

**LA CONSTRUCCIÓ URBANA DEL BAIX LLOBREGAT  
EN DEMOCRÀCIA**

MIQUEL ROA

*Arquitecte. Universitat Politècnica de Catalunya*

## SUMARI

### **1. La C.I.U.: una proposta urbanística per al Baix Llobregat**

### **2. Balanç de 15 anys de construcció urbana**

2.1. Vialitat

2.2. Nous barris

### **3. Temes de futur**

## ABSTRACT

A partir de l'anàlisi d'una experiència concreta (els treballs i propostes de la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi i Cornellà), l'autor assaja un balanç de l'evolució urbanística de la comarca del Baix Llobregat en els darrers 15 anys. Es constata així un canvi assenyalat de les tendències de creixement dels períodes anteriors, que afecten tant la vialitat com, en especial, el programa, la densitat i la tipologia dels nous barris. Aquests canvis impliquen nous reptes a la comarca, tant des del punt de vista de les operacions a realitzar (viari, transport públic, vertebració urbana) com des de la perspectiva de la resolució administrativa dels problemes supramunicipals plantejats.

A partir del anàlisis de una experiencia concreta (los trabajos y propuestas de la Comisión Intermunicipal de Urbanismo de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi y Cornellà), el autor esboza un balance de la evolución urbanística de la comarca del Baix Llobregat en los últimos 15 años. Se constata así un destacado cambio respecto a las tendencias de crecimiento de los periodos anteriores, cambio que afecta tanto la vialidad como, en especial, el programa, la densidad y la tipología de los nuevos barrios. Estos cambios implican nuevos retos para la comarca, tanto desde el punto de vista de las operaciones a realizar (viario, transporte público, vertebración urbana) como desde la resolución administrativa de los problemas supramunicipales planteados.

Partant de l'anàlisi d'una expérience concrète (travaux et propositions de la Commission Intermunicipale d'Urbanisme de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despi et Cornellà), l'auteur ébauche un bilan de l'évolution urbanistique du Baix Llobregat, durant les 15 dernières années. On peut ainsi constater un changement notable de tendances de croissance des époques antérieures, changement qui affecte tant la voirie, comme, plus particulièrement le programme, la densité et la typologie des nouveaux quartiers. Ces changements impliquent des nouveaux défis à la comarca, tant du point de vue des opérations à réaliser (voirie, transport en commun, vertébration urbaine) comme de la perspective de la résolution administrative des problèmes supramunicipaux posés.

## LA CONSTRUCCIÓ URBANA DEL BAIX LLOBREGAT EN DEMOCRÀCIA

El present treball és una reflexió sobre alguns aspectes de la construcció concreta d'una part del Baix Llobregat en els darrers 15 anys. Com a primera ponència en unes jornades sobre el planejament urbanístic i la problemàtica territorial de la comarca, el treball pot semblar inicialment poc teòric i general. Esperem, però, que des d'allò que és concret, es puguin destil·lar idees i conclusions que tinguin l'abast general que s'ens demana.

### 1. La C.I.U.: una proposta urbanística per al Baix Llobregat

Fa 16 anys es constituí la Comissió Intermunicipal d'Urbanisme (C.I.U.) dels municipis de Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues, Sant Joan Despí i Cornellà, amb l'objecte d'aturar la construcció d'una sèrie de polígons d'habitatges en aquests termes municipals. A requeriment de la C.I.U. la Direcció General d'Urbanisme va encarregar un estudi a Josep Lluís Gómez Ordóñez, enginyer de camins, i a mi mateix, per tal de donar sortida al tema urbanístic plantejat. De l'anàlisi dels nous polígons en projecte (Centre Direccional, la Mallola, Can Cervera, Ampliació del Walden-7 i Torreblanca) es van treure les següents conclusions:

– La densitat d'habitatges de cadascun d'aquests barris era molt superior a la dels teixits urbans colindants; en algunes ocasions per motiu de cedir grans espais lliures colindants a canvi.

– Els nous polígons es disposaven «penjant» de la renovada accessibilitat comarcal (A-2 i N-II) i en total insolidaritat envers els teixits urbans veïns. Es constituïen com a bosses autònomes endollades a la vialitat general que travessava la comarca.

Una vegada detectada la naturalesa del problema, l'estudi realitzat va escometre sis nivells d'anàlisi per al conjunt de la subcomarca, per tal de fer propostes alternatives a la situació plantejada. Els sis aspectes analitzats van ser: relleu, morfologia agrícola, morfologia industrial, localització de serveis i equipaments, topografia de densitats i volums de

tràfic que travessen la zona o que hi ha al seu interior. Les conclusions generals d'aquest estudi van ser les següents:

– Es detectava una morfologia general de la subcomarca en forma de sector circular que tenia centre a Sant Pere Màrtir i la seva millor expressió corba en el traçat dels ferrocarrils de Renfe. Els anàlisis de relleu general, la forma i disposició de l'estructura agrícola i la disposició dels polígons industrials suportaven aquesta tesi.

– El nivell d'interrelació creixent entre les cinc poblacions no estava suportat per una xarxa viària clara d'interconnexió entre elles. L'antic tall de la Renfe de mitjans del segle XIX i el nou tall de l'A-2 als anys setanta, afegits a accidents topogràfics com la riera de Font Santa o el torrent del Pont Reixat, fraccionaven en molts trossos un territori que tendia a viure cada vegada més interconnectat.

Una de les propostes de l'estudi va ser justament reforçar l'estructura viària d'interconnexió municipal d'acord amb la morfologia de sector circular ja anunciada. Així apareixia tota una sèrie de vies corbes de mínima pendent:

1. Via de cornisa superior –Sant Just, Esplugues, Pedralbes–, de caràcter residencial de baixa densitat i equipaments (la Mallola, Ciutat Diagonal, Col·legi Alemany, Hospital de Sant Joan de Déu).

2. Via de connexió intermèdia –Sant Feliu, l'Hospitalet–, que interconnectava la sortida de l'A-2, a la N-II, la carretera d'Esplugues, el Cinturó de Ronda i l'Hospitalet; aquesta via, enllaç vertebrador de la zona, donaria suport als equipaments del Centre Direccional i al nou barri de Mas Lluï sobre Sant Feliu.

3. Via paral·lela superior al traçat de la Renfe, que naixent a la Rambla de Sant Feliu travessa Torreblanca, el polígon de la Font Santa fins a arribar a Cornellà, al carrer Salvador Allende.

**Figura 1. Polígons residencials previstos per a l'any 1978**



4. Via del canal de la Infanta, a construir sobre el traçat d'aquest. Tindria més un valor peatonal i d'equipament i permetria enllaçar amb un traç paral·lel inferior a la Renfe els municipis de Sant Joan Despí, Cornellà i l'Hospitalet.

5. Carretera Romana, actual eix vertebrador dels cascs antics de Sant Joan i Cornellà, que donaria suport als creixements de la zona de Fatjó a Cornellà.

6. Via del terraplè de defensa (del Baix Llobregat), que, paral·lela a l'anterior per baix, limitaria les extensions urbanes de la zona agrícola tot i donant suport al creixement de les zones industrials de Molins a Sant Feliu i del barri Sud-oest de Sant Joan Despí.

7. Via de marge del riu Llobregat que es proposava com a passeig lúdic de futur.

Sensiblement ortogonals a les anteriors set vies corbes apareixia tota una sèrie de vies de màxim pendent disposades radialment en el sector circular i que alhora interconnectava les vies de mínim pendent esmentades anteriorment.

1. L'avinguda de la Sanson a Sant Feliu.

2. Riera de la Salut. Es proposava un traçat que venint des de la llera del riu travessés la N-II, el casc antic de Sant Feliu i el traçat de la Renfe per connectar-se amb els barris de dalt de Sant Feliu fins arribar al futur Mas Llui.

3. Eix Torreblanca-avinguda de la Indústria. Aquesta via amb origen també al riu travessa la gran zona d'equipaments entre Sant Feliu i Sant Joan i puja pel barri de Torreblanca per connectar-se a l'avinguda de la Indústria.

4. Avinguda de Mossèn Cinto Verdaguer, que des de la llera del riu travessa el casc antic de Sant Joan Despí per connectar-se amb el polígon industrial de la Font Santa i arribar a connectar el Centre Direccional.

5. Avinguda de Barcelona, que connecta la N-II amb el casc urbà de Sant Joan Despí i la via del terraplè de Cornellà.

6. Avinguda de les Flors Àngel Guimerà, que naixent de les instal·lacions d'Aigües de Barcelona a la vora del riu, travessa el barri de Font Sant i Fatjó per pujar al límit municipal de Sant Joan i Cornellà i els barris de Pedrós i arribar a connectar amb l'avinguda de Barcelona.

7. Perllongació de l'avinguda de Sant Ildefons en direcció al barri d'Almeda vorejant el parc de Can Mercader.

Aquesta malla de 7 + 7 vies hauria de construir-se i donar suport tant als nous creixements residencials com a les noves zones de parc i equipaments; d'aquesta manera es reforçava la interrelació municipal, els nous barris col·laboraven amb aquesta estructuració i les grans peces de parcs i equipaments es posaven solidàriament a l'abast de tota la zona.

## **2. Balanç de 15 anys de construcció urbana**

Just després de l'elaboració de l'estudi, es va iniciar la democràcia municipal al país. Els primers anys els ajuntaments van tenir prou tasca asfaltant carrers i construint escoles, més endavant van venir els equipaments esportius, culturals i els parcs, però, el final dels anys vuitanta i principis dels noranta han produït una gran transformació

urbana de caràcter general a la zona. L'estudi, que podria semblar una entelèquia als primers governs municipals, es confirma com una reflexió adient avui. Efectivament, la construcció de l'autovia del Litoral i de la Ronda de Dalt ha donat un nou to a l'organització territorial de la zona.

Si fem balanç d'aquesta transformació i el centrem bàsicament en dos temes: vialitat i nous barris residencials, veurem que la transformació soferta ha estat molt important.

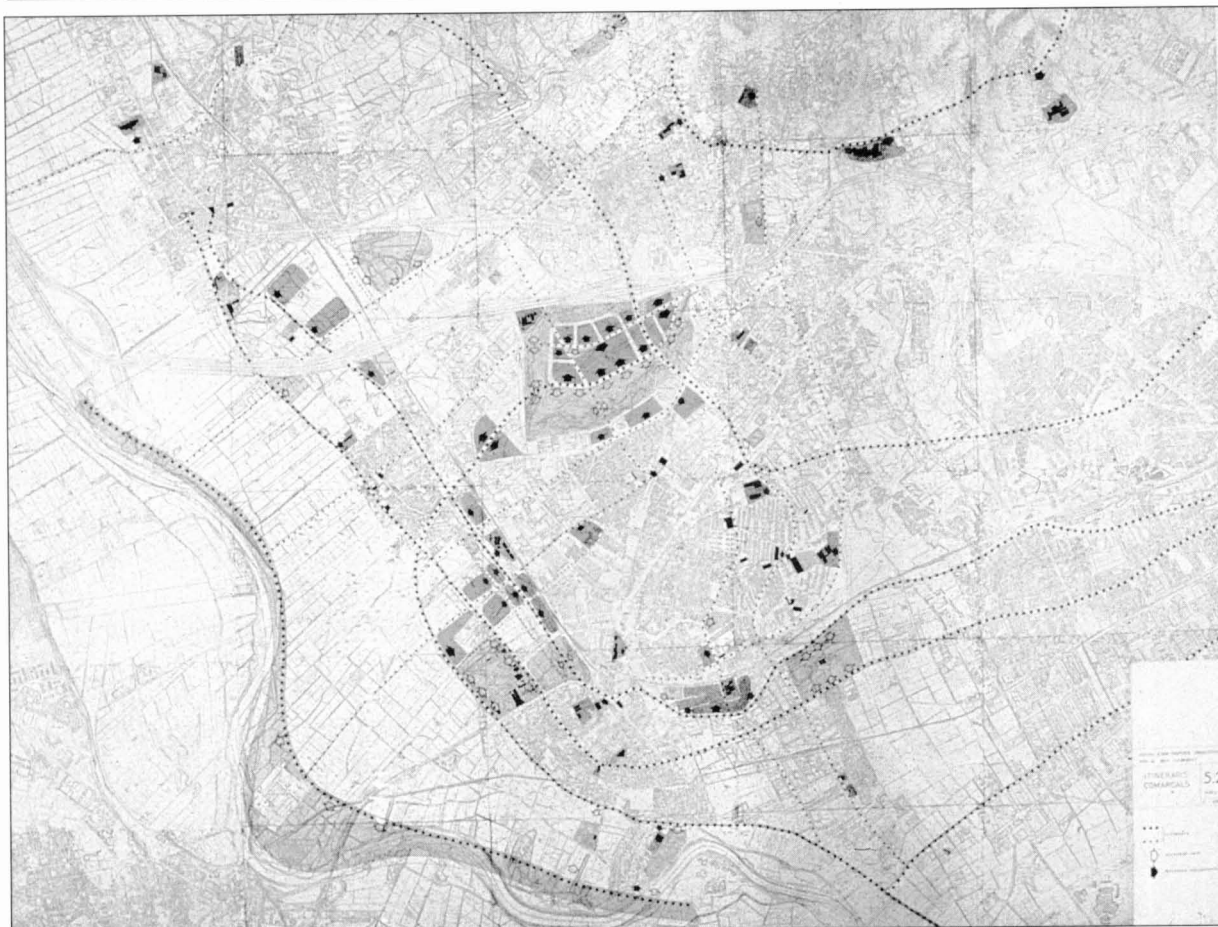
### **2.1. Vialitat**

En referència a la xarxa proposada a l'estudi, les transformacions de la vialitat subcomarcal tenen tres protagonistes bàsics: el cobriment del carrilet de Cornellà, el cobriment del canal de la Infanta a Sant Joan Despí i la construcció de la connexió A-2-barri de Sant Ildefons. Aquests tres traçats són tots de mínim pendent en referència a l'estudi presentat. Per contra, quasibé no es consolida cap dels nous traçats proposats a l'estudi de màxim pendent. No es fa cap nou túnel ni pont per travessar l'A-2 i únicament es fa una millora del pas sota la Renfe del carrer de la Creu d'en Muntaner a Sant Joan Despí. La construcció de l'avinguda dels Alps millora així mateix el pas de la Renfe en aquest municipi. En conseqüència, queda pendent de construcció la consolidació de la majoria de vies de màxim pendent, especialment pel que fa al pas dels traçats de Renfe; així mateix, no estan consolidades les vies de mínim pendent, especialment pel que fa referència als nous passos de l'autopista A-2. Malauradament, els nous barris residencials i les noves zones de grans equipaments encara no han ajudat a resoldre l'estructura urbana de la zona.

### **2.2. Nous barris**

Les conseqüències de l'estudi en aquest tema han estat especialment positives, el Centre Direccional, la Mallola, Torreblanca, Can Cervera i l'ampliació del Walden-7, avui ja construïts o en fase de construcció, no tenen res a veure amb les propostes existents abans d'elaborar l'estudi. Si fem una anà-

**Figura 2. Proposta d'Ordenació de l'any 1979**



lisi ràpida dels barris més importants construïts en aquesta última quinzena d'anys, veurem que s'han construït barris de caràcter més suburbà i més baixa densitat, com la Mallola o Can Llobera; altres de densitat més gran, com el barri de TV3 i el de Torreblanca, o altres que completen illes urbanes singulars, com és l'illa del Walden-7.

De l'anàlisi d'aquests barris podem treure algunes conclusions:

- Els barris de més baixa densitat, de caràcter més suburbà amb barreges de tipologies edificatòries, van des d'una exaltació de la privacitat en termes de propietat de jardí i tancament del barri de l'exterior –encara que amb un intens nivell d'amuntegament per la proximitat

dels edificis, com és el cas de la Mallola– a una valoració dels espais col·lectius amb presència del verd en combinació amb múltiples tipologies i oberts als teixits urbans veïns com és Can Llobera.

- Els barris de forta densitat van des d'una ordenació oberta amb barreja de tipologies, però probablement amb problemes de densitat i de distància d'edificis, com pot ser Torreblanca, a barris amb urbanització en illa on les alçades d'edificació i el graonat de cornises treuen qualitat a les intencions de la planta, tal com pot ser el barri de TV3.

- De les diferents propostes d'operacions d'illes singulars a la zona, segurament la del

Figura 3. Situació actual



Walden-7 pot significar una formalització urbana clara i alhora una aportació d'espai públic al conjunt del teixit urbà de Sant Just Desvern.

### **3. Temes de futur**

La reflexió sobre l'estructura urbana actual de la zona ens convida a plantejar tota una sèrie de temes de futur que tenen en la naturalesa supramunicipal la base de la seva existència:

- Queda pendent, tal com s'ha plantejat anteriorment, completar la malla viària general de la zona i especialment el que fa referència als passos de la Renfe i l'A-2.
- Cal tenir molt en compte la incorporació del transport públic a la subcomarca i especialment els eixos de metro lleuger a la N-II i a la carretera de Cornellà a Esplugues. Aquestes opcions poden recompondre l'estructura de centralitats territorials de la zona.

- El desenvolupament de les noves zones residencials en el perímetre del sector, especialment el barri de Mas Lluis a Sant Feliu de Llobregat i el Pla Sud-Oest a Sant Joan Despí, serien les darreres opcions per completar la urbanització de la zona i tenen en conseqüència un alt compromís en la seva consolidació.

Aquests temes de futur posen sobre la taula la dificultat de trobar agents públics canalitzadors del seu desenvolupament. La naturalesa intermunicipal dels problemes plantejats no arriba a tenir l'abast comarcal. A parer nostre, el millor marc d'estudi proposat podria ser el propi Consell Comarcal, que sense passar-se d'atribucions, podria jugar un paper de promoció i coordinació amb l'objecte que les administracions amb atribucions, els ajuntaments i la Direcció General d'Urbanisme puguin prendre futures decisions al respecte.