



# Regió Metropolitana de Barcelona

TERRITORI - ESTRATÈGIES - PLANEJAMENT

## Papers

13

**LA CONURBACIÓ  
BARCELONINA:  
REALITZACIONS  
I PROJECTES**



FEDERACIÓ DE **MUNICIPIS**  
DE CATALUNYA



Àrea metropolitana de Barcelona  
Mancomunitat de municipis



Ajuntament de Barcelona

El present número de la col·lecció «Papers. Regió Metropolitana de Barcelona» és fruit d'un Seminari organitzat pel Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona el mes de març de 1993. El número ha estat finançat per l'Ajuntament de Barcelona.

#### **CONSELL DE REDACCIÓ**

Lluís Ballbé  
Joaquim Clusa  
Juli Esteban  
Amador Ferrer  
Santiago Juan  
Oriol Nel·lo  
Eduard Paricio

© Ajuntament de Barcelona  
Federació de Municipis de Catalunya  
Mancomunitat de Municipis  
de l'Àrea metropolitana de Barcelona

**Edició:**  
Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

**Disseny:**  
Oficina de Disseny de l'AMB

**Fotocomposició:**  
Estudi Gràfic Pedregosa

**Impressió:**  
Gradisa

Barcelona, juny 1993  
DLB - 25643  
ISBN: 84-88068-30-1

**S U M A R I**

PRESENTACIÓ	7
EL PLANEJAMENT FÍSIC DEL CONTINU URBÀ BARCELONÍ: IMPLICACIONS SUPRAMUNICIPALS JULI ESTEBAN AMADOR FERRER	9
REALITZACIONS I PROJECTES EN UNA ÀREA CLAU DE LA CONURBACIÓ BARCELONINA: EL PRAT DE LLOBREGAT CONSTANTÍ VIDAL	19
EL PROJECTE TERRITORIAL DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT PER ALS ANYS NORANTA ANTONI NOGUÉS JOAQUIM SUÑER JORDI FERRER	31
EL PLA DEL MARGE DRET DEL BESÒS A SANT ADRIÀ LLUÍS CANTALLOPS MANUEL RIBAS ESTANISLAU ROCA	49
SANTA COLOMA DE GRAMENET: CAP A LA NORMALITZACIÓ METROPOLITANA IMANOL PUJANA	65
BADALONA: TRANSFORMACIONS EN UNA CIUTAT CONSOLIDADA FRANCESC PEREMIQUÉL	77

## P R E S E N T A C I Ó

Amb la present monografia s'inicia la segona sèrie de dotze números de la col·lecció *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament*. La col·lecció vol ser un àmbit per al debat i la reflexió col·lectiva sobre les dinàmiques territorials que tenen lloc sobre l'espai metropolità barceloní i la resposta que aquestes troben en el planejament i les polítiques públiques. La col·lecció és impulsada conjuntament per l'Ajuntament de Barcelona, la Federació de Municipis de Catalunya i la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea metropolitana de Barcelona; l'edició de la sèrie ha estat confiada a l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

El quadern que el lector té a les mans està dedicat a l'anàlisi dels principals projectes urbanístics que avui es proposen en el cor del sistema metropolità: el continu urbà. Els materials que s'hi apleguen foren elaborats arran d'un seminari organitzat pel Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament de Barcelona el propassat mes de març.

En conjunt s'hi publiquen sis articles, en cada un dels quals s'estudien els principals projectes d'un municipi de la conurbació. Els articles tracten qüestions de tres ordres: l'encaix territorial del municipi en el continu urbà; les principals línies estratègiques de desenvolupament territorial que el municipi proposa; i les actuacions urbanístiques més destacades que s'hi realitzen.

Els autors dels treballs són, en tots els casos, tècnics que han estat i estan directament relacionats amb el planejament del territori en estudi. Així, l'article sobre Barcelona –que té un caire introductori més ampli– és obra dels arquitectes Juli Esteban i Amador Ferrer, del Gabinet d'Estudis Urbanístics de l'Ajuntament barceloní. Constantí Vidal, arquitecte municipal, ha redactat el treball referent al Prat de Llobregat. El cas del l'Hospitalet és exposat per Antoni Nogués, Joaquim Suñer i Jordi Ferrer, jurista, arquitecte i geògraf, respectivament, que ocupen responsabilitats diverses a l'ajuntament de la ciutat. Els arquitectes Lluís Cantalops, Manuel Ribas i Estanislau Roca presenten el pla del marge dret del Besòs a Sant Adrià. Finalment, els projectes de Santa Coloma i Badalona són analitzats per Imanol Pujana i Francesc Peremiquel, arquitectes dels respectius ajuntaments.



EL PLANEJAMENT FÍSIC DEL CONTINU URBÀ  
BARCELONÍ: IMPLICACIONS SUPRAMUNICIPALS

JULI ESTEBAN

*Arquitecte. Director del Gabinet d'Estudis Urbanístics, Ajuntament  
de Barcelona*

AMADOR FERRER

*Arquitecte. Director Adjunt del Gabinet d'Estudis Urbanístics, Ajuntament  
de Barcelona*

---

SUMARI

**1. El continu edificat de l'àrea metropolitana: un encaix per a la projectació d'àrees urbanes**

**2. Un parc urbà lineal i ferroviari al portal nord de la ciutat: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu**

**3. La nova façana marítima i el potencial urbà del sector del Poblenou**

**4. Els nous espais firals i els seus entorns d'activitat econòmica**

## EL PLANEJAMENT FÍSIC DEL CONTINU URBÀ BARCELONÍ: IMPLICACIONS SUPRAMUNICIPALS

«CONTINU *subs. masc. cosmol.* En la filosofia clàssica, realitat material considerada com un tot les parts de la qual, unides entre elles sense solució de continuïtat, tenen un límit únic i comú».

*Diccionari de la Llengua Catalana*

### 1. El continu edificat de l'àrea metropolitana: un encaix per a la projectació d'àrees urbanes

En les visions pròpies dels enfocaments territorials amplis, les àrees urbanes acostumen ser contemplades com «taques negres» estables a les quals les propostes de planejament o d'execució d'infraestructures no solen referir-se gaire directament, llevat de casos excepcionals com pot haver estat la construcció de les rondes de Barcelona.

L'acció supramunicipal en el territori, conduïda pels agents públics com l'Estat, la Generalitat o les diputacions, acostuma dirigir-se a les àrees buides, que és on sol situar-se la infraestructura de nova creació o les actuacions de nou sòl per a indústria o habitatge. Afegim que hi ha en aquestes actuacions requeriments procedimentals que a més de fer possible un cert diàleg entre diferents nivells de l'Administració, faciliten un coneixement de la proposta en els diversos àmbits municipals afectats, la qual cosa permet debatre i aproximar postures al respecte, des del punt de vista dels interessos locals.

A les àrees urbanes, les coses són força distintes. En primer lloc subratllem que es troben en un continu procés de canvi tant per la localització de les activitats com pel que fa a la renovació dels seus espais i els seus edificis. Els teixits que conformen el continu edificat són per tant objecte especialíssim d'iniciatives i projectes, en els quals prima legítimament la competència urbanística dels municipis.

El continu urbà de Barcelona és una àrea de dimensió metropolitana, per la presència de diversos municipis en el seu àmbit. D'altra banda, la *continuitat* dels seus espais i teixits fa que els trets definitoris d'una ciutat, fins i tot els d'una ciutat unitària convencional —xarxa contínua de carrers, manteniment de la densitat urbana, tipologia edificatòria ciutadana, etc.—, siguin emfàticament presents en aquesta part de l'àrea metropolitana. En aquest

àmbit coexisteixen diversos operadors públics urbanístics que són els ajuntaments, amb la seva específica problemàtica, les seves idees i els seus recursos per formular projectes que canalitzin i liderin el continu procés de canvi de les seves àrees urbanes. Projectes que, perduda la plataforma d'obligat debat urbanístic intermunicipal que fou la CMB, sovint no arriben a ser ni tan sols suficientment coneguts pels altres coparticipants de la mateixa realitat urbanística. Les possibles redundàncies, pèrdues d'oportunitat de sinergia, contradiccions o altres efectes indesitjables no tenen altra possible esmena que les correccions que l'autoritat urbanística superior que ja comprèn l'àmbit de tot Catalunya cregui pertinent introduir a escales i nivells que en bona lògica sembla que no li correspondrien. D'altra banda, el caràcter de l'indefugible diàleg que cada ajuntament ha de mantenir amb l'autoritat urbanística superior per tirar endavant les seves propostes no sol redundar tampoc en el foment dels diàlegs «horitzontals», que ja de per si tenen la dificultat certa de l'inevitable particularisme local.

La distinció, dins dels àmbits metropolitans, d'una primera corona (que correspon al continu edificat) respecte d'una segona (que correspon a l'àrea d'influència funcional) és esclaridora respecte de la distinta naturalesa dels problemes urbanístics a afrontar a una i altra escala territorial i, en conseqüència, també respecte dels diferents instruments de planejament que hi poden ser formulats per resoldre aquells problemes. La primera corona correspon a l'àrea efectivament edificada, o construïda amb una suficient densitat, i ha vingut prenent la denominació de continu urbà o continu edificat (és la *urbanized area* dels censos americans); la segona, pel contrari, correspon a l'àrea econòmica o de forta relació habitatge-treball, i ha estat definida sovint com l'àrea d'influència del *commuting* diari (seguint el paral·lel americà, seria la *Standard Metropolitan Statistical Area*).

A Barcelona hem parlat, respectivament, d'àrea i regió metropolitana. Per àrea metropolitana de

Barcelona s'ha entès fins ara l'àmbit del Pla General Metropolità aprovat l'any 1976, delimitat inicialment l'any 1953, si bé aquesta noció podria també correspondre al continu urbà o a l'àrea de major densitat d'urbanització i edificació, que és l'àmbit dels projectes que aquí es presenten, tots ells inclosos en el municipis immediats al de Barcelona. La Regió Metropolitana, en canvi, és el territori més ampli que inclou la Regió I més les comarques del Penedès i el Garraf, àmbit del Pla Director de l'any 1968 i del Pla Territorial Metropolità, que actualment es troba en fase de redacció.

El que interessa ara subratllar, però, és la distinta naturalesa dels criteris a partir dels quals se sol definir aquestes dues realitats metropolitanes: en el primer cas, es tracta d'un criteri d'ordre físic (el grau de consolidació de la urbanització i/o l'edificació, la compacitat urbana, la densitat d'ocupació del territori), mentre que en el segon cas, el criteri és de tipus funcional (relacions habitatge-treball, àrees de mercat, densitat de comunicacions, gruix de les xarxes, influències socio-econòmiques). Creiem que aquesta diferència de criteri expressa bé la problemàtica urbanística a abordar en cada cas i el tipus de planejament i intervenció urbanística que hi correspon.

El continu urbà de l'àrea metropolitana de Barcelona seria, en aquest sentit, el marc indefugible de la projectació urbana, entesa en el seu sentit més ampli. Un marc en el qual caldria afrontar, per tant, aspectes tan diversos com són l'ordenació de les àrees edificades, la projectació dels espais perifèrics, la definició dels traçats viaris, la integració urbana de les infraestructures, la posició i la forma dels grans equipaments, entre altres elements. Es tracta d'aspectes que tenen, tots ells, un fort component espacial i en els quals el projecte implica necessàriament la globalitat d'un territori més ampli, de caràcter metropolità. La simple exposició, en la present publicació, del conjunt d'estratègies i projectes municipals és, en aquest sentit, eloqüent: de la seva lectura s'infereix l'existència d'una ciutat comuna, construïda a partir d'iniciatives d'ordenació i de projecte de procedèn-

cia diversa, però que precisen de certa coordinació a una determinada escala territorial. La necessitat d'una consideració conjunta d'aquests problemes a l'àrea urbana consolidada hauria de portar, així, a la persistència d'un pla general d'ordenació urbana de caràcter plurimunicipal i, per tant, necessàriament a la institució d'un organisme amb competències suficients per als seus gestió i seguiment.

Aquest recull d'objectius i projectes d'alguns municipis significatius del continu urbà pretén, en la mesura de les seves possibilitats, contribuir a trencar l'opacitat i l'estanqueïtat del que es pensa en els diversos «centres gestors» del continu edificat. Posar en comú coneixements del que, des de posicions bàsicament disciplinars, es pensa i es projecta als municipis de l'Hospitalet, el Prat, Badalona, Sant Adrià, Santa Coloma a més del de Barcelona, té un interès evident com a primer pas d'un debat constructiu entre veïns que caldria mantenir des d'aquest moment i que no s'hauria de limitar als municipis relacionats, ja que és clar que d'altres (Esplugues, Sant Just, Cornellà, Montcada...) tenen graus d'implicació similars en el continu edificat. Que no hagin estat inclosos en aquest recull no té altre motiu que les limitacions d'espai d'una publicació d'aquest tipus.

El recull comprèn els tres municipis més grans del continu, l'Hospitalet, Badalona i Santa Coloma, a més de Barcelona i dos municipis costaners de molt diferent caràcter que tenen com a referència comuna la presència fluvial i la servitud que els hi han imposat històricament les infraestructures metropolitanes.

Assenyalem com a pinzellada introductòria que el projecte d'una Gran Via urbana a l'Hospitalet, les transformacions de Santa Coloma recolzades en la recent millora de connectivitat o el paper de la ronda de Badalona en la integració urbana de la franja nord són operacions que tendeixen al reforçament de la identitat ciutadana d'aquests municipis i qualifiquen la seva integració al continu urbà metropolità. Per la seva part, al Prat i a Sant Adrià



els projectes configuren propostes de canvi proporcionalment més rotundes, ja sigui a cavall i com a conseqüència del desenvolupament d'infraestructures bàsiques –port, aeroport– o amb l'objectiu de recuperació de zones importants dels municipis a partir d'una millor accessibilitat i amb l'esperança d'una certa descàrrega d'obligacions infraestructurals i socials.

En el cas de la ciutat de Barcelona, un seguit de plans i projectes d'ordenació urbana actualment en curs de redacció o desenvolupament, teòricament situats dins dels límits del terme municipal, afecten en realitat una àrea bastant més extensa (que implica de forma directa els municipis de l'entorn immediat i de forma indirecta d'altres més allunyats). La projectació urbana d'aquestes àrees no es pot desentendre, com sembla evident, dels seus efectes i conseqüències en el territori metropolità. I aquesta no és una implicació que afecti únicament la ciutat de Barcelona: el mateix succeeix quan el Prat de Llobregat ha de fer front als problemes de l'ampliació del port o de l'aeroport, quan Badalona projecta l'àrea de Montigalà o quan l'Hospitalet ordena els terrenys de la nova Fira de Mostres a Pedrosa-Gran Via Sud. Ja la projectació i construcció de les rondes, així com de la major part dels projectes olímpics, han evidenciat de forma palesa els seus efectes sobre l'àmbit de la ciutat real, un àmbit que és com a mínim plurimunicipal i que participa i gaudeix de les millores: un àmbit que ha quedat d'una o altra forma immers en les transformacions urbanes en curs.

Encarar l'abast territorial d'alguns projectes d'iniciativa i gestió local és important no únicament pel que fa a la necessària coordinació intermunicipal, sinó també, i sobretot, per no equivocar el seu contingut, per treballar a l'escala més adequada per al correcte tractament dels problemes. Aquesta és una reflexió continguda en algunes de les propostes en curs d'elaboració per l'Ajuntament de Barcelona. En aquesta línia, es presenten a continuació tres de les àrees que, en aquests moments, són objecte d'estudis encaminats a possibles propostes d'ordenació i de projecte de gran

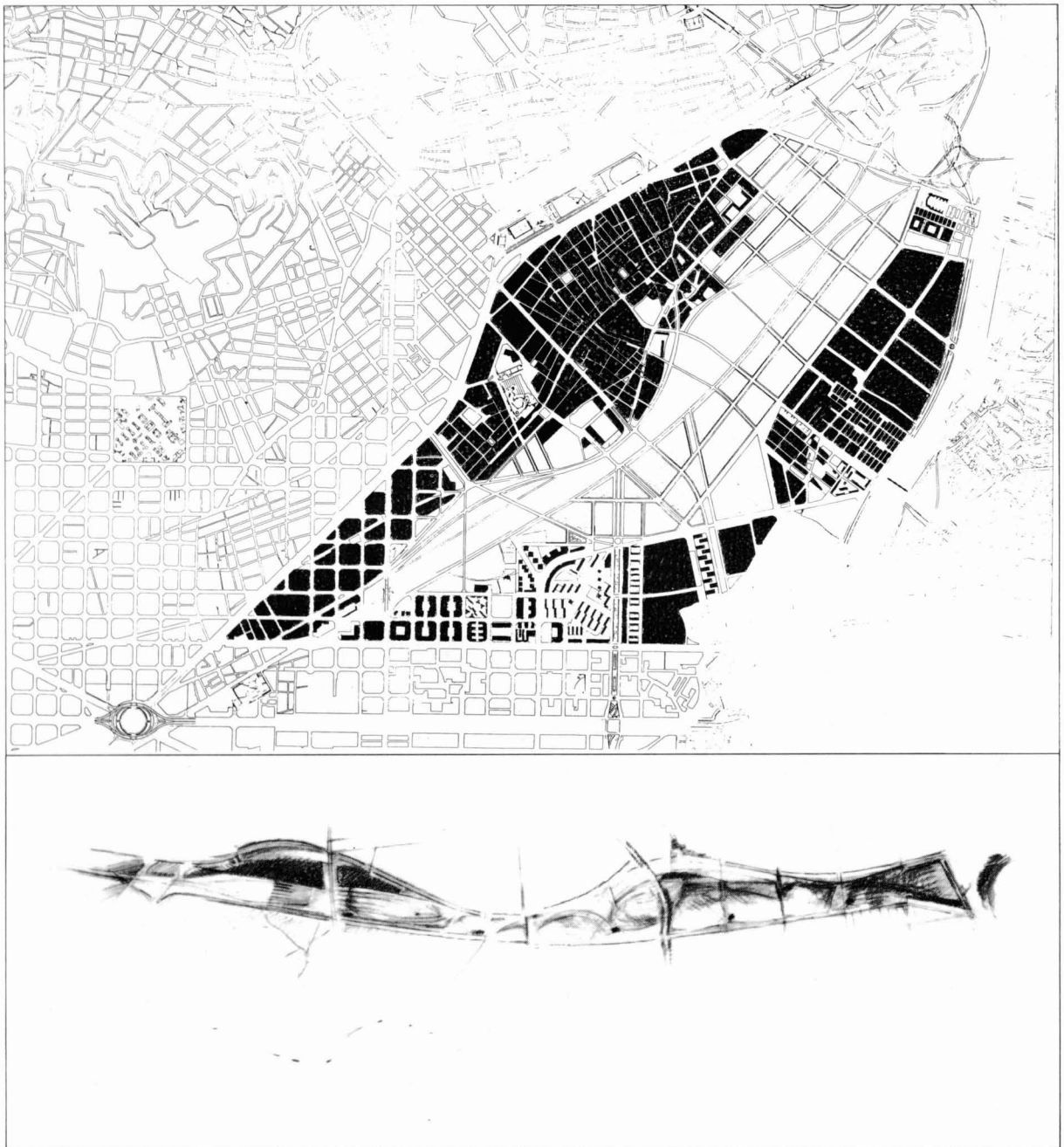
escala, amb indubtables repercussions metropolitanas: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu, el sector del litoral de Llevant i Poblenou i l'àrea de Mare de Déu del Port-Zona Franca.

## **2. Un parc urbà lineal i ferroviari al portal nord de la ciutat: l'àrea de Sagrera-Sant Andreu**

Amb independència de l'arribada del tren d'alta velocitat a l'estació de Sagrera, l'àrea ocupada o directament relacionada amb els traçats ferroviaris des del nus de la Trinitat fins a la plaça de les Glòries posseeix un potencial urbà, pendent d'ordenació i desenvolupament, de primera magnitud. Aquest potencial procedeix no només per la seva extensió superficial, sinó també per la seva actual indeterminació urbanística, derivada de la presència significativa d'usos del sòl i activitats en transició. Es tracta d'una de les últimes oportunitats a Barcelona per projectar elements de gran escala: a més de l'estació del ferrocarril, un gran parc urbà (amb una superfície de més de 40 hectàrees), diversos equipaments de caràcter general i importants elements de vialitat urbana i metropolitana. Un projecte que pot caracteritzar fortament un ampli sector municipal que ja ha estat vist com el «portal nord» de la ciutat (figura 1).

La presència de grans propietats de sòl on els actuals usos (industrial, ferroviari, exèrcit) es troben subjectes a transformació més o menys imminent ha imprès una dinàmica de canvi a aquesta àrea urbana. La possibilitat d'una estació terminal per al ferrocarril d'alta velocitat ha estat només un factor afegit en aquest procés, tot i que pot esdevenir decisiu. Però en qualsevol cas, la marxa d'indústries de la rellevància de la Maquinista Terrestre y Marítima, la disponibilitat dels terrenys de Bayer, les obres en curs al triangle ferroviari per acollir les cotxeres de metro i d'autobús, juntament amb la reorganització dels ferrocarrils de rodalia i de mercaderies, són factors més que suficients per plantejar una ordenació de conjunt de l'àrea, i que fins i tot obliguen a fer aquesta consi-

**Figura 1. Sant Andreu-la Sagrera: avanç de planejament**



deració global. L'ordenació proposada pren com a hipòtesi de partida la creació d'un gran parc urbà lineal seguint la falla topogràfica que recorre el sector i preveu també la localització de l'estació del tren d'alta velocitat al barri de la Sagrera.

Això no obstant, es tracta d'una proposta que possibilita l'execució fraccionada i gradual de l'ordenació, atenent els diversos agents actuant i la possible autonomia de les diverses operacions de transformació.

Tanmateix, es reafirma la vocació industrial de l'àrea, de tal forma que la incorporació d'altres usos terciaris, comercials, residencials o d'equipament es produeix solament en posicions urbanes perifèriques a la zona industrial, per tal de reforçar determinats itineraris urbans o emfatitzar la façana edificada amb front al nou parc. El manteniment de les indústries ja existents que no desitgin desplaçar-se, així com la recerca de tipologies industrials que facilitin la localització d'activitats econòmiques de nou tipus, constitueix una operació clau del projecte. També han estat considerats els efectes d'aquesta opció sobre la ciutat en general i sobre alguns municipis veïns en particular –en termes de manteniment o transformació de l'activitat econòmica de l'àrea, o en termes de radicació dels llocs de treball existents. Les noves infraestructures i equipaments previstos donen suport a aquesta estructura de l'activitat urbana.

D'altra banda, la proposta emfatitza diversos elements de la xarxa viària metropolitana, de gran continuïtat territorial. La pròpia Ronda de Sant Martí es configura com a l'eix longitudinal bàsic de l'àrea, amb connexions des del nus de Trinitat i des de l'Eixample. La Ronda del Mig, ja prevista pel Pla General Metropolità, es desplega a l'alçada de l'Hospital de Sant Pau, amb una branca en direcció al carrer Rio de Janeiro i a l'avinguda Meridiana, i l'altra reconvertida en l'accés principal a l'estació de Sagrera, però amb continuïtat a través del sector fins a enllaçar amb el pont del Molinet i la Ronda Nord de Badalona. Aquesta via configura, així, un itinerari d'importància metropolitana. En sentit mar-muntanya, finalment, l'avinguda Onze de Setembre i la Rambla de Prim asseguren la connexió d'un seguit de barris des del Turó de la Peira fins a Besòs-la Mina, amb el suport del carrer del Pare Manyanet a la part alta, i de la via Trajana al sector baix. Es tracta de propostes, totes elles, de repercussió en el conjunt de la xarxa viària local i metropolitana, per constituir vies que enllacen directament amb les rondes de Dalt i Litoral.

### **3. La nova façana marítima i el potencial urbà del sector del Poblenou**

El sector del Poblenou i, més en particular, la seva franja litoral ha estat un dels territoris privilegiats de projecte i intervenció de la Barcelona pre-olímpica, i continua essent una àrea de fortíssima dinàmica urbana. La construcció de la Vila Olímpica i de la Ronda Litoral, el projecte de prolongació de l'avinguda Diagonal –amb la posada en servei del nus de la plaça de les Glòries–, les obres en curs per a centres de caràcter cultural de primera magnitud en el sector Glòries-Estació del Nord, el projecte d'àrea de nova centralitat a l'extrem Sud de la Diagonal i la recent aprovació inicial de la modificació del Pla General Metropolità a l'àrea de la Catalana són elements d'innegable transcendència urbana i metropolitana que, per si sols, canvien de forma irreversible la situació urbanística d'aquest sector de la ciutat (figura 2).

Això no obstant, si atenem al conjunt del sector situat entre la Gran Via i el mar, i entre Glòries-Barceloneta i el Besòs, aquesta sèrie de projectes, tot i suposar un fort impacte, no esgoten encara –ni de bon tros– la seva superfície urbana. El sector conté també una de les més importants àrees industrials de Barcelona, així com diversos barris residencials de caràcter tradicional (Poblenou, la Llacuna) i de més recent construcció (Besòs, la Mina) que cal integrar en la nova situació i, en alguns casos, fins i tot protegir. En aquesta línia, els estudis iniciats sobre el sector tracten de coordinar les diverses actuacions esmentades, així com de determinar els possibles impactes sobre els barris de residència popular o sobre les àrees avui ocupades per activitats industrials i de caràcter econòmic. L'objectiu és el de preservar el sòl necessari per a les activitats industrials –tradicionals o reconvertides– localitzades al sector i facilitar-ne la permanència. De la mateixa manera que a l'àrea de la Sagrera, això implica adequar les condicions de parcel·la, ús i intensitat edificatòria a una àmplia gamma d'activitats per a les quals aquesta localització urbana,

de caràcter central, és favorable. L'apertura de la normativa urbanística a activitats econòmiques alternatives –moltes vegades en el límit del que es pot entendre com a industrial–, a més de les tradicionals, es fa, per tant, imprescindible. La convivència d'aquests usos i activitats amb els barris residencials no representa cap problema, ja que en tot cas implicarà una millora respecte de les condicions d'urbanització i serveis en la seva situació actual. Finalment, es planteja també el repte de la permanència de la població resident, amb el reequipament dels barris i la seva integració en el conjunt de l'ordenació del sector.

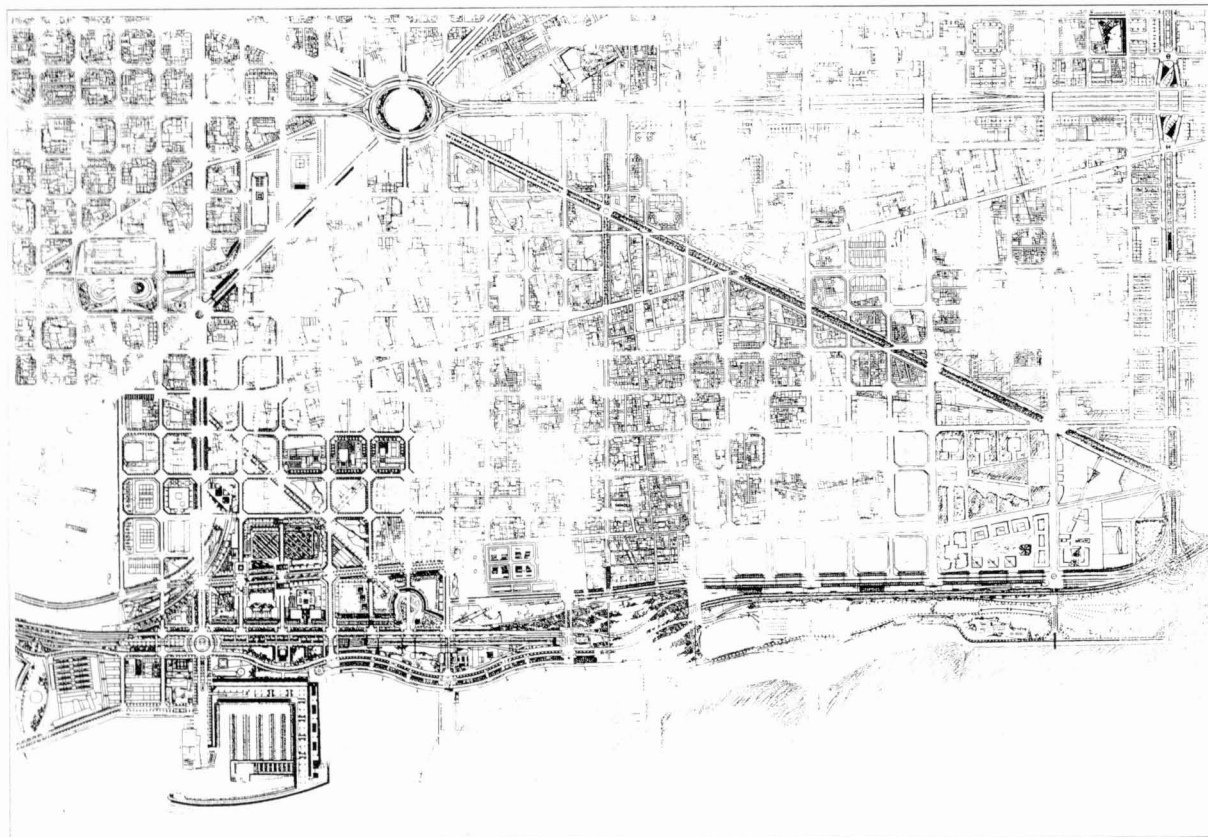
Les múltiples implicacions de l'ordenació de la façana marítima de Barcelona per als municipis costaners –més especialment per a Sant Adrià de Besòs, Badalona i Montgat, però també per al conjunt de l'àrea metropolitana– són evidents. No úni-

cament per al plantejament i la resolució dels problemes de mobilitat litoral, per la localització d'activitats de caràcter direccional o pel valor d'imatge que comporta la nova façana al mar, sinó sobretot per la nova directriu de creixement i renovació urbana que la suma d'aquests factors emfatitza. La reconversió de la façana litoral de Barcelona exigeix un esforç d'intel·ligència dels seus efectes territorials i la consegüent acció coordinada sobre el sector més immediatament implicat.

#### **4. Els nous espais firals i els seus entorns d'activitat econòmica**

La construcció de les noves instal·lacions de la Fira de Mostres als terrenys del polígon Pedrosa, a l'Hospitalet de Llobregat, imprimirà un nou sentit al conjunt d'una àrea urbana avui indefinida en la seva

**Figura 2. Àrea de Poblenou**



forma i indecisa en els seus usos. Es tracta d'un sector a cavall entre els termes de Barcelona i l'Hospitalet, i que quedarà emmarcat entre la Fira antiga (al parc de Montjuïc) i la Fira nova (al polígon Pedrosa). L'eix principal d'aquest sector és el passeig de la Zona Franca, que recorre el tram entre la plaça de Cerdà i el polígon industrial del mateix nom (figura 3). També en aquest cas ens trobem davant d'un sector amb una forta component de terrenys d'ús industrial, amb activitats perfectament assentades però en el qual també existeixen d'altres clarament obsoletes o en vies de transformació.

Els estudis en curs busquen adaptar el sector a les noves condicions urbanes derivades de la imminent presència de les instal·lacions de la Fira, que capgiraran la façana principal de les illes situades a la dreta del passeig, la referència urbana més important del qual passarà a ser, sens dubte, el

nou centre firal. El tipus d'activitat econòmica a situar en aquests terrenys, qualificats majoritàriament com a industrials, pot experimentar també algunes modificacions, que han de ser valorades convenientment i traduïdes pel planejament urbanístic i la normativa d'ús i edificació.

Altres intervencions colaterals, però no menys importants, que afecten el sector són: les que fan referència a les façanes directes al passeig, el caràcter de via de densa activitat urbana del qual és manifest i que caldria reconsiderar tant en la seva forma arquitectònica com pel que fa al seu ús; l'estructuració dels diversos barris residencials –Mare de Déu del Port, plaça de Cerdà, Eduardo Aunós–, que no acaben de trobar el seu lloc en el sector potser per manca d'espais suficientment representatius; la forma urbana de la pròpia plaça de Cerdà –disseny del nus viari i articulació de les

**Figura 3. Àrea de Zona Franca**



quatre cantonades–, a la qual es voldria atorgar un valor direccional afegit; l'accés al port comercial –avui inexistent, almenys com a imatge aprehensible– que materialitza el passeig de la Zona Franca (que com algú ha dit, pot esdevenir la nova «Via Laietana» de la Barcelona del segle XXI); finalment, l'ordenació de les connexions viàries entre la Fira

antiga i la Fira nova, el paper estructural de la qual està fora de tot dubte. El conjunt d'aquestes actuacions tracta de renovar i millorar una àrea tradicionalment conflictiva, en part per la seva difícil posició territorial respecte de la ciutat, i en part a causa de la barreja d'usos i activitats que una certa indefinició urbanística ha propiciat.

████████████████████

REALITZACIONS I PROJECTES EN UNA ÀREA CLAU  
DE LA CONURBACIÓ BARCELONINA:  
EL PRAT DE LLOBREGAT

CONSTANTÍ VIDAL  
*Arquitecte municipal, Ajuntament del Prat de Llobregat*

**1. Encaix general del municipi**

**2. Grans línies estratègiques de desenvolupament urbà i territorial**

**3. Algunes actuacions emblemàtiques**

- 3.1. Coordinació d'actuacions en infraestructures i en el medi natural al Delta del Llobregat
- 3.2. El nou itinerari al litoral pratenc
- 3.3. La rehabilitació del barri de Sant Cosme
- 3.4. El Parc de Negocis Mas Blau

**Bibliografia**



REALITZACIONS I PROJECTES EN UNA ÀREA CLAU DE LA CONURBACIÓ  
BARCELONINA: EL PRAT DE LLOBREGAT

**1. Encaix general del municipi**

Parlar del municipi del Prat i de la seva ordenació territorial significa ineludiblement fer referència a l'àmbit geogràfic del Delta del Llobregat. Des del punt de vista urbanístic, les característiques principals d'aquest són les següents:

– És un espai geogràfic que disposa d'una important extensió de sòl lliure i no urbanitzat, en el qual es manté una destacada activitat agrícola; conté indrets de gran interès mediambiental i una franja costanera de gran potencial per al lleure ciutadà.

– Està situat al costat de la ciutat central metropolitana i s'hi localitzen les dues infraestructures del transport més importants de Catalunya: l'aeroport del Prat i el port de Barcelona.

– Per tant, es tracta d'un àmbit de gran importància estratègica que suporta una forta pressió de tota mena d'iniciatives de transformació i ocupació del sòl: desenvolupament de les infraestructures existents, instal·lació de noves infraestructures, localització de grans equipaments metropolitans, creixement dels teixits urbans existents, etc.

Al centre de la plana deltaica es troba la ciutat del Prat. Es tracta d'una població de grandària mitjana, que s'ha desenvolupat acceleradament els anys seixanta i setanta en un procés similar al de tota la conurbació barcelonina (vegeu taula 1). Envoltada pel riu Llobregat, vies de gran capacitat i l'aeroport, la seva façana més representativa és una àrea industrial antiga i amb creixent grau d'obsolescència. Ciutat, en definitiva, que necessita obrir-se cap al sud i relacionar-se amb el seu entorn agrícola i litoral, i que ha suportat la incertesa i la hipoteca de les previsions del planejament urbanístic: ampliació del port i de l'aeroport i desviament del riu (vegeu taula 2).

**Taula 1. Evolució de la població**

Any	Habitants
1900	2.804
1930	6.694
1940	8.941
1950	10.038
1960	14.091
1970	36.346
1981	60.419
1991	64.321

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

**Taula 2. Ocupació del sòl (Ha)**

Concepte	Ocupació actual	PGM
Sòl residencial	230	290
Sòl industrial	240	240
Sòl terciari		
i serveis aeroportuaris	33	108
Centre Direccional del Prat	–	170
Sistema aeroportuari	580	1.200
Sistema portuari	25*	240
Franja litoral		
i reserva natural	580	580
Altres (agrícola, riu, infraestructures)	1.235	395
<b>TOTAL</b>	<b>2.923</b>	<b>3.223</b>

\* sòl industrial

## 2. Grans línies estratègiques de desenvolupament urbà i territorial

Des de fa bastants mesos s'està produint un important i interessant esforç de debat i diàleg entre les administracions públiques implicades (MOPT, Generalitat i Ajuntament del Prat) relacionat amb el conjunt d'actuacions en infraestructures de transport (ampliació del port i de l'aeroport, accessos viaris i ferroviaris) i de serveis tècnics (depuradora d'aigües residuals i incineradora de residus sòlids) previstos al Delta del Llobregat en els propers anys. Es tracta d'un exercici innovador que pretén superar la lògica de les intervencions sectorials per instal·lar-se en un procés d'ordenació territorial i de coordinació institucional, amb l'objectiu fonamental, des del punt de vista municipal, de fer compatible, d'una banda, la permanència del Delta del Llobregat considerat com a part integrant del sistema metropolità d'espais lliures –absolutament necessari per a la millora de la qualitat de vida dels ciutadans– i, de l'altra, l'adequat desenvolupament de les principals infraestructures de transport.

Per assolir aquest objectiu cal entendre i acceptar que aquest conjunt d'actuacions infraestructurals s'ha de realitzar sobre d'un territori tan fràgil i delicat com ric en valors mediambientals, de manera que cada una de les accions ha de tenir com a guia inseparable, a més a més dels condicionants propis, l'avaluació rigorosa de l'impacte que produirà a l'entorn ambiental amb la finalitat d'evitar-lo o de corregir-lo; al mateix temps, també s'ha de procurar la definitiva valorització dels diferents espais lliures que configuren el Delta (l'espai agrícola, la franja litoral i les àrees naturals), realitzant les actuacions adequades en cada cas. Aquesta és l'única manera de garantir el complex, però possible, exercici d'ordenació territorial que tenim al damunt de la taula.

Pel que fa referència al desenvolupament més específicament urbà hi ha diferents línies estratègiques d'actuació, si bé totes estan encaminades a l'objectiu d'assolir un model de ciutat més equilibrada, econòmicament més sòlida i amb major

qualitat de vida. D'aquestes, les principals són les que comentarem a continuació (figura 1).

*Primera línia.* Diversificar l'activitat econòmica, complementant l'activitat agrícola i industrial del Prat amb la creació d'àrees d'usos terciaris, serveis a la indústria, equipaments metropolitans, etc., recolzades en la gran accessibilitat de la xarxa arterial, la proximitat a l'aeroport i la potencialitat del sector industrial present a la ciutat. Fruit d'aquesta línia d'actuació és l'àrea del Mas Blau –que en la seva primera etapa ja és realitat– i ho ha d'ésser en un futur proper el Centre Direccional del Prat, el qual hauria de tenir un nou paper respecte del previst en el Pla General Metropolità (activitats relacionades amb l'intercanvi modal del transport) com a àrea de nova centralitat d'àmbit metropolità.

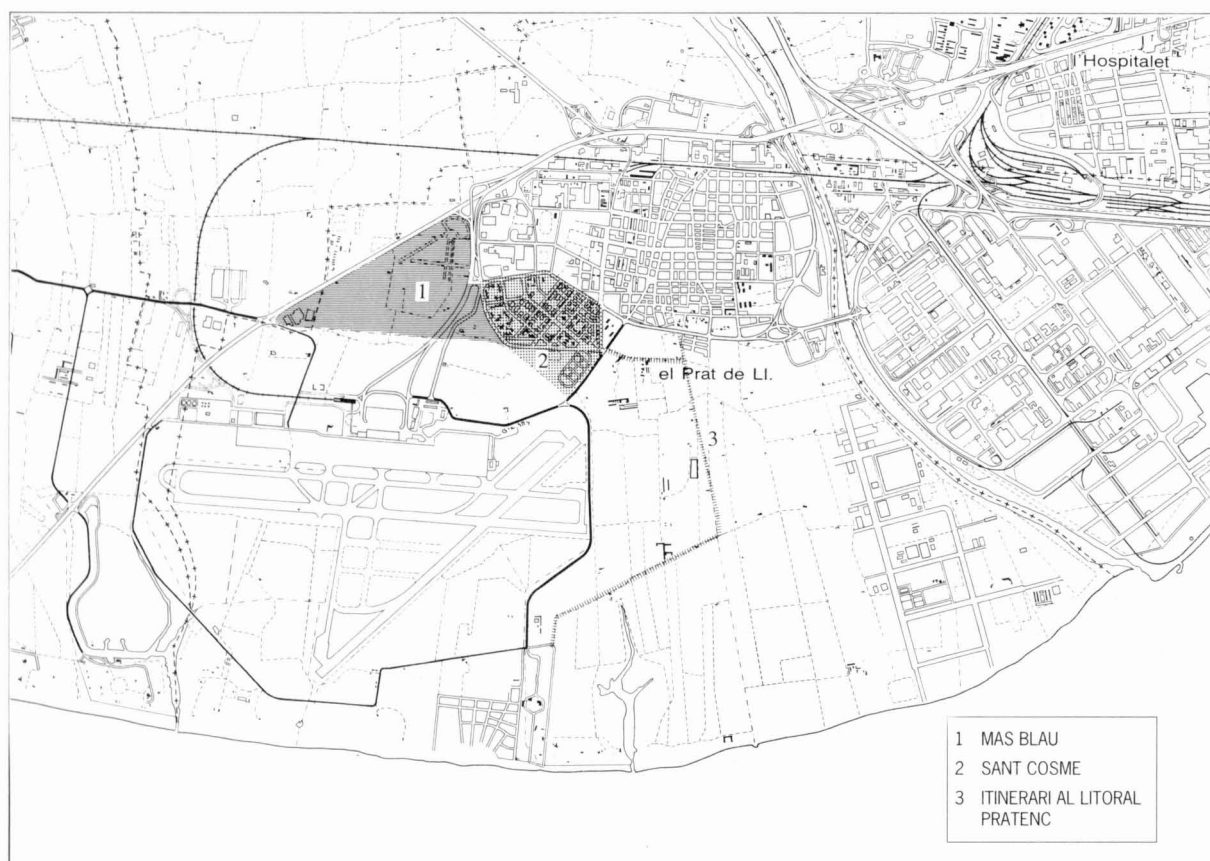
*Segona línia.* Consolidar l'activitat industrial. Al Prat, la indústria ocupa aproximadament unes 240 hectàrees, de les quals es poden distingir tres àrees: en primer lloc, l'àrea nord, amb façana a l'autovia de Castelldefels, és la més antiga (les fàbriques originàries, la Seda de Barcelona i la Paperera Espanyola, són dels anys vint); en segon lloc, l'àrea de Ponent, que consta dels sectors de Ca l'Alaió, Enkalene i Mas Mateu (projectats els anys seixanta) i el sector Fondo d'en Peixo, més recent (anys vuitanta); en tercer lloc, l'àrea de Llevant, que consta dels sectors més moderns: el sector de Cal Saio, el polígon Pratenc i el sector de l'Estruch. L'actuació municipal s'ha dirigit els últims anys cap al foment i l'impuls de la urbanització dels sectors deficitaris i, tal com s'ha comentat anteriorment, a la creació d'oferta de sòl per a oficines i serveis de suport a l'activitat industrial amb l'objectiu de fer-la més atractiva i d'afavorir la millora i la renovació de les seves instal·lacions. Malgrat això, també s'ha d'assenyalar que a l'àrea nord, que ha configurat la façana més representativa del Prat durant els últims setanta anys, inevitablement, a mig o llarg termini, s'haurà de produir un procés de transformació d'ús amb l'objectiu de recuperar aquesta façana per a la ciutat i d'adequar-se al conjunt de l'entorn urbà i al nou paper viari que la Gran Via assolirà ben aviat.

*Tercera línia.* Completar la construcció de la ciutat «residència», mitjançant l'impuls d'actuacions en el sòl urbà (barri de Cal Saio) i en el sòl urbanitzable (sectors de Ribera Baixa, Cal Gana, la Lana i Can Bonic), continuant el procés de reforma integral del barri de Sant Cosme i promovent la cabdal obra d'urbanització de l'avinguda Onze de Setembre (actual carretera B-250), que permetrà vertebrar l'extrem sud de la ciutat i d'altres. Aquest conjunt d'actuacions servirà per relligar definitivament l'entramat urbà, farà possible el creixement ordenat de la ciutat en els propers anys (es tracta d'urbanitzar sòl per a 2.400 habitatges i altres usos complementaris) i assegurarà la millora quantitativa i qualitativa de l'actual dotació d'espais lliures i equipaments.

*Quarta línia.* Revitalitzar el Casc Antic. El que

podem considerar com a Casc Antic del Prat (el teixit urbà anterior a 1940) té una superfície aproximada de 40 hectàrees i la seva consolidació com a nucli de població se situa als voltants de la meitat del segle XIX: per tant, podem convenir que és de construcció relativament recent. Com ha succeït en altres situacions similars, també ha patit les conseqüències negatives del ràpid desplaçament del centre residencial, comercial i de serveis cap al sud, arran del creixement accelerat de la ciutat els anys seixanta i setanta; aquestes són bàsicament l'envelliment i la pèrdua de població i la disminució de l'activitat comercial. Per afrontar aquesta situació s'ha programat un conjunt d'actuacions –algunes ja realitzades– de rehabilitació i millora de l'espai públic (plaça Mercè Rodoreda, plaça de la Vila i carrer de Ferran Puig, Rambla d'Anselm Clavé, passeig del Canal...), de reequipament institucional i

**Figura 1. El Prat de Llobregat (1987) i les actuacions que es comenten**

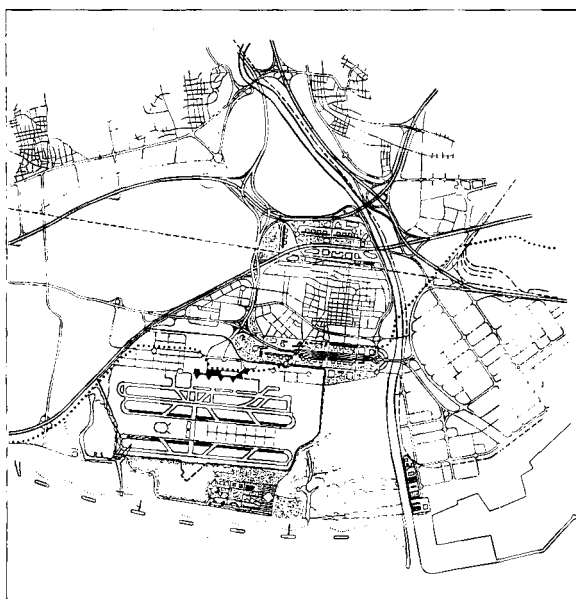


sòcio-cultural (Torre Muntades, Cinema Modern, edifici municipal del carrer Centre, el Centre Artesà) i de promoció dels tradicionals eixos comercials (Ferran Puig-Frederic Soler, Jaume Casanoves), en la confiança que serveixin de font d'atracció per a la resta de la ciutat i especialment per a la població jove.

### 3. Algunes actuacions emblemàtiques

En aquest capítol explicarem alguns dels principals projectes i actuacions que s'estan realitzant o que estan previstos en un futur proper i que s'han escollit pel seu interès d'abast metropolità o regional. D'una banda, comentarem el conjunt d'actuacions d'infraestructures i en el medi natural actualment en fase d'estudi i concertació així com un projecte concret –el nou itinerari al litoral pratenc– d'intervenció en el sistema natural del Delta del Llobregat. De l'altra, comentarem dos dels projectes més representatius de construcció de la ciutat: el Parc de Negocis Mas Blau i la culminació de la rehabilitació del barri de Sant Cosme.

**Figura 2. Esquema de coordinació d'infraestructures i ordenació territorial (MOPT)**



### 3.1. Coordinació d'actuacions en infraestructures i en el medi natural al Delta del Llobregat

#### a) Infraestructures del transport

*El port de Barcelona.* La projectada ampliació del port de Barcelona, d'acord amb el Pla Director de 1991, ha de significar el desenvolupament dels espais de terra i la construcció de nous molls, la creació d'una àrea de serveis complementaris relacionada amb la cadena productiva –la Zona d'Activitats Logístiques–, d'unes 135 hectàrees de superfície, i l'execució dels accessos viari i ferroviari especialitzats. L'objectiu estratègic del port és el de dotar-se d'una infraestructura capaç de doblar l'actual volum de transport de mercaderies (18 milions de tones) per l'horitzó de l'any 2010. Aquestes actuacions s'han de localitzar en el terme municipal del Prat i impliquen, des de la perspectiva del port de Barcelona, el desviament del riu Llobregat dos quilòmetres cap a Ponent. És evident que l'impacte territorial i mediambiental d'aquesta actuació és importantíssim i, per tant, qualsevol decisió que es prengui ha de ser concertada a partir de l'aprofundiment en l'anàlisi rigorós i objectiu sobre el funcionament del sistema portuari català (ports de Barcelona i Tarragona), l'evolució tecnològica en el sistema de transport marítim i les necessitats a mig termini del port de Barcelona, així com sobre l'avaluació de l'impacte ambiental en el funcionament hidràulic del riu, els aqüífers subterranis, les àrees humides protegides i la línia costanera.

*L'aeroport del Prat.* El desenvolupament futur de l'aeroport del Prat es concreta en la construcció d'una nova pista situada al sud, paral·lela a l'actual pista 07-25, en la potenciació de l'àrea de càrrega de mercaderies, en la creació de l'anomenada «ciutat aeroportuària» (zona modular per a les companyies aèries i zona de serveis terciaris complementaris) i, finalment, en la millora de l'actual accessibilitat viària i ferroviària. L'objectiu estratègic final és el de doblar l'actual volum potencial de trànsit de passatgers fins als 30 milions, i el de triplicar el de transport de mercaderies fins a les

400.000 tones. Per a dur a terme les actuacions caldrà precisar les condicions i les característiques físiques d'aquest desenvolupament, tenint en compte el futur paper que han de jugar els aeroports de Girona i de Reus i la xarxa del ferrocarril d'alta velocitat, amb la finalitat de fer-les compatibles amb l'ordenació del límit sud de la ciutat (la «ciutat aeroportuària» ha de relligar-se amb la «ciutat residencial») i amb la preservació de les àrees humides, l'activitat agrícola i la zona costanera (que necessàriament limitarà la separació de les dues pistes paral·leles, amb un màxim al voltant dels 900 m).

*Les xarxes viària i ferroviària.* Les actuacions en aquestes xarxes de transport estan directament vinculades a les infraestructures portuària i aeroportuària (figura 2) i, atesa la diversitat de propostes que actualment hi ha en estudi (Coordinació d'Actuacions pel MOPT, Pla Intermodal del Transport en fase d'elaboració per la Generalitat, actuació sectorial de Renfe), és especialment necessari l'esforç de concertació i coordinació entre les diferents administracions i organismes implicats. A la xarxa viària, les principals actuacions que es proposen són: la connexió directa entre el Segon Cinturó (Ronda de Dalt) i la variant de la carretera C-245 (autovia que connecta amb l'autopista A-16), el nou accés a l'aeroport des de l'eix arterial anterior, la continuació de l'autovia del Baix Llobregat pel marge dret del riu fins a la Zona d'Activitats Logístiques i el Port, i finalment, la construcció de la Ronda Sud del Prat, que connecta el port-Zona Franca i l'aeroport. Aquestes actuacions permeten, d'una banda, separar els trànsits regionals i els locals-comarcals i convertir la Gran Via en l'eix cívic vertebrador de l'àrea costanera entre el Prat i Castelldefels, i de l'altra, redefinir els àmbits del Centre Direccional i de la marina agrícola de Sant Boi i el Prat. A la xarxa ferroviària les actuacions previstes són: la construcció d'un nou accés a la ZAL i al port pel marge esquerre del riu, d'ample europeu, connectat a la línia el Papiol-Mollet; la creació d'una estació terminal de mercaderies a la ZAL i la construcció d'una línia de ferrocarril lleuger, elevada, que doni servei al Prat, l'aeroport i l'àrea costanera, i que estigui

connectada, en els seus extrems de l'Hospitalet i Castelldefels, a la xarxa de Renfe i al ferrocarril metropolità.

#### *b) Infraestructures de serveis tècnics*

És un objectiu prioritari la construcció de l'estació depuradora del Baix Llobregat, prevista per al 40% de les aigües residuals de l'àrea metropolitana, la qual necessita una superfície de 25 a 50 hectàrees. Es preveuen dues localitzacions alternatives: en terrenys del sistema portuari en el marge esquerre de la llera del riu desviat o a la llera actual del riu. Prèviament cal estudiar el sistema tecnològic de la instal·lació, el qual en definirà la grandària. També es preveu la construcció d'una planta incineradora de residus sòlids, d'una superfície de 5 hectàrees, localitzada en terrenys reservats a l'actual recinte del port de Barcelona.

#### *c) Actuacions en els espais lliures: l'espai agrícola i l'espai litoral del Delta*

Fins aquí hem intentat descriure resumidament una gran diversitat d'actuacions en infraestructures concentrades en un àmbit geogràfic limitat i, per tant, és lícit que ens preguntem: què en resta del Delta del Llobregat i, més concretament, del municipi del Prat? Doncs en resta un territori maltractat, densament ocupat, estructurat en peces més o menys grans i farcit de vies de comunicació, però que, malgrat tot, encara pot disposar d'un conjunt d'espais lliures que ocupen aproximadament unes 1.100 hectàrees, molt valuoses i en les quals cal actuar mitjançant mesures adequades a cada cas, per tal de protegir i potenciar aquests valors.

*A l'espai agrícola,* constituït per dues grans peces, de 200 hectàrees cadascuna, situades al nord i al sud de la ciutat, cal consolidar l'activitat agrícola, eliminar incerteses i afectacions urbanístiques, preservant i millorant els elements infraestructurals (xarxa de camins, xarxa de regs i desguassos).

*A les zones humides,* constituïdes per les àrees protegides de la Ricarda-Ca l'Arana i del Remolar-

Filipines i els seus entorns d'influència, cal establir les mesures efectives de protecció i de gestió d'aquests espais adequades als seus valors naturals i pedagògics. En qualsevol cas, aquestes accions no haurien de significar la generació d'uns espais segregats de l'entorn, sinó relacionats, en la mesura que es consideri convenient, amb els altres usos de lleure de la franja costanera.

A l'últim, a la *franja costanera* caldrà establir la línia de la costa mitjançant l'execució de les obres de defensa definitives, preservar la pineda de Can Camins i el camp de golf del Prat, estudiar els diferents nivells d'ús, equipament i urbanització adequats als valors naturals i paisatgístics dels diferents trams de la costa, i assegurar la millora de la qualitat de l'aigua del mar (amb la depuració de les aigües residuals). Aquest espai, junt amb les zones humides, ha de constituir el futur gran parc litoral metropolità, d'unes 700 hectàrees de superfície.

**Figura 3. Itinerari al litoral pratenc**



### **3.2. El nou itinerari al litoral pratenc**

Aquest projecte és fruit d'un acord entre el MOPT i l'Ajuntament del Prat amb la finalitat de definir un traçat alternatiu a la carretera de circumval·lació de l'aeroport (B-203) que s'ha de suprimir per poder ampliar les instal·lacions de seguretat aeroportuària de la pista 07-25. Per concretar aquest traçat i garantir-ne una execució respectuosa amb l'entorn es va redactar un pla especial per la Mancomunitat de Municipis i l'Ajuntament el 1991.

L'itinerari (figura 3) consta de tres trams diferents i té una longitud total de 4,2 quilòmetres:

- El *primer tram* és el de la Ronda Sud de la ciutat i té una longitud de 800 metres; representa la primera fase de la ronda prevista en el Pla General Metropolità, entre els barris de Sant Cosme i la Barceloneta, es preveu una secció de 20 metres (2+2 carrils i mitjana central) i enllaços a nivell amb l'avinguda del Remolar i el futur passeig del Canal de la Dreta.
- El *segon tram* és el de la Bunyola, entre la Ronda Sud i l'antic camí de València, i té una longitud de 1.450 metres; es disposa paral·lel al canal de la dreta del Llobregat i a la seva vegetació de plataners i pollancre; es preveu una secció de 12 metres (1+1 carrils i vorals per vehicles agrícoles) i un camí de 4 metres per a vianants i bicicletes; també es millora l'accés al Cementiri Nord i, al final del tram, es proposa àrea d'accés i d'aparcament de la reserva natural de la Ricarda-Ca l'Arana.
- El *tercer tram* és el del camí de València, entre la Bunyola i el càmping Cala Go-gó, i té una longitud de 1.950 metres; segueix el traçat del camí actual respectant l'arbrat d'alineació, la secció és idèntica a l'anterior i el recorregut de vianants se situa al costat sud aprofitant trams de l'antic camí.

En definitiva, es tracta d'un projecte que estableix les condicions de traçat i disseny dels diferents

elements viaris que han de constituir el principal itinerari entre la ciutat i el seu litoral, tot garantint el respecte a l'entorn agrícola que es travessa i als seus elements infraestructurals i paisatgístics (canals, camins, vegetació). L'execució del projecte és a càrrec del MOPT i la inversió prevista en el pla especial és de 1.294 milions de pessetes.

### 3.3. La rehabilitació del barri de Sant Cosme

El barri de Sant Cosme té el seu origen en els anys 1965-1967, quan el construeix la «Unidad Vecinal de Absorción San Cosme» per l'Obra Sindical del Hogar y Arquitectura, amb l'objectiu d'allotjar la població barraquista de Barcelona i els perjudicats per les inundacions de 1962 a Cornellà; aquest primer sector constava de 1.500 habitatges. Posteriorment, els anys 1971-1973, es construeix un segon sector situat en el perímetre sud-oest, que consta de 801 habitatges. Es tracta, per tant, d'un barri dormitori, que es configura com una peça urbana important de 50 Ha de superfície, aïllada i desvinculada de la resta del Prat, autosuficient en equipament bàsic dotacional i comercial; el seu potencial de població era de 9.200 habitants, mentre que el Prat de 1965 en tenia 21.000.

A la segona meitat dels anys setanta, la progressiva degradació física i social del primer sector obliga l'Administració a plantejar-ne la rehabilitació integral, redactant un Pla Especial de Reforma Interior, aprovat l'any 1978, en el qual es proposa la substitució dels 1.500 habitatges del primer sector, la reordenació de la vialitat i major dotació d'equipaments i espais lliures. Per al segon sector es proposa el manteniment de l'ordenació preexistent i la rehabilitació dels habitatges en mal estat.

La reforma d'aquest primer sector (vegeu taula 3) ha representat la construcció de 1.754 nous habitatges, en quatre etapes i durant el període 1979-1993 (actualment s'executa l'última etapa, amb 80 habitatges); la gestió de l'actuació s'ha realitzat mitjançant la concertació entre l'Administració central (IPPV) i, posteriorment, la Generalitat de

Catalunya, l'Ajuntament del Prat i l'Associació de Veïns del barri.

En relació amb l'ordenació del barri es poden destacar les següents característiques (figura 4):

- La situació de l'edificació residencial està condicionada per la pròpia dinàmica de l'actuació (construcció de nous habitatges, ocupació i enderroc dels habitatges vells) i per les limitacions de les servituds aeronàutiques que afecten el límit sud del barri.
- L'eix vertebrador és el carrer de Llobregat i en ell recolzen l'activitat comercial i els equipaments socials més significatius.
- La implantació d'un ordre urbà precís i reconeixedor i la simplificació de l'esquema viari com a factors de cohesió interna.
- La unitat edificatòria bàsica és el lloc tancat en si mateix en forma d'anell, de quatre plantes d'alçada i diferent grandària d'agregació (de 44 a 80 habitatges), amb un pati interior que és lloc de relació i d'accés a la llar. Aquesta tipologia única obeeix a criteris de cohesió veïnal, economia constructiva i voluntat clara de repetició formal.
- No es planteja especialment la relació amb

**Taula 3. Resum del PERI de Sant Cosme**

Superfície	50,17 Ha
Habitatges	2.754
Densitat	55 habitatges/Ha
Edificabilitat d'ús privat	310.915 m <sup>2</sup>
Índex de l'edificabilitat bruta	0,62 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Superfície de les zones	105.797 m <sup>2</sup> (21,1%)
Superfície: sistemes	395.951 m <sup>2</sup> (78,9%)
vialitat i pas	
de vianants	211.840 m <sup>2</sup>
espais lliures	74.337 m <sup>2</sup>
equipaments	109.774 m <sup>2</sup>

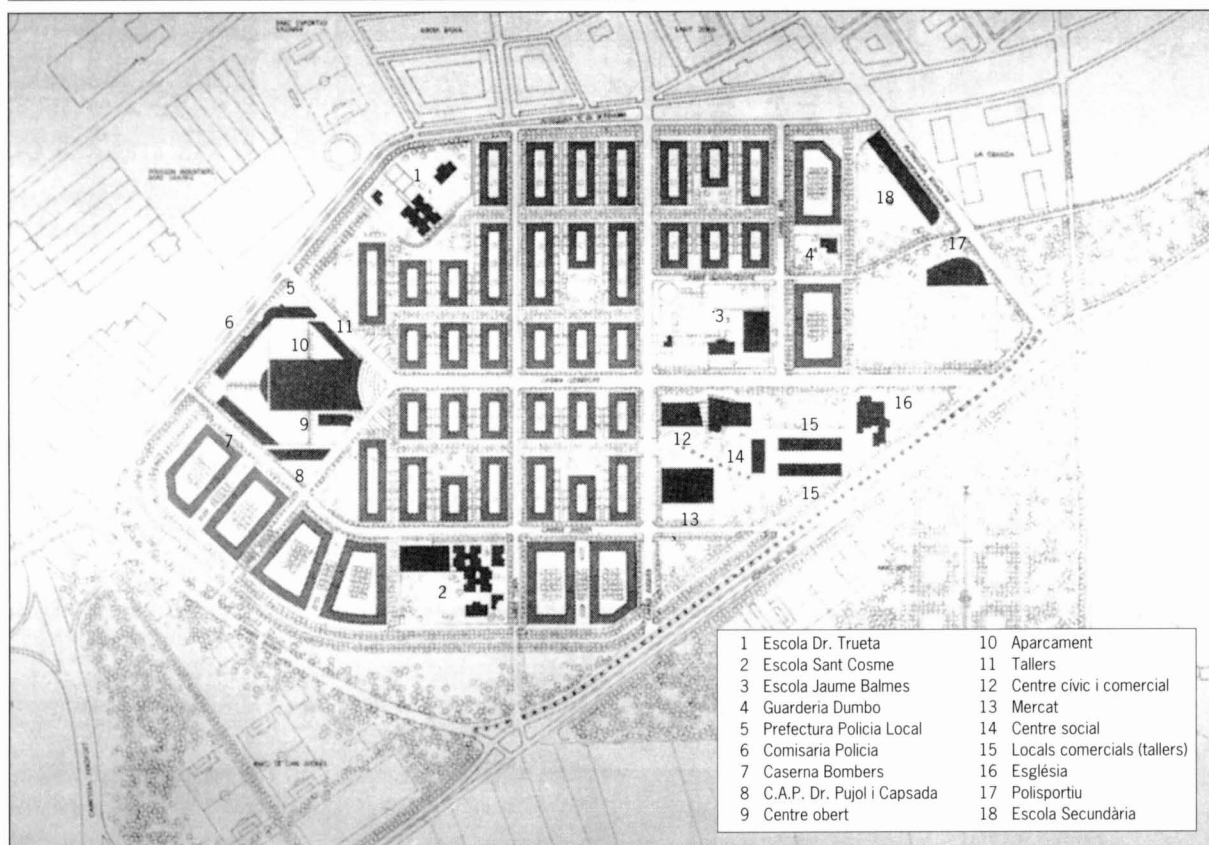
l'entorn urbà, si bé aquesta, afortunadament, està assegurada per l'esquema viari previst al PGM i pel propi creixement de la ciutat.

Finalment, es pot afirmar que aquest procés ha significat per aquest sector una transformació positiva de la seva estructura urbana i una base sòlida per a la seva integració social a la ciutat, mentre el segon sector del barri ha continuat degradant-se imparablement. D'altra banda, en aquests quinze anys la ciutat ha crescut, s'ha apropat a Sant Cosme i l'antiga situació d'aïllament està en condicions de ser superada. Ha arribat el moment de la definitiva «normalització» del barri, completant la reforma urbanística iniciada el 1978. Amb aquest objectiu s'ha redactat una modificació del Pla Especial de Reforma Interior per la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, amb l'acord i col·laboració de l'Ajuntament.

En el nou pla es proposa la reforma del segon sector del barri i l'acabament de les operacions pendents (alguns equipaments significatius) del pla de 1978. Això representa la construcció d'uns 1.000 habitatges nous en quatre fases i vuit anys d'execució i amb una inversió total d'11.199 milions de pessetes. Les principals característiques de l'ordenació són les següents:

- La continuïtat de la configuració urbanística actual, adaptada a les noves necessitats, i, per tant, el manteniment del factor de cohesió interna del barri.
- La potenciació de l'activitat econòmica amb major dotació d'usos (comercial, tallers i serveis) compatibles amb l'habitatge.
- La unitat d'edificació adopta un model més

**Figura 4. PERI del barri de Sant Cosme. Ordenació Urbana 1992**





**Taula 4. Resum de característiques del Parc de Negocis Mas Blau**

Concepte	Mas Blau I	Mas Blau II
Superfície	33,65 Ha	74,45 Ha
Edificabilitat d'ús privat	102.633 m <sup>2</sup>	226.904 m <sup>2</sup>
Índex de l'edificabilitat bruta	0,305 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,305 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Superfície de les zones	142.880 m <sup>2</sup> (42,5%)	250.130 m <sup>2</sup> (34%)
Superfície: sistemes	193.612 m <sup>2</sup> (57,5%)	494.411 m <sup>2</sup> (66%)
vialitat i protecció	134.387 m <sup>2</sup>	148.995 m <sup>2</sup>
espais lliures	45.325 m <sup>2</sup>	159.745 m <sup>2</sup>
equipaments	13.900 m <sup>2</sup>	185.671 m <sup>2</sup>

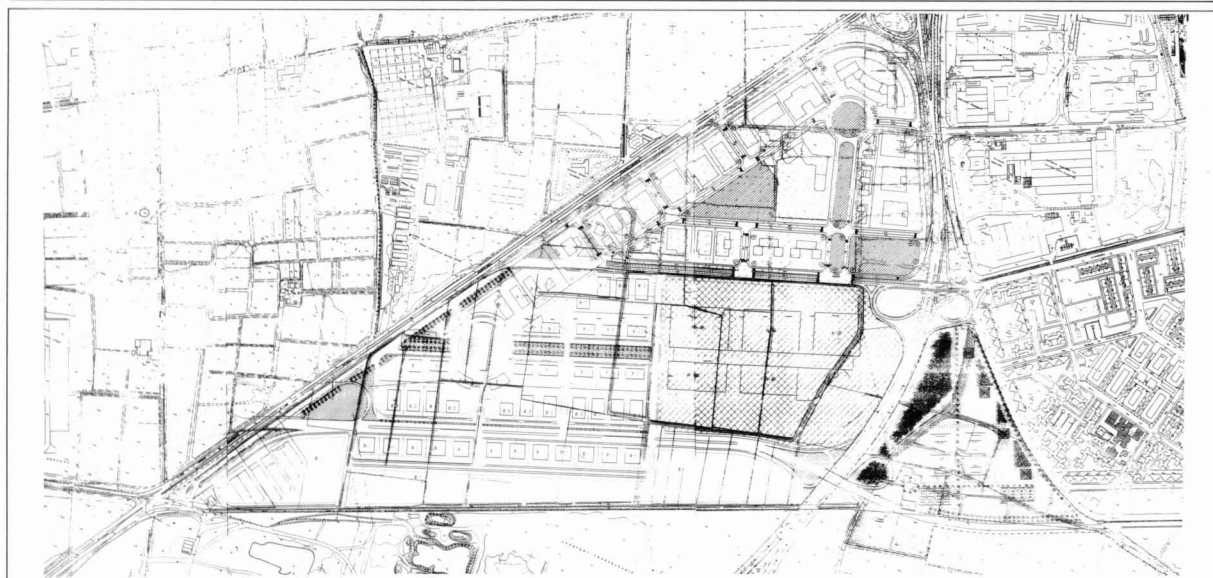
evolucionat: l'edifici plegat en forma d'anell té dimensions més considerables (95 x 55 metres aproximadament), cinc plantes d'alçada i una planta soterrània d'aparcament, l'espai interior és públic i força més gran, per facilitar la relació amb l'exterior.

– L'augment de la dotació i la qualitat urbana dels espais lliures, que s'integren en el sistema d'espais lliures de la ciutat.

### 3.4. El Parc de Negocis Mas Blau

L'actuació urbanística del Parc de Negocis Mas Blau, situada a l'extrem de ponent de la ciutat, té una extensió total de 108 hectàrees, forma triangular i està delimitada per l'autovia de Castelldefels, l'accés a l'aeroport del Prat i el límit nord del mateix aeroport (figura 5). Està dividit en dos sectors per l'avinguda Onze de Setembre. El seu origen es troba a la segona meitat de l'última dècada, en un període de fort creixement econòmic, gràcies als molt favorables factors de localització i accessibilitat que gaudeixen aquests terrenys.

**Figura 5. El Parc de Negocis Mas Blau. Ordenació Urbana**



Per al municipi del Prat, els principals aspectes positius d'aquesta actuació són la diversificació de l'activitat econòmica, amb un ampli ventall d'usos atractius (equipament central, oficines, hotels, serveis comercials i serveis aeroportuaris) que repercutiran en la millora de les condicions del sector industrial i la construcció de la vialitat estructurant amb els nous trams de l'avinguda Onze de Setembre i de la Ronda Sud (entre la Gran Via i la Ronda del Ponent).

El sector del Mas Blau I ocupa una superfície de 33,65 hectàrees (vegeu taula 4) i va ser promogut per l'Ajuntament; l'execució es va iniciar l'any 1989 i avui la urbanització està acabada i l'edificació força consolidada. Aquesta s'ordena perimetralment formalitzant les façanes representatives del sector; l'ús predominant és el d'indústria-aparador (activitats comercials, d'investigació i representatives de les empreses), que es disposa en les façanes de la Gran Via, i d'accés a l'aeroport, mentre que la peça central és destinada a l'equipament públic i al complex hoteler.

El sector del Mas Blau II ocupa una superfície de 74,45 hectàrees (vegeu taula 4) i ha estat promogut per la Generalitat el 1991, fonamentalment pel factor d'oportunitat de fer possible l'ampliació de la Fira de Barcelona a l'entorn de l'aeroport del Prat, una vegada aquesta institució ha decidit un altre emplaçament (el polígon Pedrosa a l'Hospitalet) per a l'ampliació de les seves instal·lacions, caldrà pensar en altres possibles equipaments metropolitans. L'ordenació del sector està presidida pel recinte firal i l'àmplia avinguda-parc, que estableix una clara relació paisatgística amb la Gran Via i alhora és la seva porta monumental; els altres usos predominants són el d'oficines i el d'indústria auxiliar (relacionada amb activitats aeroportuàries); per acabar, cal destacar el gran parc equipat, de 12 hectàrees de superfície, que servirà al barri de Sant Cosme i al conjunt de la ciutat.

### **Bibliografia**

Calbet, F.; Gruartmoner, F. i Elies, R. (1992); *Modificació del PERI del barri de Sant Cosme,*

Barcelona, Generalitat de Catalunya, Direcció General d'Arquitectura i Habitatge.

Carrera, J.M. i Clusa, J. (1991); *Pla Especial «itinerari al litoral pratenc»*, Barcelona, Direcció de Serveis d'Ordenació Urbanística, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Ajuntament del Prat de Llobregat.

Generalitat de Catalunya. Direcció General d'Urbanisme (1991); *Pla Parcial del sector Mas Blau II*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Gómez, M. (1990); *La formació d'una ciutat: el Prat de Llobregat*, el Prat de Llobregat, Ajuntament.

Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Direcció de Serveis d'Ordenació Urbanística (1990); *El Delta en el sistema territorial del Llobregat*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial (1992); *Coordinación de actuaciones sobre el puerto de Barcelona, el aeropuerto del Prat e infraestructuras de acceso*, Madrid, MOPT.

Musons, A. (1985); «La remodelació del barri de Sant Cosme», a *Revista Habitatge*, núm. 1, gener.

Pineda, A. i Calbet, F. (1978); *Plan Especial de Reforma Interior del barrio de San Cosme*, Madrid, Instituto Nacional de la Vivienda.

Urbanistes Associats (1989); *Pla Parcial del sector comprès entre l'autovia de Castelldefels i l'accés a l'aeroport (Sector Mas Blau II)*, el Prat de Llobregat, Ajuntament.

WVM Consultors d'Enginyeria i Urbanisme (1987); *Estudi d'ordenació territorial i coordinació d'infraestructures al terme municipal del Prat de Llobregat*, Barcelona.



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

ANTONI NOGUÉS

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

JOAQUIM SUÑER

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

JORDI FERRER

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

---

## SUMARI

**1. El creixement recent de l'Hospitalet de Llobregat**

**2. El paper del Pla General Metropolità (PGM)**

**3. Visió de l'estructura urbana**

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

**5. Principals projectes territorials per a la ciutat**

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

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

5.3. Transformació d'edificis industrials recuperats

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

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

5.6. L'habitatge: una qüestió vital

5.7. Intervencions de diferent escala per tota la ciutat

**6. L'Hospitalet: una ciutat oberta al futur**

**Bibliografia**

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

### 1. El creixement recent de l'Hospitalet de Llobregat

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Font: M. Herce, 1987.

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

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

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

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

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

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

## 2. El paper del Pla General Metropolità (PGM)

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

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

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

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

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

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

Font: Ajuntament de l'Hospitalet.

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

Tot i que bona part dels espais qualificats d'equipaments situats a l'interior dels barris eren solars petits que no podien allotjar els equipaments més necessaris (escolars, esportius), i que les reserves de dimensions adequades restaven en zones amb escassa accessibilitat o perifèriques dels barris, durant la dècada dels vuitanta es va realitzar un gran esforç per dotar la ciutat dels equipaments bàsics. Així, la superfície ocupada per equipaments passà d'un total de 239.169 m<sup>2</sup> el 1979, a 482.999 m<sup>2</sup> el 1987, la qual cosa suposà un increment del cent per cent.

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

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

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

### 3. Visió de l'estructura urbana

El passat creixement demogràfic i urbanístic descompensat i convulsiu, tot just esbossat en el primer apartat d'aquest escrit, ha fet que els 12,50 km<sup>2</sup> de superfície del terme municipal presentin un espai urbà variat i complex fruit de la successiva superposició i juxtaposició d'una atapeïda trama edificada i una travada xarxa d'infraestructures. La

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

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

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



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

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

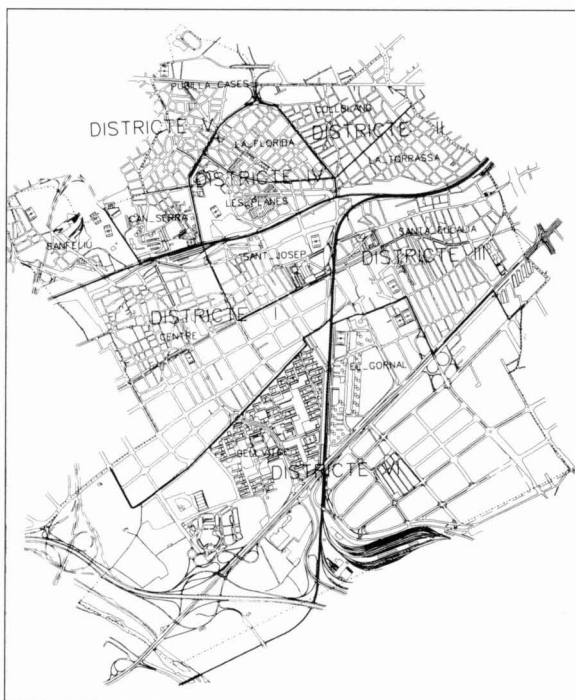
Un segon tret a tenir en compte és el marcat caràcter dels barris, generat tant per la diversitat històrica de la seva aparició com per la contundència dels límits naturals (Samontà-Marina) o artificials (talls d'infraestructures) que els separen. Tots els barris presenten una fesomia particular i s'han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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Com a base subjacent es va anar conformant una

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **5. Principals projectes territorials per a la ciutat**

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

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

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

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

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

pol terciari, podem citar les següents actuacions:

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

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

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

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

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

La Fira i l'Ajuntament ja han signat –el 19 de març de 1993– el conveni pel qual el municipi cedeix, per un període de 75 anys, 111.478 m<sup>2</sup> de terreny de titularitat municipal.

La primera fase de l'ampliació, que afectarà 41.150 m<sup>2</sup>, es preveu que s'iniciï dins el primer semestre de 1993. Les característiques d'aquesta primera fase queden recollides a la taula 3.

Es construiran dos pavellons, dels quals el principal, amb 20.549 m<sup>2</sup>, serà el més gran de Catalunya. Com a símbol emblemàtic una gran torre metàl·lica de 60 metres presidirà l'entrada al recinte.

Però la magnitud de l'operació de Pedrosa no es limita a la qüestió firal. Els 885.250 m<sup>2</sup> de superfície total del sector permeten altres actuacions de desenvolupament de les quals les més rellevants són un centre comercial, hotelier i d'oficines a la façana de la Gran Via, i un centre d'activitats econòmiques (Catalònia Ex-import) promogut per l'Incasol que ja es troba en fase de construcció.

*b) Gran Via Sud: un espai industrial polifacètic*

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

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

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

Font: Ajuntament de l'Hospitalet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d'odontologia), que acullen una població d'uns 3.000 alumnes, també s'hi troben incloses. Aquest pla ordena el creixement de les instal·lacions hospitalàries en el futur i la ubicació de nous equipaments a la zona. Així, es preveu la instal·lació d'un tanatori i la construcció d'un pas elevat sobre la Gran Via que comunicarà els dos hospitals. També es racionalitza la circulació interior i les zones d'aparcament i es proposa l'ordenació dels volums edificables potencials. A més, el projecte dota el conjunt d'una superfície destinada a heliport amb bona connexió amb la circulació interior i l'exterior. L'ordenació d'aquesta zona abasta una superfície total de 269.850 m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

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

*a) Les vies de ferrocarril: un impediment superable*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quan els dos traçats estiguin totalment desmantellats, la superfície que recuperarà la ciutat serà, aproximadament, de 700.000 m<sup>2</sup>. Aquest espai es destinarà a l'ús públic, arrançant els vials i enjardinant diverses zones. A causa de les elevades densitats de població dels barris beneficiats, el valor formal i social dels nous espais guanyats a l'alta tensió serà molt important. Ara per ara, ja s'ha elaborat un avantprojecte d'ordenació dels espais alliberats pel soterrament de les línies d'alta tensió.

### **5.3. Transformació d'edificis industrials recuperats**

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

*a) La Farga: un nou centre de desenvolupament endogen*

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

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

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

Efectivament, per la seva ubicació i característiques i en virtut de l'execució del Pla Especial de Reforma Interior i concreció d'usos aprovat per a aquest sector, el conjunt de la Farga està cridat a convertir-se en un autèntic centre polivalent per a la ciutat. El PERI divideix la superfície en una zona pública de 18.500 m<sup>2</sup> i en una zona per a activitats privades de 20.900 m<sup>2</sup>. L'Ajuntament, que continuarà sent el titular dels terrenys, cedeix l'ús del recinte privat per un període de 75 anys a la societat adjudicatària a canvi que aquesta inverteixi 1.600 milions de pessetes en la reforma de les instal·lacions d'ús públic. La realització del projecte de reforma fou adjudicada el novembre de 1990 a la societat Hospitalet-Centre, formada per la Caja Postal, Lagun-Aro, Filo-Inmobiliarias i Construcciones y Contratas, per 6.075 milions de pessetes.

L'edificabilitat total proposada és d'uns 61.000 m<sup>2</sup> de sostre. Quant als usos, el PERI estableix els firals, comercials i per a oficines. El PERI manté el centre docent de Can Vilumara i destina a equipaments el solar que es troba a la confluència de les avingudes de Josep Tarradellas i d'Isabel la Catòlica.

Dins de l'espai d'ús municipal es continuaran realitzant les habituals activitats patrocinades fins ara per l'Ajuntament com fires (16.000 m<sup>2</sup>), concerts, etc., i s'habilitarà una zona per a oficines i equipaments municipals amb una sala per a actes i congressos. A la zona privada es construirà un gran

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

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

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

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

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

La construcció de la fàbrica de filatures de cotó de la Tecla Sala va començar l'any 1899. L'any 1901 es va iniciar l'activitat industrial tèxtil i de tints que s'ha mantingut fins l'any 1980. L'adquisició per part de l'Ajuntament data de 1986 per un import de 173 milions de pessetes. El recinte industrial de la Tecla Sala, en el qual s'ubiquen diverses edificacions, té una superfície de més de 16.000 m<sup>2</sup>. Durant tots aquests anys de gestió municipal ha funcionat com un centre cultural d'abast metropolità.

Actualment s'està plantejant el seu futur mitjançant



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

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

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

La ciutat, que ja fa anys va superar casos espectaculars com el de la Farga, té pendent el trasllat de les instal·lacions de Repsol-Butano ubicades a Gran Via Sud que permeten abastir de gas les poblacions de la comarca. Aquesta planta embotelladora de Repsol-Butano, que ocupa 94.000 m<sup>2</sup>, té prevista la seva reubicació al moll d'inflamables del Port Autònom de Barcelona.

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

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

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

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

Posteriorment també s'ha aconseguit la urbanització de la llosa que cobreix la Ronda al seu pas pel barri. El projecte, que afecta 15.000 m<sup>2</sup> s'està executant per part de la Generalitat. La llosa de la ronda, avui pràcticament acabada, representa per al barri de Sanfeliu la creació d'una superfície d'ús públic que li donarà una nova personalitat.

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

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

#### **5.6. L'habitatge: una qüestió vital**

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

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

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

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

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

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

– Execució de l'eix de centralitat de l'Illa Sindrals: el pla especial de l'anomenada Illa Sindrals, també denominat Pla de les Rambles, suposarà l'actuació sobre uns 28.000 m<sup>2</sup> de superfície. El pla d'ordenació preveu el manteniment de les edificacions existents actualment: dos blocs d'habitatges, una masia i el casino. El pla preveu la creació d'una nova via, el carrer de Vigo, on es construirà un nou edifici d'habitatges.

– Desenvolupament del PERI del Casc Antic: el PERI del Casc Antic preveu 1.665,62 m<sup>2</sup> de sòl

residencial per a nova edificació. Es construiran una vintena d'habitatges amb un sostre màxim de 2.326,50 m<sup>2</sup> (inclou l'ús d'habitatge i el comercial). L'actuació dels habitatges corre a càrrec de Regesa.

– Desenvolupament del PERI de Martí i Codolar: preveu una zona comercial de 7.500 m<sup>2</sup>, una àrea residencial de 280 nous habitatges i les seves corresponents places d'aparcament, una zona d'equipaments de 5.700 m<sup>2</sup> de sostre i una zona verda de 5.400 m<sup>2</sup>.

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

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

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

de construcció i obra per als habitatges afectats per aluminosi.

### **5.7. Intervencions de diferent escala per tota la ciutat**

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

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

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

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

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

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

### **6. L'Hospitalet: una ciutat oberta al futur**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Bibliografia

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

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

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

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

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

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

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

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

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



EL PLA DEL MARGE DRET DEL BESÒS A SANT ADRIÀ

LLUÍS CANTALLOPS

MANUEL RIBAS

ESTANISLAU ROCA

*Arquitectes*

**1. Introducció**

**2. Els objectius del planejament**

**3. Les actuacions**

- 3.1. L'àrea litoral. El gran port esportiu
- 3.2. L'àrea de la Verneda i de Can Picas
- 3.3. El barri del Besòs
- 3.4. La Catalana
- 3.5. El barri de la Mina

**Bibliografia**

## EL PLA DEL MARGE DRET DEL BESÒS A SANT ADRIÀ

### 1. Introducció

El territori del marge dret del riu Besòs situat dins els límits municipals de Sant Adrià havia estat sempre una zona d'horta relativament despoblada, que acompanyava les terres veïnes de Sant Martí de Provençals i Poblenou, avui municipi de Barcelona, en la mateixa història geològica i després agrària.

En una extensa faixa d'aproximadament mil metres, paral·lela a la línia de costa actual, els antics terrenys de *l'ager provincialis* de Sant Martí van anar-se acreixent amb els dipòsits al·luvials del Besòs i amb les sorres marines de més llunyana procedència, sempre seguint corrents de nord a sud, de manera que la línia de costa ha avançat cap al mar d'un quilòmetre només en el període de nou-cents anys.

Els territoris del marge dret del Besòs que pertanyen al municipi de Sant Adrià havien estat terrenys agraris de bona producció, fàcilment regables, que donaven, d'una banda, a la llera del riu i d'altra als extensos sorrals de la platja, sempre en procés de créixer i reconvertir-se després, a través d'un període intermedi de maresmes i llacunes.

També, com en els territoris veïns de Barcelona, aquest ampli i despoblat front de mar, en començar el segle passat va servir com a sòl disponible per a moltes operacions considerades nocives o, si més no, incòmodes per a la vida quotidiana dels nuclis urbans propers: primer, cementiri, instal·lacions militars, ferrocarril i abocadors de sòlids i de líquids; després, ja en aquest segle, centrals energètiques, cremadors d'escombraries i depuradores d'aigües residuals.

El territori del marge dret del Besòs va rebre, cap al començament del segle, les instal·lacions de la central tèrmica de producció d'energia elèctrica de la Catalana, que van generar una colònia de cases edificades seguint línies urbanístiques de traçat radioconcèntric. Més tard, en començar la segona meitat del segle, la immigració massiva d'aquells

anys va utilitzar les àrees contigües a la platja com a *res nullius*, és a dir, com a terreny de ningú per a instal·lar-hi poblats infraurbans de barraques (el Camp de la Bota, per exemple) que després, en una operació urgent de *housing*, hom va traslladar més endins. Així naixien els dos nuclis del barri de la Mina (primera i segona fase), al redòs dels quals s'hi formà també una incipient zona industrial (zona industrial de la Mina).

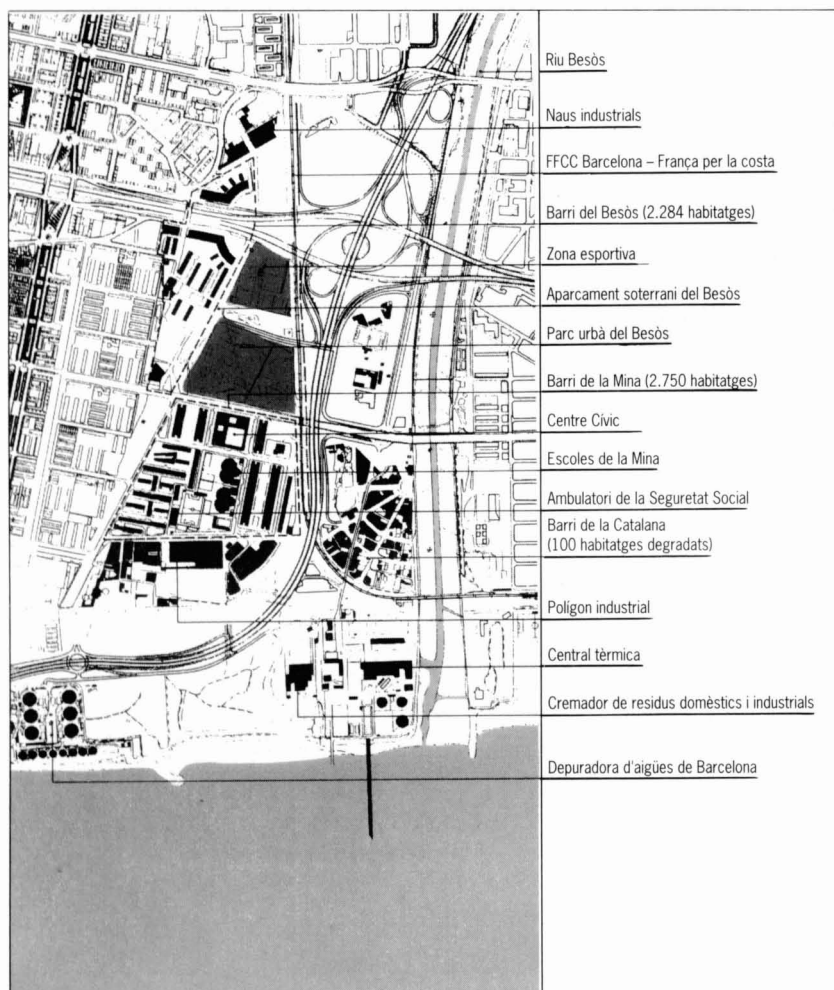
Paral·lelament, la construcció del barri barceloní del sud-oest del Besòs i l'obertura del carrer de Guipúscoa com a alternativa de l'antiga entrada pel carrer dels Almogàvers va tenir incidència sobre el territori veí de Sant Adrià en l'anomenat barri del Besòs, que es consolidà en paral·lel a la construcció de l'autopista en el darrer tram de la Gran Via.

L'últim episodi d'aquesta breu història ha estat la construcció de la Ronda Litoral en el seu tram paral·lel al riu, el qual ve a reforçar la barrera ja existent de la línia ferroviària. Aquesta línia era, inicialment, d'enllaç entre la de la costa i la interior de Granollers i Sant Celoni. Avui, és una línia d'intensa circulació, un cop suprimit el tram ferroviari costaner del Poblenou.

La història del planejament ha estat, contràriament, generosa amb aquest territori. El Pla Cerdà l'assenyalava com el gran parc del Besòs que limitava l'Eixample pel nord-est; i els successius planejaments van anar enxiquint les generoses –i alhora gratuïtes– previsions del Pla Cerdà, però sempre amb la consciència residual d'aquell primer parc i otorgant-li així un valor de posició important en un extrem dels extensíssims horts i vinyet de Barcelona.

La desgraciada història recent d'aquest territori –que a grans trets és la de tota la costa nord-oest de Barcelona– ha abocat en una estructura i una morfologia urbanes absolutament d'al·livió, que és tant com dir sense coordinació ni unitat. Una ocupació del sòl desestructurada havia de donar lloc a un conjunt d'entitats d'escassa qualitat urbanística i alhora de molt precària qualitat de vida.

**Figura 1. L'estat actual**



En el decenni dels vuitanta l'Ajuntament, amb la col·laboració de les administracions central, autonòmica i metropolitana, va desenvolupar una important actuació urbanística al marge esquerre del riu Besòs. Aquesta actuació ha transformat allò que era un suburbi marginal i desballestat en un territori urbà habitable. Al marge dret també s'ha iniciat un important procés de transformació urbanística amb la construcció d'un nou parc urbà (Parc del Besòs), la rehabilitació dels habitatges del conegut barri de la Mina, l'entrada en servei d'un nou aparcament subterrani amb capacitat per a 600 automòbils i l'execució de nous equipaments i serveis urbans (figura 1).

Malgrat que s'han desenvolupat aquestes importants actuacions sectorials, el territori del marge dret del Besòs continua essent un entorn urbà fragmentat per les grans infraestructures que el travessen. Els grans eixos de comunicació aporten una important accessibilitat al territori però també el fraccionen i interrompen la continuïtat urbana.

Al marge dret del Besòs, en una extensió de 174 Ha (la meitat de la superfície del terme municipal), hi viuen 18.100 dels 34.000 habitants de Sant Adrià. La Catalana, la Mina (primera i segona fase) i el Besòs són nuclis densament habitats, sobretot en el cas de la Mina. La resta dels terrenys, a banda de la zona industrial de la Mina, són ocupats per equipaments i viaris. És a dir, que al costat o entremig dels nuclis funcionals es troben enormes extensions de sòl d'equipament, a l'abast de totes les iniciatives que s'hi atreueixin.

És precisament aquest fet –al costat de la vida urbana no integrada als nuclis existents– el que constitueix el segon gran repte urbanístic. No es tracta únicament de refer, de recosir, d'integrar el poblament existent, sinó que cal encara defensar el territori del perill de noves iniciatives, òbviament en mans d'operadors privats, que si estiguessin mancades d'una programació global només servirien per augmentar la desintegració territorial existent avui.

El tercer repte, ja ho hem dit, és el de superar els traumes infligits al territori per les grans infraestructures que el solquen: la via del ferrocarril, l'autopis-



ta A-19 i la recent i inadequada disposició de la vialitat que correspon a la Ronda Litoral (figura 2).

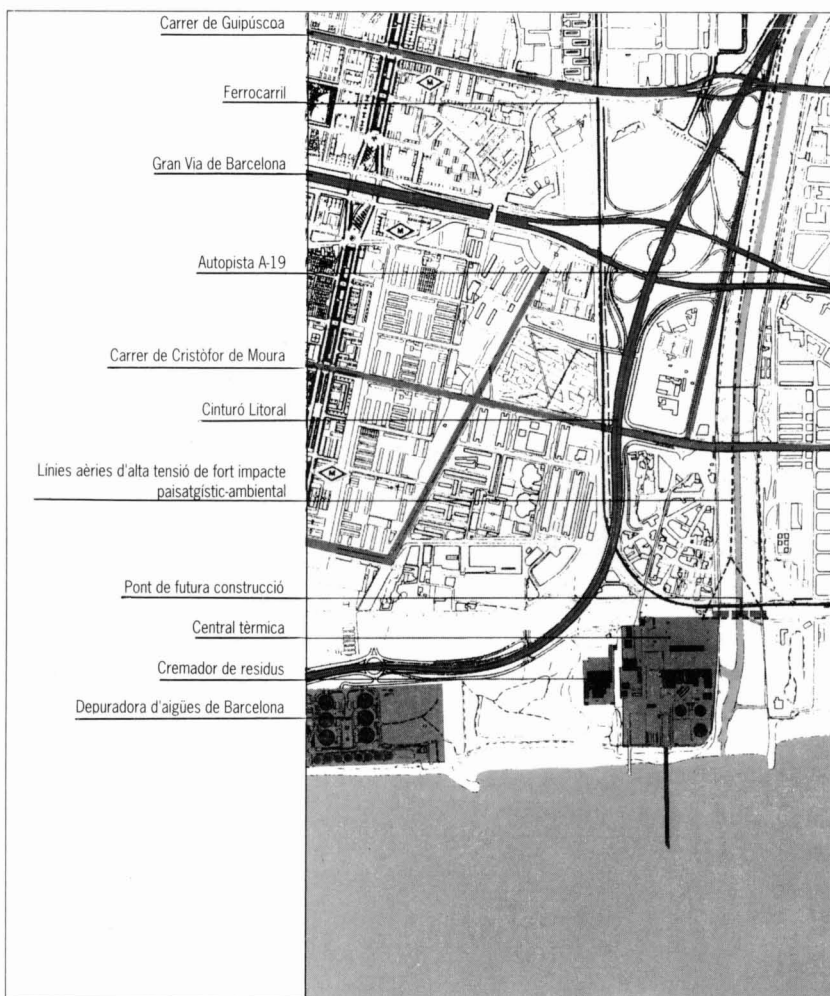
Així doncs, la suma d'aquests tres reptes ha estat motiu d'un pla especial al qual se li ha demanat conjuminar les solucions en tres fronts diferents. I sobre tots ells, l'exigència urbana i metropolitana d'integrar el marge dret del Besòs al seu municipi i al conjunt de la conurbació barcelonina, a la qual, indiscutiblement, també pertany.

Creiem que això és possible. Intencionadament hem portat els raonaments històrics en paral·lel amb els territoris veïns del terme municipal de Barcelona. Seguint el paral·lelisme creiem que Sant Adrià es pot beneficiar de l'empenta amb què Barcelona ha afrontat –certament amb més mitjans, però potser també amb dificultats més arrelades– les contradiccions que n'havien fet una ciutat d'esquena al mar en el darrers dos-cents cinquanta anys.

Els grans eixos de comunicació, malgrat haver trinxat el territori, han aportat una gran accessibilitat a la zona del marge dret del riu Besòs. Aquesta nova accessibilitat, a l'escala de la Regió Metropolitana, no solament ha despertat l'interès dels operadors privats. També des del sector públic ens permet imaginar la possibilitat d'acabar amb la decadència, la marginació i l'oblit d'aquest àmbit territorial.

D'una banda, Barcelona ens demostra que és possible i de l'altra ens afavoreix amb realitats molt properes com són la prolongació del passeig

**Figura 2. Les infraestructures i els serveis tècnics: estat actual**



Marítim i de la Diagonal –importantes vies que convergeixen sobre el territori de Sant Adrià–, a més d'una política global de rehabilitació específica del Poblenou i la recuperació de les seves platges.

A través del coneixement dels treballs, estudis i projectes relacionats amb el marge dret del Besòs es pot constatar que aquest àmbit territorial és una de les zones urbanes «sensibles» que més han despertat l'interès de les administracions públiques i dels ciutadans. Les problemàtiques urbanística i social, tan estretament relacionades, no deixen

indiferent ningú en l'objectiu d'aconseguir una transformació de l'entorn físic i convivencial que condueixi finalment a la millora de les condicions de vida dels ciutadans. L'Ajuntament de Sant Adrià, les entitats metropolitanes, les institucions de la Generalitat de Catalunya, de l'Estat Espanyol i de la Comunitat Econòmica Europea han explicat el seu interès en la transformació.

L'Ajuntament ha practicat una extensa difusió dels objectius que persegueix en tots aquests organismes i institucions.

La Secretaria General de Planificació i Concertació Territorial del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, coneixedora del document *Críteris, Objectius i Solucions Generals*, ha inclòs, en els estudis sobre les grans operacions urbanes que es proposa donar suport en l'àrea de Barcelona, les propostes formulades per l'Ajuntament de Sant Adrià com a «operació d'Estat» amb capacitat de configurar una «àrea de nova centralitat».

Una de les condicions que poden justificar el qualificatiu d'«operació d'Estat» a una gran actuació territorial és la implantació d'infraestructures, especialment de transport, d'àmbit regional-nacional. Les obres en curs o les previsible a curt termini són significatives perquè atorguen a aquest àmbit metropolità una situació privilegiada en el mapa d'accessibilitats i un efecte transformador de l'estructura i la qualitat ambiental de l'entorn.

Pertanyen a aquest tipus d'obres, el tancament de la Ronda Litoral i el tractament dels marges del Besòs fins a la gola, com a base d'una gran operació de requalificació mediambiental que ha de permetre la implantació d'un sistema de parcs.

En l'estudi del Ministeri es constata que el territori del marge dret del Besòs està tesat per la seva posició de límit nord de l'Eixample de Barcelona, afectat per la implantació de les grans infraestructures viàries i ferroviàries i condicionat per l'assentament desconnectat i a vegades agressiu de barris residencials i instal·lacions industrials. La seva

reordenació és imprescindible i cal aprofitar la nova situació de la trama viària i l'empenta que suposen les grans actuacions de Barcelona sobre el front marítim, des de la Vila Olímpica al sector Diagonal-Prim.

S'afirma explícitament que

«les primeres propostes formulades per l'Ajuntament de Sant Adrià en el document sobre la recuperació dels territoris del marge dret del Besòs són suficientment expressives i concretes respecte al tipus d'actuacions que és necessari emprendre».

Segons l'estudi, la proposta de Sant Adrià es considera

«una actuació urbanística important que cal inscriure en el marc normal de la intervenció municipal, i que solament cal que es produeixi la coordinació entre l'Ajuntament i l'Administració central pel que fa a la compatibilitat del desenvolupament urbà, les grans infraestructures i el tractament de la zona de costa».

El barri de la Mina cal que sigui

«objecte d'un tractament de reordenació interna i d'integració en la trama urbana. L'existència de grans implantacions industrials, ferroviàries (...) en decadència i les pròpies "ferides" causades per les velles infraestructures o les noves obres exigeixen una total reurbanització».

## 2. Els objectius del planejament

Pel que fa al primer dels reptes abans esmentats, és a dir la consolidació, la coordinació i l'estructuració dels *nuclis residencials i industrials*, molt probablement caldrà:

- a) Als nuclis del Besòs, la Verneda, Can Picas i la Mina primera fase, *rehabilitar* els barris amb manteniment de les edificabilitats actuals legalment consolidades.
- b) Al nucli de la Mina segona fase, *definir* amb

urbanitat i equitat els criteris de rehabilitació urbanística i social que hom jutja no apta per a oferir als seus habitants el nivell i qualitat de vida que el planejament mínimament es proposa donar. A la Mina primera fase, prosseguir la tasca de reforma i millora de l'hàbitat iniciada.

c) Al nucli de la Catalana, caldrà definir i *harmonitzar* els nous usos residencials, comercials i d'oficines que el PGM permet, de manera que s'aprofitin complementàriament les edificabilitats per atorgar continuïtat al teixit urbà.

d) A la Zona Industrial de la Mina, cal *reconsiderar* la seva situació de barrera sobre el mar, ara que ha desaparegut la centenària barrera ferroviària, de manera que, permetent fins i tot l'ampliació de la zona, aquesta es faci com a compensació dels oportuns retalls que la faran permeable cap al mar.

Pel que fa al segon repte, és a dir les presumibles iniciatives d'operadors privats i públics sobre les vastes zones d'equipaments encara disponibles al llarg del riu, hom preveu:

e) Proposar un esquema d'actuació més o menys lineal, des de l'autopista A-19 fins a les mateixes instal·lacions energètiques de la Catalana, que aprofiti l'interès de la iniciativa privada per oferir també millores viàries substancials per salvar les tantes vegades esmentades barreres viàries i ferroviàries.

Pel que fa al tercer repte que presenta la vialitat avui existent, hom proposa:

f) La creació de *canals paisatgístics*, visuals i de trànsit, que uneixin els nuclis habitats amb la ribera del riu i amb la vora del mar.

Els darrers, però no pas els menys valuosos dels objectius del plantejament que cal esmentar són els dos següents:

g) Manteniment de la idea perenne de parc,

complementant el parc avui existent al sector amb un altre parc de ribera del marge esquerre.

h) Proposta d'un port esportiu al costat de la boca del riu i sobre els terrenys avui ocupats per la central tèrmica en una vasta operació paisatgística que repeteix, en aquest extrem septentrional de la platja, el que és el port olímpic situat a l'extrem sud. Portant, però, l'exigència paisatgística fins al punt de reservar la primera línia de port (com al Portal de la Pau barceloni) per al públic en general, i allunyar així els punts d'amarratge cap a la barra o escullera endinsada en la mar.

L'Ajuntament s'ha fixat com a objectiu prioritari la regeneració del marge dret del riu Besòs, aprofitant el nou potencial de centralitat i accessibilitat, així com la proximitat del riu i del mar. Les línies elèctriques d'alta tensió, la central tèrmica, el cremador de brossa i la depuradora d'aigua no han de continuar essent els elements més significatius del territori.

Les característiques de l'ocupació del territori del marge dret del Besòs a Sant Adrià i els canvis que ha experimentat el conjunt del sistema urbà metropolità en el darrer decenni, pràcticament obliguen a efectuar una reconsideració en profunditat de la qualificació urbanística del sòl que establí el Pla General Metropolità.

No es pot mantenir per més temps la situació actual del marge dret del Besòs com a territori de marginalitat urbana on conflueixen aquells establiments que, com els cremadors d'escombraries, les depuradores, les centrals tèrmiques i altres instal·lacions, són necessàries per al funcionament de l'artefacte metropolità, però que ningú no vol al seu voltant.

No es tracta d'eliminar radicalment la implantació d'aquests serveis tècnics, sinó de fer-los compatibles amb una millora substancial de l'entorn. Les modernes tecnologies ho permeten. D'altra banda, no és possible eradicar totalment les instal·lacions.

Són raons d'estratègia de la política energètica de l'Estat, com el Pla Energètic Nacional, que obliga a la permanència de la central tèrmica; de racionalitat econòmica en la progressió de les inversions urbanes, que obliga a mantenir i millorar la xarxa de clavegueram i el sistema de tractament de les aigües residuals que condiciona el lloc d'implantació de la depuradora metropolitana del Besòs; o de solidaritat intermunicipal que dificulta el trasllat del cremador d'escombraries.

Però el fet que el terme municipal de Sant Adrià hagi d'assumir l'assentament d'aquests serveis tècnics metropolitans, no vol dir que la seva presència hagi d'hipotecar *sine die* la transformació urbanística del marge dret del Besòs.

Cada un d'aquests temes específics, així com les expectatives generades per la nova accessibilitat que ha assolit el territori a partir de l'entrada en servei de la Ronda Litoral, connectada a la xarxa arterial viària metropolitana, i, fonamentalment, la necessitat imperiosa d'aconseguir una transformació qualitativa dels barris de la Mina, la Catalana i el Besòs que permeti una millora substantiva de la situació social d'aquest barris, són raons de pes per a la modificació del Pla General.

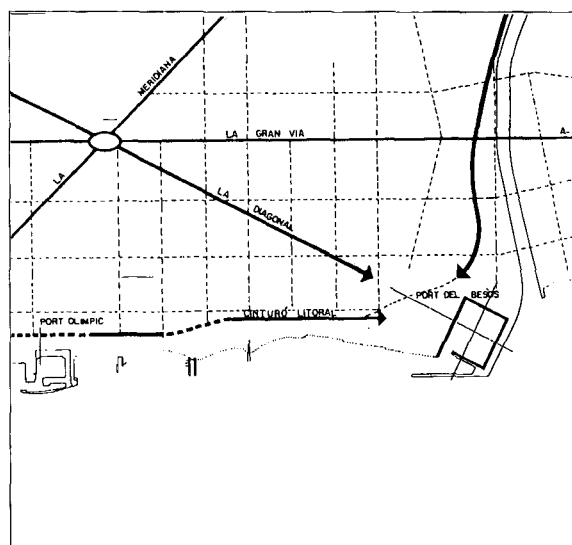
### 3. Les actuacions

Com hem dit, a Sant Adrià, el marge dret del Besòs és en l'actualitat un territori sense altra funció metropolitana que la d'acollir els serveis tècnics que són rebutjats per altres zones urbanes més evolucionades. És, a més a més, un territori trinxat per les infraestructures. Finalment, la continuïtat urbana és també difícil per la banda del riu Besòs.

Les actuacions proposades tenen per objecte superar aquests inconvenients per tal d'aconseguir un desenvolupament harmònic i equilibrat que permeti incorporar l'àmbit del pla al sistema urbà metropolità i integrar el sector a la vida urbana dels barris confrontants sense solució de continuïtat.

El gran port esportiu i de lleure podria ser l'equipament metropolità diferenciador (figura 3). El parc de Ribera del Besòs podria ser l'espai d'atractiu local. Al barri de la Catalana, un centre comercial i de lleure podria ser l'element construït que ajudaria a superar les barreres del ferrocarril i de l'autopista i que possibilitaria la continuïtat urbana, avui interrompuda. L'accessibilitat pel transport públic podria permetre millorar amb la proposta d'una nova situació de l'estació del ferrocarril. La redistribució de l'habitatge podria permetre l'alleujament de la densitat de les zones residencials més conflictives i garantir la relació dels barris existents entre ells i els de nova creació.

**Figura 3. El port esportiu: els grans eixos de composició formal**

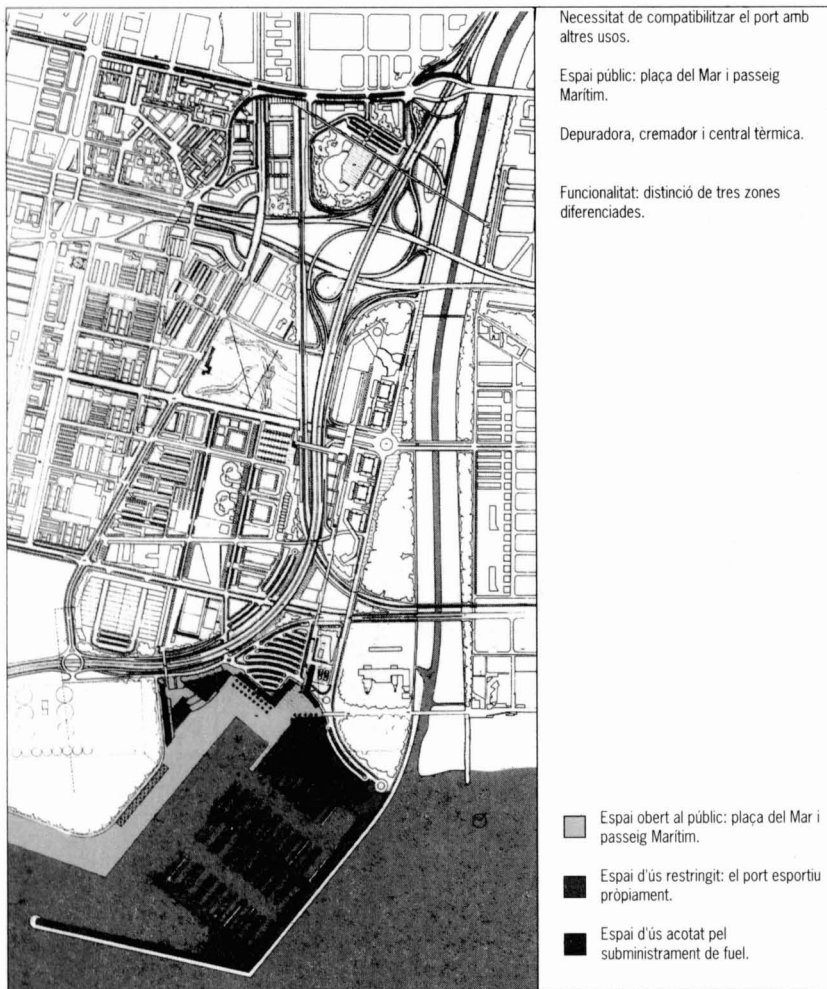


Caldrà, però, que totes aquestes propostes de caràcter general s'exposin de forma més detallada. L'operació és complexa en l'espai i en el temps. La coordinació dels operadors públics i privats i les situacions conjunturals poden introduir noves variables en el procés de transformació urbanística. Una descripció més en profunditat pot ajudar a comprendre millor la naturalesa de la proposta.

#### 3.1. L'àrea litoral. El gran port esportiu

La central tèrmica i el cremador d'escombraries

**Figura 4. El port esportiu: esquema d'ordenació**



són les úniques activitats que es despleguen, en aquest moment, en el sector.

El cremador d'escombraries, però, estarà amortitzat a mig termini. En el procés de racionalització de la situació dels establiments d'eliminació de residus sòlids no semblaria raonable mantenir aquesta instal·lació o renovar-la en el mateix lloc. No té sentit mantenir l'actual ritme d'inversions per adequar a la normativa de la CEE unes instal·lacions obsoletes. Semblaria més raonable coordinar, en un mateix indret, el tractament de depuració de les aigües i l'eliminació de residus sòlids amb la construcció d'una nova instal·lació

projectada d'acord amb les noves tecnologies.

La central tèrmica actual té uns 30 anys de vida i el període d'amortització està a punt d'acabar. De tota manera, fins que el Pla Energètic (PEN) en defineixi la destinació final caldrà mantenir la instal·lació.

Sembla també que, encara que es decidís mantenir l'àrea de producció energètica del Besòs, seria lògic concentrar les centrals al marge esquerre del riu. Això permetrà alliberar totalment el marge dret de les actuals servituds i plantejar la transformació integral de l'àmbit. En qualsevol cas, el combustible serà gas natural no contaminant.

De tota manera, en tant no s'hagi definit la destinació final de la central, cal arbitrar una solució transitòria compatible amb els objectius del planejament. Aquesta solució passaria pel manteniment del centre de producció, l'eliminació dels

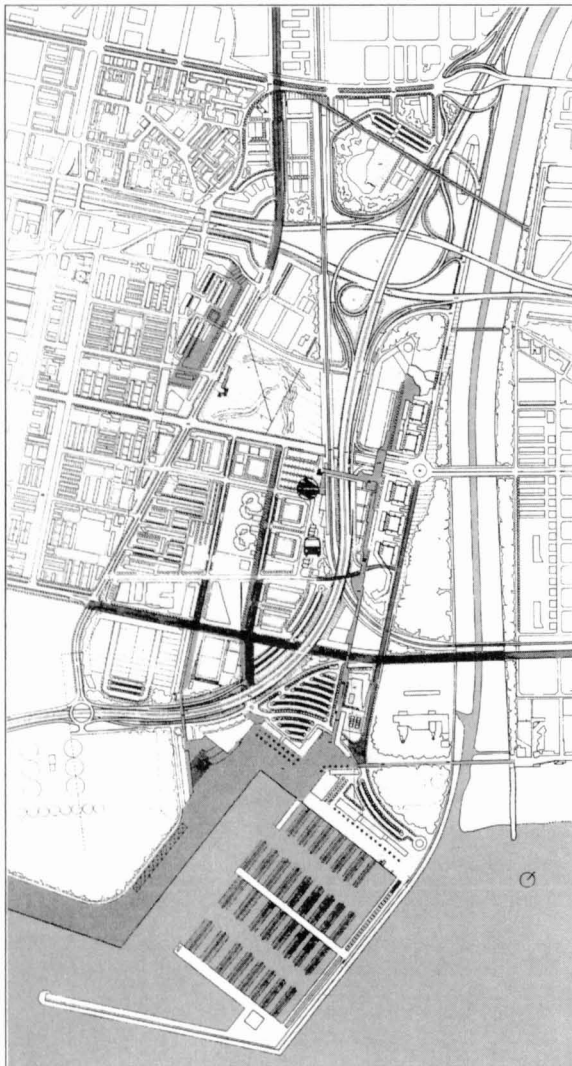
tancs i dipòsits situats a la Ribera del Mar i la modificació de la sortida de línies elèctriques. La modificació és obligada per la perllongació del carrer de Llull i la construcció del nou pont sobre el Besòs que ha de permetre la unió d'aquest carrer amb el d'Eduard Maristany a Badalona. En la proposta es parteix de dues hipòtesis: a curt termini, permanència de la central tèrmica amb redefinició de l'àmbit que ocupa actualment; a mig o llarg termini, trasllat o eliminació de la central.

En qualsevol de les dues hipòtesis hauria de ser possible la transformació integral del territori litoral per aprofitar la centralitat del lloc i l'alta accessibili-

tat; per aconseguir l'obertura dels barris del marge dret al mar mitjançant la superació de les infraestructures que avui barren el pas; per aprofitar l'actuació per reforçar els vincles de relació entre el marge dret i el marge esquerre del riu; i per establir un element separador amb les, de moment inevitables, instal·lacions de la depuradora del Besòs.

El port esportiu (figura 4) seria una oferta de lleure a l'escala metropolitana, diversificada i complementària de la platja del marge dret del Besòs que catalitzaria la renovació urbanística del sector i

**Figura 5. Les infraestructures i els serveis tècnics: proposta**



actuaria com a factor de superació de l'aïllament i la marginalitat.

El port s'entén alhora com a espai públic que permet un contacte intens de la població amb la làmina d'aigua abrigada. Les instal·lacions necessàries per l'amarratge dels vaixells de lleure se situarien recolzades en el dic de Llevant per facilitar el control de l'accés. S'alliberaria el Moll de Ribera de manera que es potenciaria al màxim la relació dels ciutadans amb el port. En el Moll de Ribera hi podrien atracar els vaixells de transport públic i s'hi podrien desplegar activitats de lleure, festivals, etc.

Mentre es mantingués la central tèrmica, el dic de Llevant allotjaria les canonades de captació d'aigua de mar per a la refrigeració.

El carrer de Llull seria el gran nexe viari d'unió del port amb el Poblenou de Barcelona, amb el marge esquerre de Sant Adrià i amb Badalona, a través del nou pont sobre el Besòs, que connectarà amb el carrer d'Eduard Maristany.

El Moll de Ribera del port es podrà unir amb la platja del marge esquerre de Sant Adrià i amb l'actual passeig Marítim a través d'un altre pont passarel·la de vianants. El barri de la Mina es relacionarà amb el port a través d'un doble nexe, estructural i viari, mitjançant la perllongació, fins al port, de la gran franja d'equipaments compresa entre els carrers de Venus i de Mart i la continuació del carrer de Mart-Albarracín a través del túnel construït sota el cinturó. Per reforçar el trànsit de vianants es proposa una nova passarel·la en forma de plataforma equipada que connectaria la perllongació del carrer de Venus amb el Moll de Ribera superant el cinturó del litoral (figura 5).

El barri de la Catalana també connectaria amb el port a través d'un doble nexe estructural i viari, mitjançant la perllongació fins al port de les activitats comercials i de lleure que potenciarien el Moll de Ribera com a espai públic de significació i mitjançant la construcció d'un pont sobre el ferrocarril i el carrer de Llull que permeti la perllongació de

l'avinguda central de la Catalana i l'accés rodat al moll, al dic de Llevant i a un gran aparcament al servei del port i de les activitats que s'hi despleguin.

L'operació implica, a més de l'Ajuntament, les diverses administracions públiques amb competències sobre els ports i la costa: el Departament de Política Territorial de la Generalitat i el MOPT, la Mancomunitat de Municipis i el Consell Comarcal.

Les Direccions Generals de Ports i Costes d'ambdues administracions donen suport a la proposta d'una gran infraestructura portuària perquè, en cap cas, no afectaria l'estabilitat de les platges del Poblenou, totalment estabilitzades fins al port de Barcelona. L'oferta d'un nombre important d'amaradors (uns 2.000) ajudaria a reduir el dèficit actual i permetria canalitzar la demanda existent cap a un port que no plantejaria problemes de desestabilització del territori costaner.

Els operadors privats, via concessió administrativa, aportarien els recursos i la gestió, prèvia la cessió dels sòls costaners necessaris per a l'actuació. La concentració de la propietat privada del sòl (només dues propietats) pot facilitar l'agilitat del procés.

### **3.2. L'àrea de la Verneda i de Can Picas**

Delimitada pel carrer de Guipúscoa, el riu, l'autopista i el terme de Barcelona, aquesta àrea té dos sectors diferenciats separats pel ferrocarril. El sector de Llevant resulta profundament afectat per la Ronda del Litoral i els enllaços amb el carrer de Guipúscoa i l'autopista A-19. Actualment aquest sector està ocupat per unes naus industrials i una gasolinera. També s'hi desenvolupen altres activitats, com un restaurant, uns planters amb hivernacles, etc. El PGM classifica aquest sector com a sistema general de parcs i jardins. La qüestió se centraria en la relació del parc amb el context viari que el condiciona i, sobretot, amb la resta de la ciutat per tal d'establir el nexa entre les zones residencials i els usuaris del parc.

El problema més important és l'aïllament del parc de les zones urbanes que l'envolten. D'una banda, el ferrocarril dificulta la relació amb els territoris de Ponent. D'altra, la posició enmig dels ramals de la complexa intersecció entre les dues autopistes i el carrer de Guipúscoa encara dificulta més la relació interzones.

Malgrat el gran fraccionament, hi ha dues àrees de considerable entitat superficial situades a banda i banda de la traça de la troncal del cinturó del litoral. En el pla es proposa definir sobre el territori unes traces potents que ajudin a superar el fraccionament que tan negativament afecta i condiciona l'aprofitament i la imatge urbana de l'espai. Aquestes traces han de contrarestar l'efecte barrera de l'estructura més potent que solca l'àmbit, que és la troncal del cinturó del litoral. La direcció més evident per superar la barrera del cinturó és la perpendicular a la troncal. Aquesta direcció ja ha estat reconeguda en el projecte de l'enllaç viari, en el ramal que connecta l'antiga carretera de Mataró amb el vial de ribera del marge dret del Besòs. Aquesta directriu pot ser la referència d'ordenació de la composició dels diferents sectors del parc i dels principals elements que s'hi situïn. La presència d'una directriu potent que s'estén a través dels sectors esmicolats pels ramals del nus viari, ajuda a cohesionar el conjunt i a donar al parc un sentit unitari.

La directriu principal es podria materialitzar en un passeig de vianants d'uns 700 m de llargada que uniria la voravia Sud del carrer de Guipúscoa, a l'alçada del carrer de Biscaia, amb el passeig de la Rambleta, a l'alçada del carrer de Maragall, al marge esquerre del Besòs.

La traça d'aquest passeig és el camí més curt per unir els barris de la Verneda i la Pau amb el centre representatiu de Sant Adrià. Es tractaria d'un passeig altament qualificat, reservat exclusivament als vianants. El recorregut, per la qualitat que poden assolir els diferents espais que travessa, per la seva diversitat i per la condició de drecera, és una alternativa clara i poderosa al recorregut més llarg, confús, difícil, hostil i poc adequat que repre-

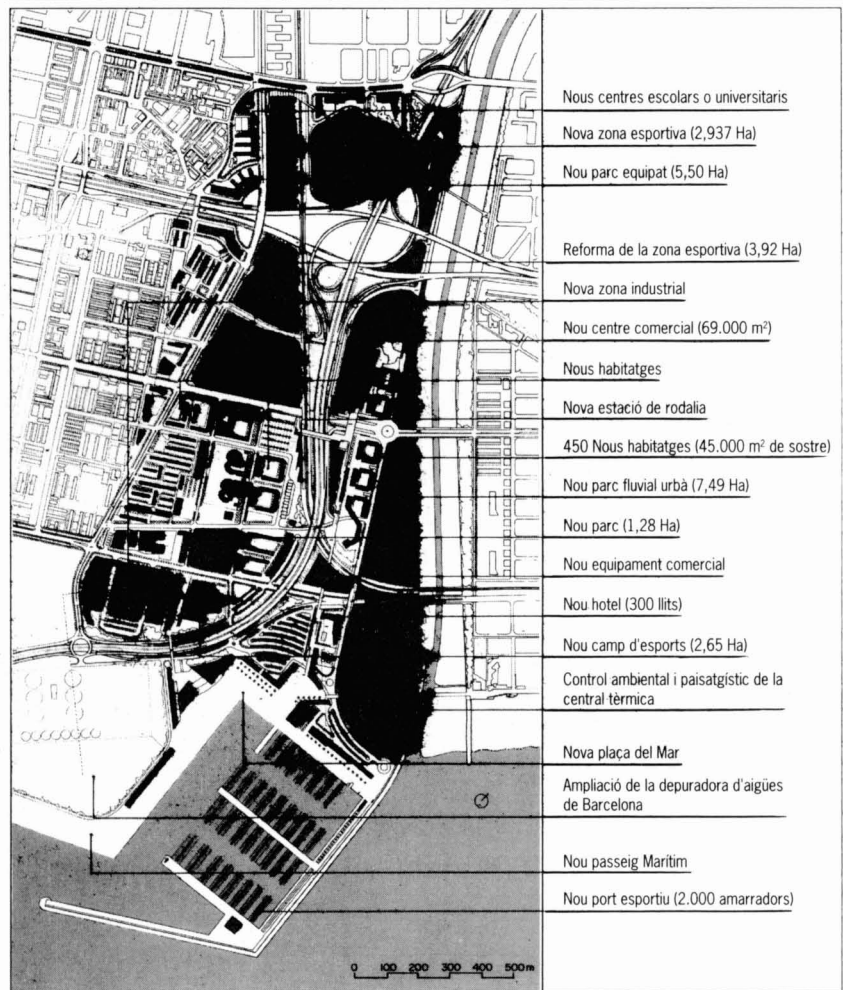
senta el mateix trajecte a través dels carrers de Guipúscoa, Pi i Margall i Ricart.

El passeig pot tenir un tractament i unes característiques molt variades al llarg del seu recorregut, com correspon a la condició diversa dels diferents territoris que travessa. Tan aviat pot ésser un passeig al llarg d'un parc, com una passarel·la ampla que salva el ferrocarril, l'autopista i el riu, o un corredor construït que s'integra en els edificis d'equipaments al servei del parc.

L'espai principal, entre els que travessa la passarel·la, té una superfície de 6 Ha. Es podrà destinar a un gran parc esportiu multiús que podria contenir camps de futbol, camps polivalents per altres esports, piscines, etc. Aquest gran parc esportiu tindria alhora un abast local i metropolità. Estaria situat al bell mig d'un conjunt de barris residencials d'alta densitat que pateixen un gran dèficit d'equipaments i espais lliures. A l'escala de Sant Adrià seria l'alternativa, interior i central, al parc esportiu de la costa, que té una superfície equivalent.

Tots els elements del conjunt principal i també les diferents peces dels conjunts secundaris seguirien unes pautes de composició unitària a partir d'un únic projecte que reforçaria la idea conceptual de la proposta (figura 6). Els perímetres de les diferents seccions del parc es tractarien amb una espessa massa d'arbrat disposada a la manera de filtre acústic i visual que atenuaria l'impacte negatiu de l'autopista, els seus ramals i el ferrocarril.

**Figura 6. La proposta d'ordenació**



A més de la gran peça central, hom pot distingir, al subsector de Llevant, dues àrees: una enfront del carrer de Guipúscoa i l'altra al llarg del riu. La primera es podria tractar com a sòl destinat a serveis o equipaments, per donar continuïtat a la façana urbana del sud del carrer de Guipúscoa. Les construccions, que serien de baixa edificabilitat, s'haurien de concebre com a cossos allargassats projectats com a elements de transició entre la rasant del carrer de Guipúscoa i la cota més baixa del parc. L'àrea immediata al Besòs es projecta com un sector de parc tractat morfològicament com a continuïtat de la gran peça central. Seria l'inici del gran parc de ribera que s'obrirà fins al mar, al llarg del marge dret del riu.



El sector de Ponent està ocupat per la parròquia i l'escola de Santa Juliana, els equipaments esportius de l'escola de la Pau, un centre de rehabilitació de drogodependències i una sèrie de naus industrials. El problema urbanístic es concreta en la banda de Ponent, en la definició del tipus d'equipament i en la manera de resoldre formalment la intersecció, a diferent nivell, entre la Via Trajana i el carrer de Guipúscoa.

La connexió de la sortida del cinturó del litoral, i per tant del sector, amb el Polígon Industrial del Bon Pastor s'haurà d'establir a través del túnel sota el carrer de Guipúscoa en la perllongació de l'avinguda del Ferrocarril. El túnel reforça el caràcter de frontera de la traça ferroviària. És un territori de frontera urbana, clarament materialitzada pel ferrocarril i l'autopista A-19. Però també és un territori molt relacionat amb els barris de la Pau i de la Verneda. Del barri de la Pau només el separa el carrer de Biscaia, en un front de més de 200 metres, que permet establir diversos punts de relació. En canvi, la connexió amb el barri de la Verneda és més problemàtica per la presència del carrer de Guipúscoa.

L'actuació fonamental, estructuradora del subsector, és la perllongació de l'avinguda Trajana per la carretera de la Mina fins a la connexió amb l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort. L'obertura d'aquesta via comporta la materialització de dues obres de fàbrica d'extraordinària importància per a la continuïtat dels teixits urbans: el pont sobre l'A-19 i el túnel sota el carrer de Guipúscoa. Aquesta via pertany al Sistema General Viari Metropolità i fou projectada pel Pla General vigent. El seu abast supera l'àmbit del municipi de Sant Adrià. Però també és una via important a l'escala del municipi ja que és el nexa més directe entre els barris de Ponent.

L'obertura de la Via Trajana comporta un canvi estructural del teixit viari preexistent. Ja no té cap sentit mantenir com a vial la traça de l'antiga carretera de Mataró en el tram comprès entre la nova avinguda i el ferrocarril. Tampoc no té cap sentit

mantenir la ziga-zaga que actualment envolta l'escola i la parròquia de les Santes Juliana i Semproniana.

L'eliminació d'aquestes vies comportaria la divisió del subsector en només dues illes. Una allargassada de forma sensiblement rectangular, situada entre el ferrocarril i la Via Trajana; i l'altra, de planta irregular, limitada pel carrer de Biscaia i l'antiga carretera de Mataró.

La primera illa es proposa com a espai lliure d'edificació excepte el front del carrer de Guipúscoa. Estaria destinada a un parc pel lleure i l'esport a l'aire lliure. En el front del carrer de Guipúscoa se situaria un cos edificat (potser un pavelló polisportiu) que salvaria el desnivell de 7,5 metres entre el carrer i l'avinguda Trajana.

La segona illa s'hauria de desenvolupar a partir d'un projecte unitari en forma d'un edifici o una sèrie d'edificis que haurien d'ésser tractats com a façana al Gran Parc del Besòs. Seria part de la façana d'un espai urbà que s'estén des del carrer de Guipúscoa fins al carrer de Cristòfor de Moura. És la imatge construïda que ofereix Sant Adrià al conglomerat urbà de Barcelona, una imatge que es contempla des de l'autopista, a un quilòmetre de distància, a partir del pas sobre l'avinguda de Catalunya i que constitueix alhora façana i porta del principal eix estructurador de la metròpoli que és la Gran Via.

El mar de verd que constituïria la seqüència de parcs i equipaments esportius a l'aire lliure seria el pla horitzontal sobre el qual es retallaria la silueta de la ciutat.

### **3.3. El barri del Besòs**

Poc abans d'haver iniciat la redacció del pla en aquest barri ocorregueren un seguit d'aldarulls contra l'inici de la construcció, en sòls de propietat pública, d'habitatges de protecció oficial. Els veïns reclamaven que els sòls públics situats al nord del carrer de Cristòfor de Moura es destinessin íntegrament a equipaments i que, en tot cas, aquest

carrer fos la frontera al sud de la qual es construïssin els habitatges que podien ser destinats, en part, a resoldre els problemes de la congestió dels barris de l'entorn, en particular del barri de la Mina.

La manca de consens social s'afegia a la manca de definició de la façana de l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort, en el front del Parc del Besòs, i a la manca de concreció dels espais lliures i dels equipaments. Des del punt de vista de la forma urbana era important donar continuïtat al front del parc amb els volums edificats de l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort, l'acotament i definició de l'espai col·lectiu comunitari a l'interior del barri i el foment de l'activitat a tots els indrets de l'espai urbà. Els nous edificis, equipaments o habitatges, s'haurien d'arreglar al llarg de l'avinguda per tal de definir el perímetre del sector i donar una nova façana al parc i a la zona esportiva. La proposta es limitava a mantenir el mateix sostre edificat del projecte de l'Incasol però millor situat i amb la possibilitat d'usos d'equipaments comunitaris i/o residència.

### **3.4. La Catalana**

El barri de la Catalana és, en la seva estructura actual, un sector de difícil recuperació des del punt de vista urbanístic.

Un Pla Especial de Reforma Interior que desenvolupava el barri, en part sobre la base de les estructures viàries i de les propietats existents el 1980, es demostrà inviable com a conseqüència, entre d'altres factors, de la inadequació de les rasants existents, que es mantenien, i de la fragmentació de l'estructura de la propietat. D'altra banda, l'estat de l'edificació i de la urbanització és, en general, molt precari.

L'actuació iniciada, de concentració progressiva de la propietat, permetia pensar en un model urbanístic diferent i viable que tindria, en la promoció d'un gran centre comercial, el generador d'un canvi.

La centralitat del barri, en el context del municipi i

en relació amb l'estructura metropolitana de la vall del Besòs, obligava a replantejar les hipòtesis anteriors i a proposar-ne d'altres que potenciessin aquesta qualitat en benefici del propi barri i dels barris que l'envolten. La potenciació de la centralitat comprenia l'establiment de forts vincles de relació amb els barris, tot superant les barreres infraestructurals (tren, cinturó del litoral, riu Besòs) que s'oposen a aquesta relació.

La proposta de construir un nou baixador-estació de Renfe a cavall de la via del tren, en el tram comprès entre els carrers de Cristòfor de Moura i Fernández Márquez, és una actuació que té per objectiu reforçar els vincles de relació entre els barris del Besòs i el futur centre comercial i terciari del barri de la Catalana. L'estació hauria d'ésser del tipus pont. El recorregut hauria de reforçar el carrer de Cristòfor de Moura com a eix bàsic de relació urbana. El pont s'hauria d'allargar des del carrer de Mart fins la plaça central del centre comercial de la Catalana. Aquest itinerari pot ésser potenciat per un continu de petits establiments comercials. La connexió entre el Sector de Marina-Besòs i els barris del sud-oest del riu reforçaria la posició central de l'estació i del futur centre comercial i terciari. El trànsit de vehicles i de vianants se segregaria. Els vehicles passarien pels túnels existents. Els vianants emprarien el pont-galeria de l'estació.

La relació entre el barri i el port es pot reforçar mitjançant una megaestructura i un pont o un túnel que salvarien les vies del ferrocarril i el carrer de Llull. La megaestructura es podria concebre com un carrer elevat destinat exclusivament als vianants a la manera dels que existeixen a les àrees de servei de les autopistes. Aquest carrer podria contenir alguna superfície construïda destinada a usos diversificats per tal de potenciar la continuïtat d'activitats urbanes i el control social de l'espai públic.

El pont o el túnel estarien destinats preferentment al trànsit de vehicles i assegurarien la continuïtat de la connexió entre el futur port i el sector de la

Catalana. Aquest carrer és l'avinguda central del barri que el connecta viàriament des del carrer de Guipúscoa. En el tram central entre l'A-19 i la via del tren tindrà el caràcter de passeig entre el centre comercial i un gran parc fluvial situat a la ribera del Besòs.

### **3.5. El barri de la Mina**

La Mina té dos sectors clarament diferenciats, construïts en dues etapes diferents. En el primer sector s'ha produït una millora qualitativa de l'edificació com a conseqüència de l'aplicació d'un programa de rehabilitació. Cal acabar aquest programa amb la recuperació i posada en valor dels espais lliures, avui ocupats per automòbils aparcats. El segon sector del barri és un entorn segregat del continu urbà per la barrera física del ferrocarril i per la indefinició de les vies bàsiques que l'envolten.

El tipus arquitectònic i urbanístic és de difícil reciclatge malgrat la solidesa estructural dels edificis. La densitat i l'alçada de l'edificació són excessives. Els espais lliures són de baixa qualitat. Els habitatges estan sobreocupats, a vegades fins la promiscuïtat. Els estàndards qualitius i quantitius són insuficients. L'estructura urbana i edificatòria és inadeguada. L'ús de l'espai lliure està escassament definit.

Probablement la Mina és el barri més estudiat de Catalunya. Els seus problemes socials i urbanístics han estat analitzats des de tots els punts de vista, la qual cosa dóna més bases de partida sòlides per actuar.

Caldria aprofitar totes les intervencions urbanes a l'entorn del barri per establir la connexió amb els barris que l'envolten i fomentar la cohesió del continu urbà, superar les barreres infraestructurals que han provocat l'aïllament i plantejar la reforma integral del barri mitjançant la substitució de l'actual estructura amb una nova definició de la forma urbana i de l'edificació. Els nous tipus edificatoris haurien de permetre una millora qualitativa de l'habitatge i de l'espai urbà. L'operació s'hauria de desenvolupar amb la garantia d'assegurar un nou

habitatge als residents en els edificis que s'haguessin de substituir. La reducció de la densitat podria comportar la relocalització de part dels habitatges en edificacions situades en altres àrees del mateix entorn del marge dret del Besòs.

La superació de l'aïllament del barri i l'aprofitament de la situació de centralitat de la Mina en el context del terme de Sant Adrià es pretenia aconseguir també mitjançant actuacions sobre les infraestructures.

La situació de l'estació de ferrocarril entre els carrers de Cristòfor de Moura i Fernández Márquez, connectada a una terminal d'autobusos urbans, convertiria l'actual frontera del ferrocarril en façana urbana i lloc de connexió. L'estació, del tipus pont, no només superaria les barreres de les altres infraestructures; també reforçaria els vincles entre la Mina, la Catalana i el marge esquerre del Besòs.

La vialitat es completaria per donar continuïtat al carrer de Venus fins al carrer de Lull, al carrer de Fernández Márquez fins al de Ramón y Cajal i al carrer de Mart en direcció al futur port. Pel que fa als equipaments, es proposa el manteniment i reestructuració dels equipaments escolars, la creació d'una plaça i una nova façana de l'ambulatori, la relocalització del camp de futbol entre el carrer de Lull i la Ronda del Litoral.

L'actuació a la Mina és una operació de gran abast i d'extraordinària complexitat en la qual caldria coordinar accions de política social, financera i urbanística, que no es poden limitar a l'àmbit territorial i social que actualment ocupa el barri. En canvi, sí que és possible emprendre l'operació amb possibilitats d'èxit en el context territorial més ampli de tot el marge dret del Besòs en el terme de Sant Adrià. L'objectiu de trencar barreres físiques, infraestructurals i socials que aïllen el barri del seu entorn metropolità es pot aconseguir si les grans operacions de transformació urbanística que són previsible en els territoris que l'envolten es desenvolupen de manera coordinada amb tendència a reforçar els vincles de cohesió del teixit urbà

físic i social. Perquè això sigui possible cal instrumentar l'execució del planejament amb la creació d'una entitat de gestió única amb capacitat i recursos per coordinar l'acció dels diferents agents públics (els ajuntaments, les entitats metropolitanes, la Diputació, la Generalitat, l'Estat i la CEE) i privats que han d'intervenir en la transformació del sector. És en aquest sentit que el consorci que es pretenia crear per a l'execució del planejament del marge dret del Besòs semblava l'ens adequat.

### **Bibliografia**

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (1991); *Sant Adrià, dotze anys de democràcia municipal*, Sant Adrià de Besòs, Ajuntament.

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (1991); *De la Mina al Pla de Besòs. Proyecto integral de acción continuada en el barrio de la Mina. Resumen de un año de actuaciones*, Sant Adrià de Besòs, conveni Ajuntament - Generalitat de Catalunya - Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

Cantallops, Ll.; Ribas, M. i Roca, E. (1992); *Avanç de Pla Especial d'ordenació urbanística del marge dret del riu Besòs 1991-1992*, Sant Adrià del Besòs, Ajuntament.

Marco Marchioni, dir. (1991); *Análisis de un conflicto urbano: el caso de Sant Adrià de Besòs*, Bellaterra, IEMB.

*La Mina: estudi sociològic. Anàlisi de resultats. Conclusions, recomanacions. Annex*, febrer de 1991.

*Proposta d'ordenació al marge dret del riu Besòs. Avançament del Pla de la Corporació Metropolitana de Barcelona*, maig de 1988.

Tecnologías Urbanas Barcelona S.A. (1990); *Estudio referente a los problemas urbanísticos, sociales y económicos del municipio de Sant Adrià de Besòs. Planificación estratégica de Sant Adrià de Besòs*, Barcelona, TUBSA.

████████████████████

SANTA COLOMA DE GRAMENET:  
CAP A LA NORMALITZACIÓ METROPOLITANA

IMANOL PUJANA  
*Arquitecte. Director de Serveis Territorials, Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet*

---

## SUMARI

### **1. Situació actual**

- 1.1. Població i densitat
- 1.2. Estructura de la població
- 1.3. Activitats i usos del territori
- 1.4. Serveis i entitats ciutadanes

### **2. Línies estratègiques**

### **3. Projectes i actuacions estratègiques a desenvolupar**

- 3.1. Projectes estratègics
- 3.2. Actuacions estratègiques

### **Bibliografia**

SANTA COLOMA DE GRAMENET:  
CAP A LA NORMALITZACIÓ METROPOLITANA

### 1. Situació actual

Santa Coloma de Gramenet és un municipi situat al nord de Barcelona, just a la sortida del Barcelonès cap a França, al costat del riu Besòs. Té una superfície de 6,57 km<sup>2</sup> i una població de 133.653 habitants; la topografia del seu terme és accidentada, i es distribueix al llarg de petites valls formades per les rieres i torrents que desguassen al riu Besòs pel seu marge esquerre. A l'àrea metropolitana ocupa una bona situació per la seva fàcil connexió amb les xarxes de transport per carretera d'abast territorial. El caràcter residencial és el tret definidor més destacat de la ciutat.

Juntament amb els municipis de Badalona i Sant Adrià de Besòs forma un continu urbà separat de Barcelona pel riu Besòs i de la resta de l'àrea metropolitana per l'accidentada topografia de la serralada de Marina, la qual cosa ens permet de parlar de la subcomarca nord del Barcelonès.

El desenvolupament urbanístic de Santa Coloma comença a ser important des de principis de segle (vegeu figura 1), ja que a finals del passat tenim una petita implantació urbana al costat del riu Besòs, respectant les zones inundables, a l'encreuament del camí de Sant Adrià a la Roca (camí de Ribera) amb el camí del Fondo, cap a Badalona, als voltants de l'església vella. D'aquest nucli parteix el camí a Sant Jeroni de la Murtra, que constitueix el tercer eix important.

A principis de segle s'urbanitza l'espai entre la carretera de Sant Adrià a la Roca i el carrer Major (cap a Badalona) amb una plaça de mercat com a centre ordenador (actual mercat de Segarra). La construcció de l'església Nova, el 1915, i l'obertura posterior del passeig de Mossèn Jaume Gordi generen l'aparició d'un eixample del nucli inicial on s'assentà la primera burgesia de la ciutat. Aquest eixample, d'il·les i parcel·les molt estretes, connectarà fins a formar la retícula actual que envolta el mercat de Segarra. En aquests moments Santa Coloma té 1.500 habitants.

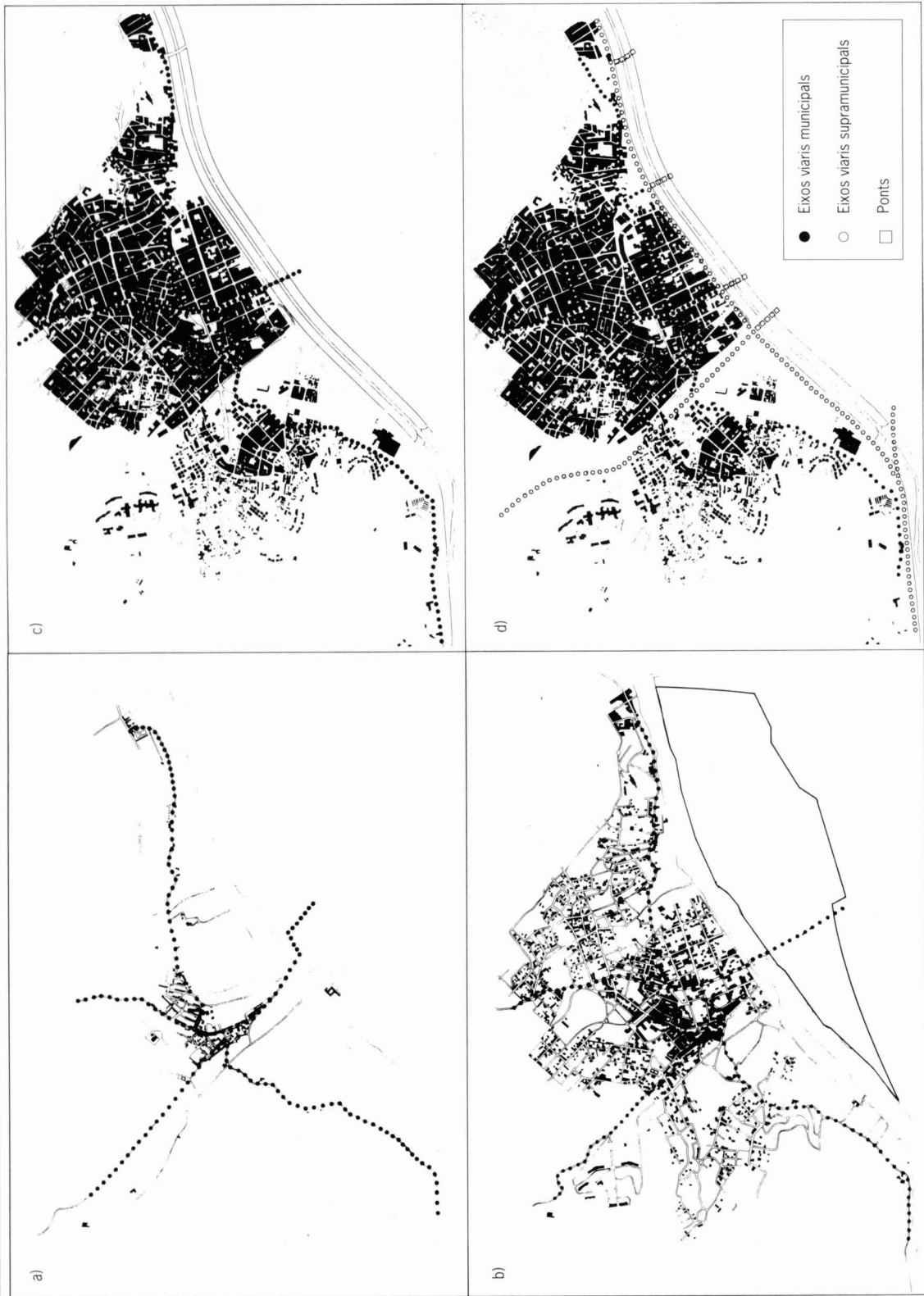
Arran de la construcció del primer pont sobre el Besòs, l'obertura de l'actual passeig Llorenç Serra permet l'aparició d'un segon eixample, aquest cop format per il·les de grans dimensions, que s'estén des de la carretera de la Roca fins al riu i entre els torrents de la Pallaresa i de Can Jané. Ocupant la zona plana del municipi, aquest eixample –els actuals barris de Riu Nord i Riu Sud– possibilita un assentament mixt indústria-estatge que alberga l'escreix d'instal·lacions fabrils de Sant Andreu.

És en aquesta mateixa època (final dels anys trenta) quan Santa Coloma ven la seva part de municipi situada al marge dret del riu Besòs (unes 70 Ha) a Barcelona. Aquesta part del terme estava ocupada per indústria d'una certa importància (l'actual polígon Besòs) i un parell de petits barris d'obrers de l'època. Aquests moviments urbanístics assenten les bases de l'ocupació dels terrenys de la ciutat, quasi iguals als actuals, encara que els 15.000 habitants que hi ha a l'any 1950 podem dir que no són una xifra exagerada.

Amb el Pla Comarcal de 1953 i els Plans Parcialment, s'assenten les bases jurídiques per permetre d'obtenir un exagerat aprofitament privat amb el sòl de la ciutat. Durant el període 1950-1975, Santa Coloma passa de 15.000 habitants a 137.000. Però no és el fortíssim augment de població en pocs anys, sinó la forma en què es va produir, el que explica la condició actual de la ciutat.

Sobre la mateixa xarxa urbana existent, dimensionada per a densitats molt baixes i per a un assentament dispers, es produeix un intensíssim procés d'edificació que fa que la capacitat dels terrenys es multipliqui per deu, amb edificis destinats a residència d'una població recentment immigrada, construïts sense el més mínim control de qualitat. La construcció d'infraestructura urbana és, durant aquests anys, gairebé nul·la. Pràcticament no s'obre cap carrer nou, excepte els necessaris per donar accés a terrenys encara no urbanitzats, i la inversió en serveis i equipaments és totalment insuficient respecte al creixement.

Figura 1. Santa Coloma els anys 1914, 1943, 1987 i 1992





Així doncs, els dos factors de desequilibri que la ciutat pateix en el seu interior són d'una banda que l'estructura urbana suporta un creixement molt superior a la seva capacitat i d'altra que els eixos sobre els quals s'assenta són els mateixos que a l'origen dels primers assentaments moderns; com a conseqüència tindrem uns sistemes generals insuficients i amb dèficit, la qual cosa crea problemes a l'interior de la ciutat i també de comunicació amb la resta del territori, provocant la condició de marginalitat de Santa Coloma.

L'aprovació del Pla General Metropolità l'any 1976 va significar, més que una nova ordenació (que ho era), la possibilitat d'impedir la consolidació de les expectatives especulatives creades per plans anteriors, en salvaguardar els terrenys encara lliures i deturar la forma de creixement experimentada durant els 15 anys anteriors. Tanmateix, potser conscient de la impossibilitat de resoldre tots els problemes de la ciutat treballant a una escala metropolitana, el propi Pla contenia certes determinacions vagues i també certes mancances que calia que fossin resoltes a escala local, a escala de ciutat. El desenvolupament i l'adaptació d'aquestes indeterminacions volgudes s'ha fet en els darrers anys de tal manera que podem dir que la ciutat ja està dibuixada en funció d'aquests criteris.

D'altra banda, el procés de gestió i construcció dels diferents sistemes (viaris, espais lliures i equipaments) és un procés lent i que va madurant en el seu si. En aquests moments Santa Coloma està connectada al territori, disposa de quatre ponts sobre el riu Besòs i la xarxa del metro arriba fins al barri del Fondo, tocant a Badalona. Quant a zones verdes, el panorama és més desalentador, ja que les que existeixen actualment només arriben a 13,9 Ha, la qual cosa equivaldria a 1,04 m<sup>2</sup>/hab., xifra notablement baixa si pensem que la consecució de tots els espais lliures municipals ens situaria per damunt dels 5 m<sup>2</sup>/hab. En relació als equipaments, encara que el problema bàsic de l'escolarització es pot donar per resolt, amb els equipaments esportius, sanitaris i socials són escassos i necessiten

ampliar la seva xarxa; cal dir, a l'últim, que a Santa Coloma no hi ha encara un teatre, ni una biblioteca adequada a les seves necessitats.

Realitzem a continuació un repàs quasi estadístic de les diferents característiques actuals de la ciutat pel que fa al volum i la densitat de la població; a la seva estructura; a les activitats i els usos del sòl; i als serveis i les entitats ciutadanes.

### **1.1. Població i densitat**

Santa Coloma de Gramenet és, dintre del context metropolità, un dels municipis més densament poblats. Així, el 1986 tenia 19.186 hab./km<sup>2</sup> i actualment està als voltants dels 20.000 hab./km<sup>2</sup>, la qual cosa situa el municipi en segona posició, pel que fa a densitat, dintre del territori de l'extinta Corporació Metropolitana de Barcelona. Solament l'Hospitalet de Llobregat la supera, amb 22.345 hab./km<sup>2</sup> el 1990. Per sota de Santa Coloma se situen Barcelona i Badalona, amb 17.489 i 10.158 hab./km<sup>2</sup>, respectivament.

Pel que fa al nombre total d'habitants, Santa Coloma, amb 133.653 habitants el 1991, ve a ocupar la quarta posició dins el seu entorn metropolità, darrera de Barcelona, amb 1.707.286 habitants; l'Hospitalet, amb 276.198 habitants, i Badalona, amb 225.207 habitants.

Així doncs, la gran massa humana que ocupa el solar colomenc, juntament amb la seva petita superfície (uns 7 km<sup>2</sup>) han fet de Santa Coloma de Gramenet un dels municipis, com ja hem comentat, més densament poblats de tota l'àrea metropolitana.

### **1.2. Estructura de la població**

Si la característica habitual de les ciutats de base immigratòria més aviat acostuma ser el desequilibri entre homes i dones, a favor sempre d'un predomini masculí, en el cas de Santa Coloma no podem parlar de desequilibri, ja que els immigrants majoritàriament van venir amb les famílies o les van portar posteriorment.

Pel que fa al sexe, existeix un equilibri absolut entre homes (el 50% de la població) i dones (formen just l'altre 50%).

L'anàlisi de la població pel que fa a la seva estructura d'edats resulta en canvi menys homogènia. Així es reflecteix en la piràmide d'edats: es destaca la població colomenca com una població jove, malgrat que molt recentment està patint un fortíssim envelliment per la base, degut a la forta caiguda de la natalitat, fet que dóna lloc a la pujada de les anomenades «generacions buides» (població per sota dels 10 anys d'edat). Per sobre d'aquest grup se situen les generacions més «plenes»: són joves entre 15 i 25 anys, persones que ja comencen a entrar en el mercat laboral, amb els conseqüents problemes que això comporta (atur juvenil) i que, malgrat estar ja dins de l'edat reproductiva, encara triguen a tenir fills. Ells mateixos són els fills d'un altre grup de la part de la piràmide que està entre 40 i 55 anys. Aquesta fou la generació immigrada, la que va fer créixer la ciutat amb la seva arribada i, posteriorment, amb el naixement dels seus fills.

Pel que fa al tema de l'envelliment, aquest no és encara destacable al municipi. Momentàniament, Santa Coloma es troba als voltants del 8% de població que té més de 65 anys, i es presenta com un municipi jove, malgrat que és possible que l'envelliment li comenci a afectar més intensament dintre d'uns cinc o deu anys.

Quant a nivell d'instrucció, en general, hi ha alguns trets fonamentals que serveixen per caracteritzar la població colomenca:

- Majoritàriament, se situa entre la primària incompleta i l'E.G.B. 2a. etapa.
- El 8,82% no sap llegir ni escriure i, d'aquest grup, el 59,75% són dones.
- Solament l'1,71% de la població té un títol superior.
- En general, els homes tenen un nivell d'instrucció millor que les dones, però, en canvi, aquestes predominen dins els estrats superiors.

- Per edats, els més joves són els que estan més ben formats i, sobretot, els que menys acusen el problema de l'analfabetisme, que es palesa de manera més clara segons augmenta l'edat.

Per acabar, i en referència a l'atur, Santa Coloma té un total de 6.779 aturats (desconeixem encara la proporció que aquesta xifra representa sobre el total de la població activa, però pot estar al voltant del 13-14%, és a dir, 3 o 4 punts per sobre la taxa global de Catalunya), dels quals prop d'un 60% són dones. Malgrat tot, aquesta xifra suposa una millora substancial respecte de la situació al 1986 que, segons dades de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, donava la xifra de 15.535 persones sense feina (aquest era l'atur censat). Per edats, els grups més afectats per aquest problema són, sobretot, els que se situen entre els 20 i els 29 anys, és a dir, els grups de població jove que ha entrat al mercat de treball durant la passada dècada. La importància del fenomen és més gran per a aquests grups perquè són ells els qui componen les generacions més nombroses de la ciutat, que han entrat al mercat de treball en un moment de crisi i de baixa ocupació. També hi ha un grup on el problema no és tan important pel nombre d'individus que afecta com per les seves repercussions; prop d'un 15% dels aturats estan entre els 40 i els 49 anys. Són aquests i els de més edat els qui tenen més problemes per trobar una nova feina (edat, forta competència dels joves) i entren a formar part dels grups d'aturats crònics. No obstant això, i segons dades de l'Enquesta Metropolitana de 1990, aquest és un problema que no s'ha agreujat en els últims anys.

Si ens fixem en el problema de l'atur segons la titulació dels afectats, veiem que un 88% són persones amb estudis bàsics (entre primaris i l'E.G.B.), i d'aquests, els que tenen només el Certificat d'Estudis Primaris són els més nombrosos (40,94%). Resulta molt interessant veure com es distribueix la xifra d'aturats segons el sector professional: són, sobretot, treballadors de la indústria, peons de la construcció i treballadors dels serveis. Cap

d'aquests grups no té grans possibilitats de trobar feina dins la pròpia ciutat i són, com gairebé la major part dels residents de Santa Coloma, els més afectats per les crisis conjunturals dins l'àrea metropolitana: obrers de la construcció, dependents, treballadors del tèxtil, etc., que tenen feina quan a fora tot va bé i que es veuen fortament castigats per l'atur quan arriben els temps de crisi. Finalment, cal no oblidar que prop del 8% dels colomencs que busquen feina encara no han tingut cap altra anterior.

### **1.3. Activitats i usos del territori**

Pel que fa al desenvolupament de les diverses activitats econòmiques dins la ciutat de Santa Coloma de Gramenet el que podem dir és que:

- El comerç i la restauració són les activitats més destacades dins la ciutat.
- La indústria té una presència poc destacable, resultat, fonamentalment, de l'escassetat de sòl destinat a aquest ús.
- La construcció mostra una forta presència.
- El desenvolupament d'activitats professionals i artístiques és molt reduït.

Concretant a nivell de districte (vegeu la figura 2) tenim que el Districte I (Centre) és el de més activitat econòmica i destaca especialment en el comerç, els serveis i les activitats professionals; els Districtes IV (Riu) i V (Raval i Santa Rosa) destaquen en canvi en les activitats industrials, a causa de la nombrosa presència de tallers petits i mitjans. El Districte III (Singularín) no destaca en cap activitat per nombre d'unitats, però inclou dins la seva superfície la indústria més gran de la ciutat (Cervezas Damm) i l'únic polígon industrial existent. Finalment, el Districte VI (Fondo) compta amb una dinàmica vida comercial. En canvi, el Districte II (Llatí) no destaca en cap activitat en concret.

Els Districtes III (Singularín) i IV (Riu) són clarament els que sostenen les activitats que suposen un major consum d'espai, industrials sobretot. Això ha estat així per les seves estructures urbanes,

menys densificades i amb un ús menys residencial que a la resta de districtes.

Pel que fa al territori de la ciutat de Santa Coloma de Gramenet, cal dir que l'espai urbanitzat i la ciutat van créixer al mateix temps que augmentava el seu nombre d'habitants. En iniciar-se la dècada dels seixanta la immigració començà a ser molt nombrosa i, conseqüentment, la demanda d'habitatges pujà ràpidament, engegant un rapidíssim procés d'edificació que només s'ha vist aturat en els nostres dies per l'esgotament pràcticament total del sòl edificable. Tot i això, l'enorme demanda d'habitatges va portar a realitzar edificacions de baixa qualitat, de poca superfície i de localització molt desafortunada. En aquests moments, el parc d'habitatges, uns 40.000, es caracteritza per estar deteriorat i, en alguns casos, en precàries condicions d'habitabilitat.

Els aspectes més destacats del parc d'habitatges són:

- Els Districtes I i IV, que compten amb el major nombre d'immobles, són també els més densament poblats i, amb el V, els que tenen menys habitants per habitatge (3,25-3,26), però en tot cas molts més que Barcelona (2,52).

– Per barris, el Centre, el Riu Sud i Santa Rosa són els més edificats. Els segueixen a curta distància el Fondo i Singularín. Tots cinc junts apleguen més del 60% dels immobles a Santa Coloma. Igual que en el cas dels districtes, a major nombre d'edificis hi ha també una major densitat de població.

L'habitatge és, per sobre de qualsevol altre ús, el predominant als immobles de la ciutat, amb un 79,45% del total. Només el comerç i els serveis presenten un percentatge mínimament representatiu, el 5,81%, mentre que la indústria i els equips no ocupen per separat ni tan sols un 1% dels immobles. Cal, però, anotar que l'economia submergida, sobretot a la confecció, es desenvolupa majoritàriament als habitatges.

**Figura 2. Projectes estratègics municipals**



Sempre remarcant el caràcter residencial de la ciutat, la qualificació del sòl per districtes mostra un clar predomini de zones edificables que ho són, sobretot, per a habitatges; l'espai dedicat a vials ocupa el segon lloc. En canvi, té poca presència el sòl dedicat a zones verdes i equipaments. Conseqüentment, s'esdevé també un problema afegit, com és ara la manca d'espai disponible. L'espai urbanitzable dels districtes ha quedat saturat i el que resta (parcs de Can Zam, la Bastida i Sant Mateu) és considerat com a reserva per a espais lliures del municipi i està situat fora de l'àmbit del continu urbà, als seus límits.

#### **1.4. Serveis i entitats ciutadanes**

Santa Coloma de Gramenet no és, pel que fa als serveis sanitaris, socials, educatius, sòcio-cultu-

rals, etc., una ciutat amb grans diferències territorials. No obstant això, cal destacar que són els serveis que més espai consumeixen els que se situen més lluny del centre, com és el cas dels esportius, educatius, socials i, fins i tot, administratius, que es localitzen predominantment al Districte III, el menys densament poblat. Cal dir, també, que hi ha mancances notables d'alguns serveis, avui en dia en vies de solució.

La major part d'entitats ciutadanes a Santa Coloma tenen un àmbit veïnal i de districte. No obstant això, una tercera part és també d'àmbit municipal i supramunicipal. En certa manera, Santa Coloma és un municipi amb una vida associativa intensa. Les predominants són sobretot les associacions culturals de tota mena, les associacions de veïns, dones, etc., i les infantils i juvenils. La major part d'aquestes són d'àmbit de barri i districte, i només

les associacions culturals destaquen com a element municipal i supramunicipal, juntament amb les associacions socio-assistencials i els partits polítics.

## 2. Línies estratègiques

La situació actual ens ha permès d'aprofundir a la Santa Coloma d'avui, una ciutat amb poc territori, molt densa i molt jove, enmig d'un procés urbanitzador i de vertebració de la ciutat, amb molta activitat cultural i associativa i que viu del comerç, la restauració i la construcció, juntament amb una activitat tèxtil submergida de gran importància.

Situats en aquest punt, la reflexió passa per considerar quins elements definidors de la ciutat s'han de continuar potenciant per desenvolupar-la amb les seves característiques endògenes, i, d'altra banda, és necessari considerar també quins són

els elements nous que poden aparèixer en aquest procés dinàmic i viu de desenvolupament territorial.

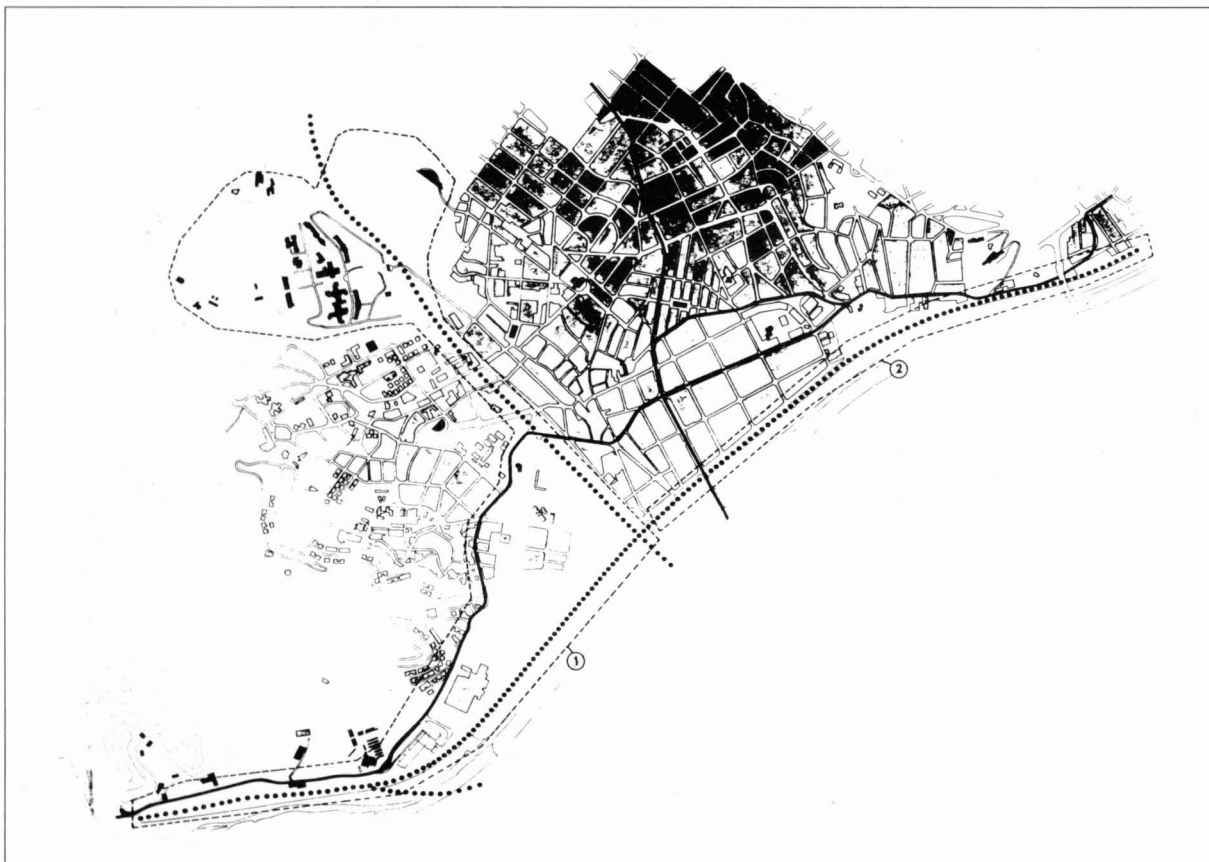
Com a primera línia estratègica d'actuació s'ha de considerar la que podríem anomenar com a normalització de Santa Coloma de Gramenet, aprofundint en els processos ja iniciats sobre els elements clàssics per actuar al territori i a la ciutat: acabar de millorar la connectivitat de la ciutat amb el territori que l'envolta, aconseguir desenvolupar les zones verdes i els equipaments necessaris per dotar adequadament els ciutadans i construir totes les infraestructures que són necessàries perquè la ciutat així concebuda pugui funcionar bé.

És fàcil que aquesta normalització urbanística de la ciutat es pugui aconseguir en un termini raonable, però, com podem assegurar que una ciutat l'activitat bàsica de la qual rau en els serveis i la cons-

**Figura 3. Projectes estratègics supramunicipals**



**Figura 4. Actuacions estratègiques**



trucció tingui capacitat per mantenir amb autosuficiència i responsabilitat els béns i serveis que li són necessaris?

És en aquest punt on apareix la segona línia estratègica d'actuació, una línia que podríem anomenar la invenció de la Santa Coloma del futur, no sense ser conscients que hi ha una ciutat contínua i metropolitana en la qual s'emmarca.

És en aquest sentit i sense renunciar a la solidaritat interterritorial que ha de proporcionar la metròpoli, que la invenció de la Santa Coloma futura passa per estudiar les possibilitats de microdesenvolupament territorial que pot ajudar a un cert equilibri d'activitats, així com a definir amb precisió els usos que encara és possible enquibir a la ciutat real. És obvi que aquest procés d'invenció ha de ser respectuós

i no maltractar gens l'actual urbanitat i estructura de la ciutat, però sí ha de poder atraure decididament totes aquelles activitats existents a la ciutat de manera oculta i difosa o externes a la ciutat i ha de facilitar-les el lloc adient, un nou lloc en aquest petit territori, de tal manera que les faci compatibles amb la ciutat actual. En aquesta línia es podria parlar d'indústries lleugeres, indústries-serveis, activitat I+D associada a habitatges especialitzats i centres de formació, serveis terciaris, etc.

### **3. Projectes i actuacions estratègiques a desenvolupar**

En aquest apartat es concreten projectes i actuacions de diversos tipus, amb la característica que tots ells despleguen les línies estratègiques indicades abans.

### 3.1. Projectes estratègics

En primer lloc descriurem els projectes estratègics i separarem els que afecten directament el municipi i els que operen una certa influència territorial d'àmbit supramunicipal.

a) Entre els que operen en el municipi (figura 3) tenim totes les actuacions d'urbanització i gestió urbanística de la Rambla Sant Sebastià i Rambla Fondo (1) com a eix vertebrador municipal, així com la gestió urbanística prèvia a la urbanització de l'anella viària. D'altra banda, pel que fa a espais lliures i parcs (2) cal destacar el parc esportiu de Can Peixauet, al costat del pont de Can Peixauet, que serà seu del camp de futbol municipal, i el parc de Can Sisteré (3), que continua i acaba la plaça de la Vila. Quant a equipaments (4), cal destacar els casals de barri de la ciutat (quatre en total), els equipaments esportius a Can Zam (estadi d'atletisme i piscina coberta), la xarxa d'aparcaments públics en marxa (sis en total), el desplegament d'operacions d'habitatge públic per a la transformació urbana interna i el reforç de l'activitat econòmica local (5) al voltant del tèxtil amb dos projectes: un viver d'empreses i un centre ocupacional del tèxtil. Per acabar, cal citar l'ordenació de la Santa Coloma Vella (sector II) i les gestions per als C.A.P.S. 2, 3 i 5 com actuacions diferents, però que concreten la ciutat en els seus àmbits i de manera formal.

b) Els projectes que operen a l'àmbit supramunicipal (figura 4) són els següents:

– Pla Especial Rambla Fondo (1), que ordenant i gestionant el sector final de la Rambla, al costat de Badalona, fa possible la vertebració territorial amb Montigalà i crea un esponjament que abasta tots dos municipis.

– Urbanització del polígon industrial de les Valls del Bosc Llarg i les Canyes. Encara que una zona industrial petita (menys de 5 Ha), és l'única a Santa Coloma, i la seva situació al costat de la

carretera de la Roca i futur vial del marge esquerre del riu Besòs la fan d'una importància i transcendència cabdal per a la ciutat.

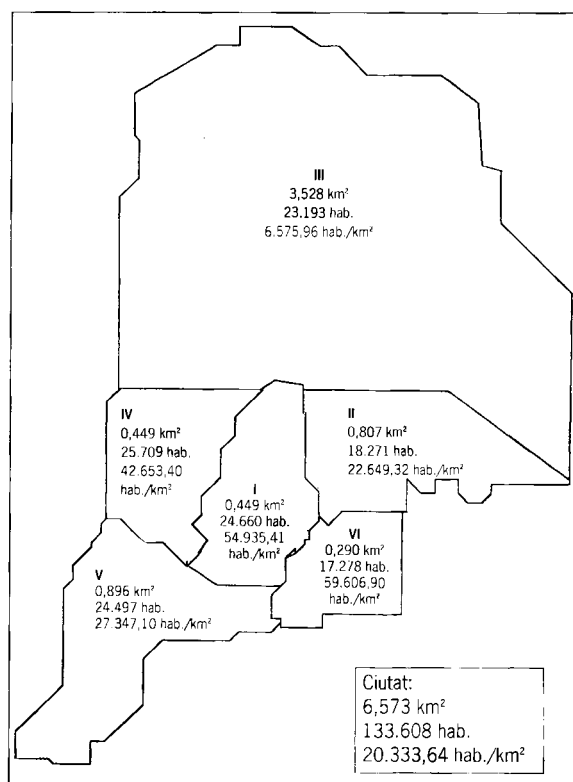
– Parc Europa, ja acabat, sobre la pota nord del II Cinturó. Són 4 Ha verdes que han modificat qualitativament Santa Coloma.

– Sala Goya, projecte de teatre per a 700 espectadors, que s'incorporarà a la xarxa de teatres catalans.

### 3.2. Actuacions estratègiques

En segon lloc tenim (figura 5) les actuacions estratègiques a desplegar, que se situen bàsicament a l'entorn de l'eix recentment inaugurat de la pota nord del II Cinturó (1) i del vial del marge esquerre del riu Besòs, que està en estudi en aquests moments (2).

Figura 5. Població i districtes



L'objectiu seria estudiar l'entorn de totes dues vies, que de fet és la versió moderna de l'origen de Santa Coloma (l'encreuament d'un camí paral·lel al riu i d'altre perpendicular), ja que en el seu disseny concret s'han de definir els usos i la formalització del seu entorn immediat; s'ha de tenir present que en aquest entorn hi ha peces importants com el polígon industrial de les Valls del Bosc Llarg i les Canyes, l'espai lliure i l'equipament de Can Zam i les franges lliures al costat de la pota nord, entre elles el conjunt clínica mental-parc de la Bastida. El vial del marge esquerre, encara que ja definit per un Pla Especial, s'haurà de revisar per actualitzar la proposta i valorar l'oportunitat i els costos de fer soterraments parcials per tal d'articular-se millor amb les zones habitades, sempre des del discurs d'un vial urbà de gran cabal.

A l'últim, cal afegir que les operacions d'habitatge per donar suport a aquestes actuacions s'haurien de plantejar des de la perspectiva de nous models d'habitatge, estretament relacionats amb les activitats descrites abans i amb els seus futurs usuaris,

amb la voluntat d'incidir en la transformació equilibradora de la ciutat.

### **Bibliografia**


Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet (1987); *Perifèria o marginalitat. Tres anys d'urbanisme municipal a Santa Coloma de Gramenet (1984-1987)*, Santa Coloma de Gramenet, Ajuntament.

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet (1989); *Santa Coloma 2000. Manual per al debat*, Santa Coloma de Gramenet, Ajuntament.

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet (1991); *Pla Estratègic Santa Coloma 2000*, Santa Coloma de Gramenet, Ajuntament.

Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet (1993); *Dades estadístiques de la ciutat. Padrons municipals 1991-1992*, Santa Coloma de Gramenet, Ajuntament.





BADALONA: TRANSFORMACIONS EN UNA CIUTAT  
CONSOLIDADA

FRANCESC PEREMIQUÉ

*Arquitecte. Adjunt a la Direcció en Matèria d'Ordenació Urbanística i  
Habitatge, Ajuntament de Badalona*

---

## SUMARI

**1. Introducció**

**2. El context territorial**

**3. La població**

**4. Territori i medi ambiental**

4.1. La costa

4.2. La serralada

**5. Mobilitat i accessibilitat**

**6. Activitats: indústria, comerç i serveis**

**7. Habitatge**

**8. Oci**

**Bibliografia**

## BADALONA: TRANSFORMACIONS EN UNA CIUTAT CONSOLIDADA

### 1. Introducció

Des d'aquell ja llunyà «no es nota res» de l'any 1981, quan els tècnics municipals feren balanç de dos anys d'Ajuntament democràtic, fins avui, han canviat molt les coses. Fruit del treball urbanístic d'aquest període, s'ha produït una sèrie de transformacions a Badalona que fan que aquesta sigui una «altra» ciutat. L'intent constant de reforçar la identitat de la ciutat en el seu procés de transformació front a la pressió externa ha estat segurament la idea central de tot aquest desenvolupament, així com ho és de les estratègies futures.

L'objecte d'aquest text és fer un repàs general del conjunt de problemes urbans del terme municipal, en especial d'aquells que tenen un origen extern o una incidència clara sobre l'entorn territorial immediat, tant en termes d'avantatges com de servituds, així com la seva plasmació en els documents tècnics urbanístics, especialment en els de planejament.

El planejament és només un instrument tècnic, entre altres, que serveix per articular les polítiques urbanístiques de la ciutat, no sols en termes de forma i estructura, sinó també d'ús, que permet adequar les potencialitats territorials a les necessitats socials. Per això, el planejament és entès d'una manera dinàmica que permet adaptar l'ordenació urbana a les necessitats canviants de la ciutat.

L'objectiu central del Pla Estratègic de Badalona, aprovat recentment, és la necessitat de conservar la pròpia identitat de la ciutat, la integració en el seu entorn i la seva vocació de centralitat com a instruments per assolir una qualitat de vida millor i més equilibrada pels seus ciutadans. Aquest principi inspira l'instrument que dinamitza l'activitat urbanística municipal, el planejament.

Mantenir la pròpia identitat és un dels desafiaments socials més importants dins del continu urbà metropolità. La dependència de la ciutat central en molts aspectes condiona la consciència local i el sentit d'identificació amb el propi lloc. D'altra banda, el

caràcter inabastable de l'ampli territori de la metròpoli ha generat una forta consciència de barri que es tradueix en un moviment veïnal potent.

La requalificació urbana, entesa des de la vessant de mecanisme pel reequilibri social, que permet una compensació i millora de les rendes i una redistribució espacial de la població, així com un avançament en les condicions de vida tant ambientals com de serveis, serà l'estratègia fonamental de transformació d'una ciutat molt consolidada.

### 2. El context territorial

Encara que sembli obvi, és important situar la ciutat dins del seu context territorial i geogràfic, per tal d'entendre quina és la realitat urbana heretada, i les línies d'actuació dels últims anys i les propostes de futur.

Badalona se situa aproximadament a 15 quilòmetres del centre de Barcelona (plaça de Catalunya), amb la qual forma avui un continu urbà, malgrat que hi hagi municipis interposats entre els termes municipals (Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet).

Per la seva geografia, l'assentament urbà segueix el model de les poblacions del Maresme, amb dos accidents físics que limiten fortament la seva expansió: la línia de la costa i la Serra de Marina, la qual cosa provoca un suport de caràcter lineal en direcció paral·lela a la costa, i converteix la ciutat en un lloc de pas (tancament del Barcelonès pel nord, inici del Maresme) amb bona accessibilitat per la costa, però de difícil accés a les comarques interiors.

La ciutat és el resultat de dos processos urbanístics diferenciats en el temps: la ciutat tradicional, que a partir del nucli històric –el Dalt de la Vila– creix amb el barri del Mar i l'eixample Pons, i els barris construïts aquest segle per donar resposta a les demandes massives d'habitatge, resultat de les fortes onades migratòries, amb unes formes de creixement específiques: els polígons d'habitat-

ge massiu, les urbanitzacions d'origen marginal, amb habitatges autoconstruïts, i els plans parcials especulatius que deixen la ciutat amb importants dèficit urbanístics tant d'infraestructures com de dotacions i una base social concreta.

El creixement de la ciutat es produeix a l'ombra de Barcelona, a partir de les fortes onades migratòries d'aquest segle, fonamentalment a partir de població procedent d'altres punts d'Espanya.

El creixement és molt accelerat (des dels anys quaranta, Badalona ha multiplicat la seva població per quatre, en passar d'aproximadament 50.000 habitants als 225.000 actuals) i crea molts dèficit a tots nivells i converteix les ciutats de la perifèria en el lloc on ubicar-hi tots aquells serveis que no es poden assumir en la ciutat central (abocadors, centrals elèctriques, depuradores, indústries no adequades, etc.).

La ciutat té al voltant de 10 km<sup>2</sup> de sòl urbà, aproximadament el 50% del terme municipal, que, podríem dir, està consolidat pràcticament en la seva totalitat amb importants desequilibris interns de distribució de la població.

### 3. La població

Badalona, a l'igual que altres municipis de l'àmbit metropolità –Barcelona entre ells–, està perdent població tant per raó del descens de natalitat com per causes migratòries.

L'emigració es produeix entre els joves –sectors de població que, havent incrementat el seu *status* social es desplacen a altres poblacions per millorar les seves condicions de vida– i els immigrants que retornen als seus llocs d'origen.

L'escàs increment de població es produeix per dues causes: creixement natural i emigració de Barcelona. La immigració que rep Badalona és de classe baixa, obrers i jubilats procedents de Sant Andreu i Sant Martí, majoritàriament.

Un dels problemes socials més importants és la manca de diversificació social. El fet que dins de l'àmbit territorial hi hagi poca diversitat social i que aquesta sigui d'uns estats econòmics determinats (classes mitjanes i baixes) condiciona fortament la ciutat. La renda per càpita és una de les més baixes del territori metropolità.

Les classes socials menys afavorides tendeixen a tenir una demanda de serveis públics més elevada que en altres indrets, on la pròpia iniciativa privada satisfà aquestes demandes. També hi ha molta gent que viu a la ciutat però treballa fora. Aquestes situacions tenen també les seves repercussions positives.

La ciutat té uns 225.000 habitants i és la tercera ciutat més gran de Catalunya. La població és jove (el 60% té menys de 45 anys), ocupada majoritàriament en la indústria, seguida del sector serveis; poc qualificada, amb un índex d'atur elevat (al voltant del 10%). Aproximadament, el 10% de la població està jubilat.

### 4. Territori i medi ambient

El territori ha condicionat i condiciona fortament el desenvolupament urbà, tant des del punt de vista formal com dels usos del sòl i la preservació del medi. La uniformitat de la plana costera contrasta amb el territori ondulat de la franja intermèdia i ambdós amb la franja de sòl rústec, ja a la muntanya.

Tant el mar com la muntanya es configuren com dos trets rellevants de l'entorn badaloní. La seva preservació des del punt de vista mediambiental es converteix en una de les opcions clau de la planificació territorial. Tradicionalment malmesos tant l'un com l'altra, són objecte de projectes de recuperació, protecció i incorporació als espais d'ús urbà.

Des del punt de vista territorial, els efectes de les actuacions tant sobre la costa com sobre la muntanya tenen una incidència que depassa el terme municipal.

#### 4.1. La costa

La degradació de la línia de costa, no sols de Badalona sinó de tot l'àmbit metropolità fins a finals dels anys setanta, comportà la necessitat d'establir una sèrie de mesures per a la correcció dels desequilibris i per aturar el procés de degradació. Calia evitar els abocaments directes al mar, reconvertir les velles indústries obsoletes, sanejar la sorra i regenerar les platges, dotar-les d'accessibilitat, implantar-hi dotacions, etc. Calia, en definitiva, recuperar la costa per a la ciutat.

La intervenció clau per iniciar aquest procés és la construcció del col·lector-interceptor per part de la CMB, que recollí totes les aigües negres i les traslladà a la depuradora del Besòs.

El desmantellament d'empreses (Borax, Cros, etc.) i del pantanà de Campsa, el programa del MOPT de regeneració de les platges del Maresme, la construcció del passeig Marítim, el desballestament d'instal·lacions dins de la zona marítime-terrestre, són les actuacions sectorials en aquest àmbit que han afectat més positivament la transformació.

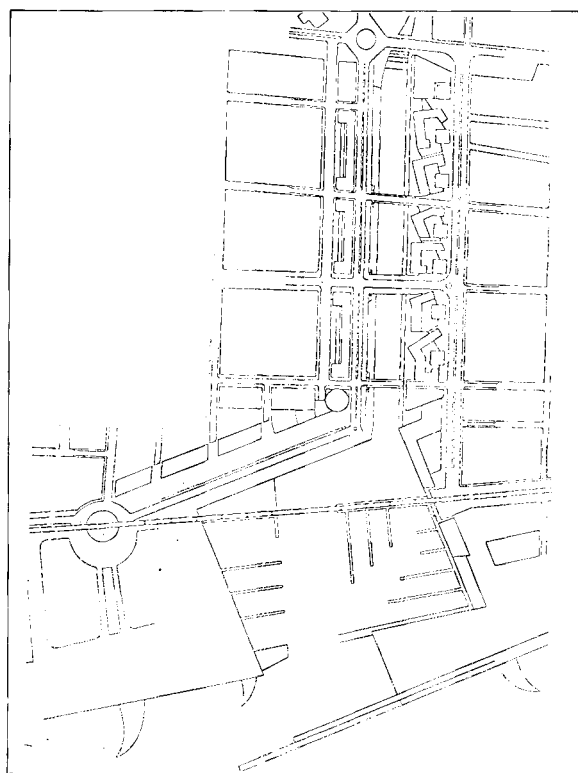
La Façana Marítima és el Pla Especial que, a partir de la simultània modificació del PGM, pretén establir les bases urbanístiques de regeneració de la costa, fonamentalment a través del desmantellament de les activitats industrials i la seva reconversió a usos més adients: residencials, dotacionals i d'espai públic.

Aquest Pla Especial suposa també la reestructuració de tot el sector establint un nou sistema de viabilitat i espais lliures, en continuïtat amb la recuperació de la costa a Barcelona, producte de la renovació del Poblenou.

Una vella aspiració ciutadana és que la ciutat pugui disposar d'un port. Després de les polèmiques propostes d'implantacions anteriors, el Pla Especial de la Façana Marítima consolida la construcció del port al sud. L'any 1987 es convoca un concurs

restringit de projectes, en el qual la proposta de Manuel Solà-Morales situa el port en la zona sud, i a més proposa la seva construcció terra endins (figura 1). Això evita crear interrupcions en el flux de sorra, ja que els espigons ocupen poc el mar, i a la vegada permet estructurar un important fragment de ciutat entre l'àrea residencial de l'eixample Pons i la zona industrial sud, tot actuant com element de cosit vora entre un i altre teixit, amb la creació d'un de nou. Arribar al mar és un dels desafiaments fonamentals de la ciutat que la proposta resol magistralment a través de la construcció d'un nou eix viari vinculat a un canal que esdevé nou element paisatgístic i eix de connexió mar-muntanya, fonamental per a la ciutat.

Figura 1. Proposta de port esportiu-pesquer



#### 4.2. La serralada

El contrapunt al mar rau a la serralada, com a complement de l'espai lliure d'ús ciutadà. Tot i que

no ha tingut la pressió urbana de la costa, la seva proximitat a la ciutat ha fet d'aquest espai un lloc sotmès a les agressions d'una important utilització sense la deguda protecció i manteniment. La seva superfície és de 10 km<sup>2</sup>. Aquest sòl pròxim a la ciutat serveix perquè molta gent hi vagi a passejar, de picnic, a caçar, a rentar cotxes, a circular-hi amb motocicletes, per col·locar desguassos de vehicles, abocadors incontrolats, activitats agrícoles, implantar cementiris, etc. Si bé és cert que la vessant d'obaga està en millors condicions que la de solana, també aquesta ha sofert importants agressions com la de la pedrera de la Vallensana. El domini privat del sòl i la diversitat de situacions i usos fan difícil un control exhaustiu del lloc que permeti compatibilitzar activitats.

La redacció de diversos plans concrets (Pla Especial de Sant Jeroni de la Murtra i Pla Especial del Turó d'en Seriol) per part de la CMB, vinculats a la propietat del sòl o a la seva adquisició, es varen quedar en no-res. Tant un com l'altre són plans que organitzen el sector com a parc paisatgístic, amb la qual cosa resulta un elevat cost de construcció i manteniment, sense mecanismes d'autofinançament i sense donar respostes als sectors confrontants.

De fet, només resolien les zones qualificades de parc (6b) en el PGM.

Des d'una òptica més concreta, el pla de Sant Jeroni (100 Ha) respon a la necessària protecció d'un bé d'interès cultural, el monastir i el seu entorn, en avançat estat de degradació. El pla del Turó d'en Seriol respon al necessari tancament de l'abocador d'escombraries instal·lat en aquell indret, que encara avui s'utilitza com abocador de terres.

Evidentment, tot i la importància d'aquestes actuacions pel municipi, la seva escala i el fet que en el cas del Turó d'en Seriol, bona part de la propietat sigui d'una institució supramunicipal, aquestes actuacions depassen l'àmbit local.

La pedrera de la Vallensana és un altre dels greus problemes mediambientals del municipi. L'explota-

ció de la pedrera durant anys, sense cap tipus de mecanisme regenerador del territori, ha deixat la muntanya força malmesa quan aquesta ja comença a arribar al límit de la seva explotació. Intentar la seva regeneració vinculada al cessament progressiu de les seves activitats és un dels objectius prioritaris. La complexitat del problema i la manca d'experiències tècniques ha fet necessària la redacció de diversos projectes, alguns des de la iniciativa privada i altres tutelats des de la iniciativa pública. Problemes d'indole competencial han dificultat poder arribar al final del procés perquè quedi garantida la seva regeneració.

La preservació del sòl rústec i del medi natural va portar en el seu moment a l'expropiació de la urbanització de la Vallensana. Amb la desaparició de la CMB aquesta actuació va quedar aturada.

És evident que actuar en el sòl rústec des d'una estratègia fragmentària difícilment pot conduir enlloc. En principi, per la necessitat de disposar d'una visió global i integrada, després, per la necessitat de coordinació de les actuacions, i en darrer lloc, perquè la seva incidència va més enllà del terme municipal. Des d'aquesta perspectiva es planteja el pla de la Serra de Sant Mateu, que partint dels estudis previs de reconeixement de la identitat del sòl rústec en l'àmbit metropolità, intenta desenvolupar accions coordinades per tot el contorn territorial de la serralada dels diversos municipis: Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Tiana.

El pla és nou des de la perspectiva que tracta el sòl no urbanitzable en el seu conjunt, i des de la comprensió de la seva complexitat, reconeixent la diversitat de situacions i activitats que s'hi poden produir i no sols amb l'actitud proteccionista dels plans anteriors. El sòl rústec ha d'adequar-se a la realitat urbana que l'envolta tot preservant la seva identitat.

El concepte de parc regional al servei de la ciutat és el que s'imposa, incorporant usos i activitats integrades amb la preservació del medi.

Qualsevol pla, sense instruments adequats de gestió esdevé inoperant. Per això, i atès que el seu àmbit depassa el territori municipal, tant des del punt de vista espacial com competencial, es va plantejar la necessitat de crear un organisme gestor del pla que vetllés per les seves implantació i vigilància. En el moment actual es troba en procés de constitució un consorci que s'encarregui de la gestió del pla.

El tractament del sòl no urbanitzable sense aprofitament lucratiu, ja sigui urbanístic o rústec (agrícola, forestal, extractiu, etc.), és un dels greus problemes territorials avui plantejats, especialment on la pressió urbana exerceix una forta tensió. Des del punt de vista privat, la inversió en aquest terri-

tori té poc interès; ni tan sols, sovint, el de conservació. Des de l'òptica pública la destinació natural és el lleure i els parcs, la qual cosa demanda una forta inversió –més per l'extensió que pel seu valor unitari–, tant per a l'adquisició com per a l'adequació i el manteniment.

Trobar mecanismes que permetin la compatibilització d'activitats, l'adequació del sòl i el seu control i manteniment sense perdre la vocació d'espai lliure, arbrat, etc., és una de les alternatives utilitzades.

La implantació d'un camp de golf a la vall de Betlem encaixa dins aquesta estratègia (figura 2): traspasar a sòl públic, convenientment condicionades, unes 100 Ha de sòl rústec, garantint alhora el seu

**Figura 2. Avantproposta de camp de golf i parcs públics a la vall de Betlem (sector Sant Jeroni de la Murtra)**



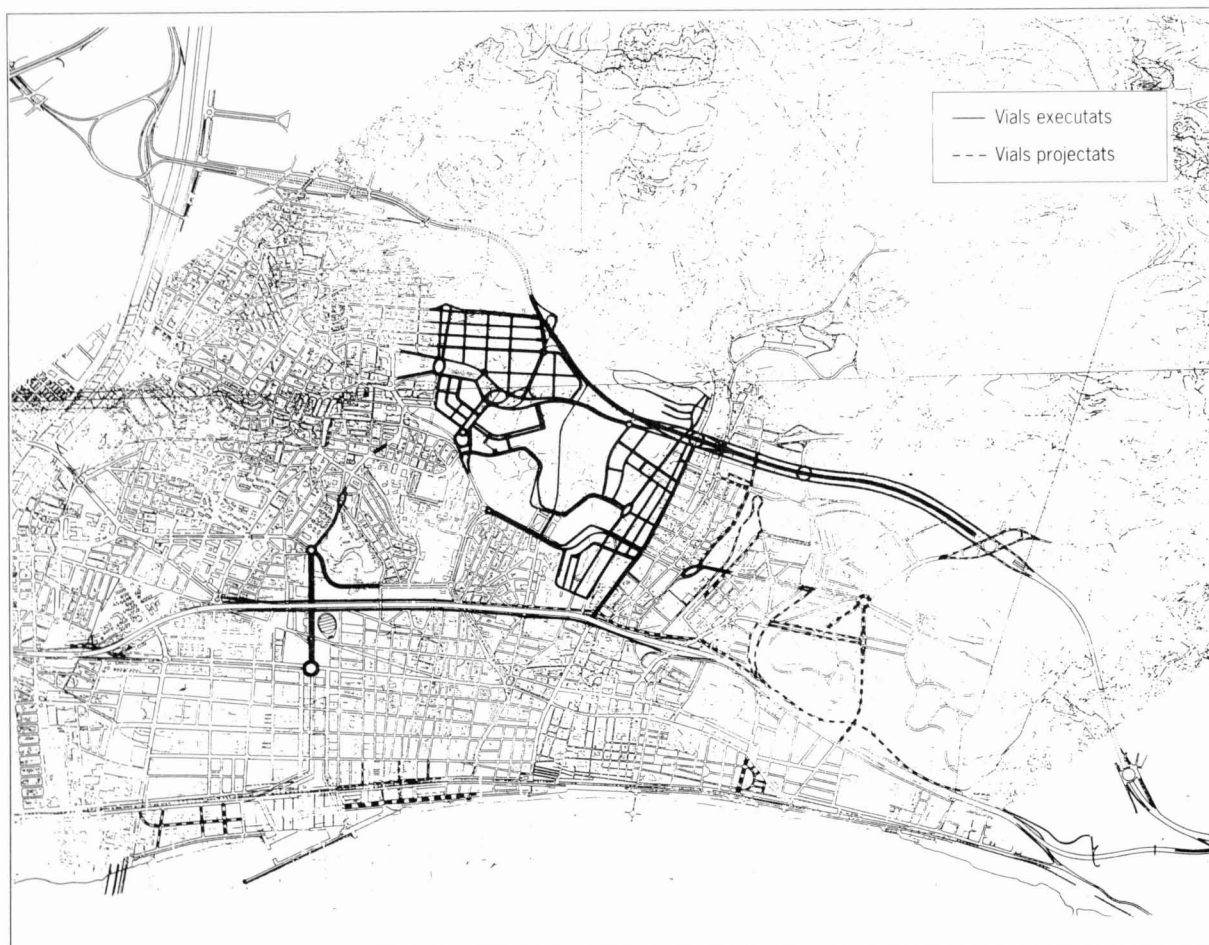
manteniment a canvi de la possibilitat de construir un camp de golf, que és un ús compatible amb el manteniment del paisatge i l'estructura formal del territori; a més, permet gaudir d'un aprofitament al ja reconegut com a domini privat pel propi planejament general, i s'evita el continu procés de degradació.

### 5. Mobilitat i accessibilitat

Fer accessible el territori permet la seva colonització i per tant, la urbanització. La mobilitat és un concepte funcional que depèn més dels mitjans tècnics disponibles i de la seva capacitat per ser utilitzats d'una manera eficaç. L'escassa distància al

centre de la metròpoli atorga a la ciutat un valor de posició que altres no tenen. Dotar el territori d'un alt nivell d'accessibilitat és un dels mecanismes clau per evitar la segregació territorial i social. Fins fa poc temps, el nivell d'accessibilitat de la ciutat era molt baix, tant per l'efecte barrera de l'autopista com per la inexistència d'elements de connexió, bé en sentit mar-muntanya o longitudinalment. Això afectava la ciutat a dos nivells. D'una banda, la mobilitat interna era molt reduïda per l'escassa disponibilitat de vialitat (tots els fluxos havien de passar pel centre de la ciutat) i els llargs recorreguts per salvar distàncies molt curtes. D'altra banda, en no disposar d'infraestructures que permetin el desenvolupament urbà a les vores, molt territori quedava sense utilització.

**Figura 3. Xarxa viària executada els darrers cinc anys i xarxa pendent de desenvolupament**





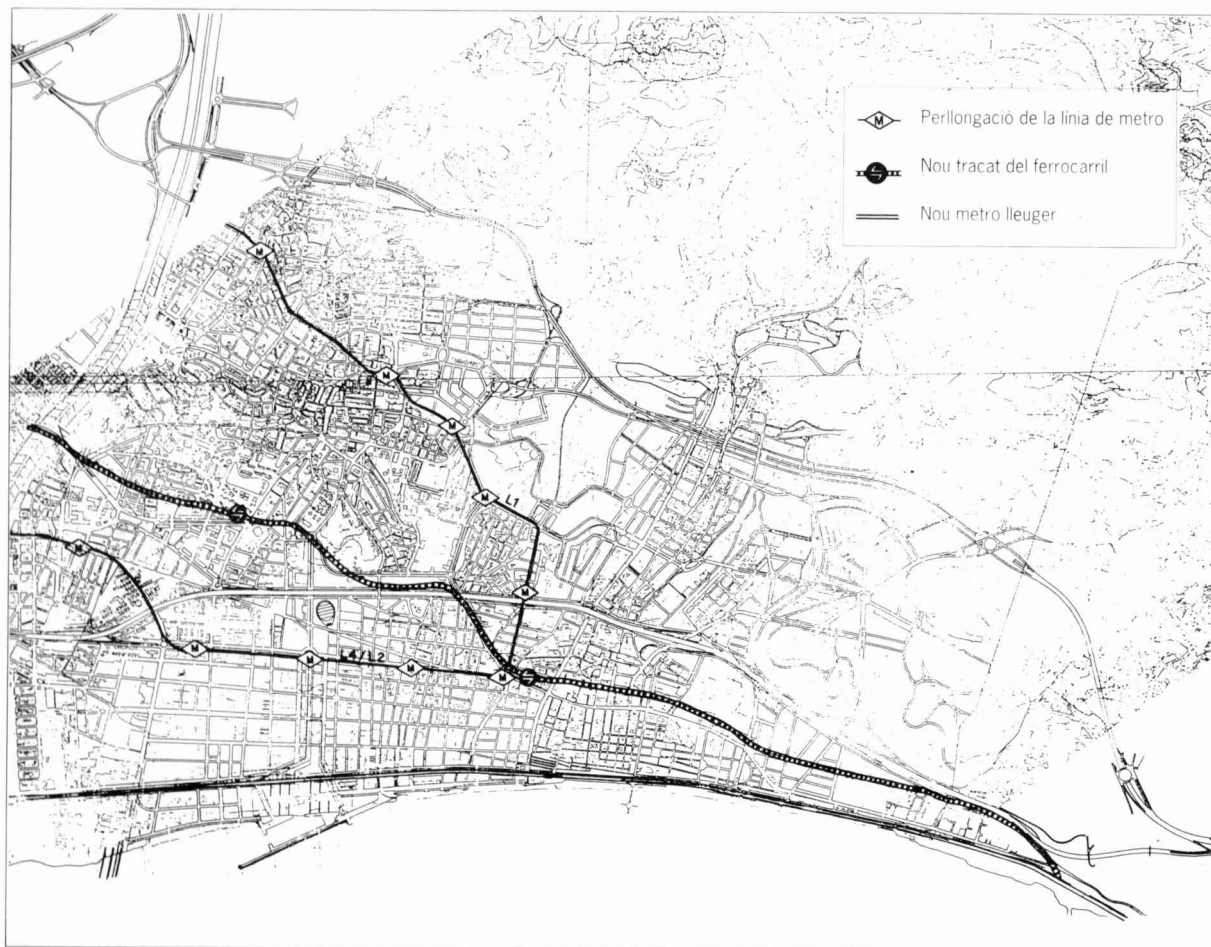
La construcció de nova vialitat ha suposat un canvi del model radial a la malla territorial. Avui és possible la connexió entre barris, especialment per sobre de l'A-19, i està molt millorada la connexió mar-muntanya, que acabarà de completar-se amb la transformació d'algunes rieres en elements viaris. La construcció d'aproximadament 50 km de carrers durant els últims cinc anys ha fet possible aquesta transformació (figura 3).

Dins d'aquestes operacions cal destacar-ne algunes especialment significatives, per la connectivitat tant interna com territorial: Segon Cinturó, laterals A-19, avinguda Martí Pujol, avinguda Caritg, la Gran Via Nord. Aquesta última és especialment signifi-

ca perquè s'obté com a resultat de la suma de diverses intervencions que permeten avui connectar des de la carretera de la Conreria fins al Pont de Molinet sense haver de passar pel centre de Badalona.

Des del punt de vista de la mobilitat, especialment l'externa, la ciutat es troba fortament limitada. El metro no arriba encara fins al centre de la ciutat, i a més té un recorregut molt llarg per arribar al centre de Barcelona. El ferrocarril fins fa ben poc no connectava amb les xarxes regionals, i encara té a la ciutat una capacitat de servei limitada, tant per posició com pel nombre d'estacions. Els autobusos, que són un bon servei intern, tenen dificultats per donar resposta a la demanda de recorre-

**Figura 4. Propostes municipals per incloure en el Pla Intermodal del Transport**



guts més llargs. Les xarxes de transport, especialment metro i Renfe, deixen àmbits territorials amb abundant població sense servei.

La reivindicació de sistemes de transport públic més integrat, amb connexió entre les xarxes i intercanviadors comuns centralitzats, és l'aportació municipal al pla intermodal de transport actualment en fase d'elaboració.

La proposta municipal consisteix en la perllongació fins al centre de les línies de metro que actualment arriben a la ciutat, amb la construcció d'una nova estació d'intercanvi que estigui també vinculada al ferrocarril. En segon lloc, el trasllat de la línia de ferrocarril de la costa a l'interior introduint una nova estació en el sector de Llefia, a més de la nova estació vinculada a l'intercanvi de metro en el centre de la ciutat. Aquestes propostes poden anar acompanyades del manteniment de la traça actual del ferrocarril, que pot ser utilitzada per un sistema de transport lleuger tipus tramvia (figura 4).

Un dels problemes tradicionals en territoris urbans consolidats és la necessitat de transformació de rieres, ferrocarrils, etc., per aconseguir implantar nous elements de vialitat. Aquestes operacions, altament costoses, dificulten sovint el desenvolupament urbà, no sols des del punt de vista viari, sinó també del residencial. Haver d'operar en coordinació amb entitats que tenen competències diverses és un altre dels factors que dificulten l'actuació.

Atès que el territori és dotat d'un bon nivell d'accessibilitat malgrat les mancances, l'aposta es concentra avui en millorar-ne la mobilitat i formalitzar l'ampliació i la millora, tant de les infraestructures com dels mitjans de transport.

La pregunta pendent és quin serà el paper a jugar dins de la regió on la centralitat de Barcelona queda minvada per la potenciació de subcentres regionals molt més potents que els actuals, i amb una tendència a la ciutat difosa, que és la que s'està imposant per mitjà dels processos de descentralització urbana en relació amb les xarxes de

vialitat i transport. Això implica plantejar-se com a opinió de futur la millora de la connectivitat amb el Maresme i el Vallès, tal com es planteja en el Pla Estratègic de Badalona.

## **6. Activitats: indústria, comerç i serveis**

Badalona havia estat una ciutat d'una importantíssima tradició industrial. Es diu que Badalona era el lloc de tot l'Estat on es produïen objectes més diversos. Tanmateix la gran indústria era complementada per molta d'auxiliar, que feia de la ciutat un centre important de producció. La transformació dels processos productius i la reconversió industrial, els problemes de contaminació ambiental, la introducció de noves tecnologies, l'obsolescència de les instal·lacions, etc., han fet que la base industrial de la ciutat hagi sofert un important procés de transformació. Aquesta transformació es produeix cap a una indústria més neta, de menor escala, que aprofita els factors de posició, vinculada a la distribució i els serveis, tecnològicament més avançada i de major valor afegit.

Des del punt de vista urbanístic, això es concreta amb un model industrial que demanda un nivell més alt d'urbanització, parcel·les més petites, millors condicions d'entorn, millor accessibilitat i més imatge. Els nous polígons industrials es desenvolupen en aquestes condicions: accés des del Segon Cinturó en el cas de Pomar o Montigalà, i des de l'A-19 en el cas de la zona sud o Canyadó-Manresà; parcel·la de 300 a 800 m<sup>2</sup> i edificis agrupats entre mitgeres; increment de la densitat d'activitats; poc espai lliure de parcel·la i bon nivell d'urbanització amb zones verdes, arbrat i molt aparcament (figura 5).

En les operacions de sòl industrial cal distingir dos tipus d'actuacions: les de nova planta i les de reconversió de polígons existents. Aquestes últimes són producte de processos de transformació d'antigues fàbriques convertides en nou teixit industrial d'escala menor, que comporten la redefinició de la xarxa viària i l'espai urbà. D'aquestes

cal destacar especialment les transformacions en la zona industrial sud, de la S.A. Cros, el sector de Canyadó-Manresà i la de Cordelera Ribó.

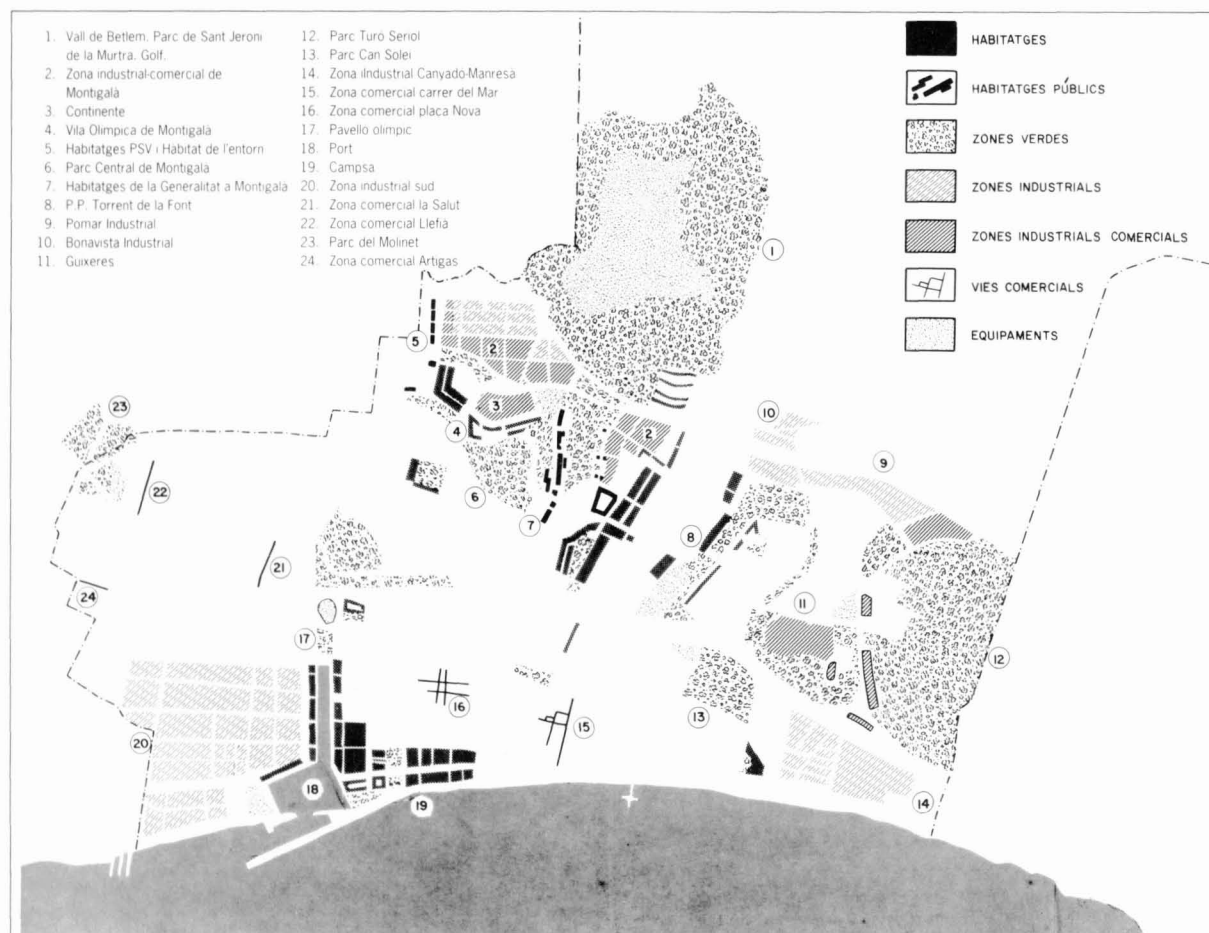
Des de l'òptica de les activitats econòmiques, el factor localització és un dels aspectes clau. Els elements específics que busquen en aquesta perifèria el seu lloc d'implantació són les superfícies comercials especialitzades i les que tenen un alt valor afegit. Per a les activitats productives tradicionals el valor del sòl és massa elevat.

Hom acostuma a referenciar el concepte de perifèria a l'existència d'un centre. Tradicionalment el concepte de centre era una concepció geogràfica. Avui aquest concepte està vinculat a l'accessibilitat i a l'activitat (activitats centrals).

Els últims anys ha començat a fer-se extensiva la implantació d'activitats fora dels centres tradicionals, en les anomenades posicions urbanes perifèriques, pels avantatges que suposa una fàcil accessibilitat amb cotxe. Aquestes implantacions prenen molta importància especialment en les grans i mitjanes superfícies comercials i els anomenats parcs suburbans d'oficines.

La implantació de la gran superfície comercial Continente a Montigalà, i els avantatges derivats de la molt bona accessibilitat del lloc des del punt de vista territorial, han generat una demanda d'un nou tipus d'activitat en l'àmbit de Montigalà: les superfícies comercials especialitzades. Aquestes instal·lacions comercialitzen un tipus específic de productes, i en disposen d'una abundant varie-

**Figura 5. Actuacions urbanístiques**



tat de marques, qualitats, preus, amb àmplies superfícies d'exposició, importants estocs, i es pot accedir-hi amb vehicle.

Aquests centres comercials no són, de concepte, nous, només cal recordar els edificis comercials de mobles, electrodomèstics o roba situats al centre de les ciutats que ocupen edificis sencers, molts d'ells avui en extinció. El que sí és nou és el tipus de producte comercialitzat, la nova posició urbana de localització i la incorporació d'elements complementaris d'oci.

En aquest aspecte cal destacar el fet que apareixen superfícies dedicades als que són nous hàbits de consum massiu: material esportiu, joguines, bricolage, kits de mobiliari, etc., que s'aproximen als hàbits de consum europeu. D'altra banda, busquen l'aglomeració: on va un, volen ser-hi tots. L'existència d'una marca en un lloc és motiu suficient perquè marques de productes complementaris o del mateix producte es vulguin instal·lar a la vora. La fàcil accessibilitat des de les grans vies urbanes amb vehicle propi i l'existència de fàcil estacionament són factors clau per decidir-ne la implantació.

En el moment actual estan establertes i en funcionament Contiente, que a més de la gran superfície comercial ofereix un espai de comerç de botiga petita, serveis diversos de restauració i diferents sales de cinema; Decathlon, especialitzada en material esportiu, Toys«R»US, especialitzada en joguines, i AKI, amb una àmplia oferta per a bricolage.

En un termini breu, ja que els projectes es troben en execució o estudi, s'implantaran Ikea, dedicada als kits de mobiliari, Conforama, Aki i Marzo's, destinades al bricolage, entre d'altres.

Dins del capítol dels serveis es fa difícil distingir entre activitats de caràcter dotacional entès com a servei públic i les mateixes com a activitat econòmica, des del punt de vista privat. Cada cop més activitats del sector serveis, pel fet de ser assumides des del sector públic, passen a englobar el capítol de les dotacions obligatòries a ordenar des

del planejament. En qualsevol cas, són activitats importants per a la ciutat, en especial les que, més enllà del servei al ciutadà pròxim, serveixen un ampli territori i, per tant, ofereixen als seus posseïdors tant servituds com avantatges, segons els casos, més importants a tenir en compte.

Les dotacions de capitalitat i les servituds d'infraestructures són alguns dels aspectes en positiu o negatiu als quals ens referim. Si el primer aporta un increment de valor al conjunt del sòl municipal, el segon, la seva devaluació.

Tradicionalment s'acostuma col·locar aquestes instal·lacions d'una manera concentrada per crear grans conjunts, alguns en posicions molt centrals i altres expulsats a les perifèries, especialment els que generen servituds, creant a vegades innecessaris fluxos de tràfic. La descentralització de moltes d'aquestes activitats és una reivindicació urbana i territorial de la perifèria metropolitana ja històrica, que en definitiva demanda conjunts menys concentrats, d'escala més petita, amb fàcil accés, etc.

Dins d'aquest marc de referència cal situar-hi l'edificació de Badalona Centre de Negocis, actualment en construcció a les Guixeres, per ubicar-hi seus descentralitzades d'institucions amb vinculació amb les activitats econòmiques de la ciutat.

Aquesta línia d'actuació haurà de permetre que la ciutat assoleixi nivells de qualitat que la facin atractiva per a la implantació d'altres activitats econòmiques i productives.

## **7. Habitatge**

La demanda d'habitatge de promoció pública està xifrada al voltant de les 3.000 unitats, de les quals més del 50% és demanda insolvent.

A part del problema de l'habitatge entès des de l'òptica de l'accés al mateix, que és un problema local però també de caràcter general, existeixen uns altres vinculats a la residència, però amb clar

efecte urbà. L'aluminosi, l'habitatge públic, el barraquisme i la necessitat de renovació del parc edificat són alguns dels problemes més greus i amb major incidència en la construcció de la ciutat.

L'aluminosi, en el cas de Badalona, afecta un nombre important d'habitatges. Durant el període comprès entre els anys cinquanta i setanta es construeix el 50% de les cases del terme municipal, i moltes se'n fan amb aquest tipus de forjat. Això no obstant, la detecció de patologies encara és relativament baixa, però l'efecte és important pel tipus d'usuari afectat i perquè molt habitatge públic pot tenir aquesta patologia.

L'habitatge públic a Badalona és d'unes 10.000 unitats sobre un parc de 72.000. A part de la degradació física, sovint cal afegir problemes

d'habitabilitat, deguts especialment a la seva escassa superfície. L'adequació de l'habitatge i de l'entorn urbà comença a plantejar la necessitat de substituir-ne alguns. La renovació d'una part important del polígon de Sant Roc és la primera operació d'aquest tipus que es planteja a la ciutat. Fonamentalment consisteix a l'enderroc de tot un sector del polígon, la seva reordenació urbana i la posterior reconstrucció amb el trasllat d'una part de la població, és a dir amb disminució de la seva densitat.

Un altre capítol important és la construcció d'habitatge a baix cost per institucions i empreses sense ànim de lucre mitjançant el sistema cooperatiu. Aquestes operacions estan vinculades al desenvolupament de Montigalà i als pactes signats entre les administracions l'any 1982. Entre la Man-

**Figura 6. Estudis previs per a la ubicació de l'habitatge de promoció pública a Montigalà**



comunitat de Municipis, per mitjà de Regesa i Cooperatives d'Habitatge; la Generalitat, mitjançant la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, i l'Ajuntament està prevista la construcció de 1.300 cases, acollides als diferents sistemes de protecció vigents (figura 6).

Malgrat la intensa activitat municipal en l'eradicació del barraquisme, que ha aconseguit el desmantellament de tots els nuclis de barraques, queden alguns focus de barraquisme en els interiors d'illa d'alguns barris que tenen origen en els passatges. El sanejament de les parcel·les i la seva reconstrucció amb habitatges que compleixin les adequades condicions d'habitabilitat és una de les estratègies actuals de renovació urbana. El mecanisme utilitzat és el de l'expropiació amb real·lotjament dels habitants, construcció de cases i posterior comercialització dins dels règims protegits. Aquestes operacions són relativament petites i amb clara opció de sanejament i renovació dins de barris consolidats.

## 8. Oci

La nostra societat tendeix a disposar cada cop de més temps d'oci diari, setmanal i anual. La millora en l'eficàcia de producció i l'increment del nivell de vida són alguns dels factors que incideixen en aquesta disponibilitat de temps lliure. Així mateix, cada cop són més extenses les capes de població no activa amb disponibilitat de temps per dedicar al lleure: nens, joves i tercera edat fonamentalment.

Sota la idea d'activitat d'oci es poden englobar coses ben diverses: espectacles i pràctiques culturals i esportives, recreatives i folklòriques, les festes populars, el passeig, etc. Des d'un altre punt de vista, cal distingir entre les activitats sense espai específic i les que demanden instal·lacions concretes, i dins d'aquestes, les tradicionalment enteses com activitats privades i les assumides com un servei públic i que, per tant, tenen un caràcter dotacional. Aquesta diversitat de situacions fa de l'oci un ampli camp de reflexió urbana

amb necessitat d'integració, varietat i compatibilitat entre unes i altres, i entre les operacions d'oci i la resta d'activitats urbanes.

La construcció de grans parcs urbans on s'integri el concepte d'espai lliure amb el d'espai d'oci, ja sigui el passeig, la relació, el descans, la pràctica individual d'esports en manifestacions d'oci col·lectives, la festa i l'esport com a espectacle, és una de les estratègies de caràcter general utilitzades. A part del petit espai de barri –plaça o parc de caràcter local–, en els últims anys s'han desenvolupat alguns grans parcs: Can Solei, les Bateries i els centrals de Montigalà i del Molinet.

El primer és la consolidació com a parc d'un espai verd d'alta qualitat i de gran superfície ampliable amb Ca l'Arnús, que té una posició molt central a la ciutat.

El parc del Turó d'en Caritg és la recuperació d'un espai militar i del desmantellament d'un important nucli de barraques. Aquesta operació està vinculada a la creació d'un parc esportiu i a la construcció del nou palau municipal d'esports, edificat amb motiu dels Jocs Olímpics. La recuperació de l'antic escorxador com a equipament de caràcter cultural i la implantació d'altres dotacions: caserna de la Guàrdia Urbana, Institut d'Ensenyament i CAP, completen el sector.

A Montigalà es va fer una opció per a l'espai públic de grans dimensions concentrant les àrees d'edificació al voltant dels barris existents. Això dona lloc a l'aparició d'un gran parc central en el qual es poden desenvolupar activitats diverses.

El parc del Molinet és una operació que afecta diversos municipis i està vinculat al desenvolupament de les zones esportives de Llefià i a la implantació d'altres dotacions.

L'oci nocturn és un problema important en certs sectors de la ciutat. Aquest tipus de locals, sovint no massa grans, tendeixen a buscar implantacions pròximes per tal de gaudir dels avantatges de

l'aglomeració i alhora de l'oferta diversa. Els entorns urbans no estan preparats per acollir-los, no individualment sinó com a conjunt, i es creen importants dificultats de cohabitació amb l'entorn.

Quan a aquest fenomen s'afegeix la implantació d'una peça de major dimensió amb notable aflluència de públic, i per tant de trànsit, els problemes s'agreugen. Destinar algunes àrees de la ciutat a aquest ús és una de les estratègies utilitzades. Aquesta segregació funcional en relació amb la residència es complementa amb una ordenança que limita la instal·lació d'aquests locals en àrees residencials i en carrers estrets, així com la seva aglomeració en uns determinats entorns urbans. En concret, s'han ampliat els usos de diverses zones industrials per admetre aquestes activitats, més compatibles des del punt de vista d'horari, aparcament i accessibilitat, i així reduir les molèsties veïnals.

L'oci com a activitat subjecta a modes té un important desplaçament en el territori, que afecta a la mobilitat no obligada però amb forta incidència en les infraestructures de comunicació i transport. Aquest és un problema encara no resolt, ni a nivell ciutadà ni territorial (assistència als espectacles esportius, utilització de la platja, activitats nocturnes, etc.); és un dels assumptes pendents.

L'exposició, encara que exhaustiva, no esgota en absolut la reflexió sobre els problemes urbanístics

de la ciutat, tant interns com derivats del territori que l'envolta, sobretot en els aspectes que deriven en instruments tècnics específics, i més concretament en la reflexió sobre un Pla General, que si bé ha donat bons fruits com a instrument urbanístic, la situació socio-econòmica, cultural i productiva canviant fa que demandi noves eines adaptades als criteris i les necessitats de les societats actual i futura.

### **Bibliografia**

Sabater, J.M., Massot, J.M., Soldevila, A. (1981); «No es nota res», a *Quaderns*, núm. 149.

Sabater, J.M. (1987); «Badalona, ja ets olímpica!», a *Carrer dels Arbres*, núm. 3.

Martínez-Tomás, J.M. (1987); «Port i ciutat: un mateix projecte per a Badalona», a *Carrer dels Arbres*, núm. 5.

Sabater, J.M. (1992); «Badalona Olímpica. Impacto de los JJ.OO. en una ciudad de la corona barcelonesa», a *Ciudad y Territorio*, núm. 93.

Peremiquel, F. (1993); «Montigalà, un barri per a la ciutat», a *Identitats*.

Serra, J.; «La ciutat metropolitana. Delimitacions, desconcentracions, desequilibris», a *Papers*, núm. 6.