

Estudio-propuesta de mejora de la Alternativa 2  
– Falso Túnel del tramo 3 de la autovía A-2 en su  
tramo Martorell – Igualada (junio de 2022)

---

## **1. OBJETO DEL ESTUDIO**

Se redacta este estudio en relación al anteproyecto de “Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 tramo Igualada – Martorell” clave A0-B-25 aprobado provisionalmente mediante Resolución de 17 de marzo de 2022 de la Subdirectora General de Proyectos por delegación del Director General de Carreteras.

Este estudio tiene como objeto justificar los motivos por los cuales el Ayuntamiento de Collbató considera que la alternativa a ejecutar es la alternativa 2 en falso túnel a su paso por Collbató y, al mismo tiempo, proponer mejoras a la planteada en el Estudio de alternativas del mencionado anteproyecto tanto en lo relativo a su trazado como en la urbanización de la plataforma superior y vías de servicio. Con ello se pretende dar una solución definitiva y permanente a las graves afectaciones que sufre el municipio de Collbató por el paso de esta carretera por su núcleo urbano y que al mismo tiempo sea la que mejor respuesta dé desde el punto de vista territorial y medioambiental.

Como ya se justifica en los informes técnicos, el informe del Ayuntamiento, alegaciones y otros documentos que acompañan este estudio, la alternativa 3 de variante de Collbató, si bien es cierto que aleja la carretera del núcleo urbano, no es aceptable por una gran multitud de motivos territoriales, medioambientales, paisajísticos y sociales. Por otro lado, tal como se demuestra en los informes técnicos e informe sobre el análisis multicriterio la alternativa 2 es la que mejor valoración obtiene.

## **2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA**

### **2.1. ESTADO ACTUAL**

El actual trazado de la A2 a su paso por Collbató incumple el propio Reglamento de Carreteras en diversos puntos de su trazado y por tanto resulta obvio que precisa de actuaciones de mayor o menor calado.

Está compuesto por tres carriles en dirección Lleida y dos en sentido Barcelona, lo cual podría considerarse suficiente con los datos de IMD actuales y los previstos a 20 años considerando la reducción de tráfico derivada de la liberación de peajes de la AP-2 y AP-7.

No obstante, es algo evidente y así lo reconoce el propio Anteproyecto que este trazado no es admisible por los problemas de fraccionamiento del municipio, ruidos, contaminación, etc. También es cierto, como dice el Anteproyecto, que las soluciones para mitigar el impacto acústico para cualquier alternativa en superficie, como sería la alternativa 1 o actuaciones específicas en la alternativa cero, provocarían impactos críticos para la población ya que se precisarían barreras acústicas de hormigón de hasta 6 metros de altura provocando un impacto paisajístico y visual inaceptable.

Esta carretera, según datos de 2019 facilitados por el Ministerio de Transportes tiene una Intensidad Media Diaria (IMD) de 23.212 vehículos en sentido Lleida y 22.694 en sentido Barcelona, lo que hace una IMD total de 45.906 vehículos/día de los cuales aproximadamente un 17% son vehículos pesados. Es pues una elevada intensidad de tráfico que justifica sobradamente la urgente adopción de soluciones para mitigar los graves perjuicios sobre la población de Collbató.

### **2.1. SOLUCIÓN PROPUESTA**

De las tres alternativas planteadas por la Demarcación de Carreteras de Catalunya cabe recalcar lo dicho en los informes técnicos adjuntos y que a modo de resumen sería lo siguiente:

- Cualquier alternativa en superficie sobre el trazado actual no resuelve el problema existente sino que, en caso de la alternativa 1 de ampliación a 6 carriles aún lo acrecienta. Como se ha dicho anteriormente las barreras acústicas que habría que instalar provocarían impactos inasumibles. Lo mismo se podría decir de una alternativa cero con actuaciones puntuales de mejora de la seguridad.
- La alternativa 3 de la Variante de Collbató sería una solución en caso de que fuese admisible territorialmente pero como se demuestra en los informes técnicos es inaceptable, contraria al ordenamiento municipal y territorial (Plan Territorial Metropolitano de Barcelona). Es por otro lado una alternativa contraria a la legislación ambiental europea y española, contribuye negativamente al cambio climático, aumenta el peligro de circulación por sus fuertes pendientes y destruye

el entorno natural de Collbató y los municipios cercanos de la zona de Montserrat. Significaría un fraccionamiento más del municipio ya que ni la deconstrucción ni la reurbanización del actual trazado no se contempla en el Anteproyecto y quedaría a expensas de proyectos futuros que ni tienen hoy por hoy estudios ni presupuesto ni fecha.

- Una alternativa mixta de semi-soterramiento en trinchera no solucionaría el fraccionamiento del municipio y su afectación sería asimilable a la alternativa 1 de ampliación en superficie. Quizás tendría una mejor respuesta al impacto acústico pero sería una solución provisional que con el tiempo habría que replantear para acabar soterrando la autovía con el consiguiente incremento de costes y afectación del tráfico que ello implicaría.
- La revisión del análisis multicriterio concluye que la alternativa mejor valorada es la alternativa 2 en falso túnel.

### **3. PROPUESTA SOBRE LA ALTERNATIVA 2 EN FALSO TÚNEL**

Una vez justificada la elección de la alternativa 2 en falso túnel, a continuación se detalla para su estudio y valoración por la Demarcación de Carreteras de Catalunya, la propuesta efectuada por el Ayuntamiento de Collbató.

Como base de este estudio se ha tomado la documentación, cartografía y planos de esta alternativa que figura en el estudio de alternativas del documento del estudio de Impacto Ambiental, proponiendo las mejoras y actuaciones siguientes:

#### **3.1 PROLONGACIÓN DEL FALSO TÚNEL**

El anteproyecto en su estudio de alternativas propone un soterramiento bajo falso túnel con inicio en sentido Barcelona a partir del Km 1,500 (inicio de la urbanización del Bruc Residencial) y final en el Km 3,510 (barrio de Les Illes). **(Plano n. 1)**

**Propuesta 1: Prolongar el falso túnel hasta el Km. 4,000 entre el barrio de la Fumada y el polígono industrial Les Ginesteres.** De esta manera se protegería dicha urbanización del impacto acústico de la carretera y se solucionaría un problema histórico de aislamiento de esta urbanización en relación al resto del municipio. La solución es técnicamente viable ya que la entrada al túnel estaría a una distancia cercana a los 350 metros del acceso más cercano, cumpliendo así el Reglamento de Carreteras que establece una distancia mínima de 280 metros para una velocidad de proyecto de 100 km/h que es la prevista en el anteproyecto **(plano n. 2)**. Incluso sería aceptable para velocidades de proyecto de 120 Km/h que no es el caso.

Es una buena zona para el final del túnel dada la orografía del terreno.

#### **3.2 SEPARACION ENTRE CALZADAS**

Se observa que el trazado de 6 carriles bajo falso túnel no mantiene una distancia igual entre calzadas de sentidos contrarios. Ello provoca la invasión de más terrenos colindantes.

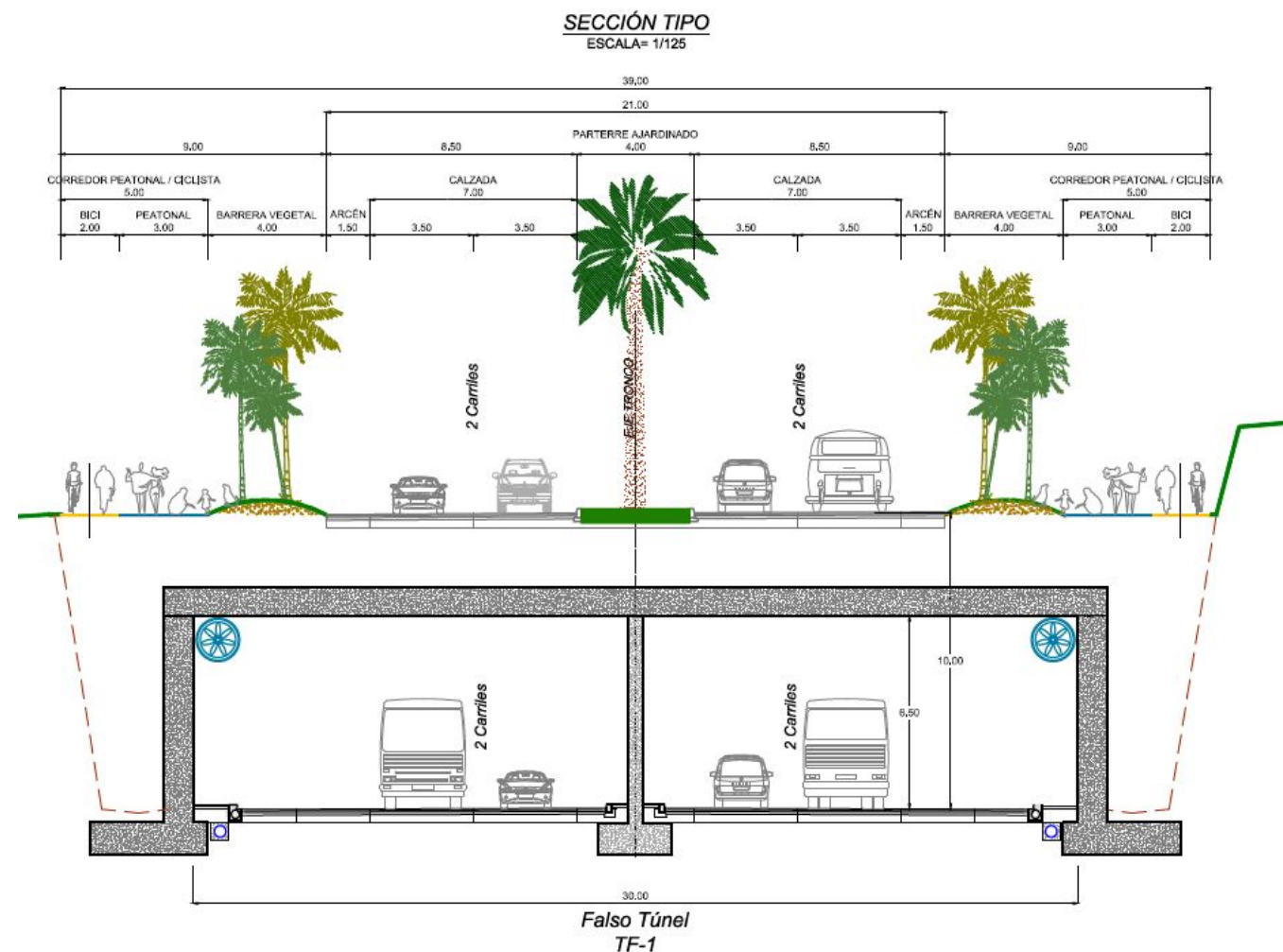
**Propuesta 2: Debería corregirse la separación entre las calzadas de la vía bajo túnel para hacerla uniforme en todo su trazado cubierto, (Plano n. 3).**

#### **3.3 VIAS DE SERVICIO Y ACCESOS AL NÚCLEO URBANO**

El anteproyecto en su estudio de alternativas propone sendas vías de servicio paralelas al falso túnel. Ello provoca la invasión en una superficie importante de las parcelas colindantes. (Plano n. 4)

**Propuesta 3: Vías de Servicio sobre el falso túnel. Se propone ubicar las vías de servicio en forma de trazados de tipología urbana sobre la cubierta del falso túnel.** Estas vías se usarían principalmente por los vehículos que accedan al núcleo urbano de Collbató y alrededores. Tendrían anchura de 3,5 metros y arcén permitiéndose su uso por los vehículos de mercancías peligrosas que no podrían acceder al falso túnel y también serían una posible vía alternativa en caso de accidente bajo el túnel o mantenimiento del mismo. Se ha diseñado de manera que, si así se considera oportuno, se pueden prever en un futuro dos carriles en cada sentido de la marcha en lugar de uno. **(Planos n. 5 a 9).**

Esta propuesta con las vías de servicio sobre el falso túnel es similar a otras ya existentes en la Red Nacional de Carreteras. Concretamente el pasado mes de mayo de 2022 se ha licitado por parte del Gobierno de Canarias una obra de características muy similares para el soterramiento de la Autovía TF-1 de Tenerife tramo Las Américas – Fañabé en un tramo de unos 3 kms de longitud. Con esta obra se procederá a soterrar la autopista TF-1 con un falso túnel de 2 kms en el tramo comprendido entre Las Américas y Miraverde, quedando la parte superior convertida en una rambla de cuatro carriles con zonas ajardinadas, carriles bici y cuatro rotondas que permitan derivar el tráfico entre las dos márgenes de Playa de Las Américas, así como hacia Torviscas y Fañabé. Esta es la sección-tipo planteada para esta autovía, muy similar a la propuesta que se expone en el presente estudio. **(Plano n. 14)**



	EL INGENIERO DIRECTOR:	Anteproyecto de las obras TF-1. Las Américas – Fañabé Aumento de Capacidad en Vías Colectoras sobre Falso Túnel. Isla de Tenerife	CLAVE:
	INGENIERO DE CAMINOS, S. y P. FERNANDO GONZÁLEZ GASTRERUECHA		INGENIERO DE CAMINOS, S. y P. JOSÉ LUIS PÉREZ BETANCOR

### 3.4 URBANIZACIÓN DE LA CUBIERTA DEL FALSO TÚNEL

En la actualidad hay problemas para la movilidad entre los distintos núcleos de Collbató, especialmente entre los situados a ambos lados de la autovía. Hay también un problema de conexión entre Collbató y el Bruc a través de vías urbanas. Por ello se propone lo siguiente:

#### Propuesta 4: Mejora de la movilidad.

Las vías superiores descritas anteriormente deberían disponer de los enlaces correspondientes al núcleo urbano de Collbató mediante tres rotondas ubicadas 1) en la zona de la urbanización de la Fumada, 2) la zona de acceso a la zona comercial y Avda del Centenari y 3) en el encuentro de l'Avda. Pierola con la calle Pierola, actualmente divididas por la autovía y que representaría una vía para la conexión de los núcleos al norte y sur de la autovía. En los planos 5 a 9 se pueden visualizar estas rotondas de acceso.

Asimismo sería recomendable al efecto de terminar correctamente la urbanización de la cubierta como una avenida urbana, disponer de una franja perimetral arbolada de protección de las vías superiores, un paseo peatonal de 2.5 metros a ambos lados y sendos carriles-bici de doble sentido de 2 metros de anchura. Estas vías deberían prolongarse hasta la rotonda de acceso al núcleo urbano del Bruc por ser muy habituales los desplazamientos entre estos dos municipios colindantes. Se adjunta como **Plano n. 10** un detalle de lo descrito.

### 3.5 ACCESOS AL TRONCO DE LA AUTOVIA

El anteproyecto no contempla ningún acceso al tramo soterrado de la A2. En nuestra opinión sería deseable disponer de un acceso a la vía soterrada en cada uno de los sentidos, evitando así largos y complejos recorridos en la zona urbana.

#### Propuesta 5: Accesos.

Proponemos para su estudio y valoración los siguientes:

- 1) Acceso sentido Lleida a la altura de la Avenida Pierola **(plano n. 11)**

- 2) Acceso sentido Barcelona a la altura de la Font del Còdol (**plano n. 12**)
- 3) Acceso para la incorporación a la A-2 (**plano n. 13**)

Todos los accesos se han previsto siguiendo las instrucciones del Reglamento de Carreteras, respetando las distancias mínimas de 1.200 metros a cualquier otro acceso así como las distancias de aceleración y pendientes máximas del 6%.

### **3.6 PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO**

El Estudio de Impacto Ambiental redactado por INECO en su apartado 1.6.3.12 de afectación sobre el Patrimonio Cultural establece como **afectación total** para la alternativa 2 en Falso Túnel el **Brocal del Pou de Can Migrat**. Efectivamente este elemento está recogido en el P.E.P.P. I CATÀLEG DE BÉNS ARQUITECTÒNICS, HISTÒRICS I AMBIENTALS DE COLLBATÓ como un “Patrimonio Ambiental Paisajístico” clasificado como “Elementos caracterizadores del paisaje rural”, Categoría BCIL, número de registro 921-I, con grado de protección de Nivel 1 – Integral y Nivel 4 – Ambiental.

Consideramos por tanto que **este Bien debe ser respetado durante la fase de construcción del falso túnel**, lo cual no tiene ningún problema técnico ya que se encuentra a 12 metros de la zona de los trabajos de soterramiento. En la construcción de la rotonda superior deberá quedar integrado en dicha rotonda tal como se recoge en el plano número 7.

En cuanto al Hostal de la Fumada, elemento también protegido por el Catálogo, se les atribuye una afectación parcial de la parcela sin afectar ningún elemento constructivo de dicho Bien. Se recomienda estudiar que la afectación sea lo menor posible y que en ningún caso se afecten las construcciones existentes. Se adjuntan las fichas de Patrimonio de ambas.

**Propuesta 6 - Patrimonio:** Preservar el Brocal del Pou de Can Migrat y las edificaciones del Hostal de la Fumada, ambos elementos protegidos por el PLA ESPECIAL DE PATRIMONI I CATÀLEG DE BÉNS ARQUITECTÒNICS, HISTÒRICS I AMBIENTALS DE COLLBATÓ. De igual manera para los elementos patrimoniales que puedan ser afectados de otros municipios, Can Pascual y la Casa Nova 2 de Hostalets de Pierola, deberán adoptarse las medidas necesarias para que su afectación sea la mínima y se respeten las

edificaciones y elementos objeto de su protección. En todos los casos puede conseguirse con una ligera corrección del trazado.

### **3.7 INSTALACIONES AUXILIARES**

El falso túnel debería incorporar las estaciones de filtración de gases mediante precipitación electrostática para evitar la evacuación de contaminantes a la entrada y salida del túnel y devolver aire purificado al sistema de ventilación del interior del túnel. Asimismo se deberán prever los nichos y refugios de seguridad con salida al exterior para casos de emergencia de acuerdo con el Reglamento de Carreteras.

### **3.8 APARCAMIENTO DE CAMIONES**

Tal como se indica en el Informe de alegaciones consideramos inadecuado este gran aparcamiento de camiones por su carácter manifiestamente desproporcionado, su cercanía al núcleo urbano de Collbató (250 metros) y su ubicación contigua y directamente colindante con espacios naturales protegidos: el espacio del PEIN Montserrat ES 510139 y la Zona LIC ES 5110012 Montserrat – Roques Blanques – río Llobregat.

**Propuesta 7:** Por estos motivos proponemos la supresión de esta infraestructura.

### **3.9 OBSERVACION FINAL**

El presente estudio se redacta como un documento de trabajo al efecto de justificar la solución propuesta por el Ayuntamiento de Collbató y mejorar la solución propuesta por la Demarcación de Carreteras de Catalunya así como servir de base para un posterior trabajo técnico conjunto entre los técnicos designados por la Administración del Estado y del municipio de Collbató. Es su redacción final se someterá a valoración por parte del Consejo Asesor Urbanístico Municipal de Collbató y por la Comisión de Patrimonio de Collbató.

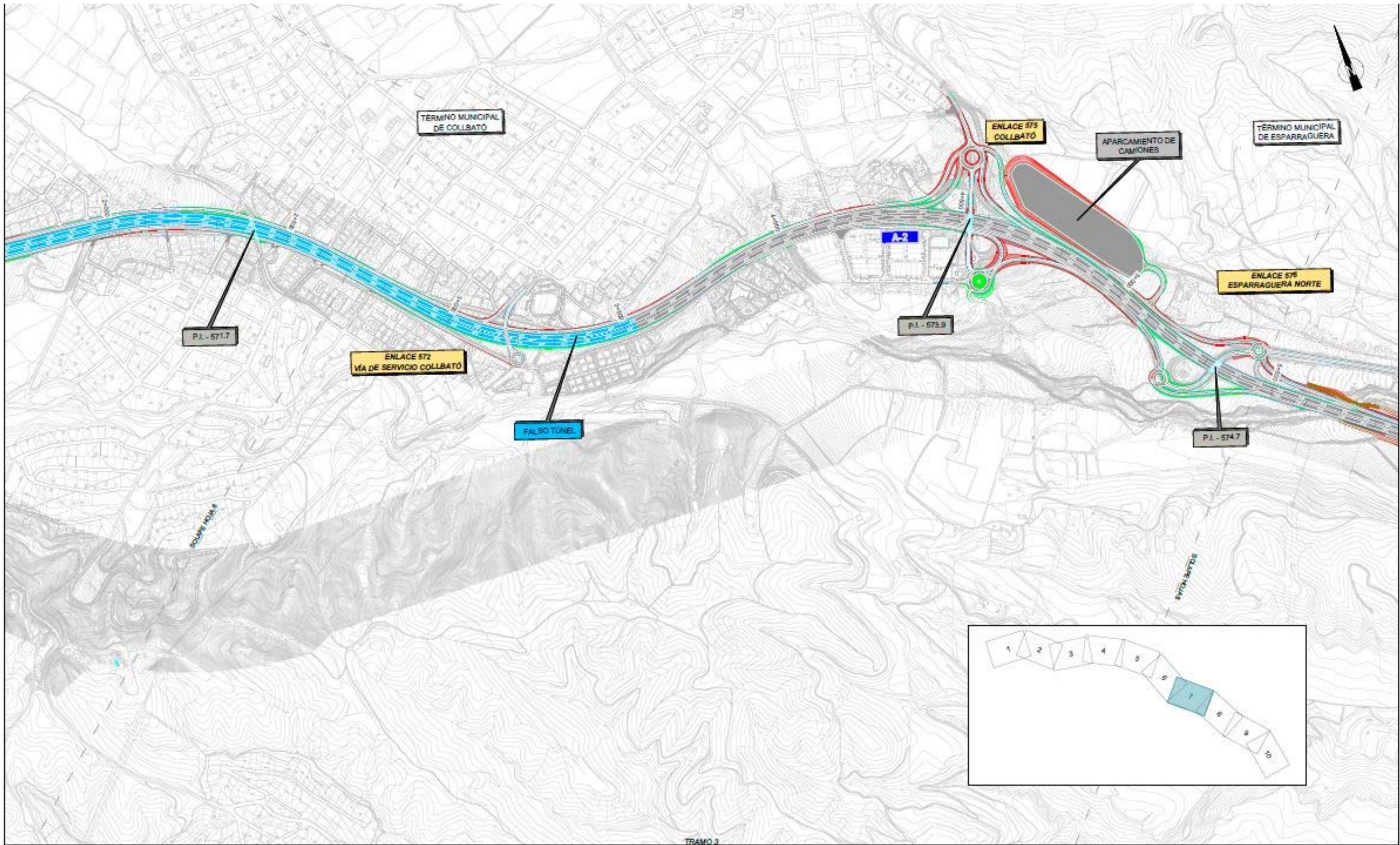
Collbató, en la fecha de la firma electrónica

Josep Estradé Calmet  
Concejal de Acción Territorial de Collbató

## **PLANOS**

- **Plano n. 1: Acceso Este Falso Túnel Anteproyecto**
- **Plano n. 2: Acceso Este Falso Túnel Propuesta Ayuntamiento**
- **Plano n. 3: Separación entre calzadas vía soterrada (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 4: Afectación de las vías de servicio paralelas al trazado del tronco principal (Propuesta Variante 2 del Anteproyecto)**
- **Plano n. 5: Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 6: Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 7: Rotonda accesos al núcleo urbano y acceso Autovía A-2 sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 8: Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 9: Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 10: Detalle urbanización cubierta falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**
- **Plano n. 11: Acceso a la autovía sentido Lleida**
- **Plano n. 12: Acceso a la autovía sentido Barcelona**
- **Plano n. 13: Acceso de incorporación a la autovía sentido Barcelona**
- **Plano n. 14: Sección tipo**





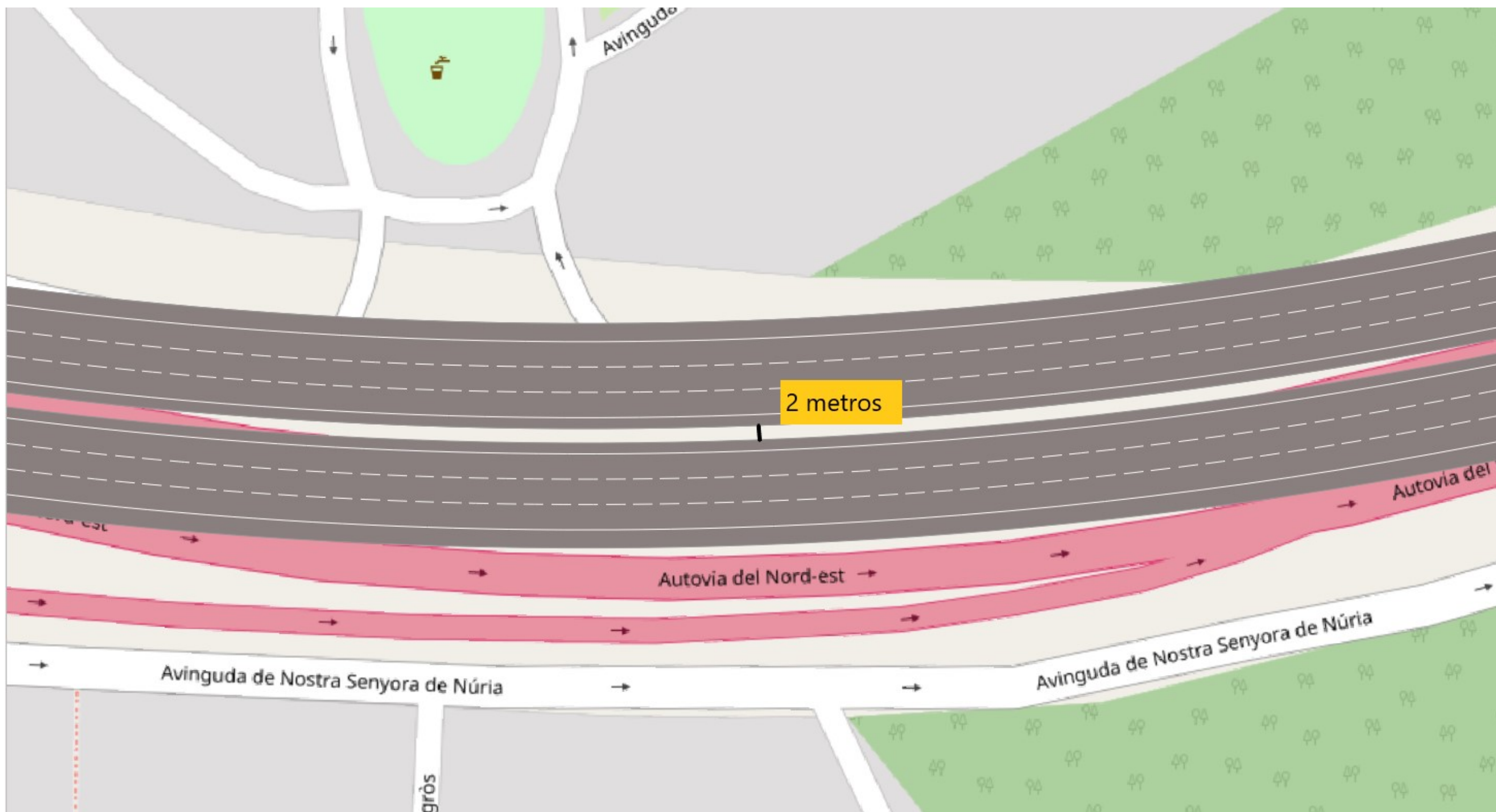
Plano número 1. Acceso Este Falso Túnel Anteproyecto





Plano número 2. Acceso Este Falso Túnel Propuesta Ayuntamiento





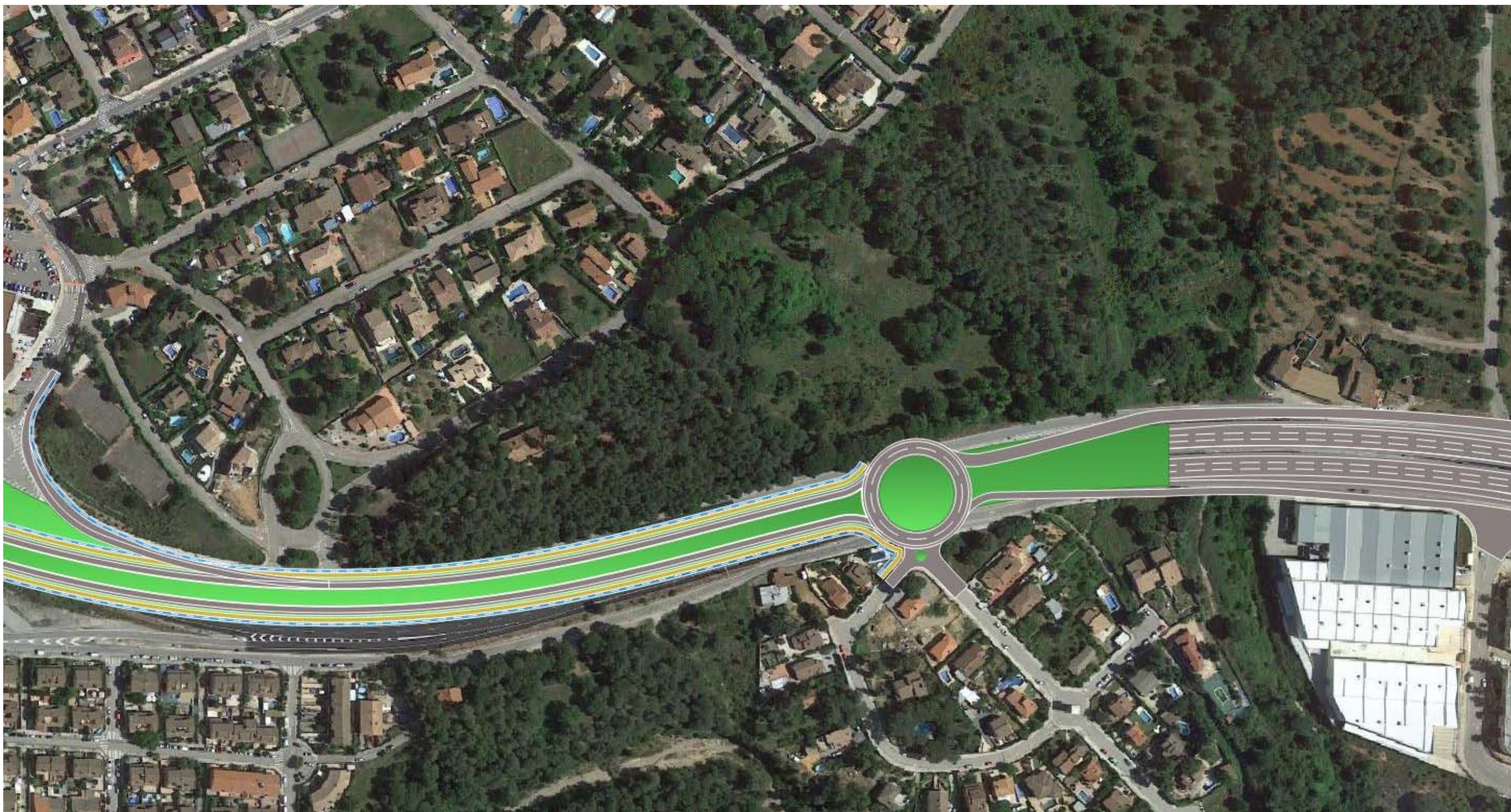
Plano número 3. Separación entre calzadas vía soterrada (propuesta Ayuntamiento)





**Plano número 4. Afectación de las vías de servicio paralelas al trazado del tronco principal (Propuesta Variante 2 del Anteproyecto)**





**Plano número 5. Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**





**Plano número 6. Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**





Plano número 7. Rotonda accesos al núcleo urbano y acceso Autovía A-2 sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)





**Plano número 8. Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**





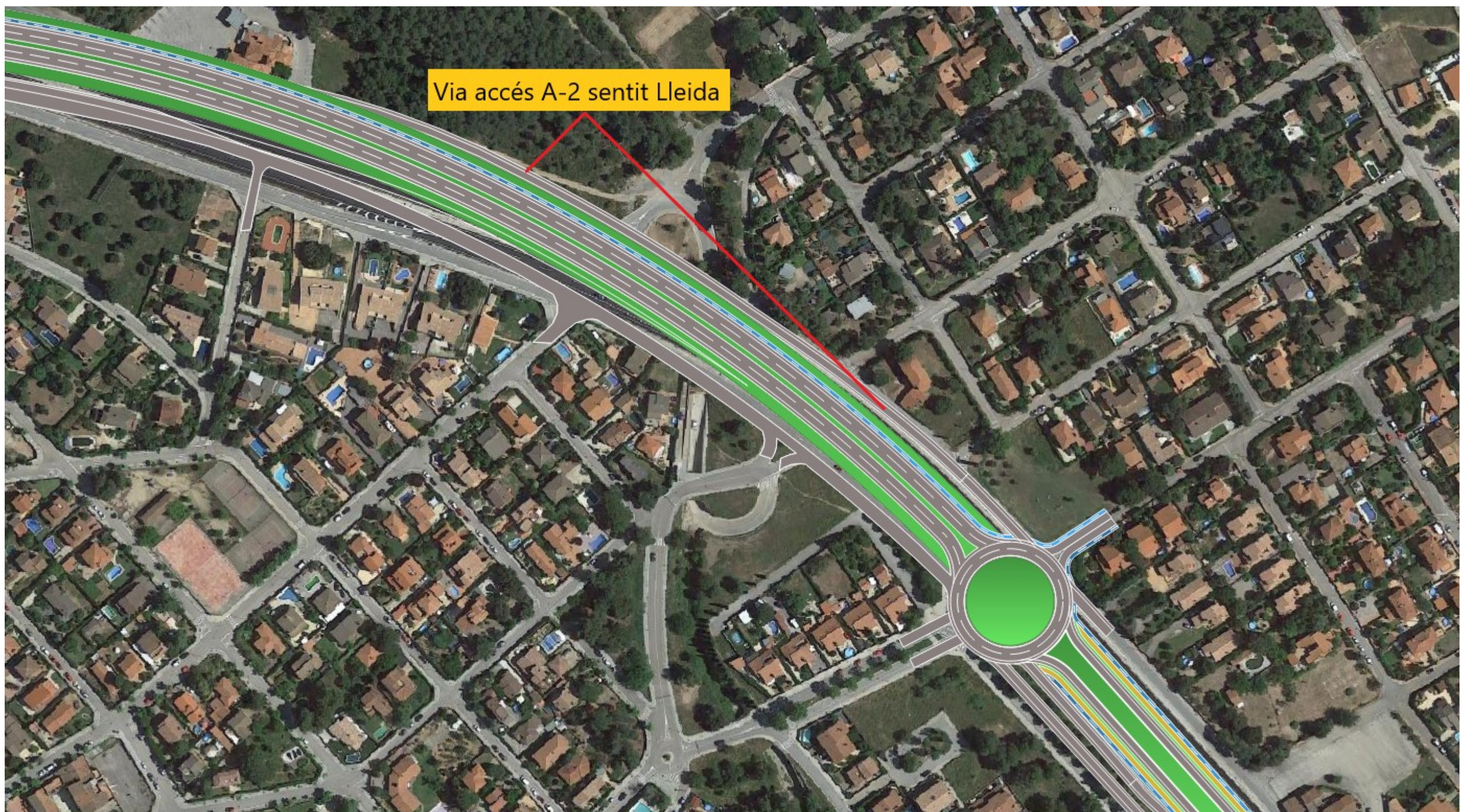
**Plano número 9. Vías de Servicio y accesos al núcleo urbano sobre la cubierta del falso túnel (propuesta Ayuntamiento)**





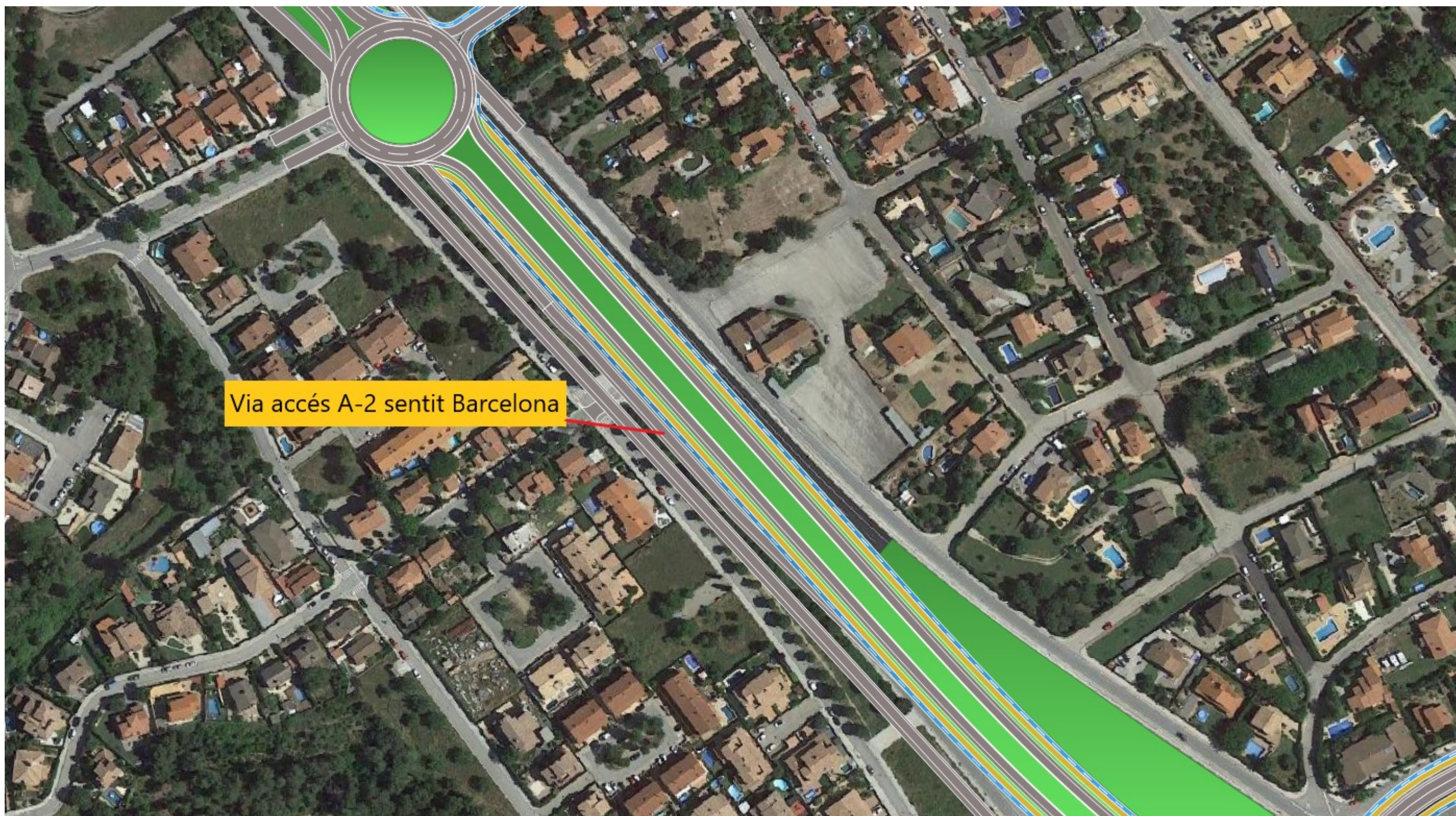
Plano número 10. Detalle urbanización cubierta falso túnel (propuesta Ayuntamiento)





Plano número. 11: Acceso a la autovía sentido Lleida





**Plano número. 12: Acceso a la autovía sentido Barcelona**

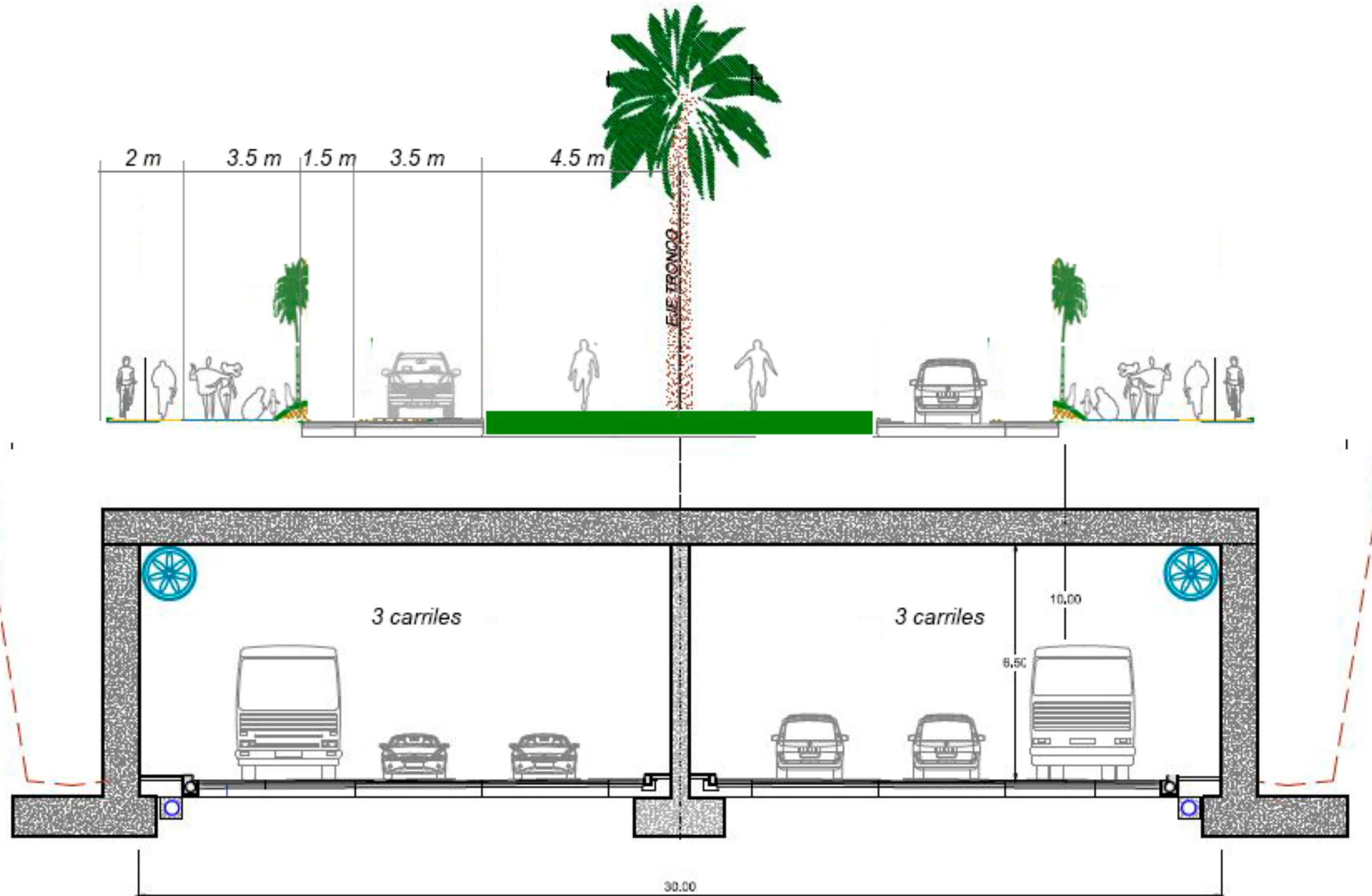




**Plano número. 13: Acceso de incorporación a la autovía sentido Barcelona**



**SECCIÓN TIPO**  
ESCALA= 1/125



Plano número. 14: Sección tipo



## **ANEJO 1: PATRIMONIO**

- Ficha de Patrimonio del Pou de Can Migrat
- Ficha de Patrimonio del Hostal de la Fumada



**BROCAL DEL POU DE CAN MIGRAT**

005.BAMP

FITXES RELACIONADES:

CONJ. ARQUIT. ELEM. ARQUIT. BÉNS ARQUEOL. BÉNS SOCIOE. BÉNS NATURALS BÉNS AMBIENT-PAISAT

CA

EA


BARP

BSE

BN

BAMP

**LOCALITZACIÓ**

<i>Indret</i>	Can Dalmasas	<i>Codi INE</i>	69
<i>Adreça/es</i>	Carrer de Can Migrat Avinguda de Montserrat		
<i>Coordenades UTM</i>	x = 400775 y = 4602255	<i>Identificació al plànol</i>	
	x2 = y2 =	<i>Grafisme categoria</i>	
	x3 = y3 =	<i>Delimitació bé</i>	.....
		<i>Entorn protecció</i>	



Localització  
ICGC



Context  
IRC

**DADES URBANÍSTIQUES**

<i>Pla vigent</i>	PGOU Text refós 2005
<i>Classificació</i>	SUC (urbà consolidat)

**BROCAL DEL POU DE CAN MIGRAT**

005.BAMP

**CATALOGACIÓ ANTERIOR**

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni ambiental-paisatgístic
<i>Classificació</i>	Elements caracteritzadors del paisatge rural
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nº reg/cat.</i>	921-I
<i>Nivell prot.</i>	Nivell 1. Integral

**CATALOGACIÓ**

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni ambiental-paisatgístic
<i>Classificació</i>	Elements caracteritzadors del paisatge rural
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nº reg/cat.</i>	921-I
<i>Nivell prot.</i>	Nivell 1. Integral
<i>Altres prot.</i>	Nivell 4. Ambiental

**DESCRIPCIÓ DEL BÉ**

<i>Tipologia funcional</i>	IP Interès Paisatgístic
<i>Subtipus funcional</i>	Pou
<i>Context</i>	Brocal situat a la zona de Can Dalmasas, en una rotonda propera a l'autovia A-2.
<i>Elements</i>	El pou de cal Migrat té un brocal de forma cilíndrica, de 1,35 m de diàmetre i 2,41 m d'alçària. Fou construït amb totxos de terra cuita corbats i rematats amb una peça de conglomerat circular per aprofitar la deu d'aigua que passa pel subsòl. L'extracció es feia per una boca rectangular, oberta al brocal i que donava accés a una corriola. Es tancava amb una porta de fusta, que descansava damunt d'una llosa de pedra. Aquesta obertura actualment està paredada, tot i que encara hi ha un dels golfos de ferro de la porta.
<i>Ús actual</i>	Ornamental
<i>Ús original / altres</i>	Agrícola
<i>Estat conservació</i>	Bo
<i>Altres determinacions vinculants</i>	Inclòs al MPC DB 17

**ÀMBITS DE PROTECCIÓ I OBJECTE**

<i>Elements</i>	Es protegeixen les construccions ja siguin de pedra o ceràmic i els mecanismes per pujar l'aigua en aquells si es conserven.
<i>Entorn de protecció</i>	S'ha de garantir un radi de 20 m de protecció de l'entorn dels pous, així com, si en disposa, de tot el traçat de la seva mina.

**RAONS PER A LA CATALOGACIÓ**

Valor natural/ambiental/paisatgístic

**REGULACIÓ DE LES INTERVENCIÓNS**

<i>Tipus d'intervenció</i>	Preservació del paisatge / Conservació
<i>Reg. intervencions</i>	No es permet l'afectació al sistema natural o artificial que aporta aigua al pou. Es permetran les actuacions de consolidació i millora, sempre que no modifiquin l'escala ni l'ús de les construccions preexistents i que mantinguin la tipologia de pous i brocals tradicionals del municipi.
<i>Usos permesos</i>	El que estableix el planejament vigent.
<i>Usos prohibits</i>	Els no inclosos a l'apartat anterior.
<i>Entorn de protecció</i>	S'han de conservar les característiques ambientals i paisatgístiques en l'entorn de protecció.



**BROCAL DEL POU DE CAN MIGRAT**

**005.BAMP**

**INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA**

*Informació històrica* El pou era situat al Pla de cal Migrat i pertanyia a Pau Ollé i Ollé, que l'any 1958 el va vendre a l'Ajuntament de Collbató, regit aleshores per Francesc Castells, per 125.000 pessetes. Tenia una profunditat de 42,90 m i un aforament de 3.200 l/h. L'any 1958 l'Ajuntament va nomenar encarregat "del pozo de cal Migrat, al vecino Sr. José Benavent" per tal que gestionés la venda d'aigua als particulars. El 1962 el consistori va fer un projecte per portar aquesta aigua fins a la Font del Còdol i Collbató, i hi va instal·lar un motor elèctric. Quan es va eixamplar la carretera, el pou originari va desaparèixer. El Ministerio de Obras Pùblicas va obrir aquest altre al costat del lateral de l'autovia, aprofitant els totxos de l'antic brocal.

*Observacions* Inclòs al MPC DB 17



Ortofoto  
ICGC

**BROCAL DEL POU DE CAN MIGRAT**

**005.BAMP**



Detall  
IRC



HOSTAL LA FUMADA

032.EA

FITXES RELACIONADES:

CONJ. ARQUIT. ELEM. ARQUIT. BÉNS ARQUEOL. BÉNS SOCIOE. BÉNS NATURALS BÉNS AMBIENT-PAISAT

CA 033 EA BARP BSE BN BAMP

LOCALITZACIÓ

Indret / barri Codi INE 69  
Adreça/es Carrer Fumada, de la, 4 Delimitació bé  
Coordenades UTM x = 402075 ; Identificació al plànol Entorn protecció  
y = 4601908 Grafisme categoria \*

DADES CADASTRALS	Número	Superfície	Sostre	N. plantes	Titularitat
	000301500DG00A	1649	1258	3	Privada



Localització  
ICGC



Context  
JPF

DADES URBANÍSTIQUES

Pla vigent PGOU TEXT REFÓS 2005  
Classificació SNU (no urbanitzable)  
Qualificació NU14. De protecció de conjunts  
arquitectònics  
Relació ntiva. PEPNMM  
PECMCRC

Planejament  
AC

HOSTAL LA FUMADA

032.EA

CATALOGACIÓ ANTERIOR

CATALOGACIÓ

Tipus de bé Patrimoni arquitectònic  
Classificació Edificis  
Categoria BPU  
Nivell prot. Nivell 3. Parcial  
Altres prot. Nivell 4. Ambiental

DESCRIPCIÓ DEL BÉ

Tipologia funcional ARRu Arquitectura Residencial Rural  
Estil i Època Arquitectura popular - tradicional; Època contemporània. Segle XIX  
Cronologia Origen 1815  
Parcel·la Gran  
Context Està al costat del vial de servei de la carretera A-2  
Elements L'Hostal de la Fumada és un habitatge familiar i agrícola de tres pisos amb les cobertes a dues aigües de teula ceràmica amb tortugada i la façana principal estucada de color blanc imitant un carreuat. A la planta baixa hi ha un portal emmarcat amb arc rebaixat sobre un graó d'accés i finestres amb reixa de forja als costats. A la clau hi ha la inscripció "MANUEL BROS 1811". Adossat a la façana hi ha un banc corregut. Al pis superior sobre el portal hi ha un balcó d'estructura de forja decorada i maons ceràmics amb barana de forja i balconera de fusta i dues balconeres amb barana de forja a cada banda. També té un rellotge de sol. A les golfes que ocupen l'espai central de l'edifici, es troba una galeria amb dues obertures d'arc de mig punt i barana de forja. A la façana hi ha restes d'estuc. En alguns trossos es veu que representen un espejament de pedra. Al costat de llevant hi ha adossat un cos modern de dues plantes i a ponent hi ha un tancat construït amb maó i dos portals. A llevant se situa l'antiga era de forma circular i enrajolada amb peces de terra cuita gravades amb les ditades.  
Ús actual Residencial  
Ús original/altres Hostal  
Estat conservació Molt dolent  
Façanes/Coberta Molt dolent  
Entorn/Jardí L'era està en mal estat amb moltes peces trencades.  
Estructura/Interior No s'ha pogut accedir  
Entorn de protecció A la part posterior té una zona amb vegetació baixa i té a tocar el torrent de la Fumada

ÀMBITS DE PROTECCIÓ I OBJECTE

Elements Es protegeix la façana principal amb el portal emmarcat amb la inscripció, el balcó amb la seva estructura metàl·lica, les obertures de façana amb les baranes de forja, el rellotge de sol, la galeria del cos de les golfes, les restes d'estuc imitant carreuat, les tortugades i l'era.  
Entorn de protecció Es protegeix el torrent de La Fumada.

RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

- Valor arquitectònic/tipològic/artístic
- Valor natural/ambiental/paisatgístic



HOSTAL LA FUMADA

032.EA

REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

Tipus d'intervenció Reforma, millora, remodelació o rehabilitació

Regulació Es permet la modificació

Façanes/Coberta Les intervencions que es duiguin a terme a les façanes es faran amb morter de calç i colors de pigments minerals. Es recuperarà la imitació de carreus que hi ha a la façana. Cal estudiar i intentar reproduir els estucs de la façana. També s'haurà de restaurar el rellotge de sol.

S'han de mantenir les obertures originals de la façana amb cura de no malmetre la inscripció de la clau.

Es restauraran les fusteries originals i si no es pot se'n posaran d'ídèntiques a les originals. A la coberta les intervencions s'hauran de fer amb teula ceràmica del mateix tipus que l'existent. Les intervencions a la cornisa es faran amb maó ceràmic.

Les baranes es pintaran amb esmalt de color negre o gris.

Entorn/Jardí L'era no es podra pavimentar ni destruir i s'haurà de reparar amb rajoles del mateix tipus que les existents.

Entorn de protecció Es protegeix el torrent de La Fumada.

Usos permesos Els que estableix el planejament vigent

INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA

*Informació històrica* Entre 1801 i 1805 va entrar en funcionament la nova carretera reial que unia Barcelona i Madrid, passant per Martorell i Igualada (el precedent de l'actual A2). El nou vial transcorria mig quilòmetre al sud de Collbató, de manera que alguns habitants del poble van aprofitar per traslladar-se al costat del nou vial i obrir negocis que permetessin treure'n rèdit. És el cas de Josep Bosch i Manuel Bros a qui entre el 1815 i 1819 se'ls va concedir els permisos per tenir hostal a tocar de la carretera. Bros va obrir-hi el seu, que actualment es coneix com l'hostal de la Fumada i que encara conserva la següent inscripció en la dovella central del seu portal: MA/NUEL/BROS/1811.

El 1823, en el registre de feligresos del rector de Collbató trobem que Manuel Bros hi habitava amb la seva dona Rosa Maria i dues possibles serventes, Maria Agna Gavarró i Margarida Jorva. Vers el 1845 Madoz menciona que l'hostal era conegut com la Cova Fumada i que estava en ple funcionament. Era lloc de pas de traginers, diligències i carreters. Segons Assumpta Muset, durant la Guerra Civil (1936-1939) va servir d'aparcament per a tancs i va patir algun bombardeig. Actualment, l'edifici ha deixat de ser un allotjament i és un habitatge privat.

*Bibliografia* Arxiu Diocesà de Barcelona, Arxiu Parroquial de Collbató (Sant Corneli), 20 (Documentació històrica) i 22 (Estat de comptes, rebuts, etc.).

DIPUTACIÓ DE BARCELONA. Mapes del patrimoni cultural [en línia]. Barcelona: Diputació de Barcelona (Oficina de patrimoni cultural) i Ajuntament de Collbató, 2011 [consulta: 17/04/2018]. Municipi de Collbató. Disponible a: <http://patrimonicultural.diba.cat/>.

MADOZ, PASCUAL. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Madrid: Estudio Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845.

MUSET, ASSUMPTA. Economía, sociedad i cultura al Bruc i al seu entorn al començament del segle XIX. Publicacions de l'Abadia de Montserrat: Barcelona, 2009.

HOSTAL LA FUMADA

032.EA



Ortofoto  
2014  
ICGC



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018



Façana  
2018



HOSTAL LA FUMADA

032.EA

JPF

JPF



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018  
JPF

HOSTAL LA FUMADA

032.EA



Façana  
2018  
JPF



Façana  
2018  
JPF



Inscripció clau portalada  
2018  
JPF