

Eva Jiménez  
Xavi Llobet [R]  
Ferran Sagarra

Octubre 2019

GAP A UNA VIA BLAVA VERDA



# ESTUDI PREVI PER A LA **RECUPERACIÓ** DEL CANAL DE LA INFANTA I EL REC VELL



Eva Jiménez  
Xavi Llobet [R]  
Ferran Sagarra

Octubre 2019

CAP A UNA VIA **BLAVA VERDA**

**ESTUDI PREVI PER A  
LA **RECUPERACIÓ** DEL  
CANAL DE LA INFANTA  
I EL REC VELL**

## **Agraïments**

Elena Belart, Generalitat de Catalunya

Ireneu Castillo, PPCI

Rodolf Collet, Ceràmiques Collet

Enric Ferreras, CEL'H

Oriol Granados, CEM

Carne Grandas, Ajuntament de Barcelona

Esther Hachuel, CECBLL

Noemí Martínez, AMB

Carne Miró, Ajuntament de Barcelona

Maite Miró, Generalitat de Catalunya

Javier Morata, CECBLL

Genís Pascual, CEL'H

Lidia Santacana, CEL'H

Marc Aureli Santos, Ajuntament de Barcelona

Xavier Segura, AMB

## **Entitats col·laboradores**

Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, CECBLL

Centre d'Estudis de L'Hospitalet, CEL'H

Centre d'Estudis de Montjuïc, CEM

Plataforma Protegim el Canal de la Infanta, PPCI

Cercle d'Arquitectura Research Group, CERCLE-UPC

Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, ETSAB-UPC

Universitat Politècnica de Catalunya, UPC

Generalitat de Catalunya. Departament de Cultura

Àrea Metropolitana de Barcelona, AMB

Portada: Canal de la Infanta davant del cementiri de Montjuïc, 2018. Foto Javier Morata

Contraportada: Canal de la Infanta a Bellvitge, 1962. Foto desconegut

© dels textos, Eva Jiménez, Xavi Llobet i Ferran Sagarra

© de les fotografies, els seus autors

© de l'edició, Eva Jiménez, Xavi Llobet, Ferran Sagarra i Ajuntament de Barcelona

ISBN Paper: 978-84-9880-800-1

ISBN Digital: 978-84-9880-801-8

Dipòsit Legal: B 25775-2019

Imprès a Catalunya

**Autors**

Eva Jiménez  
Xavi Llobet [R]  
Ferran Sagarra

**Participen**

Albert Albareda  
Xavier Solsona

**Col·laboren**

Carlos Azpiroz  
Salvador Augé  
Alícia Benet  
Sara Castany  
Cristian Catalán  
Mario Cuevas  
Andrea Doncel  
Àlvar Fuente  
Alberto González  
Santi Lloreda  
Júlia Martí  
Benjamí Palmer  
Sergi Piñera  
Albert Rodríguez  
Mònica Rovira  
Júlia Solà

**Promotor**

Ajuntament de Barcelona  
Direcció d'Arquitectura Urbana i Patrimoni, Ecologia Urbana

Barcelona, 2019

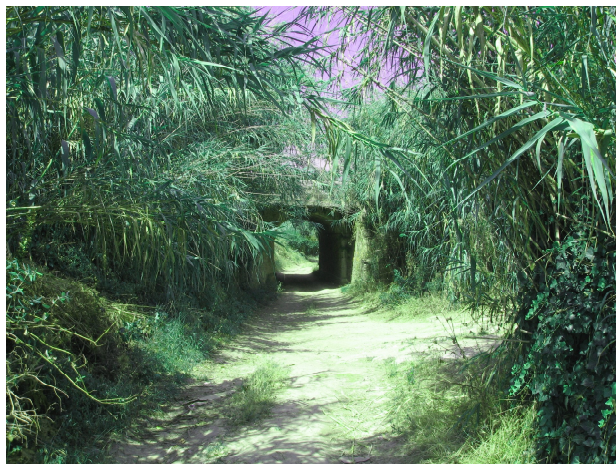


## CAP A UNA VIA BLAVA

El Canal de la Infanta és una infraestructura d'aigua que ha estat cabdal per a l'explotació del Delta del Llobregat i el desenvolupament de Barcelona al llarg de la història. Primer va convertir el marge esquerra en terra de regadiu i posteriorment va permetre el desenvolupament de la indústria tèxtil, ceràmica i de carró. Però la manca de disciplina urbanística durant el franquisme i el poc respecte del planejament envers del patrimoni industrial, van fer que aquesta infraestructura caigués en la negligència i el progressiu abandonament,

que han fet que deixés de funcionar una part de canal i es reduís considerablement la superfície dels camps de regadiu.

La recuperació del seu traçat com a via blava, o via verda, dotada de significació històrica i geogràfica a escala metropolitana, ha de permetre recuperar una part molt important de l'espai públic i la memòria històrica de la comunitat que habita el marge esquerra del Delta del Llobregat. També ha de permetre restablir connexions entre els municipis i una millor lectura i funcionament com a unitat metropolitana.



## CAP A UNA VIA VERDA

Amb aquest estudi previ s'inicia un procés urbanístic que ha de permetre reconèixer l'estat actual d'aquesta infraestructura hidràulica, avaluar-ne l'eventual preservació i recuperació de trams, així com detectar les oportunitats de la continuïtat d'un recorregut de qualitat a escala metropolitana que, tot enllaçant una successió d'espais públics locals, reconegui la forma geogràfica i la urbanització històrica del territori.

El fet de ser paral·lel a les dues infraestructures, el camí ral i el ferrocarril, que han vertebrat el rosari de municipis

del marge esquerra del Delta del Llobregat al llarg de la història, fa de la recuperació del Canal de la Infanta un instrument per a resoldre problemes de barrera urbana d'aquelles mateixes infraestructures, com també erigir-se en infraestructura blava-verda i de recuperació del patrimoni i la memòria històrica.



## MOTIVACIÓ I CRITERIS

Aquí recollim les primeres passes que ja han fet altres persones per unir el nostre passat amb el nostre futur.

Unes primeres passes que ens han de permetre donar-li continuïtat a la història del Rec Vell i el Canal de la Infanta:  
Reconstruir el seu passat: Rastrear el seu present: Imaginar el seu futur.

Cal recopilar les imatges i les paraules que han quedat gravades a la memòria de les darreres generacions. Imatges que també es van gravant a la nostra retina.

Cal recopilar els objectes trobats que van introduint la variable del paisatge i del temps en la nostra percepció del lloc.

Reconèixer l'enginyeria de l'aigua i l'escala metropolitana. Reconèixer la geografia i la seva capacitat de generar identitat a escala local. Preservar el passat per construir un futur compartit.



## MORFOLOGIA DEL CANAL

Aquí dibuixem el canal. Fem servir el llenguatge del dibuix per entendre la complexitat d'aquest objecte que tenim entre les mans. Saber com funciona. Saber per on passa. Amb el dibuix identifiquem les seves característiques espacials.

Amb el dibuix també reconstruïm la seva història. Sabem com ha anat canviant al llarg dels anys, com si fos una pel·lícula en quatre temps: la construcció del Rec Vell medieval; la construcció del Canal de la Infanta industrial; la reducció de l'àmbit agrícola; la seva possible transformació en una Via blava - Via verda.





## ACCIONS

Aquí ens apropem a la morfologia del canal per trams. De més a prop. Proposem un llistat de les accions que es poden fer a escala municipal. Pas a pas. Amb els pressupostos anuals municipals.

Cada tram té la seva pròpia identitat, la qual quedarà restablida amb la recuperació del canal. Uns trams que es poden acotar per municipis, o entre estacions.


També cerquem noves sinèrgies amb altres projectes d'escala metropolitana com la millora de les infraestructures i el front marítim, o la protecció dels corredors verds i el parc agrícola.



## ESPAIS D'OPORTUNITAT

Aquí cerquem patrimoni, barreres arquitectòniques, punts d'intermodalitat, connectors verds i altres llocs que es poden convertir en una oportunitat per a l'Espai Públic. No només cerquem oportunitats per obrir pas, sinó també per renaturalitzar i museïtzar el canal.

Reconèixer el patrimoni com una oportunitat per actualitzar el programa social i recuperar la identitat. Reconèixer les infraestructures per crear àrees de nova centralitat. Reconèixer l'escala metropolitana per integrar la comunitat i crear nous fous d'atracció turística.



<b>MOTIVACIÓ I CRITERIS</b>	
12	COLLAGE DE MAPES EXISTENTS
14	IMATGES HISTÒRIQUES DEL CANAL Memòria del canal
16	IMATGES ACTUALS DEL CANAL Presència del canal
18	RELAT HISTÒRIC
20	ANTECEDENTS A LA INICIATIVA URBANÍSTICA
22	TIPUS D'INTERVENCIIONS
25	DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT OPORTUNITATS



	<b>MORFOLOGIA DEL CANAL</b>
28	MAPA GEOLÒGIC
30	MUNICIPIS I DISTRICTES
32	1188_CONSTRUCCIÓ DEL REC VELL Lloc reial del Casal de Barcelona
34	1819_CONSTRUCCIÓ DEL CANAL Horta de Barcelona - Horta d'Europa
36	2019_REDUCCIÓ DE L'ÀMBIT AGRÍCOLA Reivindicació del patrimoni i la identitat
38	EL CANAL I EL VERD EXISTENT Museització de l'espai públic
40	EL CANAL I L'ACCESSIBILITAT Tres infraestructures paral·leles
42	EL CANAL I LES NOVES CENTRALITATS Àrees d'intermodalitat i turisme
44	INTERSECCIONS ENTRE EL CANAL I EL TREN Supressió de barreres arquitectòniques



## ACCIONS

- 48 EL NAIXEMENT DEL REC VELL  
Tram El Papiol
- 50 CASA DE LES COMPOTES  
Tram Molins de Rei
- 52 UN PASSEIG D'AIGUA  
Tram Sant Feliu de Llobregat
- 54 PATRIMONI MODERNISTA  
Tram Sant Joan Despí
- 56 UN GIR DE 90°  
Tram Cornellà de Llobregat
- 58 LA BÒBILA DE CATALUNYA  
Tram L'Hospitalet de Llobregat
- 60 L'ARRIBADA AL MAR  
Tram Sants - Montjuïc



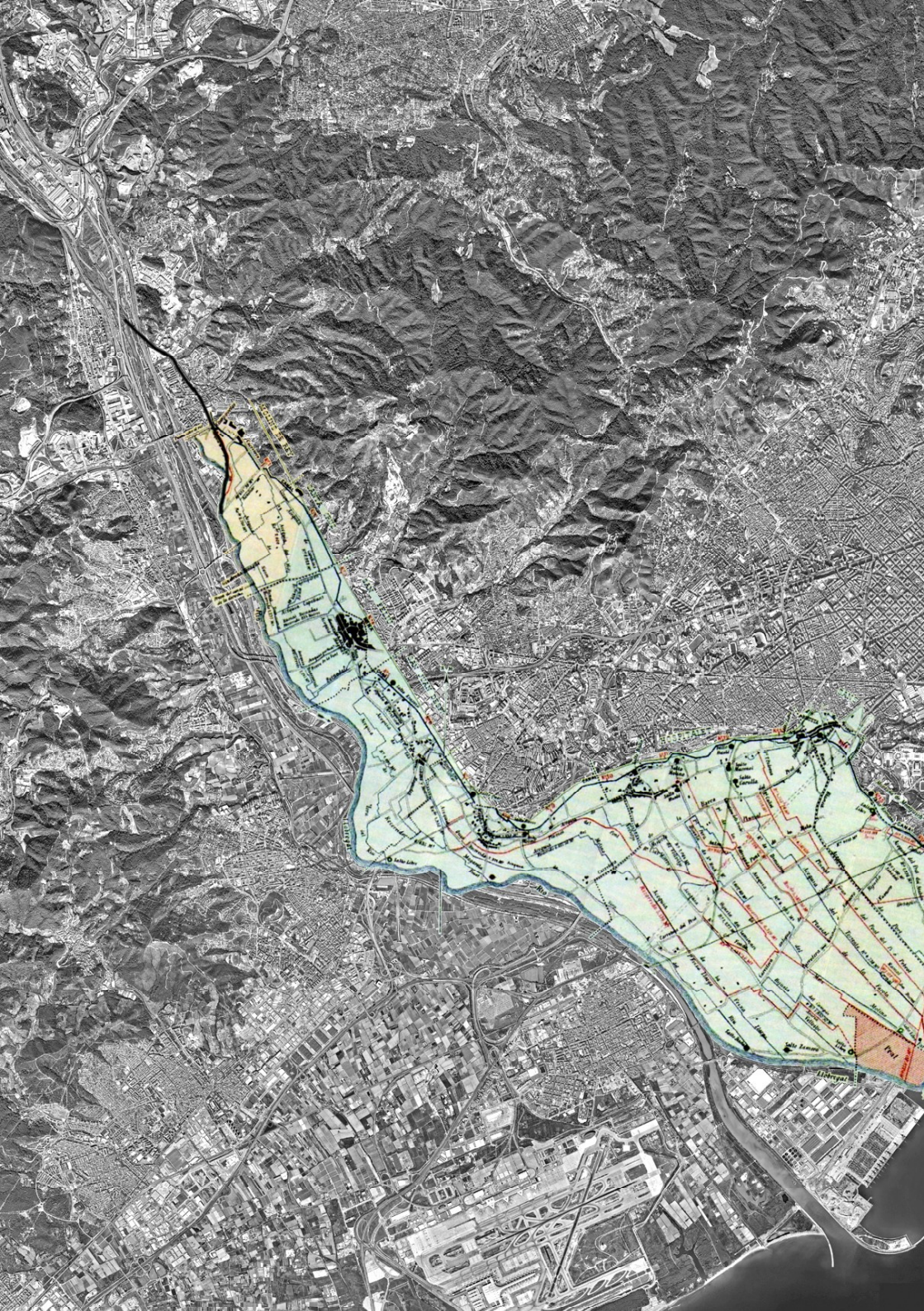
## ESPAIS D'OPORTUNITAT

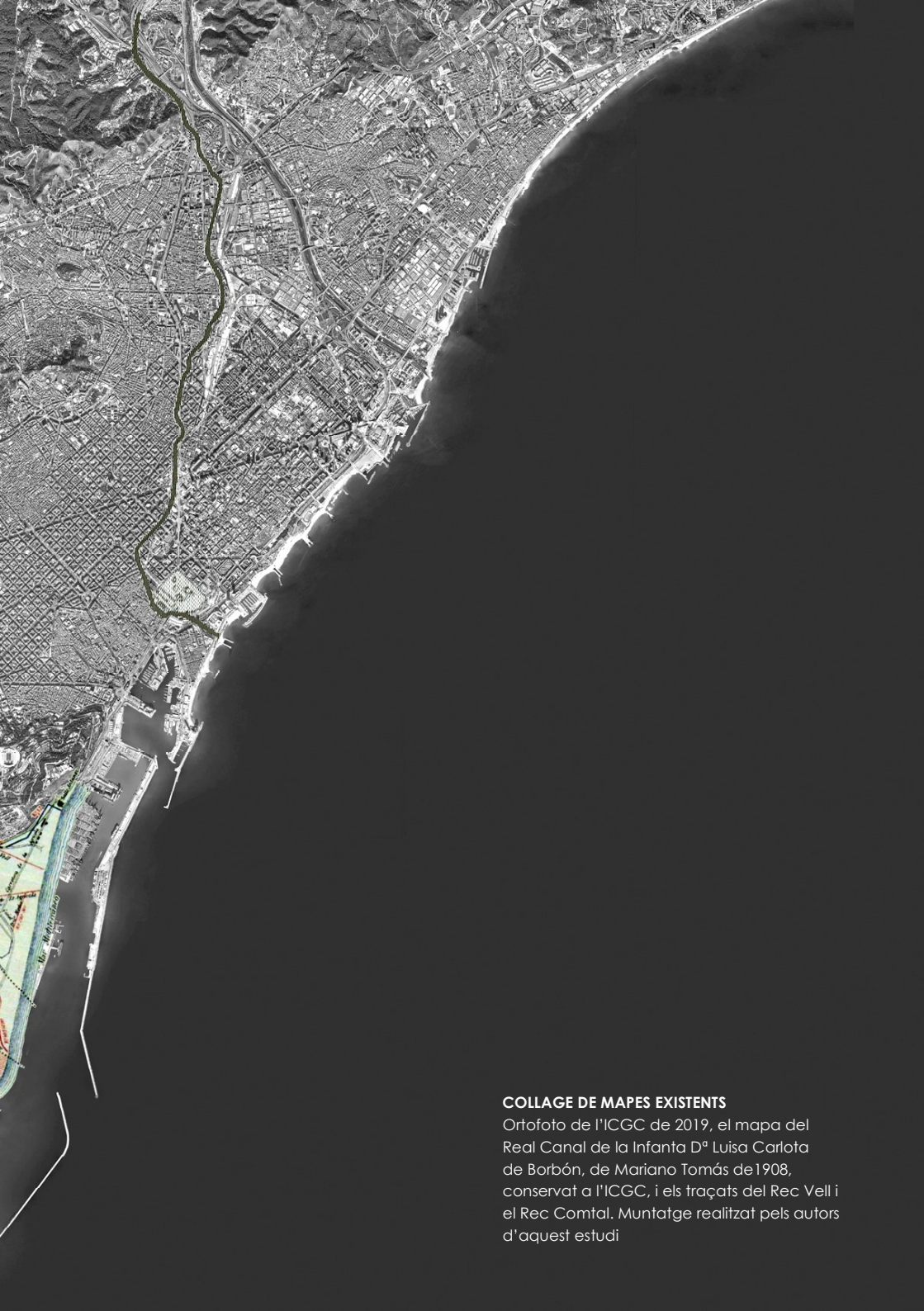
- 64 TRAM EL PAPIOL  
Rescloses, molins i fàbriques
- 68 TRAM MOLINS DE REI  
Palaus, molins i fàbriques
- 74 TRAM SANT FELIU  
Accessibilitat del canal
- 76 TRAM SAN JOAN DESPÍ  
Modernisme i infraestructures
- 79 TRAM CORNELLÀ  
Intermodalitat i fàbriques
- 82 TRAM L'HOSPITALET  
Intermodalitat, infraestructures i fàbriques
- 88 TRAM SANTS - MONTJUÏC  
Superilles, infraestructures i fàbriques
  
- 94 Bibliografia
- 95 Fonts documentals

# I Motivació i Criteris

Aquí recollim les primeres passes que ja han anat donant forma a amb el nostre futur. Unes primeres passes que connecten amb la història del Rec Vell i el Canal de la Infància amb el seu present: Imaginar el seu futur. Cal recordar i deixar quedar gravades a la memòria de les darreres generacions van gravant a la nostra retina. Cal recopilar i analitzar la variable del paisatge i del temps en la nostra ciutat, l'enginyeria de l'aigua i l'escala metropolitana, la capacitat de generar identitat a escala local i com podem compartir.

fet altres persones per unir el nostre passat  
e ens han de permetre donar-li continuïtat  
nta: Reconstruir el seu passat: Rastrear  
opilar les imatges i les paraules que han  
res generacions. Imatges que també es  
els objectes trobats que van introduint  
ostra percepció del lloc. Reconèixer  
na. Reconèixer la geografia i la seva  
al. Preservar el passat per construir un futur

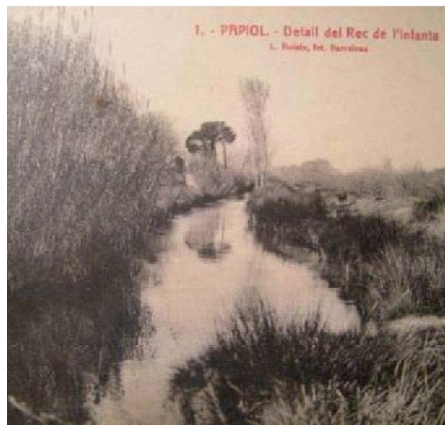




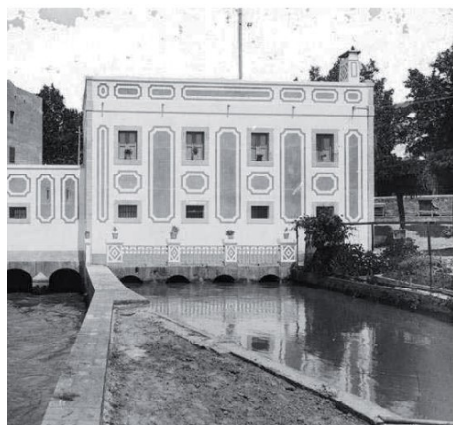
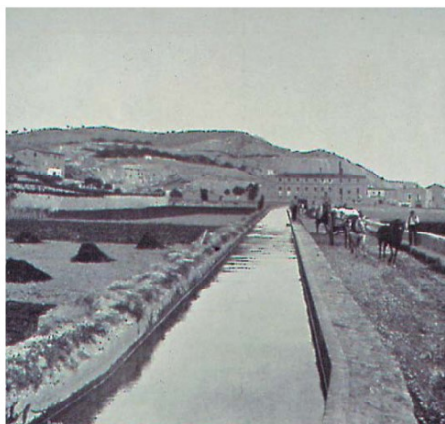
#### **COLLAGE DE MAPES EXISTENTS**

Ortofoto de l'ICGC de 2019, el mapa del Real Canal de la Infanta Dª Luisa Carlota de Borbón, de Mariano Tomás de 1908, conservat a l'ICGC, i els traçats del Rec Vell i el Rec Comtal. Muntatge realitzat pels autors d'aquest estudi

## MEMÒRIA DEL CANAL

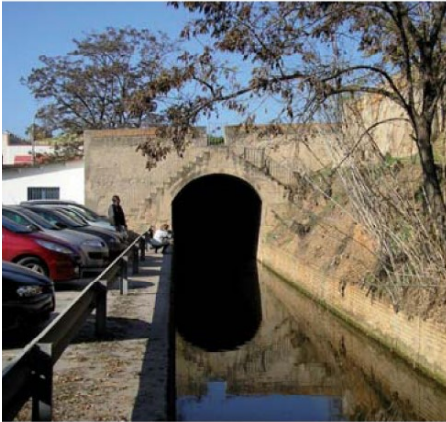
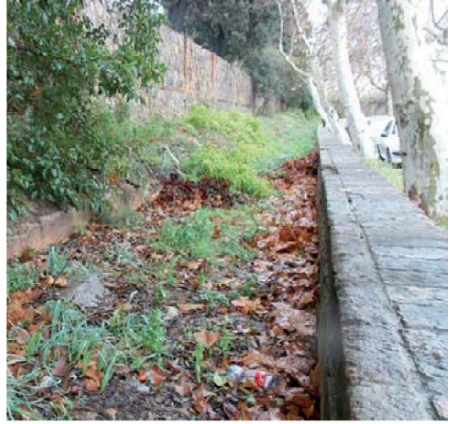
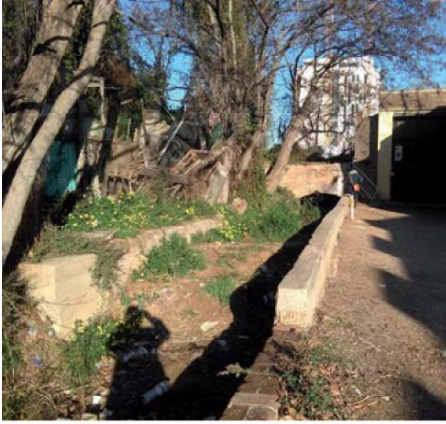






## PRESENCIA DEL CANAL





## RELAT HISTÒRIC

L'aigua és l'origen de la vida i dels diferents paisatges, la seva domesticació ho és de les cultures i les ciutats. La història del Canal de la Infanta ens ajuda a explicar la història del Delta del Llobregat, situant-la en la de Barcelona, la de Catalunya i fins i tot la d'Europa. Aquesta història es pot resumir en quatre etapes: construcció del Rec Vell (pàgs. 32-33), construcció Canal de la Infanta (pàgs. 34-35), reducció de l'àmbit agrícola (pàgs. 36-37) i capa a una Via blava – Via verda (pàgs. 38-39):

### **1188** Construcció del Rec Vell

En aquesta data el Comte- Rei Alfons I fa construir en aquest lloc reial un rec que, des d'un assut al riu Llobregat, alimenta un molí hidràulic de dotze moles, un altre de dues moles i una farga que donarien nom al municipi de Molins de Rei. Originalment aquests molins serien drapers i fariners. Atès que Jaume I seria el primer rei que faria servir la pólvora militarment per a la conquesta de Mallorca i València, es podria fer la conjectura que alguna d'aquestes moles servís per fer pólvora. A l'altre costat de la ciutat, al Rec Comtal i a l'alçada del

Fort Pius, hi havia un altre lloc reial amb cinc molins, en dos dels quals està documentat que s'hi feia pólvora.

**1819** Construcció del Canal de la Infanta Amb la guerra del Francès (que va destruir el monestir de Montserrat i la vila de Molins de Rei) el Rec Vell va restar abandonat. En acabar la guerra, el 1814, per iniciativa dels propietaris del sòl, es va decidir prolongar aquesta infraestructura fins a Montjuïc per convertir les terres de secà del Delta en terrenys de regadiu. Aquest canvi ja va convertir el marge esquerra del Llobregat en l'Horta de Barcelona des de la seva inauguració, però sobre tot amb la represa industrial, l'enderroc de les muralles, la construcció del ferrocarril i el creixement de l'Eixample. Els nuclis que havien crescut com a postes del camí ral van prosperar i créixer com a nuclis rurals.

L'obra va ser construïda per l'arquitecte Tomás Soler i Ferrer (1770-1845), autor també del Canal d'Urgell i de l'aixecament de plànols del Rec Comtal de Barcelona.

**1854** Inauguració de la línia de Barcelona a Molins de Rei Amb la implantació dels ferrocarrils fins

al Port, el delta del Llobregat va poder exportar l'excedent de producció agrícola que, amb la construcció del

### **1855** Construcció del Canal de la Dreta del Llobregat

Amb això es va incrementar la producció agrícola de regadiu, arribant a convertir el Delta del Llobregat en l'Horta d'Europa durant la Primera Guerra Mundial.

### **2018** Reducció de l'àmbit agrícola (situació actual)

El creixement industrial i poblacional del segle XX i la immigració massiva que des dels anys seixanta va fer cap a la comarca del Baix Llobregat, van fer que el terreny agrícola fos ràpidament ocupat pel creixement urbà i que l'especulació i la manca d'estructures eficients de planejament anessin malmetent progressivament el Canal de la Infanta fins a arribar a la situació actual. Aigües avall de Sant Feliu, els traçats dels nous eixos de les autopistes i rondes -transversals a les directrius històriques originals- dificulten la lectura de la forma metropolitana i la connexió entre nuclis. El metro i el tramvia, tampoc segueixen aquella forma històrica, en respondre a altres criteris diferents, i

tampoc ajuden a llegir-la.

**Futur** Cap a una Via blava - Via verda  
El creixement accelerat i quantitatiu ja fa anys que s'ha reduït a la comarca per deixar pas a potenciar els aspectes més qualitatius i processos de major valor afegit, com correspon a un territori que va deixar de ser perifèric per incorporar-se a l'àmbit central de la Regió Metropolitana de Barcelona. La tasca de l'urbanisme és ara remodelar les àrees productives en conseqüència, fer les nostres ciutats menys agressives amb el medi, amb un espai públic i un patrimoni que ens ajudin a reconstruir la identitat col·lectiva i responguin a les necessitats de la població actual. És per això que la recuperació del Canal de la Infanta esdevé una oportunitat immillorable per reconstruir la memòria viva de la ciutat i dotar-la d'un element de llegibilitat de la forma pel conjunt metropolità.

## ANTECEDENTS DE LA INICIATIVA URBANÍSTICA

El procés de protecció i recuperació del Canal de la Infanta, del qual forma part aquest Estudi Previ, es va iniciar en seu parlamentària amb el següent calendari:

**01.12.2011** El Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, a iniciativa local, presenta una Proposta de Resolució per tal que el Parlament de Catalunya insti el Govern a declarar el canal de la Infanta en la seva totalitat com a bé integrant del patrimoni cultural català.

**12.12.2011** Immediatament, el Centre d'Estudis del Baix Llobregat envia per correu electrònic al Servei de Patrimoni Arquitectònic una consulta en la qual pregunten com poden fer la sol·licitud de declaració de Bé Cultural d'Interès Nacional en la categoria de Monument Històric.

**23.12.2011** Deu dies després, la plataforma cívica Protegim el Canal de la Infanta, sol·licita que el Canal de la Infanta sigui declarat BCIN-MH.

**17.02.2012** Dos mesos després, el Servei de Patrimoni Arquitectònic realitza una visita d'inspecció per tal d'avaluar la

conveniència d'establir una protecció patrimonial adient, d'acord amb els seus valors històrics i arquitectònics.

**12.04.2012** Dos mesos després de la visita i quatre des de la Proposta de Resolució al Parlament, el Servei de Patrimoni Arquitectònic emet el seu informe, del qual se'n desprèn que el Canal de la Infanta no reuneix els requisits suficients per ésser declarat d'interès nacional (BCIN), degut a l'agressiva transformació del territori que l'envolta i la modificació del traçat del Canal.

Tanmateix, però, en les conclusions d'aquest Informe es proposen algunes alternatives, com la declaració de bé cultural d'interès local (BCIL) d'alguns dels seus elements, com ara la Casa de les Comportes; així com la museïtzació dels trams originals i dempeus del Canal. En aquestes conclusions, el Servei de Patrimoni Arquitectònic informa:

"Tenint en compte el seu valor històric, el Canal de la Infanta mereix la protecció adient d'aquelles parts i construccions del Canal que són visibles per tal que aquest valor testimonial es mantingui i la seva

memòria històrica pugui ser transmesa a les generacions futures en les millors condicions possibles."

Perquè la transmissió de la memòria històrica sigui efectiva, el Servei de Patrimoni Arquitectònic recomana:

"Que a nivell supramunicipal es realitzi un estudi conjunt entre tots els municipis per on passa el Canal, encaminat a la seva museïtzació i difusió històrica a través de panells informatius i senyalitzacions, situats estratègicament al llarg del seu traçat i en aquelles construccions vinculades al Canal."

"Paral·lelament, i també des d'un nivell supramunicipal es suggereix complementar aquesta difusió històrica amb la redacció d'un Pla especial de protecció encaminat a la recuperació i estudi d'aquells trams del Canal que per la seva situació i estat de conservació hi hagi la possibilitat de recuperar-los, tenint en compte també la compatibilitat amb la trama urbana."

**27.09.2018** La direcció d'Arquitectura Urbana i Patrimoni de l'Ajuntament de Barcelona s'incorpora al projecte

i fa un informe intern per conèixer les característiques del Canal de la Infanta al seu pas pel districte de Sants-Montjuïc, amb el títol: "El Canal de la Infanta. Reflexions entorn al seu traçat, els vestigis existents i la seva recuperació."

A continuació ens encarrega el present "Estudi Previ per a la recuperació del Canal de la Infanta i Rec Vell", que pretén ser un catalitzador que faci possible aquest Pla Director que, lògicament, ha de ser actuat per la Regió Metropolitana de Barcelona o la Generalitat de Catalunya.

Tal com ja s'ha anunciat a la introducció, el valor del Canal sobrepassa el seu valor arqueològic per la seva capacitat d'estructuració urbanística significadora, junt amb les altres infraestructures de comunicació històriques i actuals del camí ral i el ferrocarril. No només es pot proposar la "compatibilitat amb la trama urbana", ans fer-ne un element cabdal d'una possible reestructuració. És per això oportú que el present estudi previ plantegi l'oportunitat d'una anàlisi urbanística conjunta de tots els municipis per estudiar l'esmentat potencial.

## TIPUS D'INTERVENCIONS

El caràcter estructural del Canal en el passat, fa que la seva recuperació com una successió d'espais públics locals permeti abordar en sinergia una sèrie d'aspectes urbans que agrupem en tres tipus, els següents:

### **a. Naturalització de l'espai públic**

El Canal de la Infanta es va construir per al rec d'una gran superfície agrícola del marge esquerre del Llobregat, que va anar disminuint per la pressió urbanística, però que a hores d'ara ja ha estat protegida dins la figura del Parc Agrari del Delta del Llobregat. Per tant, l'existència d'aquest paisatge agrícola s'hauria de tenir en compte en la recuperació del Canal.

Al seu torn, la infraestructura existent i les traces urbanes que ha anat deixant el Canal al seu pas pel territori haurien de permetre la construcció d'una nova via blava o via verda per al gaudi social. Aquesta via aniria des de l'origen del Canal a la riera de Rubí fins a la seva desembocadura als peus de Montjuïc i el mar. S'aniria adaptant a les diferents situacions urbanes per generar diferents tipus d'espais públics, sempre que es

pugui naturalitzats, ja que serien regats pel propi Canal. D'aquesta manera es reintroduiria la fauna i la flora dins de la ciutat, especialment arbres grans que proporcionin ombres, ocells i papallones.

Aquesta reintroducció requereix, es clar de molta atenció. Per un costat cal millorar les condicions ecològiques: Els veïns encara recorden les crescudes del Llobregat que deixaven el terra ple de peixos, barbs i carpes. També recorden la quantitat d'animals que hi havia, multitud d'espècies de llangardaixos i papallones blanques de les que gaudien. Per l'altre costat, alguns trams del canal es van cobrir, a petició dels veïns, per evitar les molèsties que els ocasionava el cabal d'aigua, quan passava ja bastant bruta.

Al llarg del seu recorregut, el Canal de la Infanta va sent creuat per les antigues rieres que baixen de Collserola i de Montjuïc i per les noves infraestructures viàries que surten de Barcelona, les quals defineixen una sèrie de corredors biològics muntanya-riu. La reconstrucció del Canal també hauria de permetre la millora dels espais urbans i paisatgístic d'aquests corredors biològics.



## **b. Museïtzació del canal i identitat social**

La pròpia infraestructura i tots els enginyers que la fan funcionar ens ajuden a explicar la història del lloc i recuperar un sentiment de pertinença i de comunitat.

Al llarg del Canal també es van anar construint una successió d'edificis industrials i de ciutats jardí modernistes, on arquitectes com per exemple Josep Maria Jujol van construir algunes de les seves obres més importants.

Aquests edificis industrials feien servir l'aigua del Canal per produir energia o com a matèria primera, sempre que no contaminessin l'aigua que anava destinada principalment a l'agricultura. Algunes d'aquestes fàbriques ja han estat restaurades i convertides en equipaments públics, però d'altres encara romanen amb usos avui inadequats o en desús i males condicions. Cadascuna per separat i totes en el seu conjunt ens haurien d'ajudar a recuperar l'entorn històric original i convertir-lo en un itinerari cultural.

Les primeres fàbriques eren i tèxtils es van construir adossades als antics molins fariners i drapers, per aprofitar

els salts d'aigua que produïen energia. Posteriorment van fer-se altres fàbriques -ceràmica i de cartró-.

Les fàbriques i bòbiles ceràmiques del marge esquerra del Llobregat van subministrar material d'obra per a la construcció de l'Eixample i de tota la comarca. Fins a l'extrem que el municipi de L'Hospitalet es va arribar a nomenar la bòbila de Catalunya. També van subministrar el trencadís que van saber aprofitar d'una manera tan creativa en Gaudí i en Jujol.

La fàbrica de cartró de Sant Feliu de Llobregat, en la construcció de la qual va participar Jujol, és l'única de Catalunya que encara es pot fer funcionar per fer demostracions als visitants i les escoles.

## **c. Àrees de nova centralitat**

El Canal ressegueix la seqüència dels nuclis històrics dels pobles riberencs del Samontà que es van situar sobre el traçat de l'antic Camí Ral i que a partir del propi canal es van consolidar com a nuclis municipals.

El Canal també va paral·lel al tren de Rodalies, que per la freqüència de pas

cada 5' funciona com un metro. De fet, avui dia ja s'hi pot viatjar amb la T-10 des de Barcelona fins a Sant Feliu de Llobregat, una mesura que es podria prolongar fins a El Papiol.

Afesa aquesta bona accessibilitat, tant si es recupera la presència a cel obert com del traçat cobert del canal, el resultat serà un element lineal molt ben comunicat a distàncies raonables que permetria passejades i reconexions metropolitanes si es millorés el seu paisatge immediat.

La recuperació del Canal pot ajudar a la millora dels espais públics de les estacions de Rodalies, situades al centre dels nuclis i que, en algun cas, es poden convertir en àrees de nova centralitat comarcal.

Algunes d'aquestes estacions, com les de Sant Joan Despí, Cornellà i L'Hospitalet, coincideixen amb les noves parades de metro o de tramvia que s'estan construint, la qual cosa les converteix en centres intermodals on també s'hi podrien construir aparcaments dissuasoris i nous equipaments o serveis que estarien ben connectats amb el centre de Barcelona i en particular els relacionats amb el

turisme, com ara hotels per a joves (o no). D'aquesta manera, el Canal serviria per incorporar els itineraris turístics a la vida social de la comarca.

En matèria d'infraestructures, la recuperació del Canal també permetria eliminar algunes barreres arquitectòniques provocades per la via de tren i les carreteres que surten de Barcelona i ajudar a reconnectar Collserola, els nuclis i el riu.

## DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT I OPORTUNITATS

En conclusió, la preservació, conservació i museïtzació de les parts visibles del Canal el poden convertir en una oportunitat de gran impacte social per la millora de l'espai públic dels centres dels municipis i districtes del marge esquerra del Llobregat en general si s'estudien des del punt de vista urbanístic i arquitectònic. La transformació en una via verda o blava que els interconnecti, el convertiria en una infraestructura metropolitana de primer ordre, per a vianants i ciclistes i per al lleure de molts habitants de l'àrea metropolitana o desplaçaments quotidians dels locals.

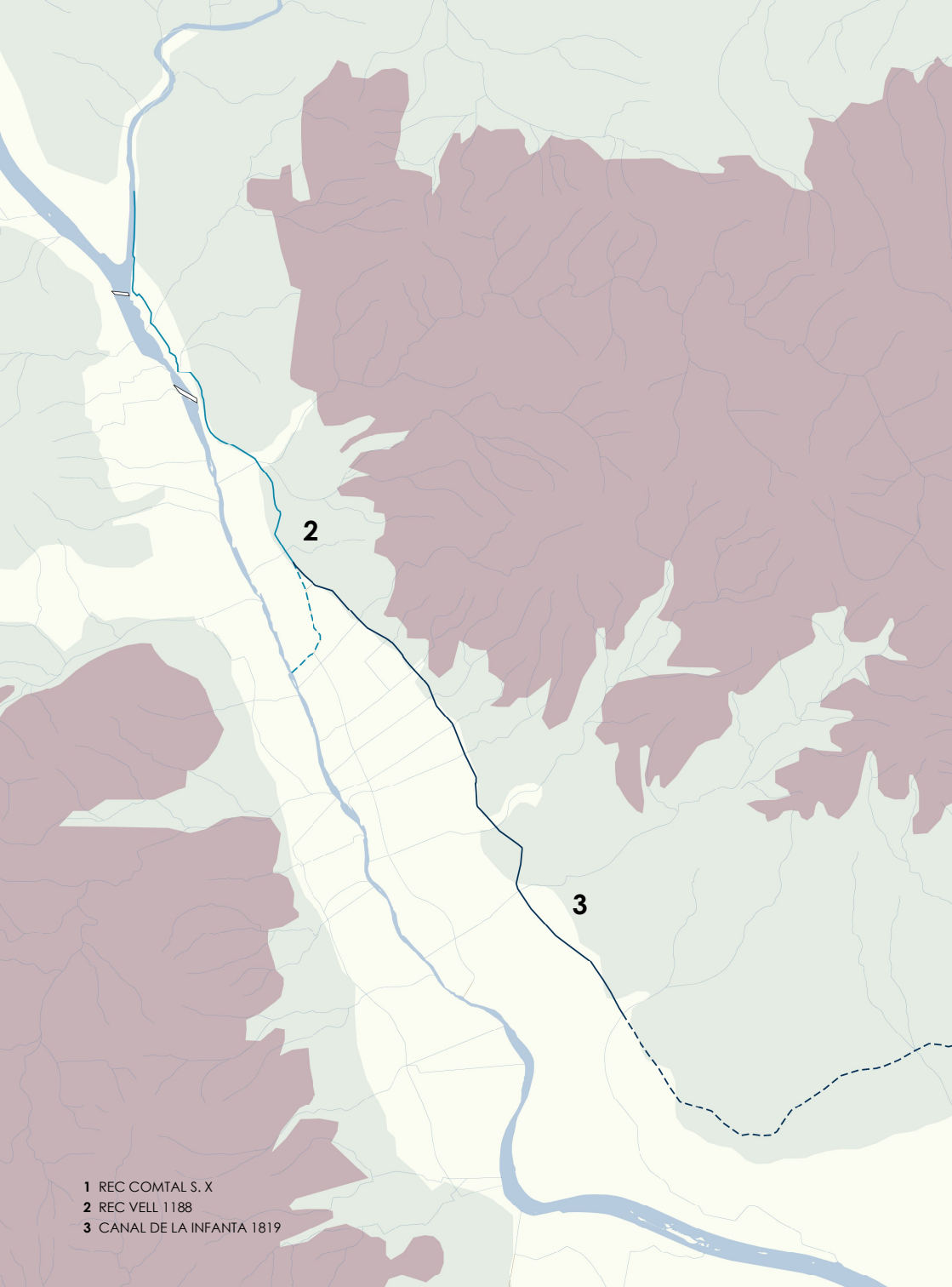
Conseqüentment, l'àmbit d'aquest Estudi Previ, havia de ser i és supramunicipal, tal com demana la proposta de resolució del Parlament de Catalunya i afecta tots els municipis que es relacionen més avall.

L'anàlisi s'estendrà als elements de la sub-conca del marge esquerra de l'últim tram del riu Llobregat que es considerin necessaris per una delimitació definitiva que consistirà en una franja d'amplada variable i paral·lela al canal, sovint amb límit en el ferrocarril i el camí ral, tal com s'expressa en la documentació gràfica.

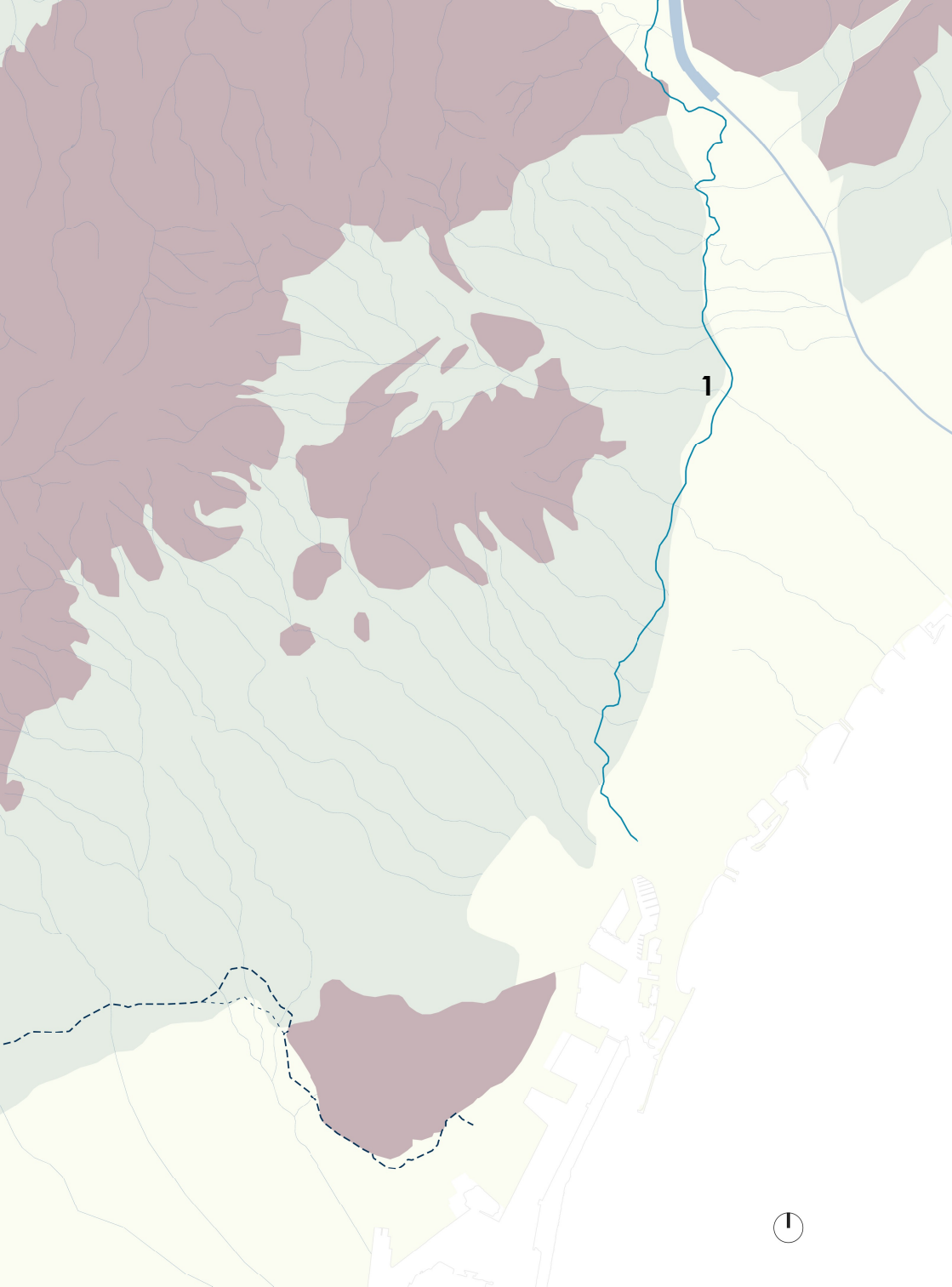
## II Morfologia del Canal

Aquí dibuixem el canal. Fem servir el llenguatge d'aquest objecte que tenim entre les mans. Amb el dibuix identifiquem les seves característiques i reconstruïm la seva història. Sabem com ha canviat una pel·lícula en quatre temps: **a\_** la construcció del Canal de la Infanta en l'àmbit agrícola amb el desenvolupisme, **b\_** la Via blava - Via verda en un futur proper. I és amb **d\_** terme un seguit d'accions per municipis i dis

atge del dibuix per entendre la complexitat  
Saber com funciona. Saber per on passa.  
erístiques espacials. Amb el dibuix també  
anat canviant al llarg dels anys, com si fos  
ucció del Rec Vell en l'època medieval,  
n l'època industrial, c\_ la reducció de  
\_ la seva possible transformació en una Via  
mb aquesta intenció que proposem portar a  
trictes.

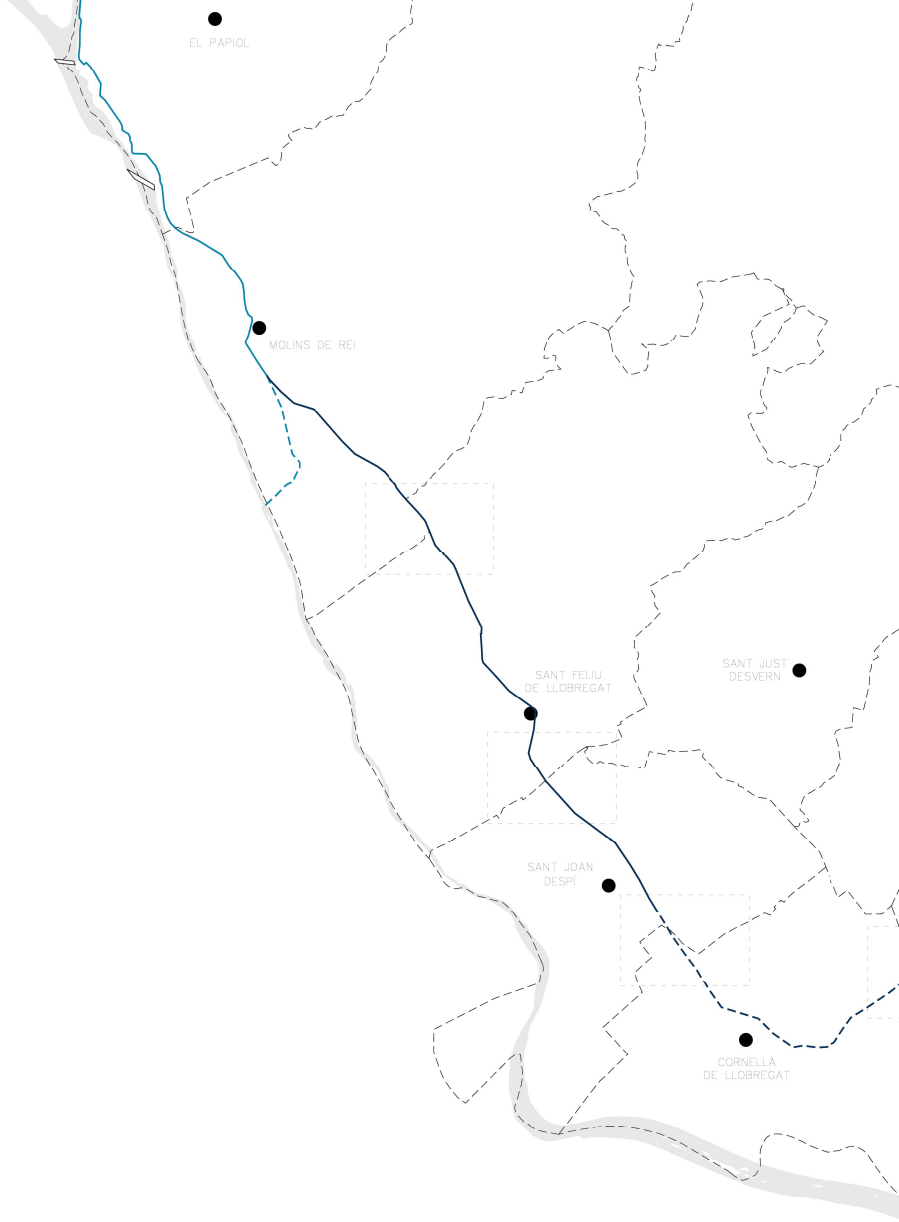


- 1 REC COMTAL S. X
- 2 REC VELL 1188
- 3 CANAL DE LA INFANTA 1819

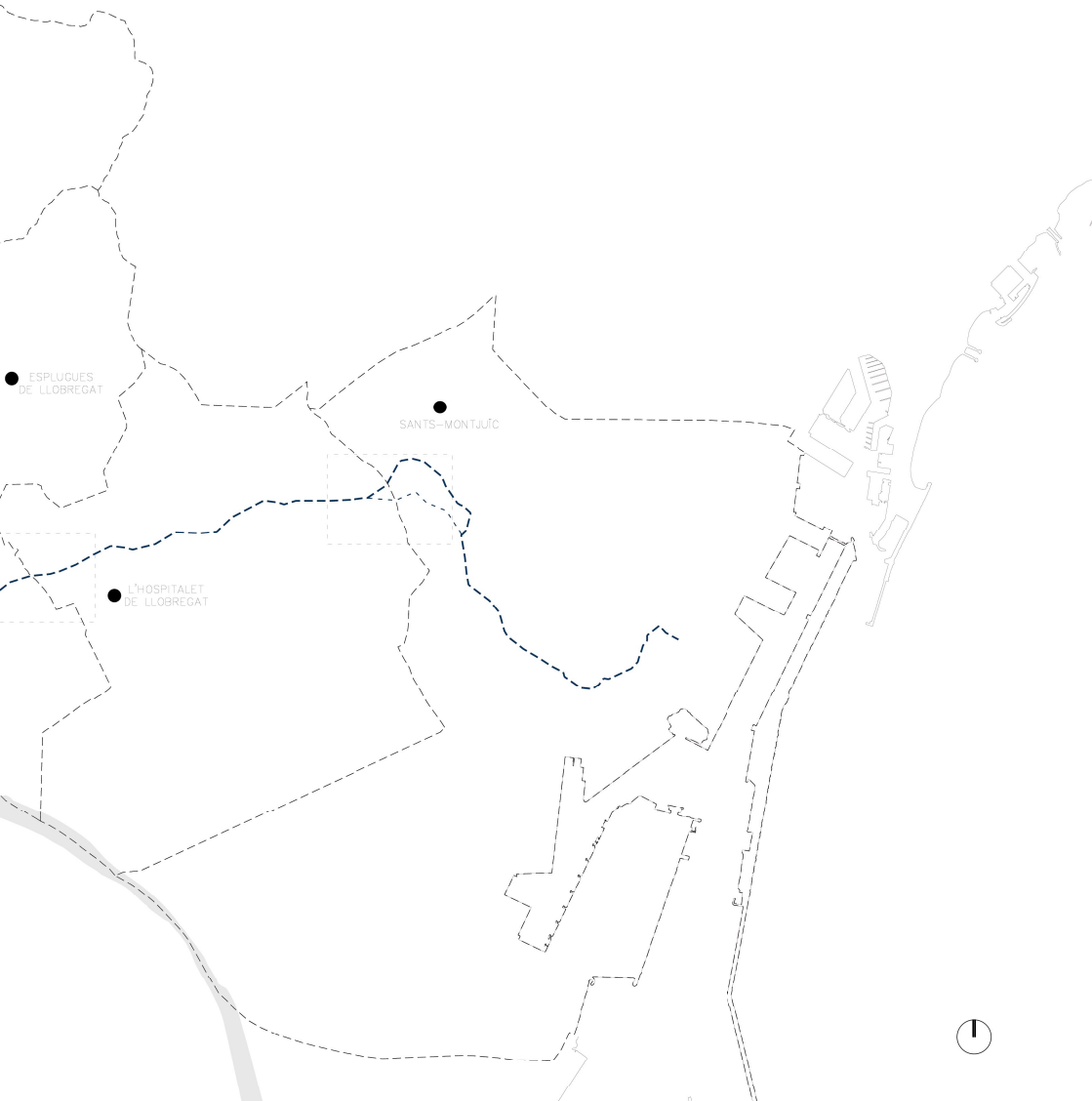


1

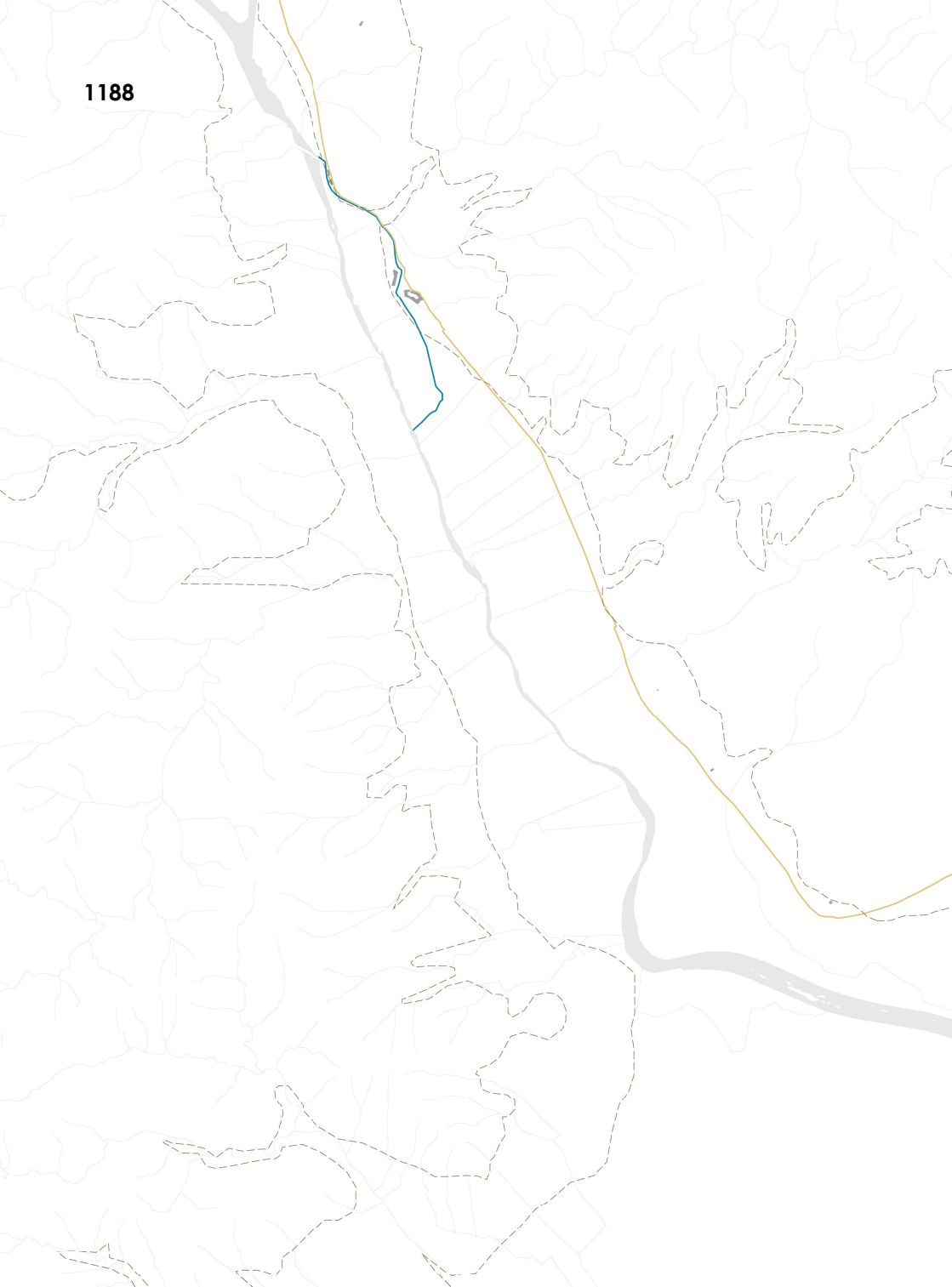


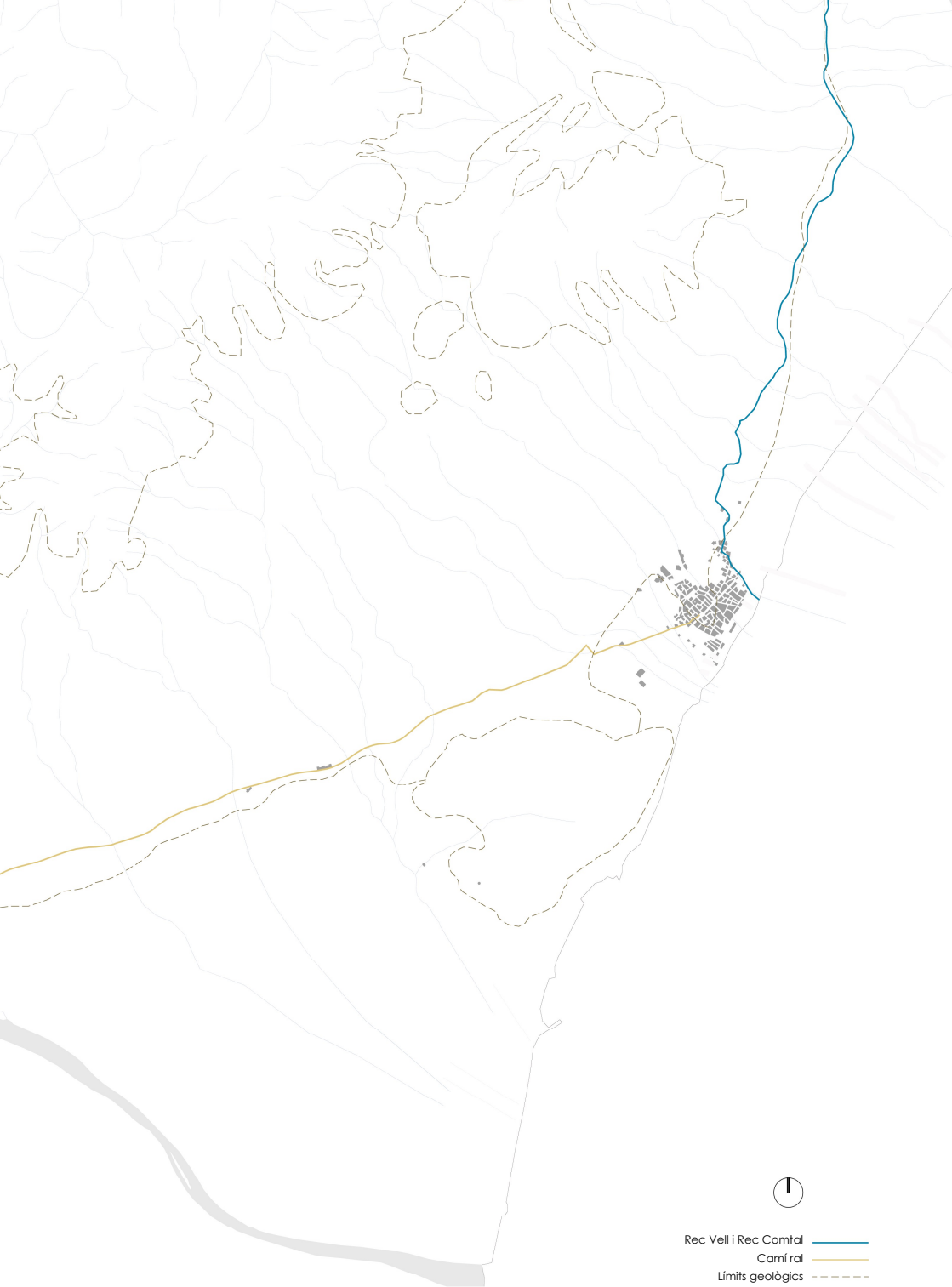




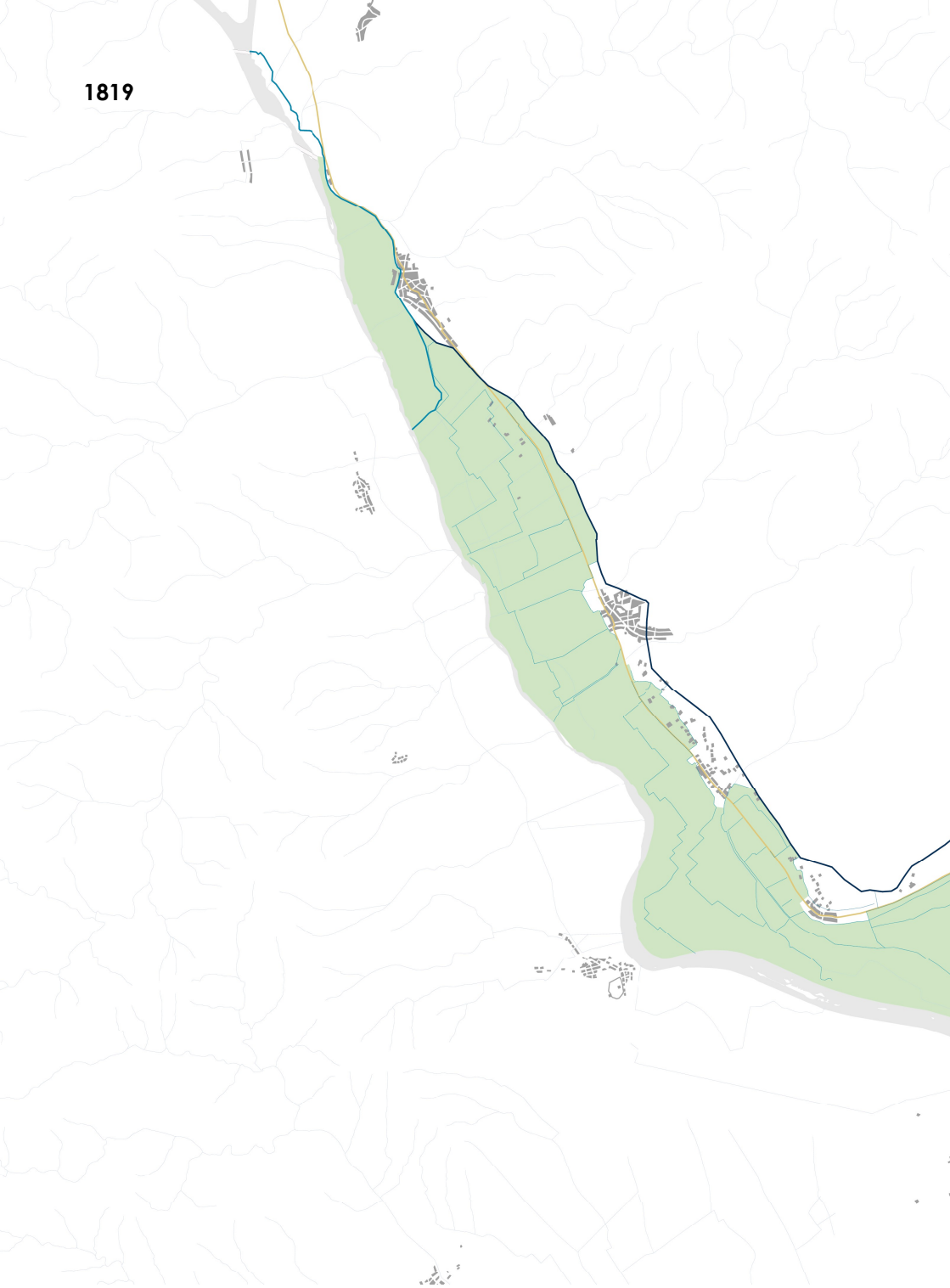


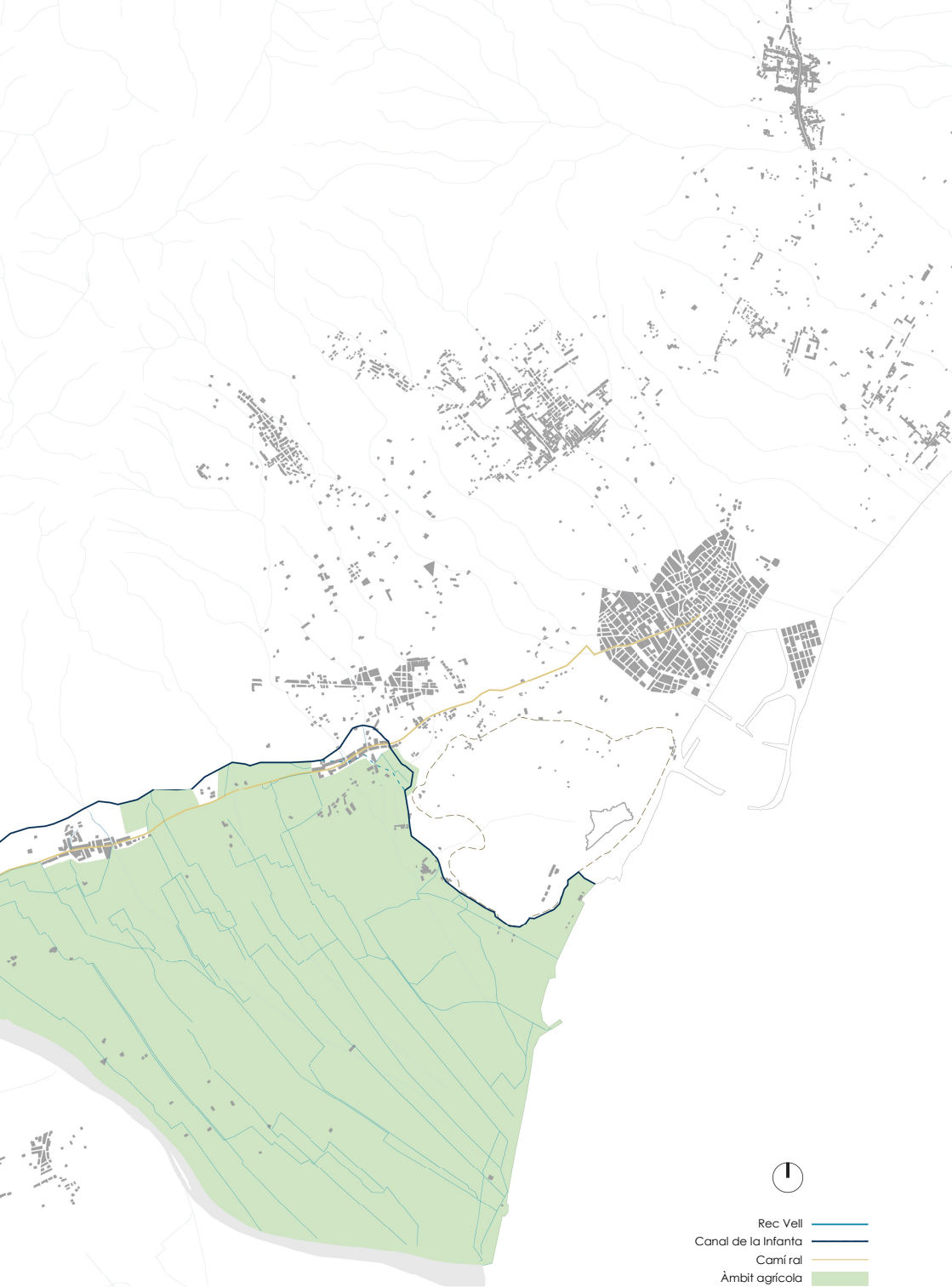
1188





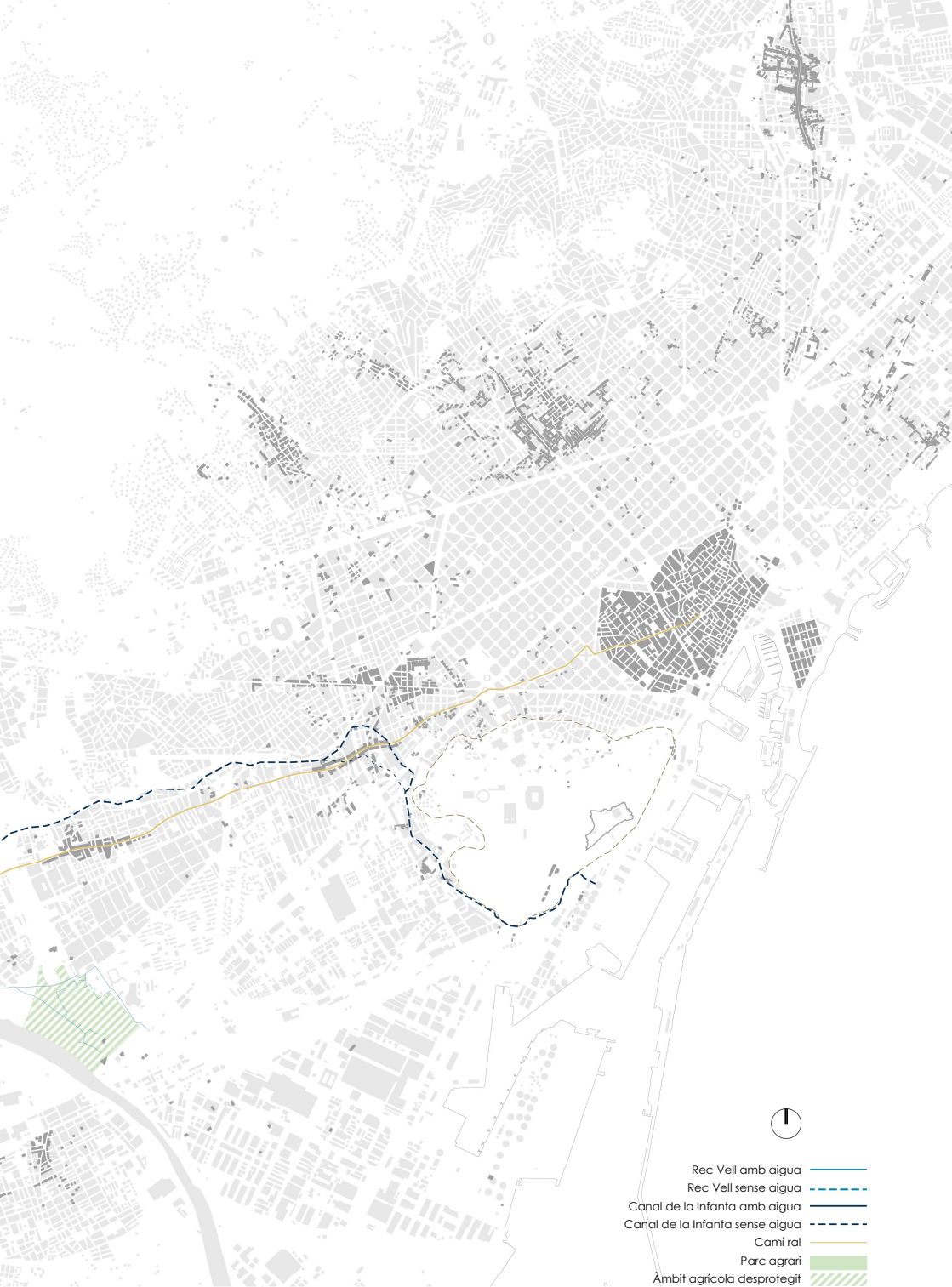
1819



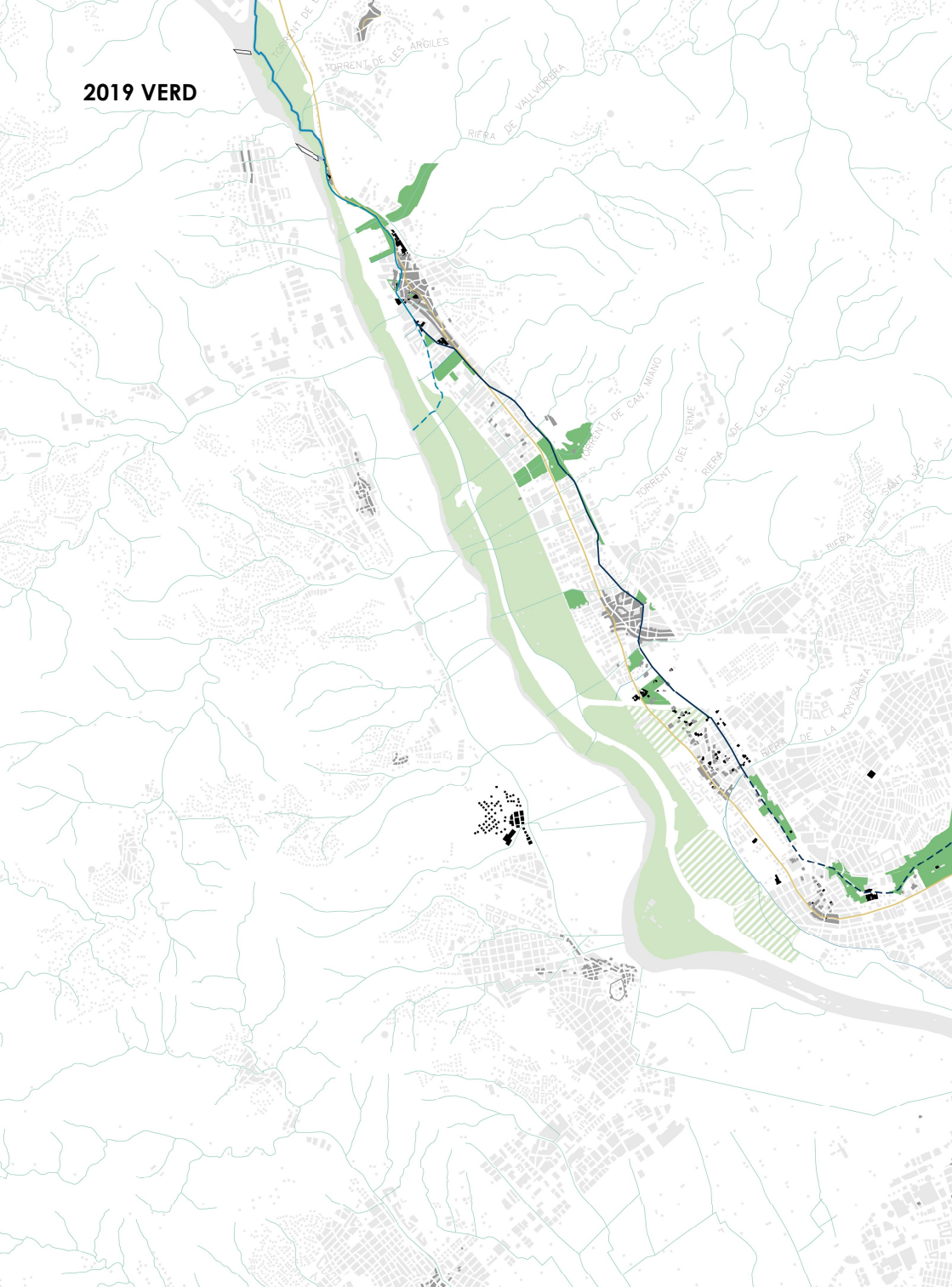


2019

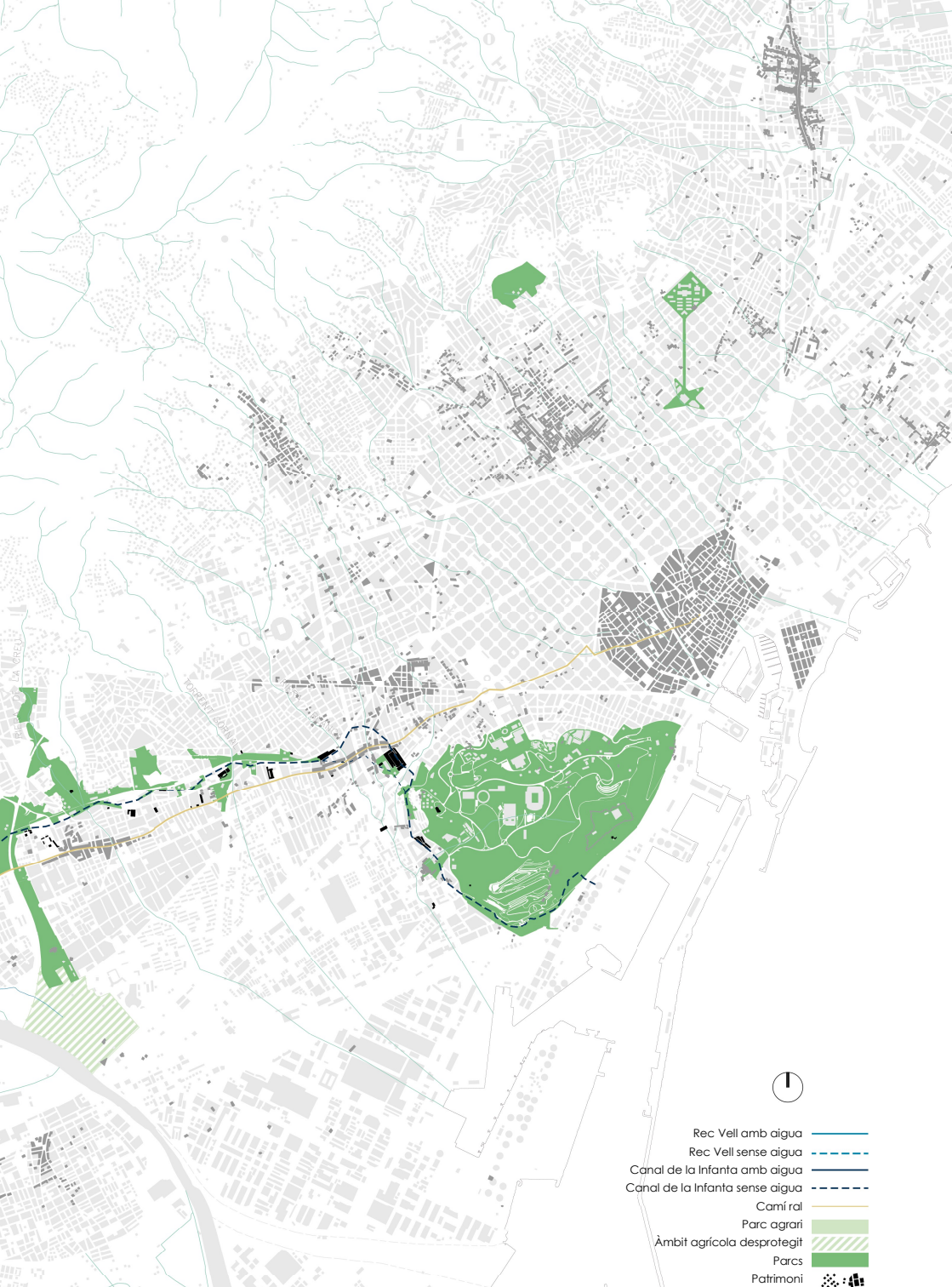




2019 VERD





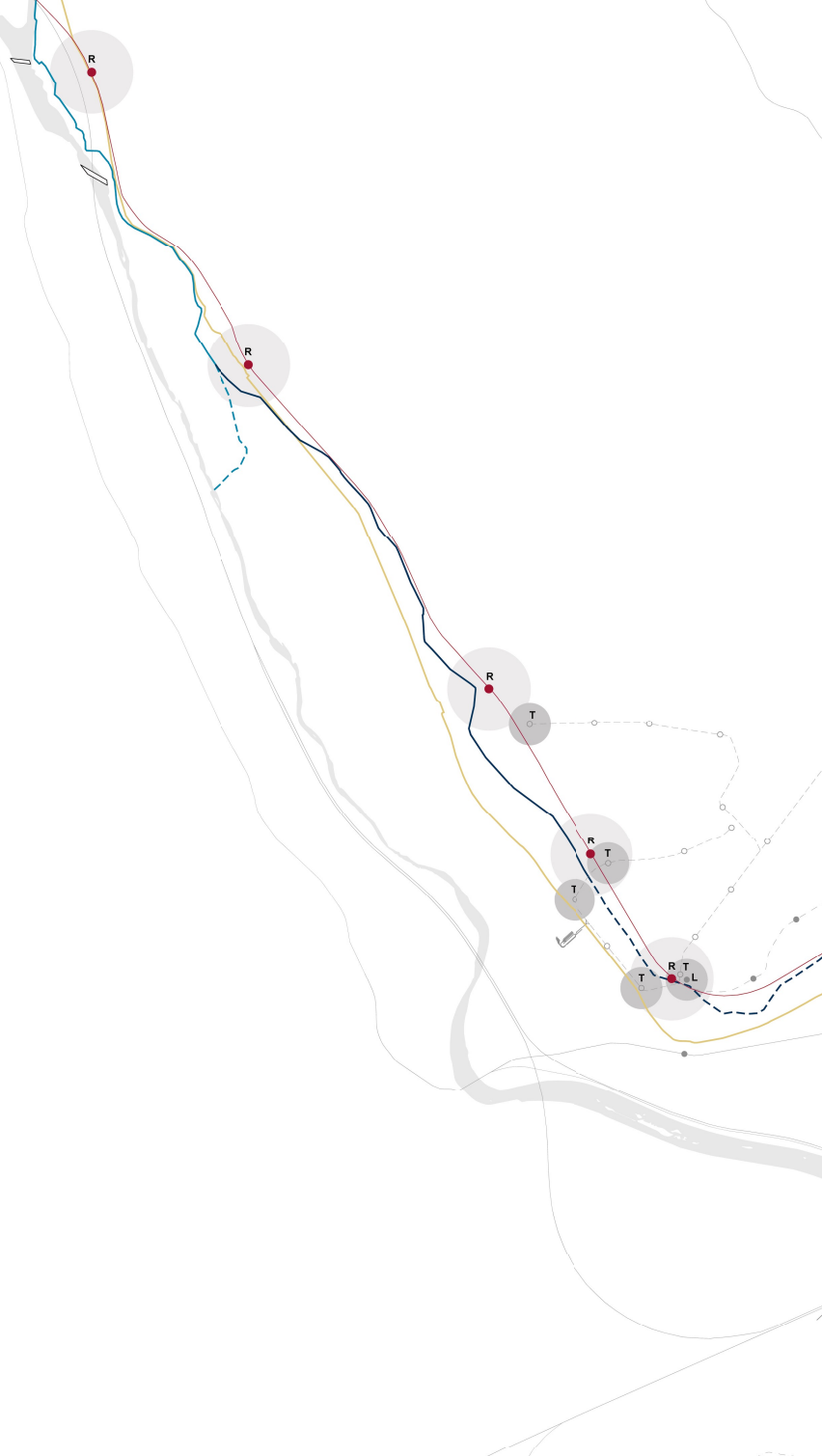


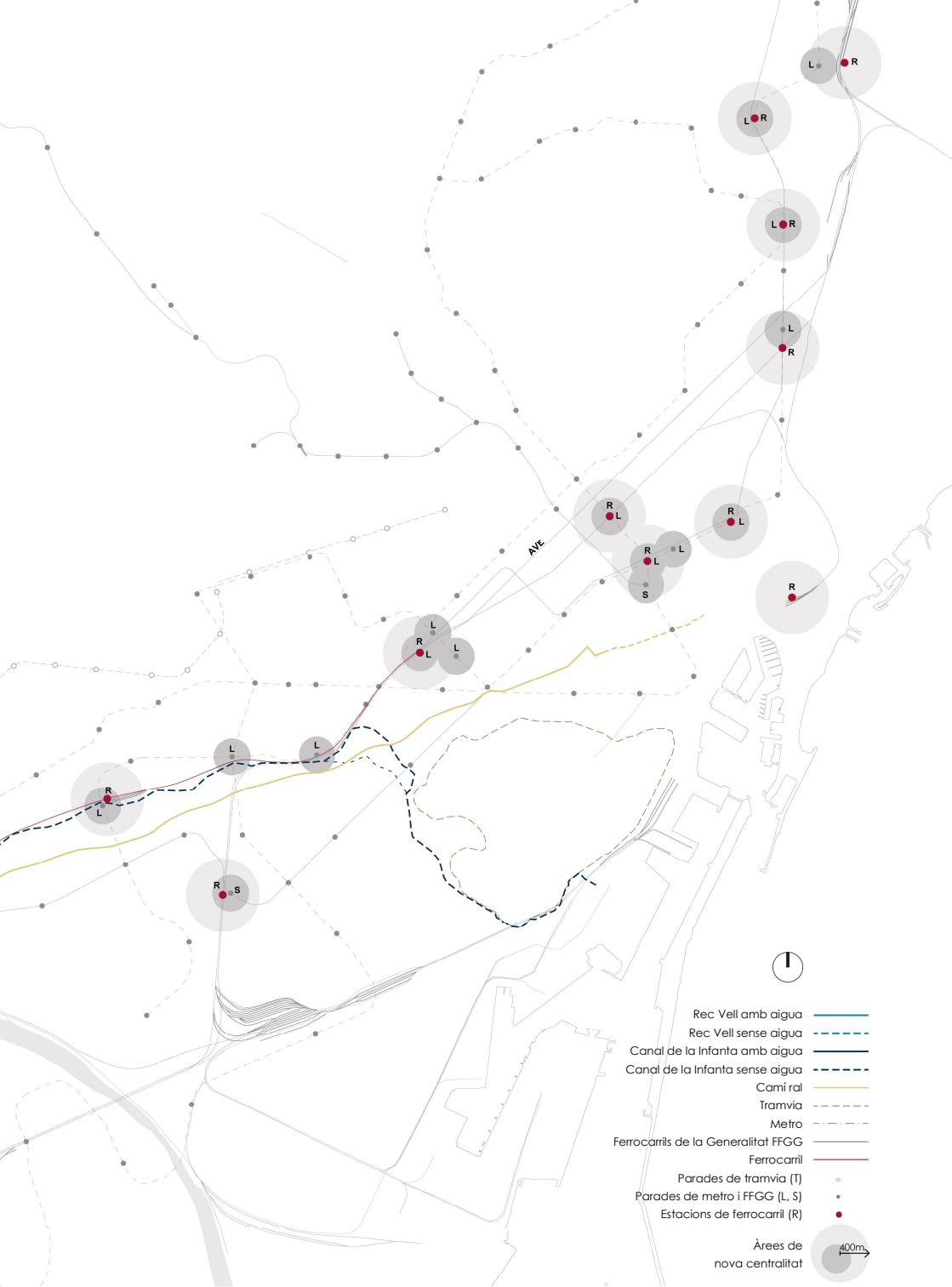
# 2019 TREN

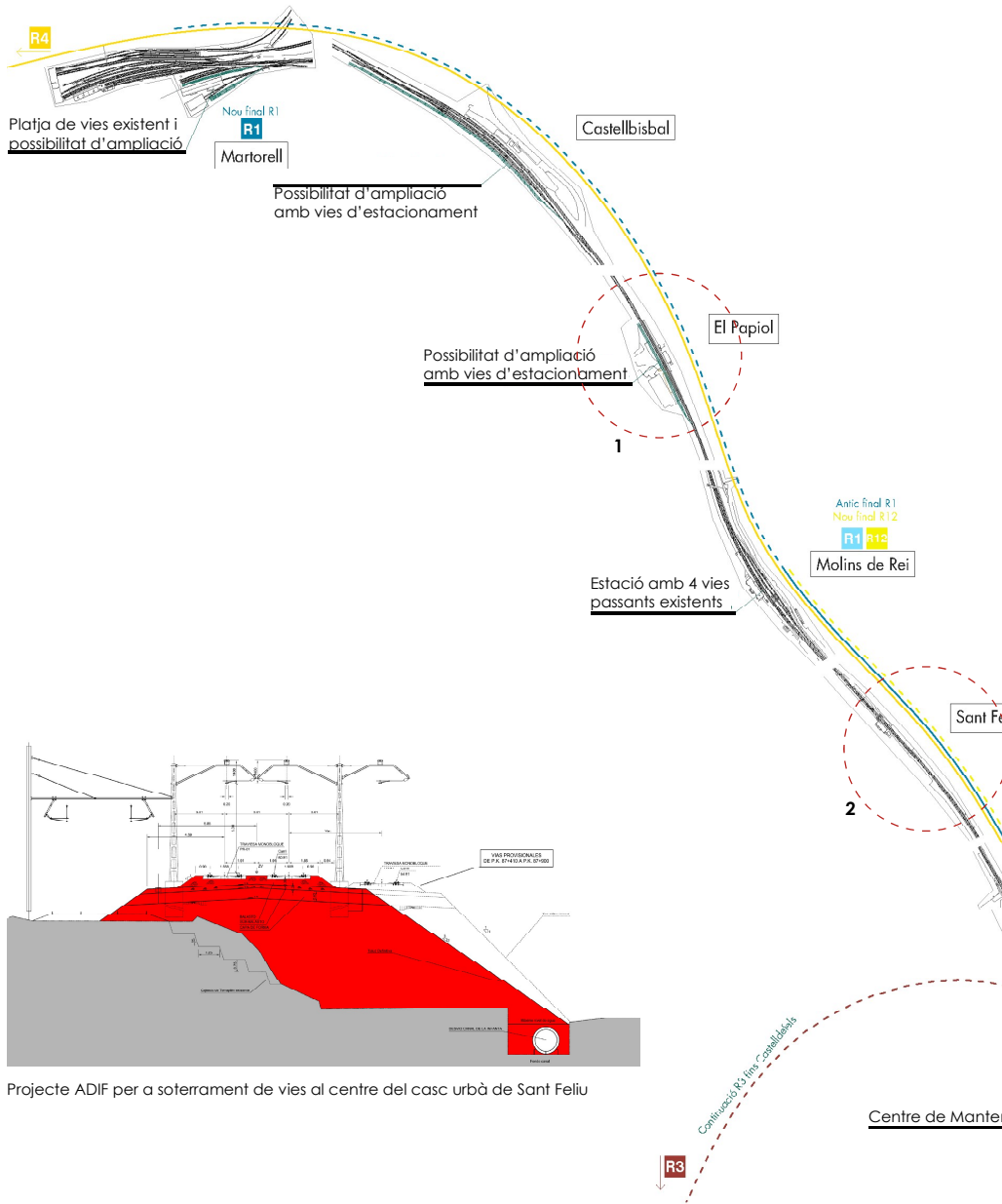




# 2019 TREN







### 1 Estació de El Papiol

Obertura de pas sota la via de tren per accedir al Llobregat a través del Torrent de Balzacs

### 2 Estació de Sant Feliu

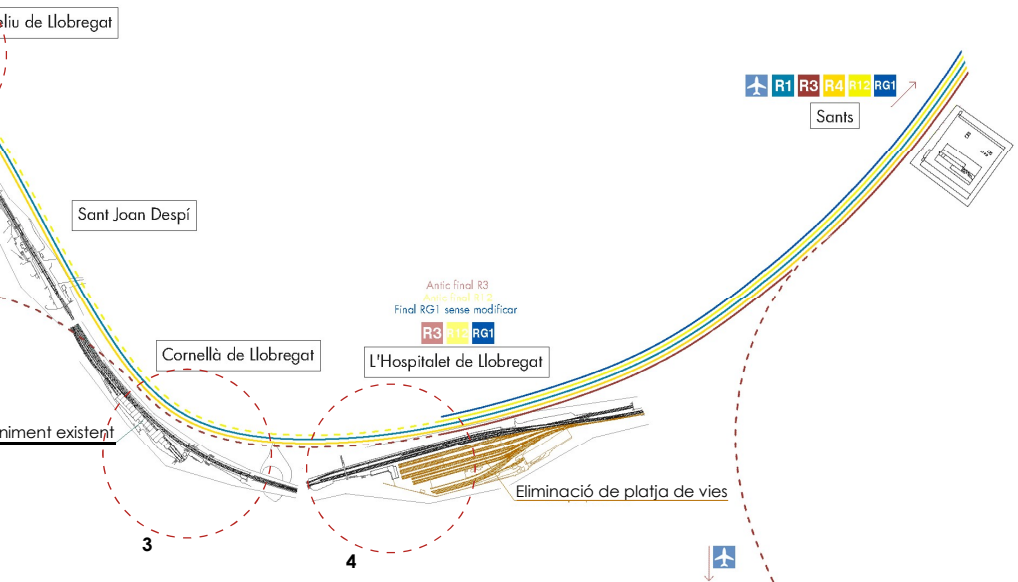
Revisió de l'afectació del soterrament de la via de tren al Canal de la Infanta, actualment descobert

### 3 Estació de Cornellà

Millora de la intermodalitat entre el tren, metro i tramvia eliminant la barrera arquitectònica que genera la via de tren, actualment a peu de carrer

### 4 Estació de L'Hospitalet

Possible reducció de la platja de vies, possible construcció d'un aparcament dissuasori en l'espai que quedaria alliberat per les vies de tren i millora de la intermodalitat entre el tren i metro



## III Accions

Aquí ens apropem a la morfologia del canal i presentem un llistat de les accions que es poden fer a partir dels pressupostos anuals municipals. Cada tram de canal ha estat restablida amb la recuperació del canal. Un tram de canal o entre estacions. També cerquem noves sinergeries a l'Àrea metropolitana com la millora de les infraestructures, els corredors verds i el parc agrícola.



El per trams. De més a prop. Proposem  
escala municipal. Pas a pas. Amb els  
té la seva pròpia identitat, la qual quedarà  
ns trams que es poden acotar per municipis,  
nèrgies amb altres projectes d'escala  
uctures i el front marítim, o la protecció dels



## **EL NAIXEMENT DEL REC VELL**

TRAM EL PAPIOL · ACCIONS

- 1** Millora de l'espai d'arribada a la resclosa de la riera de Rubí
- 2** Reconversió de l'antiga resclosa de la Torre de Descàrrega en un pas de vianants per creuar el Llobregat i tocar l'aigua
- 3** Reconversió de l'antiga resclosa Can Capdevila en un pas de vianants per creuar el Llobregat i tocar l'aigua
- 4** Protecció, restauració i proposta d'ús per al Molí Can Capdevila
- 5** Condicionament d'un pas a l'estació de tren fins al Torrent de Balzacs per arribar al Rec Vell i al Llobregat
- 6** Millora dels camins al llarg del Rec Vell

## **CASA DE LES COMPOTES**

### TRAM MOLINS DE REI · ACCIONS

- 1** Millora dels passos de vianants existents sota la B23 d'accés al Llobregat
- 2** Restauració i proposta d'ús per a la fàbrica Can Samaranch
- 3** Obertura de pas i visuals entre el carrer Bruc i el Molí Ferrer i Mora
- 4** Vincular el relat del Palau Requesens al Rec Vell, com a infraestructura reial del Casal de Barcelona
- 5** Recuperació de la bassa d'aigua davant de la Casa de les Compotes
- 6** Protecció, restauració i proposta de canvi d'ús per a la fàbrica La Fassina
- 7** Ampliació i millora del parc del Pont de la Cadena incorporant el Rec Vell i el Canal de la Infanta
- 8** Protecció, restauració i proposta d'ús per a la fàbrica Can Coll
- 9** Obertura d'un pas de vianants d'accés al canal quan passa pel darrera de la zona industrial
- 10** Obertura d'un nou pas de vianants sota la B23 d'accés al Llobregat, coincidint amb l'antiga desembocadura del Rec Vell





## **UN PASSEIG D'AIGUA**

### TRAM SANT FELIU DE LLOBREGAT · ACCIONS

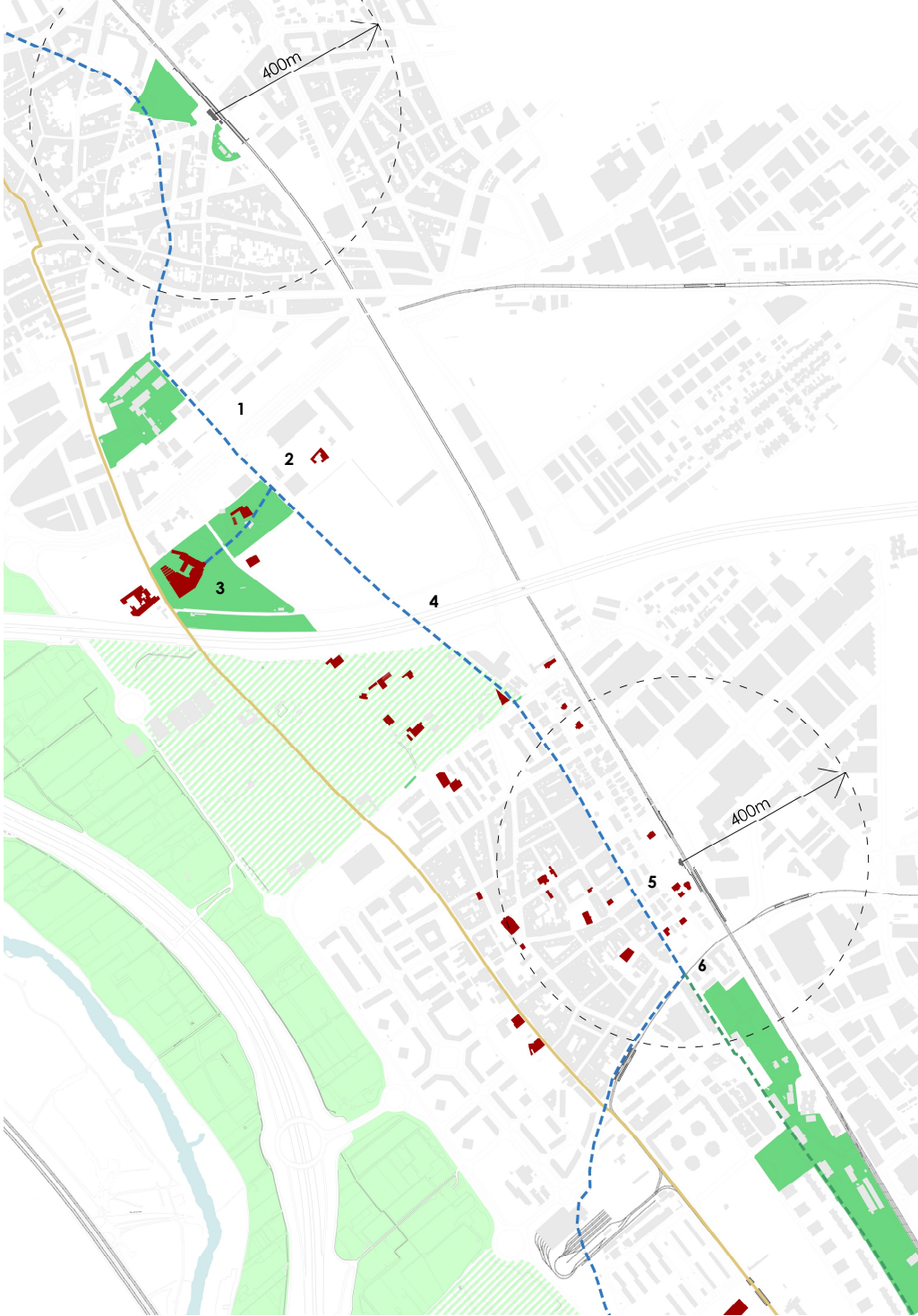
- 1** Millora del connector biològic i horts urbans existents del torrent de Can Miano
- 2** Condicionament d'un passeig al llarg del tram d'aigua darrera la zona industrial
- 3** Obertura d'un accés al tram d'aigua darrera de la zona industrial
- 4** Revisió del projecte de soterrament de les vies de tren que s'ha comprovat que soterra el canal i fa inviable la Via blava - Via verda
- 5** Indicació de recorreguts alternatius al casc antic on el canal passa en mina sense cap relació amb la trama existent
- 6** Incorporació del canal a l'inici del carrer Joana Raspall des del casc antic

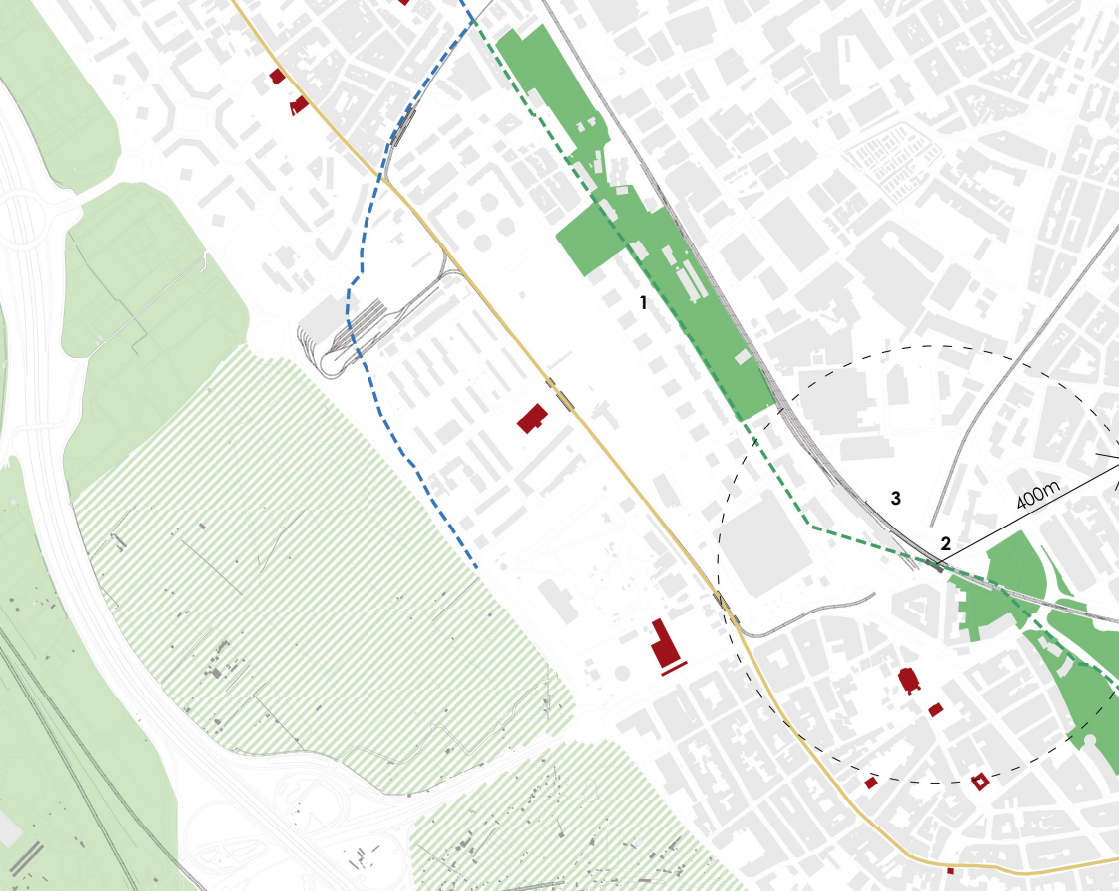
## **PATRIMONI MODERNISTA**

### TRAM SANT JOAN DESPÍ · ACCIONS

- 1** Condicionament i millora del passeig del Canal davant del Joan Gamper incorporant l'aigua
- 2** Obertura i senyalització d'una ruta fins a la Fàbrica Bachs
- 3** Protecció, restauració i proposta de canvi d'ús a la Fàbrica Bachs, actualment museïtzada
- 4** Obertura d'un pas per sota de la Diagonal-B23 per garantir la continuïtat del canal
- 5** Construcció d'un centre d'interpretació del modernisme del Llobregat davant l'estació de tren, en xarxa amb altres centres com ara la Colònia Güell, els Jardins Artigas o la Cimentera Asland
- 6** Condicionament i millora de la trobada entre el passeig del Canal i l'avinguda Can Corts







## UN GIR DE 90°

### TRAM CORNELLÀ DE LLOBREGAT · ACCIONS

- 1 Condicionament i millora de l'avinguda Can Corts incorporant l'aigua en el parc de Can Corts
- 2 Rehabilitació de l'estació, eliminació de les barreres arquitectòniques i millora de la intermodalitat amb les parades de metro L5 i TramBaix
- 3 Increment de l'aparcament dissuasori i incorporació d'algun hotel de joves per convertir l'estació en un àrea de nova centralitat
- 4 Condicionament i millora de l'avinguda dels Alps, incorporant l'aigua en el parc de Rosa Sensat
- 5 Protecció, restauració i proposta d'ús per a la fàbrica i la colònia Can Rosés
- 6 Incorporació d'aigua al parc de Can Mercader
- 7 Protecció, restauració i proposta de canvi d'ús per a la caserna La Remunta
- 8 Condicionament i millora de la trobada entre els carrers Albéniz i Tarradellas





## LA BÒBILA DE CATALUNYA

### TRAM L'HOSPITALET DE LLOBREGAT · ACCIONS

- 1 Condicionament i millora de l'avinguda Tarradellas incorporant l'aigua en el parc de Can Buixeres
- 2 Reducció de la platja de vies, que actualment estan molt poc utilitzades (es podrien traslladar a Martorell)
- 3 Rehabilitació de l'estació, eliminació de les barreres arquitectòniques i millora de la intermodalitat amb la parada de metro L1
- 4 Incorporació d'un aparcament dissuasori i construcció d'algun hotel de joves per convertir l'estació en un àrea de nova centralitat
- 5 Obertura d'un pas lineal a través dels interiors d'illa, no del tot consolidats, entre l'estació i la fàbrica Tecla Sala, incorporant el canal com un parc
- 6 Protecció, restauració i proposta d'ús per a la fàbrica Cosme Toda
- 7 Obertura d'un pas sota la doble bifurcació del tren incorporant l'aigua
- 8 Protecció, restauració i proposta d'ús per a la fàbrica Can Trinxet



- 9 Obertura d'un pas lineal al costat de la via fins arribar a l'estació de metro L1 Santa Eulàlia
- 10 Obertura de passos a través dels interiors d'illa que porten a Can Batlló





**L'ARRIBADA AL MAR**  
TRAM SANTS - MONTJUÏC  
ACCIONS

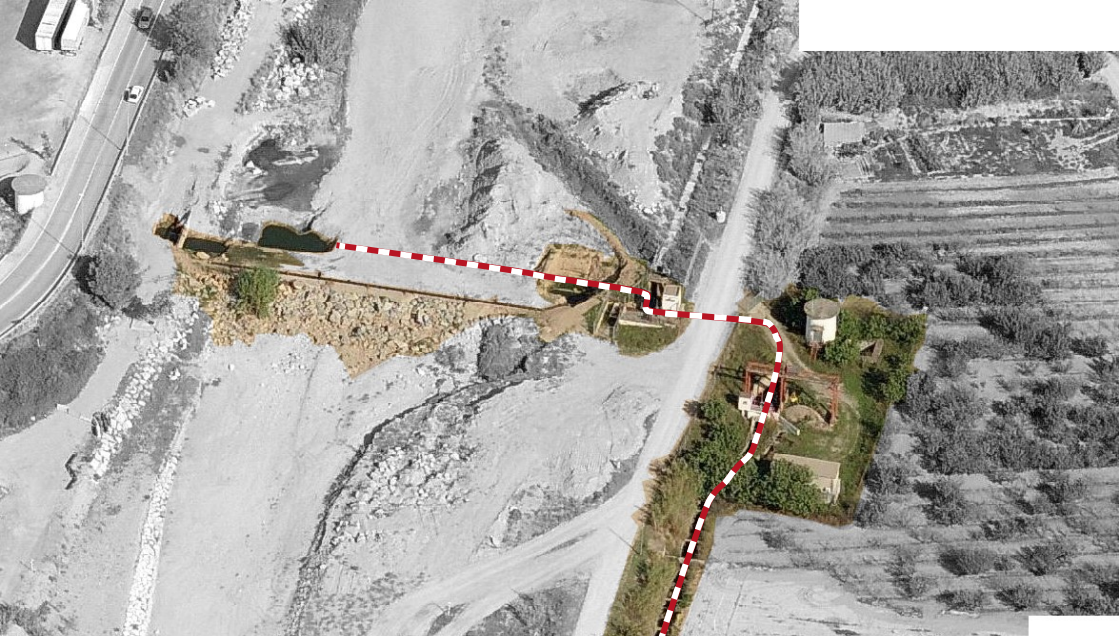
- 1 Obertura de passos als interiors d'illa que porten a Can Batlló
- 2 Condicionament i millora dels espais públics de Can Batlló incorporant l'aigua
- 3 Ampliació de la cobertura de la Gran Via per facilitar el pas del Canal
- 4 Formació de superilles i trasllat de les línies d'autobús al carrer FGC per vianalitzar el carrer Mare de Déu de Port incorporant l'aigua
- 5 Protecció, restauració i proposta de canvi d'ús per a una part del barri dels Aviadors
- 6 Modificació de les cotes a l'encreuament de Mare de Déu de Port i FGC per eliminar el graó que trenca la continuïtat del Canal
- 7 Condicionament i millora de l'esplanada verda al costat del Cementiri de Montjuïc incorporant l'aigua
- 8 Ampliació i millora del pas sota les vies de tren
- 9 Millora dels accessos al cementiri tenint en compte un possible pla d'ordenació del front marítim fins el Port Vell
- 10 Final del recorregut de la Via blava - Via verda on es podria incorporar l'inici de la pujada al Far de Montjuïc

## |||| Espais d'Oportunitat

Aquí cerquem patrimoni, barreres arquitectòniques, espais verds i altres llocs que es poden convertir en oportunitats. No només cerquem oportunitats per obrir pas, sinó també per tancar el canal. Reconèixer el patrimoni com una oportunitat econòmica social i recuperar la identitat. Reconèixer les oportunitats de centralitat. Reconèixer l'escala metropolitana i les oportunitats nous fous d'atracció turística.



òniques, punts d'intermodalitat, connectors  
una oportunitat per a l'Espai Públic. No  
sinó també per renaturalitzar i museïtzar  
oportunitat per actualitzar el programa  
s infraestructures per crear àrees de nova  
na per integrar la comunitat i crear nous



**a** Talús desviament riera de Rubí (Font Morata)



**b** Sínia (Font Morata)



### 1. Resclosa riera de Rubí

Origen actual del Rec Vell.

L'aigua s'agafa d'aquesta riera, en comptes del Llobregat, per preservar la qualitat de l'aigua que arriba a la potabilitzadora de S. Joan Despí-Cornellà

### 2. Resclosa Torre de Descàrrega

Aquesta resclosa va deixar de funcionar.

Es podria transformar en un pont de vianants per creuar el Llobregat i en un espai públic per tocar l'aigua



c Pont canal torrent de les Argiles (Font Morata)



d Sortida recinte de sedimentació (Font Morata)



**a** Casa comportes canal Capdevila (F: Morata)



**b** Molí de l'Argemí (Font Morata)



### 3. Estació de tren El Papiol i torrent de Balzacs

El Rec Vell és poc accessible des de l'estació. S'hauria d'ampliar el pas sota la via, travessar l'aparcament del Planter Faura per arribar fins al torrent de Balzacs i seguir torrent fins al Rec Vell.

### 4. Resclosa i molí paperer Can Capdevila

Primera resclosa del Rec Vell, ara desapareguda, que es podria transformar en un pont de vianants i en un espai públic. Antic molí de les 12 moles fundat pel Casal de Barcelona. Es podria recuperar com equipament social o agrícola.



c Molí Capdevila (Font Morata)



d Derivació Molins (Font Morata)



**a** Pas sota Jacint Verdaguer (Font Morata)



**b** Fàbrica Ferrer i Mora (Font Morata)



### 5. Fàbrica tèxtil Can Samaranch

Situada a una cota per damunt del Rec Vell. Es podria convertir en un equipament social o un viver d'empreses. L'aigua del rec es podria deixar vista i naturalitzar l'entorn.

### 6. Molí tèxtil Ferrer i Mora

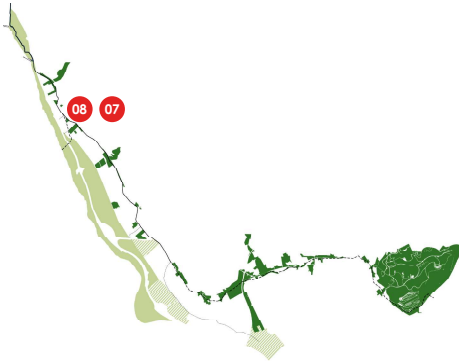
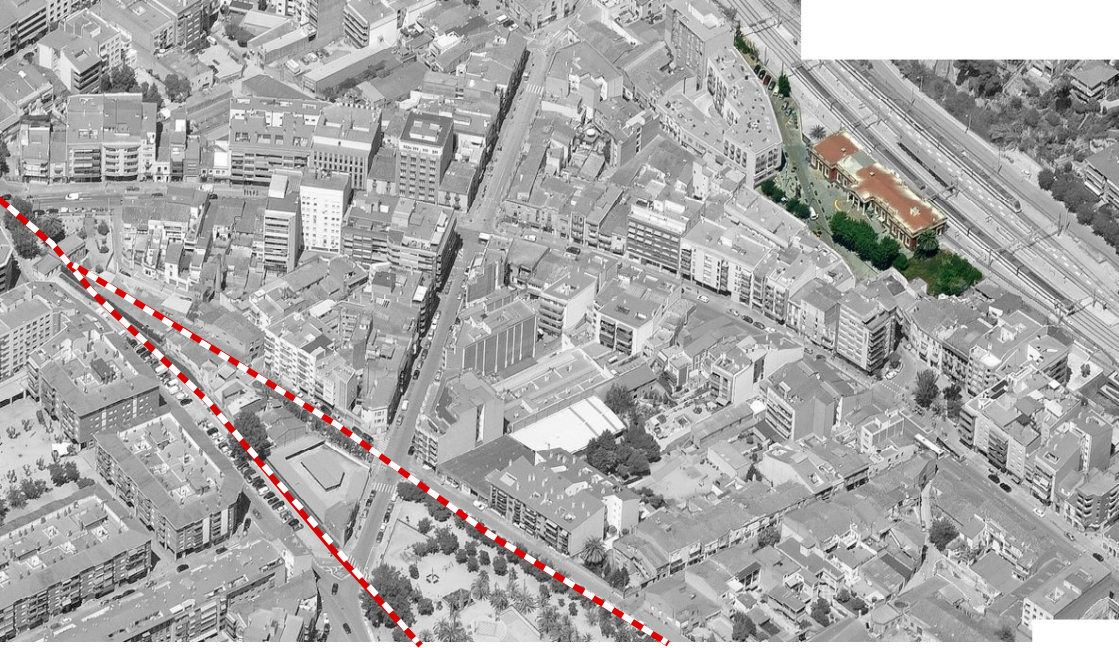
Antic molí de les 2 moles fundat pel Casal de Barcelona. Recentment transformat en la biblioteca Pau Vila. Caldria obrir un pas que connecti la plaça al voltant de la biblioteca amb el carrer Bruc, per on passa canal



c Jardí del Palau de Requesens (Font Periel)



d Palau de Requesens (Font Subiranas)

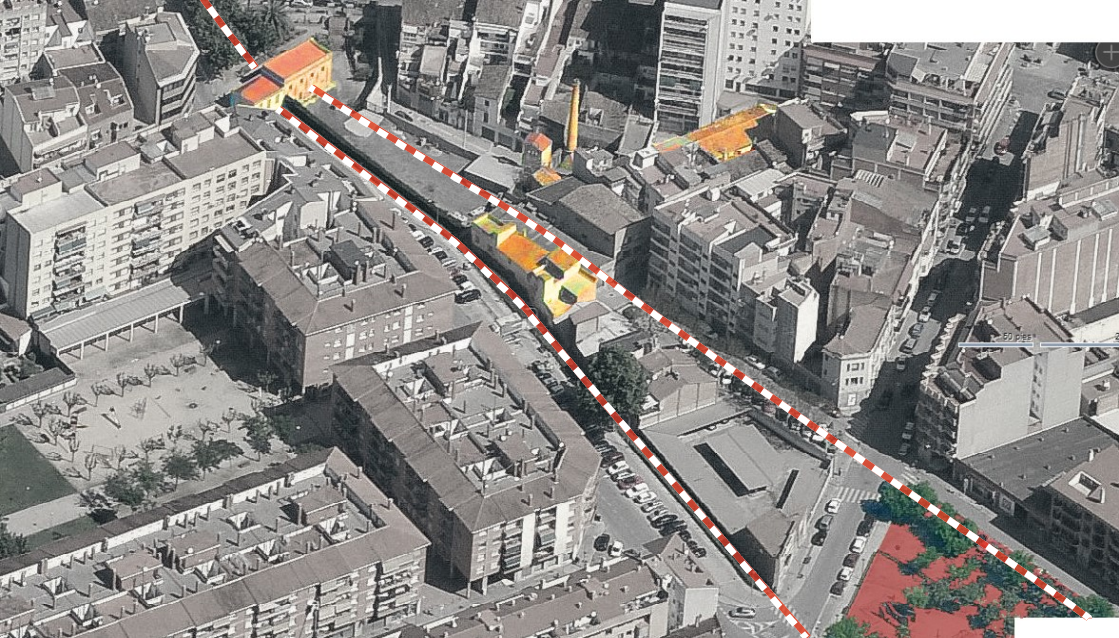


**a** Estació de Molins de Rei (Font Viquipèdia)



**b** Casa de les Comportes (Font Arxiu Municipal)





### 7. Estació de tren Molins de Rei

La comunicació a peu és molt bona.

Cabria la possibilitat de fer algun hotel per joves, que estarien ben comunicats amb el centre de Barcelona

### 8. Casa de les Comportes i fàbrica La Fassina

Caldria obrir pas al carrer del Canal.

Hi ha uns habitatges antics que cal valorar.

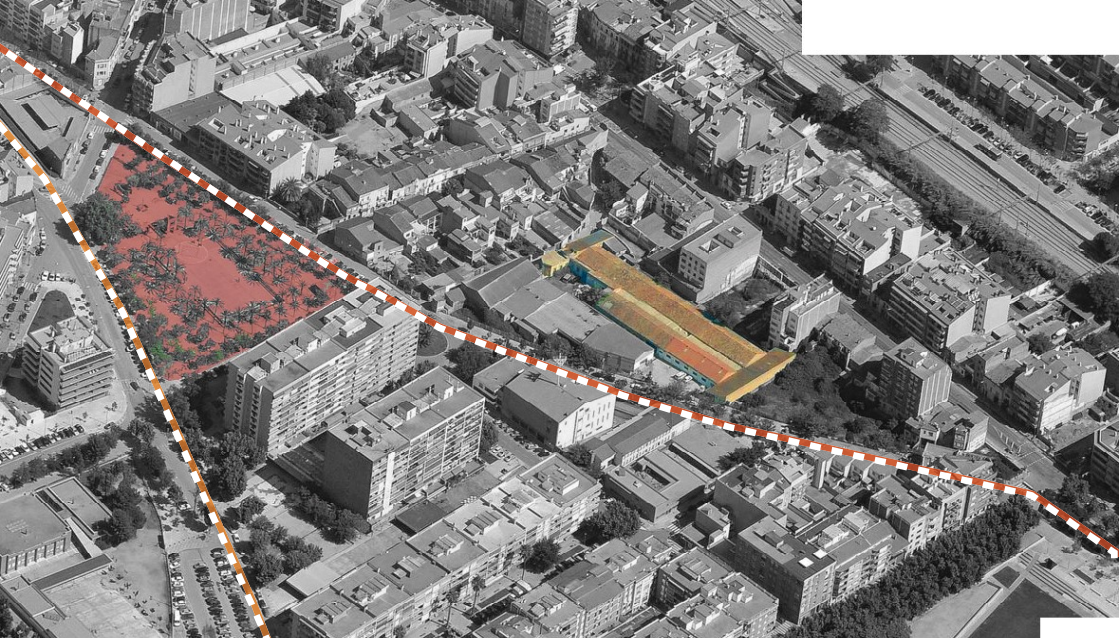
La Fassina es podria rehabilitar com un equipament social o com un negoci privat.



c Casa de les Comportes (Font Castillo)



d Inici canal col·lector B-23 (Font Morata)



**a** Parc del Pont de la Cadena (Font Internet)



**b** Parc del Pont de la Cadena (Font Internet)



### 9. Fàbrica tèxtil Can Coll i parc del Pont de la Cadena

La fàbrica es pot recuperar com equipament social, un viver d'empreses o un hotel per a joves.

Hauria d'oferir una nova façana verda al canal.

El parc es podria allargar fins la Casa de Comportes.

### 10. Accés al canal pel darrera de la zona industrial

Darrera del polígon industrial entre Molins i Sant Feliu hi ha un tram del canal per on passa l'aigua vista i apunta a una Via Blava.

Caldria obrir un pas per accedir-hi des de Molins.



c Canal entre Molins i Sant Feliu (Font Morata)



d Canal a Sant Feliu (Font Morata)



**a** Zona industrial a Sant Feliu (Font Google Maps)



**b** Canal afectat per soterrament de vies (Font ADIF)



### **11. Accés al canal pel darrera de la zona industrial**

Darrera del polígon entre Molins i Sant Feliu hi ha un tram del canal per on l'aigua passa vista i apunta a una Via Blava. Caldria obrir un pas per accedir-hi des de Sant Feliu.

### **12. Estació tren Sant Feliu de Llobregat i soterrament vies**

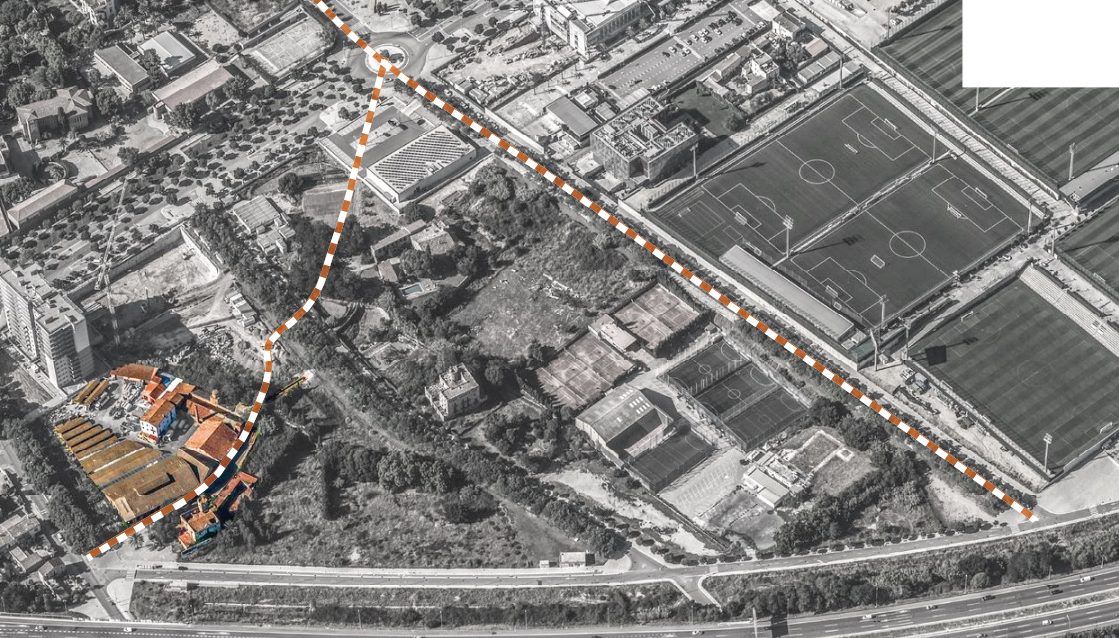
Cal revisar el projecte de soterrament de les vies de tren perquè entuba el canal entre Molins i Sant Feliu fent impossible la Via blava.



**c** Canal a Sant Feliu (Font Morata)



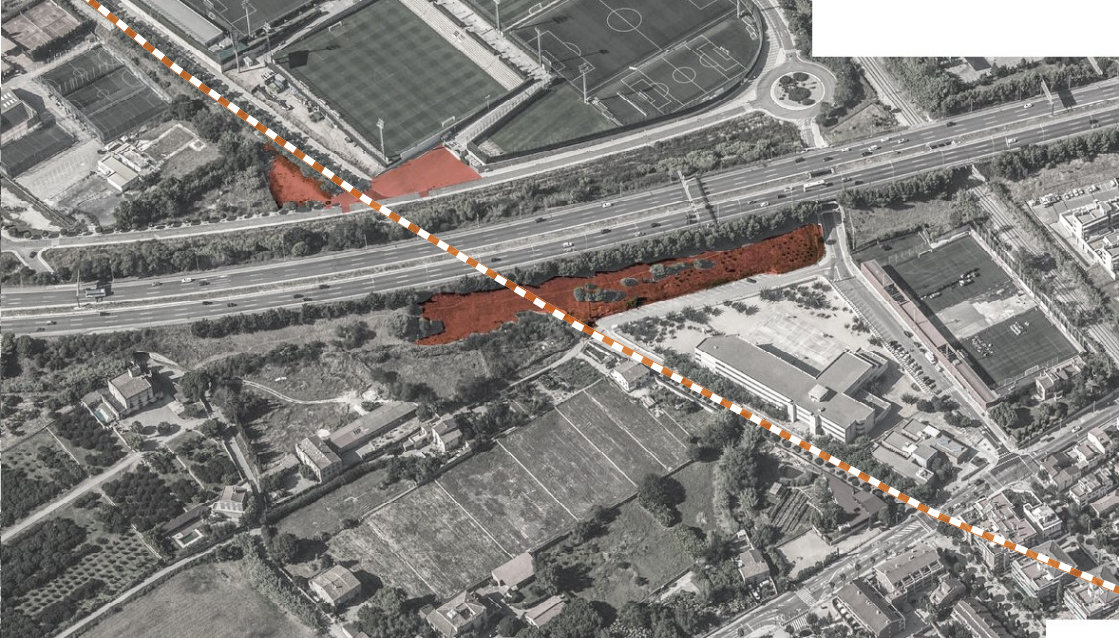
**d** Pont del torrent de Can Milano (Font Morata)



**a** Entrada a la fàbrica Bachs (Font Morata)



**b** Fàbrica Bachs (Font Morata)



### 13. Fàbrica de cartró Bachs

La fàbrica es troba en una de les filloles del canal.  
Encara es fan demostracions de com es feia el cartró.  
Jujol que va participar en una de les ampliacions.

### 14. Pas per sota de la Diagonal-B23

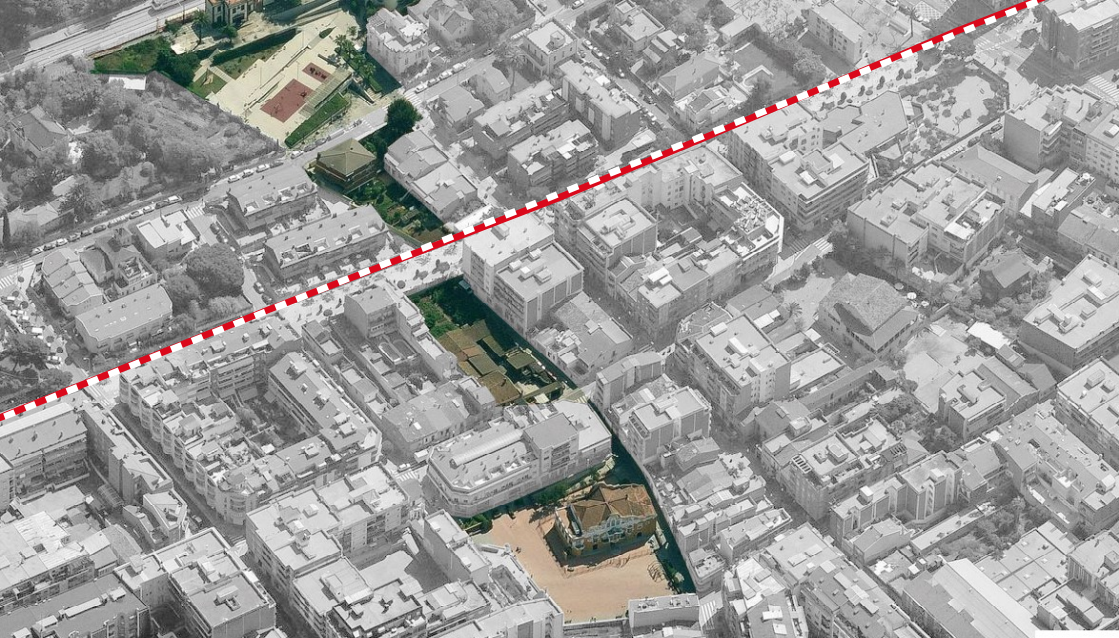
Aquest pas entre Sant Feliu i Sant Just està  
barrat pel talús de suport de l'autopista B23.  
Caldria substituir el talús per unes pilones per obrir pas.



c Pg del Canal a S Joan Despí (Font Arxiu Municipal)



d Pg del Canal a S Joan Despí (Font Morata)



**a** Entrada al salt Quer a Can Vilumara (F: Morata) **b** Torre de la Creu , **c** Can Negre (Font Ajuntament)



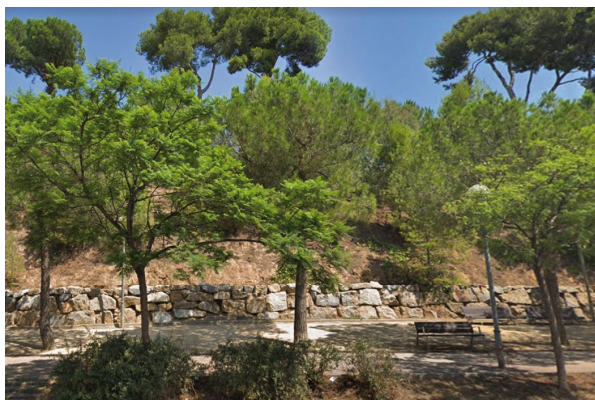


### 15. Estació de tren Sant Joan Despí

La Torre de la Creu i Can Negre de Jujol suggereixen un petit itinerari des de l'estació. Es podria construir un petit centre d'interpretació del Modernisme del Llobregat, en xarxa amb la Colònia Güell, els Jardins Artigas i la fàbrica Asland.

### 16. Estació intermodal de Cornellà i nova centralitat

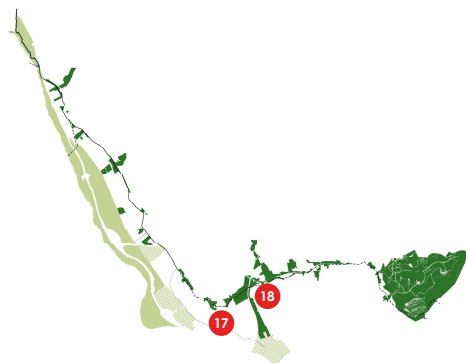
Cal repensar la intermodalitat amb el metro L5, el TramBaix i eliminar les barreres arquitectòniques. Es podria ampliar l'aparcament dissuasori i construir un hotel per a joves, ben connectat amb Barcelona.



d Parc de Can Corts (Font Google Maps)



e Pas sota vies (Font Google Maps)



▣ Pont Quillet (Font Morata)



▣ Can Rosés (Font Esteves)



### 17. Fabrica i colònia tèxtil Can Rosés

A la reforma de l'avinguda dels Alps cal afegir el canal i portar-lo fins al parc de Can Mercader.

La fàbrica i la colònia poden convertir-se en una fàbrica de creació o un viver d'empreses

### 18. Casernes La Remunta i connexió dels carrers Albéniz i Tarradellas

Les parts adossades a les casernes s'haurien d'enderrocar per poder connectar els dos carrers.

Es podrien fer servir com a centre social o agrícola.



c Pont de Conflent (Font Morata)



d Canal al pont de Conflent (Font Morata)



**a** Can Vilumara (Font Esteves)



**b** Can Vilumara (Font Lordés)



### 19. Estació intermodal de L'Hospitalet, nova centralitat i fàbrica tèxtil Can Vilumara

L'estació té una platja de vies sobredimensionada que s'hauria d'alliberar per repensar la intermodalitat amb el metro L1, construir un aparcament dissuasori i un hotel per a joves, ben connectat amb Barcelona.

### 20. Antics habitatges al carrer Ebre

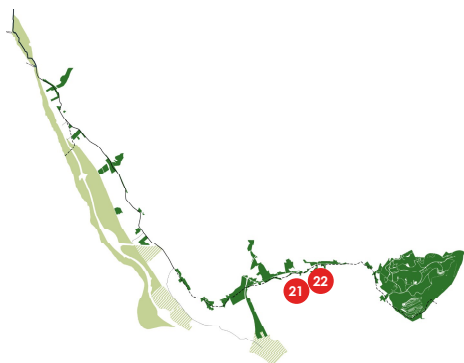
Pel darrera d'aquests habitatges passa el canal. Estan en bon ús i en bones condicions, tot i que podrien assumir un ús lúdic i comercial.



c Pas sota el tren a Can Buxeres (Font Google Maps)



d Pas sota tren al cementiri (Font Google Maps)



**a** Can Batllori/Collet (Font Ajuntament)



**b** Fàbrica Cosme Toda (Font L'H Digital)



## 21. Fàbriques ceràmiques Can Batllori/Collet i Cosme Toda

Van subministrar trencaclís a Gaudí i Jujol.

L'edifici gran és de Ramon Puig i Gairalt.

El conjunt es podria fer servir com equipament cultura

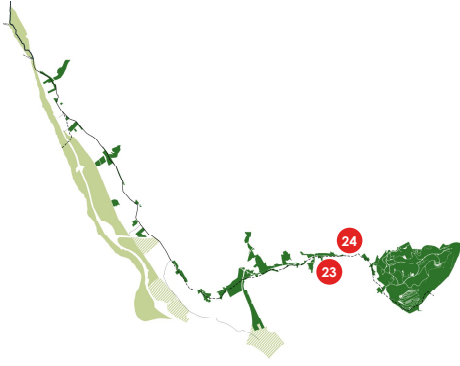
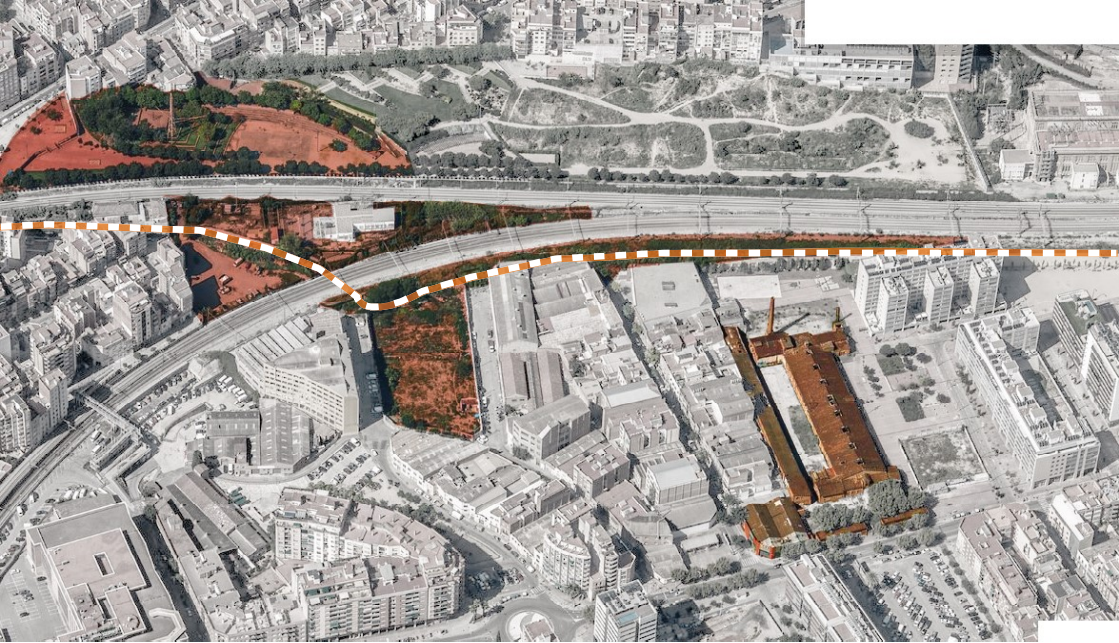
## 22. Molí paperer i fàbrica tèxtil Tecla Sala

Actual centre d'art i biblioteca Tecla Sala.

El canal passa pel darrera i requereix fer una intervenció que li doni continuïtat pels interiors d'illa com a espai públic fins a l'estació de tren.



c Tecla Sala (Font Goula)



a Can Trinxet (Font Esteves)



b Pas sobre les vies de tren (Font Google Maps)



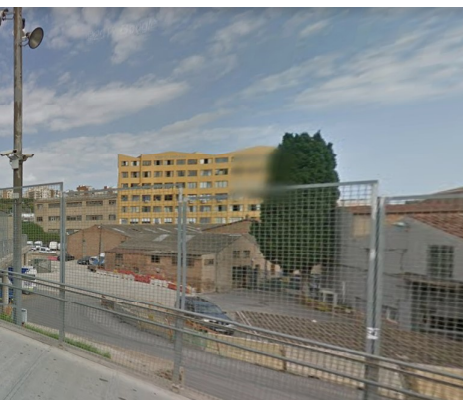


### 23. Pas doble sota bifurcació i fàbrica tèxtil Can Trinxet

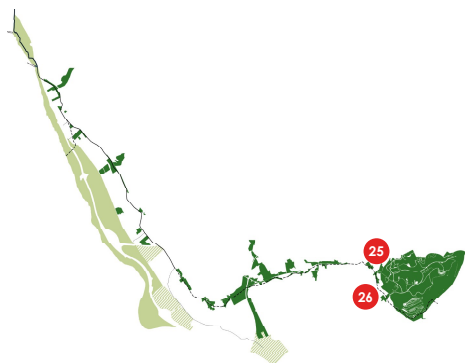
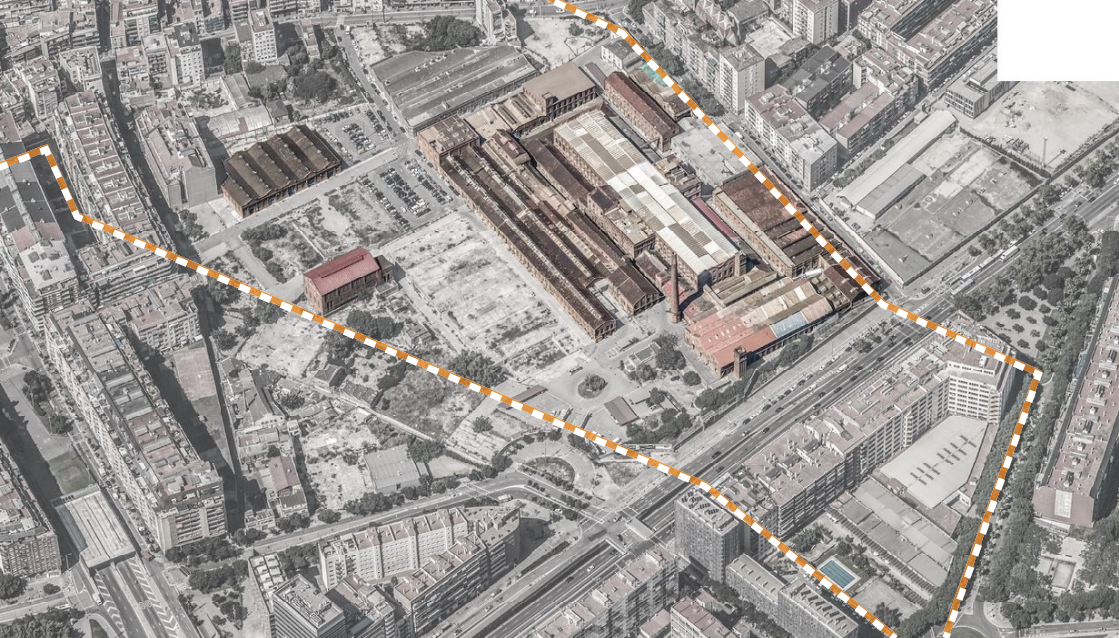
S'ha d'obrir un pas sota les vies per eliminar les barreres arquitectòniques i els culs de sac, la qual cosa per cotes és perfectament factible. La fàbrica s'hauria de convertir en un centre cultural.

### 24. Estació metro Santa Eulàlia

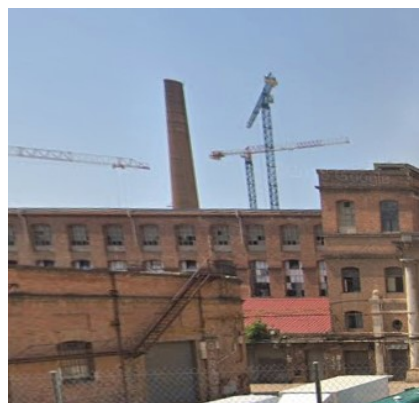
Es podria aprofitar la circumval·lació del canal per anar a Can Batlló pel davant de l'estació per obrir un pas entre la Riera Blanca i la Rambla de Badal



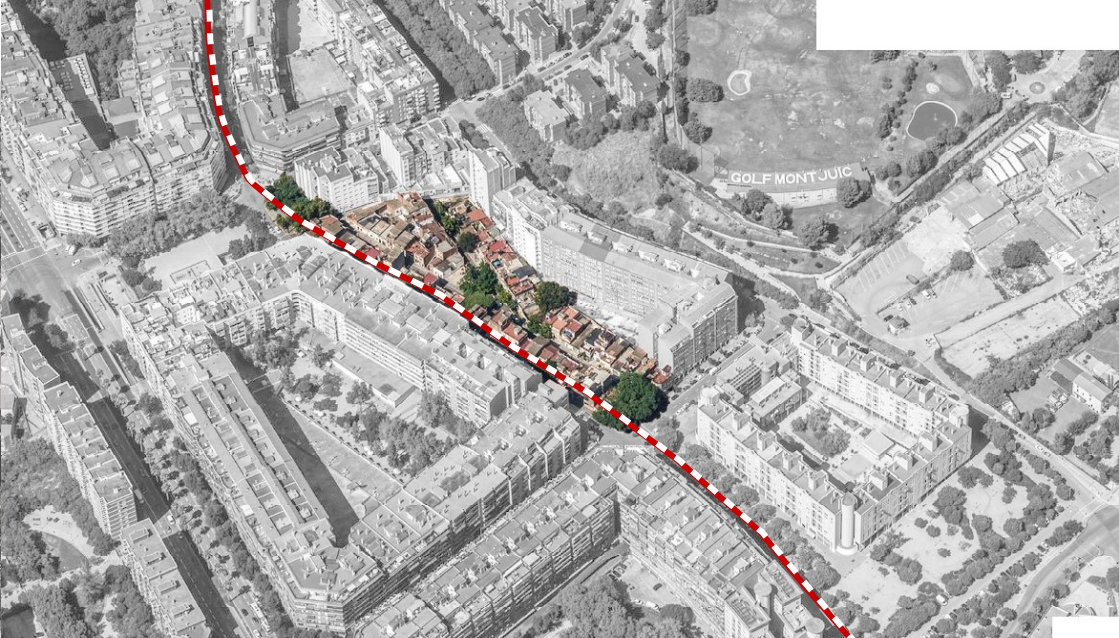
c Les cotxeres de Santa Eulàlia, 1933 (Arxiu TMB)



**a** Can Batlló (Font Ramos)



**b** Can Batlló (Font Google Maps)



## 25. Fàbrica tèxtil Can Batlló

Actualment en procés de rehabilitació i canvi d'ús.

Es va construir una circumval·lació del canal per aprofitar l'energia de l'aigua.

Caldria incorporar el traçat del canal en el projecte d'espai públic del recinte.

El canal queda tallat per la Gran Via, però es podria fer un pont per obrir pas.

## 26. Barri dels aviadors

Conjunt d'habitatges davant del carrer

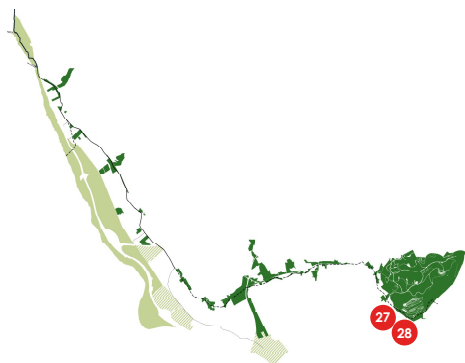
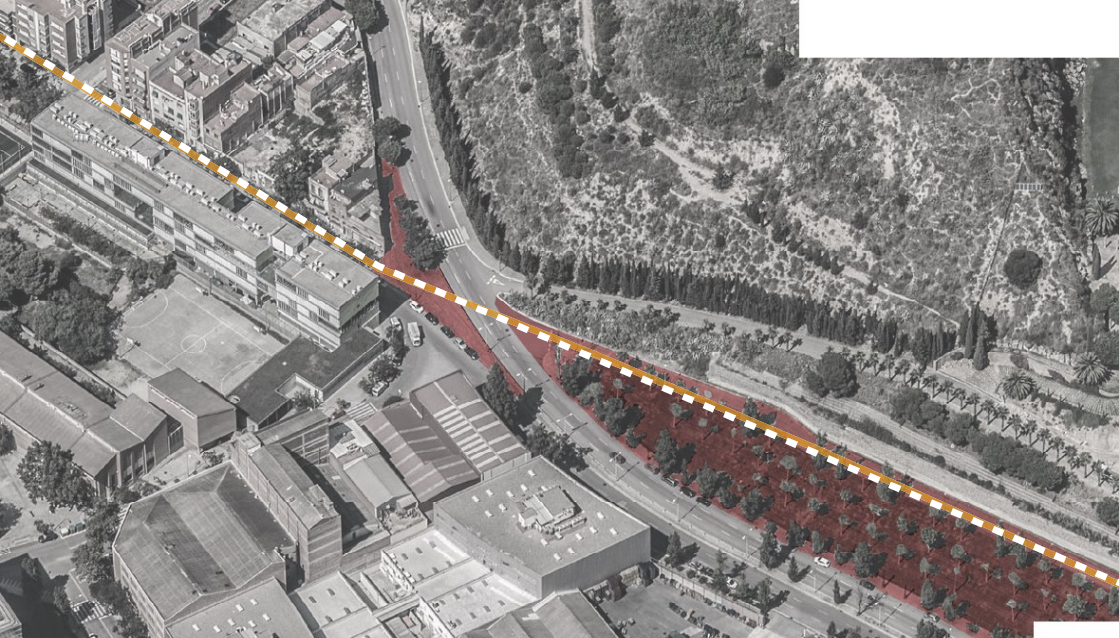
Mare de Déu de Port per on passa el canal.

Es podria vianalitzar el carrer fent superilles i desviar

el trànsit d'autobusos pel carrer dels FGC



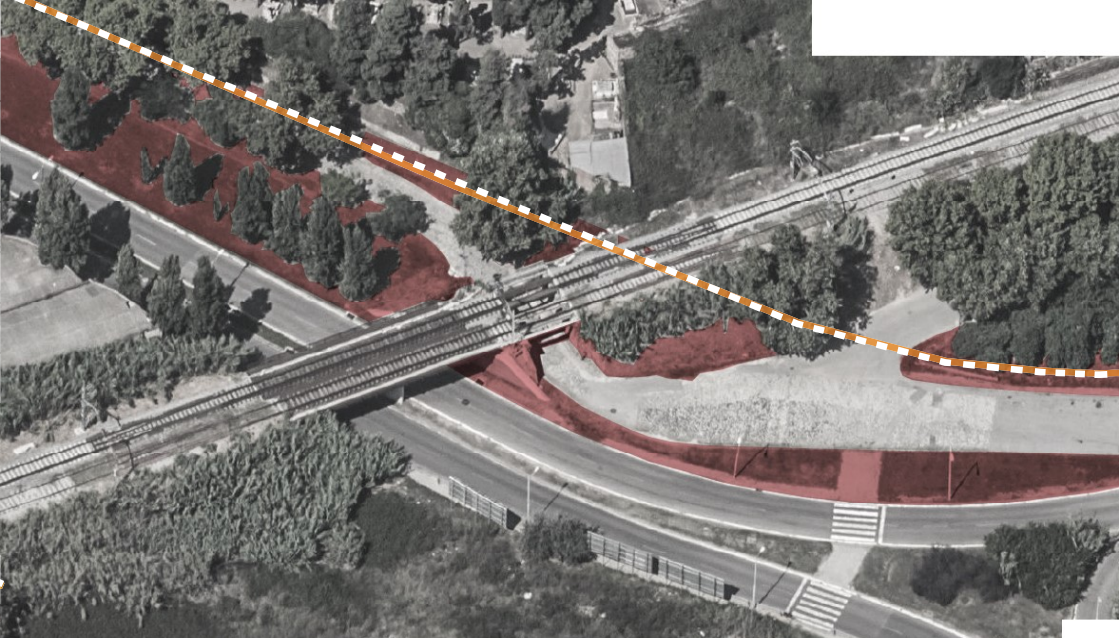
c Barri dels aviadors (Font Internet)



**a** Carrer Mare de Déu del Port (Font Morata)



**b** Canal al c Mare de Déu del Port (Font Morata)



### 27. Desnivell carrers Mare de Déu de Port i FGC

L'encreuament entre aquests dos carrers fa un canvi de nivell resolt amb uns graons. S'haurien de revisar les cotes i canviar els pendents perquè l'encreuament fos a nivell.

### 28. Pas sota la via de tren de mercaderies

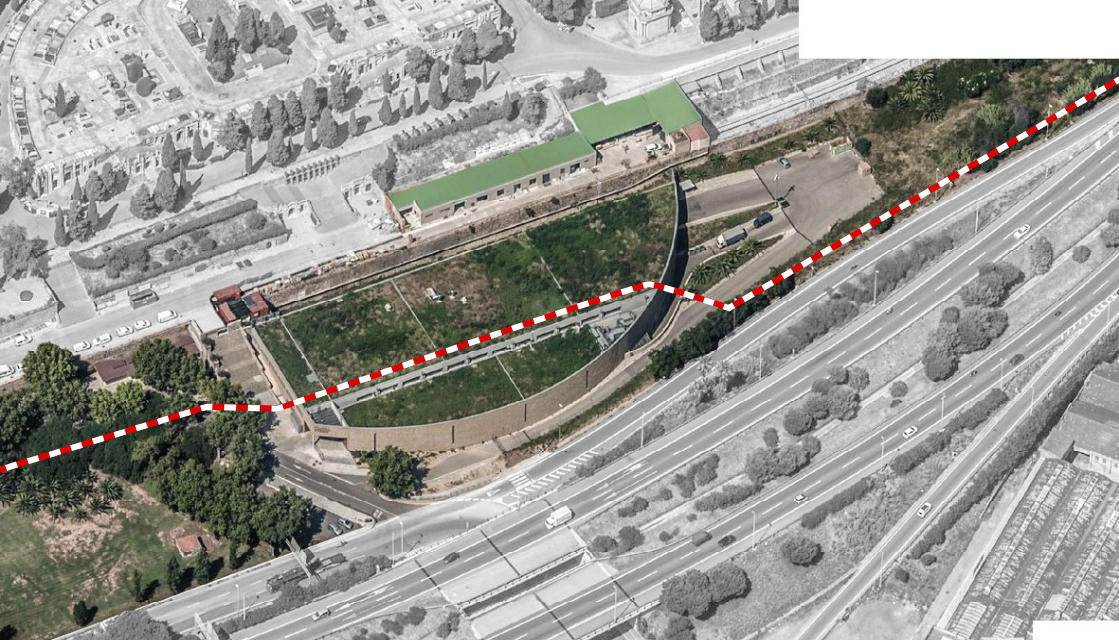
El pas per sota del tren és molt estret i s'haurà d'eixamplar per donar-li continuïtat a l'espai públic i deixar passar el Canal de la Infanta. Aquest punt representa l'arribada al mar.



c Canal al c Mare de Déu del Port (Font Morata)



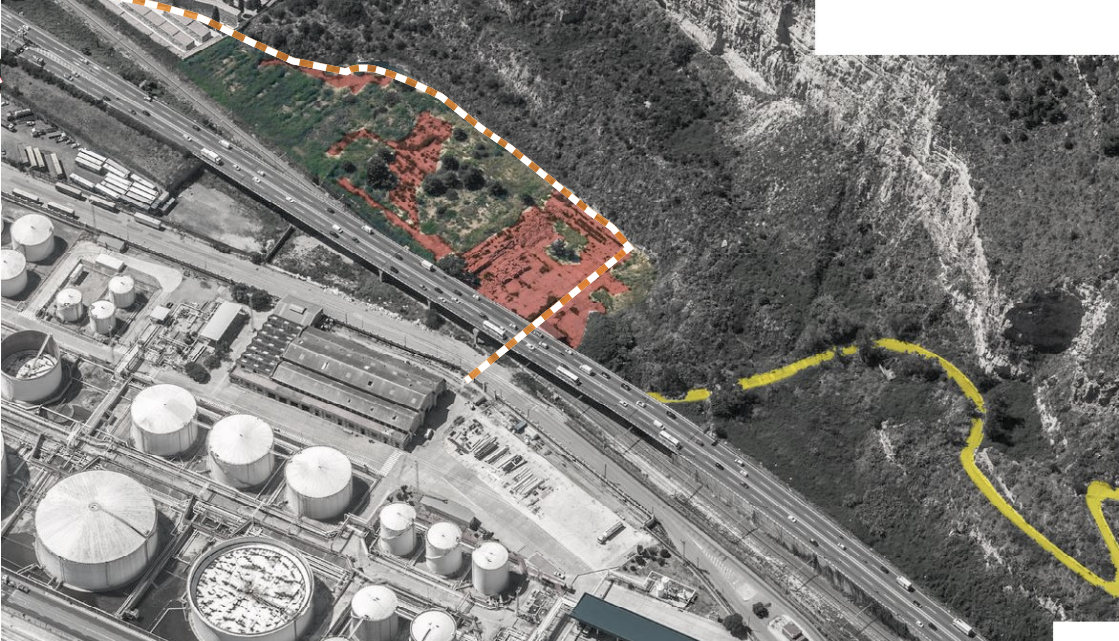
d Pont sota la via del tren (Font Morata)



**a** Pas sota el tren (Font Google Maps)



**b** Accés cementiri (Font Google Maps)



### 29. Accessos cementiri Montjuïc

Per davant de Montjuïc ens trobem amb tota la problemàtica dels accessos al Cementiri, el Museu de Carrosses Fúnebres i el camí cap a Ciutat Vella. Caldria redefinir-ho tot en conjunt.

### 30. Camí del Far

Un cop passat el cementiri s'arriba al final del trajecte, on l'aigua sobrant s'abocava al mar.

Aquest punt final es pot connectar amb el camí del Far de Montjuïc i acabar l'itinerari amb vistes al mar.



c Far de Montjuïc (Font Esteves)



d Far del Llobregat (Font CEL'H)

## Bibliografia

AAVV. *El Canal de la Infanta. La recuperació d'un patrimoni*. Cornellà de Llobregat: L'Avenç de Cornellà de Llobregat, 2015.

AAVV. *Itineraris del Canal de la Infanta*. Sant Feliu de Llobregat: Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, 2019.

Castillo, Ireneu. "El Canal de la Infanta: quan la importància històrica esdevé una amnèsia èpica." *Quaderns d'Estudi* (Centre d'Estudis de L'Hospitalet), n. 27 (març 2014) <https://www.raco.cat/index.php/QuadernsCELH/article/view/276293.html>. Accés 29 abril 2019.

Garcia, Xavier i Barba, Miquel Àngel. "Informe sobre la declaració com a bé cultural d'interès nacional en la categoria de monument històric a favor del Canal de la Infanta a les comarques del Baix Llobregat i el Barcelonès." 12 abril 2012. Secció de Protecció del Patrimoni Arquitectònic de la Direcció General del Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya. <https://www.scribd.com/doc/93308779/Informe-DG-Patrimoni-Canal-de-La-Infanta.html>. Accés 29 abril 2019.

Grandas, Carme i Santos, Marc Aureli. "El Canal de la Infanta. Reflexions entorn al seu traçat, els vestigis existents i la seva recuperació." 27 setembre 2018. Direcció d'Arquitectura Urbana i Patrimoni, Ecologia Urbana. Ajuntament de Barcelona.

March, Enric H. *El Rec Comtal. 1.000 anys d'història*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona i Viena Edicions, 2016.

Roca, Estanislau. *Montjuïc, la muntanya de la ciutat*. Barcelona: Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 2000.



## **Fonts documentals**

- Avanç del Pla director urbanístic metropolità (PDU), AMB
- Carta Arqueològica de Barcelona, Ajuntament de Barcelona
- Carta Històrica de Barcelona, MUHBA
- Comparador Històric del Territori, ICGC
- Geoportal de Cartografia, AMB
- Itineraris del Canal de la Infanta sobre Google Earth, CECBLL i Javier Morata
- El Canal Absent, Jordi Julià i Martín González
- Mapa del Real Canal de la Infanta D<sup>a</sup> Luisa Carlota de Borbón. Mariano Tomás, 1908. ICGC
- Pla Especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat, AMB
- Xarxa Hidràulica del Canal de la Infanta, ICGC i Ireneu Castillo

Aquesta edició es va acabar d'imprimir  
l'octubre de 2019 a la Copisteria Alfambra  
de Barcelona



