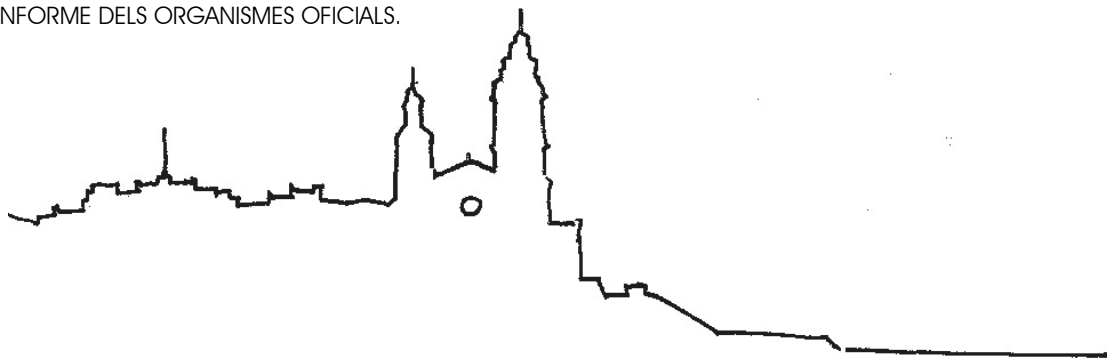


AJUNTAMENT DE SITGES (GARRAF)
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL
(TEXT REFÓS QUE INCORPORA LES PRESCRIPCIONS DE L'ACORD DE LA C.T.U.B. DE 16 DE NOVEMBRE DE 2005)

VOLUM I	ANTECEDENTS - CRITERIS, OBJECTIUS I SOLUCIONS GENERALS.
VOLUM II	ANNEX INFORMATIU I. BREUS NOTES HISTÒRIQUES. LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA I EVOLUCIÓ DE L'ESTRUCTURA URBANA. LA CARTA ARQUEOLÒGICA. LLISTAT DEL PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I CATÀLEG.
VOLUM III	ANNEX INFORMATIU II. FITXES DELS EQUIPAMENTS EXISTENTS.
VOLUM IV	EL PLANEJAMENT SUPERIOR I LES NORMES SUBSIDIÀRIES I COMPLEMENTARIES DE PLANEJAMENT. SECTORS DE PLANEJAMENT.
VOLUM V	MEMÒRIA DESCRIPTIVA I JUSTIFICATIVA.
VOLUM VI	AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA DE LES ACTUACIONS A DESENVOLUPAR.
VOLUM VII	NORMATIVA URBANÍSTICA I ORDENANCES D'EDIFICACIÓ.
VOLUM VIII	ANNEX NORMATIU I. INSTRUMENTS DE PLANEJAMENT.
VOLUM IX	ANNEX NORMATIU II. Normes de la modificació del pla especial de protecció del medi físic i del paisatge de l'espai natural de Garraf.
VOLUM X	ANNEX NORMATIU III. CONVENIS URBANÍSTICS RELACIONATS AMB EL NOU PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL.
VOLUM XI	ANNEX JUSTIFICATIU DE LES ZONES INUNDABLES CONTIGÜES A LES RIERES AFECTADES A SÒL URBÀ I URBANIZABLE.
VOLUM XII	PLA ESPECIAL DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC CATÀLEG.

DOCUMENTACIÓ COMPLEMENTÀRIA

1. INFORME MEDIAMBIENTAL.
2. JUSTIFICACIÓ DE LA MILLORA DE LES ZONES VERDES EN LA MODIFICACIÓ DE L'ÀMBIT DE L'ANTIC PLA PARCIAL D'AIGUADOLÇ.
3. CONDICIONS ESTÈTIQUES DE RAT PENAT.
4. MEMÒRIA SOCIAL.
5. ESTUDI DE MOBILITAT.
6. SOTERRAMENT DEL FERROCARRIL.
7. DOCUMENTACIÓ PEDRERES.
8. ANNEX NORMATIU DE MONTGAVINA
9. PROJECTE D'URBANITZACIÓ DE MONTGAVINA.
10. INFORME DE LES AL·LEGACIONS.
11. INFORME DELS ORGANISMES OFICIALS.



VOLUM II. ANNEX INFORMATIU I.
BREUS NOTES HISTÒRIQUES. LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA I
EVOLUCIÓ DE L'ESTRUCTURA URBANA.
LA CARTA ARQUEOLÒGICA. LLISTAT DEL PLA ESPECIAL DE
PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I CATÀLEG.

VOLUM II - SUMARI

	pàg.
CAPÍTOL I. BREUS NOTES HISTÒRIQUES.	02
CAPÍTOL II. LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA I EVOLUCIÓ DE L'ESTRUCTURA URBANA.	06
CAPÍTOL III. LA CARTA ARQUEOLÒGICA.	41
ESCRIT DEL GRUP D'ESTUDIS CATALANS	116
CAPÍTOL IV. LLISTAT DEL PLA ESPECIAL DE PROTECCIÓ DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I CATÀLEG.	135
CORRESPONDÈNCIES AMB LES MODIFICACIONS DEL PLA ESPECIAL DEL PATRIMONI.	152

CAPÍTOL I. BREUS NOTES HISTÒRIQUES.

Tot seguit s'incorpora el resum que figura en la introducció del llibre "*La ciutat del record*", de Montserrat Esquerda, que l'equip redactor del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal l'ha considerat un bon referent, tant per les dades geogràfiques urbanes com per la mateixa història.

"És difícil resumir 1000 anys d'història d'un poble. Farem un esbós d'aquest lloc tan privilegiat pel clima i per la seua situació estratègica entre dues capitals, entre mar i muntanya, tot i haver patit també aïllament i infortunis quan el Garraf els privava un pas natural amb la resta del país i el mar sols era privilegi de pocs.

Des de temps clàssics, Sitges era port natural del Penedès, comunicat per una carretera de "cartaginesos i romans". La platja sitgetana facilitava l'embarcament de productes com ara l'oli, el blat i el vi, que provenien de terres ilergetes, que es conservaven en dipòsits tallats a la pedra -les sitges- mentre esperaven ser embarcats en vaixells provinents de tota la Mediterrània. La influència grega arribaria després, de Creta haurien d'arribar dos tresors a Sitges, primer la malvasia i després el geni d'El Greco.

Hi ha el pas de dir-se Sub-ur, és a dir, de dependre d'una entitat principal -en aquest cas Olèrdola- a fer-se una vila autònoma, independent i dir-se Sitges. Durant el segle XI fou Terra de Marca, frontera entre el món cristià i l'islàmic, i s'omplí de castells: Miralpeix, Ribes i Sitges. I més castells al llarg dels segles posteriors: Garraf, Fels, Geltrú, Capdàsens... Fins que un guerrer es converteix en senyor feudal: Bernat de Fonollar (1321).

Es justifica també la importància del lloc en la carta de 1345, en què es demana al rei Pere III l'autorització per tenir embarcador a la platja de Sitges per al tràfic de marcaderies. També avalen la relativa importància del lloc les estades del rei Joan I el Caçador i el seu germà Martí l'Humà, que preparaven singladures a les illes italianes. Curiós també el fet que aparegui a l'atlas del 1375, que es conserva a la Biblioteca Nacional de París, en l'inventari del miler de ports més importants de l'antigor amb el nom de SIGES, per sota de Llobragum i Barcelona. L'autor és Cresques d'Abraham, *magistrum mundorum* i mestre bruixoler de Palma de Mallorca (el protagonista de *l'Atlas furtiu*, la novel·la d'Alfred Bosch).

Guerres, pirates i bandolers, epidèmies i decepcions omplen els segles posteriors. El segle XVIII serà una altra cosa, canviarà el panorama: la sortida, la marxa a les Amèriques d'uns excedents (d'homes i de productes, sobretot de la vinya). Un Decret reial del 12 d'octubre de 1778 obrí el comerç català amb Amèrica i el 9 de juny de 1811 la Junta de Catalunya decidí que a Sitges s'embarcarien i desembarcarien tots els

productes del nou continent. D'aquí el gran corrent de joves sitgetans disposats a fer fortuna a l'altra banda de l'oceà i a treure el ventre de pena, de vegades amb tan sols deu o dotze anys.

A final del segle XIX, la tornada dels "americanos", les guerres carlistes, la Guerra de Cuba (1898), la fil·loxera (1893)... S'ensorren molts projectes però també tot plegat espavila la gent. Amb sobriments i heroïsmes anònims es clourà un període negre, perquè la història no és feta només de felicitat. Però ara sí, començarà una altra història amb tons rosa. Quan moltes ciutats europees entraven de ple en la mitologia decadentista de l'Europa finisecular (Bruges, Venècia, Girona, etc.) Sitges naixia tota moderna, regeneradora.

La vertadera història de Sitges comença amb Santiago Rusiñol i la seua *misse en scène*, hi ha un abans i un després d'aquest geni que va ser capaç d'atreure burgesos, intel·lectuals, polítics i també la tropa de menestrals i pagesos.

Aquest artista rodamón es troba amb un poble que ha fet el canvi i s'ha convertit en *polis* amb la publicació del primer diari, la *Revista Suburense* (1877). Els "americanos" hi han portat el ferrocarril (1881) i aquest, el progrés, la industrialització i l'estiueig. Un grup d'artistes que han fugit de les boires de París hi han creat una escola pictòrica nova (1880). Tots plegats donaran la benvinguda a Rusiñol el 1891 quan s'atura al poble, per casualitat, a fer un mos. El reben amb els braços oberts perquè representa l'esperit modern, allò que ells tant anhelaven després de segles d'ensopiment i clausura.

Rusiñol descobreix Sitges, és un amor a primera vista mai no traït. S'hi quedà més de trenta anys en el seu Cau Ferrat, la casa que es bastí i on tothom tenia cabuda. Quantes iniciatives no foren sufragades per subvenció popular i les obres de la Ribera fetes de franc amb la feina de tots els fills de Sitges! Era tanta la fal·lera per Sitges que la companyia del ferrocarril organitzà el Tren de les Flors i el Tren de *la Fada*. Corria l'any 1909 quan un americà intentava superar el projecte modernista del Cau Ferrat i bastia Maricel. Sitges ja compta amb el caprici de dos genis!

1918, un tercer projecte, aquest cosmopolita i molt pretensions, es realitzarà en terra de ningú: Terramar, la ciutat-jardí d'Europa. Es volia fer un poble amb cara i ulls per als de fora. Un espai modern, confortable, artístic... tot invertint els guanys de la neutralitat en la Primera Guerra Mundial. Després vindran les avantguardes, el *boom* turístic dels anys 50-60 (a la desesperada però amb més sort que altres ciutats de la costa), el Carnaval, el *gueto gai*, els festivals internacionals de cinema i teatre, les catifes del Corpus, etc.

Sitges esdevé mite de modernitat, tolerància, exercici dialèctic... Bona part de la cultura catalana ha passat per aquí i n'han deixat constància poetes, escriptors, músics, artistes. La llista del darrer segle és generosa. I per a començar a entrar en matèria, i a tall de mostra, unes quantes frases d'aquelles que fan història:

"Reeixida expressió de felicitat"

Gabriel Ferrater

"Sitges és la mirada blava de Catalunya"

Rovira i Virgili

"Sitges es el cascabel de la Mediterránea"

Gomez de la Serna

"Ce qui me plaît le plus, à Sitges, c'est la joie du peuple"

Brugger

"Sitges, a la primavera, en un dia clar, és un tros de poema, una evocació perduda en el record, la realitat més irreal"

J.M. Castellet

"El mar crea una mentalitat oberta i comprensiva, receptora i integradora. A Sitges, a més, ha creat una activitat. Aquí manca l'actitud fatalista".

J.M. Espinàs"

**CAPÍTOL II. LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA. EVOLUCIÓ DE
L'ESTRUCTURA URBANA.**

1. Localització geogràfica de Sitges.

Sitges té un terme municipal amb un front costaner d'uns 16,5 Km i una superfície de 43,67 Km². És un dels sis municipis que constitueixen la comarca del Garraf i limita amb els següents termes municipals: Sant Pere de Ribes i Olivella, al Garraf i Begues, Gavà i Castelldefels, al Baix Llobregat.

Presenta una doble vessant geogràfica: la seva cara costanera abarca més de la meitat de la franja litoral de la comarca del Garraf i la seva cara muntanyenca bona part del terme municipal forma part del massís calcari del garraf. Malgrat tot, Sitges és un municipi eminentment costaner, ja que la seva forma allargassada ressegueix totes les Costes de Garraf, la balconada al mar del massís de Garraf, des de Castelldefels fins, gairebé, a Vilanova i la Geltrú, mentre que cap a l'interior s'endinsa únicament, de mitjana, uns 2,6 km.

El territori és molt accidentat, sobretot a la part oriental, on ateny més de 500 m d'altitud, al límit amb Begues i Gavà, i de llevant a ponent els turons perden alçada però el terreny, molt erosionat per les fondes torrenteres, continua accidentat i només hi ha una limitada plana d'uns 4 Km de llargada on s'assenta la vila. L'extrem occidental torna a accidentar-se lleugerament per les muntanyes dels Colls-Miralpeix.

Dos terços del terme municipal (2.788 hectàrees) formen part del Parc de Garraf, un espai d'interès natural que inclou el massís de Garraf i que està gestionat, des de la seva creació el 1986, per la Diputació de Barcelona. El massís de Garraf és un espai feréstec i molt característic, sobretot pel que fa a geologia (predominen les roques calcàries del cretaci -dolomies i margues- que li proporcionen un aspecte àrid i rocós; els colors gris clar, blanquinós i groguenc donen al paisatge una especial lluminositat mediterrània) i vegetació (predomina la màquina de garric i margalló al litoral, amb presència d'alzinars i pinedes de pi blanc a l'interior), i on destaquen els imponents penya-segats que s'alcen sobre el mar. L'origen càrstic que determina el paisatge, amb l'aigua que ha erosionat durant segles les roques del massís, és el que explica la

presència de més de 260 coves i avencs que hi han estat catalogats.

La morfologia allargassada del municipi i la naturalesa càrstica i abrupta del massís de Garraf han determinat el fet que en l'estreta franja litoral s'hi hagin concentrat els principals nuclis urbans, infraestructures de comunicació (carretera, autopista i ferrocarril) i activitats econòmiques (indústria i turisme). El terme comprèn la vila de Sitges, cap del municipi, el poble de Garraf, el poble i port de Vallcarca, a més de nombroses urbanitzacions a l'entorn de la vila de Sitges. A continuació es fa un repàs dels principals elements geogràfics que caracteritzen el terme municipal, tot seguint la costa d'est a oest:

La costa s'inicia a llevant per la platja de Covafumada, que continua dins del terme municipal de Castelldefels, dita en aquest sector també les Botigues de Sitges, nom que prové d'antics magatzems on els pescadors guardaven els ormeigs; a banda i banda de la carretera hi ha urbanitzacions (els Banys de Castelldefels) i ja al peu de les Costes, vers el pic del Martell (354 m), hi ha la urbanització Rat Penat. La primera cala del sector rocós és la Ginesta, on als anys vuitanta es va construir el port esportiu Port Ginesta; vers a ponent trobem el Pas Trencat i la punta dels Corral, la platja i port de Garraf, que tanca el penya-segat de la Falconera, on hi ha la cova semisubmarina on desemboca el riu de la Falconera, en una bona part subterrani, formant la deu submarina més cabalosa del país. L'actual poble de Garraf (563 h el 1960, 227 h el 1970) és un antic poble de pescadors que esdevingué lloc d'estiueig i platja freqüentada, amb un petit port fet el 1902 per facilitar el transport de pedra extreta de la Falconera, i reconstruït els anys cinquanta com a petit port esportiu. Té estació de ferrocarril i el Cellar de Garraf, una interessant torre modernista construïda per Francesc Berenguer i Mestres el 1888. Després ve Cala Morisca, topònim al·lusiu a les incursions de pirates magrebins, seguida de la cala i el poble de Vallcarca. La punta Ferrosa, més a ponent, és la més sobresortint de les Costes, sobre la qual hi ha el santuari de la Trinitat. A continuació hi ha el Pas de les Escales i la cala del Forn. La cala i la urbanització d'Aiguadolç, que s'estén sobre les roques de la punta Grossa, on es va construir el 1975 un port esportiu turístic, ja formen part del nucli urbà de

Sitges, i enllacen amb la platja de Sant Sebastià, tancada per la punta de Sitges (formant un pujol rocós on hi ha els edificis més notables de la població: l'església, la casa de la vila i el palau de Maricel) i la gran platja de la Ribera, resseguida pel Passeig Marítim, que arriba fins a la desembocadura de la riera de Ribes -el curs d'aigua superficial més important del municipi-, a banda i banda de la qual hi ha el camp de golf "Terramar". Acaben la costa de ponent del municipi un seguit de puntes i petites platges (destaquen la punta de les Coves, la punta Grossa i la platja de l'Home Mort)¹

2. Evolució de l'estructura urbana de Sitges.

En els estudis corresponents a la informació urbanística que es va presentar l'any 1981 del document sobre els Criteris, Objectius i Solucions Generals del Pla General d'Ordenació Urbana de Sitges, hi ha una interessant descripció de l'evolució de l'estructura urbana de la Vila de Sitges, que va confegir l'equip redactor amb la col.laboració de la Sra. Vinyet Pañella i de l'Arxiu Històric municipal, El text que segueix és una reproducció literal de l'esmentat treball i al final es completa amb la reflexió de l'evolució en els darrers vint anys. L'equip redactor del present document ha cregut convenient incorporar el text tant pel seu valor documental com per tot el que permet suggerir en la reflexió urbanística actual.

Sense pretendre entrar al camp de la historiografia, és necessari classificar alguns punts necessaris per entendre la situació actual de la vila. No es tracta d'una història urbanística, sinó d'averiguar el possible model de creixement urbà de la vila de Sitges a fi de poder analitzar en la fase següent d'aquest Pla General les coherències que han d'existir en el model que es proposi. El model de creixement al qual s'ha arribat en quant a fases ben diferenciades, i que es describeixen a continuació. També s'adjunta

1 EUT-UAB (2001). Avaluació ambiental preliminar del municipi de Sitges.

una cronologia d'aquells aconteixements històrics que més han pogut influir en el desenvolupament urbà de Sitges, classificats en tres grups segons sigui la seva dimensió a nivell de l'Estat espanyol, de Catalunya o de Sitges. S'acompanya al final d'aquesta ressenya una sèrie de documents gràfics procedents de l'Arxiu Històric de la vila, que han servit de base per la confecció d'aquest capítol.

2.1 Breu nota dels tres recints amurallats.

Si bé els historiadors coincideixen en senyalar el seu origen romà, no ha estat possible demostrar la tesi que identificaria Sitges amb la romana Subur de qui parla, entre altres, Plini. Aquesta és, però, la més difosa. Subur, comunicada amb Olèrdula a través de la riera de Vilafranca, seria el seu port natural fortificat per l'emmagatzament i defensa dels productes. Aquest seria, doncs, el primer assentament urbà en l'emplaçament de l'actual Sitges.

Una descripció de la vila de Sitges l'any 1670, permet recuperar la imatge d'un castell sobre una penya de forma triangular amb tres altes torres) la imatge que recull l'escut de la vila) amb baluards a la banda de mar i fossats i terraplens a la banda de terra. El recinte, que comprenia el castell, 76 cases habitades, dues places, església i hospital, estava comunicat per un pont amb la resta de la vila, més enllà dels fossats.

La muralla del primer nucli, existent possiblement des del segle XIII, seguia la traça actualment visible de la Vall i tenia dues portes: la de la Devallada i la del pont (amb la Torre de les Hores) que comunicaven respectivament amb els camins de Barcelona i de Vilanova. Sobre aquest últim es desenvolupà el primer raval, que comprenia els carrers Nou, d'en Tacó, Carreta, Major i de l'Aigua.

La segona muralla (s. XVII) recollia aquest primer raval i tenia sis portes: la de la Devallada, la del carrer de l'Aigua, la del Cap de la Vila-traslació de la del pont sobre l'eix del carrer Major-, la de la Carreta, la d'en Tacó, i la del carrer Nou.

A l'exterior d'aquesta muralla comencen a aparèixer les edificacions del segon raval, que absorbirà el constant augment de població que la vila experimenta al llarg del s. XVIII com a conseqüència del restabliment del comerç colonial.

A partir de 1835 es construeix la tercera línia de muralla tement les conseqüències de la primera guerra carlina iniciada al 1833 a la mort de Ferran VII, amb motiu del jurament de les Corts lliberals com a Princesa d'Astúries de la infanta Isabel al marge de la llei Sàlica, ignorant a Carles, germà del rei difunt que fóu aclamat com a nou rei pels seus partidaris.

Aquesta muralla, com es pot apreciar en el plànol de 1839, envoltava el raval constituït pels carrers de Parellades, Sant Pere, Sant Pau i Bonaire, així com la zona del carrer de Sant Francesc, l'extensió sobre el carrer de Sant Sebastià i de les Ànimes i la prolongació del carrer de la Devallada. La muralla tenia 5 portes: la porta Parellades -sobre l'eix principal del carrer Major/carrer Parellades/camí de Vilanova-, la de Sant Bonaventura -d'accés al camí de Vilanova i a la Terra Cavada-, la de Sant Francesc i de les Ànimes -sortides cap al camí de Ribes i Vilafranca- i el portal de Sant Sebastià -accés al quasi impracticable camí de les costes cap a Barcelona i a la platja de Sant Sebastià.

2.2 El segle XIX: la capitalització del sòl urbà.

A partir de 1839 hem detectat una certa estabilització demogràfica i urbanística verificable per comparació del plànol de 1839 i el "Plano geométrico del Término Jurisdiccional de Sitges" realitzat al 1860 d'acord amb el R.O. de 19 de desembre de 1859 d'aixecament de plànols de les ciutats. Aquesta estabilització es prolongarà fins que el retorn de molts "americanos", alguns d'ells enriquits, farà possible la contribució econòmica a la política d'obres públiques iniciada oficialment per el gabinet Bravo-Murillo (1851), que predisposarà sectors de sòl per les noves indústries que s'inicien

en el període expansionista 1854-62. Corresponen a aquest període les intervencions d'infraestructura propiament dita -tren (1881), carretera (1880), il·luminació pública (1843 per oli, 1868 per petroli, 1881 per gas), i les iniciatives d'eixample de la població.

La dependència econòmica i comercial de Barcelona, materialitzada en la pròpia estructura física de les primeres xarxes de trens i carreteres, articuladores del territori segons extensions a partir de la capital, farà palesa la manca de ràpides comunicacions per terra que subsisteixin les comunicacions marítimes, úniques utilitzades fins aquest moment a Sitges, no tan sols pel comerç amb Amèrica, sinó també per el tràfic amb altres poblacions costaneres catalanes.

L'any 1856 es va inaugurar el tren Barcelona-Vilafranca, fet que va aguditzar la crisi ja existent del port de Sitges. Els sitgetans havien de comercialitzar els seus productes a través del camí de Vilafranca per accedir des d'allà al tren de Barcelona. La tercera guerra carlina (1870-76) que no va afectar directament a Sitges fins a l'extrem de coincidir amb l'enderrocament de les muralles, si va incidir indirectament en la seva economia a l'impossibilitar la utilització del tren de Vilafranca i, per tant, la comercialització del vi. És en aquests anys que el vilanoví Francesc Gumà, autor del "Plano General" de Vilanova, al veure paralitzades les negociacions de la licència ja concedida des de l'any 1862 per la construcció del tren Barcelona-Tarragona per la costa degut a la gran inversió que significava el pas per les costes de Garraf, va prendre la iniciativa engrescant a propietaris i comerciants de la comarca.

La construcció del ferrocarril Barcelona-Vilanova (1877-81) va suposar un gran esforç econòmic que va representar pel futur econòmic de la vila el que els sitgetans confiaven que representaria també per la seva vila.

No va ser així, i la història de la vida industrial de Sitges, indubtablement vinculada al ferrocarril, es redueix a la implantació de la fàbrica tèxtil "Batlló, Millà i Cía." L'any 1847 que ben aviat (1849) tancarà les portes i la del mateix ram, "Torrebadella Hnos.", fundada el 1882 y que l'any 1903 es traslladarà a Ripoll. L'any 1876 s'hi instal·larà la

fàbrica de calçats "Joan Tarrida i Ferratges", que desapareixerà dins la primera dècada del segle i donarà lloc a les petites indústries sabateres que han sobreviscut a Sitges fins més enllà del 1950. L'any 1881 Rafael Costa i Joan Tarrida instal·laran la fàbrica de gas que funcionaria fins l'any 1960.

Sens dubte, el sector econòmic més potenciat pel tren va ser el turístic, i concretament el turisme barceloní que donarà peu en línees generals als primers creixements de la població en el primer terç del present segle.

Si bé el tren no va actuar respecte a la ciutat com un element d'esberlament intern al plantejar-se el seu traçat exterior a la ciutat construïda, és evident que va configurar els eixos d'expansió de la ciutat que aspirava a realitzar-se com industrial.

El tren va preparar el marc territorial per a un creixement urbà que no va arribar, com corresponia, a l'empenta industrial de les darreries del segle. Donat el ritme lent de creixement no és fins ben entrat el segle XX que es fa evident la seva gran inercia com a generador de conflictes conjunturals i condicionant de les formes de creixement.

És així com el tren esdevé límit de l'extensió de la ciutat i element segregador dels creixements de "l'altra banda de la via".

2.3 Els Eixamples del XIX.

L'any 1880 i amb l'expectativa de la immediata inauguració del tren, té lloc la redacció del "Proyecto de abertura y alineación de las calles del Progreso, Ferrocarril, San Gaudencio y San Isidro" anomenat "L'Eixample de l'Hort Gran", pel mestre d'obres Jaume Sunyer. Es tracta del primer creixement de la vila d'acord amb una llei d'Eixample (1876) i, per tant, dotat d'instruments jurídics per aconseguir la optimització del creixement i la superació de les seves contradiccions privades, a diferència dels models de creixement precedents per juxtaposició d'edificis en les prolongacions de la

trama existent.

La petita escala d'aquesta intervenció -així com del "Proyecto de Alineaciones de la zona del Pouvedra" redactat el 1885 també per Jaume Sunyer-, fa pensar més en una aplicació progressista dels principis del lliberalisme econòmic que en un intent veritable de configuració d'un nou model de ciutat burgesa. Es constatable en aquest sentit que l'Eixample de l'Hort Gran" s'adapta a una peça existent de la parcel·lació del sòl rural. Així, doncs, no suposa una ruptura amb les pautes morfològiques del creixement precedent, sinó una racionalització dels mecanismes d'ocupació gradual del sòl rural constants en el creixement urbà de Sitges, que implica una certa dissolució permanent del seu perímetre en el medi rural contigu.

El projecte d'alineació a la zona del Pouvedre, promogut per la societat de la fàbrica de filats "Torrebadella Hnos." té com a punt central el desviament del torrent "Casa Milà". Per la plana de Sitges, corren quatre rieres principals: la "de Miralpeix" o de "Ribes", la "Riera Xica", el "Torrent de la Bassa Rodona" -pel que baixaven les aigües del "Camí de Santa Bàrbara" ("Camí Fondo") i del "Torrent casa Milà"-, era el que impossibilitava el creixement de les immediacions de l'antiga muralla. Aquest projecte crea el que després aproximadament seria el carrer Espalter sobre una directriu diferent a la de l'antic torrent "Casa Milà" i articula aquest carrer i el "camí fondo" en una plaça des de la que les aigües baixarien canalitzades per l'actual carrer d'Espanya, que segueix el curs del "torrent de la Bassa Rodona".

L'any 1936 va ser redactat el projecte de desviació subterrània de les aigües del "torrent de la Bassa Rodona" pel carrer d'Espanya.

Aquestes dues intervencions, contemporànies dels eixamples menors realitzats a moltes ciutats de Catalunya sota el model més o menys pròxim de l'Eixample de Barcelona, han donat peu als únics creixements de Sitges capaços d'afavorir la rendabilització del sòl urbà sense hipotecar les expectatives de les zones colindants més allunyades.

2.4 Les primeres urbanitzacions del segle XX.

L'any 1912 s'inicia l'expedient per la urbanització del sector del Vinyet. Es tracta d'una urbanització en ciutat jardí que, en els seus inicis, va concretar-se en torn a l'antic camí del Vinyet, que anava a una capella del segle XVI situada a uns 1.300 m a ponent de la vila, i que a partir de la urbanització del Passeig Marítim -segons projecte de l'any 1918 declarat obra d'utilitat pública l'any 1920 i impulsat amb el nom de "Avenida del Turismo" pel batlle Pablo Barrabeitg en temps de la Dictadura del General Primo de Rivera-, va consolidar també un important front de mar, sobretot a partir del trasllat de l'escorxador l'any 1925.

L'any 1920 la "S.A. Parques y Edificaciones" va presentar a la "Comisión Permanente de Ensanche" el projecte d'urbanització del sector de Terramar, projecte ambiciós d'urbanització d'alt nivell, amb hotels, parc i serveis públics diversos, entre altres, un camp de golf (afegit posteriorment més enllà de la Riera de Miralpeix). El projecte comprenia la zona limitada pel mar, el tren, el Passeig del Doctor Benaprés (límit amb el sector del Vinyet) i la riera de Miralpeix.

L'any 1930 ja es pot parlar d'un front de mar consolidat a l'antiga Avinguda d'Alfons XIII.

Aquestes dues operacions en ciutat jardí colmatades i densificades a partir de l'eufòria del negoci turístic dels anys 60, van colmar en baixa densitat el sòl urbanitzable fins els límits de creixement de la vila, que ha hagut de créixer segregada del nucli urbà per sobre del tren, en el sòl disponible entre aquest i el massís de Garraf, veritable límit natural de la plana.

2.5 L'explosió turística dels anys 60

L'any 1952 es redacta el Pla General i queda definitivament aprovat al 1959. Fou redactat per la Comissió Superior d'Ordenació Provincial de Barcelona i pels arquitectes Baldrich i Perpiñà.

Aquest Pla pretenia corregir els errors i problemes que havia provocat la forta pressió turística iniciada als anys 40, a més de limitar una zona de sòl urbanitzable amb la possibilitat d'execució mitjançant el desenvolupament posterior de Plans parcials.

A partir dels anys 60 apareixen una sèrie d'urbanitzacions en corona al voltant de Sitges, que per ordre cronològic són: Sector Oriental, La Granja, Camí dels Capellans, Sant Crispí, Aiguadolç, Vista Alegre i Hospital, los Molinos, Sínia Morera, S. Mus. D'altres que estaven recolzades a la carretera de Sant Pere de Ribes: Sta. Bàrbara, La Bòbila, Vallpineda; i per últim les que es recolzen a la carretera direcció Barcelona, com: Centre Llevantina, Polígon Industrial, Nou Cementiri, Quint Mar, Castellgaudí, Rat Penat, Garraf II.

També en aquesta etapa les urbanitzacions del Vinyet i Terramar es veuen incrementades fins que als anys 70 mostren una evolució descendent degut a l'alt preu del sòl i a l'esgotament dels solars a la zona, el que fa que les expectatives es dirigeixin cap a les restants urbanitzacions.

Després de la urbanització d'Aiguadolç, al 1965, el MOPU realitza el projecte de port esportiu, així com el de modificació del litoral mitjançant espigons amb l'objectiu de protegir, ordenar i augmentar la zona de la platja.

Quinze anys més tard, es porta a terme una revisió del Pla, ja que es manifesta una notable inadequació entre les previsions que formulava aquest Pla i la dinàmica realitat social i urbanística. Totes les previsions foren sobrepassades i la inexistència de criteris generals de Planificació va fer necessària una revisió del Pla General.

Al 1969 s'aprovà la delimitació del Casc Urbà de Sitges per la Comissió Provincial d'Urbanisme.

Al 1972 s'aprovà l'avanç de Revisió del Pla General, que al 1975 no aconsegueix l'aprovació inicial.

Després de l'inici del període de transició democràtica i la recuperació de les Institucions Autònòmiques de Catalunya, la Generalitat de Catalunya convoca concurs, rera el que es va iniciar la redacció del Pla de 1981.

2.6 La transformació urbanística en els darrers vint anys.

De fet a Sitges com en la majoria de municipis es relenteix el creixement als anys setanta i primers anys de la dècada dels vuitanta.

La primera crisi del petroli és una conseqüència directa. Molts ajuntaments poden revisar el seu planejament reduint els àmbits de sòl urbanitzable sense massa problemes.

A Sitges també es comença una Revisió del Pla General, primer emmarcada en un pla conjunt amb Sant Pere de Ribes i més tard per separat.

A mitjan anys vuitanta es redacta un Pla amb excessives previsions de planejament que no és aprovat definitivament i es torna a tramitar, reconduint alguna previsió dels sòls de desenvolupament urbà i determinacions en els casos més compromesos com ara al Sector Montgavina, on es localitza una gran zona verda a les cotes més altes.

Però aquest Pla General, surt pressionat en els últims anys de redacció pel fet que ja s'està parlant dels túnels i de la futura autopista i conté encara desenvolupaments que

atenten la fragilitat del medi natural com ara la gran urbanització als Colls Miralpeix que més tard les NNSS classificaran de Sòl No Urbanitzable a excepció del sector del Camí de Can Girona.

És sobretot en els darrers quinze anys quan Sitges experimenta un fort creixement, consolidant-se els sectors de Garraf II, amb el sector Ginesta, s'urbanitza Garraf Est i es consolida Garraf Oest. Es consoliden també els sectors d'Aiguadolç, Llevantina, Quint Mar, Montgavina (sector meridional) i en els darrers anys el Sector dels Ametllers, Pins Bens, els Molins, Sector Industrial Camí de Mas Alba, Parc de Mar i actualment ha començat a edificar-se el sector del Camí de Can Girona.

La febre urbanitzadora i edificatòria i les pressions són molt fortes i les dinàmiques provenen d'un denominador comú constituït per la construcció de l'autopista i la instauració del tren metro, ambdós en el 1992, tal com s'explica en el capítol II d'aquesta Memòria.

2.7 Ressenya cronològica dels esdeveniments i dels documents més vinculats a l'evolució urbana de la vila de Sitges des de finals del segle XVII.

- 1670.- 253 cases. 1200 habitants.
- 1705.- Construcció del carrer Parellades fins el Pou Vedra.
- 1712.- Construcció del carrer de Defora.
- 1714.- Carrer de Barcelona i Bonaire. 400 cases. 1.600 habitants.
 - 1714.- Entrada a Barcelona de Felip V.
 - 1716.- Decret de Nova Planta.
 - 1728.- Felip V prohibeix la importació d'indianes.
- 1757.- 479 cases. 1.900 habitants.
 - 1760.- Esquilache suprimeix les mesures proteccionistes

sobre les indïanes.

Crisi de contonaires i estampadors

1762.- Alliberament del comerç amb Amèrica. Fi del monopoli de Càdis.

1769.- Mesures proteccionistes. Revitalització del sector tèxtil.

1778.- Carles III: Llibertat de comerç amb les colònies espanyoles.

1793-95.- "Guerra del Francès". Pau de Basilea.

1804.- 3.072 habitants.

1804-05.- Guerra amb Anglaterra: dificultats pel comerç colonial. Tràfec indirecte: Lisboa, EEUU.

1808-14.- Motí d'Aranjuez. Invasió Napoleònica.

1810-16.- Gerra.

1832.- Fàbrica Bonaplata.

1833.- Regència de Maria Cristina.

1834.- "Estatuto Real". Petita concessió de Lliberals.

1835.- 3ª Muralla

1835.- Ministeri Mendizábal. Primera desamortització.

1841.- Exili de Maria Cristina. Regència Espartero.

1843.- Enllumenat públic per oli.

1843.-Sublevació de Serrano, Prim i Narvaez. Dècada moderada. Isabel II.

R.O.. 25-VI-46 aixecament de plànols geomètrics de les poblacions.

1847-67.- Fàbrica Batllò, Milà i Cia.

1848.- Ferrocarril Barcelona-Mataró

1848.- Revolucions liberals a Europa.

1849.- Creació de la "Catalana de Alumbrado de Gas".

1851.- Gabinet Bravo-Murillo. Foment de les obres

públiques.

1852.- Carretera Barcelona-Terrassa

1854.- "Vicalvarada". Bienni progressista. Segona desamortització.

1854-62.- Forta expansió capitalista.

1855.- Ferrocarril Barcelona-Sabadell

1856.- O'Donell. Segon període moderat.

R.O. de 19-XII-59 aixecament de plànols de les ciutats.

1859-60.- Guerra d'Àfrica.

1860.- "plano geomètrico del Término jurisdiccional de Sitges".

1861.- Ferrocarril Sabadell-Saragossa.

1862.- Concessió FFCC Barcelona-Tarragona per la costa.

1864.- Gabinete Narváez. Primera llei "de Ensanche y Reforma de las poblaciones".

1865.- Línia Barcelona -Vilafranca

1867.- "Teoria general de la urbanització" I. Cerdà

1868.- Enllumenat públic amb petroli.

1868.- "La Gloriosa". Revolució antidinàstica. Exili d'Isabel II.

1869.- Nova constitució liberal. Amadeu I de Savoia.

1870-76.- Tercera Guerra Carlina.

1873.- Primera República.

1874.- Restauració de la monarquia. Alfons XII. Cànovas del Castillo.

1875.- Nova constitució. Nova regulació administrativa provincial. Reforma i aprovació de la llei orgànica municipal de 1870.

1876-79- Calçats "Joan Tarrida i Ferratges".

1876.- Projecte Gumà per a Vilanova. "Plano general".

1876.- Segona "Ley de Ensanche y Reforma de

poblaciones".

1880.- Carretera de les Costes.

"proyecto de abertura y alineación de las c. Progreso, Ferrocarril, San Gardencio y San Isidro". Jaume Sunyer.

1880.- "Proyecto de urbanización y alineación de las calles Jesús, San Francisco, Animes y Crta. de Barcelona a Calafell y la zona que circundan".

1881.- Ferrocarril Barcelona-Sitges-Vilanova promogut per F. Gumà.

"Rafael Costas i Cía". Empresa de gas. Enllumenat públic amb gas sistema Bray

1882.- Aigua corrent

1882.- (1903) Fàbrica "Torrebadella Hnos"

1885.- Projecte d'alineacions de la zona del pou Vedra.
Jaume Sunyer.

1885.- Mort d'Alfons XII. Regència de Maria Cristina.

1889.- Projecte de reforma del Cap de la Vila.

1892.- Projecte d'urbanització dels terrenys de D. Manuel Llopis. (Crta. Igualada/c. Sant Francesc/Crta. Barcelona/FFCC).

1892.- Assemblée de Manresa. Tercera "Ley de Ensanche"

1893.- Enllumenat públic amb gas sistema Auer.

1898.- Pèrdua de Cuba i Filipines.

1902.- Alfons XIII.

1909.- "Setmana tràgica".

1910.- Constitució de la CNT.

1912-14.- Expedient per a la urbanització del Sector del Vinyet.

1918.- Projecte i construcció del Passeig Marítim.

- 1920.- Presentació del projecte d'urbanització de Terramar a la "Comisión Permanente de Ensanche".
- 1921.- Alineacions de la zona c. Espanya / 1^{er} de maig.
 1921.- Constitució del P.C.E.
 1923.- Dictadura del General Primo de Ribera. "Despotismo templado".
- 1924-25.- Urbanització de la "Avenida del Turismo" (Sector Vinyet)
 1924.- "Estatuto Municipal" de Calvo Sotelo.
- 1925-28.- Contribució especial de milloraments. Passeig Marítim.
- 1926.- Urbanització nou escorxador.
- 1926-34.- Urbanització de la zona "Els Molins".
- 1930.- Empalme Via Diagonal / Ctra. Sta. Cruz de Calafell.
 1930.- Greu Crisi financera. Fi de la Dictadura. Pacte de Sant Sebastià.
- 1931.- El rei abandona el país. El Comitè Revolucionari proclama la Segona República.
- 1932.- Pla de noves alineacions de Terramar.
 1936-39.- Guerra Civil.
- 1953.- Redacció del Pla General d'Ordenació.
 1959.- Pla d'estabilització.
 50-60.- Forta expansió turística.
 1962.- Creació Subsecretaria de Turisme.
 1964-67.- 1^{er}. pla de desenvolupament.
- 1968.- Revisió del Pla.

1968-71.- 2^{on} pla de desenvolupament.

1969.- Delimitació del Casc Urbà.

1972.- Aprovació de l'avanç del Pla.

1972-75.- 3^{er} pla de desenvolupament.

1975.- Inauguració del port d'Aiguadolç.

1975.- Mort Franco

1977.- Restabliment de la Generalitat de Catalunya
sota la presidència de Josep Tarradellas.

1978.- Aprovació per les Corts de la Constitució
Espanyola.

1979.- Primer Ajuntament democràtic
després de la dictadura de Franco.

1979.- Concurs del Pla General.

1979.- Aprovació de l'Estatut d'autonomia de
Catalunya.

1986.- Inauguració del port Ginesta.

1989.- Aprovació definitiva de la Revisió
del Pla General.

1992.- Jocs Olímpics de Barcelona.

1992.- Inauguració de l'hotel Melià Gran Sitges
Sitges i del Palau de Congressos.

1992.- Inauguració de l'autopista del Garraf
i instauració del tren-metro.

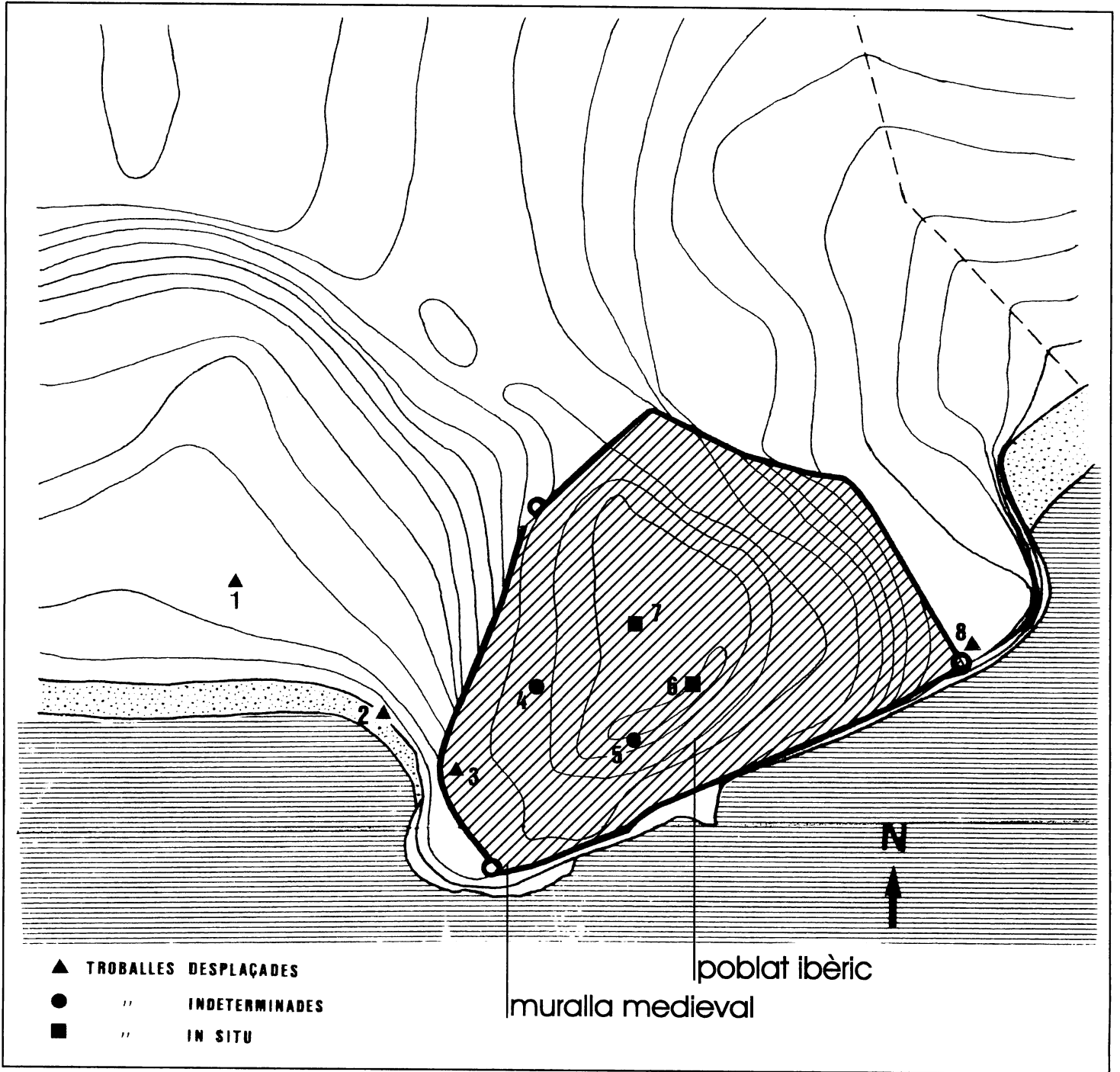
1997.- Anul.lació del Pla General per
sentència del Tribunal Suprem.

1998.- Aprovació de les Normes Subsidiàries
i Complementàries.

2001.- Adjudicació dels treball de redacció
del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

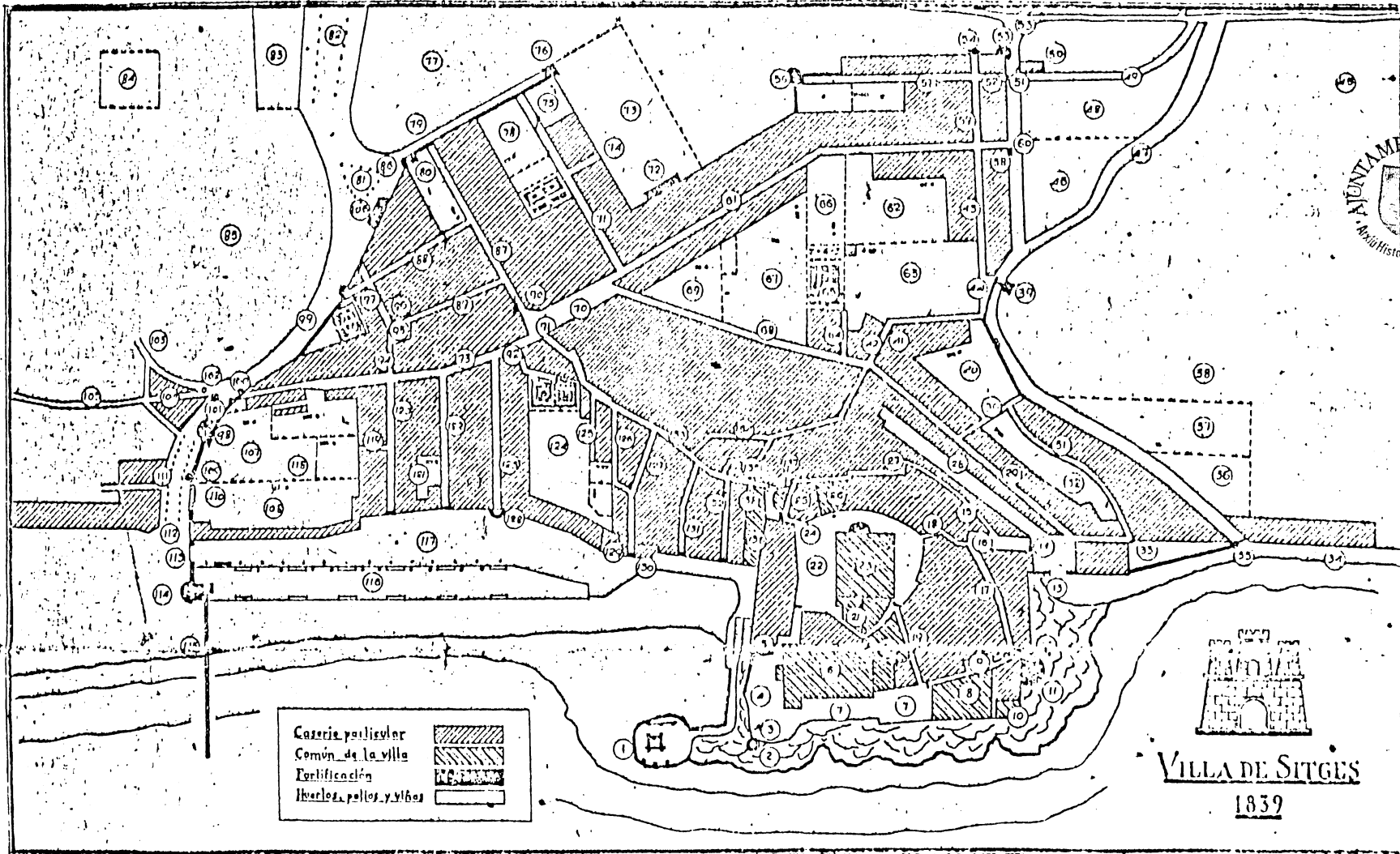
BIBLIOGRAFIA

"Assaig Històric sobre la vila de Sitges".	JOAN LLOPIS I BOFILL
Tesi sobre l'Urbanisme a Sitges els eixamples del s. XIX.	MIQUEL VIJO I JULIA
"Arquitectura de Sitges" 1800-1930	ISABEL COLL
"La ciutat del record"	MONTSERRAT ESQUERDA
Pla General d'Ordenació de Sitges 1953	BALDRICH I PERPIÑÀ
Documentació informativa Avenç del Pla General 1981.	M.B.M. arquitectes
Avenç del Pla General d'Ordenació 1989	ALBERT BARGUÉS



PRIMER ASSENTAMENT

Plano geográfico de la Villa de Sitges, su fortificación, playa y parte de su hermosa campiña



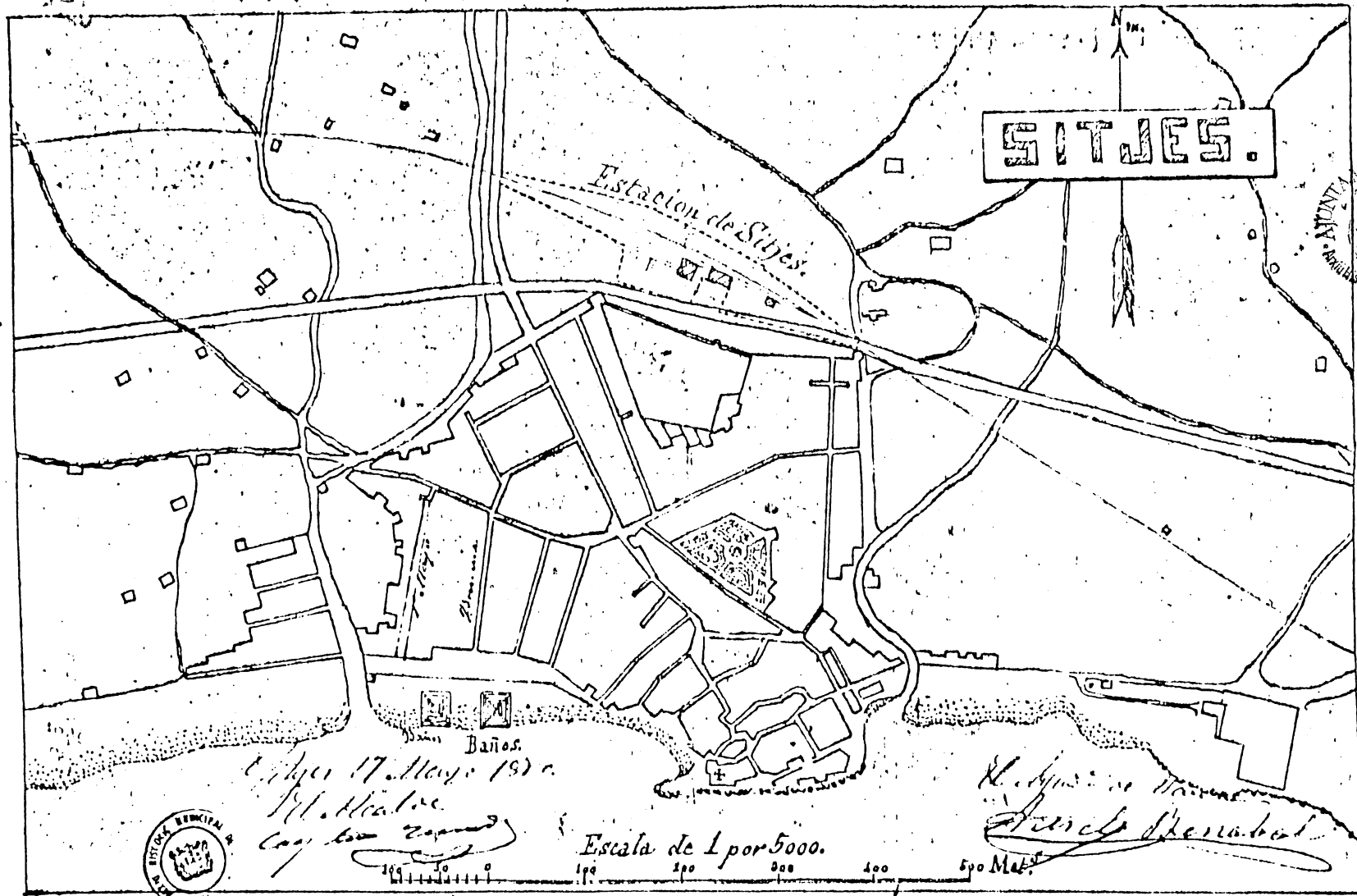
Indice de las plazas, calles, edificios, fuertes, paseos, caminos y demás que contiene esta Villa

"PLANO GEOGRAFICO DE LA VILLA DE SITGES, SIN FORTIFICACION, PLAYA Y PARTE DE SU HERMOSA CAMPIÑA"

PLANO
GEOMETRICO DEL TERMINO JURISDICCIONAL DE SITGES
PARTIDO JUDICIAL DE VALLADOLIDA DEL PRIMER
PROVINCIA DE BARCELONA.

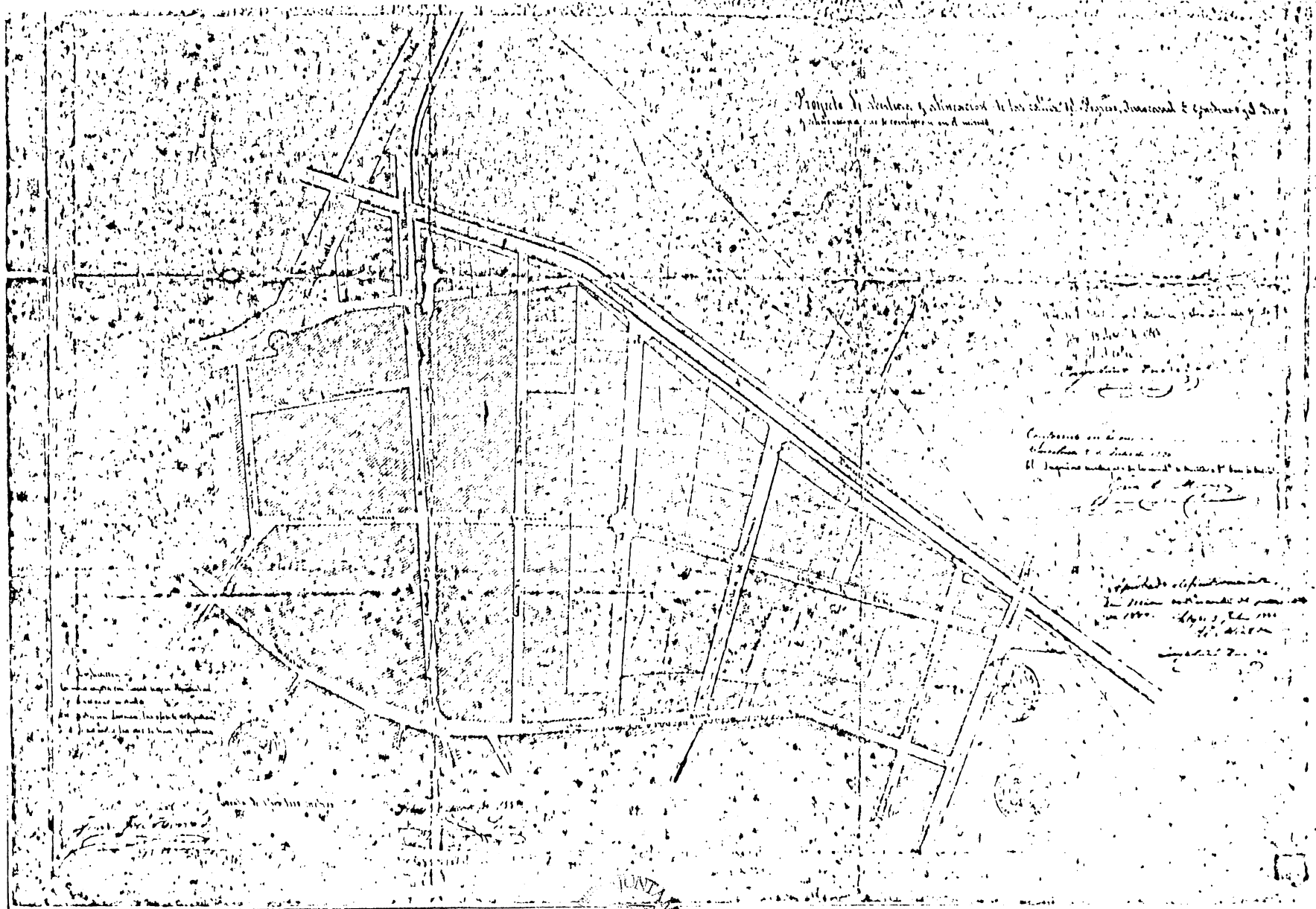


"PLANO GEOMETRICO DEL TERMINO JURISDICCIONAL DE SITGES"

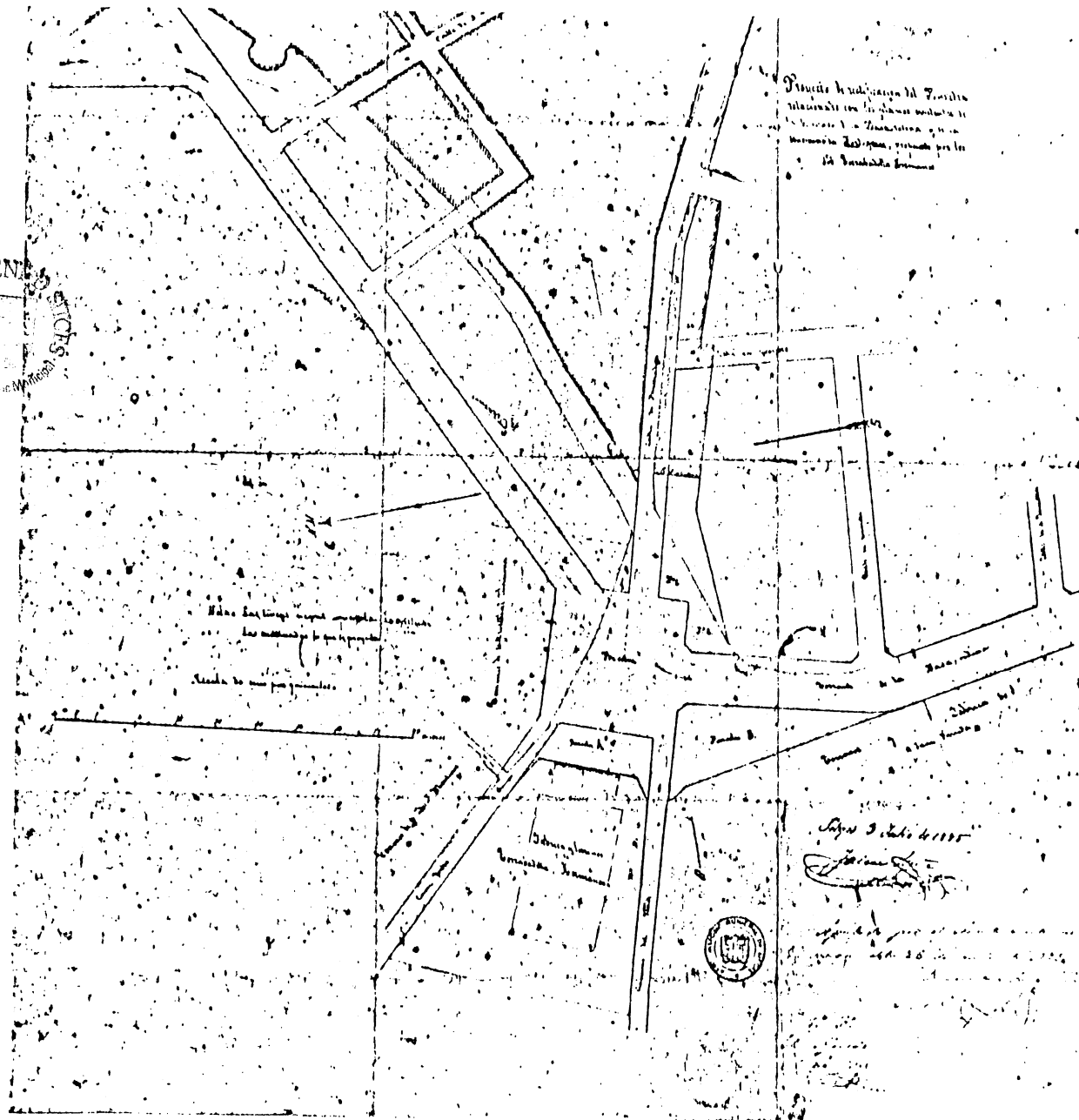


J.C.G. 11.1.5 - 1977

PLANOL DE SITGES L'ANY 1870, AMB EL TREN SOBREPÓSAT.



"PROYECTO DE ABERTURAS Y ALINEACION DE LAS CALLES DEL PROGRESO, FERROCARRIL, S. GAUDENCIO y S. ISIDRO Y ALI -
NEACIONES QUE SE CONSIGNAN EN EL MISMO". Jaume Sunyer, Mestre d'obres, 1880



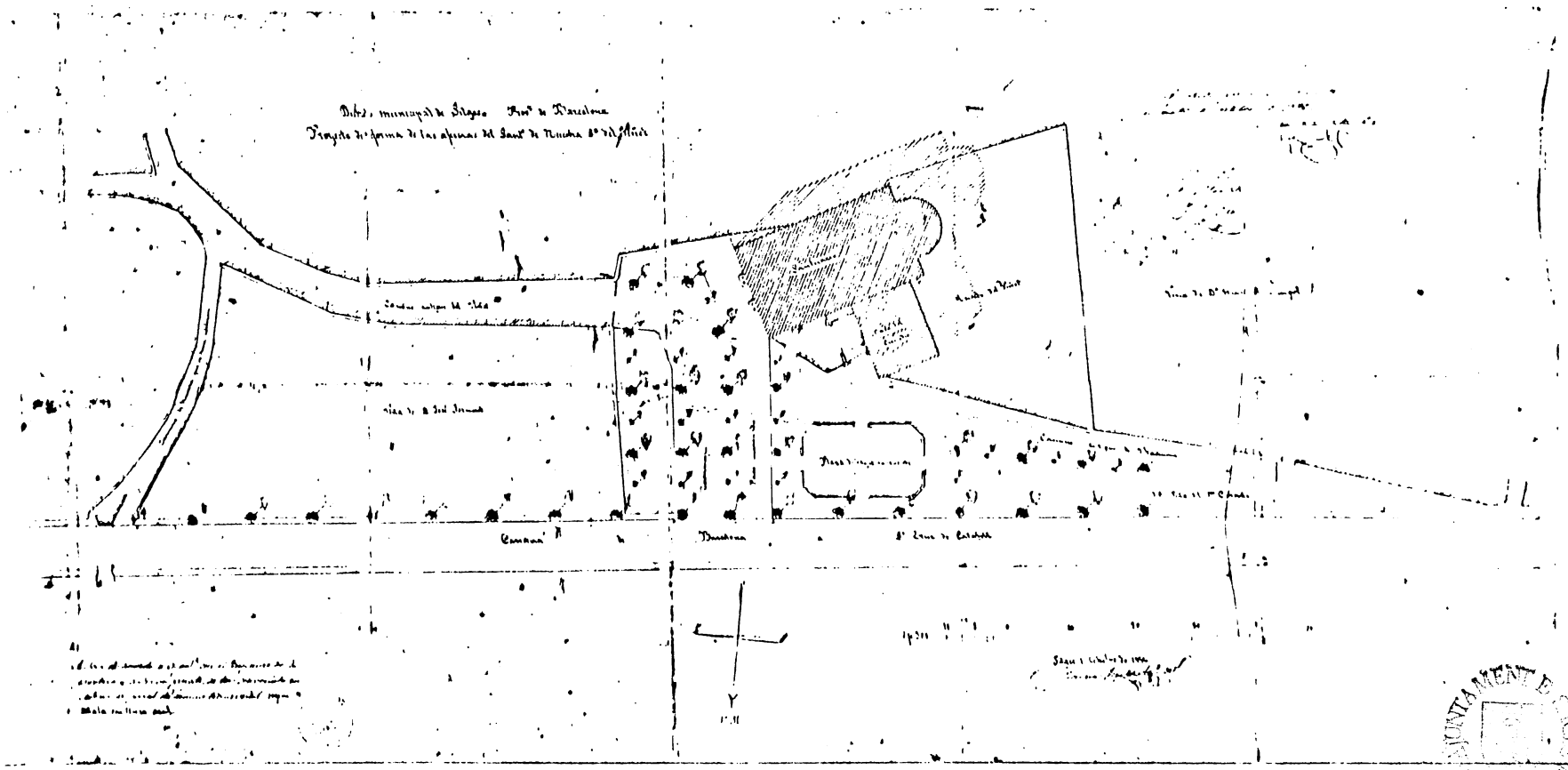
Plano de Rectificación de Povedra
relacionado con los planos existentes de
la Barriada de la Bassa Rodona y de la
denominada Hort Gran, propuesto por los
Sres. Torrebadella Hermanos

Nota: En los largos muros se han
de hacer las aberturas de que se trata
según se ve en el proyecto.

Jaime Sunyer
Arquitecto

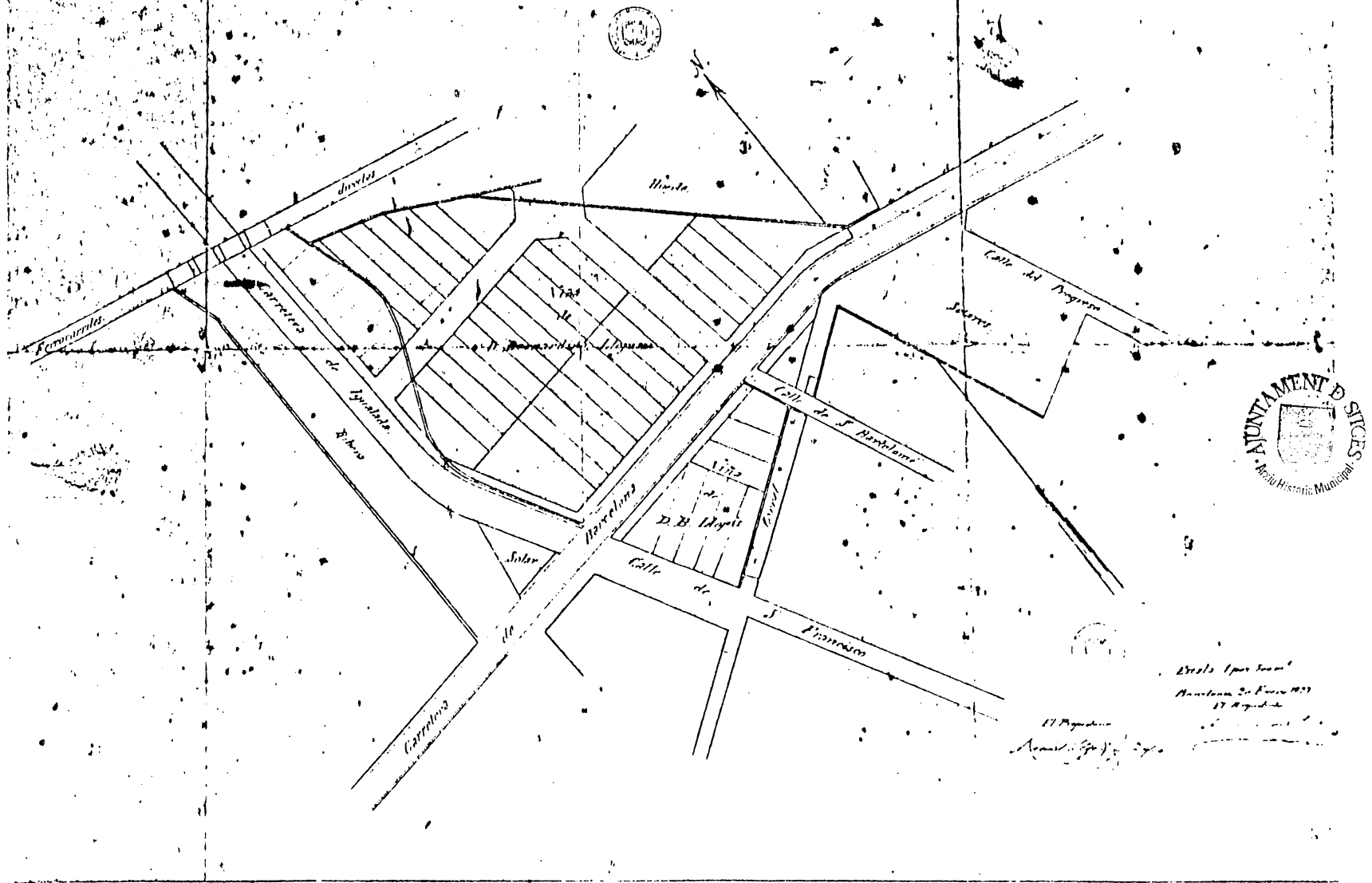


"PROYECTO DE RECTIFICACION DEL POUVEDRA RELACIONADO CON LOS PLANOS EXISTENTES DE LA BARRIADA DE LA BASSA RODONA Y DE LA DENOMINADA HORT GRAN; PROPUESTO POR LOS SRes. TORREBADELLA Hnos." Jaime Sunyer, Mestre d'obres. 1885.

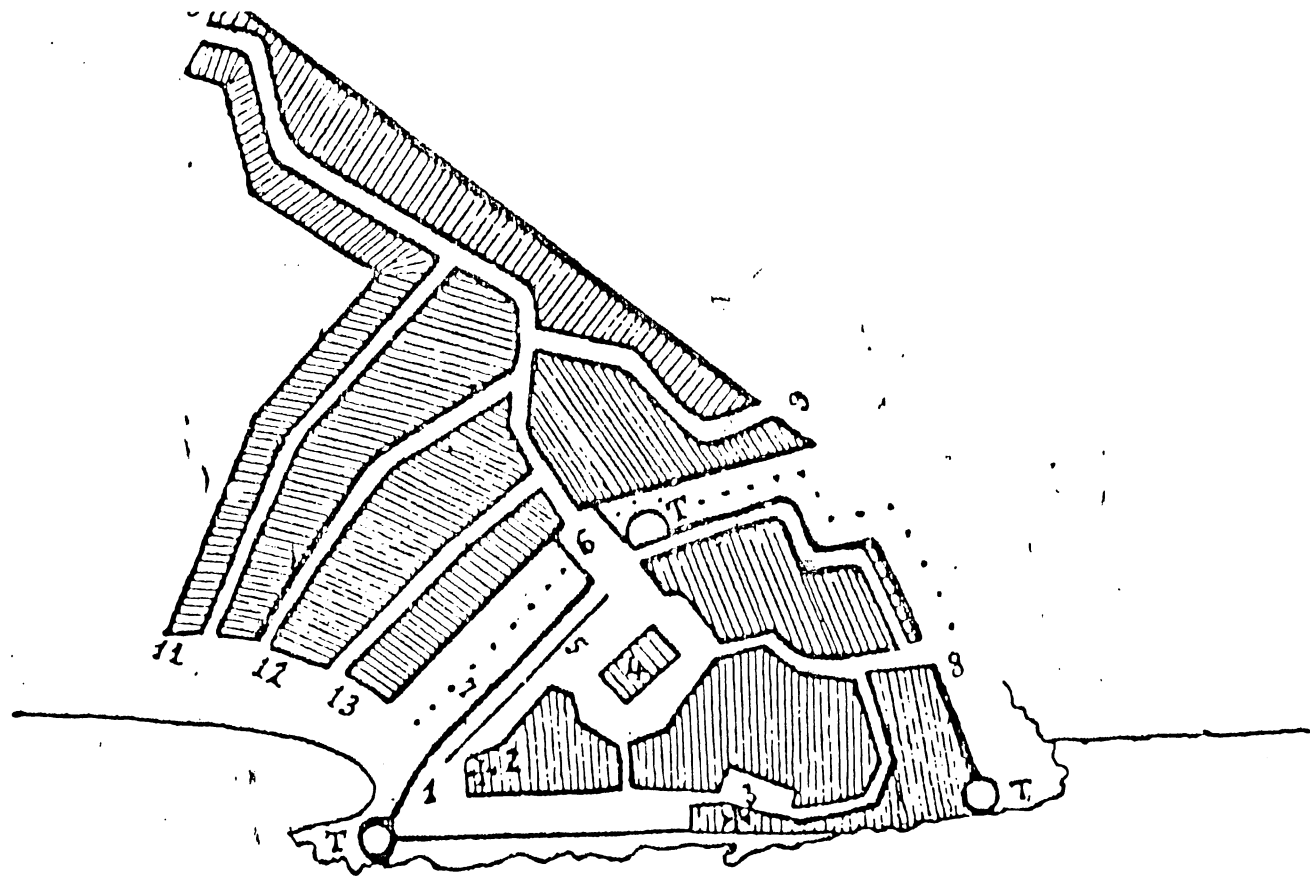


"PROYECTO DE REFORMA DE LAS AFUERAS DEL SANTUARIO DE Ntra. Sra. DEL VIÑET" 1886

Proyecto de urbanización de unos terrenos propiedad
de
D. Manuel Llopis
sitos en la Villa de Sitges.



"PROYECTO DE URBANIZACION DE UNOS TERRENOS PROPIEDAD DE D. Manuel Llopis SITOS EN LA VILLA DE SITGES" 1892



M·r Mediterrani

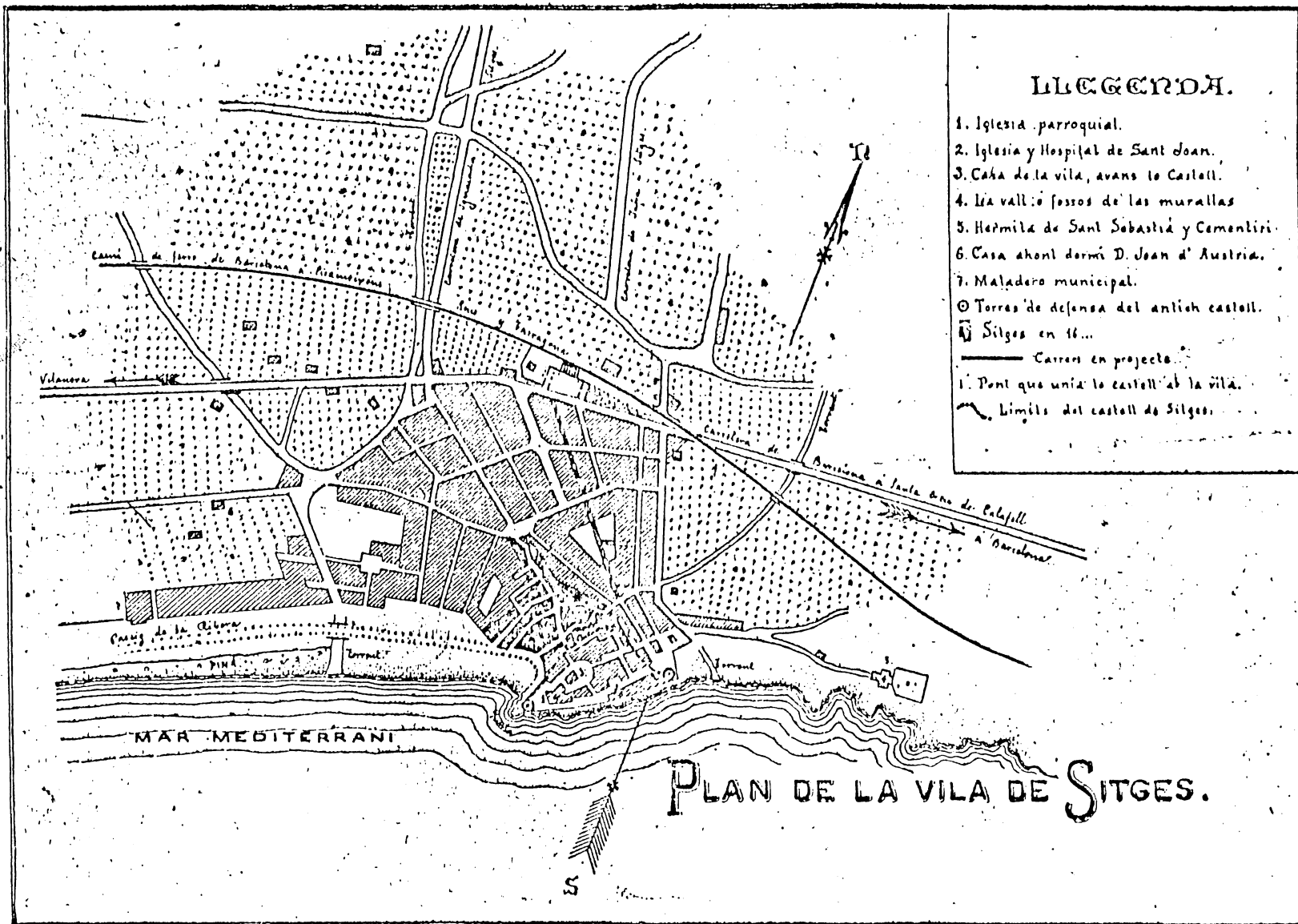


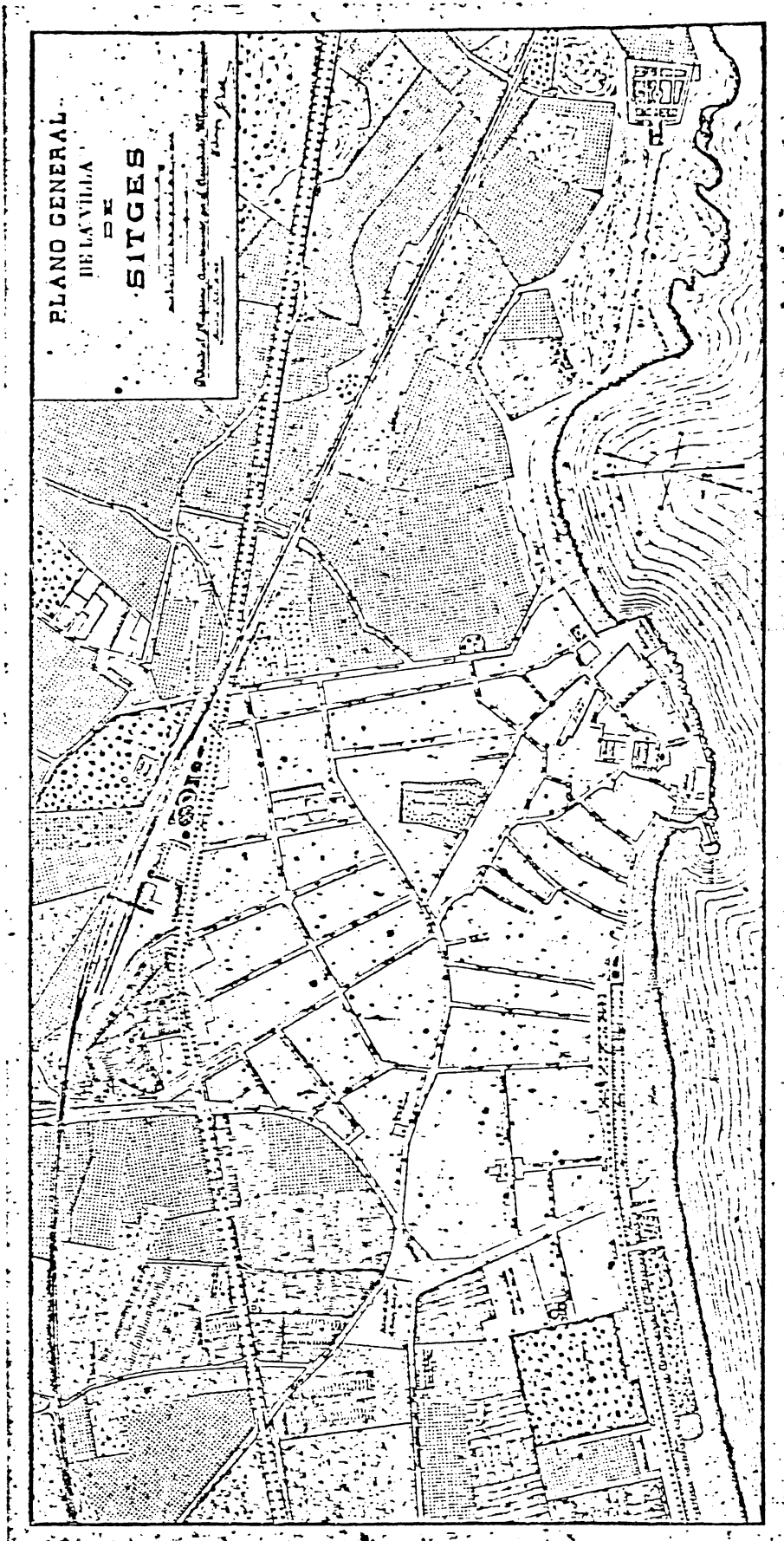
PLAN DEL CASTELL Y VILA DE SITGES A MITJANTS DEL SIGLE XVII

- | | |
|--|---|
| 1—Fossar ó cementeri. | 8—Portal de la Devl'ada. |
| 2—Iglesia parroquial. | 9—Portal del carrer del Aygua. |
| 3—Iglesia de Sant Joan y Hospital. | 10—Portal del Cap de la Vila ó extrem de la Vila. |
| 4—Castell senyorial. | 11—Portal de la Carreta. |
| 5—Passadis sobre la muralla. | 12—Portal del carrer d' en Tacó. |
| 6—Pont que un a lo castell ab la vila. | 13—Portal del carrer Nou. |
| 7—Fossos. | T—Torras. |

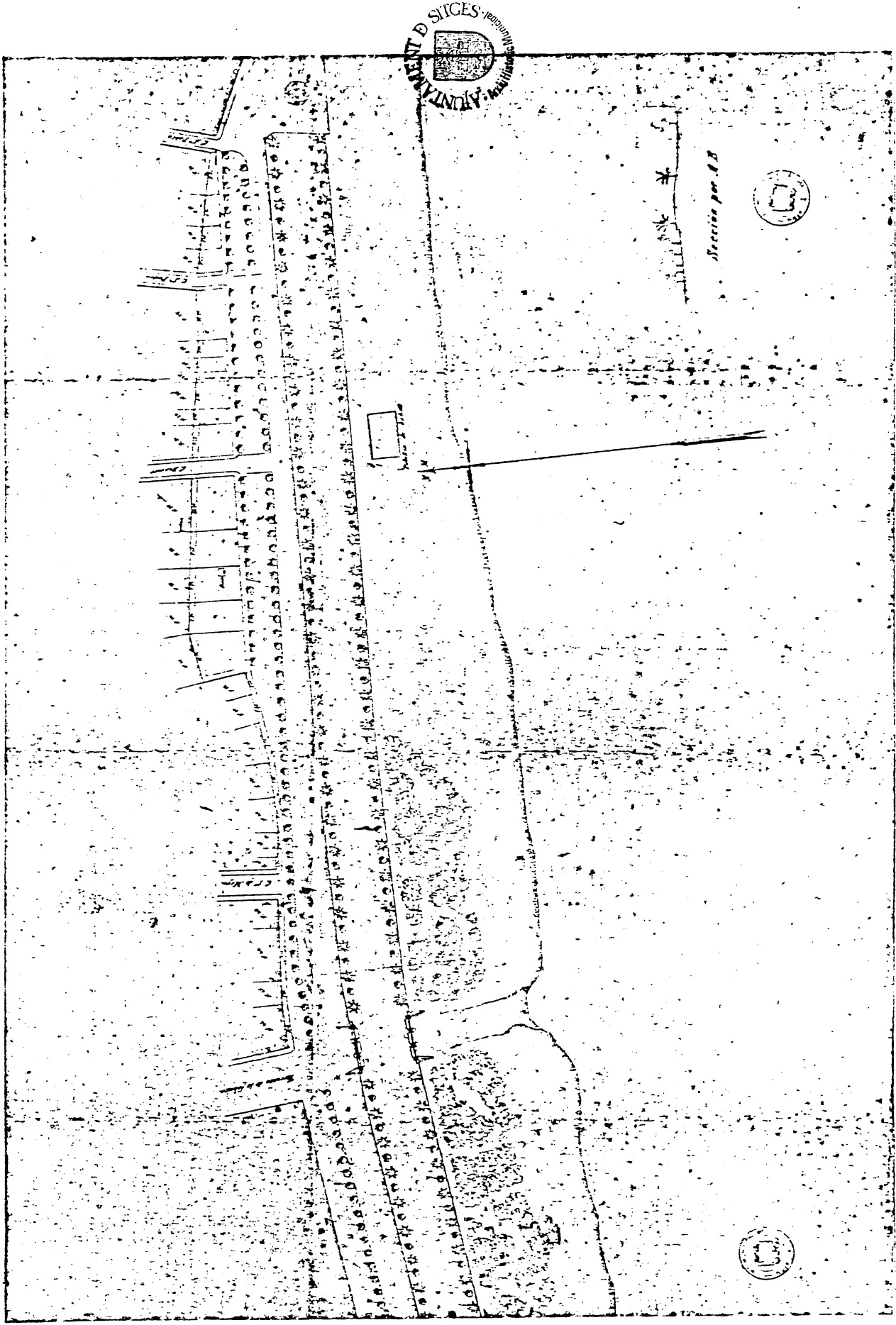
" PLAN DEL CASTELL y VILA DE SITGES A MITJANS DEL SEGLE XVII" PUBLICAT PER JOAN LLOPIS i BOFILL A L'ESTUDI.

"ASSAIG HISTORIC SOBRE LA VILA DE SITGES" 1891

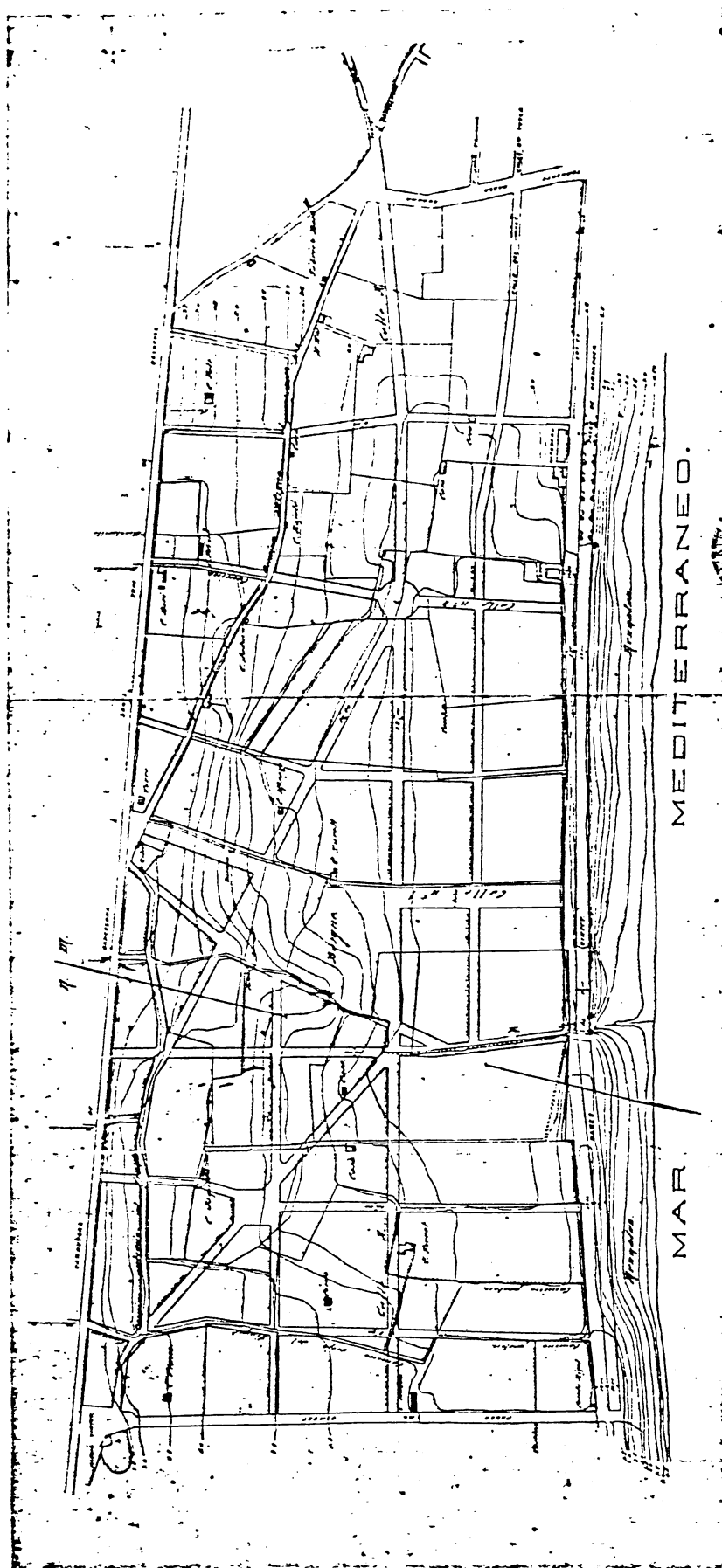




"PLANO GENERAL DE LA VILLA DE SITGES" 1902



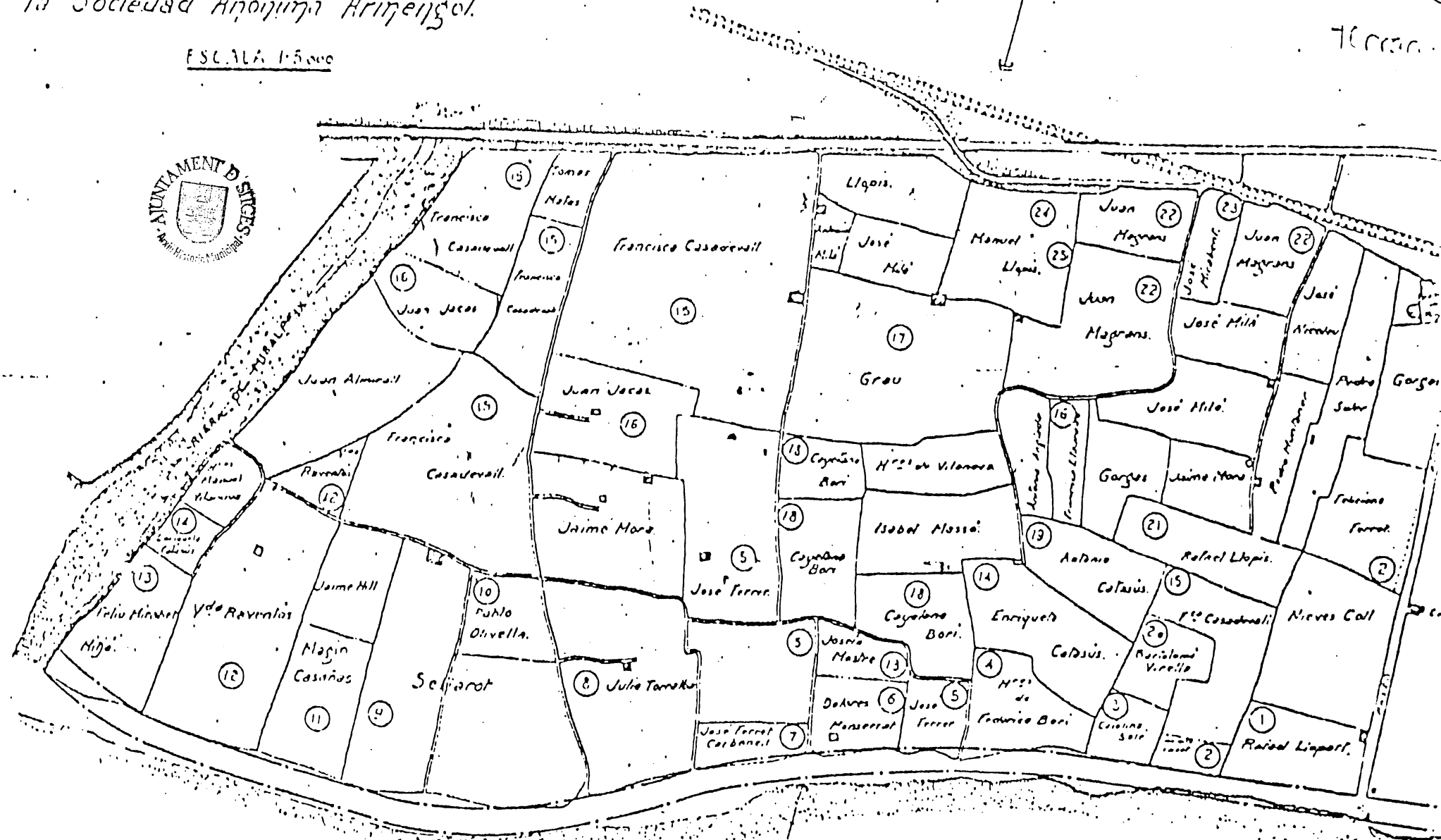
"PASEO DE LA RIBERA DE LA VILLA DE SITGES : PROYECTO DE



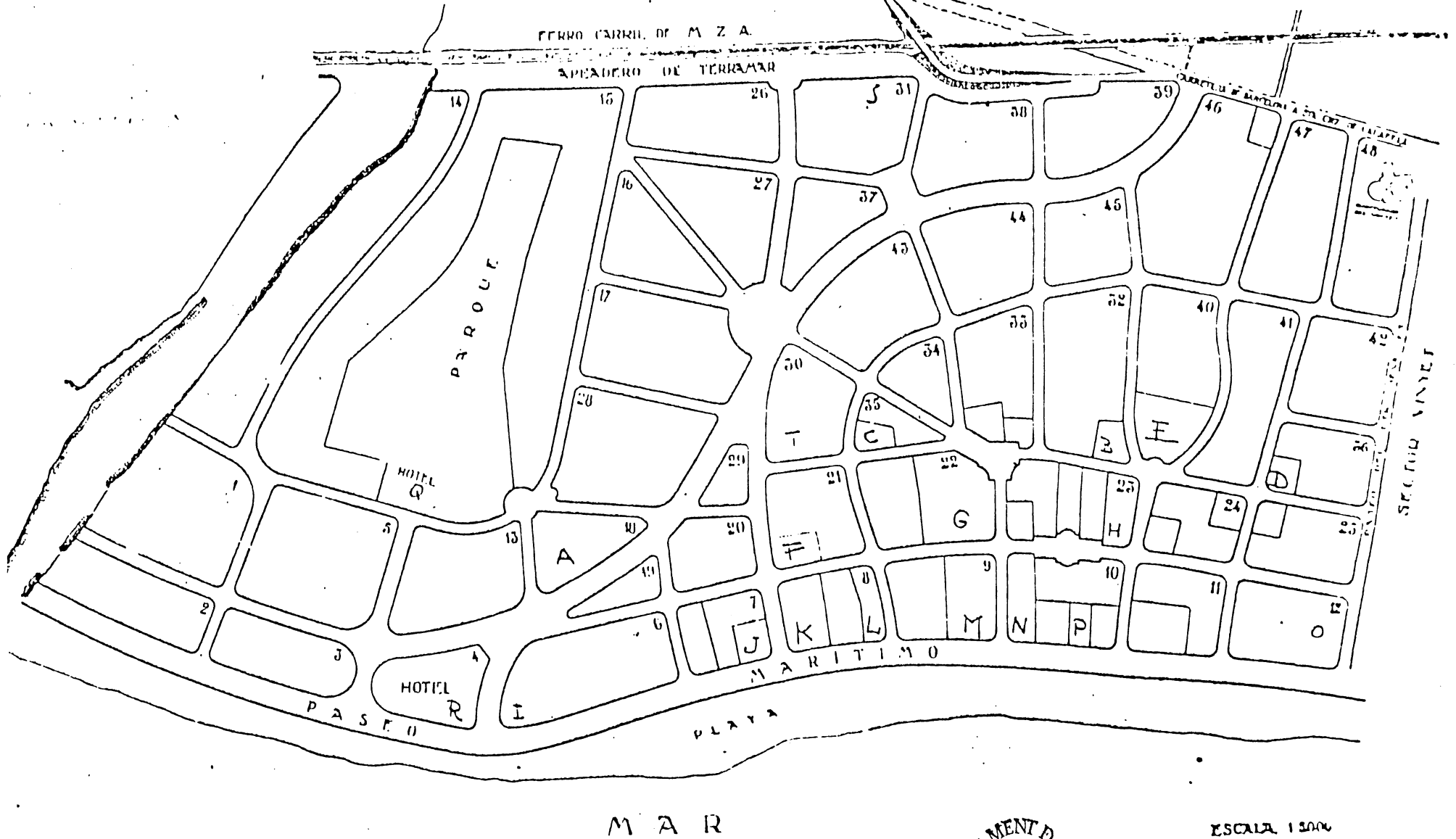
PROJECTE D'URBANITZACIO DEL SECTOR DEL VINYET. 1912-14

PLANO de los terrenos de que dispone la Sociedad Anónima Armengol.

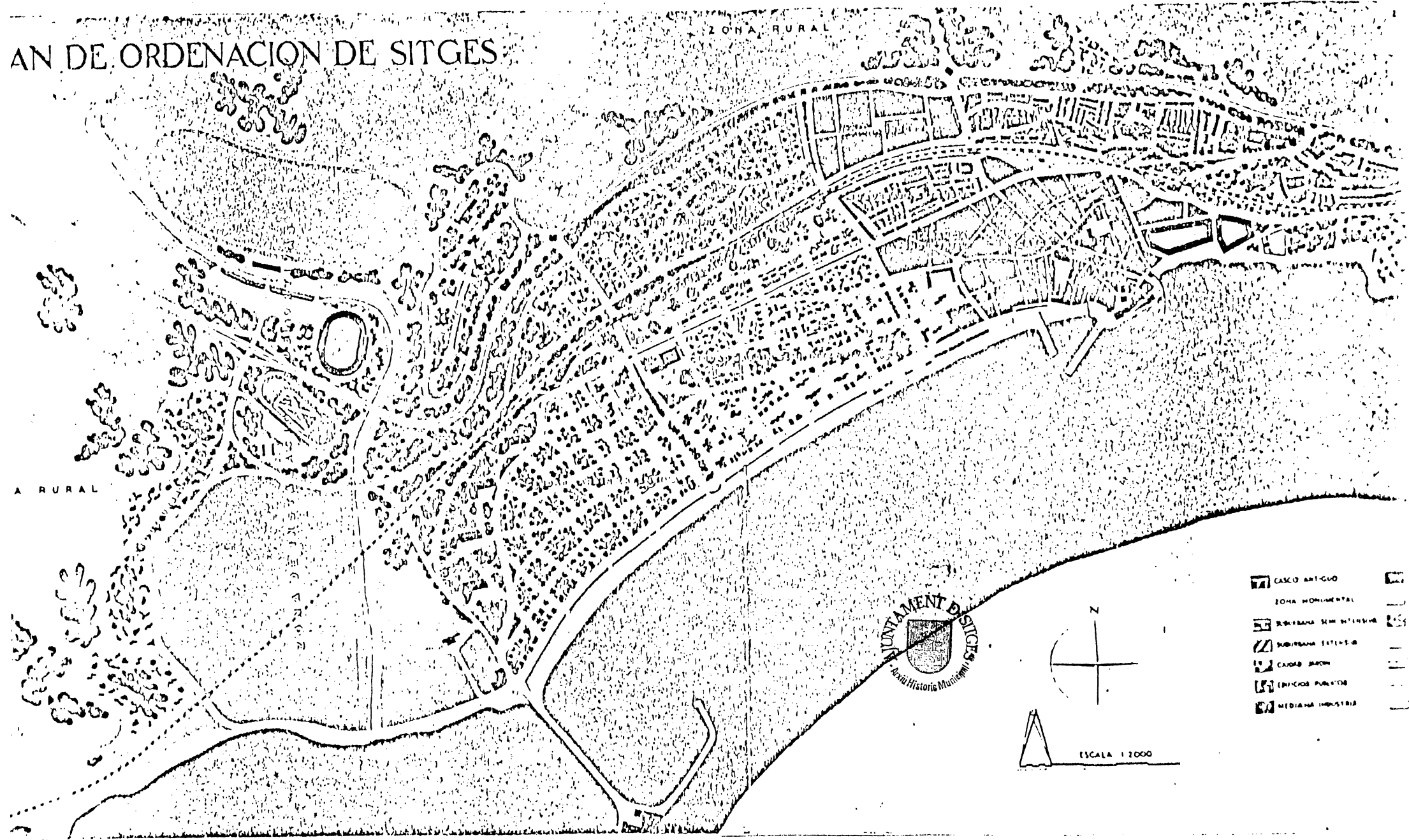
ESCALA 1:5000



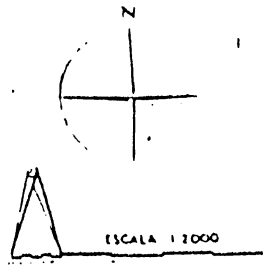
URBANIZACION DE TERRAMAR



PLAN DE ORDENACION DE SITGES



- CASCO ANTIGUO
- ZONA MONUMENTAL
- SUBURBANA SEMI INTENSIVA
- SUBURBANA EXTENSIVA
- CASAS BARRIO
- EDIFICIOS PUEBLOS
- MEDIANA INDUSTRIA



PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE SITGES. 1952.