d'esbarjo col·lectius.

Sobre aquesta zona es formen àrees d'aparcament, sota plantacions de roures, que s'utilitzen per distingir el trànsit rodat de l'aparcament i del moviment de vianants. Un muret baix separa l'aparcament de la zona esplanada i fa de suport d'una sèrie de bancs i barbacoes que completen l'equipament del sector.

D'altra banda hi ha la situada al nord de la masia, de pendent més accentuat i que va augmentant a mesura que se'n separa, sense límits definits o definits exclusivament per pendents de terreny que el fan inaccessible o inutilitzable. D'arbratge molt més dens que l'esmentat anteriorment, constituït fonamentalment per pins i garrofers, ametllers i oliveres aïllats, restes de l'antiga explotació agrícola.

L'ús que es fa d'aquesta zona es coherent amb les seves característiques: es pot considerar com un preàmbul de la muntanya o el bosc, i les seves dificultats d'accés en relació a altres indrets dóna lloc a activitats restringides a l'àmbit familiar o de poques persones i a estades de tot el dia o, si més no, de més durada en general que les que es realitzen a altres sectors de la finca.

Els accessos rodats es limiten a la riera de la Salut i al camí de la Salut.

Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra

Josep Llinàs

Arquitecte

Realització

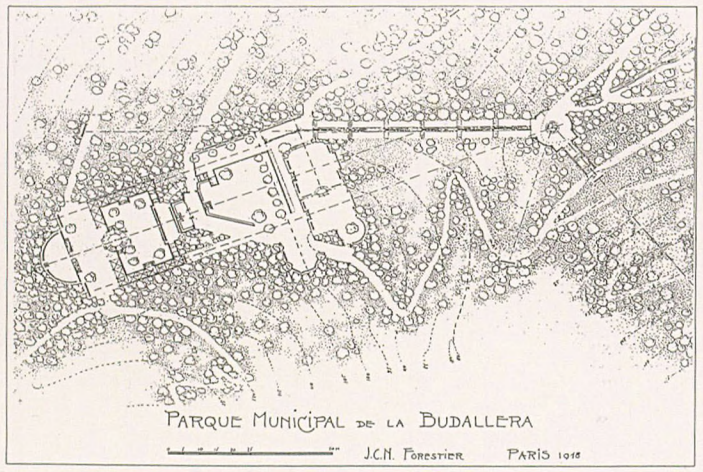
Unitat de Projectes Metropolitans

1985



Projecte d'ordenació dels entorns de la Masia de la Salut (Collserola. Sant Feliu de Llobregat).

5.13 La Budallera



Parque municipal de la Budallera J.C.N. Forestier. 1918.

Emmarcat del projecte en l'àmbit de Collserola

L'àmbit de la Budellera, objecte d'aquest projecte, se situa al vessant nord-oest de la carena que tanca el pla de Barcelona, a l'ombra del punt més alt de Collserola, el Tibidabo.

La seva situació estratègica, a mig camí del cim del Tibidabo i del fondal de la riera de Vallvidrera, ha fet d'aquest indret un lloc de repòs i d'aturada de vianants i excursionistes, que aprofiten la frescor del fondal i la bonesa de l'aigua de la seva font.

És com a punt intermedi, com a lloc d'aturada d'un itinerari més complet i ric (Tibidabo-Vil·la Joana-pantà i riera de Vallvidrera), que cal veure aquest projecte. Així, doncs, cal entendre la reconstrucció de la font de la Budellera, com la primera part del futur eix de relació i esplai abans esmentat, i la decisió de començar per aquest indret es basa en el fet que es troba aproximadament al mig de l'itinerari citat, posseeix una llarga història i tradició, la seva qualificació urbanística és de Parc Forestal (és a dir, de conservació) i la propietat del sòl és pública.

Condicionants previs

L'àmbit del fondal de la font de la Budellera té dues característiques que determinen la seva personalitat i, per tant, marquen el camí de qualsevol intervenció que s'hi faci:

– En primer lloc, l'existència de la font d'aigua potable coneguda de fa temps dóna justificació plena al seu ús específic de lloc d'arribada i descans.

– En segon lloc, el projecte executat per J.C.N. Forestier, l'any 1918, i la seva parcial execució marquen el camí estilístic per a qualsevol reconstrucció.

D'altra banda, la seva situació topogràfica en un fondal, i les característiques d'exuberància de la vegetació existent, limiten i donen el to a la intervenció proposada.

Criteris generals

El punt d'inici del projecte ha estat l'anàlisi simultània del projecte de Forestier i de l'estat actual de l'indret.

El projecte de Forestier desenvolupa uns criteris generals i uns recursos formals i estilístics, habituals en altres projectes seus:

La teoria dels «salons» escalonats, articulats amb un sistema de comunicació anular o en cadena; la importància de l'eix com un element generador de punts de vista i de possibles simetries; la integració (o almenys la convivència) de l'arquitectura amb la natura; la importància de la vegetació com a configuradora d'espais i d'ambients i, finalment, l'aprofitament projectual de la circulació de l'aigua.

L'abast actual de l'obra no permet, malauradament, parlar de restauració, ja que la part conservada del projecte original és mínima, té adulteracions notables i es troba en un estat de ruïna avançat. Els eixos del projecte no estan respectats en l'obra que resta i el recinte de la font és un mal pastitx del projecte original.

Per totes aquestes circumstàncies, el projecte proposat recull els conceptes del projecte original, sense reproduir-lo rígidament. Tant la topografia com la vegetació han variat prou en gairebé 60 anys, i això fa que calgui fer modificacions.

El projecte actual articula els eixos generals seguint fidelment la topografia. Respecta i potencia la circulació en forma de tenalla. Els seus accessos s'efectuen des d'ambdues bandes del fondal i també des dels seus nivells inferior i superior. No hi ha un accés clarament preferent, i sí en canvi un repartiment dels visitants que afavoreix un ús repartit dels diferents espais.

L'àmbit de la font és naturalment l'element central (l'excusa podríem dir) de la composició, sense que això signifiqui que els successius espais que s'hi van desenvolupant estiguin subordinats al seu ús, sinó, ben al contrari, cadascun d'ells posseeix la seva pròpia identitat, existint des del saló formal, l'àmbit recollit, la llotja, fins els bancals gairebé naturals que es formen en la part inferior del fondal.

L'aigua de la font es recull i s'aprofita per a crear dos petits safareigs, el segon dels quals allibera l'aigua fent-la circular per un canaló encaixat al mig d'una escalinata, fins arribar a un recinte circular on omple un petit estany abans de perdre's naturalment pel fondal.

Les escalinates i altres elements construïts, així com els bancs de fusta que es proposen, reprodueixen els detalls utilitzats habitualment per Forestier. Altres elements introduïts per necessitats actuals (reixes de recollides d'aigua, baranes metàl·liques, papereres, etc.) es construeixen atenent principalment necessitats de resistència i facilitat constructiva i de manteniment.

Intervencions en la vegetació

L'àmbit d'actuació del projecte posseeix una vegetació que és una barreja d'alzinar, vegetació de fondal i espècies de jardineria introduïdes quan es va construir parcialment el projecte de Forestier.

El nou projecte proposa potenciar els dos primers conjunts, introduint-hi, pel que fa a l'estrat arbori, arbres caducifolis que enriqueixin els matisos cromàtics, fonamentalment a la tardor i la primavera. Aquests arbres són bàsicament els roures, els avellaners, els cirerers, els gatells i excepcionalment i per a compondre l'espai de la gran esplanada central, el castanyer d'índies.

Els elements arbustius s'utilitzen per conduir la gent en uns casos i barrar el pas en altres, evitant així l'ús en taca d'oli i creant multitud d'espais i subespais amb diferents graus d'intimitat.

La vegetació arbustiva és, així mateix, la pròpia de la zona, de manera que el seu manteniment sigui mínim i consisteixi principalment a controlar la seva forma i el seu creixement. Les espècies seleccionades són l'arç blanc, l'aladern, el marfull, l'arç negre i el llorer.

Pel que fa a la cobertura vegetal dels talussos i altres indrets no trepitjables, se segueixen els criteris de naturalitat esmentats, afegint-hi la introducció (recurs tan utilitzat per Forestier i Rubió) d'arbusts olorosos tals com la menta i l'orangina, a les proximitats dels llocs d'estada més arrecerats. Els acantus i l'heura completen la cobertura herbàcia.

Donat que l'aigua i la humitat són els elements que acaben de definir el caràcter del fondal, es potencien les falgueres, així com els papirs i altres espècies aquàtiques.

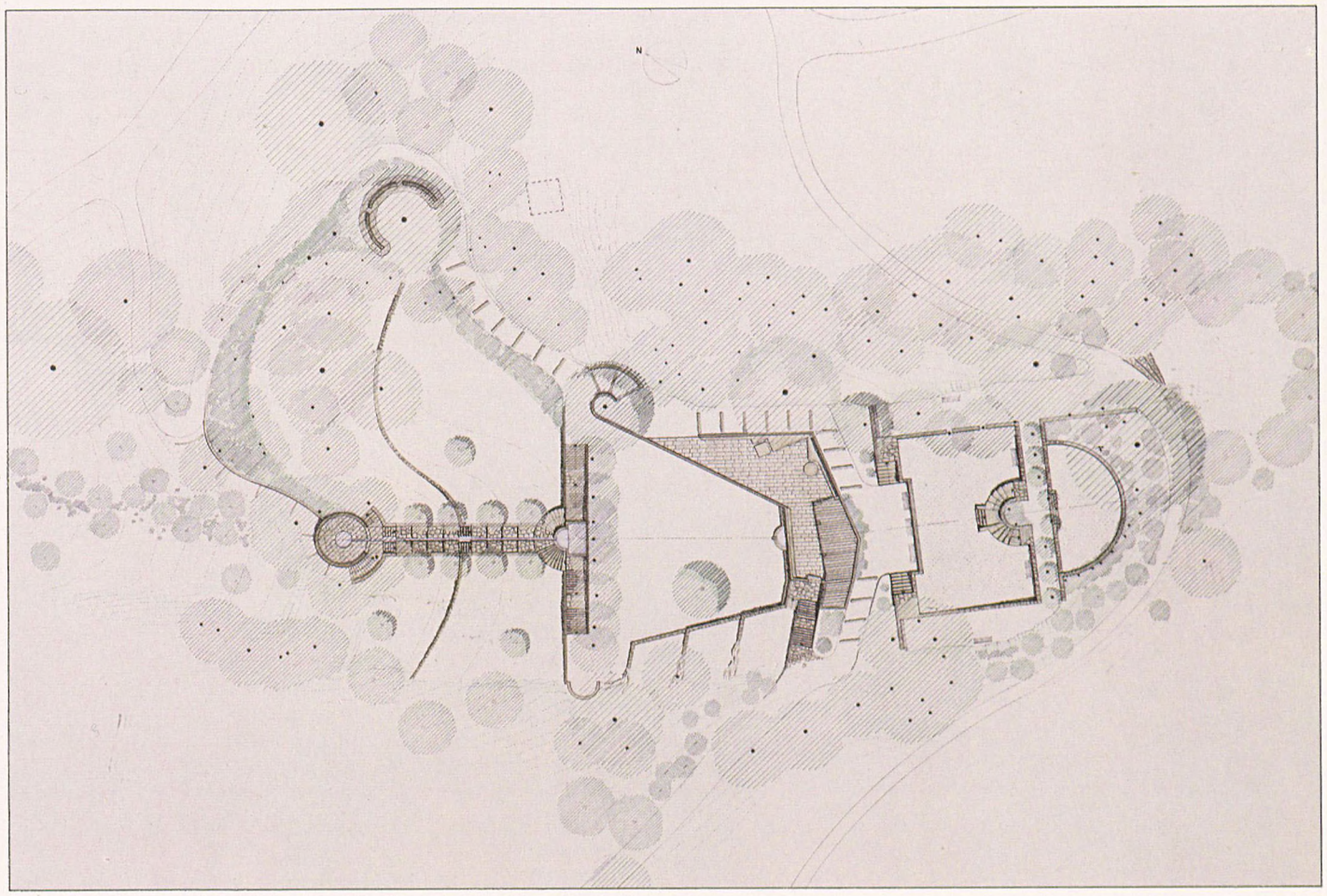
Finalment unes glicines contribueixen a embellir (cobrint-lo) el recinte de la font.

Pel que fa a la vegetació existent a la zona, s'aplicaran els tractaments fitosanitaris i les podes necessàries i s'eliminaran els arbres morts. Així mateix, es netejarà l'àrea d'esbarzers i altres arbusts que actualment usurpen espais útils per a l'estada.

Equip Redactor del projecte i realització

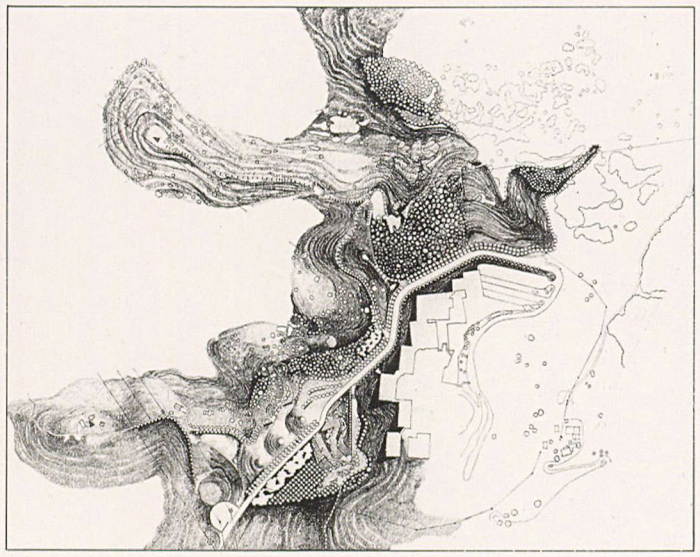
Equip de Collserola

1986



Projecte de condicionament de la Font de la Budallera (Collserola. Barcelona).

5.14 Sant Pere Màrtir



Aquest projecte tracta del condicionament d'una part de l'extrem més occidental del Parc de Collserola, als termes municipals de Sant Just Desvern i d'Esplugues de Llobregat. L'indret està situat al voltant de la cota de 260 m, a cada un dels costats de l'accés de vehicles a un club de tennis.

Estat actual del territori

Al costat dret de la carretera es troba un ampli espai sense vegetació al final de la qual aflora una petita font, anomenada «de la Mandra». La carretera voreja els límits del club de tennis, el qual disposa d'uns grans murs de contenció i d'immenses plataformes horitzontals (base d'algunes pistes de tennis) l'impacte visual de les quals sobre l'indret mateix és enorme.

A l'altra banda de la carretera, a l'altura de la Font de la Mandra, el territori ha sofert una important extracció de terres que ha originat un ample espai d'aspecte gairebé desèrtic.

Més enllà comença una zona de bosc format per pins i alzines al centre de la qual hi ha la Font del Ferro. En general, tot el terreny es troba en estat d'abandó i de degradació a causa de l'existència d'un abocador d'enderrocs, de la desafortunada intervenció de l'extracció de les terres i de les constants agressions per part d'algunes persones que freqüenten la zona. La inexistència d'una mínima infrastructura de pícnic i de neteja han deixat aquesta àrea bruta, desagradable i poc plaent a la seva relació paisatge-naturalesa.

A pesar d'aquests inconvenients, és un indret molt visitat sobretot els dies festius. Possiblement, la proximitat dels nuclis urbans, la necessitat d'aire lliure i d'esbarjo, comporten que l'afluència mitjana sigui de 60 famílies, amb tendència a augmentar.

Idea del projecte

L'objectiu primordial del projecte és ordenar i revalorar el paisatge amb un programa funcional concret, el qual pretén la promoció d'activitats d'esbarjo i de lleure per als visitants.

Concretament s'hi desenvolupen: la zona de la Font de la Mandra com a àrea d'estada col·lectiva que disposa d'unes làmines d'aigua refrescants i del mobiliari adequat per a la pràctica del pícnic; la zona «gairebé desèrtica» com a lloc de contemplació de la vall del Llobregat, amb la creació de nous passeigs, camins i viaranys, tots ells arbrats; l'àrea de la Font del Ferro com a zona de lleure més individualitzat amb camins per a la pràctica d'esports i amb petits miradors en punts estratègics per a la visió del paisatge llunyà.

S'ha posat especial èmfasi en l'enjardinament i en l'arbrat. Les espècies d'arbres i arbusts s'han escollit entre les més comunes a la zona; per tant, apareixen tipuanes, pins, robínies, acàcies, xiprers, etc. L'arbrat, disposat en línia o en massa, és l'únic element utilitzat en el difícil camuflament dels murs i les plataformes de formigó que suporten les pistes de tennis. D'altra banda, s'han disposat diverses espècies per al tractament de camins, passeigs, punts singulars i àrees de repòs.

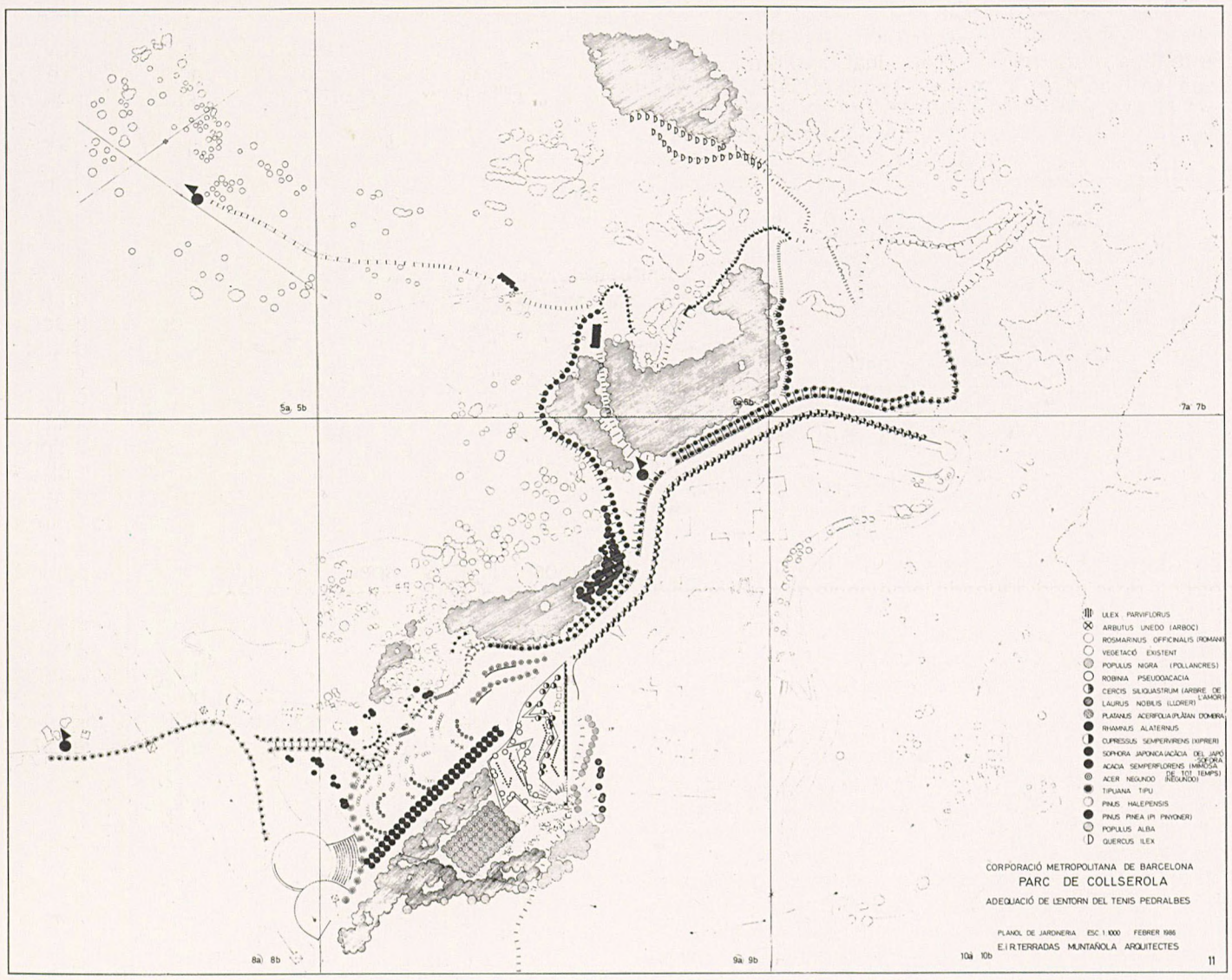
Tota aquesta àmplia zona del parc de Collserola quedarà disposada per a l'ús i el gaudi de les persones que busquen a la serra un lloc tranquil per al seu temps lliure. La plantació de més de 1.300 arbres d'una grandària considerable assegura que, des del final de les obres de condicionament, l'indret es converteixi en un veritable parc.

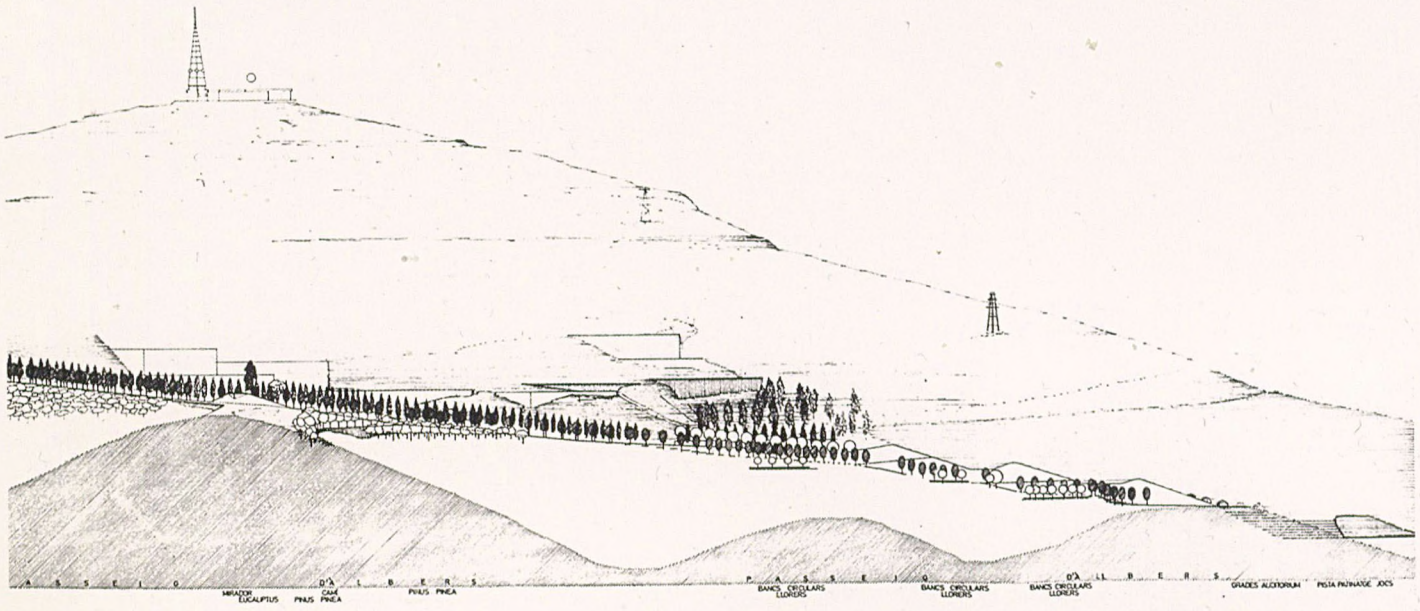
Equip Redactor del projecte
Esteve Terrades
Robert Terrades
Arquitectes

Realització
Equip de Collserola

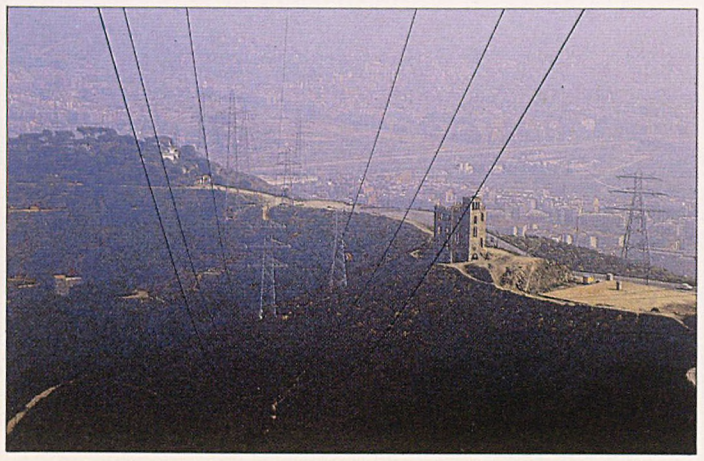
1986

Projecte de condicionament de l'entorn de Sant Pere Màrtir.
(Collserola. Sant Just Desvern i Esplugues de Llobregat).

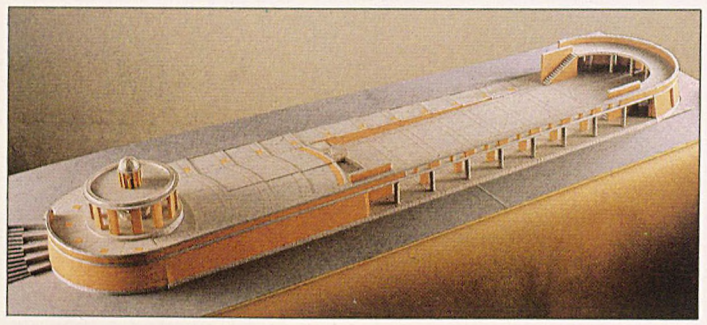




5.15 Torre Baró

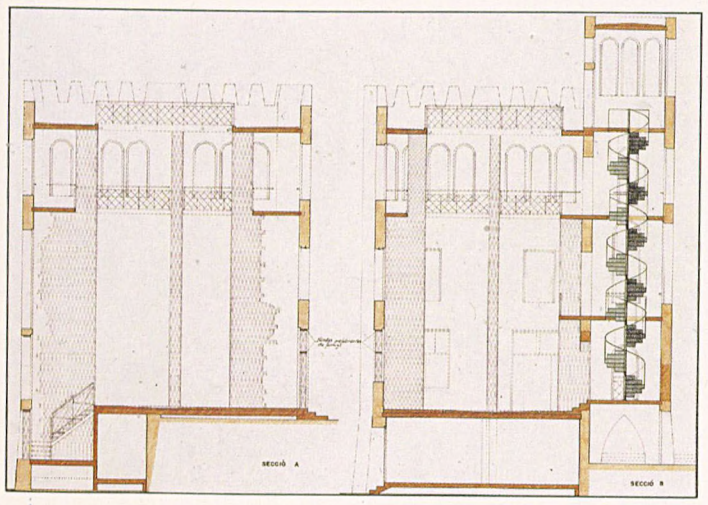


Urbanització del Parc de Torre Baró.



Maqueta del mirador.

La rehabilitació de la torre.



Dins de les previsions del Parc Metropolità de Collserola, es destinen els terrenys situats al voltant de les ruïnes de la Torre del Baró a assolir les funcions de vestíbul i porta d'una de les entrades del gran parc.

Per les seves particulars característiques, aquesta llenca de terreny es més apropiada per acollir equipaments «més construïts» de tipus col·lectiu, que siguin el contrapunt necessari de l'ús més dispers o individual de la resta del parc.

El projecte preveu la conformació de tres «peces» que responen a la reutilització de les actuals construccions en dos dels casos, i al producte dels remenaments de terres per corregir l'actual traçat viari, en el tercer.

El primer és la consolidació com a ruïna de les restes de la Torre del Baró, que s'ha constituït en una imatge significativa tant pels barris dels voltants, com també per a la resta de la ciutat que pot veure el seu perfil retallat contra el cel en una de les boques més frequentades d'entrada i sortida de la ciutat.

Aquesta consolidació no es farà seguint criteris revivificadors ni arqueològics ni provocant ruptures formals entre el vell i el nou, sinó seguint la seva estructura lògica constructiva per adaptar-la al seu nou destí de mirador privilegiat sobre la ciutat. Uns nous contraforts de rajola construïts a l'interior del recinte suportaran una gran llosa de formigó que farà de corretja perimetral per lligar l'edifici per la part superior. Aquesta llosa serà accessible al públic mitjançant una escala situada en una de les torres de l'edificació.

La segona peça és la utilització de la gran superfície d'un dipòsit d'aigües (1.800 m^2) que pensem pavimentar i destinar a espai públic i àrea de jocs, ordenant el que ja avui dia es produeix d'una manera espontània. Aquesta operació (pendent de la realització de les proves necessàries per assegurar la seva capacitat resistent) preveu bàsicament ordenar les petites construccions de ventilacions, maquinàries i accessos al dipòsit, lligant-les amb una idea de conjunt amb el tractament dels actuals talussos de terra, provocant la construcció d'un espai unitari al voltant del dipòsit.

La tercera peça és la construcció d'un gran recinte obert de 1.845 m^2, que consta de dues unitats, definit entre els límits del nou traçat de la carretera que connecta amb el barri de Roquetes. Aquest recinte per la banda de muntanya és obert cap a la carretera i definit per una vorera escalonada que va seguint el seu pendent. Per la banda de mar és definit per un mur gruixut de rajola que fa, quan es necessari, de mur de contenció, del primer nivell del recinte, presidit en el punt més alt per una gran font porxada. Aquest mur es converteix en passera sobre pilars que forma un doble mirador, en el nivell més baix del recinte, i es tanca en semicercle al voltant d'un buit que omple un escenari dibuixat a terra.

Aquestes tres peces es relacionen entre elles per un carrer de circulació lenta, producte de reduir els 7,20 m de la carretera actual (destinada exclusivament al pas de cotxes) a una nova secció que deixi 6 m lliures per a la circulació rodada, i la resta, afegint-hi tot el que es pugui guanyar mitjançant la construcció d'un muret de contenció de 50 cm d'alçada, per a vorera de vianants. La línia de definició entre la circulació rodada i la de vianants la marcarà una plantació d'arbres.

Equip Redactor del projecte i direcció de l'obra

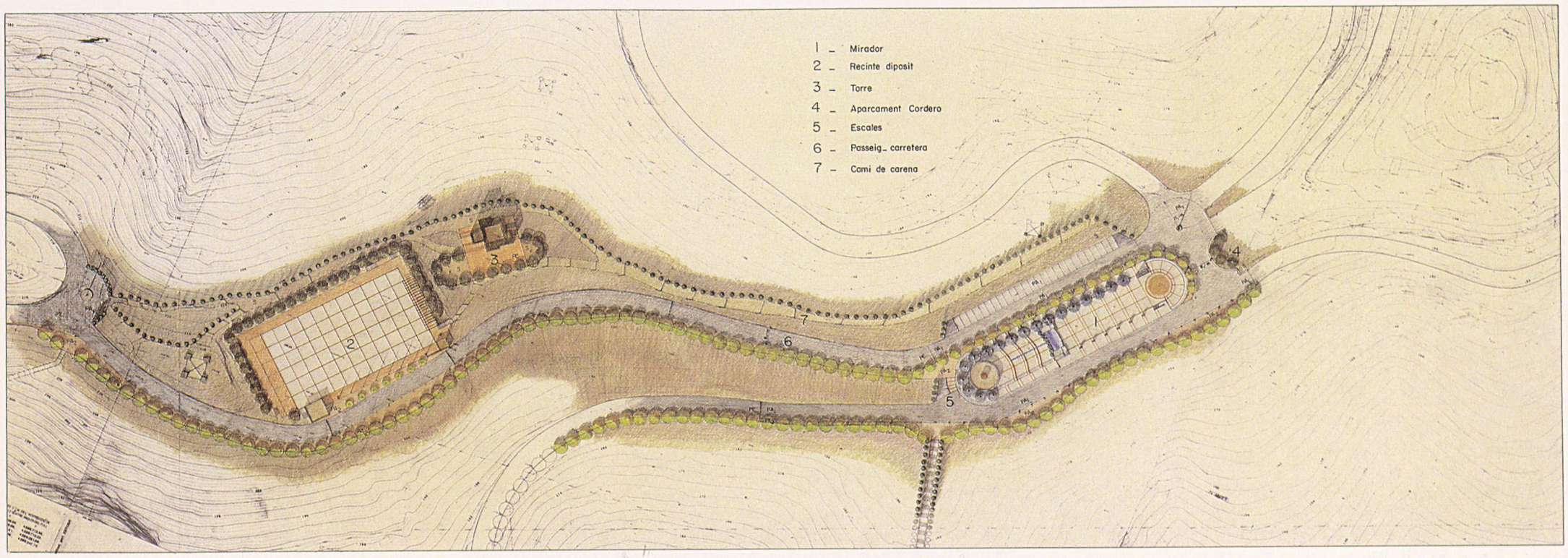
Jordi Bosch
Joan Tarrús
Santiago Vives
Arquitectes

Realització

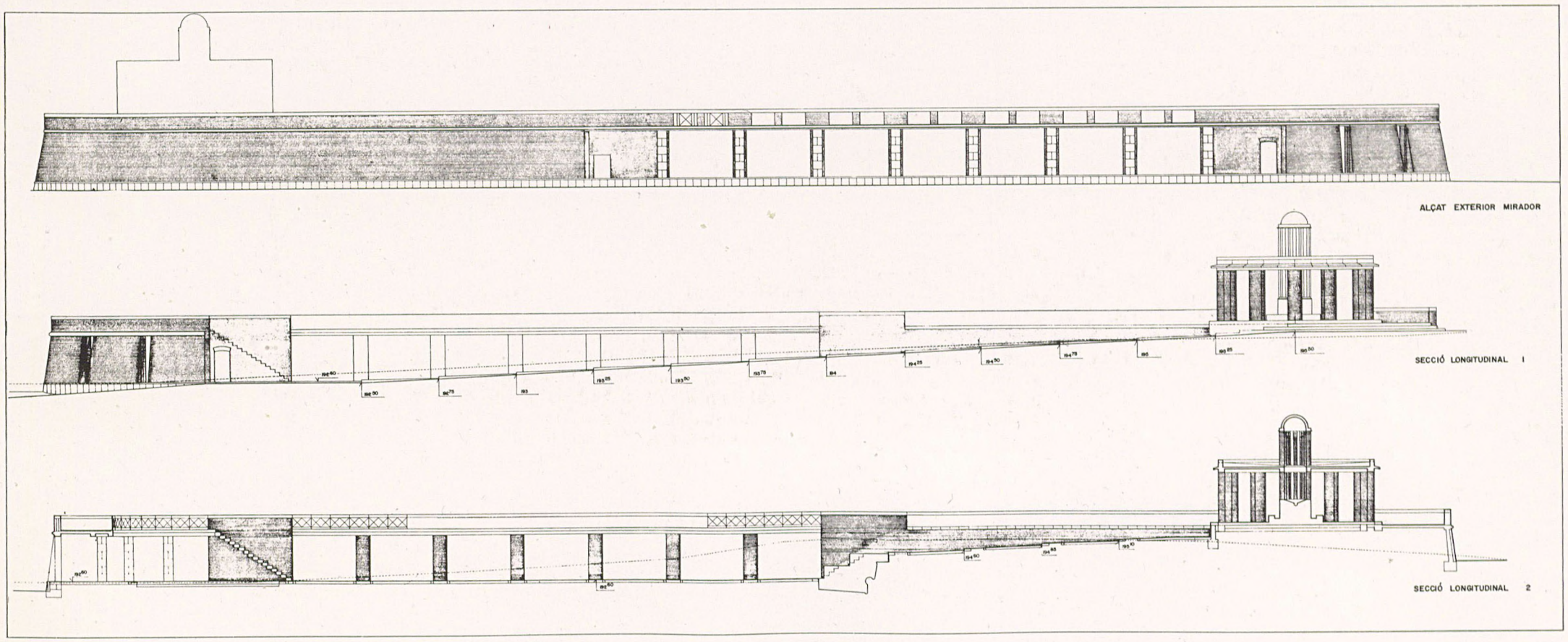
Equip de Collserola

1986

Planta de Jardinería.



Alçats i seccions.



5.16 Castell Ciuró

Emmarcat general del projecte

El paratge del Castell Ciuró, en el terme municipal de Molins de Rei, està format per un petit promontori calcari sobre el qual s'assenten les ruïnes del Castell Ciuró, del segle XIV. És un bell mirador sobre el Baix Llobregat i la Serra de l'Ordal fins al mar; al nord, la muntanya de Montserrat i Sant Llorenç de Munt.

Està situat sobre el camí que puja a Santa Creu d'Olorda des de Molins de Rei, passant per les Cases de Can Graner i Can Vilagut. Propietat de l'Ajuntament, és àrea fronterera amb l'àmbit del Parc de Collserola al nord, al sud limita amb la masia i els camps de Can Graner.

Segons el Pla Especial, el coll del castell forma part del sistema d'intercomunicació vehicle-vianant i, com a lloc fronterer, és porta d'entrada al Parc. Per l'accés des de Molins de Rei el Pla Especial proposa una via urbana que limiti per sobre al torrent de la font dels Casats, que comença a la carretera de pujada a Sant Bartomeu de la Quadra i Santa Creu d'Olorda (passeig de Mossèn Cinto Verdaguer).

Des del coll del Castell, es preveu un camí planer a l'ermita de Sant Pere de Romaní, en curs de restauració per l'Ajuntament de Molins.

Paisatgísticament, el Castell Ciuró se situa en un entorn dominat per fruiterars en explotació o recentment abandonats. La part del nord està formada per un complex de deixius diversos en bona part envaïts per prats i brolles i màquies silicícoles.

El Castell i el seu entorn immediat s'assenta principalment sobre roca calcària, encara que a les àrees més planes d'accés al nord aflora la llicorella, i això fa que, unit a la morfologia i l'orientació, en resulti un paisatge vegetal molt divers: al nord, limitant el camí, un talús amb roures sobre sotabosc d'arç blanc i lligabosc mediterrani. A l'oest, sobre les Cases de Can Graner, pineda de pi blanc, ginesta i llentiscle sobre sòl calcari. Al sud, sobre el camí d'accés a Can Graner, talús de plantes punxoses de tanca, com ara atzavares, figues de moro, magraner bord i arbusts perennifolis com l'aladerm i el llentiscle.

A les àrees d'accés, s'hi han plantat recentement pi pinyer, xipresos i alsines.

Criteris paisatgístics

El projecte es planteja físicament i conceptualment al voltant de les ruïnes de l'antic castell, modelant els plans que li serveixen de sòcol, revestint-los de vegetació i adequant-los per al seu ús d'esbarjo. Es recupera així el significat històric del turó. Per tot plegat, es proposa per als plans intermedis una solució no «dura», fent especial èmfasi en la vegetació.

El projecte segueix les directrius de condicionament d'una zona d'aparcament suficient per a la pròpia àrea del Castell i també com a punt de sortida per als excursionistes; esplanada per a jocs, trobades, aplecs, etc.; àrea de pícnic amb previsió de focs, bancs i taules; espai arrecerat amb grades, orientat i amb bones vistes al sud; arranjament de la pujada al Castell des de l'aparcament principal, i també del corriol que puja des de Can Graner.

El bosquet de pi blanc a la part inferior es reforça amb repoblació d'altres arbres de la mateixa espècie. Es completa amb roureda al nord.

Els desnivells entre els diferents plans o àrees es resolen amb murs de pedra calcària o bé amb talussos plantats amb planta autòctona, segons els criteris paisatgístics.

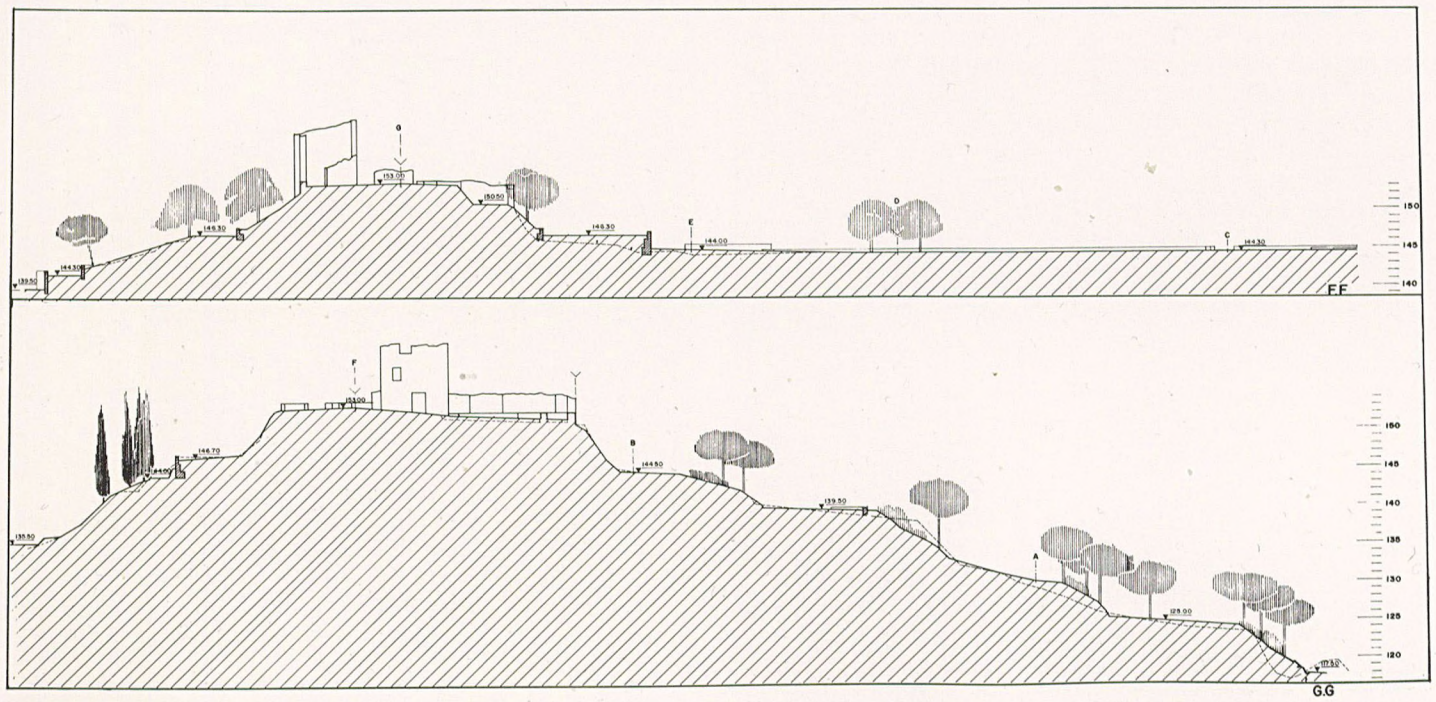
Equip Redactor del projecte i realització

Equip de Collserola

1986

Paratge de Castell Ciuró (Collserola. Molins de Rei).
Projecte d'ordenació dels entorns del Castell.





Seccions.

5.17 Itinerari Paisatgístic de Sant Cugat del Vallès a Sant Medir



Ermita de Sant Medir.

El projecte d'intervenció paisatgística és la continuació del treball redactat l'any 1982 per encàrrec de la Corporació Metropolitana de Barcelona. De l'àmbit general que comprèn la Vall de Sant Medir i el seu camí, que uneix Sant Cugat del Vallès amb l'ermita que li dóna nom, el projecte contempla el sector definit entre aquesta i la masia de Can Borrell. Aquests dos indrets situats als dos extrems del sector més feréstec del torrent tenen una bona accessibilitat des de Sant Cugat i de la carretera de l'Arrabassada, actuant a manera de dues portes que separen àrees forestals amb un tipus i una intensitat d'ús molt diferents.

Els criteris en què es basa el projecte són els següents:

1. El reconeixement del fet que, dins de l'àmbit genèric de la vall de Sant Medir, es troben uns indrets amb unes condicions naturals diferenciades que ofereixen possibilitats d'ús específiques i, per tant, demanen un tipus d'intervenció particularitzat que dependrà de l'ús social i les condicions naturals de cada sector.
2. La necessitat de controlar l'accés amb automòbil privat a determinats sectors de porta i d'impedir-lo a l'interior de la Vall.
3. La salvaguarda activa del patrimoni forestal i biològic de la Serra demana la fixació d'uns criteris per a la intervenció selectiva, la repoblació forestal o la neteja i poda de les diferents espècies botàniques existents.
4. El manteniment dels valors naturals i paisatgístics demana la construcció d'obres d'infrastructura que cal plantejar amb ponderació, i uns criteris de disseny racionals i allunyats de qualsevol «folklorisme paisatgista».

L'anàlisi del territori de la Vall al sector estrictament delimitat com a àrea de projecte ofereix tres tipus d'àmbits amb una problemàtica en certa mesura comú, però relativament molt diferenciada:

– El llit de la riera i el camí que hi discorre al costat de manera continuada però en relació topogràfica diversificada.
– Els àmbits que van apareixent entre aquests dos punts extrems constitueixen uns centres d'interès, per l'existència del Forn Ibèric, les ruïnes de Sant Adjutori, el pantà de Can Borrell, o per la notable qualitat ambiental i paisatgística de certes esplanades, amb topografia suau, bona accessibilitat a la riera i qualitat de la vegetació, que afavoreixen l'acampada, el sojorn o el joc.
– Les àrees de porta a què condueixen camins d'importància dins del sistema general viari del massís de Collserola. Es tracta del conjunt de Sant Medir i Can Gener al sud-est (part alta da la Vall), i de Can Borrell al nord-oest (part baixa de la Vall).

Aquests indrets demanen una intervenció diferenciada i, per tant, un projecte que contempli aquestes particularitats i arbitri els instruments més adients en els aspectes infrastructural, botànic i d'equipament.

Pel que fa al primer punt, al llit de la riera i al camí annex, el projecte ha de fer possible la millora del camí, el condicionament de la riera i la neteja dels marges, de manera que la relació visual entre ambdós es mantingui, i es recuperi en certs casos, fent l'accés físic possible en els indrets més adients.

Per boscs i clarianes a Sant Medir.





Esplanada prop de Can Gener.



La millora del camí ha de suposar el seu eixamplament per a l'ús de servei i manteniment fins als 3 m, la construcció de rigoles per a la recollida d'aigües pluvials i la seva conducció a la riera; l'anivellació i la compactació del paviment completaran les operacions que, amb caire general, cal realitzar.

Els ponts que caldrà construir per salvar la riera pels dos punts, no amaguen el seu caràcter de fenomen artificial, i són dissenyats amb un criteri modular per adaptar-se a les diferents llums que s'han de salvar, amb senzillesa i elegància. Hauran d'ésser capaços de resistir el pas de vehicles lleugers de bombers i de manteniment. Als indrets amb pendents menors, el pas per la riera es fa mitjançant guals de mínim impacte visual.

El tractament dels marges del camí i la riera té per objecte el manteniment de les espècies botàniques d'interès, el foment de la flora autòctona, per plantació o per neteja selectiva, desbrossant el que no sigui propi o pugui suposar perill d'incendi. Aquesta operació busca unir visualment i físicament el camí i la riera, fet que ara no es dóna a causa de l'execució d'un moviment de terres poc atent a les operacions de manteniment del camí que origina l'aparició d'esbarzers sobre terres somortes.

En relació al segon punt, el projecte busca la millora dels indrets que apareixen de manera seqüencial al llarg del camí i la riera. La seva presència és deguda a l'oportunitat que l'estructura topogràfica del territori ofereix i a l'existència d'episodis que aporten un interès addicional al lloc i fan atractiu el passeig.

Es tracta d'uns indrets d'ús més natural, en què el grau d'intervenció ha d'ésser mínim, facilitant llocs per seure i, ocasionalment, berenar, sense possibilitat d'encendre-hi foc. L'equipament es completarà amb papereres i cartells indicadors d'itineraris i informació ecològica. No hi haurà aigua canalitzada ni instal·lacions d'enllumenat.

Als dos indrets de porta descrits al tercer punt, la intervenció ha d'ésser més forta i de més gran impacte; la pressió social exercida en aquests enclavaments còmodament accessibles amb el vehícle familiar demana un projecte que doni resposta a l'ús massiu, per tal de mantenir el seu caire de discreta naturalitat i evitar la seva degradació.

La creació d'aparcaments de capçalera, i d'una xarxa de camins ben senyalats, pot crear un mecanisme de difusió d'ús beneficiós. L'aparició d'àrees d'estada arran dels camins forestals que constitueixen la xarxa bàsica de la Serra de Collserola és una mesura que depassa l'àmbit del present estudi però que no cal desconsiderar.

L'experiència que a Sant Medir i a Can Borrell es dugui a terme ha de permetre establir un tipus d'espais i d'elements que permeti l'ús civilitzat del bosc per l'usuari sedentari, per diferenciar-lo de l'usuari excursionista que tendiria cap a altres indrets de la serra.

L'obra d'urbanització ha d'ésser discreta en el sentit de no «sobreposar-se al bosc» ni prendre-li protagonisme, aprofitant els accidents topogràfics i les clarianes per crear petits espais d'estança a l'aire lliure. Els elements de fàbrica com ara bancs, murets, fogons o fonts d'aigua han d'organitzar els diferents àmbits, fragmentant-los per tal de defugir una imatge massificadora.

El tractament dels materials serà tan homogeni com sigui possible a tots els àmbits de la intervenció.

Els murs seran de pedra formigonada amb una textura i qualitat cromàtica ben afí a la del terreny existent constituït per argiles i pedra llicorella.

Es previst l'ús de prefabricats de formigó en l'execució de canals de desguàs, voreres, bancs i elements decoratius d'acabat.

Els paviments seran de pedra o gres marró, de textura aspra en el cas de demanar superfícies dures. No es descarta la possibilitat de construir paviments de formigó, amb un acabat superficial fet *in situ*.

El paviment de la major part de la superfície serà de sauló anivellat i compactat, i es variarà la composició de la subbase en funció dels pendents del terreny o del tipus de trànsit que calgui suportar.

Equip Redactor del projecte

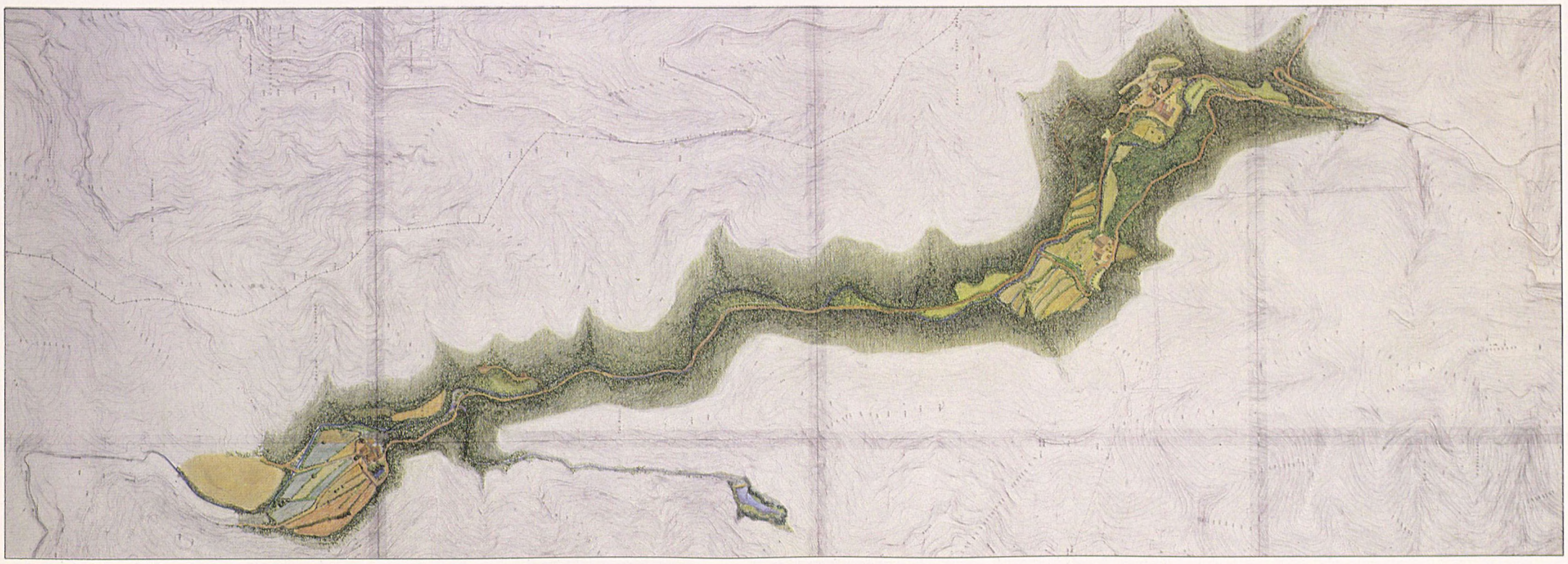
Jaume Sanmartí
Arquitecte.
Albert Marjanedes
Pèrit Agrícola

Realització

Equip de Collserola

1986

Itinerari paisatgístic de Sant Cugat del Vallès a Sant Medir.





6. Altres Peces i Equipaments Metropolitans

6.1 L'àrea del centre direccional de Sant Cugat-Cerdanyola.

6.2 Parc Tecnològic Barcelona-Vallès.

6.3 Sector ponent de la Diagonal.

6.4 Parc del Remolar i Paratge Filipines.

6.5 Els parcs fluvials: Una proposta per al riu Besòs.

Alguns temes queden per ara al marge de la sistemàtica adoptada. Pel caràcter de l'assumpte o pel grau de concreció de la proposta es fa difícil agrupar algunes actuacions amb altres que corresponen a models més tipificats. Aquest és un problema que es presenta amb insistència en el context metropolità, on per a l'espai no ocupat es poden considerar encara molt distintes opcions. Les reserves del sòl representen energia potencial que pot tenir uns o altres desenvolupaments. D'altra banda, el conjunt metropolità, per la seva diversitat, possibilita una gran varietat d'accions o d'iniciatives.

Es presenten aquí algunes propostes amb diversos graus de gestació i que en alguns casos serien intervencions inèdites en aquest territori amb la consegüent incertitud que això comporta. S'ha de suposar que un més perllongat esforç col·lectiu d'ideació i de projecte de la ciutat metropolitana ha de generar noves propostes que allargaran aquest llistat, a la vegada que alguns d'aquests projectes hauran pres concreció i realitat.

En tractar de temes singulars, cal referir-se encara als Centres Direccionals, especialment al de Cerdanyola-Sant Cugat, on continua en debat el destí d'una peça bàsica del territori, si bé cal dir que la vigència de la idea que hi hagué darrere d'aquest títol ha perdut la major part del seu significat. Tanmateix, és encara l'àrea on apareixen propostes variades d'utilització i on de vegades cal prendre opcions d'actuació parcial, tot procurant mantenir la potencialitat de la resta de la peça: aquest seria el cas del Parc Tecnològic.

El sector de ponent de la Diagonal, amb la ubicació d'una àrea olímpica i on són presents tres municipis i elements importants de la infrastructura general viària, o el cas molt diferent del Remolar, paratge d'absoluta singularitat en el territori metropolità, on cal combinar les possibilitats d'utilització intensiva amb la preservació dels valors paisatgístics i naturals, són dos casos on hi ha presents factors de metropolitaneïtat evidents.

Finalment es presenta aquí una primera proposta de tractament de la llera del riu Besòs que apunta la línia que cal seguir en la consideració dels rius com a components essencials de la geografia de la ciutat metropolitana i que caldrà anar concretant en propers projectes.

6.1 L'àrea del Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola

Els antecedents del Centre Direccional

La idea del centre direccional de Cerdanyola-Sant Cugat, la va formular el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (1966). És característica d'aquest Pla –probablement com a compromís de posicions tècniques oposades que hi hagueren en el si del nombrós equip redactor–, la coexistència d'un objectiu requalificador de les preexistències urbanes presents en el territori com a xarxa bàsica de l'ordenació territorial, amb la proposta d'actuacions de nova planta a gran escala. Les noves ciutats de Riera de Caldes, Martorell,... o el Centre Direccional de Sant Cugat-Cerdanyola en serien els exemples més clars.

Aquest Centre Direccional va ser objecte l'any 1968 de la convocatòria d'un Concurs Nacional que va ser fallat l'any següent, i que si bé el primer premi va restar desert, tingué els honors de guanyador el treball presentat pels arquitectes Alonso i Teran, el sociòleg Gaviria i l'enginyer Valdés (vegeu la publicació «Una nueva Ciudad» IEAL 1973).

El Pla General Metropolità va contemplar dins les seves previsions la creació de centres direccionals com a nous elements neuràlgics de l'estructura urbana; com a centres d'intercanvi i equipament.

S'ha comprovat que és difícil que la ciutat tingui suficient força generadora d'aquestes activitats per construir des de zero aquests centres. Els centres direccionals que han tingut un cert desenvolupament –polígon de la Fontsanta, Meridiana-RENFE– no responen a la idea que se'n tenia. Es tracta senzillament d'àrees de reserva d'equipaments i quelcom de residència, que poden cobrir dèficits d'amples sectors urbans, però que òbviament no són centres de vida urbana intensa, ni tenen un paper direccional.

Si aquests eren centres de sector urbà, el de Sant Cugat-Cerdanyola es presentava com el gran centre d'una àrea metropolitana –la del Pla Director– molt més extensa que la ciutat que aquí estem considerant, i el desenvolupament del qual havia de comportar necessàriament el desplaçament de bona part de les funcions direccionals del centre metropolità actual.

És clar que aquestes idees o supòsits són significatius d'un cert urbanisme més preocupat per formulacions ideològiques que no pel coneixement dels instruments de construcció de la ciutat. Malgrat que recollí la proposta dels Centres Direccionals, és clar que aquesta no és la doctrina que inspira el PGM, i que aquells enfocaments han gaudit després d'encara menys crèdit.

Tanmateix, és ben cert que l'àrea de sòl que hi ha entre les àrees urbanes de Cerdanyola i de Sant Cugat, entre l'autopista A-7 i Collserola, és un sector molt important per al conjunt metropolità. Si la imaginada operació Centre Direccional se'ns presenta com quelcom irreal, no es deriva d'això que aquesta àrea de sòl, encara buida en la seva major part, hagi perdut expectatives de desenvolupament. Periòdicament es formulen propostes d'actuació parcial de diverses iniciatives. La mateixa Corporació Metropolitana ha estat promotora d'una actuació en aquest sector: El Parc Tecnològic del Vallès.

Ens trobem, doncs, amb un problema de destí global del sector que el PGM no ha resolt i en la situació d'haver de donar de vegades resposta a iniciatives d'actuació que podrien ser el deslligorador del problema, però que també podrien suposar una greu hipoteca de les possibilitats d'aquesta àrea en un ampli conjunt territorial, que excedeix dels límits del nostre àmbit metropolità.

Una actitud tipus ha estat la del Parc Tecnològic, que pretén la posada en servei d'una part del sòl amb un destí singular que es considera que aprofita les especials circumstàncies del lloc i que, per l'extensió, la posició i la forma de l'àrea ocupada, no dificulta ni limita les alternatives de desenvolupament de la resta.

L'altra actitud, que és complementària i que caldria anar intercalant en relació a les decisions d'actuació parcial, és la de repensar el paper global d'aquest sector a la llum de les circumstàncies renovades de cada moment, sobre els potents invariants topològics i geogràfics que el defineixen.

Amb aquesta intenció la CMB va encarregar l'any 1982 l'estudi Alternatives de planejament del sector Sant Cugat-Cerdanyola. Fóra convenient reprendre cinc anys després –actualitzant-la–, aquesta reflexió general com a necessari contrapunt de les iniciatives fraccionaries (Parc Tecnològic, Vil·la Olímpica, Hipòdrom, Fira de Mostres...) que la disponibilitat de sòl i la localització del sector van generant.

Un text d'Emili Donato presenta a continuació aquest treball:

L'experiència dels centres direccionals

1. Tant per la seva localització com per la seva dimensió i programa edificatori, el Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola presenta notables desviacions respecte a la norma que pot deduir-se dels exemples projectats i construïts en altres països.

2. Inicialment, la figura urbanística del Centre Direccional es presentà com una alternativa europea, sobretot italiana, a les operacions d'Urban Renewal, un americà, la imitació de les quals resultava altament destructiva per al patrimoni monumental dels centres històrics. Els primers exemples es mantenen pròxims al concepte tradicional de Centre de Negocis, només lleugerament desplaçats de l'àrea central i situats en l'eix de creixement d'aquesta. Barbican a Londres, el Centre Direccional Varesine a Milà, el projecte per a Torí iniciat el 1963, la mateixa Défense de París, presenten característiques de planejaments afins als «Plans de Reforma Interior» destinats a canviar usos del sòl i incrementar intensitats edificatòries al servei de pressions de la demanda privada de sostre d'oficines, més que d'una centralitat polític-administrativa.

3. El Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola és conceptualment pròxim a la tipologia de la segona etapa teòrica dels Centres Direccionals italians. Aquesta segona etapa, que pot identificar-se amb els projectes per a Roma-est (1964), Bolònia (1977) i arriba fins al concurs per al CD de Florència (1976), és més ambiciosa en el seus plantejaments en proposar una centralitat de serveis administrativo-judicials, educatius, etc., alhora que grans superfícies disponibles d'oficines privades, tot plegat localitzat clarament a l'exterior del nucli urbà, amb la intenció d'equipar i servir el sistema de ciutats metropolità, substituint parcialment el CBD «interior», congelat per la seva contigüitat al Centre Històric i el teixit urbà compacte. Aquesta segona etapa coincideix amb l'anomenada urbanística «opulenta» dels anys 60 i cap dels seus projectes no ha arribat a realitzar-se.

4. La tradició americana en aquest camp està molt allunyada del nostre model de Centre Direccional. Les operacions d'Urban Renewal s'apliquen preferentment al teixit en decadència del *down town* central, l'estructura parcel·lària del qual dificulta la implantació d'edificis alts mentre que la xarxa de carrers resulta també insuficient per a engolir el trànsit rodat. La transformació dels Centres, portada a terme amb inversions costosísimes, parteix de la base que les ciutats són organismes necessaris i indispensables, però que cal reelaborar completament i necessiten una nova forma. L'Administració municipal i els seus tècnics actuen sobretot com a coordinadors d'una sèrie d'operadors privats presidits pels marges de rendabilitat i de clara i exclusiva finalitat comercial. L'èmfasi en l'accessibilitat per als vehicles privats es tradueix en la presència quasi universal de l'*Inner Ring* o anelles d'autopista que envolten el «cor» cívic i comercial tradicional, enllaçant a través de vies radials que travessen (sovint amb traçat de vies ràpides o *expressways*) el teixit urbà dels barris, amb l'*Outer Ring* o cinturó perifèric de ronda, que, a la seva vegada té la funció de dispersar el trànsit per la xarxa territorial urbanitzada amb densitat baixa («suburbs»). L'extensió de l'àmbit de planejament oscil·la entre les 8 i les 20 ha. Els casos extrems són representats, respectivament, per la «Constitution Plaza» de Hartford, Conneticut, i el Centre de Ford Worth, Texas.

En els exemples d'Urban Renewal s'aprecia també una evolució. Els primers a realitzar-se varen sacrificar a l'accessibilitat parts considerables de la ciutat tradicional. A partir de l'exemple de Montreal (1967), que utilitzà hàbilment una línia de «metro» com a eix de les operacions de remodelació, altres ciutats com Washington DC i San Francisco han seguit un procés semblant, donant prioritat al transport col·lectiu subterrani com a alternativa a les autopistes, per tal de salvar i potenciar al màxim la fesomia urbana de carrers i places.

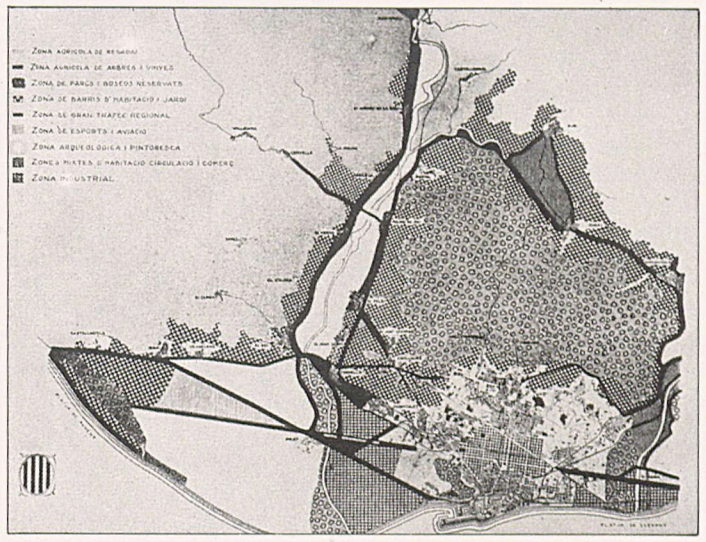
5. L'existència en algunes capitals europees de Centres de Negocis, *centres administratifs, cités d'affaires,* més o menys perifèrics, tenen poc a veure amb una operació de la grandària i el nivell proposat per al CD Sant Cugat-Cerdanyola. Aquest tipus d'implantacions vinculades a les grans artèries d'accés al territori (com és el cas de la Castellana de Madrid, amb el seu polígon Azca, o el que podria ser el CD de Sant Just a cavall de la Diagonal de Barcelona) segueixen la pauta dels *Office Parks* americans, versió ajornada del *zonning,* mimètica dels *Industrial Parks* que els havien precedit en produir-se la dispersió espacial de les funcions que coexistien dins el teixit de la ciutat compacta. Els *Offices Parks* –a diferència dels *Industrial Parks*– s'estableixen en proximitat amb l'urbanització residencial, essent freqüent la promoció simultània, en una operació mixta més o menys especulativa. Les localitzacions tenen sempre com a base l'alta accessibilitat, baix cost del terreny i un entorn apte per a oferir qualitat ambiental, des d'un paisatgisme pintoresc fins a un entorn artificial presidit per la singularitat arquitectònica. Les empreses instal·lades gaudeixen d'una autonomia locacional respecte del seu mercat, degut a la naturalesa del negoci i la seva organització.

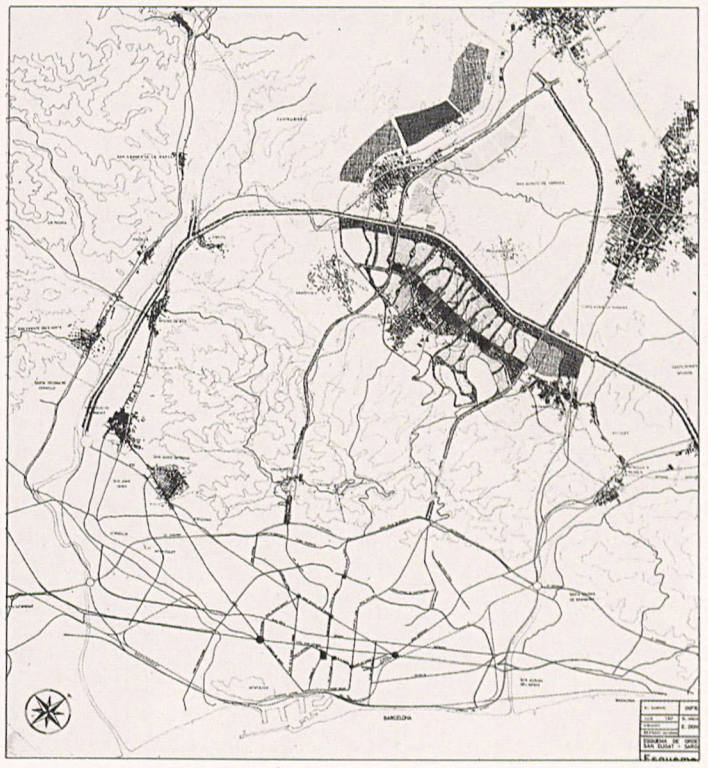
6. Els únics exemples europeus de Centres Direccionals construïts, i per això considerats clàssics, són l'EUR de Roma i la Défense a París. El primer fóra impensable sense l'existència dels seus cinc ministeris i d'altres organismes estatals centrals, i tot i amb això ha vist transformat l'ús terciari previst per a una gran part del seu sòl en zones residencials d'alt *stading.* La seva implantació no s'explicaria a més, sense el concurs, en els seus orígens, dels somnis imperials musolinians, i més tard, del vertiginós creixement econòmic italià dels anys 60.

La Défense de París tampoc és comparable amb el CD Sant Cugat perquè pertany a una capital de nivell continental, seu de multinacionals que en el nostre cas serien atretes per Madrid. Es troba molt més integrat físicament i funcionalment al propi CBD parisenc i representa, en la seva mateixa excepcionalitat, l'expressió urbana de voluntat de projecció internacional d'aquella política de *grandeur* que alenà De Gaulle. Tot i amb això, l'edificació de la Défense –amb només 86 ha enfront de les 460 ha del CD Sant Cugat– exigí mides coercitives extraordinàries per a evitar les tendències vers d'altres localitzacions del Centre tradicional de París.

7. Malgrat tot això, l'àrea metropolitana de Barcelona necessitarà per a la seva consolidació funcional i el seu rellançament econòmic, la implantació de grans equipaments, serveis públics metropolitans, grans centres comercials i plantes de producció terciària induïdes per la indústria, les necessitats de terreny abundant i ben comunicat dels quals només poden satisfer-se al delta del Llobregat i a la cubeta del Vallès (corredor A-7, Rubí-Cerdanyola). Aquesta darrera localització ofereix l'avantatge d'una baricentralitat dins l'àmbit de l'antiga AMD per la seva situació sobre el corredor Tarragona-Girona i la connectivitat directa i sense interferències amb el CBD barceloní, mitjançant els túnels.

La formulació d'un àmbit metropolità. (Nicolau M.ª Rubió i Tuduri, 1929).

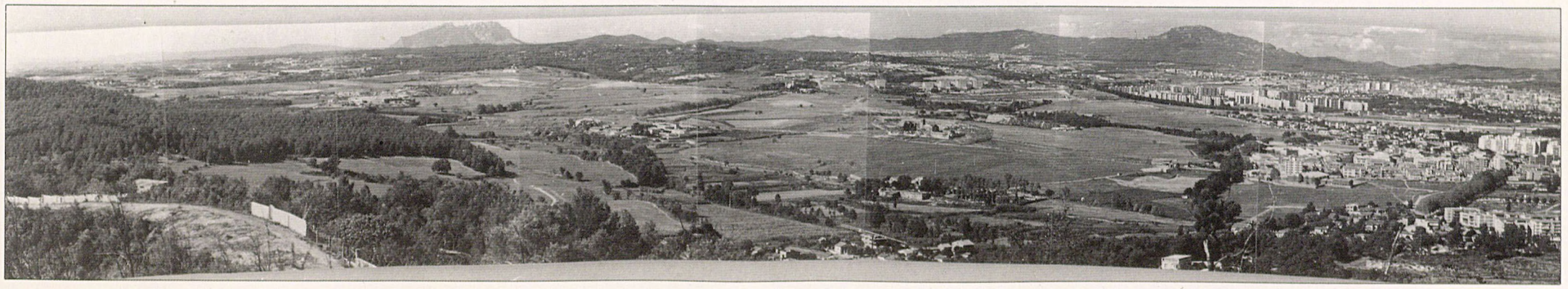




Esquema d'ordenació Sant Cugat-Cerdanyola (E. Donato 1967).

El lloc del Centre Direccional al corredor català.





El sector est de la cubeta del Vallès (a la dreta, Cerdanyola).

El territori i el seu planejament

1. El caràcter assignat al CD Sant Cugat-Cerdanyola en el PGM-76 prové de la seva formulació anterior en el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 1966, la qual contenia força ambigüitat. D'un costat es podia entendre com a part d'una política de requalificació i equipament terciari extensiva a tota l'àrea metropolitana, i d'altra banda podria entendre's com una ambiciosa i excloent «concentració descentralitzada» del terciari direccional públic i privat de Barcelona ciutat, a l'altra costat de Collserola, com a conseqüència de l'esgotament i la congestió dels llocs centrals. En funció de quina interpretació es doni en l'actual política metropolitana és evident que es plantegen diferències importants en el pla de la gestió, del paper combinat de les iniciatives públiques i privades i, consegüentment, en el dels àmbits de planejament i models aplicables.

2. En qualsevol de les dues interpretacions, la lògica funcional del Centre Direccional de Sant Cugat-Cerdanyola, contràriament a la resta dels altres centres direccionals proposats pel PGM (Sant Just, Meridiana, Litoral-Provençana), pertany i s'adreça inequívocament a tot l'àmbit territorial del PDAMB-66, així com al model urbanístic de la ciutat-territori. Això es posa en evidència en la contradicció entre la seva potència i la seva situació, paradoxalment allunyada, en la vora exterior del PGM-76. Aquesta contradicció deixa de ser-ho quan es contempla un *hinterland* molt més vast que el territori de la Corporació Metropolitana de Barcelona actual i que no és altre que el de l'esmentat Pla Director del 66 quasi coincident, com se sap, amb el de la Regió I de la Divisió Territorial de la Generalitat d'abans de la Guerra civil.

3. Cal assenyalar que el CD Sant Cugat-Cerdanyola, entès com a concentració terciària de nivell local o comarcal i integrat en aquella política de requalificació metropolitana, se situava en el Pla Director del 66 entre Rubí i Sant Cugat, tal com ja ho preveia N. M. Rubió i Tudurí el 1929, en la seva primera formulació d'un àmbit metropolità, fins darrera Collserola. Aquella primera situació, oblidada sense cap justificació en el PGM-76, es fonamentava en la seva accessibilitat al CBD barceloní mitjançant els FFCC de la Generalitat i es concebia com a centre d'una futura connurbació Rubí-Valldoreix-Sant Cugat, equilibradora del Vallès Occidental, enfront de Sabadell-Terrassa. Per això el PGM-76 continua proposant, malgrat el canvi d'emplaçament del nucli terciari, l'ocupació d'aquells terrenys segons un potent eix viari entre Rubí i Sant Cugat, el qual es veu tallat transversalment per l'A-7 i diagonalment per la línia ferroviària Papiol-Mollet.

4. El sector situat entre Rubí i Sant Cugat, immediatament al sud de l'A-7, reuneix condicions geo-morfològiques i d'accessibilitat actual i futura molt superiors al sector situat entre Sant Cugat i Cerdanyola. En el primer es dóna el creuament entre l'A-7 i l'autopista que sortirà del túnel de Vallvidrera, la continuïtat de la qual fins a Manresa, Eix del Llobregat-Túnel del Cadí i enllaç (via túnel del Puymorens) amb Tolosa i París, el converteix en el principal eix nord-sud de Catalunya. Aquest eix connecta, dins de Barcelona a través del primer cinturó de ronda, amb el «centre direccional» espontani de Carles III-Diagonal, l'Estació de Sants i, finalment, amb l'aeroport del Prat. Ensems, cal assenyalar el seu encreuament amb l'Eix transversal de Catalunya al seu pas per Manresa.

Pertocant a les comunicacions ferroviàries, també en aquest sector es produeix l'encreuament entre els dos ramals dels FFCC de la Generalitat a Sabadell i Terrassa amb la línia Papiol-Mollet, la possibilitat d'enllaç entre les quals –no prevista per RENFE– multiplicaria la centralitat metropolitana d'aquest sector sobre la base d'un transport públic connectat amb el Centre de Barcelona, potencialment explotable com un *loo* o anella de circumval·lació del Vallès Occidental, en ambdós sentits. Aquesta possibilitat ha estat estudiada i comprovada en un pla per etapes d'acord amb les previsions tècniques i comercials dels FFCC.

Per tot l'esmentat més amunt, aquest sector es configura des del punt de vista locacional com el lloc d'un doble encreuament d'infrastructures de primera magnitud (autopistes i ferrocarrils) el traçat de les quals coincideix amb les línies de força i d'urbanització més importants de tot el territori català: el nou «corredor» urbà Tarragona-Girona i l'Eix nord-sud que passa per Manresa.

5. L'anàlisi de la lògica territorial i problemàtica del CD Sant Cugat-Cerdanyola i dels seus precedents en plans i projectes anteriors no sols manifesta contradiccions entre rangs, localitzacions i marcs administratius sinó que exposa amb tota claredat l'absurda divisió del Vallès Occidental (que s'inicia en el Plan General de la Comarca de Barcelona de 1953) per una línia que coincideix gairebé amb l'eix doble viari-ferroviari, paradoxalment generador de polaritat i, per tant, contrari a la naturalesa de vora o frontera. Aquesta polaritat és avui factor de potencial homogeneïtzació de tot el Vallès Occidental com a «lloc central» d'una regió econòmica, la capacitat de la qual (Barcelona) se situa en posició excèntrica i marítima, per raons històriques; però evidentment ja separada de la nova directriu de creixement lineal i articuladora d'aquella regió econòmica, com és el tram central de la depressió prelitoral.

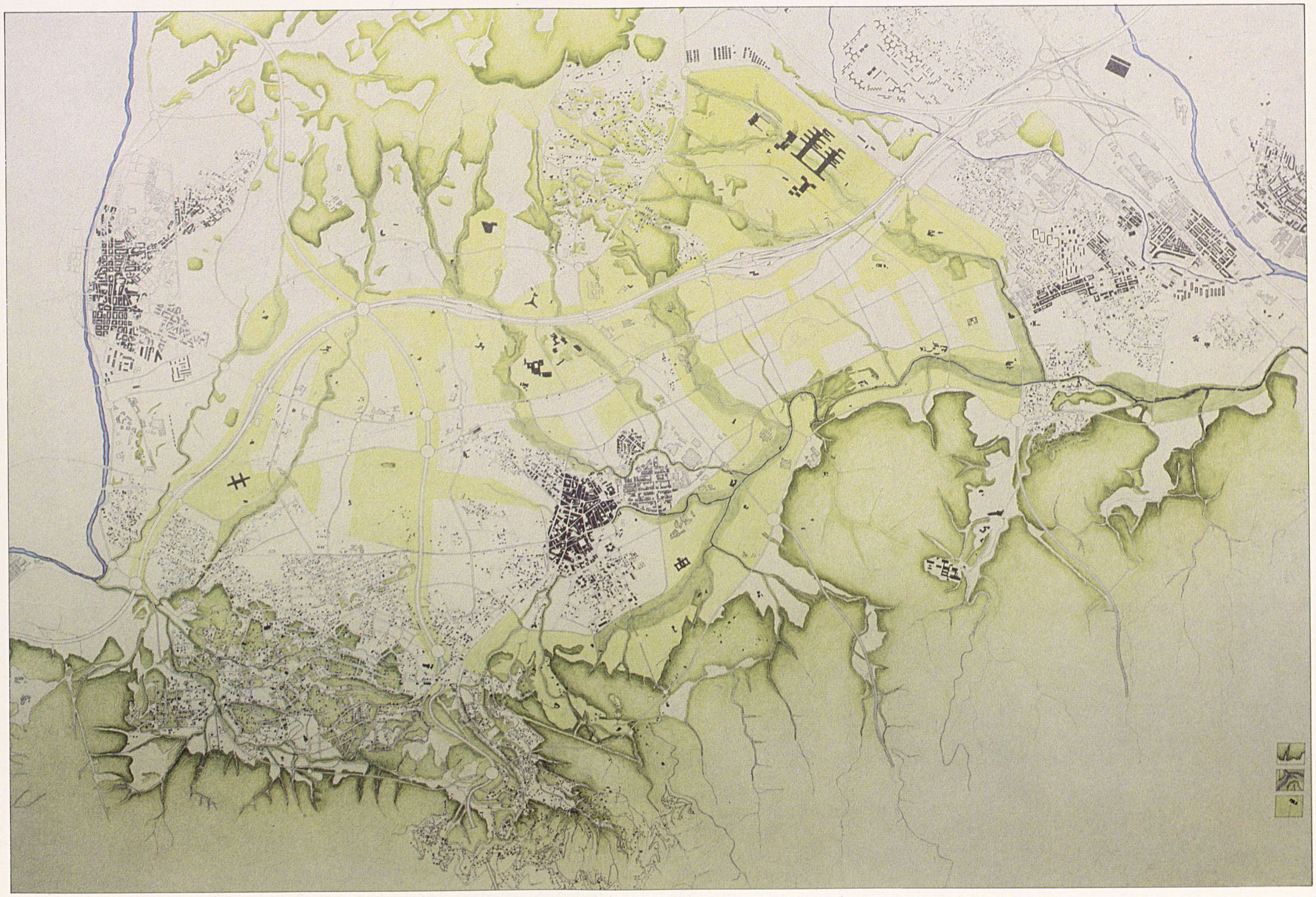
6. El caràcter de Comarca-Centre que adquireix el Vallès dins de la Regió I per l'efecte catalitzador dels eixos de transport esmentats és cabdal a l'hora de reflexionar sobre el tipus i la magnitud del pol de creixement (difusió *versus* concentració terciària) de possible projecció a cavall del canal de comunicacions Tarragona-Girona. Fent una analogia entre escales diferents (la urbana i la metropolitana) aquest canal es converteix en una virtual gran via (broadway) de Catalunya, amb característiques estructurals similars a la del doble canal Gran Via-Aragó en el centre de Barcelona, ès a dir, tangencial a l'antic nucli històric de la ciutat i vertebradora del nou centre urbà, ès a dir, l'Eixample, alhora que mitjançant un sistema de canals perpendiculars (a dreta i esquerra del Passeig de Gràcia), organitza jeràrquicament els nivells de centralitat. Malgrat l'especificitat dels nous instruments de planejament i les òbvies diferències físiques i perceptives entre les escales territorial i urbana presents, la persistència d'uns grans trets com són aquests canals de moviment (que un dia foren «territorials») dins la fesomia i la trama de la ciutat compacta, fan d'aquesta un model de referència, la validesa del qual rau no tant en els elements, com en el tipus de relacions entre ells i el rol dins el conjunt analògic i hipotètic.

7. Sembla, doncs, recomanable replantejar el destí del sector Sant Cugat-Cerdanyola englobant-lo dins un Esquema Director del Vallès Occidental, o, en la seva absència, un programa director d'accions integrades en els vigents Plans Comarcals de Sabadell i Terrassa, i entendre l'esmentat programa com un primer pas envers l'institucionalització de la Regió I, que ès el marc d'agregació en darrer terme dels processos econòmics i espacials, dins el qual recupera tot el seu sentit aquest planejament alternatiu.

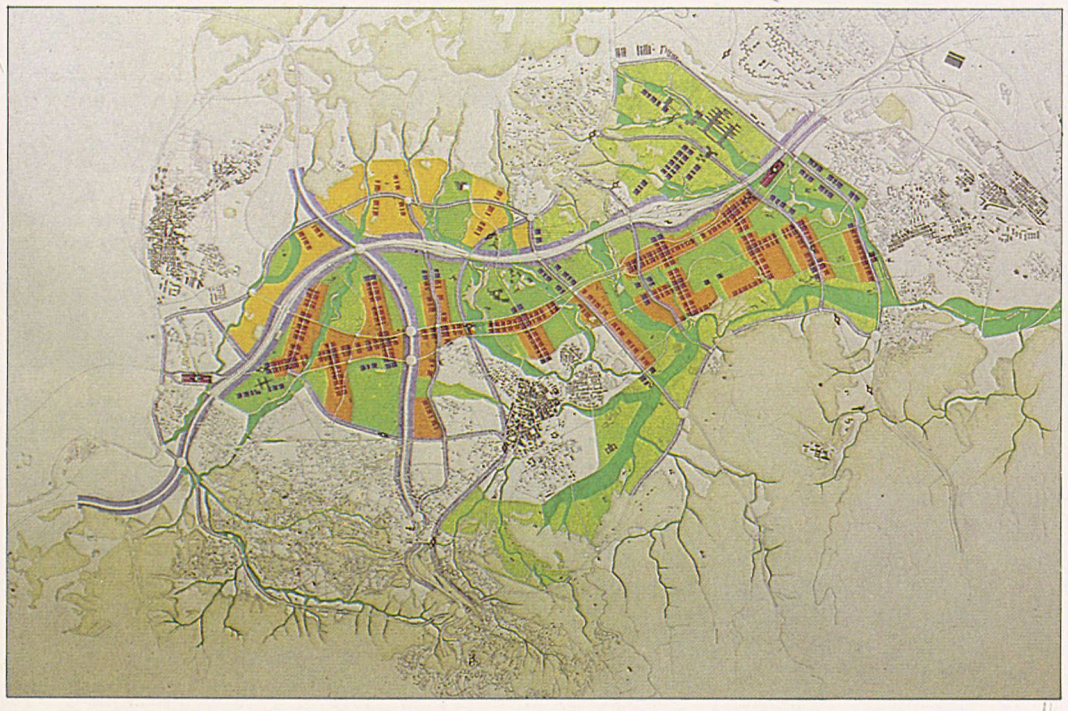
D'això se'n desprèn que cal un nou model de Centre Direccional (Eix Terciari Metropolità) en el qual es conjuguin i compatibilitzin les activitats i els models de creixement propis de les tres escales en presència: la municipal (de Sant Cugat i Cerdanyola), la comarcal (Vallès Occidental) i la metropolitana (Corredor Prelitoral com a eix de la Regió I).

Aquest fóra l'objectiu estructural de l'esquema d'ordenació que resoldria les contradiccions revelades per l'anàlisi precedent del programa per al Centre Direccional Sant Cugat-Cerdanyola i de l'evolució de les seves bases teòriques i pràctiques.

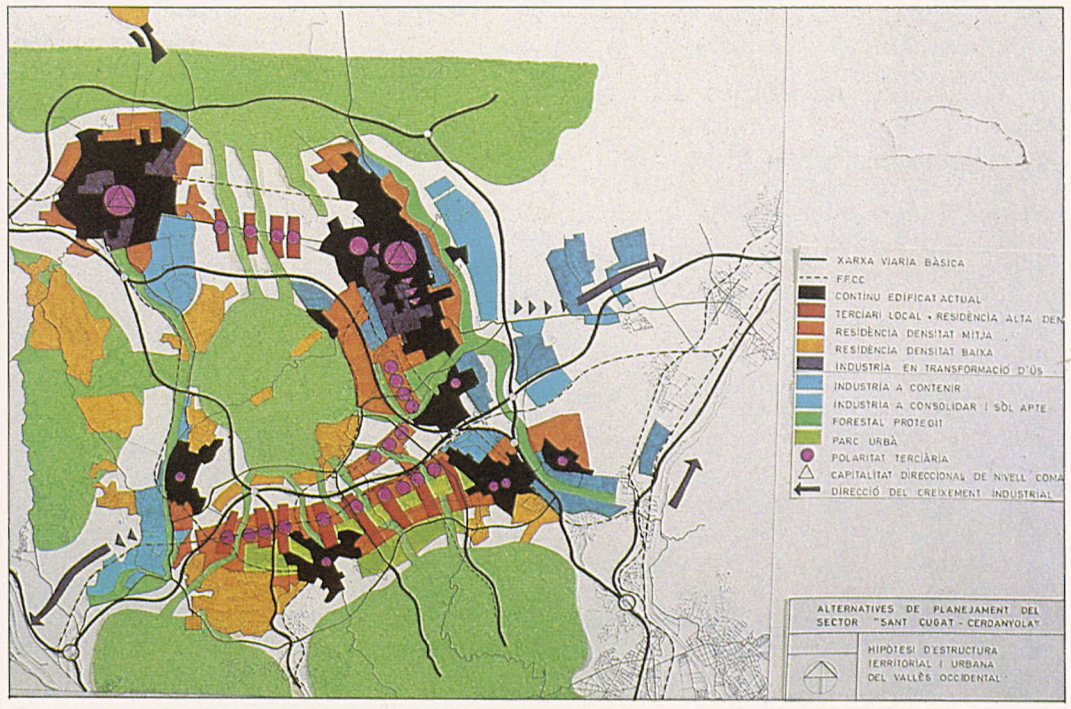
L'estructura territorial de la cubeta del Vallès.



Esquema de «l'eix terciari» metropolità (residència i Parc d'affaires).

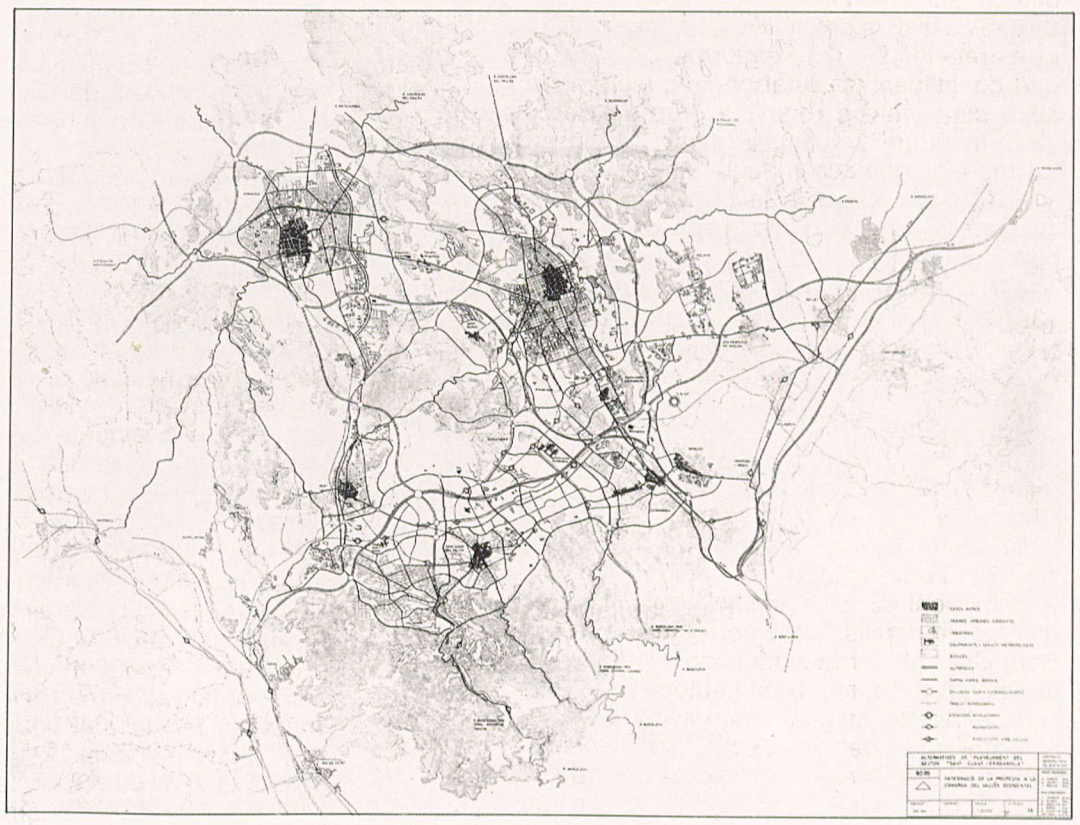


Esquema de conurbació anular del Vallès.





Elements territorials de la conurbació del Vallès occidental.



Integració de la proposta a la comarca del Vallès occidental.

Redefinició del concepte de centre direccional i ampliació de l'àmbit de planejament

1. El programa esbossat pel conjunt de conclusions ara esmentades ens porta a una redefinició del concepte de Centre Direccional. Les característiques del CD programat en el PGM-76, que plantegen un esquema ordenador marcadament selectiu, tancat en ell mateix, envoltat completament per autopistes i amb un traçat que dificulta qualsevol tipus de continuïtat morfològica entre els creixements de Sant Cugat-Cerdanyola, pertanyen a un model urbanístic periclinat i fan difícil i arriscada la seva realització pràctica.

2. Malgrat això, i com ja s'ha dit més amunt i cal repetir, Barcelona-ciutat i l'àrea metropolitana real necessitaran funcionalment la implantació de grans equipaments, serveis públics metropolitans, centres comercials privats i plantes de producció terciàries induïdes per la indústria i els nous sistemes de producció, les necessitats d'espai de les quals amb amplitud d'estandards i alt nivell d'accessibilitat es donen dins el sistema metropolità de manera excepcional i gairebé única sobre el corredor A-7 de Rubí a Cerdanyola: l'anomenada cubeta del Vallès.

3. D'altra banda, el Vallès Occidental, on resideix la més gran acumulació de capital social fixa de tota l'AMB, descontant el barcelonès, necessita una requalificació dels seus nivells de serveis i equipaments que, vinculant-lo estretament a la plataforma de serveis direccionals que constitueix la ciutat central, incrementi i acceleri la seva capacitat de retenir a prop de Barcelona les noves «fàbriques terciàries» imprescindibles per al manteniment d'aquella competitivitat econòmica de la qual es parla tant sovint avui a Catalunya, invocant-ne el caràcter de Regió econòmica avançada dins la comunitat europea.

4. L'anàlisi territorial de l'anomenada «cubeta del Vallès», geomorfològicament entesa com un segment de la depressió prelitoral, estés linealment entre les conques del Besòs i del Llobregat (eixos naturals de comunicació del pla barcelonès amb les comarques interiors de Catalunya), en la qual la configuració topogràfica i els nous elements de la infrastructura de comunicacions reforcen el seu caràcter unitari i homogeni, inviten a considerar un model obert i lineal en contraposició al model «insular» de Centre Direccional proposat pel PGM.

5. El nou àmbit d'ordenació que denominarem provisionalment «Sector Ampliat», es configura, doncs, com un rosari d'espais lliures pertanyents als termes de Rubí, Sant Cugat i Cerdanyola, lligats linealment per la doble directriu que representen l'autopista A-7 i la línia de FC Papiol-Mollet, i matisat topogràficament per una sèrie de carenes i valls de torrents molt suaus en sentit perpendicular a l'eix. Aquest relleu i els boscos de ribera que omplen els llits dels torrents constitueixen el darrer lligam d'una cadena ecològica entre Collserola i els turons de Rubí i Bellaterra, que representa els límits orogràfics de la pròpia cubeta.

6. No és, doncs un Centre Direccional concebut com a simple desconcentració d'un hipotètic excedent de terciari barceloní, com sembla suggerir, sinó un sistema molt més ampli, més ben articulat amb el sistema urbà de tot el Vallès Occidental i organitzat directament sobre la coaxialitat Ferrocarril-Autopista. Aquest sistema de caràcter marcadament lineal que denominarem Eix Terciari Metropolità es presenta així com un intent de resoldre la contradicció entre la necessitat de descongestió de Barcelona ciutat per a mantenir-ne la capitalitat, i la inajornable requalificació sòcio-econòmica i urbanística de les comarques que constitueixen el *hinterland* barceloní immediat. Però això darrer només té sentit si la requalificació comarcal i la descentralització barcelonina es programa conjuntament. Això vol dir que el caràcter i la dimensió de les actuacions sobre el corredor han de sumar-se, potenciant-los i no anul·lant-los, als nivells de servei de les polaritats urbanes del Vallès Occidental i millorant la seva connectivitat interna, amb altres comarques i amb la ciutat central, amb l'objectiu de frenar la suburbialització relativa en relació amb aquesta darrera.

Comsevulla que la tendència és la formació d'un mercat de treball unitari i progressiu, a escala de tota la Regió I, l'oferta de serveis també ha d'ésser unitària i homogènia, sense perjudicar els nuclis existents. Caldrà que el sistema integri aquests darrers per tal de contribuir a superar la present crisi d'alguns sectors (recessió en el tèxtil i metall) i reconvertir-se en el grau de racionalització productiva (informatització, automatització) i agilització comercial (xarxes de distribució, varietat i flexibilitat de disseny) que s'engloben en l'anomenat fenomen de terciarització.

Però, a més, ja que la terciarització serà un procés generalitzat de l'estructura productiva assentada en els llocs centrals de l'AM i que els nivells centrals o direccionals ampliaran però no abandonaran el CBD barceloní, en definitiva l'increment dels llocs de treball terciaris i quaternaris, en suposar un creixement de la renda per càpita i una sèrie de millores en la infrastructura i els serveis, despertarà exigències de renovació urbana i esponjament de l'àrea central, que permeten concloure que fins i tot amb immigració zero sobre la capital, en un futur rellançament econòmic subsistiran i s'augmentaran les necessitats de descongestió tant residencial com terciària no direccional en la ciutat central. En el futur quadre així previsible, allò significatiu seran les migracions internes dins la mateixa AM per motius ja no de localització del lloc de treball com de necessitat d'una major qualitat de vida en termes ambientals.

Així, la cubeta del Vallès, segment coincident de l'anella virtual vallesana i l'eix prelitoral, es configura com a espai residencial dels llocs de treball propis de les noves tecnologies industrials i factories terciàries, que junts exigeixen avui arreu d'Europa i Nord-amèrica un medi paisatgístic i logístic com només aquella ofereix.

La centralitat direccional romandrà en la ciutat central vers el nou baricentre urbà de Carles III-Diagonal, però el nou eixample del proper segle XXI, cal preparar-lo inexorablement sobre la nova Gran Via metropolitana de l'A-7 i solidàriament amb les ciutats del Vallès, perquè cal no oblidar la lliçó de l'únic error de Cerdà: l'oblit dels pobles del pla de Barcelona i de la dinàmica que aquesta induïa en ells.

El nostre drama geogràfic és que en aquesta fase, entre el nou centre històric —l'Eixample— i el nou pla s'interposa Collserola. Els túnels constitueixen, doncs, una necessitat instrumental irreversible, de tot el sistema, per damunt de conjectures i episodis passatgers. D'altra banda la fragmentació i la dispersió d'iniciatives sobre aquest corredor estratègic és novament el poderós enemic a batre si volem guanyar el nou desafiament d'una economia altament terciaritzada.

Només un Pla Director d'aquesta cubeta coordinat amb el suport infrastructural i de serveis de tota la Regió I, assegurarà l'optimització d'un potencial territorial i urbanístic, aviat imprescindible per afrontar el repte de l'integració econòmica europea.

Equip Redactor
E. Donato
J. Freixa
Arquitectes

Col·laboradors
J. Clavera
A. Llobet
E. Argullol
Ll. Calvet
J. Ponsa
E. Salarich
C. Pareja

1983

6.2 Parc Tecnològic Barcelona-Vallès



En primer terme; Cerdanyola.
En segon pla, l'àrea del parc tecnològic Barcelona-Vallès.

El Parc Tecnològic s'ubicarà a la zona del Vallès i, dins d'aquesta, en el Centre Direccional de Sant Cugat-Cerdanyola, en terrenys propietat de la Corporació Metropolitana de Barcelona, la qual cosa permet assegurar un desenvolupament ràpid del projecte.

El Centre Direccional de Sant Cugat-Cerdanyola acompleix tots els requisits necessaris per a la ubicació d'un parc tecnològic:

– Àrea de reserva per a activitats metropolitanes (terciàries, comercials, equipaments...);
– Dins de la gran Àrea Metropolitana de Barcelona, que concentra 4.000.000 d'habitants, el 85 % de la producció industrial catalana i el 23 % de l'espanyola;
– Es troba envoltat i molt proper de les més importants iniciatives que, en matèries tecnològiques, són essencials: UAB (Universitat Autònoma de Barcelona), Laboratori General d'Assaigs i Investigacions de la Generalitat, Universitat Politècnica de Catalunya i Universitat de Barcelona. El protagonisme científic del Centre Nacional de Microelectrònica, l'únic centre que investiga i treballa el silici, juntament amb les possibles aplicacions de les investigacions a les empreses ubicades a la mateixa zona: Hewlett Packard, a Sant Cugat; un centre de CAD/CAM a la Mancomunitat Sabadell-Terrassa; la fàbrica de robòtica ASEA/CEA de Sabadell, l'empresa CIRSA de Terrassa, entre d'altres, constitueixen l'entorn adient per a desenvolupar-hi noves activitats vinculades a la tecnologia de punta.
– Accessibilitat immediata a l'A-7 i, a través d'aquesta, a la xarxa d'autopistes, aeroport, port i xarxa ferroviària;
– Entorn ambiental agradable i proximitat a zones residencials d'alta qualitat i amb un excel·lent nivell d'equipaments: Sant Cugat, Bellaterra, Cerdanyola, Valldoreix, i d'altres zones del Vallès. Alt nivell de serveis, escolars, esportius, culturals i de lleure.

El Parc Tecnològic de Barcelona-Vallès, en la seva primera etapa, ocupa una superfície de 21 ha útils per a activitats, així com 5 ha d'espais verds i 10 ha per a equipaments.

L'oferta del Parc se centrarà essencialment en:

– *Parcel·les de propietat per a grans i mitjanes operacions.*

Empreses del sector públic i privat, centres d'investigació i departaments de R & D estan negociant ja l'ocupació d'espais.

Un primer segment serà ocupat per una gran empresa multinacional del sector de la informàtica (Hispano Olivetti) que construirà i posarà en funcionament una nova fàbrica dedicada a la informàtica amb 300 llocs de treball.

– *Edificis per a locals industrials de lloguer o compra per a petites i mitjanes empreses.*

Especialment útils per a un conjunt d'empreses de bona tecnologia especialitzada en el mateix sector, que busquen concentrar-se geogràficament al voltant d'un parc tecnològic que els ofereix un conjunt de serveis que individualment no poden abastar.

– *Local per al BTC (Business and Technology Centre).*
– *Edifici per a serveis generals i especialitzats:*

Sala polivalent, reprografia, telefonia i tèlex, comptabilitat mecanitzada, micro-ordinadors, correus, hemeroteca de revistes tècniques especialitzades i centre de formació, etcètera.

– *Local i espais esportius i de lleure:*

Restaurants i bars, club esportiu amb tennis, piscina, squash, etc.

– *Infrastructura bàsica d'alt nivell:*

Energia elèctrica d'alta i baixa tensió amb doble subministrament; gas natural i servei canalitzat per a calefacció; xarxa telefònica i canalització per a fibra òptica; aigua, clavegueram i depuració d'aigües.

Les principals directrius per a l'ordenació són les següents:

Ordenació general

a. El manteniment en el sector de les determinacions del Pla General Metropolità, tant pel que fa a les reserves de sòl per a vies bàsiques, espais lliures i equipaments, com pel que respecta a usos, aprofitaments i altres paràmetres per a l'edificació.

b. Integració de les edificacions existents (cementiri i Masia de Can Fatjó del Molí) en l'ordenació del sector.

c. Possibilitat d'actuació per etapes.

d. Resolució dels accesos al sector en relació a l'esquema de la xarxa viària bàsica vigent, especialment pel que fa a la connexió amb el nucli urbà de Cerdanyola i previsió d'accés a l'autopista B-30.

e. Manteniment i protecció de la riera de Sant Cugat i de la seva vegetació adjacent, així com les zones agrícoles que hi ha situades a l'altre costat.

Xarxa viària local

a. Jerarquització de les vies en dos nivells: vies de caràcter representatiu i distribució amb doble sentit de circulació i característiques específiques en la urbanització, i vies internes de caràcter local d'accés a les parcel·les.

b. Resolució de la vialitat interna local en anelles que defineixen àrees de diferents dimensions de parcel·lació.

c. Previsió de vies o caminois segregats per recorreguts interns per a vianants d'accés a l'àrea de serveis, BTC i àrees d'esport i lleure.

d. Previsió d'aparcaments públics annexos a les àrees de serveis i disposició de l'aparcament privat a l'interior de les parcel·les.

Sistema d'espais lliures i serveis

a. Disposició d'un parc de 5,2 ha en la reserva de sòl prevista a l'efecte en el planejament general.

b. Condicionament de l'entorn del cementiri existent, amb recorreguts i àrees arbrades i accés de característiques adequades.

c. Aprofitament de la reserva de sòl per a autopista bàsica (túnel d'Horta), amb caràcter provisional, per a l'àrea esportiva i de lleure.

d. Reserva de sòl per a equipaments metropolitans en la quantitat establerta pel planejament general, en sector pendent de reompliment i restitució de la topografia.

e. Rehabilitació de la masia de Can Fatjó i reutilització com a edifici de serveis generals del Parc Tecnològic.

Edificacions

a. Parcel·lació diferenciada en tres àrees: grans empreses, empreses mitjanes i petites, i micro-empreses.

b. Edificació aïllada en la parcel·la, amb un alt percentatge d'espais lliures.

c. Edificació adequada per a les necessitats de cada una de les tres àrees, de manera que en resulti una oferta equilibrada per a diferents tipus d'empresa. Possibilitat de divisió interna de les edificacions (naus emparellades o en filera, *flats,* etc.) i flexibilitat normativa per tal d'adequar-se a la demanda.

d. Edificació de baixa alçada (dues plantes) regulada a través de coeficient d'edificabilitat, amb alineació endarrerida respecte als vials i ordenada en relació a l'espai públic.

Equip redactor:

Unitat desenvolupament metropolità

1985

Encaix territorial del parc tecnològic Barcelona-Vallès.







Ordenació indicativa del parc sud. Indústries compartides.

Ordenació general del parc tecnològic.

6.3 Sector Ponent de la Diagonal

El Pla Especial, amb una superfície total de 840.000 m^2, queda delimitat per l'avinguda Diagonal, l'avinguda del Dr. Marañón, l'avinguda de Xile, la carretera de Collblanc, la perllongació del II Cinturó i límit del Pla Especial d'Equipaments esportius, i el carrer de Sant Mateu (Direcció General de l'Esport de la Generalitat de Catalunya). Aquest àmbit comprèn part dels termes municipals d'Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.

L'àmbit d'aquest Pla comprèn, doncs, una àrea de gran extensió amb una situació estratègica dins l'entorn urbà en el qual se situa i dotada d'una gran accessibilitat metropolitana.

Forma part, a més, d'una àmplia àrea urbana que s'estén fins al I Cinturó de Ronda, la qual s'ha configurat per progressiva juxtaposició de peces d'equipaments de primera magnitud: La Maternitat, el Futbol Club Barcelona i les Facultats i escoles de la Universitat de Barcelona, en són una mostra.

La falta d'unes directrius d'ordre general prou clares per altra banda difícils de determinar per a peces tant diverses— ha motivat que la part més consolidada en el terme municipal de Barcelona, no deixi d'ésser un aglomerat força confús, malgrat que les seves peces puguin tenir especial rellevància com a centres d'interès ciutadà i com a construccions. Propostes redactades per la Universitat i pel mateix Ajuntament de Barcelona han tingut per objecte dotar d'un mínim ordre els espais viaris i de jardí que envolten les peces d'equipament.

A la part que ens ocupa, per tractar-se d'una àrea encara en procés d'ocupació a la perifèria de tres municipis, la falta d'ordenació és encara més pregona. Per altra banda, l'existència de sòl disponible fa que es presentin nombroses iniciatives d'instal·lació d'equipaments públics i privats, les quals cal ubicar correctament perquè resultin factors d'ordre en lloc de simple ompliment de l'abocador d'equipaments.

Cal assenyalar per últim, que aquest sector té la perspectiva de formar part d'una de les tres principals àrees on s'han de desenvolupar les competicions esportives dels Jocs Olímpics de 1992.

Tots aquests motius han portat a la redacció d'un Pla Especial del Conjunt del sector referit al principi, mitjançant el qual es pretén deixar fixats els paràmetres bàsics de l'ordenació interna i la seva relació amb l'entorn urbà, i amb la xarxa metropolitana: paràmetres bàsics que per la natural incertitud respecte als requeriments específics de les instal·lacions a ubicar, no exhaureixen el contingut de l'ordenació, sinó que són el marc que permet successives concrecions, fins al total desenvolupament del sector.

Un dels principals objectius del PE és el de resoldre els problemes d'accessibilitat que històricament ha sofert aquest sector, convertit en una autèntica «illa» dins de la ciutat. Per això es planteja l'obertura de dos eixos viaris bàsics:

a. Una via nord-sud que transcorri pel Torrent Gornal i que, després de passar per sota la carretera de Collblanc (viaducte ja existent), enllaci la Diagonal amb el sistema format per l'avinguda d'Isabel la Catòlica/avinguda del Torrent Gornal. És a dir, es crea la connexió directa Diagonal/l'Hospitalet centre.

b. Una via est-oest que connecti Gregorio Marañón-avinguda de Xile amb el carrer Sant Mateu, amb pas sota el II Cinturó. D'aquesta manera es dóna accessibilitat directa al sector des d'Esplugues per l'oest i des de la zona universitària per l'est. Ambdós sistemes s'intercomuniquen i es descarrega el trànsit per la carretera de Collblanc (N-II).

Els equipaments i les zones verdes:

– Els límits nord i est del sector estan constituïts per una seqüència d'instal·lacions esportives ja consolidades, amb fronts regulars i ordenats a la Diagonal, l'avinguda del Dr. Marañón i l'avinguda de Xile (pistes universitàries, Tennis Turó, Club de Polo, etc.), però amb fronteres irregulars i desordenades cap a l'interior del sector. En l'ordenació proposada es redefineix la frontera interior d'aquestes instal·lacions a través de la vialitat projectada i s'estableix el límit definitiu de cadascuna d'elles. S'ajusten també les qualificacions del PGM 76 per adaptar-les als nous límits definits per la vialitat i a situacions no contemplades en el moment de la seva redacció.

– En l'àrea central de l'ordenació es defineixen tres peces delimitades per la vialitat interna.

a. Una peça destinada a equipaments locals, la qual rep la localització del complex esportiu de l'Hospitalet, ja previst en el Pla Especial d'aquesta zona i que s'ha ressenyat anteriorment.

b. Dues peces simètriques respecte a l'anterior que, amb superfícies d'1,87 ha i 5,30 ha, es destinen a equipaments locals la primera i a parc metropolità la segona, com a esponjament de la densa ocupació que caracteritza aquest sector i com a part integrant d'un conjunt de zones verdes (Parc Cervantes, Can Vidalet, Parc de «Les Planes»), les quals, ja existents o previstes pel PGM, formen un sistema d'espais lliures fonamental en la regeneració urbana d'una àrea summament densa i deficitària de zones verdes.

A la façana a la carretera de Collblanc, s'hi preveu la ubicació d'equipaments locals, bàsicament dirigits a l'ús educatiu i esportiu, recollint dotacions ja programades o existents (escola d'EGB, camp de futbol, etc.) i possibilitant una major capacitat d'espais per a actuacions d'aquest tipus. Els sistemes d'equipaments es complementen en aquesta façana amb peces de zona verda, les quals, tot penetrant-hi, vinculen els dos parcs interiors amb la carretera de Collblanc i, en conseqüència, amb la zona nord de l'Hospitalet. La carretera de Collblanc constitueix en aquest sentit una barrera. Un dels objectius del PE és l'obtenció d'una màxima accessibilitat per als vehicles i d'una permeabilitat per als vianants des de l'Hospitalet. En aquest sentit, a l'accessibilitat que procura l'obertura del vial nord-sud descrit abans, s'hi sumen les connexions viàries i de vianants, a través de les perllongacions de les avingudes del Torrent i de Tomás Giménez fins a l'interior del sector.

El disseny de la vialitat:

Les característiques específiques del sector que s'ha d'ordenar –equipaments esportius, zones verdes, etc.–, ha donat lloc que el disseny dels vials es consideri com un aspecte fonamental del projecte. Un conjunt d'aquest tipus, atès els usos que conté i la seva envergadura, ha de contemplar la possibilitat d'afluència massiva de vehicles amb caràcter puntual (grans competicions, diumenges, etc.), s'ha de cobrir –en conseqüència– una important capacitat d'aparcament al seu interior.

Altra qüestió fonamental és que el vial (les seves vores) ha de ser capaç d'allotjar una sèrie d'activitats lligades directament amb el lleure i la pràctica de l'esport que cada dia són més habituals (*footing,* circuits de bicicletes, circuits de muntar a cavall, etc.). En funció d'aquest doble requeriment, s'ha optat per una tipologia de secció de vial en la qual el vial resolgui ambdós problemes; és a dir, en les seccions previstes en una cara es resol sempre el problema de l'aparcament, mentre que la cara oposada es descompon en una vorera pavimentada (paviment dur), una franja enjardinada arbrada (que en els casos necessaris adopta la forma de talús per adaptar-se a la topografia del terreny) i un canal pavimentat de sauló (paviment tou). Aquests dos canals amb diferents paviments i dimensions generoses són els que –segons es preveu– permetran d'allotjar i de diferenciar les diverses activitats de lleure i esportives que hem assenyalat abans.

En el disseny de la vialitat, concebuda de la manera que s'ha explicat, s'ha previst que les voreres-canals de lleure corresponguin a les tres peces centrals, és a dir, els dos parcs urbans i el complex polisportiu, així com a l'envolupant del conjunt Polo-Tennis Turó-Torre Melina, atès que ho permeten les dimensions de la majoria de voreres ja existents en aquest moment.

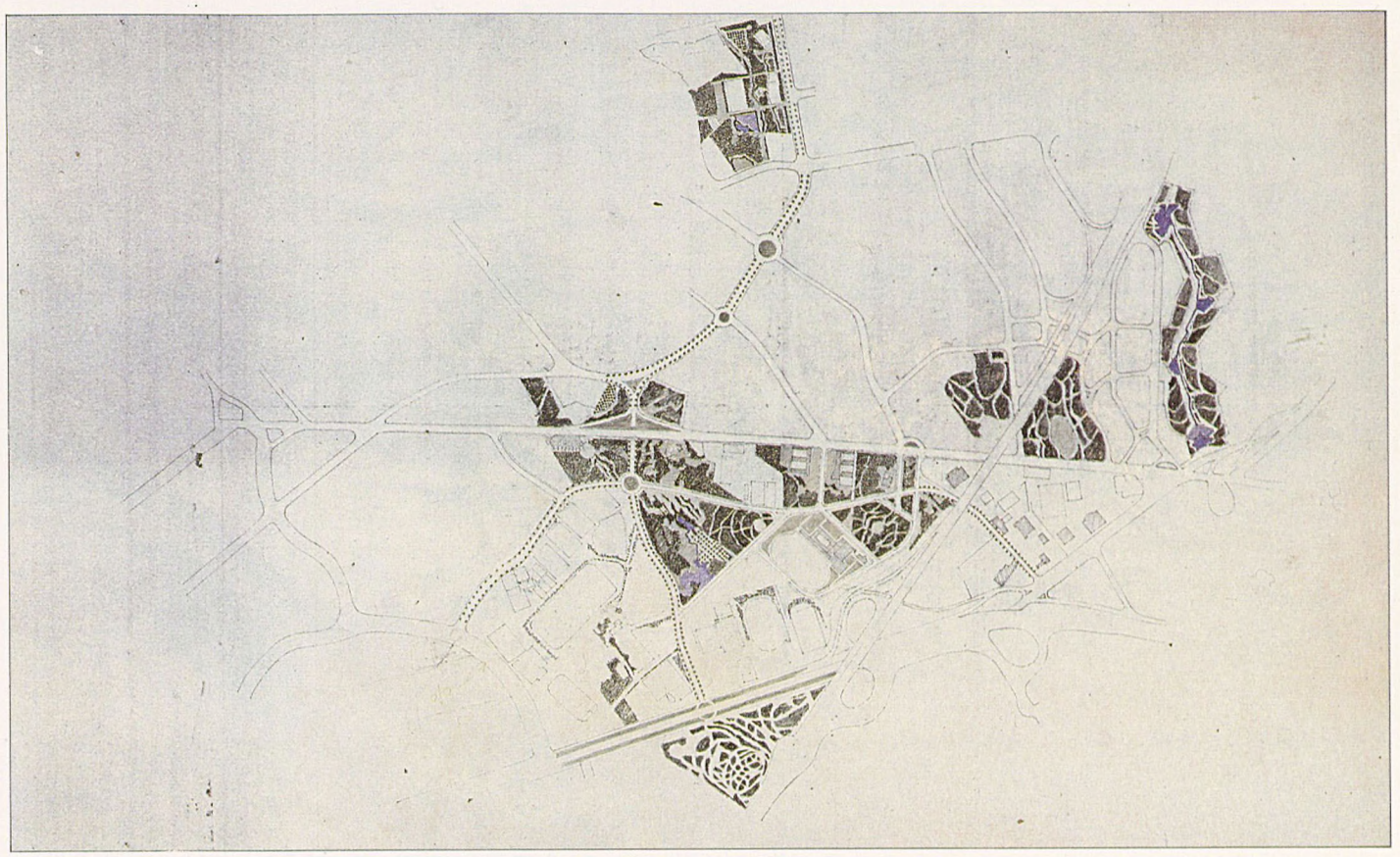
El conjunt de la vialitat dissenyada d'aquesta manera permet l'obtenció d'un total de 1.250 places de pàrquing (independents de les pròpies de cada instal·lació) i 4.270 de recorreguts de lleure-esport.

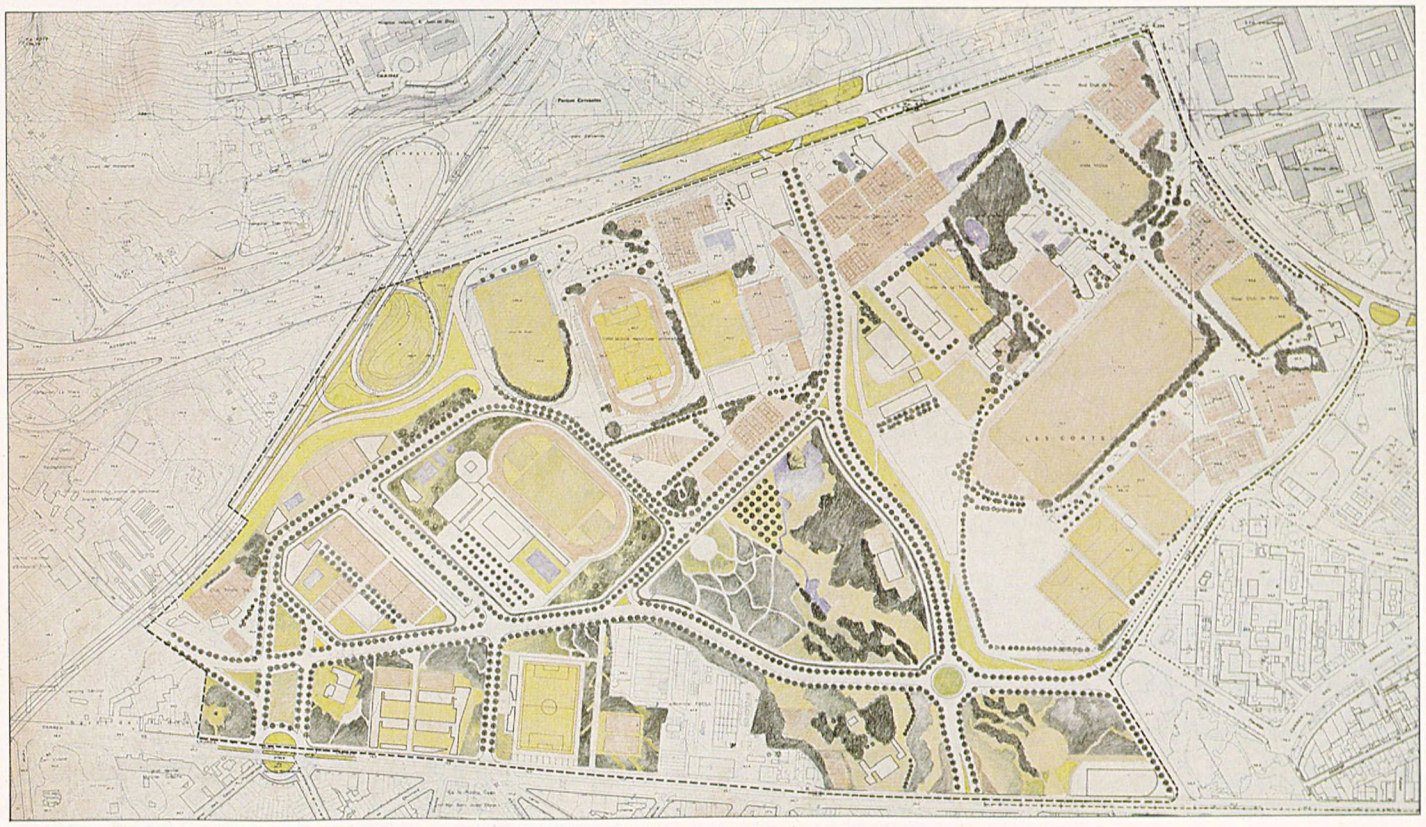
Equip Redactor

Unitat projectes metropolitans

1985

Sistema d'espais lliures i esquema d'estructura del sector ponent Can Cervera i Can Vidalet.





Ordenació general.

6.4 Parc del Remolar i Paratge Filipines



L'estany del Remolar.

El Pla General Metropolità qualifica una àmplia zona per sobre i per sota l'autovia C-246 com a equipament de nova creació a nivell metropolità (7c). En territoris privilegiats com són els deltes i, en aquest cas, sota la pressió urbanitzadora de la conurbació barcelonina, els conflictes relatius a l'ordenació del territori o a l'assignació dels usos que corresponguin així com la implantació dels sistemes generals que tota àrea urbana demana, es tornen singularment difícils.

El Delta, com a màxim exponent de riquesa natural, ofereix l'indret ideal per a desenvolupar moltes de les principals tasques productives de l'home, però tanmateix és sol·licitat per espècies de la natura que hi disposen del seu hàbitat ideal.

En aquesta lluita d'interessos, agrícoles, urbans, industrials, de serveis, etc., hi ha dues activitats que estan en recessió, com són l'agrícola i la pròpia de l'indret natural, és a dir, el de l'hàbitat caracteritzat per una flora i una fauna específiques. Enfront l'actitud desenvolupadora que entén la natura com a mitjà de gran potencial, és possible una concepció dels recursos naturals com a fets limitats, atès que hom és conscient de la degradació ambiental i de l'extinció d'aquests recursos, i més concretament de l'esgotament de les àrees humides com aquesta, una de les tres més importants existents a Catalunya.

El sector de l'estany del Remolar, juntament amb el de la Ricarda, és el territori d'aiguamolls més significatiu del delta del Llobregat, on es poden comptabilitzar 255 espècies d'aus, algunes de les quals només es troben en aquest aiguamoll. A més, es tracta de preservar un paisatge que té coherència i personalitat pròpies.

Tanmateix les pinedes litorals formen part del patrimoni paisatgístic del Delta, en estendre's des de la Ricarda fins a Castelldefels, si bé bona part d'aquestes ha estat disminuïda i transformada per les diferents construccions sorgides en les darreres dècades.

Altre aspecte singular d'aquest territori és el fet que el municipi de Viladecans no pot accedir a les seves platges, ja que tota la línia de costa entre el Remolar i la Murtra té barrat l'accés a la platja per les tanques dels càmpings instal·lats a primera línia que privatitzen així la utilització d'un bé d'ús i de domini públics com és la platja.

La topografia és pràcticament plana, amb algunes zones per sota del nivell del mar, com són les més properes a l'estany.

Cal posar de relleu en aquest sector la gran contaminació existent per aigües residuals que arriben a l'estany a través de les correderes agrícoles i també la salinització per intrusió marina, ja que el nivell dels aqüífers va minvant, la qual cosa fa que els recursos agrícoles en aquest sector siguin deixats d'explotar progressivament.

Les peces de conreu situades al voltant del camí de les Filipines, al sud de l'autovia, presenten la circumstància d'estar sotmeses a una forta pressió, pel fet que són limítrofs amb els càmpings i per l'ús massiu de les platges. La dificultat d'establir un control efectiu sobre el conreu així com la necessitat de potenciar el camí de les Filipines com a eix bàsic d'accés al sector fan encara més difícil la permanència de l'ús agrícola situat entre l'autovia i el mar.

El Consell Metropolità de la CMB va acordar l'elaboració d'una proposta que fixés els possibles usos lúdics en aquest indret, tot i garantint la preservació ecològica del seu impacte.

Posteriorment, alguns promotors presentaren diverses propostes de localització d'instal·lacions recreatives concebudes com a Parc Aquàtic.

Definició dels objectius

Els objectius del Pla Especial es poden concretar en:

- Protecció efectiva dels aiguamolls del Remolar.
- Protecció de les pinedes litorals.
- Protecció dels valors paisatgístics i naturals del territori.
- Augment del nivell d'accessibilitat general del sector.
- Augment del nivell d'accessibilitat a les platges.
- Equipament del front costaner i de les platges.
- Creació d'un complex recreatiu (Parc Aquàtic).
- Regulació de les instal·lacions de càmpings no considerades com a equipaments (normativa sobre equipaments de l'any 1982).

Descripció de la proposta

La proposta d'ordenació es desenvolupa a partir del document del Pla de Costes, que suprimia la perllongació del C/A de la Zona Franca, travessant tot el Delta fins a connectar amb l'autovia C-246.

L'esquema de trànsit a partir del bucle d'accés, d'acord amb el projecte realitzat per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, és constituït per un eix bàsic, camí de les Filipines, i per un carrer distribuïdor que es disposa al nord de les pinedes. Transversalment es complementa amb uns camins de vianants que arriben fins a les platges.

Respecte als usos assignats al territori i als tipus d'equipament, el Pla Especial estableix les següents:

Parc de protecció de l'aiguamoll del remolar

Correspon al territori comprès entre els termes municipals de Viladecans i del Prat, l'aeroport, la ribera occidental del canal de la Vidala i el marge occidental de l'estany del Remolar. Es defineix com a àrea protegida a conservar i d'ús restringit a l'activitat científica i didàctica. La seva superfície és de 89 ha.

L'actuació adient s'instrumentarà a partir de la neteja dels fons de l'estany i de la depuració de les aigües abocades i d'escorrentia, la prohibició d'usos incompatibles, la supressió de la barrera artificial actual, la protecció de la bocana de l'estany i la canalització de la riera de Sant Climent.

Aquests sòls tindran la consideració d'espai natural protegit en els termes de la Llei d'Espais Naturals de Catalunya i el règim jurídic propi del domini públic quan l'Administració hagi adquirit el sòl.

Parc del canal de la Vidala i paratge de les Filipines

Correspon al territori comprès pel marge dret del canal de la Vidala, l'autovia C-246, la corredera de desguàs i l'eix vial transversal al nord de les pinedes. Es tracta d'una àrea complementària de protecció dels aiguamolls, pequè faci de «coixí» a la pressió antròpica. La seva superfície és de 39,2 ha.

L'ús que es proposa és el de parc metropolità, amb una petita infrastructura d'impacte mínim al territori, amb la realització de recorreguts i de circuits, la recuperació i nova plantació de comunitats vegetals i una possible ampliació de la làmina d'aigua.

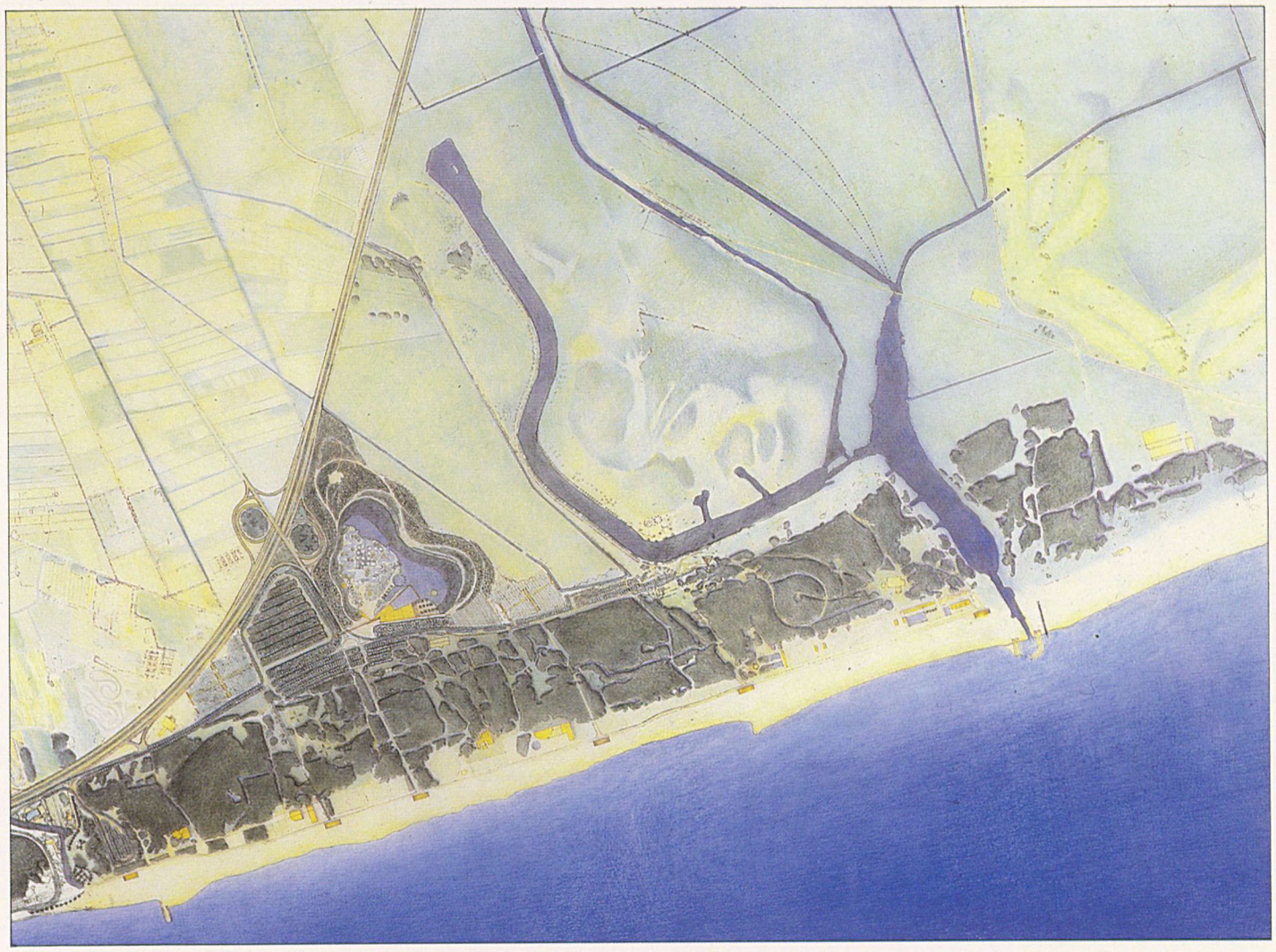
Aquests sòls són sotmesos a la legislació específica de les zones verdes i a la Llei d'Espais Naturals de Catalunya.

Parc de les pinedes i arbredes litorals

Comprèn les àrees arbrades, resultat de la plantació de *Pinus pinea* (pi pinyoner) realitzada el segle passat per consolidar les dunes. Ocupen la primera línia de la platja en una llargària de 2,2 km i una fondària de 350 m. La seva superfície és de 73 ha. Aquestes àrees són ocupades en gran part per càmpings. Aquest ús no és contemplat com a equipament en les Normes del PGM modificades l'any 1982 i vigents en el moment del començament de la redacció del PE. A partir del possible cessament d'aquesta activitat, que es manté i es respecta com a ús provisional, l'ús assignat seria la transformació en àrees de pícnic. A aquest ús també es destinarien les plantacions de *Populu Canadiensis* (pollancres) properes al carrer transversal.

El règim aplicable serà la legislació específica sobre defensa i conservació de masses forestals i la de zones verdes. La destinació com a parc comporta la seva adscripció al règim jurídic dels béns de domini públic. Es permetran els usos públics i col·lectius propis de les zones verdes, s'impulsarà la reglamentació de les pinedes afectes o envellides, així com els programes de prevenció d'incendis.

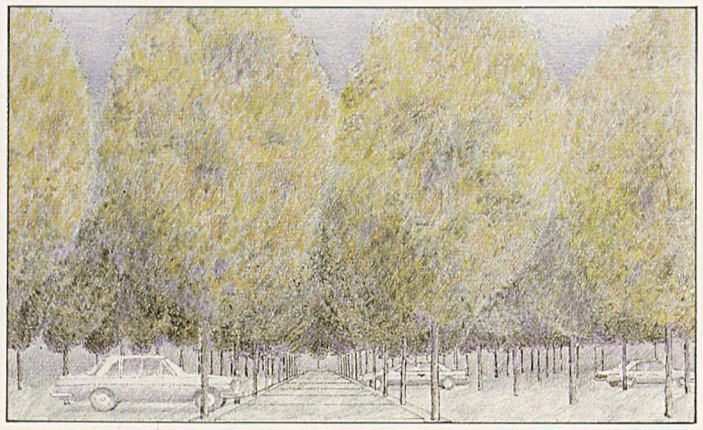
Parc del Remolar i paratge Filipines.

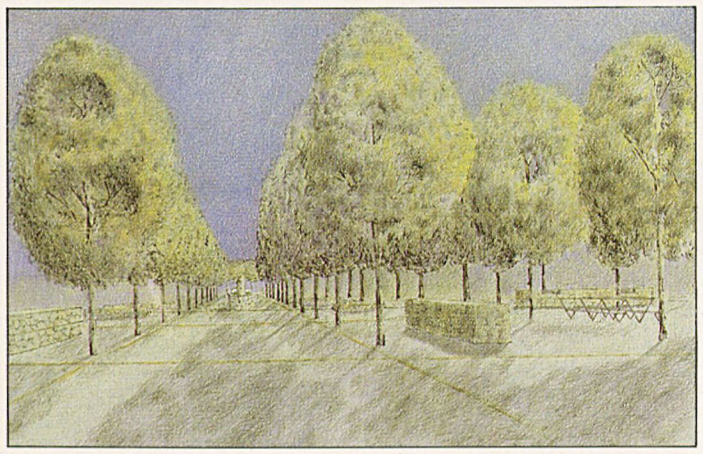


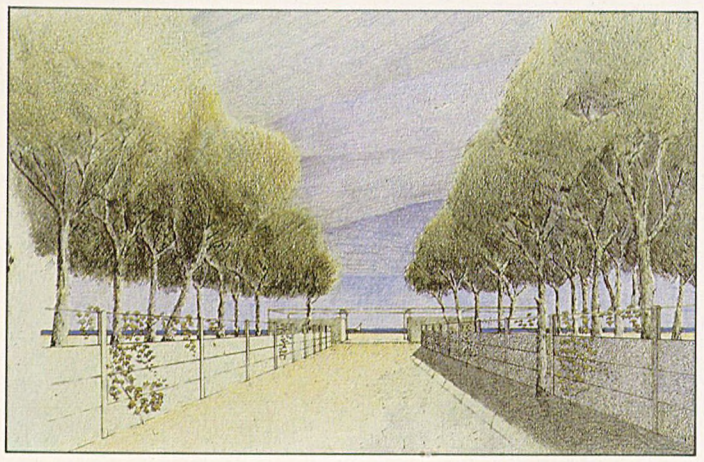
Pàrquing sota les Pollancredes.

Àrea de pícnic.

Accés a la platja.







Sistema viari d'aparcaments
i de camins de vianants

L'esquema general d'accessos deriva dels projectes elaborats per la Direcció General de Carreteres de la Generalitat, mitjançant un bucle que enllaça la C-246 amb l'antic camí de les Filipines. La secció d'aquest carrer és de quatre carrils amb voreres de 10 m i amb plantació de *Tipuana Tipu* i tanques vegetals. Transversalment hi ha un vial d'accés als aparcaments públics i als camins de vianants que tindrà dos carrils i voreres arbrades, de tractament tou i un traçat que segueix els límits de les propietats actuals. Cada penetració arriba a uns equipaments de platja connectats amb els altres per un camí. El règim aplicable serà el de les vies municipals, a excepció del bucle d'accés a la C-246.

El parc aquàtic

Correspon al territori limitat per l'autovia, el camí de les Filipines, les pinedes i el canal de desguàs dels carrers. La seva superfície és de 39,3 ha.

Es configura en dues parts: el nucli de piscines (d'onades, d'adults, infantils) i els tobogans (sinuosos, lents, ràpids, de gran alçària), articulats en làmines d'aigua per a ús del públic i al voltant de les edificacions tècniques, amb àmplies zones enjardinades amb gespa i arbres que minimitzin l'impacte visual i paisatgístic de les instal·lacions. D'acord amb la normativa del PGM s'atorga una preferència de titularitat pública del sòl, i es permet la gestió privada de l'ús mitjançant una concessió.

Equipaments del front costaner

El Pla Especial regula l'equipament del front costaner mitjançant la reserva de territori limítrof amb la ZMT, on es preveuen instal·lacions de tipus esportiu, recreatiu i sòcio-cultural, una vegada transformada l'actual activitat de càmping. Són edificacions distanciades, que permeten la continuïtat del parc de les pinedes, a les quals s'accedirà per les penetracions d'accés a les platges amb un ús ocasional de vehicles. Bàsicament són: instal·lacions balneàries, casa de colònies i centre de vacances, Palau de Congressos i centre de convencions, pistes polisportives descobertes, àrees de activitats a l'aire lliure, Club i Escola de Vela.

Sistema de serveis i instal·lacions tècniques

Comprèn els terrenys de l'actual gasolinera i aquells que hi són limítrofs i que es reserven al servei dels equipaments que regula aquest pla.

Equip Redactor

Unitat Desenvolupament Metropolità
Equip zona costanera

1986

6.5 Els parcs fluvials: Una proposta per al riu Besòs



Els parcs fluvials: una proposta per al Besòs.

Els Ajuntaments del tram final del Besòs (Montcada, Santa Coloma de Gramenet, Barcelona i Sant Adrià del Besòs) plantejaren l'any 1982 l'interès d'aprofitar el llit del riu per a localitzar-hi zones d'esbarjo. Aquest interès partia, d'una banda, de la falsa imatge d'uns grans espais lliures desaprofitats i, de l'altra, del lamentable estat que presentava el riu, convertits el curs d'aigua en claveguera i el llit en abocador d'escombraries. Semblava urgent emprendre actuacions immediates que centressin l'atenció sobre el riu i acceleressin les necessàries mesures de sanejament i de depuració.

Les propostes sobre el Besòs no podien respondre, però, a plantejaments aïllats o sectorials, ja que havien de partir de l'òptica més global de considerar la singularitat del riu i del seu entorn geogràfic dins el territori metropolità i de potenciar-lo en el seu paper d'eix vertebrador de l'estructura d'un gran sector metropolità.

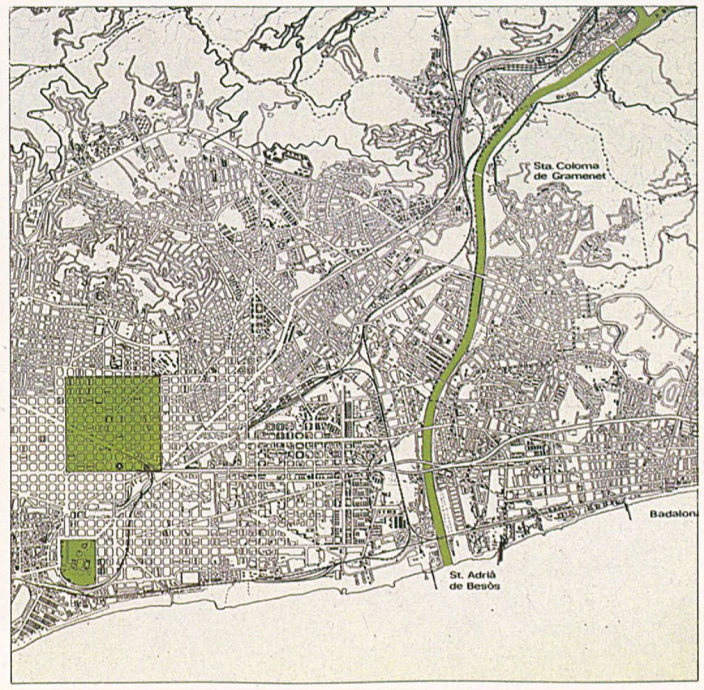
Fins ara, pel seu règim torrencial i pel nivell normal del seu cabal, el Besòs no ha estat un riu que articulés al seu entorn el procés urbanitzador, al contrari, ha tendit a allunyar-lo pel risc de les riuades. Només quan la pressió del creixement de Barcelona i dels altres nuclis urbans que l'envolten ha fet inevitable l'apropament, s'han anat portant a les seves vores activitats industrials, infrastructures de serveis de caràcter metropolità i assentaments residencials marginals. Paral·lelament, la utilització del llit com a abocador d'aigües residuals ha comportat la seva progressiva contaminació que l'ha anat convertint en claveguera o gran col·lector. A partir d'aquestes imatges, el procés de degradació del riu i de l'entorn apareix ja com a irreversible.

La canalització es porta a terme solament des d'una estricta lògica hidràulica per tal d'evitar els efectes que han produït les riuades sobre la ciutat que s'havia anat apropant, agreujant el tall i la separació entre els teixits urbans de les vores.

La possibilitat d'invertir aquest procés de degradació es planteja a partir d'una intervenció que consolidi la imatge del riu com a tal i que aprofiti el seu paper vertebrador dels espais lliures de l'entorn, estructurant un parc fluvial metropolità des de Montcada fins al mar, lligam natural entre el Parc de Collserola i la zona costanera.

Aquest nou plantejament parteix de considerar en primer lloc, l'important procés d'urbanització que s'ha donat a l'entorn del riu a partir de la canalització, és a dir, quan les riuades deixen d'ésser un perill en l'àrea immediata. En segon lloc, la importància de l'àmbit del riu i dels espais lliures que encara l'envolten, fruit en bona part de les reserves de sòl previstes al PGM per al sistema viari, espais lliures i equipaments. El riu, amb una longitud de 9,3 km i una amplària mitjana de 200 m entre fronts edificats, té una superfície equivalent a la de 100 illes de l'Eixample o a sis vegades el Parc de la Ciutadella. En tercer lloc, l'interès creixent per portar a terme mesures de depuració que permeten contemplar la possibilitat d'unes aigües netes a termini mitjà. Finalment la posada en marxa de plans i projectes que afecten els espais immediats al riu avala la possibilitat de la proposta al mateix temps que fa palesa la necessitat d'uns criteris directors que permetin articular els espais lliures de l'entorn del riu.

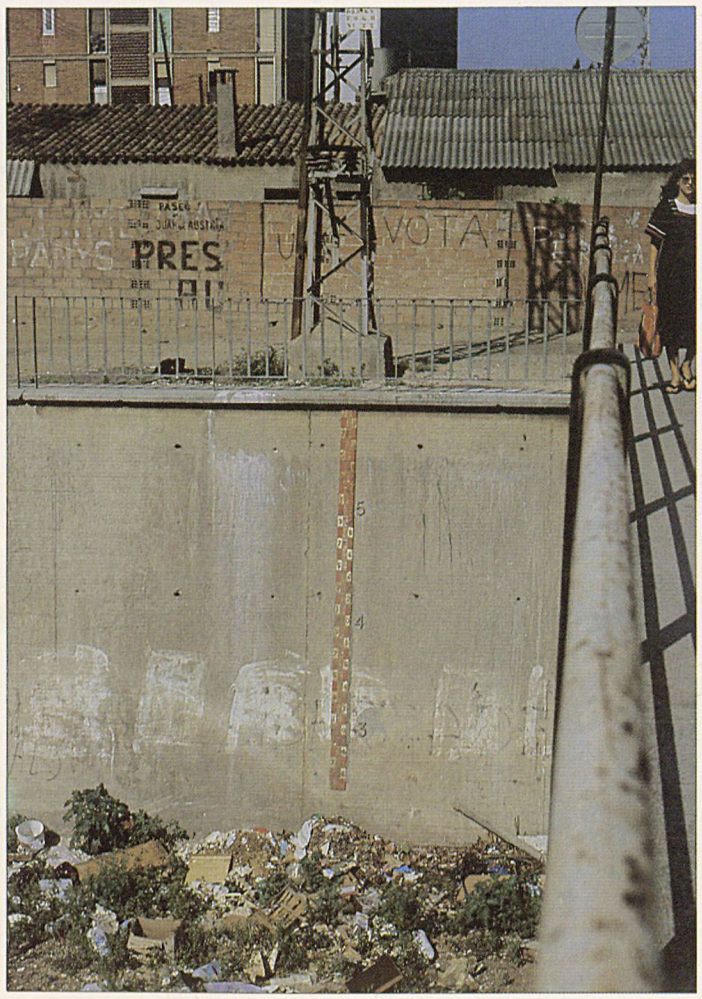
La dimensió del Riu.



L'entorn immediat del riu.

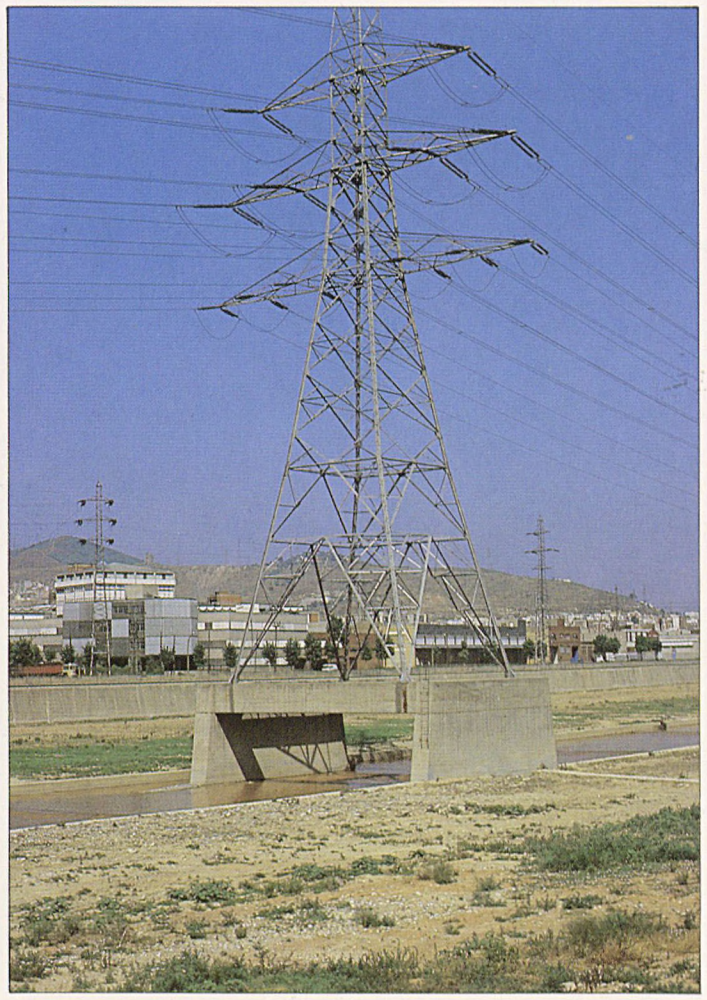


El llit del Besòs. Abocador d'escombraries.





L'incidència d'infrastructures al mig del Riu.



L'estat de la canalització.





Els abocaments.



El Besòs actual: elements i condicionants

Quan, a la nit del 25 al 26 de desembre de 1962, es produeix la més important riuada coneguda al Besòs, amb un balanç de 73 persones mortes o desaparegudes i de més de mil milions de pessetes de danys, es fa palès el caràcter urbà del riu. L'Estat decreta la urgència de la canalització i n'assumeix les despeses. Aprovat el projecte del tram final el 1969, les obres que configuren l'actual imatge del riu s'inauguren el juliol de 1975.

La *canalització* està calculada amb un període de retorn de 1.000 anys per a un cabal màxim de 2.430 m^3/s, que és un 50 % més gran que l'estimat per a la punta de la riuada de 1962. La secció característica té una amplada d'uns 130 m i es limita per murs en talús en el tram de Montcada i murs de gravetat a la resta, amb una alçada variable entre 3,85 m i 6,67 m a la desembocadura. A partir del sifó del Besòs, se situa, en el centre, una canal d'aigües baixes de 20 m d'amplada i 70 cm de fons, per on transcorre l'aigua en règim normal.

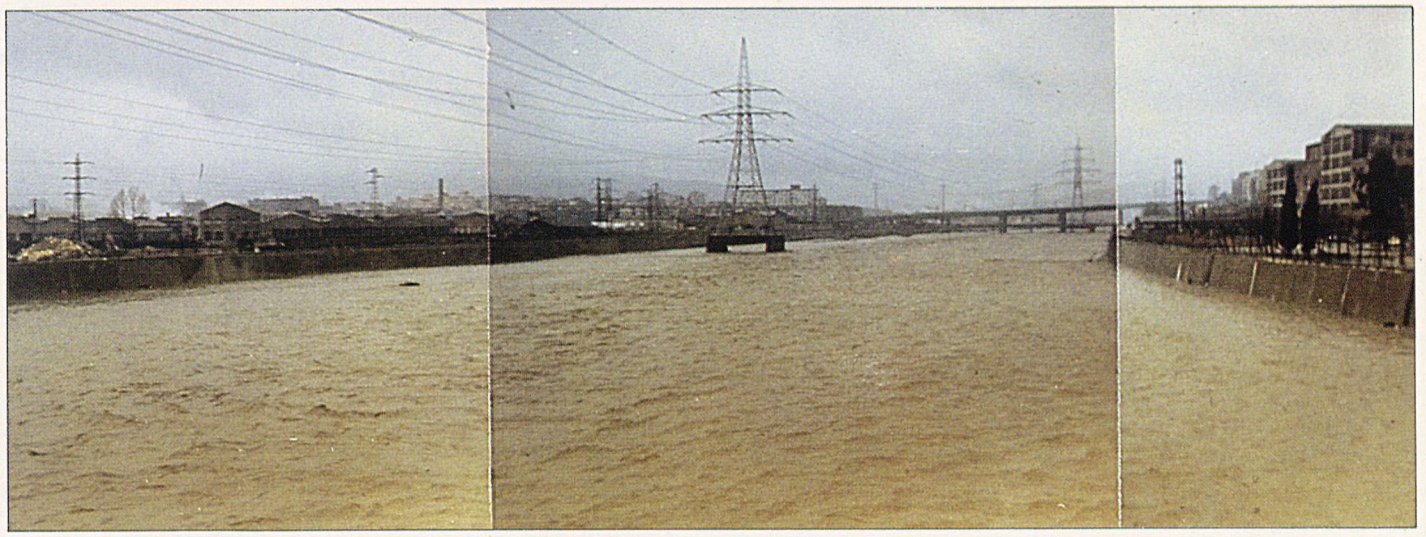
La imatge de la canalització és incompleta si no es té també en compte que existeixen més de cent punts d'abocament, dels quals dotze correponen a torrents i la resta a abocaments industrials, desguassos municipals i sobreeixidors de clavegueres paral·leles al riu. L'ús freqüent com a abocador de runes i escombraries, els danys soferts per la canalització al llarg del temps i la incidència rellevant dels serveis que la majoria de les companyies subministradores han anat instal·lant a les vores del riu, fins i tot pel mig del llit, contribueixen també a configurar la imatge actual.

L'anàlisi del *règim del riu* a través de l'estudi dels cabals mitjans diaris del període 1969-80 posa de relleu el seu caràcter torrencial.

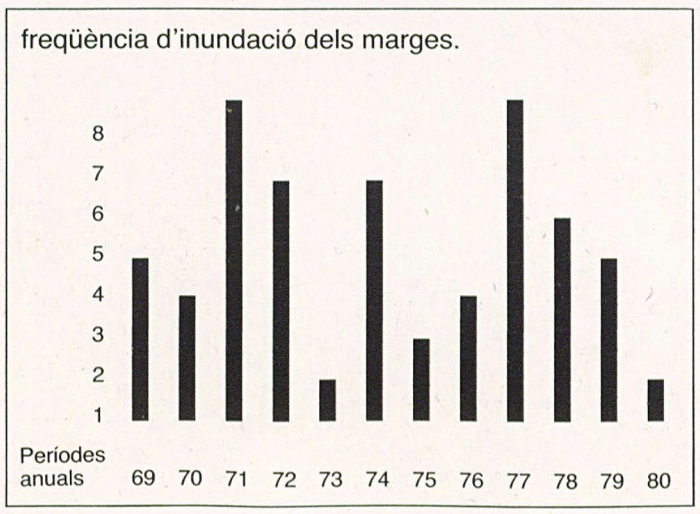
En el règim normal, el cabal és molt reduït i les aigües es mantenen dins els límits de la canal d'aigües baixes. Molt sovint, però, inunden els marges immediats. Així, en aquest període de deu anys, els marges s'han anat inundant un mínim d'una vegada l'any, amb un màxim de vuit vegades i una mitjana de quatre. Les inundacions s'han produït en tots els mesos de l'any i, si bé corresponen tot sovint a cabals relativament petits, es produeixen puntualment avingudes importants en les quals l'aigua arriba a ocupar el llit de banda a banda. La secció actual de la canalització pot arribar, doncs, a ésser tota ella necessària i, com han vingut assenyalant els tècnics de la Comissaria d'Aigües, no es poden plantejar propostes que en suposin una disminució. El llit del riu no és un espai lliure i els seus marges no admeten elements que puguin obstaculitzar el curs de les aigües: arbres, escales o d'altres instal·lacions fixes podrien arribar a formar barreres en els ponts durant algunes riuades importants. Les pavimentacions, però, i les plantacions herbàcies i arbustives poden ésser compatibles amb el règim torrencial del riu.

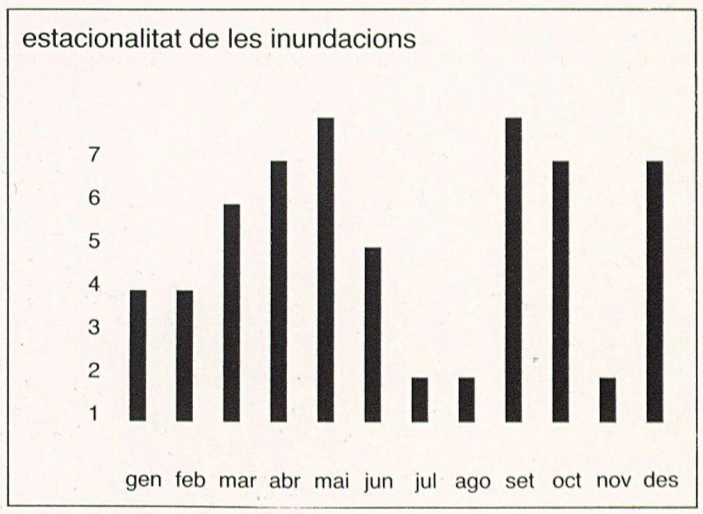
Un Riu Torrencial.





Riu Besòs. Febrer 1982.





Les vores del riu

La imatge no gens satisfactòria que ens ofereix el riu és conseqüència tant de l'estat de l'aigua, del llit i de la canalització, com de la manca de qualitat urbana de l'entorn: un teixit urbà inacabat, amb amplis espais buits, condicionat per les reserves de sòl d'una xarxa viària mai definida amb precisió.

Les vores, la façana, el mirador i el complement del riu constitueixen, amb el llit, una unitat difícilment separable. Si d'una banda el tractament del llit ve condicionat pels usos i les característiques de l'entorn immediat, de l'altra és inútil de pensar en l'arranjament del riu si no hi ha un marc adequat que el fonamenti i permeti gaudir-ne.

El recorregut del riu ofereix un seguit de situacions i de paisatges molt diversos. Des de la confluència amb el Ripoll, a Montcada, fins a la desembocadura, hom pot distingir dues zones on les vores tenen característiques ben diferents.

En el primer tram, des de la confluència dels dos rius al cementiri de Santa Coloma, la vora esquerra és un front forestal bordejat per la carretera de la Roca que, a modus de cornisa, delimita una sèrie de plans entre la serra i el riu. Aquest front forestal contrasta, a l'altra vora, amb un paisatge més complex: el front urbà de Montcada, el puig de Sant Joan i la via del tren.

En el segon tram, a partir del gran pla de Can Zam, enfrontat al turó de la Trinitat Vella, les vores esdevenen ja urbanes: el fronts de Santa Coloma de Gramenet i de Sant Adrià del Besòs a una banda, i els polígons industrials a l'altra, entre els nuclis residencials del Baró de Viver, del Bon Pastor i de la Catalana.

A la desembocadura es troben les centrals tèrmiques, la planta de tractament d'escombraries, el futur polisportiu de Sant Adrià i el mar.

La confluència del Besòs i del Ripoll s'ha establert com a inici de l'àmbit estudiat en tant que hi convergeixen una sèrie d'elements que li atorguen un caràcter singular. Aigües amunt de la confluència s'estén al marge dret el pla d'en Coll, d'unes 25 ha d'extensió, entre l'autopista de França i el riu i, al marge esquerre, el pla del Besòs, de 14 ha de superfície, delimitat per la carretera de la Roca i emmarcat per la serrelada de Marina.

Ambdós plans, pràcticament buits d'edificació, es destinen segons el PGM a parcs, equipaments i comunicacions. Dotats d'una gran accessibilitat en l'àmbit comarcal, s'han configurat a la proposta com a zona fortament equipada pel lleure metropolità i d'inici del parc fluvial.

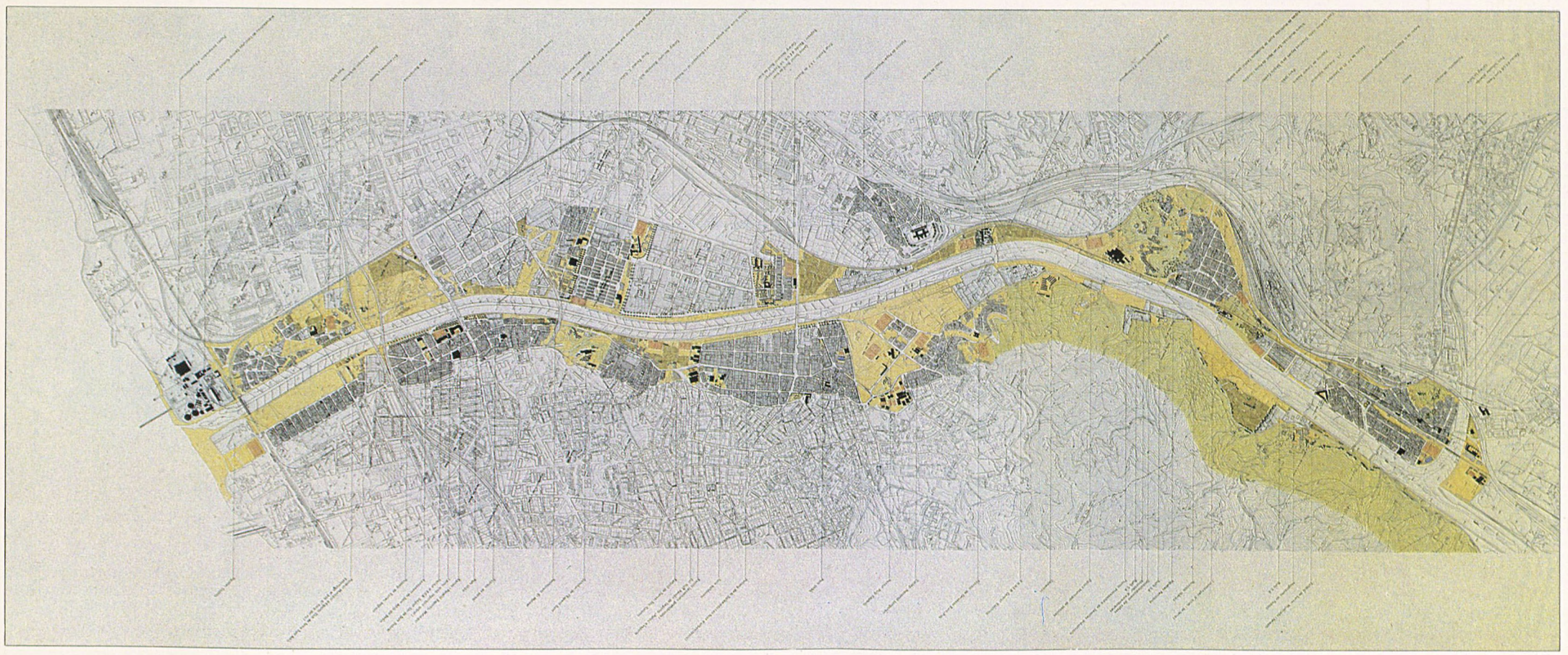
A la confluència dels dos rius, la gran extensió del llit es preveu com un llac, limitat aigües amunt del Besòs per un edifici pont que, vinculat a les àrees equipades abans esmentades, permetria l'accés des de la carretera de la Roca i del Parc Forestal.

Aigües avall s'estén el front urbà de Montcada, directament relacionat amb el riu per l'avinguda de la Ribera, que es proposa com a passeig arbrat que, vorejant el riu, arribi al peu del puig de Sant Joan, davant per davant de les instal·lacions d'Aigües de Montcada, punt on la franja vora riu s'estreny degut a la via del tren. Al marge esquerre s'estén un altre dels grans plans delimitats per la carretera de la Roca, ocupat actualment per muntanyes d'àrids i qualificat al PGM com a àrea de Serveis Tècnics, on s'ha previst ubicar l'estació depuradora de Montcada, que s'haurà d'integrar paisatgísticament en el parc fluvial.

A partir d'aquí, l'entorn del riu esdevé més urbà. Des de les instal·lacions industrials agrupades a l'entorn del sifó dels Besòs al Parc de Torre-Roja, en el Turó del Sanatori, els fronts edificats de Santa Coloma s'alternen amb grans buits on es preveuen diferents parcs. El Pla Especial del marge esquerre del riu Besòs, redactat per l'Ajuntament de Santa Coloma amb la perspectiva de l'arranjament del riu, preveu el disseny del vial del marge esquerre, el passeig de la Salzareda, com a via urbana que lliga tot el front i la consolidació de dos grans parcs equipats: el de Can Zam i el de Can Pexauet.

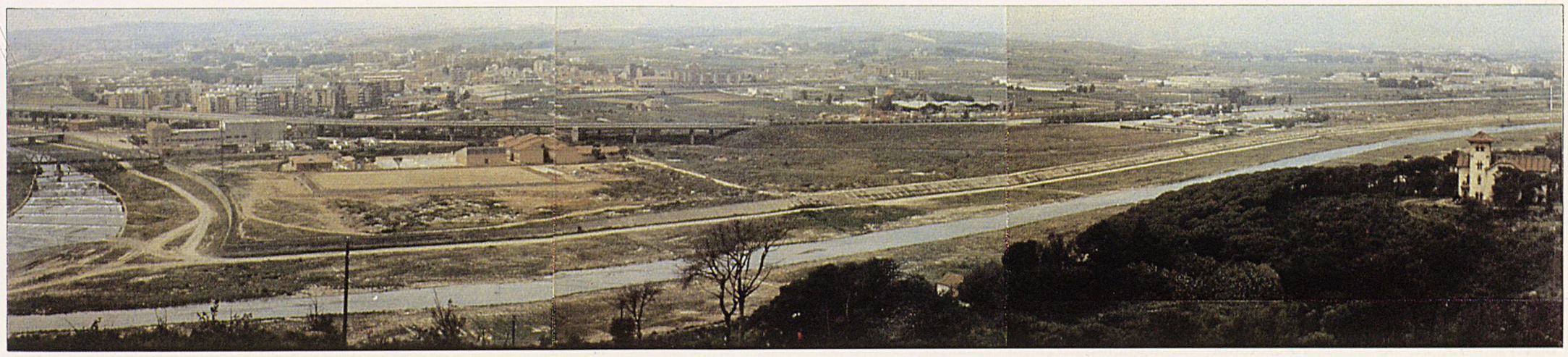
Entre el Pont del Molinet i el de Sant Adrià, el front urbà s'organitza davant els vials interiors i d'esquena al riu. Després del pont de Sant Adrià torna a recuperar la façana al riu amb el front urbanitzat de la Rambleta, fins al projectat Parc de la Marina.

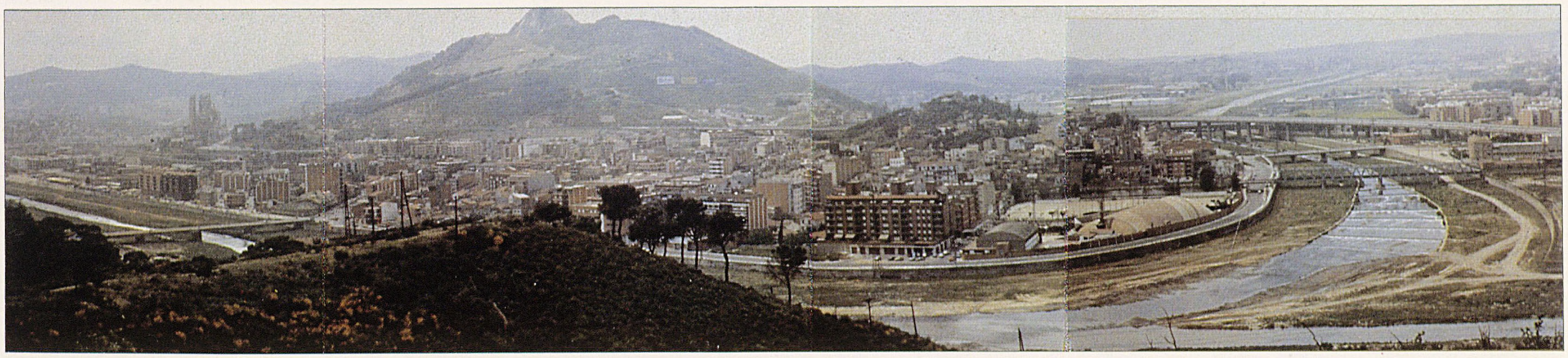
L'entorn del Riu. Usos.



Pla d'en Coll.

Front urbà de Montcada i Reixac.





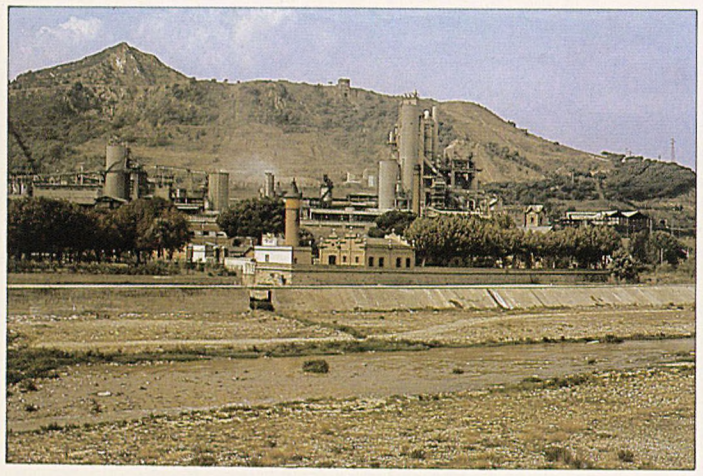


Av. de la Ribera i Pont de Montcada.

Can Zam.



Aigües de Montcada i l'Asland.



Pont de Santa Coloma.



Passeig de la Salzereda.



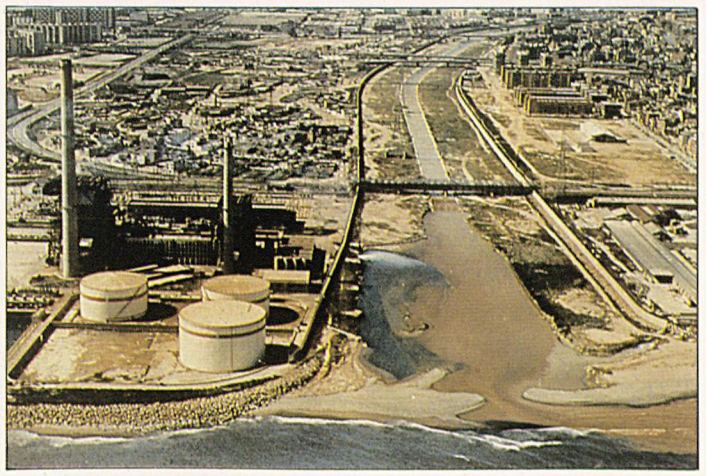
Pont de l'autopista de Mataró.



Pont i passarel·la del Molinet.



La desembocadura.



La franja reservada per a la via ràpida del marge esquerre del riu, entre aquest i les edificacions, pot permetre disposar d'un passeig continu vora riu entre el Parc de la Marina i el de Can Zam que, constituint-se en façana del Besòs, incorpori els nous parcs dins un esquema congruent amb el tractament unitari del nou riu remodelat.

A l'altra vora, el front del riu és fonamentalment industrial. Els nuclis residencials existents (Baró de Viver, Bon Pastor i la Catalana) s'han vinculat tradicionalment als nuclis de l'altra banda per ponts o passarel·les: pont de Santa Coloma, passarel·la del Molinet i passarel·la de la Catalana.

El traçat i el disseny del Cinturó Litoral hauran de permetre la continuïtat de les relacions històriques amb l'altra vora del riu i la compatibilitat amb un parc lineal, eixamplat en els nusos de la Trinitat i de l'autopista de Mataró. Dos eixos cívics rellevants: la ronda del Mig (passeig de Santa Coloma) i el carrer de Sant Adrià, connectarien, pel pont de Santa Coloma i la passarel·la del Molinet, les dues vores.

El tractament unitari del llit del riu en aquest sector enforteix la proposta de tractament de les vores. L'estany de la Marina, com a fita final del parc fluvial abans de la desembocadura, complementa les propostes de relació entre els barris de la Catalana i de Marina, que es plantegen al Pla Especial del sector.

Un parc fluvial metropolità: Una alternativa hidràulica i paisatgística i de requalificació de l'entorn

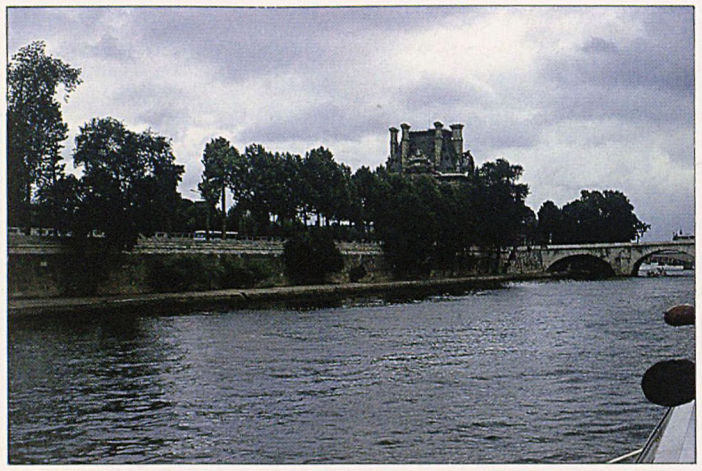
Traspassat el criteri que s'havia configurat inicialment d'emprendre actuacions sectorials al llit del Besòs per raons, entre d'altres, de la lògica funcional del riu, i reconeixent les característiques urbanes del lloc que ocupa, és difícil, a partir de la imatge actual, plantejar-se la voluntat de potenciar el paper urbà del riu, d'aprofitar el llit des d'un punt de vista paisatgístic i d'integrar les vores en el projecte d'arranjament.

Quan hom parla de rius urbans, el model immediat i proper és el Sena i el Tíber, imatges obligades i de necessària referència per tal com contenen per a nosaltres els elements paradigmàtics que ha de recollir una proposta que faci palès el nou paper que es vol atorgar al Besòs.

Paral·lelament la remodelació del tram urbà del Manzanares i del seu entorn és un exemple recent de la possibilitat i de la viabilitat de transformar radicalment un àmbit semblant.

L'anàlisi d'aquestes referències porta a constatar una preocupació comuna per la recuperació del riu i de l'entorn fluvial per a l'ús ciutadà, ampliant les possibilitats que ofereix per al lleure, i la paral·lela reconsideració del paper i del disseny de les vies ràpides en els marges, reafirmant la vocació de les vores del riu com a lloc de passeig.

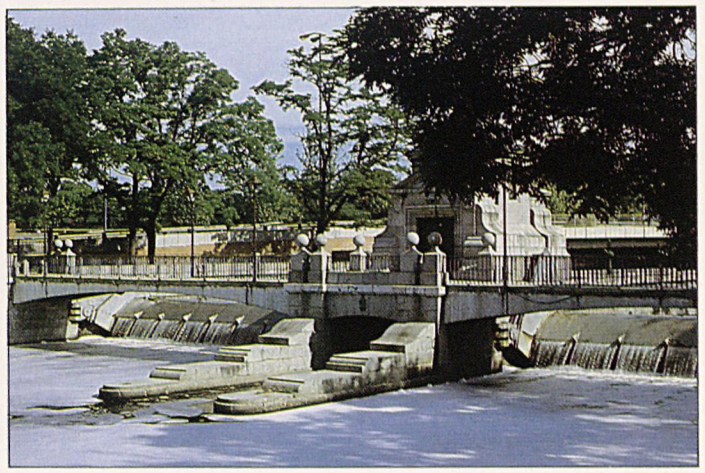
El Sena i el Tíber.
Uns exemples de rius urbans.



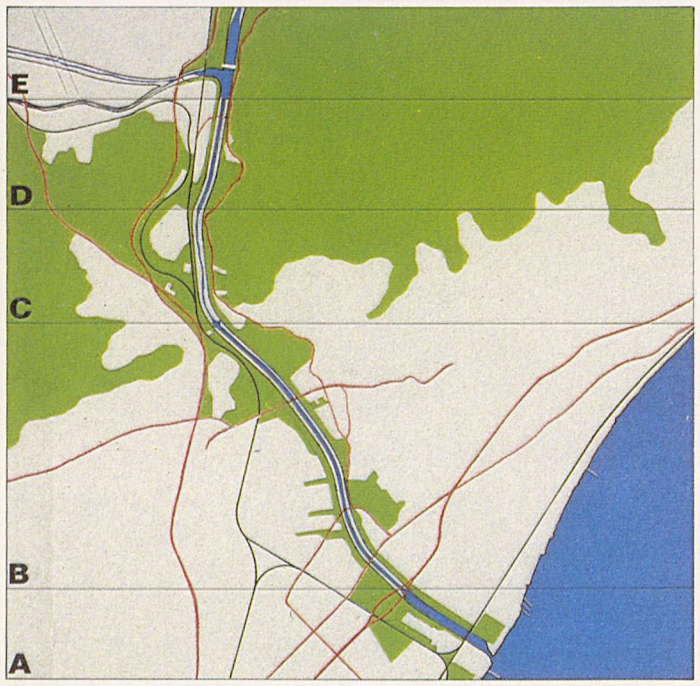


El Manzanares, exemple recent de la viabilitat de transformació d'un riu.





Les recloses del Manzanares, sistema hidrògrafic, per a conseguir una canal més àmplia.



Els àmbits de la proposta: els estanys de Montcada, la Marina, el riu urbà, el tram forestal.

La depuració de les aigües, la regulació del riu, la remodelació de les vores i façanes, la potenciació d'instal·lacions de lleure i d'itineraris al llarg del riu, són característiques comunes a la proposta que, simultàniament, s'estan fent a les ciutats que gaudeixen d'un front fluvial.

La proposta desplega la idea global d'un parc metropolità estructurat al voltant del riu, com a marc de referència per al posterior planejament, i concreta el tractament del seu llit com a actuació prèvia i vertebradora del parc.

Objectius

Una definició prèvia: la voluntat que el Besòs sigui un riu que tingui la imatge de riu, significa en primer lloc marcar-se la perspectiva d'unes aigües netes, però no sols això, significa també tenir en compte uns determinats condicionaments funcionals, de dimensió i d'escala, que l'integrin al teixit urbà que l'envolta. En aquesta línia es consideren objectius bàsics de la proposta:

– *Ampliar el mirall d'aigua.* La secció del riu és desproporcionada. La topografia de la vall determina que la canalització sigui molt baixa i que, per a absorbir els cabals màxims, hagi de tenir una gran amplada. D'altra banda la minsa via d'aigua que circula normalment entre amplis marges de terra fa que s'esvaeixi la imatge de riu. Ampliar el mirall d'aigua, proporcionant-lo a l'amplada de la canalització, és un dels objectius plantejats. Per a aconseguir-lo s'haurà d'instrumentar una actuació hidràulica que permeti presar de nou el reduïts cabals normals i omplir una nova canal més àmplia.

– *Protegir els marges immediats a la canal.* Si bé el cabal del riu és normalment reduït, el seu règim és torrencial. Tot sovint desborda la canal d'aigües baixes i s'inunden els marges immediats, arribant a ocupar el llit de banda a banda. L'arranjament dels marges i la seva conservació requereixen disminuir la freqüència d'inundació. L'ampliació de la canal central i l'actuació hidràulica plantejada, permetrien protegir els marges immediats de les inundacions més freqüents i fer-los útils, tant des del punt de vista paisatgístic (plantacions herbàcies), com per a l'ús eventual.

– *Donar façana al riu.* La desproporció de la secció s'agreuja per la manca de façana que limiti el riu, car el caràcter urbà de l'entorn mai no ha estat assolit pel riu, i la ciutat s'ha organitzat donant-li l'esquena. La creació d'un passeig arbrat, mirador continu de la ciutat a la vora del riu, contribueix a crear-li una façana alhora que la franja d'arbrat augmenta l'alçada del mur de contenció, proporciona la secció i emmarca l'àmbit del riu.

– *Fer del riu l'eix d'un parc fluvial.* La degradació del riu va estretament lligada a la de l'espai que l'envolta. Les propostes no poden limitar-se exclusivament al tractament de la canal per tal com la recuperació paisatgística del riu exigeix la del seu entorn. L'atracció de l'aigua, la linealitat i la dimensió i les característiques de l'espai que envolta el riu el converteixen en peça clau per al redreçament dels sectors urbans immediats com a eix que articuli i qualifiqui els espais lliures i els parcs que es van projectant en el seu entorn.

La implantació d'equipaments de dimensió metropolitana que l'òptima accessibilitat fa escaient, és peça clau en la potenciació de l'ús del parc i en el seu paper revalorador de l'entorn.

El tractament del llit del riu

El tractament del llit es planteja com un problema paisatgístic i hidràulic forçosament condicionat per les determinacions tècniques del règim i de la regulació i per les característiques físiques del territori que travessa.

Es distingeixen, doncs, quatre zones diferenciades: els estanys Montcada i de la Marina, el riu urbà i el tram forestal.

Els estanys es formen represant el riu i actuen com a elements reguladors. Se situen a l'inici i al final de l'actuació vinculats a dos punts singulars del territori: la confluència del riu Ripoll i la desembocadura del Besòs.

L'Estany de Montcada ocupa l'ampli espai que avui es forma a la confluència del riu Ripoll. Dotat d'una òptima accessibilitat, permet l'existència de dos equipaments singulars: el Luna Park Montcada, parc d'atraccions a l'entorn de l'àrea de servei de l'autopista, i una zona esportiva al pla del Besòs, al peu del parc forestal. Travessant el riu, un edifici-pont permetria allotjar un Casino i d'altres serveis complementaris, al temps que assenyalaria, com a punt de referència, l'inici del parc fluvial.

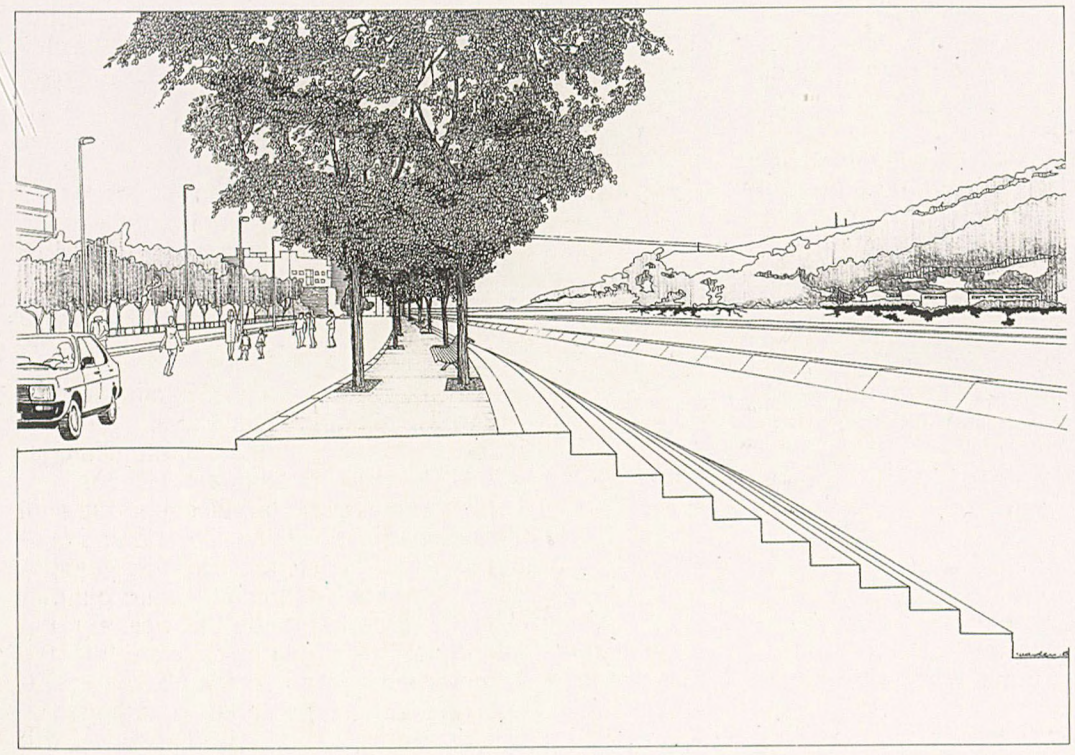
L'estany de la Marina ocupa l'espai entre el pont del ferrocarril, on es represa, i el pont de l'autopista de Mataró, i es considera una peça important quant a vinculació dels dos sectors de Sant Adrià, avui separats pel riu. L'estany reforça també la imatge de la desembocadura i s'integra al parc de la Marina, a les instal·lacions esportives immediates i a la zona costanera.

En els trams urbans entre el pont de l'autopista de Mataró i el sifó del Besòs i entre l'estany de Montcada i els vivers, s'augmenta la secció de l'actual canal d'aigües baixes de 20 a 50 m per tal de disminuir la freqüència de la inundació dels marges immediats, i es represa el riu per proporcionar la làmina d'aigua.

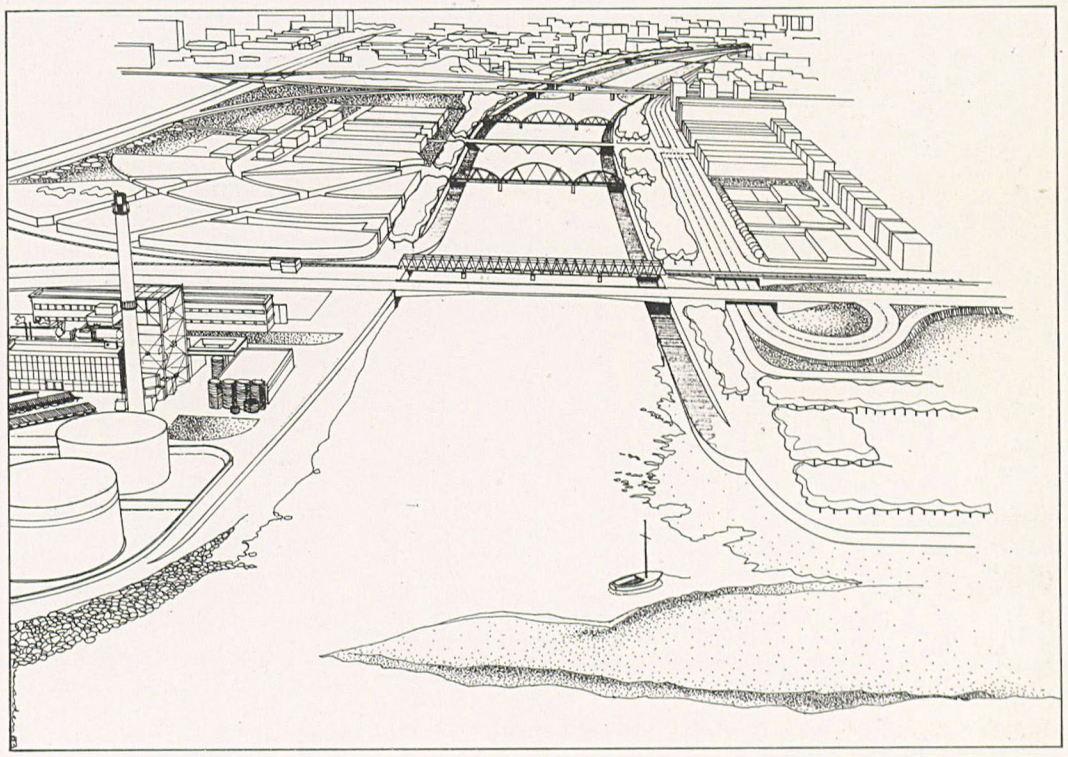
Es potencia l'accessibilitat al llit del riu mitjançant una andana pavimentada al costat dels murs i una zona verda entre aquesta i la canal ampliada. El conjunt d'ambdós elements, andana i marge verd, protegits d'inundacions freqüents, constitueixen un espai lliure apte per al passeig i el joc, i idoni per a celebracions i mostres eventuals.

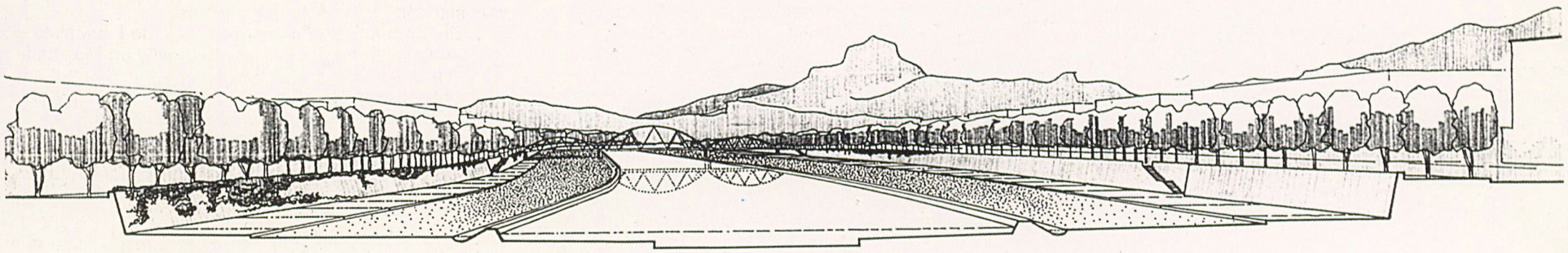
En el tram que és davant per davant de la muntanya, el tractament és més pintoresc, amb vegetació arbustiva compatible sense represar, adaptant-se al marc forestal.

L'andana de vora el riu.



L'estany de Marina.





El tram urbà.

la nova secció i els cabals del riu

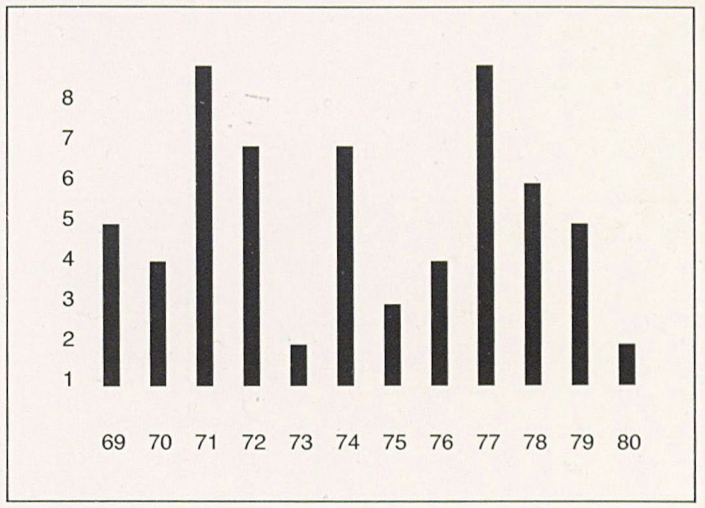
el règim actual



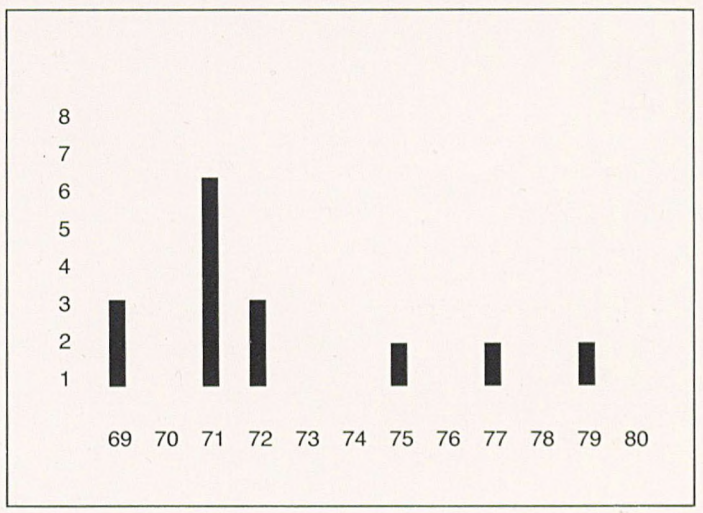
el nou règim



freqüència d'inundació dels marges.



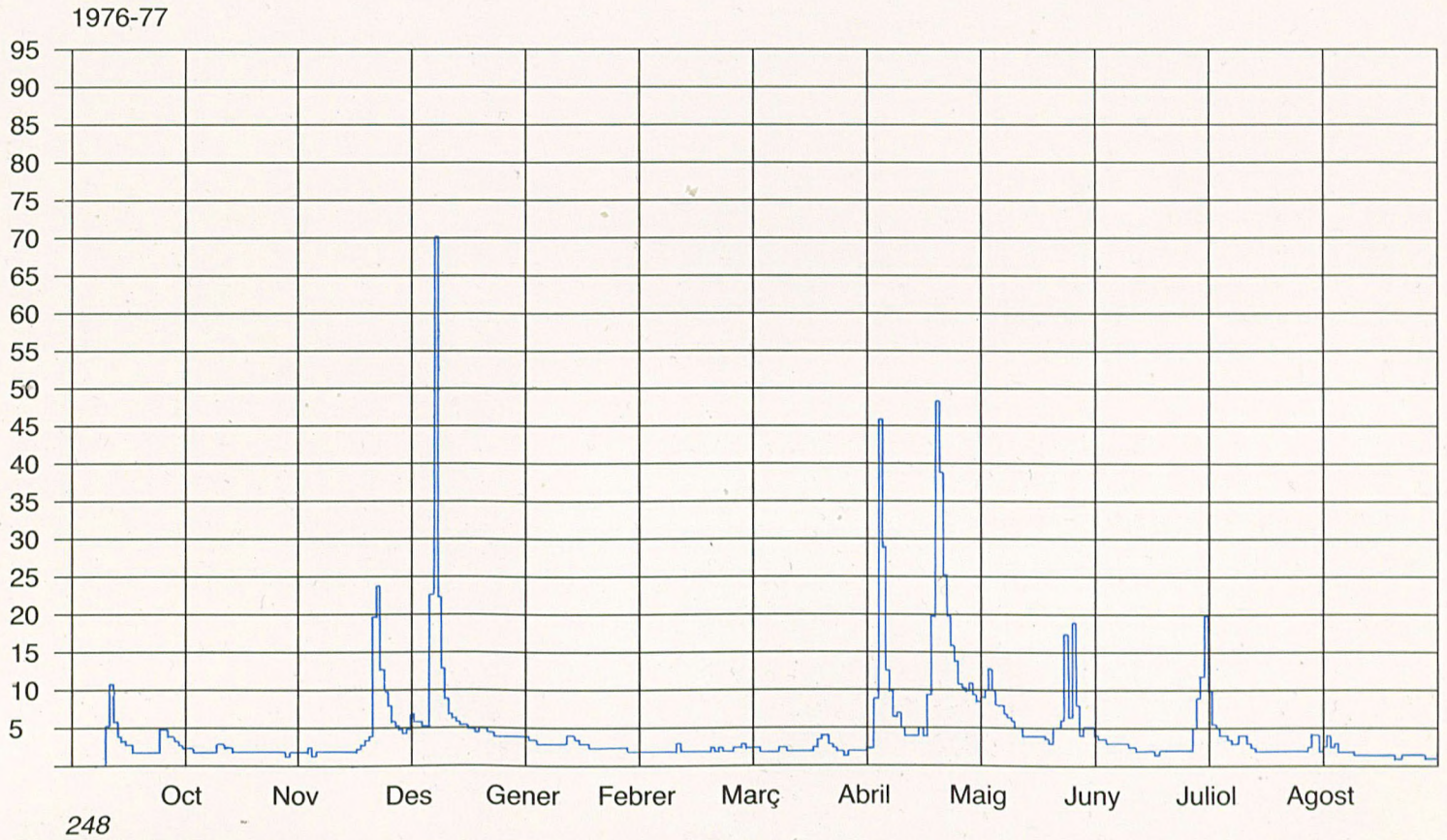
freqüència d'inundació dels marges.



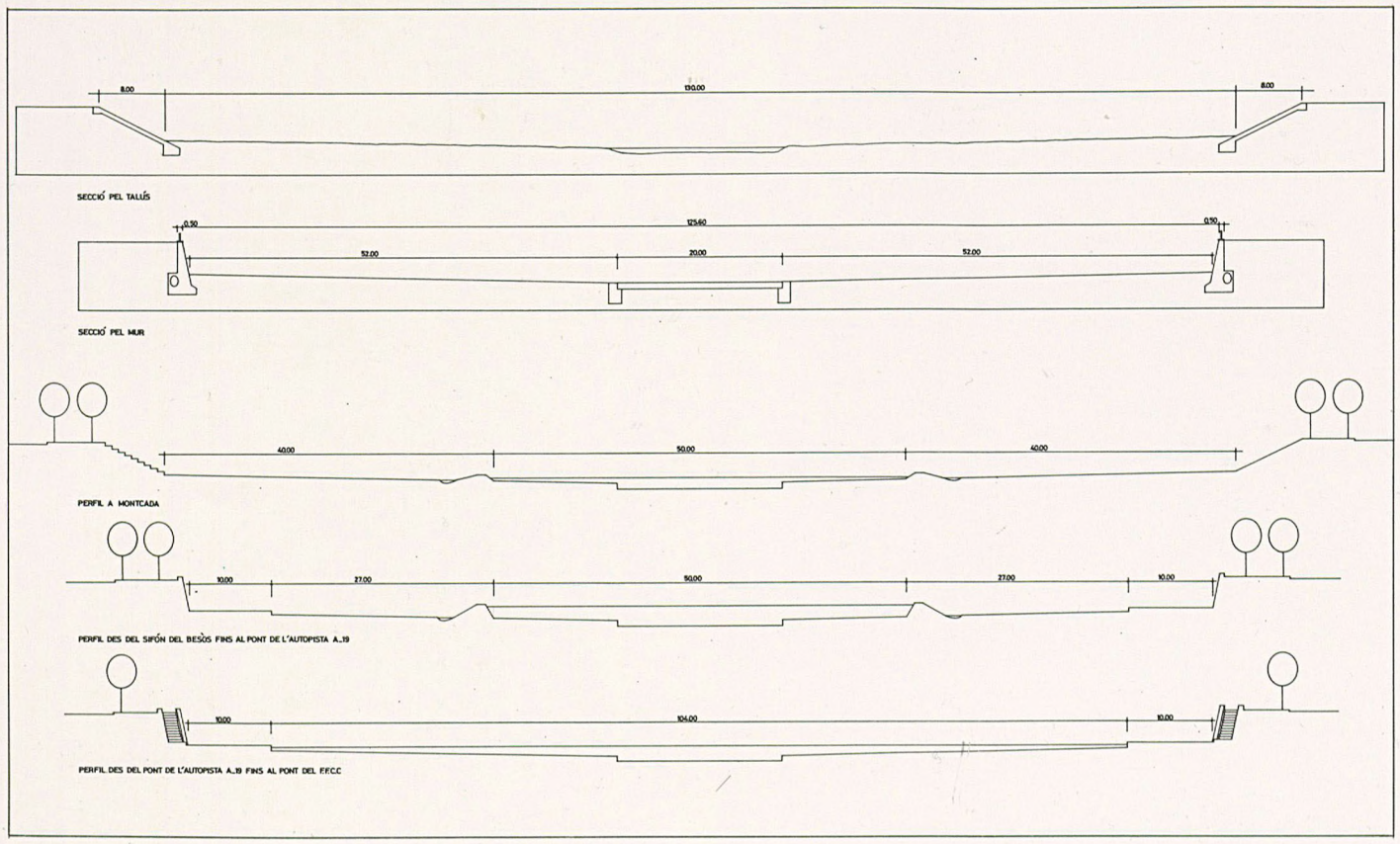
Un exemple:
cabals instantanis diaris m^3/seg.

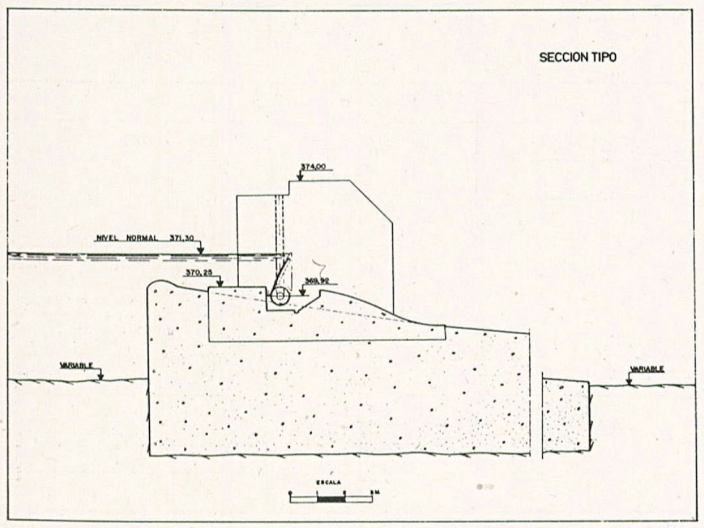
cabal nova secció

cabal aigües baixes



Seccions actuals i seccions proposades.





Comporta tipus clapetes. (Presa de las Norias-Logroño).

La regulació

L'objectiu de fer del Besòs un riu i la proposta d'arranjament dels marges comporten, com s'ha dit, l'establiment d'un sistema de regulació.

Aquest sistema es basa esquemàticament en dos estanys reguladors, al començament i al final de l'actuació, una nova canal d'aigües mitjanes i un sistema de rescloses que permetin que tant els estanys com la nova canal s'omplin d'aigua fins i tot amb els cabals reduïts del règim normal del riu.

Les rescloses se situen a una distància mitjana de 400 m sota dels ponts existents o sota noves passarel·les de vianants, i salven desnivells màxims d'1,50 m, per tal que aquests no trenquin la imatge unitària i contínua del riu en introduir pantalles importants. Les comportes poden ésser del tipus clapetes o del tipus vagó.

Amb les comportes tancades, l'aigua ocupa els 50 m d'amplada de la nova canal d'aigües mitjanes i el cabal normal sobreïx cada presa formant cascada. Quan hom preveu crescudes, l'obertura de les comportes pot permetre al riu recuperar el seu règim normal i discórrer lliurement.

La secció del canal d'aigües mitjanes, s'ha previst per a absorbir un cabal màxim cinc vegades més gran que el que admet l'actual canal d'aigües baixes.

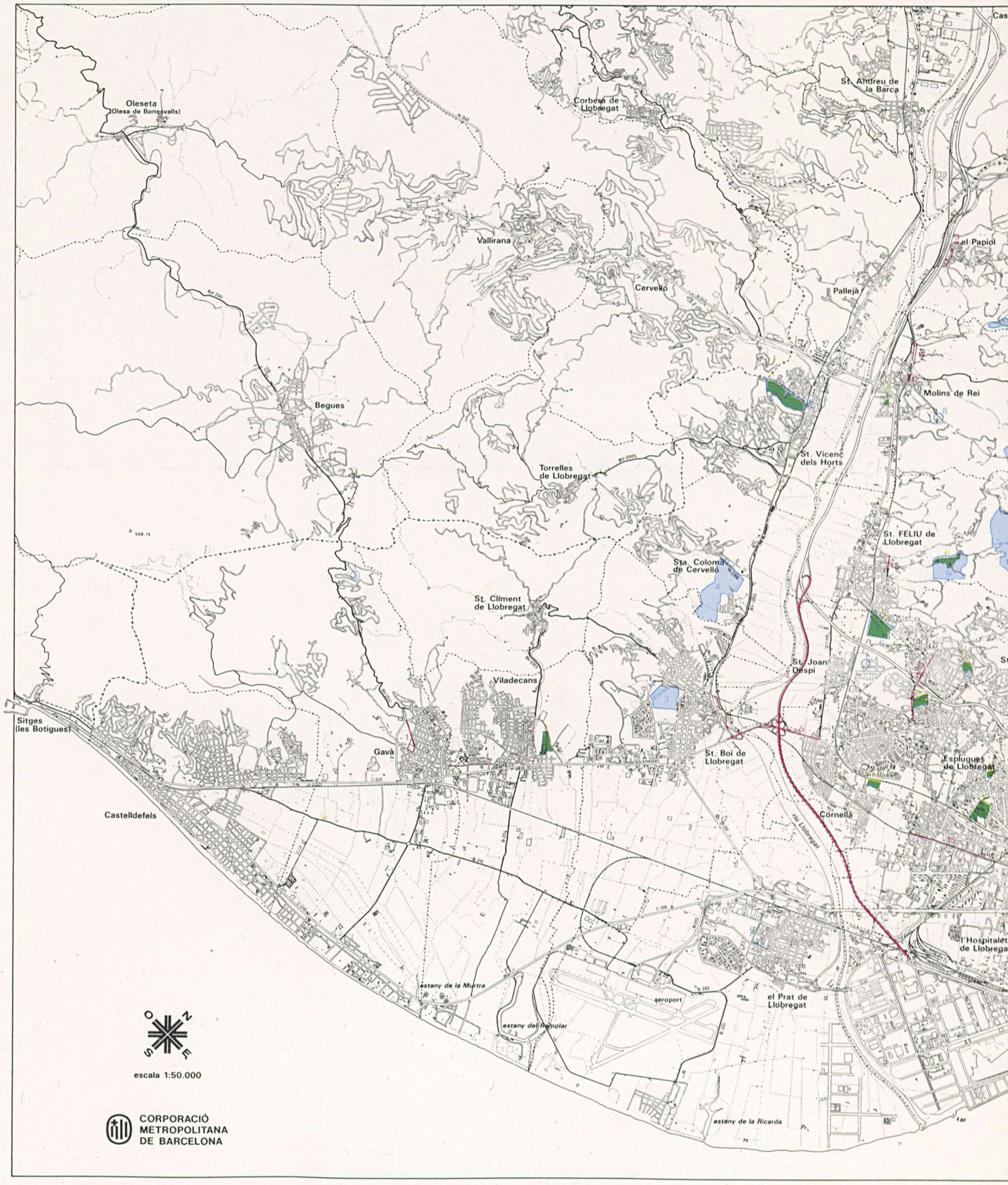
Amb la nova secció es preveu una reducció significativa del risc d'inundacions dels marges que passaria d'una mitjana de quatre vegades a l'any a una vegada per any.

El desenvolupament de la proposta pel que fa al sistema de preses —regulació, desguàs i conservació—, requerirà un servei especialitzat que prevegi les riuades i atengui el manteniment de les instal·lacions.

Equip Redactor
Aurea Gallen
Ignasi de Lecea
Arquitectes

1985

Annex:
Dades de les actuacions metropolitanes





1. Adquisicions de sòl

1. Parc de Gavà
2. Obertura vial St. Ramon
3. La Muntanyeta
4. Colònia Güell
5. Parc Central
6. Parc Torreblanca
7. PERI Fontsanta
8. Castell Ciuró
9. La Salut
10. Cementiri Roques Blanques
11. Sector nord-est Parc del Tibidabo
12. Sector Can Amigonet Manso Campderros
13. Can Julià
14. Martí
15. Can Campmany
16. Can Amigó de Dalt
17. Can Furriol
18. Can Messeguer
19. Torre Sta. Margarida
20. Can Baró
21. Can Balasch
22. Sector Vallvidrera-les Planes
23. Serra Vilana
24. Can Cases
25. Can Boba
26. Polígon Torreblanca
27. Sant Medir
28. Can Coll
29. Els Esfèrics d'Horta
30. Polígon Canaletes
31. Can Oller
32. Motocross
33. PERI Llefià
34. La Catalana i prolongació Cristóbal de Moura
35. Marina-Besòs
36. Litoral del Besòs
37. Vella Vallensana
38. Nova Vallensana

2. Parcs Metropolitans

1. Torrerroja
2. Parc Central
3. Pont de la Cadena
4. Castell Ciuró
5. Sta. Creu d'Olorda
6. La Salut
7. Torreblanca-Mancomunitat
8. Sector Mercat
9. La Fontsanta
10. Can Mercader
11. La Bòvila
12. Les Planes
13. L'Alhambra
14. Jardins de la Budellera
15. Torreblanca
16. Can Massat
17. Rizal
18. Jardins Ferran Farré
19. Entorn de Torre Baró
20. Pont del Molinet-Esperit Sant
21. Motocross
22. Besòs
23. Litoral del Besòs
24. Dalt de la Vila
25. Can Solei
26. Abocador

3. Vialitat metropolitana

1. Avgda. Diagonal-Pça. Balmes
2. Enllaç Gavà
3. Enllaç BV-2002 amb Quatre Camins
4. Cinturó Litoral
5. Eixamplament C-245
6. Avgda. Remolar
7. Avgda. Pompeu Fabra
8. Accés Parc Central
9. Accés nucli població
10. Accés Sector Riera del Molí
11. Supressió pas a nivell
12. Rambla Marquesa Castellbell
13. Sabina Mitjavila
14. Urbanització Sector Mercat
15. Avgda. Carrilet
16. Enllaç Ciutat Badia
17. Carrer Sta. Anna
18. Eix Parc Tecnològic
19. Via 30
20. Pont Riera St. Cugat-c. Cuarteles
21. Supressió pas a nivell Barcelona-França
22. Avgda. de Ribera
23. Pont Molinet-Pça. Trafalgar
24. Prim
25. Cristóbal de Moura
26. Enllaç les Costeres
27. Urbanització la Ciutadella

Annex:
Dades de les actuacions metropolitanes



1. Adquisicions de sòl

1. Parc de Gavà
2. Obertura vial St. Ramon
3. La Muntanyeta
4. Colònia Güell
5. Parc Central
6. Parc Torreblanca
7. PERI Fontsanta
8. Castell Ciuró
9. La Salut
10. Cementiri Roques Blanques
11. Sector nord-est
    Parc del Tibidabo
12. Sector Can Amigonet
    Manso Campderros
13. Can Julià
14. Martí
15. Can Campmany
16. Can Amigó de Dalt
17. Can Furriol
18. Can Messeguer
19. Torre Sta. Margarida
20. Can Baró
21. Can Balasch
22. Sector Vallvidrera-les Planes
23. Serra Vilana
24. Can Cases
25. Can Boba
26. Polígon Torreblanca
27. Sant Medir
28. Can Coll
29. Els Esfèrics d'Horta
30. Polígon Canaletes
31. Can Oller
32. Motocross
33. PERI Lleià
34. La Catalana i prolongació
    Cristóbal de Moura
35. Marina-Besòs
36. Litoral del Besòs
37. Vella Vallensana
38. Nova Vallensana

2. Parcs Metropolitans

1. Torrerroja
2. Parc Central
3. Pont de la Cadena
4. Castell Ciuró
5. Sta. Creu d'Olorda
6. La Salut
7. Torreblanca-Mancomunitat
8. Sector Mercat
9. La Fontsanta
10. Can Mercader
11. La Bòvila
12. Les Planes
13. L'Alhambra
14. Jardins de la Budellera
15. Torreblanca
16. Can Massat
17. Rizal
18. Jardins Ferran Farré
19. Entorn de Torre Baró
20. Pont del Molinet-Esperit Sant
21. Motocross
22. Besòs
23. Litoral del Besòs
24. Dalt de la Vila
25. Can Solei
26. Abocador

3. Vialitat metropolitana

1. Avgda. Diagonal-
   Pça. Balmes
2. Enllaç Gavà
3. Enllaç BV-2002
   amb Quatre Camins
4. Cinturó Litoral
5. Eixamplament C-245
6. Avgda. Remolar
7. Avgda. Pompeu Fabra
8. Accés Parc Central
9. Accés nucli població
10. Accés Sector Riera del Molí
11. Supressió pas a nivell
12. Rambla Marquesa Castellbell
13. Sabina Mitjavila
14. Urbanització Sector Mercat
15. Avgda. Carrilet
16. Enllaç Ciutat Badia
17. Carrer Sta. Anna
18. Eix Parc Tecnològic
19. Via 30
20. Pont Riera St. Cugat-
    c. Cuarteles
21. Supressió pas a nivell
    Barcelona-França
22. Avgda. de Ribera
23. Pont Molinet-Pça. Trafalgar
24. Prim
25. Cristóbal de Moura
26. Enllaç les Costeres
27. Urbanització la Ciutadella

Àrees

I Barcelona

II Barcelonès nord

Sant Adrià de Besòs
Santa Coloma de Gramenet
Badalona
Montgat
Tiana

III Vallès

Montcada i Reixac
Ripollet
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès

IV Marge occidental riu Llobregat

Pallejà
Sant Vicenç dels Horts
Santa Coloma de Cervelló
Sant Climent de Llobregat

V Marge oriental riu Llobregat

El Papiol
Molins de Rei
Sant Feliu de Llobregat



VI Barcelonès
i Baix Llobregat

Sant Just Desvern
Sant Joan Despí
Cornellà
Esplugues de Llobregat
L'Hospitalet de Llobregat

VII Delta riu Llobregat

El Prat de Llobregat
Sant Boi de Llobregat
Gavà
Viladecans
Castelldefels



Quadre de paràmetres de les actuacions			
Concepte			
Àrea	Sòl ha.	Parcs ha.	Vialitat ha.
Barcelona	300,00	4,00	0,50
Barcelonès nord	61,30	25,00	5,50
Vallès	21,30	9,00	6,10
Marge occidental Riu Llobregat	30,20	2,50	1,30
Marge Oriental Riu Llobregat	6,00	5,00	1,80
Barcelonès i Baix Llobregat	5,50	21,00	4,00
Delta riu Llobregat	5,60	5,00	3,10
Total	429,90	71,50	22,30

Quadre comparatiu %			
Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat
Barcelona	70	6	2
Barcelonès nord	14	35	25
Vallès	5	13	28
Marge occidental Riu Llobregat	7	3	6
Marge oriental Riu Llobregat	2	7	7
Barcelonès i Baix Llobregat	1	29	18
Delta riu Llobregat	1	7	14
Total	100	100	100

Àrees

I Barcelona

II Barcelonès nord
Sant Adrià de Besòs
Santa Coloma de Gramenet
Badalona
Montgat
Tiana

III Vallès
Montcada i Reixac
Ripollet
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès

IV Marge occidental riu Llobregat
Pallejà
Sant Vicenç dels Horts
Santa Coloma de Cervelló
Sant Climent de Llobregat

V Marge oriental riu Llobregat
El Papiol
Molins de Rei
Sant Feliu de Llobregat

VI Barcelonès i Baix Llobregat
Sant Just Desvern
Sant Joan Despí
Cornellà
Esplugues de Llobregat
L'Hospitalet de Llobregat

VII Delta riu Llobregat
El Prat de Llobregat
Sant Boi de Llobregat
Gavà
Viladecans
Castelldefels



Quadre de paràmetres de les actuacions

Concepte Àrea	Sòl ha.	Parcs ha.	Vialitat ha.
Barcelona	300,00	4,00	0,50
Barcelonès nord	61,30	25,00	5,50
Vallès	21,30	9,00	6,10
Marge occidental Riu Llobregat	30,20	2,50	1,30
Marge Oriental Riu Llobregat	6,00	5,00	1,80
Barcelonès i Baix Llobregat	5,50	21,00	4,00
Delta riu Llobregat	5,60	5,00	3,10
Total	429,90	71,50	22,30

Quadre comparatiu %

Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat
Barcelona	70	6	2
Barcelonès nord	14	35	25
Vallès	5	13	28
Marge occidental Riu Llobregat	7	3	6
Marge oriental Riu Llobregat	2	7	7
Barcelonès i Baix Llobregat	1	29	18
Delta riu Llobregat	1	7	14
Total	100	100	100

Àrees

I Barcelona

II Barcelonès nord

Sant Adrià de Besòs
Santa Coloma de Gramenet
Badalona
Montgat
Tiana

III Vallès

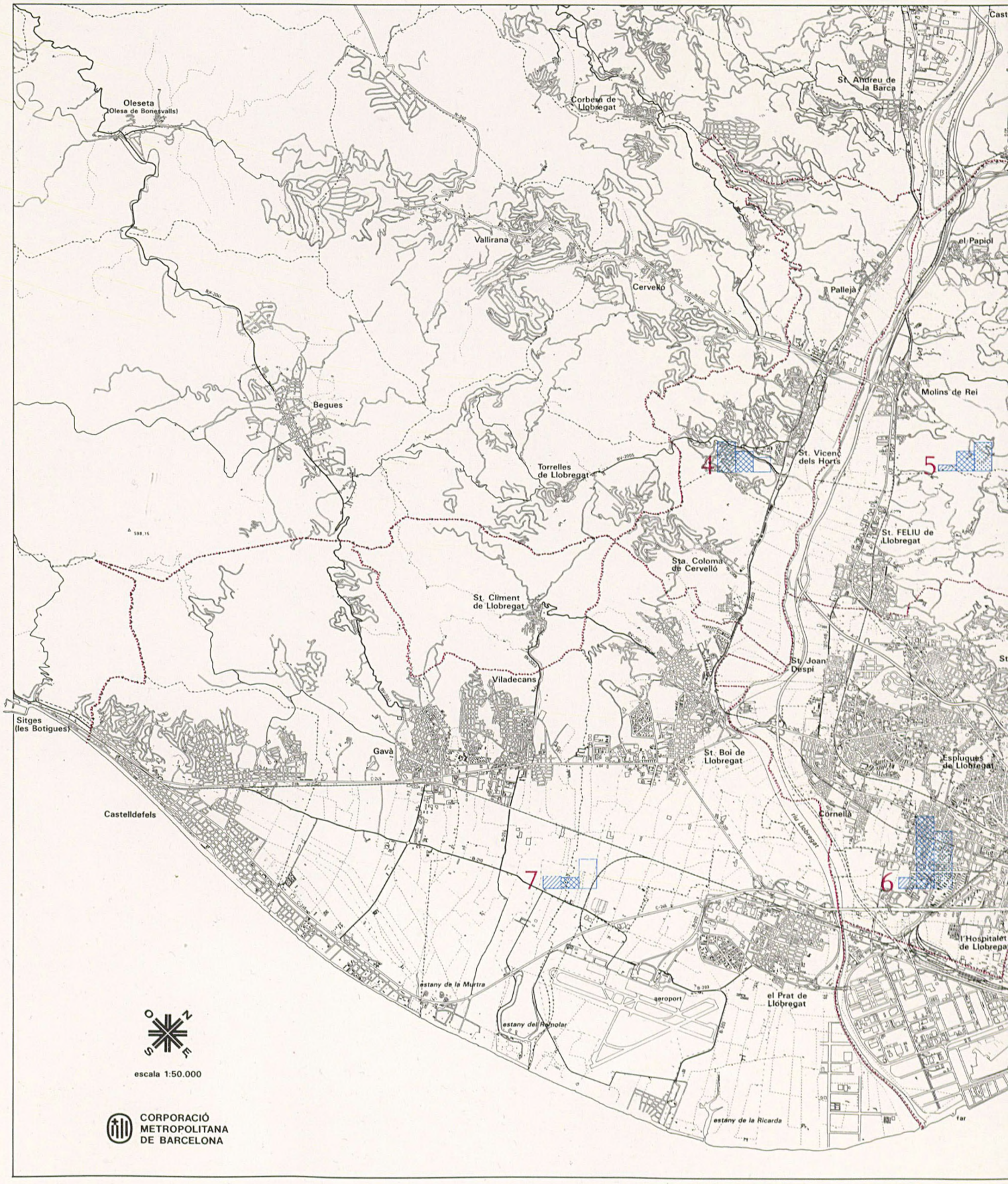
Montcada i Reixac
Ripollet
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès

IV Marge occidental riu Llobregat

Pallejà
Sant Vicenç dels Horts
Santa Coloma de Cervelló
Sant Climent de Llobregat

V Marge oriental riu Llobregat

El Papiol
Molins de Rei
Sant Feliu de Llobregat



VI Barcelonès
i Baix Llobregat

Sant Just Desvern
Sant Joan Despí
Cornellà
Esplugues de Llobregat
L'Hospitalet de Llobregat

VII Delta riu Llobregat

El Prat de Llobregat
Sant Boi de Llobregat
Gavà
Viladecans
Castelldefels



Quadre d'inversions en milions de ptes.

Concepte Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat	Total
Barcelona	367	205	1.349	1.921
Barcelonès nord	678	736	1.179	2.593
Vallès	162	275	1.387	1.824
Marge occidental Riu Llobregat	243	165	112	520
Marge oriental Riu Llobregat	47	160	230	437
Barcelonès i Riu Llobregat	90	581	462	1.133
Delta riu Llobregat	97	91	237	425
Total	1.684	2.213	4.956	8.853

Quadre comparatiu %

Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat	Total
Barcelona	19	10	71	100
	22	10	27	22
Barcelonès nord	26	28	46	100
	40	33	24	29
Vallès	9	15	76	100
	10	12	28	21
Marge occidental Riu Llobregat	47	32	21	100
	14	7	2	6
Marge oriental Riu Llobregat	11	37	52	100
	3	7	5	5
Barcelonès i Baix Llobregat	8	51	41	100
	5	26	9	13
Delta Riu Llobregat	23	21	56	100
	6	5	5	4
Total	19	25	56	100
	100	100	100	100

Àrees

I Barcelona

II Barcelonès nord
Sant Adrià de Besòs
Santa Coloma de Gramenet
Badalona
Montgat
Tiana

III Vallès
Montcada i Reixac
Ripollet
Cerdanyola del Vallès
Sant Cugat del Vallès

IV Marge occidental riu Llobregat
Pallejà
Sant Vicenç dels Horts
Santa Coloma de Cervelló
Sant Climent de Llobregat

V Marge oriental riu Llobregat
El Papiol
Molins de Rei
Sant Feliu de Llobregat

VI Barcelonès i Baix Llobregat
Sant Just Desvern
Sant Joan Despí
Cornellà
Esplugues de Llobregat
L'Hospitalet de Llobregat

VII Delta riu Llobregat
El Prat de Llobregat
Sant Boi de Llobregat
Gavà
Viladecans
Castelldefels



Quadre d'inversions en milions de ptes.

Concepte				
Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat	Total
Barcelona	367	205	1.349	1.921
Barcelonès nord	678	736	1.179	2.593
Vallès	162	275	1.387	1.824
Marge occidental Riu Llobregat	243	165	112	520
Marge oriental Riu Llobregat	47	160	230	437
Barcelonès i Riu Llobregat	90	581	462	1.133
Delta riu Llobregat	97	91	237	425
Total	1.684	2.213	4.956	8.853

Quadre comparatiu %

Àrea	Sòl	Parcs	Vialitat	Total
Barcelona	19	10	71	100
	22	10	27	22
Barcelonès nord	26	28	46	100
	40	33	24	29
Vallès	9	15	76	100
	10	12	28	21
Marge occidental Riu Llobregat	47	32	21	100
	14	7	2	6
Marge oriental Riu Llobregat	11	37	52	100
	3	7	5	5
Barcelonès i Baix Llobregat	8	51	41	100
	5	26	9	13
Delta Riu Llobregat	23	21	56	100
	6	5	5	4
Total	19	25	56	100
	100	100	100	100

