COMISIÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA Y TERRITORIAL DE LA COMARCA DE BARCELONA

B

MEMORIA - 3e

MUNICIPIOS

Mayo 1973

2600

Biblioteca AMB
10011080

3 386

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

BIBLIOTECA

I N D I C E

22. SAN VICENTE DELS HORTS

23. SANTA COLOMA DE CERVELLO

24. SANTA COLOMA DE GRAMANET

25. SARDANYOLA

26. TIANA

27. VILADECANS (véase Gavá)

R. 20374

22. SAN VICENTE DELS HORTS

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

22.1.1. El municipio de San Vicente dels Horts está situado sobre el borde de las terrazas fluviales de la margen derecha - del río Llobregat, entre las desembocaduras de las Rieras de Vallirana-Cervelló y de Torrellas.

22.1.2. Nace como asentamiento receptor e intercambiador de los - productos, actividades y comunicaciones del núcleo inte-- rior montañoso de Garraf, en su trayectoria hacia el sistema de núcleos del Bajo Llobregat. El Puig Perdiguer y el Puig Castellá constituyen un primer frente del citado macizo montañoso que, avanzando sobre las terrazas del río Llobregat, separan las rieras de Cervelló y Torrellas, De este modo aquel frente protege la zona de asentamiento de San Vicente dels Horts.

22.1.3. El núcleo urbano de San Vicente está próximo a la Riera de Torrellas, aunque alejado de sus zonas inundables. Apoyado en la proximidad de la confluencia con el antiguo camino- de San Vicente a Torrellas, debe su sentido urbano inicial a la naturaleza básicamente agrícola de los terrenos de la

margen derecha del Llobregat, en especial en la zona denominada El Plá, de gran valor frutícola. Esta naturaleza agrícola de San Vicente ha tenido su reflejo en las tipologías de edificación existentes, así como en la distribución de la propiedad.

22.2.1. La forma lineal del asentamiento obedece a su situación sobre la carretera de San Baudilio a San Vicente dels Horts, (BV-2002) de trazado paralelo al río, así como a la aparición de una barrera, constituída por la línea de los ferrocarriles Catalanes (Barcelona a Martorell), que limita el crecimiento hacia la zona montañosa.

22.2.2. Esta situación geográfica condicionó, en un principio, una estructura del núcleo antiguo, de gran densidad, apoyada sobre dos ejes longitudinales, el ferrocarril y la carretera de San Baudilio, y un eje central, la calle de Mosén Jacinto Verdaguer.

Esta estructura, sin embargo, no es indiferenciada, sino que viene apoyada por un núcleo primitivo, anterior a la expansión agrícola de la huerta, el cual se desarrollaba junto a la actual Plaza del Caudillo. De este núcleo parten las dos vías paralelas mencionadas, la calle de Mosén Jacinto Verdaguer y la calle de José Antonio, ejes de desarrollo residencial que constituirán de este modo los soportes de su estructura urbana.

22.3.1. El acontecimiento de mayor impacto fué la apertura, con la primera industrialización, de la línea de los Ferrocarriles Catalanes. La influencia del ferrocarril aceleró el proceso urbanizador, consecuencia del cual sería la aparición de la zona de ciudad jardín, denominada Pueblo Nuevo, zona de un elevado nivel de calidad urbana, utilizada en su mayor parte como segunda vivienda. Posteriormente apareció la urbanización de San Antonio, situada en la zona de Can Campañá, sobre la carretera de Torrellas y limitando en su parte alta con la finca Can Costa.

22.3.2. El nucleo residencial del Pueblo Nuevo, en el entorno de la Plaza de Llinás, surgió al amparo de la estación del ferrocarril, que, prescindiendo de criterios de accesibilidad, se situó alejada del núcleo urbano.

22.3.3. En la actualidad y a partir de 1960, el factor más influyente en el proceso de urbanización de San Vicente ha sido su proximidad a la zona denominada de Cuatro Caminos, cruce de las carreteras de Barcelona a Valencia (N-340) y a Madrid (N-2). Esta situación privilegiada ha originado la atracción de un elevado número de importantes industrias relacionadas con el cemento (Molins, Durisol y Palosca), así como industrias destinadas a la fabricación de material de laboratorio y principalmente de papel y artes gráficas (Printer).

22.4.1. Factor negativo ha sido la aparición de un cierto tipo de edificación clandestina mediante sistemas de auto construcción. Las laderas del Puig Casteller y Puig Perdiguer, así como las terrazas situadas en torno a la riera de Torrellas, han contituído el marco sobre el que se han desarrollado los citados procesos marginales, que han dado lugar a la aparición de los "conglomerados" de La Guardia y de San José, situados respectivamente sobre los caminos de Màs Vila y del Puig Castellar y separados por una profunda vaguada por la que discurre el denominado Camino Hondo.

22.4.2. Las características del proceso de urbanización clandestina, denominado "autoconstrucción", son a nivel muy general: a) una parcelación previa al proceso de ejecución de la urbanización; b) una tipologia de edificación, no regulada por Normas ni Ordenanzas, sino por pautas culturales, servidumbres y pactos de medianería entre propietarios contiguos; y c) un tipo de construcción muy economico basado en la utilización de elementos y materiales comercializados.

22.4.3. Como ya se ha dicho, la aparición del transporte público, el desarrollo industrial originado por la proximidad al cruce de Cuatro Caminos y la falta de capacidad de absorción del Casco Antiguo, cuyo Plan Parcial se hallaba en trámite, congelando de este modo el escaso suelo urbano

disponible, han sido las principales causas del crecimiento incontrolado.

El proceso de autoconstrucción, como proceso independiente y claramente establecido, aprovecha la falta de estricto control urbanistico y consigue revalorizar terrenos -- de bajo rendimiento agricola devaluados por algun motivo (los humos de la fábrica de cemento, en este caso) y -- próximos al casco urbano. De este modo se obtienen elevadas plusvalías y la misma degradación de la zona tiende a propagar el sistema.

22.5.1. Es interesante observar el "vacío urbanizador" que se ha producido entre la zona de San Antonio y el núcleo de - Pueblo Nuevo, a lo largo de la carretera BV-2005 de San Vicente dels Horts a San Martín de Torrellas. Las posibles causas de la aparición de este "vacío" son, por un lado, la calificación de Parque Forestal del Plan Comarcal de 1953, en parte de la citada zona, y la ubicación de ciertos servicios urbanos, como el cementerio. Por - otro lado, una cierta retención especulativa de ser urbanizados por su proximidad a dos centros de fuerte dinámica de crecimiento. Cabe, por supuesto, que la explicación del fenómeno se halle en un deseo de cumplir la ley.

22.5.2. En parte de la citada zona de Parque Forestal, al amparo de la separación ocasionada por los torrentes del Clavarol y de Isbert, han surgido un cierto número de indus-

trias con licencias provisionales. De este modo se ha - creado una situación de "facto".

22.6.1. La estructura propuesta por el anterior Plan Comarcal consistía básicamente en limitar el desarrollo urbano - a la zona situada entre el ferrocarril de Barcelona a - Martorell y la autopista de Barcelona a Martorell, inicialmente prevista sobre la margen derecha del río Llobregat.

El sector limitado, limitado por las calles de Ramón Poch y de La Industria se calificaba como "zona de Casco Antiguo" dirigiéndose el desarrollo urbano en forma lineal hacia las rieras de Cervelló y de Torrellas, mediante la calificación de dos zonas "Suburbana Extensiva".

22.6.2. Al lado de esta estructura fuertemente lineal se halla - la zona de "El Plá", cuyo carácter frutícola se respetó por el Plan como zona "Agrícola Permanente".

El sector situado más allá de la línea de los Ferrocarriles Catalanes, con excepción de una calificada como "Ciudad Jardín Intensiva", prevista en la zona del "Pueblo Nuevo", se calificaba en su totalidad como "Rural".

22.6.3. En uno de los extremos de la estructura linal propuesta, junto al cruce de Cuatro Caminos, el Plan preveía una zo

na industrial, la cual se encuentra en la actualidad totalmente ocupada, con excepción de la zona lindante con la fábrica Dussol. La situación de esta zona industrial, sobre un punto vital como es el cruce de Cuatro Caminos, originó graves problemas de tráfico al sobrecargar la ya de por sí elevada densidad de tráfico en el citado sector. Además era el único "Corte" a la continuidad de las franjas laterales del lecho del río, última oportunidad como canal amplio de comunicaciones entre el Barcelonés y el Delta con el resto del Area Metropolitana, la región y el país.

22.6.4. El Plan ignoró los procesos de urbanización que tenían lugar en el barrio de "El Serral", junto a la finca denominada Can Sala, así como los que se habían producido en la zona de Campañana, junto a la carretera de Torrellas, y que daría origen al conglomerado de San Antonio.

22.7.1. Una de las principales actuaciones urbanísticas, a nivel de planeamiento, por su gran influencia sobre el desarrollo urbano de San Vicente dels Horts, ha sido el denominado "Plan Parcial de las Zonas de Casco y Ensanche de San Vicente dels Horts", recientemente denegado, en su aprobación definitiva, por el Ministerio de la Vivienda.

El proceso de gestión de este Plan Parcial ha supuesto una congelación del suelo urbano disponible en las zonas de mayor aptitud para el crecimiento urbano, debido tanto

a su prolongado período de redacción, como a sus propias deficiencias, causantes en definitiva del elevado número de impugnaciones presentadas, así como del ya citado informe desfavorable del Ministerio de la Vivienda.

22.7.2. El citado Plan Parcial incluía modificaciones importantes en las previsiones del anterior Plan Comarcal, aumentando considerablemente la edificabilidad con la subsiguiente densificación.

A este respecto, son de destacar las modificaciones efectuadas junto a las calles Llobregat y Jacinto Verdaguer, en cuatro manzanas, inicialmente propiedad de la Comisión de Urbanismo, cedidas pon posterioridad al Patronato Municipal de San Vicente dels Horts y calificadas por el Plan General como "Suburbana extensiva". Se transformaban en Zona de Bloques Aislados . La antigua finca situada entre las calles de Jacinto Verdaguer, Industria y Antonio Mampel y el límite del ferrocarril, igualmente calificada como "Suburbana Extensiva", se transformaba en Zona de Bloques Aislados y en Suburbana Semintensiva.

En la zona de El Serral, el Plan Parcial ocupaba asimismo terrenos calificados como "rústicos" y "viarios", mediante ordenaciones de Bloques Aislados con una elevada edificabilidad.

22.7.3. El sector urbano "Pueblo Nuevo", la zona delimitada por

por la variante de la Diputación (Carretera BV-2002) y la vía prevista por un Plan Especial de Comunicaciones, redactado por la propia Comisión de Urbanismo, perdía- su carácter de "Suburbana Extensiva", transformándose en Zona de Bloques Aislados. En cambio se respetaba la calificación de la zona de Ciudad Jardín situada al otro lado de la línea del ferrocarril, junto a la carretera - de Torrellas. Se intentaba legalizar algunos sectores - con edificaciones desarrolladas fuera de ordenación, a través de la creación de una denominada "Zona Comercial de Barrio", al propio tiempo que, paradójicamente, no se recogía el polígono de viviendas, ejecutado por el Patronato Municipal de la Vivienda, situado entre las calles- de la Estación, Calvo Sotelo y Torrente del Puig Perdi-- guer.

22.7.4. El Plan, a su vez, extendió los límites de la zona industrial situada junto a la riera de Cervelló. Esta zona industrial era de dificil racionalización, dado su carácter de "fondo de saco", acotada fuertemente por las estriba-- ciones del Puig Castellá y la importante riera de Cerve-- lló, y con fuertes problemas de conexión al conectar di-- rectamente con la calle de Gerona, junto al enlace de la actual variante de la Diputación, punto de acceso de toda la población.

22.7.5. El Plan Parcial preveía, sin analizar sus implicaciones sobre la futura solución de la intersección de Cuatro Ca-

minos, ni sobre los puentes existentes entonces, una nueva variante de la actual carretera de la Diputación (BV-2002), a mayor distancia del núcleo de la población. El trazado de la citada variante estaba propuesto, no tanto en razón a una solución de los problemas de vialidad, sino para calificar como industriales los terrenos situados entre ambas vertientes y que el anterior Plan Comarcal se calificaban de uso agrícola.

22.7.6. No obstante, la cuestión más problemática era el tratamiento de la repercusión sobre el Casco Urbano de las zonas de urbanización marginal de San José y de La Guardia, considerando las dificultades de acceso al transporte público y los déficits de urbanización de estos barrios.

El Plan Parcial pretendió resolver esta situación, con un primer frente de urbanización sobre el ferrocarril, junto a la Unidad de Enseñanza Media, escuelas y centro recreativo. El Plan calificó de forma indiscriminada, y sin tener en cuenta las dificultades topográficas, como Ciudad Jardín Intensiva, zonas de difícil configuración y de difícil acceso, como la vaguada que recorre el Camino Hondo. Asimismo calificaba como Zona Suburbana Semintensiva, crecimientos que no obedecían a dicho proceso y al que difícilmente podrán ser reconducidos.

22.7.7. El Plan Parcial proponía ciertos pasos, algunos sobre el

ferrocarril, de difícil trazado y no resueltos a nivel técnico, más para justificar las zonas de urbanización propuestas, que como intento de mejora de la accesibilidad de los crecimientos marginales. Además el trazado del cinturón, paralelo al ferrocarril, es de imposible ejecución por las pendientes y desniveles topográficos existentes.

22.7.8. El Plan Parcial no preveía los límites de actuación y de ejecución de las diferentes áreas, ni la responsabilidad urbanizadora de los distintos sectores urbanos en cuanto a cesiones obligatorias, dotaciones, etc.

22.7.9. Es importante resaltar el hecho de que, sin aprobación definitiva por parte del órgano competente, en este caso el Ministerio de la Vivienda, ha sido desarrollada - la edificación urbana del sector de El Serral, junto a la actual carretera, No se han resuelto ni siquiera -- previsto los graves problemas de tráfico que surgirán, al gravitar esta fuerte concentración de viviendas sobre el eje actual de tráfico, antes de realizar la variante propuesta por el Plan, cuya solución técnica, por otra parte, se ve dificultada por la complejidad el nudo de Cuatro Caminos, el punto de mayor nivel de tráfico en la Comarca de Barcelona.

INTERVENCIONES

22.8.1. El proceso de urbanización clandestina originó una serie de intervenciones, con el objeto de paliarlo o reconducirlo, que pueden concretarse en la construcción de unos albergues provisionales, con motivo de las inundaciones de 1962, entre el camino del Cementerio y la calle de La Coruña, importante eje arterial, del que cuelga, en forma peduncular, todo el sector de autoconstrucción de La Guardia. Los terrenos fueron expropiados posteriormente con motivo de la ejecución de las viviendas por la Obra Sindical del Hogar, viviendas éstas, cuyo nivel de ejecución y calidad deberá ser un factor importante en el intento de facilitar una conexión urbana adecuada a este sector suburbial, con la actual zona del núcleo urbano y los puntos de acceso a la red viaria.

22.8.2. Al margen de la actuación del Patronato Municipal de la Vivienda con la construcción del polígono situado junto al torrente Claverol, es de resaltar la intervención de la Comision de Urbanismo que, en un intento de paliar el problema de la vivienda en el sector marginal de San José, adquirió los terrenos situados entre las calles de Llobregat, de Mosen Jacinto Verdaguer y la del Ferrocarril, hasta casi llegar a la calle de Gerona.

Estos terrenos estaban dotados de un gran interés urba-

nístico, no tanto en función de una posible solución al problema de la vivienda, solución utópica dado el volúmen de población actualmente residente en San José, que es del orden de 7.000 habitantes(5.000 habitantes en La Guardia), cuanto por su posición estratégica que permitía situar una serie de equipamientos y servicios para facilitar la integración urbana de la población.

Es importante hacer notar, a este respecto, que el municipio de San Vicente dels Horts tiene una longitud aproximada de dos kilómetros, con una anchura promedio de doscientos metros, dato que refleja con claridad las dificultades de integración entre los diferentes sectores urbanos, así como los peligros de segregación y de diferencias relativas de calidad . En función de estos datos, el presente propugna un cambio de estructura nuclear. Esta transformación se apoya en la creación de una nueva estación en el sector extremo de la población, con el objeto de facilitar el acceso metropolitano y comarcal, mediante el transporte público, a todo el sistema urbano.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

22.9.1. La Revision del Plan, frente a las condicionantes y tendencias de urbanización existentes, propone el reforzamiento de la actual estructura del casco urbano, apoyándose en dos polaridades, una situada sobre la actual salida de la carretera de Torrellas, junto a la estación existente, mientras que la segunda polaridad se situaría junto a la calle Llobregat, en los terrenos que fueron - propiedad de Comisión de Urbanismo, actualmente del Pa-- tronato Municipal de la Vivienda, apoyada por la crea-- ción de una nueva estación del ferrocarril, que daría - acceso a los conglomerados de San José y de La Guardia.

Esta bipolaridad permitirá, en cierto modo, desconges-- tionar el actual centro urbano, el cual, tanto por ca-- rácter rural, como por el sistema de viales y la estructura edificatoria existente, no es fácilmente transformable para nuevas funciones urbanas. Ni sería ello de-- seable.

22.9.2. El reforzamiento de estos núcleos aparece como la única posibilidad para dotar de una determinada calidad y conexión urbana, a las áreas de urbanización de carácter marginal. En estas áreas se preconizan acciones de -- rehabilitación: control de la calidad de determinadas viviendas, sistematización de la edificación, urbaniza-

ción de aquellas vías consideradas como imprescindibles, aportación de los servicios mínimos, etc.

Sobre estas zonas de urbanización marginal, y con carácter general, será necesario aplicar medidas que, a través de una cierta política de no legalización, permitan la especulación de terrenos aún vacios. Los antiguos propietarios, al incumplir la disciplina urbanística, agravaron, en su día, los problemas de la población residente.

22.10.1. La carretera de Torrellas en su incorporación al casco urbano crea una fuerte barrera a la conexión entre las zonas deterioradas de San Antonio y el centro. El Plan preconiza el trazado de una variante, sensiblemente paralela a la proyectada por la Diputación Provincial, que permita efectuar la entrega con la carretera principal, junto al puente existente sobre la Riera de Torrellas. De este modo se eliminaría el tráfico de paso del interior de la población.

22.10.2. La citada variante, reforzada por la contigüidad de la actual carretera de Torrellas, se convertiría en la estructura de apoyo a una serie de zonas industriales y de equipamientos, al servicio de las poblaciones de San Antonio y del actual núcleo urbano de San Vicente dels Horts. Se intenta así reforzar la utilización de

San Antonio como residencia permanente, ayudando a su urbanización y paliando los problemas de calidad urbana de la población residente en la actualidad.

22.10.3. La actual carretera de Torrellas quedaría especializada como eje de conexión de caracter urbano, con prolongación en el interior de San Antonio y al servicio de zonas destinadas a equipamientos, principalmente escolares, deportivos y comerciales, situados sobre terrenos libres en la actualidad. Estos suelos deberán ser objeto de expropiación, al no coincidir con los actualmente aprobados por el Plan Parcial de la Zona de San Antonio. Las dotaciones de mayor importancia se sitúan junto a los terrenos de Can Costa, de escasa pendiente, que permitirian la localización idónea de estos servicios necesarios a una población permanente.

22.10.4. El meandro de la Riera de Torrellas en el interior del núcleo de San Antonio, con terrenos actualmente inundables pero de fácil protección contra las aguas, se recuperan y se organizan para la localización de centros recreativos y culturales que convertirán esta zona en un punto focal de conexión y de concentración de los servicios comunales de todo el sector de San Antonio, con el fin de darle una cierta estructura urbana.

22.10.5. La ladera norte del macizo de La Torratxa, en la parte ocupada por las prolongaciones del núcleo de San Antonio, debido a la actual edificación clandestina sobre sectores calificados como Bosque por el anterior Plan Comarcal, se limita en su crecimiento a la cota 125. Se evita así sobrepasar la cota de nacimiento del torrente y del camino de Can Colomé. Con una vía de cornisa se posibilita el empalme de la zona superior del sistema urbano de San Antonio, con los asentamientos, actualmente clandestinos, del barrio de San Roque. Esta zona, cada día de mayor crecimiento, ha venido apoyándose en el actual acceso desde la carretera principal, por el paso existente debajo del ferrocarril, a través del Torrente de Las Mallorquinas.

22.11.1. El Plan considera de gran interés el aprovechamiento de los terrenos propiedad de la Obra Sindical del Hogar, sobre los que ya han comenzado a ejecutarse algunos bloques de viviendas, con el fin de reforzar la intervención del Patronato Municipal de la Vivienda y conseguir un auténtico eje de conexión y de estructura urbana, junto a la Plaza de Llinás y la Estación del ferrocarril.

22.11.2. Con el objeto de cumplimentar los objetivos propuestos, el Plan propone la organización de una plaza sobre la actual carretera de Torrellas, junto a los límites del Polígono, a partir de la cual se desdoblaría el tráfico. Se evitarán de este modo los problemas que el ya comenta

do Plan Parcial de Ordenación del Casco de San Vicente, pretendía resolver mediante la supresión de la manzana, de estrechas proporciones, situada entre las calles de Ramón Poch y de La Pobla. El desdoblamiento se efectuaría apoyandose en la calle de San José, que cuenta en la actualidad con un puente construído bajo el ferrocarril. Ello permitirá reducir los actuales problemas de las calles de Ramón Poch y de la Liberación, al conseguir la desviación de parte del tráfico hacia la Plaza de la Cruz y la carretera de San Baudilio.

22.11.3. En torno a la plaza originada con motivo del ya comentado desdoblamiento, se organiza un sistema urbano, - principalmente residencial, que vendría dotado de accesos urbanos laterales, a través de la actual calle del Cementerio y de una calle, de nuevo trazado que, bor-- deando el actual Instituto de los P.P. Salesianos y -- siguiendo el límite del Polígono del Patronato Municipal de la Vivienda, en dirección paralela el eje de la calle de La Coruña, empalmaría con la calle de Ramón - Camps, por encima del campo de fútbol. Se obtendría así un importante acceso al núcleo de La Guardia. A lo largo de la pequeña loma, cuyo punto alto es la calle de La Coruña, se propone un sistema de dos vías paralelas, con una vía central, a nivel más elevado, que permita - religar toda la zona de La Guardia con el Centro Cívico.

22.11.4. El Plan ha previsto asimismo reforzar un importante eje

de equipamientos, en la parte inferior del torrente - que discurre entre las calles de Ramón Camps y de La Coruña, zona donde se sitúan actualmente las escuelas municipales, el Instituto de los Padres Salesianos y el campo de futbol, consiguiendo un fuerte nivel de - dotaciones de ámbito urbano, que por su posición central, prestarán un gran servicio a la población de San Vicente dels Horts.

22.12.1. Con el objeto de salvar el proceso urbanizador sobre el actual valle cerrado, situado entre los núcleos de San José y de La Guardia, por el que discurre el denominado Camino Hondo, el Plan propone, como actuación importante, la reserva del citado valle como Parque Urbano destinado al servicio de toda la población de los núcleos de La Guardia y de San José, al mismo tiempo que actuaría de separador entre ambos núcleos.

Esta calificación de Parque Urbano se justifica tanto por su elevado interes funcional, como por la poca disposición que poseen los citados terrenos para el proceso urbanizador, debido principalmente a las fuertes pendientes de sus laderas y a la gran diferencia de - cotas existente.

22.12.2. Este sistema de espacios libres, considerado por el - Plan como un objetivo básico del mismo, cumpliría una función semejante a la zona de Parque Urbano situada

á lo largo de los Torrentes de Isbert y de Can Costa, y cuya misión sería la de actuar como separador entre las zonas industriales y de equipamientos, situadas - sobre la carretera de Torrellas, entre San Antonio y la actual zona urbana.

22.13.1. El Plan preve, asimismo, la conservación de las características ambientales y arquitectónicas de la zona de "ciudad jardin" del Pueblo Nuevo, junto a la estación, pese a las fuertes tensiones de desarrollo en bloques en función de su buena posición urbana. De esta manera se mantienen ciertas zonas de alto nivel de calidad, que puedan proporcionar residencia a determinados grupos sociales y seguren un equilibrio socio-económico en la población.

22.14.1. La zona de San José aparece como uno de los sectores que encierran mayor complejidad, en el momento de intentar solucionar su sistema de accesos, actualmente muy de-- gradado e imposibilitado por la situación marginada del núcleo.

El Plan propone la creación de una zona libre de uso - público, organizada en torno al punto de unión de las calles de Albacete y de Gerona. Esta importante zona - de equipamientos públicos (Instituto, dotaciones y zona deportiva) estaría al servicio de la población de San José y complementaría la zona industrial propuesta

junto a la Riera de Cervelló.

22.15.1. Un punto de gran interés en el posterior desarrollo del Plan lo constituye la necesaria afectación de los terrenos de ciertas industrias situadas junto al nudo de Cuatro Caminos, con el objeto de facilitar una reserva de suelo que permita el paso de una segunda autopista, paralela a la existente en la otra margen del río Llobregat, y la creación de un espacio canal para el futuro paso de las líneas de ferrocarril necesarias para la comunicación con las zonas portuarias, de aeropuerto y del Centro de Comunicaciones del Delta del Llobregat.

22.15.2. Estas afectaciones se apoyan en la no existencia de Plan Parcial aprobado en el sector y en el hecho de que, por consiguiente, las licencias dadas para la construcción de estas industrias, estaban erróneamente concedidas, segun la vigente Ley del Suelo.

El estudio de la organización del cruce o intersección a distintos niveles en el sector de Cuatro Caminos, es objeto de consideración aparte en uno de los capítulos de este Plan.

22.16.1. El Plan considera como innecesarias e inconvenientes,

las propuestas recogidas en el Plan Parcial de las Zonas de Casco y Ensanche de la población, en el sentido de doblar sucesivamente con tres trazados de variante, la actual carretera hacia San Baudilio (BV-2002). Las previsiones del Plan, por el contrario, tienden a acotar el crecimiento urbano en el sector, tanto por las exigencias de respeto a las zonas agrícolas situadas sobre el Plá, como por las dificultades que ocasiona, en la resolución del cruce de Cuatro Caminos, el hecho de la incidencia sobre el puente de Molins de Rei a través de ángulos anormales.

El Plan reserva para la carretera principal un ancho de 60 metros, al objeto de que la calzada central discurra segregada de las calzadas laterales, facilitando los tráficos a través.

En la zona agrícola del Plá, se mantienen las calificaciones vigentes, con la única excepción del barrio de El Serral que se califica como zona de conservación de la estructura para evitar cualquier tipo de transformación que pudiera poner en peligro de urbanización las terrazas del río Llobregat.

23. SANTA COLOMA DE CERVELLO

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

23.1. Santa Coloma de Cervelló es un pequeño núcleo de origen agrícola, surgido como consecuencia del cultivo y aprovechamiento de las terrazas que se extienden entre las Rieras de la Mallorquina y de Can Solé, que enmarcan una zona de forma más o menos rectangular, limitada al Este por el río Llobregat y al Oeste por la cadena montañosa, ramificación del macizo de Garraf que tiene sus puntos culminantes en el Pico de San Antonio, el de Can Cartró y el de Castrol.

La referida estructura rectangular queda reforzada al Suroeste por la cadena, perpendicular al río, que se extiende desde el Pico Castrol, siguiendo la divisoria de los términos municipales de Sta. Coloma y San Baudilio.

23.2. Entre las dos Rieras que delimita este término se organizan tres terrazas principales perfectamente delimitadas: la primera se extiende desde Riera de las Mallorquinas, sobre los terrenos de Can Colomé y Can Mayol; la segunda se sitúa entre la Riera que está al sur de Can Muné y Can Colomé y la Riera de Can Vía, y es en ésta donde se halla situado, principalmente, el núcleo de la población de Santa Coloma de Cervelló; la ter-

cera terraza se encuentra entre las Rieras de Can Vía y Can Juliá, hasta la de Can Solé que separa este Municipio del de San Baudilio de Llobregat.

La conexión entre estas terrazas de pendientes relativamente suaves se ve dificultada por los cortes existentes entre - - ellas, debidos a la acción de las rieras que han erosionado fuertemente el terreno. Cada una de estas tres terrazas tiene diferentes posibilidades de desarrollo urbano, condicionadas en cierta manera por las dificultades expuestas. Un crecimiento muy intenso, en estas zonas de elevado potencial urbano, tendría dificultades, ya que la carretera de San Baudilio es el único enlace viable y restringido además por la posición del ferrocarril en el punto en que cambia el sistema llano por el montañoso.

El Plan preve, sin embargo, una vía de borde sobre el antiguo camino de Can Mayol a Torrellas, que comunica con Can Mune y luego continúa por el camino de Can Lluch para entrar en el - casco urbano por la calle de José Antonio. Este camino seguiría por el de la Font del Rector hasta enlazar con la zona de Can Salgado y, a través de ésta, empalmar con la zona de Marianao, ya en el término de San Baudilio. Sería una vía de cornisa del sistema montañoso que se ha delimitado.

La terraza en que se asienta la población de Sta. Coloma de - Cervelló, tiene un camino que la relaciona con la Carretera de San Baudilio y a través de ésta con un pequeño apeadero de los Ferrocarriles Catalanes.

En la última de las terrazas se asentó la denominada Colonia Güell, organización urbano-industrial, típica y modelo de los inicios de la industrialización en Cataluña, donde se encuentra la Iglesia, obra de Gaudí, debida al mecenazgo del Conde de Güell.

23.3. El municipio de Sta. Coloma de Cervelló no ha presentado, hasta la fecha, grandes problemas urbanísticos a causa de sus escasas posibilidades de extensión, en parte por la zonificación del Plan del 53 y en parte por las dificultades de asentamiento industrial en sus zonas, además de que su mismo carácter - abrupto ha originado limitaciones a los usos residenciales, al hallarse muy distanciada del eje urbanizador que constituye la carretera a San Baudilio y la línea de los Ferrocarriles Catalanes.

Ello explica que el crecimiento se haya polarizado hacia la segunda residencia, como es el caso de la urbanización Cesalpina, en los terrenos de Can Ribot, calificada como zona de interés turístico, aunque se utilice como vivienda permanente por parte de la población de Sta. Coloma y como segunda vivienda, de nivel bastante modesto, debido a las dificultades de mantenimiento de la urbanización original.

Existe también una urbanización de segunda vivienda apoyada en el núcleo antiguo y que se extiende a lo largo de la Carretera de Montserrat y la de San Jorge, siguiendo las estribaciones - del macizo de San Antonio, bordeándolo desde el camino de las

Brujas y en dirección a Can Muné. Esta urbanización, ubicada en el sector de Can Caletas, se aprovecha de una cierta zonificación de Ciudad Jardín semiintensiva, pero, en parte, ocupa clandestinamente terrenos calificados como Parque Forestal en la vaguada orientada al Norte.

La existencia de la urbanización Cesalpina ha potenciado los terrenos situados entre ella y el casco urbano a lo largo del Camino de Torrellas, cuya traza discurre paralelamente a la - Riera de Can Vía. A pesar de la falta de Plan Parcial y de alterar el Plan General ha aparecido otra urbanización, cuyas - calles empalman con la de Cesalpina. Ultimamente, cerca del camino de las Brujas, han comenzado a construirse algunas edificaciones.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

23.4. El Plan preve el desarrollo de un sector típicamente urbano, con objeto de dar salida y expansión a Sta. Coloma de Cervelló, adecuando sus exigencias de vivienda de carácter permanente al sistema metropolitano de Barcelona.

Este desarrollo urbano se extenderá por las zonas de Can Jové, Can Lluch y Can Isbert. Estos terrenos tienen forma aproximadamente triangular, apoyándose en el camino mejorado de Can Lluch y en la actual carretera de Sta. Coloma de Cervelló, por un lado, y la calle Generalísimo, por el otro. Posteriormente se abre en abanico según una serie de vías radio-concéntricas sobre el camino de Can Roca y, por detrás del cementerio, paralelamente a la calle Juan XXIII. Sin embargo, este ensanche presenta dificultades de conexión con la carretera, debido a la situación del ferrocarril.

El citado sector, con una cierta potencia de edificación, poseería sus dotaciones y su parque central en el borde de la zona del cementerio. En él se podrían ubicar ciertos usos de carácter industrial, siempre y cuando se respetaran las disposiciones de tolerancia y compatibilidad, pero no se determina ninguna zona específica. Por otro lado el Plan preve una pequeña franja industrial de la que se tratará más adelanta.

23.5. La conexión de la mencionada franja industrial y la nueva zona de desarrollo con el actual casco urbano, se realizará a -

través de los actuales terrenos deportivos, que el Plan propone ampliar y reforzar. De esta forma a través de estos equipamientos y algún uso escolar se logrará la integración de los tejidos nuevos con los antiguos.

23.6. Se acota con claridad en el Plan la situación del Casco Antiguo, al objeto de protegerlo y preservarlo, habida cuenta la organización y distribución de sus plazas, de gran interés paisajístico y ambiental, principalmente el conjunto del entorno de la Plaza España con la Iglesia en posición avanzada sobre el torrente de Can Vía.

23.7. La franja industrial, de la que se ha hecho mención anteriormente, discurrirá a lo largo de la actual carretera de San Vicente a San Baudilio, paralela al canal de la margen derecha del Llobregat, y estará situada entre la variante de la actual carretera -mejorada como autovía- y la línea de los Ferrocarriles Catalanes, con posibilidad de nuevos apeaderos. La carretera actual será el eje interior de la zona delimitada.

Expuestas las condiciones de desarrollo urbanístico de la parte principal de Sta. Coloma, es preciso considerar la evolución de las terrazas colindantes. Es decir, la primera, compuesta por los terrenos de Can Lluch, Can Colomé y Can Muné, y la tercera, ubicada en la parte sur del Municipio, y constituída por la zona de Can Salgado y la Colonia Güell.

23.8. En la primera de las terrazas mencionadas -Can Muné, Can Colomé y Can Mayol- el Plan preve, una vez protegidos los cauces de sus rieras y las partes no utilizables a causa de su configuración orográfica, una zona de equipamientos generales a nivel del sub-sistema urbano del bajo Llobregat. También está previsto un desarrollo residencial de muy baja densidad, como zona de transición.

Al propio tiempo, se califican de Parque Forestal los suelos entre las zonas de San Roque y de Can Mayol. Se trata un sector de bosques junto a la Riera de las Mallorquinas, en la separación con el Valle de San Roque y en el confín del término en el límite con San Vicente.

23.9. Debido a su importancia,el Plan formula, con relación al núcleo de la Colonia Güell, situada en la tercera terraza, las siguientes propuestas:

23.9.1. Creación de una vía de ronda, de todo punto necesaria, tanto para la propia Colonia Güell como para el sistema urbano de San Baudilio, con dificultades de conexión transversal, debidas al nosocomio y a las zonas ya urbanizadas -Polígono de la Ciudad Cooperativa y Casco Antiguo. Estas dificultades de conexión transversal están agravadas por la cadena montañosa que se inicia en el piso de San Ramón y acaba en el pequeño cerro, junto a la población, delimitado por las calles Gual Villalbí y Vázquez de Mella y la Ronda de San Ramón.

23.9.2. Se preve también la apertura de una vía importante de acceso a la Ciudad Cooperativa, y tangencial a ésta. Al propio tiempo servirá a la zona industrial adjunta a la actual Colonia Güell. Esta vía seguirá aproximadamente la Riera de Can Solé, objeto de rectificación en su trazado hasta el canal actual.

23.9.3. También está prevista una zona de protección entre la actual área industrial, y la zona de la Ciudad Cooperativa.

23.9.4. En relación con el crecimiento urbano, está proyectada la prolongación del actual núcleo residencial, originado por la Colonia Güell, hacia otras áreas de edificabilidad menos intensa. Se extenderá hasta la prevista vía de distribución y, por el Este, hasta las viviendas que, de forma clandestina, aparecieron junto a la finca de Can Ros de Llort.

23.9.5. La escuela antigua y el bosque se califican como equipamiento.

De la misma forma, están previstos como equipamientos generales de carácter hospitalario, el área delimitada por la Riera de Can Juliá y la vía de distribución prolongada hasta el montículo cercano a Can Salgado y los terrenos de Can Ros de Llort.

23.9.6. También se protege la antigua masía situada en las cercanías de la Fábrica, junto a la Avda. de Fernando Alsina.

23.10. Un problema especial lo constituye el cerrillo situado en la tercera terraza, entre las Rieras de Can Juliá y de Santa Coloma, por un lado, y la de Can Vía, por otro. Con buenas pendientes, su acceso es difícil desde el Este, por el gran desnivel existente. Sin embargo, por el Oeste es posible un acceso sencillo y correcto desde la Plaza de España, en el núcleo antiguo, a través del Camino de la Font del Rector. Tambien como zona de transición, se ha calificado el sector comprendido entre Can Colomé y Can Mayol de desarrollo de muy - baja densidad.

23.11. En la demarcación de Cesalpina el Plan Parcial no fue aprobado por la Comisión. Sin embargo, el Ministerio de Informa-- ción y Turismo, la declaró zona de "interés turístico", a - pesar de su caracter residencial del sistema metropolitano barceloneś. El presente Plan protege aquellos sectores que, por sus desniveles, su configuración topográfica o sus cursos hidrográficos, son de difícil urbanización y obligan a edificaciones desligadas del terreno con pendientes superiores al 30%. Se ha mantenido, en cambio, cierta edificabilidad en unos grupos que vendrían religados por la carretera que va desde Sta. Coloma a Torrellas a lo largo del cuello de Can Cartró. Estos grupos, con mayores posibilidades edificatorias, reducirían los costes de manutención de la obra

urbanizadora. Además, se facilitará la relación urbana, por cuanto se evitarían escaleras inadmisibles desde el punto - de vista urbano, que salvan desniveles de 30 m.

23.12. El Plan preserva la masa forestal en la zona de Can Cartró, aun no urbanizada, con objeto de no destruir los valores - paisajísticos de la montaña y garantizar la vegetación en - la cresta.

23.13. Se califica como equipamiento la finca de Can Ribot, hoy explotada para usos públicos de hostelería y restaurante, de modo que, en caso de transformarse, continúe con utilización similar. Su posición es excepcional sobre una loma avanzada de la vaguada de Can Vía.

23.14. Tal como se ha hecho en Pallejá y San Vicente, el Plan ampara la superficie de huerta y aprovechamiento agrícola de - las terrazas pluviales del Llobregat, las de las Mallorquinas, la de Mayol, la de Los Caballitos y la del Plà d'en Solé.

24. SANTA COLOMA DE GRAMANET.

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

24.1.1. Santa Coloma está situada en el borde de las estribaciones de la Sierra de Mosques d'Ase, sobre la antigua ruta que se dirigía, por el Camino Hondo, a Badalona.

24.1.2. El núcleo antiguo está enclavado sobre terrenos de pobre rendimiento agrícola, sin afectar la extensa zona de la margen izquierda del Besós. Está enmarcado por las estribaciones de la Sierra de Guinardera, en el Turó del Puig Castello (ramificación importante de la Sierra de San Mateu), y por los Turons del Dordal, La Salud y Puig Fred, que lo separan de los enclaves de la Salud, Cartig y Llefiá, en Badalona.

24.2.1. Geográficamente destacan dos anfiteatros. Uno está presidido por la Riera de Can Sam y la prolongación de la Rierra de la Torre Pallaresa. El otro está situado sobre las calles de Jané y Mosén Jacinto Verda

guer, al borde de la Riera Central, que procede de la zona de La Batlloria.

24.2.2. El primer desarrollo urbano tuvo lugar en el primero de los citados anfiteatros, debido a su situación entre el antiguo centro, el núcleo suburbano de Santa Coloma y los sectores suburbanos de Badalona, a continuación del importante eje de la Rambla de San Sebastián-Paseo de Lorenzo Serra.

24.2.3. El desarrollo en el segundo anfiteatro, en la zona de Can Sam, ha sido siempre mucho más reducido, debido a su histórico carácter de segunda residencia y a las dificultades de conexión con el núcleo tradicional. Además la importancia de la Riera y la calificación del anterior Plan General como Parque Urbano, de la gran extensión de suelo entre la Avenida de Anselmo Riu y la actual carretera de San Adrián de Besós a La Roca, han provocado la marginalización de las estribaciones de La Guinardera, lugar que se ha denominado "El Singuerlin".

24.3. La citada estructura topográfica permite distinguir en el término municipal siete sectores, descritos de sur a Norte.

24.4. El sector de Santa Rosa o El arrabal, junto a la Carretera de San Adrián, está situado sobre la zona del Dordal (en el antiguo puente del Molinet) y sobre la zona colindante con el barrio de Nuestra Sra. de Lourdes en Badalona.

24.5. El sector situado en la cara Norte del macizo del Puig de La Salud y del Puig Fred, es una continuación de la zona de La Balsa. Las condiciones ambientales están muy deterioradas por el proceso desordenado de urbanización, clásico en este Municipio. Los límites de este sector - lo constituyen la Avenida de Banús Baja, la calle Valentín Escalas y la calle Listz.

24.6. El sector ubicado en la prolongación del eje de la Avenida de Santa Coloma, en las terrazas fluviales de valor agrícola y facílmente inundables junto a la antigua carretera BV.5001 de La Roca a San Adrián, se desarrolla ortogonalmente en ensanche, sobre los terrenos de Can Jané y de Torre Valldovina hasta Can Sam. Un borde de este sector es la propia carretera, si bien llega hasta la - Plaza del Ayuntamiento, ya a cotas superiores a 15 me-- tros fuera de la zona inundable.

24.7.1. El sector entre las calles Sicilia y Listz se prolon-

ga, a través de la Rambla de San Sebastián y de la calle Banús Baja, por el antiguo Torrente de Can Jané, que es la salida del Torrente de La Batlloria.

24.7.2. La trama viaria de esta zona está formada por calles norte-sur y por una serie de transversales, entre la que destaca la calle Irlanda, importante conexión entre distintos núcleos y con posibilidades de enlazar, a través de la calle Camilo Rosell, con la zona de - Singuerlin.

Se distinguen dos ejes perimetrales: por la parte — sur, las calles Banús, Valentín Escalas y Listz y, - por la parte norte, la Rambla de San Sebastián y su continuación la calle Sicilia. Por el centro discurren otros dos ejes: las calles Milá i Fontanals y_ Badalona y las de San Justo, Mosén Jacinto Verdaguer y Wagner.

24.7.3. Por diversas causas la ordenación de este sector no es muy coherente. Topográficamente las pendientes distorsionan en algunos casos las trazas; los pasos hacia La Salud entorpecen el desarrollo de la zona del Reloj; y el Camino Hondo de Badalona discurre diagonalizado en busca de la ruta más corta desde Santa Coloma a Badalona, bordeando el Turó de Lloreda.

Este desarrollo en diagonal cierra las posibilidades de crecimiento ordenado del sector hacia La Batlloria y Montigalá provocando una ruptura en la parcelación ortogonal del suelo e impidiendo un aprovechamiento más racional.

La calle de Mosén Jacinto Verdaguer, a causa de las líneas de alta tensión que discurren por ella, se ve obligada también a diagonalizarse, provocando problemas análogos.

24.7.4. Este ensanche ha absorbido, por su posición urbana, el mayor crecimiento de población. En la actualidad junto a la Plaza del Reloj se desarrolla una intensa actividad comercial. Es una réplica al centro tradicional y sirve sobre todo al sector residencial delimitado por las calles Irlanda, hasta el límite del término con Badalona, Sicilia y Listz.

24.7.5. Aunque incipiente, es cada vez más acusada la especialización de las calles Milá i Fontanals y de Mosén Jacinto Verdaguer, como ejes de actividad, y de la Rambla de San Sebastián y la calle Listz, como eje de tráfico. Constituye un grave inconveniente el hecho de que las dos anteriores arterias centrales queden cerradas, en su conexión con Barcelona, por el Mercado, por

un antiguo desarrollo urbano paralelo a la Rambla de San Sebastián y por el ensanche situado en las terrazas fluviales y agrícolas de Can Jané.

24.8.1. El sector del Casco antiguo se desarrolló tradicionalmente por las calles Mayor y José Antonio hasta el actual Camino Hondo de Badalona, prolongación de la calle Sicilia. Además la calle Mayor entregada, a través de una pasarela desaparecida, con el término de Barcelona.

24.8.2. El citado casco antiguo se extiende desde la Plaza Nacional, o Plaza del Ayuntamiento, por una serie de calles, entre las que destacan: 27 de Enero, General Mola y San Pedro. Constituyen propiamente el barrio antiguo de Santa Coloma.

24.8.3. Otras calles importantes, pero de menos densidad son las de San Jerónimo, Santa Coloma y Rvdo. Padre Benito. Uno de los límites es la calle Mosén Camilo Rosell junto a la nueva Plaza de la Iglesia y el Cementerio Antiguo. Otros límites son la calle San Jerónimo y su paralela la calle de Lavaderos, y la calle General Primo de Rivera. Esta última enlaza con el antiguo camino hacia La Pallaresa y el monasterio de San Jerónimo de la Murtra.

24.9.1. El Sector ubicado en la estribación de la Sierra Mosques d'Are, junto al límite del término municipal está delimitado por el Turó del Espiral de Can Botiñá y el centro de la población. En este sector se hallan una serie de restos arqueológicos de gran interés, entre los que destaca un poblado ibérico.

24.9.2. Es una zona de Ciudad Jardín, a lo largo de las calles de SantaEulalia y Cristobal Colón, con grandes dificultades de organización, debido a su accidentada topografía. Este sector tiene un posible acceso desde el cementerio viejo, entorpecido en la zona de la calle de Los Alpes a causa de la existencia de unas antiguas canteras de piedra.

24.9.3. Las calles Mosén Camilo Rosell, La Plata y del Perú, siguiendo curvas de nivel, marcan el cambio de posibilidades de desarrollo en función de la configuración topográfica.

El ensanche existente en este sector, a partir de la calle Sicilia, tiene grandes pendientes y queda abierto en sus prolongaciones hacia la zona de La Batlloria, en Badalona.

24.10.1. El sector urbano de Singuerlin está situado en los_

bordes de La Guinardera, en la antigua zona de Ciudad Jardín y segunda residencia. Se desarrollaba según curvas de nivel, a lo largo del torrente de la Avenida de Cataluña, la Riera de Can Franquesa, y el Torrente de Las Brujas, ortogonal a la Riera de Can Sam y separador de la Clínica mental y la Torre Ribera.

24.10.2. Es interesante poner de relieve la importancia de la Avenida de Anselmo Riu, como conexión de un amplio - sector, como enlace con la antigua carretera de San Adrián y como acceso, desde este punto, al núcleo tradicional. También destaca la calle de Las Baleares, segundo punto de apoyo de la zona próxima, importante por ser lugar de residencia de la mayor parte de la población autóctona de Santa Coloma o con cierto tiempo de permanencia en dicho municipio.

24.11. Finalmente cabe destacar la existencia de algunos barrios debidos a parcelaciones antiguas e incluso clandestinas, como el de Nuestra Señora del Pilar, que - han quedado flotando entre terrenos libres, con expectativas inciertas y tensiones, por falta de planeamiento.

24.12.1. Los procesos más relevantes en el desarrollo de Santa Coloma son cinco. El primero, muy reducido en extensión, es el Casco Antiguo, Tenía inicialmente carácter agrícola, con dependencia total de San Andrés y del núcleo tradicional de Badalona. Prácticamente se halla en el punto medio entre los centros de ambas poblaciones.

24.12.2. El segundo proceso obedece a un desarrollo de segunda residencia (semejante al que sufrió Horta) en los terrenos montañosos de La Guinardera y de la Serra de Las Moscas. Se trata del actual sector de Singuerlin, próximo a la Plaza de la Iglesia. Era del tipo Ciudad-Jardín.

24.12.3. Un tercer proceso deriva de la instalación de la Clínica mental de Torre Ribera, en terrenos con clima seco, a pesar de la proximidad del río Besós. Se trata de zonas a cotas entre 75 y 150 metros de altitud. En el entorno de la Clínica surgió un barrio residencial.

24.12.4. Un cuarto proceso viene impulsado por la aparición de ciertos barrios ligados a la poblacion empleada en la industria. Ejemplos característicos son la Colonia de Nuestra Señora del Pilar y el Arrabal o barrio de Santa Rosa, situado junto al Sanatorio del Espíritu Santo, en la zonapróxima a Badalona, aunque dependiente -

del núcleo de San Adrián. Estos desarrollos estaban vinculados al transporte público existente a lo largo de la carretera de San Adrián a La Roca y a la existencia de terrenos vacantes, periférico, pero próximos a los primeros núcleos urbanos.

24.12.5. El quinto y más importante proceso se debe a la fuerte avalancha inmigratoria, a partir del año 1955. Favoreció esta extensión, la posibilidad ofrecida a tales terrenos por el Plan de 1953, de desarrollarse según "ordenación cerrada". Las antiguas alineaciones, aunque exteriores al "perímetro de casco" definido por la Ley de 1956, se utilizaron para una fijación arbitraria de las condiciones de edificación.

La expedición de licencias era individual, sin control de parcelacion de solares, ni ratificación de las anchuras viales establecidas en los antiguos planes de alineaciones para segunda residencia. Por otra parte, las difíciles condiciones topográficas contribuyeron a la falta de claridad en la disposición de la trama urbana.

La intensidad de este proceso no permitió, en ingún momento, disponer del tiempo suficiente para planear desarrollos futuros, por lo que todo el suelo, teniendo en cuenta el pequeño tamaño del término municipal, estuvo sujeto a la presión densificadora.

24.13.1. La intensidad de crecimiento en Santa Coloma tiene su explicación por ser el primer núcleo de carácter marginal del área comarcal de Barcelona. Como factores decisivos se cuentan su buena posición urbana, su proximidad a la ciudad de Barcelona y sus servicios de transporte. Por otro lado el coste de los terrenos, especulados pero sin soportar costes de urbanización ni de equipamiento, no llegaron a suponer penalización suficiente ante una demanda "cautiva" entre la necesidad y la explotación.

24.13.2. La situación del Municipio era y es difícil por la falta de medios económicos para soportar este proceso galopante de crecimiento.

No existí una comunidad de base lo suficientemente fuerte para soportar un crecimiento tan intenso. En 1953, Santa Coloma contaba con 15.281 habitantes. En 1970 ha rebasado los 120.000. Durante 20 años ha estado sometido a una presión que sólo un fuerte control urbanístico y un esfuerzo planificador podría haber evitado o aminorado.

24.13.3. Lo más grave es que este fenomenal desarrollo se ha producido más en intensidad que en extensión, análogamente a lo sucedido, en Hospitalet, en las zonas de

La Torrasa y Collblanch. Este hecho debe ser explicado atendiendo al tipo de edificación en manzanas cerradas, con parcelación estrecha, originada inicialmente por desarrollos abiertos en Ciudad Jardín, convertidos posteriormente en cerrados con ocupación total en planta baja y entre medianeras y con aumento del número de plantas.

Como puede analizarse en los gráficos sobre densidades de población en el microcenso de 1965 y en el último de 1970, este proceso ha conducido a densidades punta superiores a los 1.100 habitantes por hectárea bruta, equivalentes a un estandar de 9 metros cuadrados por habitante, en unos momentos en que el aprobado Plan Director del Área Metropolitana preveía un mínimo de 100 metros cuadrados por habitante en zona urbana.

24.14.1. Las zonas de mayor nivel y de mejores posibilidades urbanas se desarrollan en el ensanche existente sobre los terrenos de Can Janer, tanto por el tamaño de sus manzanas, como por la ordenación vial existente, incluso con pequeños chaflanes.

Posiblemente la retención de esta zona ha obedecido a la existencia de un gran número de talleres, surgidos con el apoyo de licencias a precario o clandestinamente, en áreas calificadas como Parque Urbano en el in-

terior de manzana, debido a la calif cación de Sub-urbana Extensiva del vigente Plan de 1953.

24.14.2. El núcleo antiguo tampoco ha quedado al margen de este desarrollo intenso, a pesar de sus peculiares características, como la estrechez de sus calles, generalmente de 3 a 5 metros, y sus parcelas góticas estrechas. Este sector se ha visto asimismo invadido por viviendas entre medianeras, con profundidades superiores a los veinte metros. Ello ha dado lugar a una transformación progresiva del Sector con eliminación de los antiguos usos y con desplazamiento de la primitiva población.

24.14.3. Sólo ha quedado al margen de este desarrollo intensivo, el sector de mayor nivel urbano, el de Ciudad Jardín, junto a la Avenida que se dirige a la Plaza de la Iglesia y la calle José Antonio, en la prolongación de la calle Mayor.

24.15. La situación urbanística de Santa Coloma es grave. Sus 120.000 habitantes penden de una única conexión con la zona de empleos en Barcelona, a través del puente sobre el río Besós, en la prolongación del Paseo de Lorenzo Serra, vía prevista a 30 metros por el anterior Plan Comarcal, a lo largo de la Rambla de San Sebastián.

La solución es extremadamente difícil y casi imposible a corto plazo, si se tiene en cuenta el potencial calificable aún disponible, que permitirá nuevos aumentos de población.

En horas punta llegarán a producirse unos 20.000 desplazamientos, imposibles de absorber con una vía única, visto además el incremento de motorización. Las futuras líneas de "metro" paliarán en parte el problema, pero seguirá siendo grave.

24.16.1. El proceso sufrido ha provocado, además, un enorme déficit de dotaciones y de urbanización. El déficit de dotaciones es más grave que en otros municipios de características análogas, que no han agotado los límites de su término municipal y pueden, a largo plazo, recalificar los sectores deficitarios con recalificación de nuevas áreas de equipamientos. Por el contrario en Santa Coloma el término es muy pequeño, enormemente accidentado y hoy totalmente ocupado o hipotecado para otros usos.

24.16.2. La falta de dotaciones de carácter escolar, deportivo u hospitalario, obliga a ocupar zonas de Parque Urbano, casi las únicas reservas de espacios libres en la actualidad. Por este motivo, el presente Plan intenta

paliar el problema a base de aliviar la intensidad de ocupación y la congestión y de modificar la calificación de algunos suelos.

24.16.3. El déficit de urbanización presentará también dificultades en los próximos años, atendida la extensión del número de vías y las dificultades financieras del municipio, a causa de la pobreza de recursos por falta de una sólida base económica y a pesar de los considerables aumentos de los presupuestos municipales en las últimos años.

24.17.1. El proceso densificador desarrollado a lo largo de las estribaciones de La Guinardera, ha sido presentado graves dificultades debido a la topografía del sector y al aprovechamiento de parcelaciones antiguas y pequeñas. Este desarrollo estudo agravado por las intervenciones de algunas iniciativas particulares y del Patronato Municipal de la Vivienda, con aplicación de coeficientes de edificabilidad superiores a los previstos en el Plan Comarcal. Los volúmenes de edificación han sido 2 ó 3 veces superiores a los previstos.

17.2. Los desarrollos de este sector han seguido las curvas de nivel, pero con enormes problemas de falta de accesibili

dad, de transportes públicos y de servicios.

24.17.3. Por otra parte el sector es muy heterogéneo urbanísticamente. Áreas de Ciudad Jardín, con tendencia hacia el tipo de Ensanche en la parte del Torrente de Can Franquesa entre las Avenidas de Cataluña y de Anselmo Rius, se yuxtaponen a zonas en las que se ha producido una marginalización por auto-construcción y a Zonas residenciales de alta densidad que han vulnerado las condiciones edificatorias de la Normativa del Plan General.

24.18. El sector industrial, en un intento de corregir la imprevisión del Plan Comarcal, se ha situado en zona rural, de campo urbanizable. Posteriormente a raiz de la localización de la Central Eléctrica y de la fábrica de Europils, fue legalizado a través del Plan Parcial Can Sam. En este Polígono se produjeron algunas reducciones de zona verde, en una extensa área junto a la Riera del mismo nombre, hasta la zona de la Avenida de Cataluña. La zona industrial llega hasta la antigua colonia de Nuestra Señora del Pilar.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

24.19.1. Las propuestas de este Plan para Santa Coloma parten de las situaciones de hecho, del nivel deficitario de servicios e infraestructuras y de los tipos actuales de ordenación. Aun con el máximo respeto posible al estado de hecho, son imprescindibles afectaciones para garantizar mínimos vitales de convivencia.

Ello hace que el Plan tenga que actuar, principalmente, con medidas de carácter negativo, en cuanto a preservar determinados sectores como espacios libres, que permitan reintroducir los servicios y dotaciones necesarios.

24.19.2. El Plan, vista la actual situación, intenta solucionar los problemas más acucientes. Un nuevo puente sobre el río Besós, prolongación de la calle Banús Baja, es el primer paso para solucionar la accesibilidad de la población a Barcelona y para crear una malla mínimamente coherente de vías básicas.

24.19.3. El Plan preve, asimismo, la apertura de la actual trama hacia la parte norte de Badalona, de acuerdo con el Plan Parcial de Batlloría-Montigalá. Intenta crear un continuo urbano que permita la localización

de equipamientos que, aun insuficientes, provoquen la regeneración de la estructura actual.

24.20.1. El Plan configura dos ejes de penetración en el casco urbano. El primero a través de la calle Banús Baja y de su prolongación por las calles de Valentín Escalas y Listz. Esta propuesta se efectuó ya en el Plan Parcial desarrollado por el Equipo de Revisión del — Plan Comarcal, para los Ayuntamientos de Santa Coloma y Badalona, sin que dichos municipios llegaran a tramitarlo. La propuesta parece imprescindible, ya que es preciso que las tramas urbanas desordenadas entre el sector de Santa Rosa hasta La Balsa, en la cara Norte del Dordal, del Puig de la Salud y del Puig Fred, tengan un acceso mínimamente fácil e idóneo.

24.20.2. Esta intervención permitiría que el eje central, formado por las calles de Mosén Jacinto Verdaguer y Justa Jaer, se convierta en una vía de uso comercial y más - intenso.

24.20.3. El segundo eje de penetración sería la calle Lorenzo Serra y su continuación con el nuevo trazado de la - Rambla de San Sebastián, obligada a prolongarse sin_ desviaciones para dar acceso y equipamientos a los -

sectores del Noroeste y de La Balsa.

24.20.4. Los dos ejes mencionados no tienen otra alternativa, habida cuenta de que la vía de circunvalación en el límite de términos es insuficiente por su anchura, por sus rasantes y por carecer de salida hacia Barcelona. Asimismo, la vía que a lo largo de las calles de La Plata y del Perú discurre como borde del sector Noroeste, debe alcanzar la calle Mosén Camilo Rosell, para dirigirse por debajo del Segundo Cinturón hacia la zona de Singuerlín.

24.20.5. Las vías transversales principales serán la prolongación de la calle Figueras y calle sin nombre de Badalona, junto al sector Noroeste; las calles Mozart y Florencia; la importante calle Irlanda, que daría acceso a los desarrollos de Can Sam y, prolongándose en túnel por debajo del Dordal, al municipio de Badalona a través de las calles previstas en el Plan Parcial de Llefiá; por último, la antigua Carretera de San Adrián a La Roca y la Avenida de Santa Coloma.

24.20.6. La principal de las vías señaladas, en cuanto a acceso interno, es la Avenida de Santa Coloma. Tiene conexión con la vía de borde del Paseo de la Alameda y

sectores del Noroeste y de La Balsa.

24.20.4. Los dos ejes mencionados no tienen otra alternativa, habida cuenta de que la vía de circunvalación en el límite de términos es insuficiente por su anchura, por sus rasantes y por carecer de salida hacia Barcelona. Asimismo, la vía que a lo largo de las calles de La Plata y del Perú discurre como borde del sector Noroeste, debe alcanzar la calle Mosén Camilo Rosell, para dirigirse por debajo del Segundo Cinturón hacia la zona de Singuerlín.

24.20.5. Las vías transversales principales serán la prolongación de la calle Figueras y calle sin nombre de Badalona, junto al sector Noroeste; las calles Mozart y Florencia; la importante calle Irlanda, que daría acceso a los desarrollos de Can Sam y, prolongándose en túnel por debajo del Dordal, al municipio de Badalona a través de las calles previstas en el Plan Parcial de Llefiá; por último, la antigua Carretera de San Adrián a La Roca y la Avenida de Santa Coloma.

24.20.6. La principal de las vías señaladas, en cuanto a acceso interno, es la Avenida de Santa Coloma. Tiene conexión con la vía de borde del Paseo de la Alameda y

tiene posible incorporación directa a la prolongación de la calle Juan XXIII, variante de la Carretera de San Adrián a La Roca, en el término municipal de San Adrián de Besós. También tiene este eje continuidad con la actual carretera y además acceso al Segundo Cinturón con un diamante que constituiría el principal punto de enlace para Santa Coloma.

24.20.7. Otra vía importante, como elemento estructurante, es el eje transversal que se inicia en la Iglesia y mercado previstos al final de la calle Puig-Castellar, sigue por el Pasaje Salvatella y calle Doctor Ferrán hasta el núcleo antiguo y continua por la calle San Carlos y Plaza Nacional.

Comunica con las zonas verdes de Torre Valldovina y Can Janer y con las zonas deportivas y de Parque Urbano previstas junto a la carretera de La Roca.

Esta vía transversal sería un eje representativo y de equipamientos, que uniría la zona cultural, educativa y deportiva de Can Sam con el sector de Torre Valldovina, en el arrabal de Santa Rosa.

24.20.8. El Plan regenera la malla urbana, aceptando las propuestas de los Planes Parciales de Lorenzo Serra y Torre Valldovina, en cuanto a la creación de manzanas -

con patios accesibles al público. Asimismo crea un eje peatonal que, partiendo del equipamiento deTorre Valldovina, se mantiene paralelo a la Carretera de San Adrián y desemboca en la Plaza Nacional. De esta plaza parte, junto con la Plaza Trías, el otro recorrido peatonal del Paseo Mosén Jaime Gordi, eje de una de las zonas que más ha mantenido su carácter de vivienda alineada y que, junto con el Casco Antiguo, constituye la parte histórica de Santa Coloma.

24.20.9. El Plan ha prolongado el eje central, situado en el núcleo del Reloj, a lo largo de los terrenos desafectados por la no ejecución en diagonal de la Rambla de San Sebastián y que pasan espacios libres de carácter cívico. Al mismo tiempo se recuperan algunos de los interiores de manzana no edificados.

24.20.10. El expuesto sistema de infraestructuras está estudiado para que Santa Coloma supere su actual enclaustramiento, integrándose en la Subárea de la margen izquierda del Besós.

24.21.1. El Plan propone la remodelación de parte del sector

del mercado que, por su posición próxima al centro, estará sujeta en los años venideros a tensiones especulativas, para su transformación. Por esta razón hay que coordinar y centrar los esfuerzos con el fin de incorporarlo a través de la remodelación de volúmenes , al actual centro de Santa - Coloma y evitar de este modo posibles evasiones de comercios al por menor.

24.21.2. Asimismo son imprescindibles algunas operaciones de remodelación en las zonas más deterioradas de la antigua calle Mayor y calle de Lavaderos, tanto por la estructura de sus calles como por la situación de antiguas industrias y de edificaciones de tipo rural que han quedado fuera de ordenación y uso. El tamaño de los antiguos islotes exige este tipo de medidas con el fin de aprovechar al máximo las posibilidades de suelo, sin crear barreras físicas a la ordenación de la trama urbana.

24.21.3. También deberán ser objeto de remodelación y rehabilitación, algunos desarrollos situados en la cara Norte del sector Noroeste, en la zona de Singuerlín, frente a la Carretera de San Adrián y en las estribaciones de La Gaminada y La Guinardera.

24.22.1. En el sector de Singuerlín se ha procurado estructurar una red viaria, que se menciona aparte por tratarse de una trama interna. Con ella será posible crear los circuitos necesarios para darle un mínimo de conexión urbana.

También se ha situado un centro de carácter representativo y de equipamientos locales y se han recuperado algunos espacios libres en terrenos no ocupados.

24.22.2. El Plan ha delimitado el Casco Antiguo, conservando en él y en otros sectores de carácter tradicional la estructura urbana y edificatoria.

24.22.3. Algunas áreas se proponen como zonas de edificación aislada para facilitar la transformación de ciudad_ jardín, sin caer en los equívocos de la edificación masiva en bloques.

24.23.1. Vistas las dificultades de suministrar áreas de empleo, se han calificado como industriales los sectores vacíos entre La Batlloria y Santa Coloma, así como el área de Can Sam, con el fin de crear puestos de trabajo para la población residente.

24.23.2. Es de temer, sin embargo, que con los aprovechamientos propuestos, con el fin de facilitar ciertas reparcelaciones, se den valores excesivos a algunos terrenos que congelen la oferta de estos suelos a corto plazo. En ese caso sería urgente la aplicación de medidas de desarrollo y urbanización preferente para el sector.

24.23.3. Se prevé también una zona industrial en el área llana, existente entre el barrio de Ntra. Sra. del Pilar y las instalaciones de la Compañía de Electricidad.

24.24. El Plan califica como equipamiento las zonas ubicadas junto al campo del Club de Futbol Gramanet.

24.25. La posición de Santa Coloma, óptima en el sistema metropolitano por su proximidad al área de empleos de Barcelona, Suroeste del Besós y San Andrés, obligará en el futuro a aumentar su accesibilidad con los dos puentes previstos y un tercero en el Molinet en la zona próxima a Badalona. Sin embargo, la insuficiencia de estos accesos obliga a pensar en la prolongación, con carácter urgente, del 2º Cinturón Comarcal desde la Avda. Meridiana y Vía Favencia hasta La Riera del Cañet en una primera fase, para proseguir más tarde hasta la vía de

borde propuesta que se dirigirá hacia La Roca.

25. SARDANYOLA

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

25.1.1. Sardanyola está situada en los llanos del Vallés Surocciden tal, en la confluencia del río Ripoll, el río Seco y la Rie ra de San Cugat, lugar de conexión del Vallés Central y el Occidental con los llanos de Barcelona.

Esta conexión viene dificultada por el macizo de Moncada y por el sector de Torre Baró, en la que el sistema de asenta miento urbano adquiere dos ejes predominantes, uno paralelo al río Besós y otro al río Ripoll con prolongación hasta Sa badell.

25.1.2. Sardanyola está pues, enclavada en el punto de conexión del sistema Santa María de Moncada, Santa María de Barbará y Sa badell con el núcleo urbano de Barcelona. La conurbación es casi total. Solamente quedan algunas fincas en las que toda vía no se han realizado procesos de urbanización y algunos terrenos no edificados en las zonas montañosas. Un ejemplo lo constituye la zona de la ermita de Moncada, en la que se situaba el castillo y en la que posteriormente se han reali zado actividades extractivas por parte de Cementos Asland.

25.1.3. Su posición geográfica es importante y explica los problemas de conexión transversal del Vallés en el sentido San Cugat-Sardanyola-Ripollet. Asimismo dicha posición es fundamental en las relaciones entre Sabadell-Tarrasa y el asentamiento urbano de Barcelona. Ello explicará una serie de problemas y exigencias que se derivan de esta función básica, que vienen agravados por la edificación existente, las barreras que suponen los ríos y la topografía y, sobre todo, la dificultad de coordinar un conjunto de importantes infraestructuras como son los ferrocarriles y autopistas del sistema Sabadell-Tarrasa, la variante del ferrocarril Papiol-Mollet y el Tercer Cinturón.

25.1.4. Esta situación, en su apertura transversal en dirección a Granollers hacia el Vallés y hacia Martorell en las zonas del bajo Llobregat era aprovechada por el antiguo camino romano que, desde Mas Rampinyo y por Ripollet, se introducía en Sardanyola. Esto dió lugar a que el núcleo más importante, tanto por su situación como por la topografía de las huertas del río Ripoll, fuera Ripollet, relegando a Sardanyola a un conjunto de manzanas situadas en la lengua de terreno situada en la confluencia de los ríos Ripoll y Seco. La importancia de Sardanyola reside en ser punto central del Area Metropolitana de Barcelona y eslabón de enlace entre la Sierra de Collcerola y el macizo de Bellaterra y San Quirico de Tarrasa, así como lugar de paso entre el Vallés Central y Oriental, el Bajo Llobregat y el Penedés.

25.2.1. El núcleo nace en el punto de confluencia de las carreteras de Barcelona a Sabadell y Barcelona a Manresa. Como se ha señalado no tuvo la importancia histórica que tuvo Ripollet. Sin embargo los papeles cambiaron en el momento en que el acceso por carretera y ferrocarril fueron factores fundamentales del crecimiento urbano. A esta dinámica se sumaron dos circunstancias esenciales: por un lado la localización de determinadas industrias en las terrazas de los ríos Ripollet y Seco, como Uralita, y, por otro, la aparición de urbanizaciones de segunda residencia.

25.2.2. Este hecho explica el problema de ordenación de la estructura urbana actual de Sardanyola y de los procesos de ocupación característicos de la misma, así como el tono de algunos sectores de su trama que se conservan con gran ejemplaridad, calidad y fuerza.

Sardanyola no presenta las características de densificación y congestión que aparecen en otros núcleos de más tradición industrial. Es seguramente el municipio que ha tenido mayor control urbanístico y esta actitud ejemplar permite contemplar su futuro con gran optimismo.

25.3.1. En la ordenación del tejido urbano se pueden distinguir como fundamentales dos elementos: la carretera local de San Cugat a Sardanyola, que discurre como eje de desarrollo y conexión de una serie de urbanizaciones, y los núcleos jun-

to a la estación y a las terrazas de los ríos Seco y Ripoll junto a la Riera de San Cugat en su confluencia con la carretera de Horta a Sardanyola por La Flor de Maig.

25.3.2. Los procesos de ocupación del suelo obedecen a fenómenos de urbanización, en base a las parcelaciones rurales y a la facilidad de acceso por carretera o ferrocarril. También ha tenido relevancia la facilidad de vertido de sus aguas hacia determinados cauces como la Riera de San Cugat, el Torrente dels Gorgs y el río Seco.

Estas urbanizaciones poseen, como característica fundamental, una trama urbana ordenada, generalmente de carácter rectangular, siguiendo las curvas de nivel en la dirección de mayor longitud de manzana, y con ordenaciones cerradas.

25.3.3. Este proceso ha dado lugar a un tejido urbano bastante poroso, con muchos huecos motivados por las fincas que entonces no fueron objeto de urbanización. La ordenación geométrica de esta población hace que las distintas tramas se yuxtapongan de forma más o menos compleja, siguiendo las diferentes directrices, y crea en algunas partes convergencias o puntos nodales difíciles como los de la Plaza Marconi, Plaza de los Enamorados, calle San Camilo o calle José Anselmo Clavé.

25.3.4. Los huecos más importantes en el tejido urbano son: el de Can Serra Parera, en el que se desarrolló un Plan Parcial que calificaba como edificable la zona deportiva prevista; el de Can Cordellas; el de Canaletas; las zonas junto a Can Pallarés y Can Mitjans, ocupadas recientemente por Rivière, S.A.; y los de Santa Rosa que, ubicados en el interior del núcleo urbanizado, permiten grandes posibilidades para situar las dotaciones que exige la transformación urbana.

25.3.5. Sardanyola posee un tejido urbano de baja densidad, pero - con potencial para sufrir un fuerte proceso de transformación. Las presiones aparecerán cuando abandone su papel de segunda residencia, cosa que hoy prácticamente se ha realizado en la mayor parte de su suelo.

Este hecho viene agravado por las calificaciones que otorgó el Plan General de 1953. Sin tomar en cuenta la necesidad de proteger determinados ambientes, autorizó elevadas densidades. El proceso de densificación no era ciertamente el más idóneo vista la situación inicial. Por ejemplo, no tiene sentido la ordenación en manzanas cerradas, en zonas de parcelación extensa. Hubiese sido más interesante su - desarrollo a través de edificios aislados, retranqueados - de los límites de propiedad.

25.3.6. Las tensiones que introdujo el Plan del 53, al calificar - como Residencial Urbana Semintensiva y Ensanche Semintensi

vo grandes extensiones de suelo que tenían ocupaciones de poca intensidad, han comportado enormes problemas al municipio, que ejemplarmente ha intentado conservar determinadas áreas de gran calidad ambiental.

Estos problemas de inadecuación se han traducido en el interés de ajustar zonalmente, mediante ordenanzas, las características de la edificación a la realidad existente. El Casco Antiguo, como pequeño núcleo agrícola que se desarrollaba junto a la calle San Ramón, se constituyó en núcleo de viviendas de la población local, y en centro de servicios. Zonas de Ciudad Jardín, como Torre Giralt, Can Oliver o Montflorit, se han encontrado sujetos a procesos de edificación, totalmente inadecuados, del tipo de Residencial Urbana Semintensiva.

25.4. El Plan anterior preveía la apertura, desde la carretera de San Cugat a Sardanyola, de tres vías radiales, a la altura del Cementerio, para acceder a la parte alta, central y baja de la población.

La apertura de estas vías viene dificultada por las características del terreno. Además no se ajustan a los esquemas actuales de funcionamiento ni a la ordenación prevista por este Plan entre San Cugat y Sardanyola.

25.5.1. El Plan del 53 preveía una serie de Zonas Verdes, como la -

Balsa, La Torre, la Zona Deportiva de Can Serra Parera -- (prácticamente perdida a través del Plan Parcial aprobado), el Campo de Fútbol entre las calles Camelias y San Salvador, el Cerro de Can Oliver, el de Canaletas y una zona bastante extensa junto a la entrada, en el sector de Santa Rosa. Asi mismo protegía los terrenos inundables junto a torrentes, - tanto en el río Seco como en la Riera de San Cugat.

25.5.2. Se calificaba como Parque Urbano la zona de pinos de Las - Fontetas, que ha sido considerablemente recortado mediante el planeamiento parcial, y el sector que bordea la zona del Castillo, junto a las terrazas del Torrente dels Gorgs.

25.6.1. Hay que considerar como núcleo independiente, pero administrativamente unido a Sardanyola, el desarrollo urbano de Bellaterra. Iniciado como área de segunda residencia está hoy en plena transformación de uso, como vivienda permanente para una población de niveles socio-económico elevados. Su - éxito se debe al fácil acceso que proporcionan los F.F.C.C. Catalanes, que desde la Plaza de Cataluña en Barcelona se - dirigen hacia Sabadell. Aparte, por supuesto, de la belleza del lugar y de la gran calidad ambiental conseguida.

25.6.2. La capacidad de inversión en nuevas unidades residenciales, actualmente en marcha, permite preservar el nivel de equipamientos y dotaciones, estimulando la capacidad de crecimien

to. Como actuaciones importantes se encuentran el Polígono Badía y el de Canaletas.

El primero de los mencionados se halla sobre las terrazas del río Seco entre Can Mi' jans y Can Pau, en los terrenos de Can San Feliu. Es una actuación del Ministerio de la Vivienda.

El segundo está situado en la zona de Canaletas en la parte meridional del término sobre las terrazas de la Riera - de San Cugat próximas al ferrocarril y a la carretera nacional de Barcelona a Manresa. Esta actuación fue iniciada por el Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona y actualmente corre a cargo de la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios.

25.6.3. Entre San Cugat y Sardanyola, en el sector limitado por el Torrente dels Gorgs, la Riera de Santo Domingo, el Torrente de Can Magí, el Tercer Cinturón, la Sierra de Collcerola y la Riera de San Cugat, se desarrollará por iniciativa de la Administración un área para ubicación de actividades de carácter terciario, principalmente oficinas y comercios, además de viviendas. Se trata del Centro Direccional metropolitano y regional más importante previsto en el Area Metropolitana de Barcelona, justo en el lugar más central y - con mejores comunicaciones con toda la región. Con este Centro Direccional se pretende aliviar el área central barcelonesa y crear una alternativa positiva a los graves proble--

mas de congestión y accesibilidad regional del centro ac-- tual.

25.7.1. No tendría sentido enfocar el desarrollo en los próximos - años, como un proceso total de remodelación. Las expectativas de crecimiento y la dinámica de las zonas libres son - más considerables que en el núcleo actual. Además los proyectos de infraestructuras y de equipamientos metropolitanos, permite suponer un crecimiento aún más intenso. Los - Túneles de la Sierra de Collcerola, en especial los ejes - Oriental y Central, la Autopista de Barcelona a Sabadell, libre de peaje, y la Universidad Autónoma de Bellaterra, ya en funcionamiento, permiten prever una intensa aceleración del crecimiento del Municipio.

25.7.2. Grandes repercusiones tendrá la ubicación de la Universi-- dad Autónoma, por su dimensión, por su situación como polo de cualificación de la periferia urbana, por la población inducida y por los efectos secundarios.

25.7.3. Otra de las infraestructuras importantes es el Tercer Cinturón Comarcal, que tiene conexión con los tres ejes de los túneles del Tibidabo y la autopista Barcelona-Sabadell, y - es el más importante dispositivo viario de intercambio de - la Comarca y aun del Area Metropolitana.

El Tercer Cinturón parece que es proyecto de ejecución a - plazo inmediato, lo que facilitaría grandemente el definitivo despegue de este sector de urbanización. Su construcción como autopista de peaje representaría una grave contradicción con las tres Actuaciones Urgentes del Ministerio de la Vivienda, el Centro Direccional previsto en el - III Plan de Desarrollo y el esquema de red arterial y accesos de la Comarca y Area Metropolitana.

Principales problemas

25.8.1. La ordenación del sistema lineal del Vallés, principalmente de clasificación de las diferentes secuencias, con el - fin de que no se produzca la soldadura urbana entre Sardanyola-Ripollet, por una parte, y Santa María de Barbará-Sabadell, por otra, a la altura de la finca de Can Pallarés. Estos requerimientos son importantes, tanto para asegurar la conexión intercomarcal, como para garantizar el paso de una serie de infraestructuras en el sentido longitudinal. La - aprobación del Plan Parcial Màs Mitjans, en zona calificada por el Plan General de 1953 como industrial y agrícola y hoy totalmente destinada a usos industriales, ha provocado problemas en la resolución de los enlaces de las autopistas, el paso del ferrocarril, la ordenación de las terrazas inundables del río Seco y la conexión del Polígono Badía con el núcleo de Sardanyola. Debe destacarse el carácter singularísimo de esta zona, único paso topográficamente aceptable en la unión de Europa con el resto de España, a través de Cata

luña.

25.8.2. La existencia de dificultades de altura, a partir de la Rambla de Montserrat y de la calle San Francisco, debido a la erosión de los ríos, hace que sea difícil la conexión con - Ripollet y con las zonas urbanizadas que se desarrollan a - lo largo del Paseo de Cordellas. Este hecho hace que sea difícil la penetración transversal, a lo largo de todo el núcleo urbano, e incluso se acentúa más con la existencia de la fábrica de Uralita, entre la Carretera de Barcelona a - Manresa, la Nacional 150 y el ferrocarril que, al discurrir prácticamente paralelos, agravan los aludidos problemas topográficos.

25.8.3. La situación descrita ha ocasionado que todo el tráfico se cargue sobre el único paso existente por debajo del ferrocarril, en la prolongación de la Avenida del Generalísimo y la Avenida de la Cruz Roja. Constituye un punto de difícil solución, incluso con el ensanchamiento previsto, tanto por - su estrechez en el cruce con la carretera nacional, como por canalizar todo el tránsito a través de Sardanyola y Ripollet, poblaciones que trabajan prácticamente unidas, lo mismo a nivel de oportunidades de empleo, que de movimiento de la masa residente.

Este problema ha sido parcialmente resuelto con la apertura del Camino de Las Fontetas, por parte de los promotores de

la zona, con participación del Municipio de Sardanyola, dando entrada a esta población por el sector de La Ferrería. Sin embargo este acceso presenta el problema del paso a diferente nivel del ferrocarril.

25.9.1. El segundo problema importante es la incoherencia entre las nuevas zonas de actuación urbana y los sectores ya edificados. Incoherencia no sólo de ordenación física por los diferentes procesos de parcelación y edificación, sino por la distinta intensidad de ambas zonas, lo que hace difícil la protección de las áreas de baja densidad que quedan dentro de estos sectores.

25.9.2. Es difícil, y además sería urbanísticamente un error, una transformación indiscriminada con mayores densidades. Estos procesos de densificación ocasionan la deterioración de las viviendas existentes y perjudican la inicial calidad ambiental. Los mismos procesos previos de parcelación dificultan la propia transformación. Algunas de estas urbanizaciones tienen parcelas pequeñas y el desarrollo de la edificación es difícil o imposible al exigir unos retranqueos mínimos, a fin de respetar el soleamiento, ventilación e iluminación de las viviendas primitivas.

25.9.3. La organización de una malla viaria básica coherente sobrepuesta a las actuales tramas urbanas es difícil, pero más

sencilla que en los municipios totalmente urbanizados y - edificados, como Hospitalet o Santa Coloma de Gramanet. Sin embargo la trama posible nunca satisfará las totales exigencias derivadas de la capacidad de nuevos asentamientos, salvo que se llevaran a cabo grandes afectaciones.

25.10. Otro problema es la búsqueda de suelos libres para parques y equipamientos, no previstos, a causa de los procesos de urbanización de segunda vivienda, con bajas densidades, - que podían beneficiarse de los servicios del centro urbano.

25.11. Resulta importante el problema de la relación e integra-- ción del núcleo actual con los fuertes desarrollos previstos en la zona situada entre San Cugat y Sardanyola y en la zona universitaria. A pesar de que los citados desarrollos se apoyarán directamente sobre ejes del sistema viario básico es evidente que, generarán interacciones urbanas muy intensas que pueden deteriorar los núcleos actuales. Ello exige un replanteamiento de vías y de ordenación urbana en zonas ya edificadas con el objeto de que las relaciones se canalicen racionalmente sin afectar a las calidades ambientales.

25.12.1. Un último problema a considerar es la resolución adecuada de los intercambiadores entre las vías básicas y las vías más importantes del sistema urbano. La solución es difícil,

por cuanto los ejes básicos exigen pocas entradas y salidas, moderada separación entre ellas y un número mínimo de pasos a diferente nivel en relación con la trama urbana. Estos condicionantes están en contradicción con las características de la malla local que exige una dispersión de tráficos, con volúmenes muy elevados y no orientados en el espacio. Para ello es necesario un gran número de pasos por encima de las vías básicas, si no se quiere que éstas se conviertan en verdaderas barreras al crecimiento, con problemas de segregación, deterioro ambiental, pérdida de calidad urbana e incluso suburbialización de determinados sectores.

25.12.2. Los tipos de enlaces previstos pueden compaginarse con demandas muy intensas y con volúmenes de tráfico elevados. La Zona Universitaria y el Centro Direccional exigen vías importantes y no preverlas significaría condenar los núcleos actuales a una constante congestión.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

25.13.1. En relación al área urbana, el Plan delimita el Casco Antiguo, que se desarrolla a lo largo de la calle San Ramón, y consolida las zonas que han tenido un proceso de transformación y han modificado el tipo de calificación aislada en - Ciudad Jardín, a manzanas de ensanche o suburbana. Tambien protege los desarrollos urbanos ubicados a lo largo del Paseo de Cordellas, restringiendo las posibilidades de mayor parcelación.

25.13.2. La zona junto a la Estación será desarrollada dentro del - sector llamado "Altamira", respetando las propuestas formuladas por el Plan Parcial elaborado, aunque no aprobado porque modificaba el Plan General anterior.

25.13.3. El Plan ha recogido los desarrollos de iniciativa particular de Serra Parera, Aiscondel, y Fontetes y el Plan Parcial de Canaletas. El Plan de La Ferrería, contiguo a Moncada, - deberá modificarse atendiendo a las directrices formuladas por este Plan, al objeto de facilitar los accesos a la Estación.

25.13.4. Las urbanizaciones de Montflorit y del Turó del Oliver se - respetan por haber surgido con anterioridad al Plan General de 1953, pero se ha desarrollado su proceso de urbanización

limitando su crecimiento en la parte del Eje Oriental de los Túneles hasta la franja de protección y servidumbre de éste.

25.13.5. El Plan mantiene la Zona de Ciudad Jardín desarrollada a partir de la calle Virgen del Pilar y de la calle Altamira, hacia la Plaza Marconi y la calle de Las Viñas hasta el eje formado por la Avenida de la Primavera y la calle Santa Rosa.

25.14.1. El Plan pretende situar la principal incorporación urbana de Sardanyola en la zona de la Ferrería, transversalmente al eje de la Carretera Nacional 150, desplazándola del centro de gravedad actual en la prolongación de las Avenidas del Generalísimo Franco y de la Cruz Roja.

Esta modificación del punto de intercambio de los sistemas San Cugat-Sardanyola, con el sistema lineal de comunicación con Barcelona, se aplica también a la Estación que se traslada paralelamente a la calle Dos de Mayo hasta los terrenos colindantes con el término municipal de Moncada. Ello permitirá un acceso, especial y específico para la zona, - por debajo del puente del ferrocarril y sobre la Riera de San Cugat, a la Autopista Barcelona-Sabadell y a la carretera Nacional 150. También enlaza con la autovía de cornisa, por el borde de los diferentes asentamientos y que, en su día, se dirigirá hacia Ripollet, Polinyá y Sentmenat, -

por un lado, y al Parque del Tibidabo y Pallejá, por otro.

25.14.2. Junto a la zona dels Massots se preve, a largo plazo, un paso a diferente nivel por debajo del ferrocarril y de la Carretera Nacional 150, que daría acceso a la Avenida de Las Fontetas, situada sobre el antiguo camino y que sería prolongación de la Avenida de la Primavera y de la calle Santa Rosa, para convertirse en uno de los accesos importantes al Eje Oriental y converger después con la actual carretera de San Cugat. Será la variante de la actual carretera a la altura de Can Batell y Can Castelló.

Este eje será de gran importancia en el sector comprendido entre los dos túneles, como paseo y acceso a la zona de Exposiciones y Congresos. Este vial constituirá el límite del desarrollo urbano, al acotar el Centro Direccional y de Exposiciones y los puntos de estacionamiento e intercambio con la vía que hemos denominado de Cornisa y el Parque Metropolitano del Tibidabo.

25.14.3. Otro eje transversal importante lo constituye la calle Portugal que permitirá, a través de una obra no muy costosa, debido a los desniveles naturales y al espacio vacío en terrenos de Ripollet, un paso a diferente nivel por debajo de la C.N.-150 y del ferrocarril, para dar acceso, por la parte superior, al polígono Serra Parera y a la Universidad Autónoma.

Este acceso es esencial, habida cuenta de la gran cantidad de habitantes que se ha previsto ubicar en el citado Polígono. A excepción de las dos arterias que lo cortan y otras pequeñas vías perimetrales, este sector no posee un sistema viario fundamental. Este eje transversal, también con acceso al Cinturón, constituiría una vía de apoyo superior. - Desde él se distribuirían todas las calles verticales de la urbanización Serra Parera. Al mismo tiempo asegurará el enlace con el antiguo camino de Galliners, entrada a la parte de servicios de la Universidad Autónoma.

25.15.1. El Plan preve la remodelación de una serie de asentamientos industriales existentes a lo largo de las calles de Santa - Marcelina y San Ramón, con el fin de que se produzca la conexión del nuevo desarrollo de Serra Parera con la zona comercial de las calles San Ramón, de las Escuelas y Altamira.

25.15.2. Se legaliza la zona industrial desarrollada junto al Torrente dels Gorgs. Asimismo se ha calificado para usos industriales los desarrollos urbanos sobre las terrazas de los ríos Seco y Ripoll, a excepción del Bosque de Cordella, que se - destina a Parque Urbano, tal como estaba en el Plan de 1953 y de acuerdo con las iniciativas del propio municipio.

25.16.1. El Plan crea un parque lineal, que relaciona una serie de equipamientos, como el Campo de fútbol existente (zona de-

portiva según el Plan de 1953) y aquellos otros previstos para rehabilitar la zona urbana junto al Paseo de la Riera y la calle de las Camelias.

Este Parque Urbano se inicia en la Plaza de la Torre, sigue por la calle de Santa Eugenia y a través de la calle San Salvador, entrega en la calle Fontetas, incorporando una serie de jardines de carácter particular, que pasarían a espacio público.

Esta faja longitudinal quedaría convertida en eje central del espacio libre al servicio de toda la población. Otro parque se preve en la zona de Canaletas, en terrenos ya - calificados en el Plan de 1953. De esta forma se protege el cerro situado frente al Turó de Can Oliver, en la zona de las calles San Pablo y Obispo Marimón.

25.16.2. Se mantienen Parque Urbano, en el paraje denominado "Dels Massots", los terrenos inundables en la confluencia del - río Seco con el Ripoll.

25.16.3. Se han protegido los restos arqueológicos del Turó de El Oliver y la finca agrícola frente a Canaletas, importante para perturbar la comprensión de la Sierra de Collcerola desde la vía de Cornisa y las obras vías paisajísticas del Parque.

25.17.1. La zona de Can Pallarés se destina a equipamientos e instalaciones de servicios públicos.

Su calificación es obligada por las dificultades de acceso debidas a las carreteras, el Tercer Cinturón y la línea del ferrocarril y sobre para asegurar un verdadero espacio libre de separación del sistema comarcal de Barcelona y el del Vallés Occidental, de acuerdo con lo previsto en el - Plan Director del Area Metropolitana.

El Centro Direccional

25.18. El Centro Direccional, cuyo contenido viene fijado en las Normas y definido en la Memoria sobre el proceso y estrategia general del Plan, es un sistema Metropolitano apoyado sobre los Ejes Oriental y Central de los Túneles del Tibidabo y sobre el Tercer Cinturón, a través de calzadas de - servicio que actúan al mismo tiempo de distribuidores de - tráfico para San Cugat y Sardanyola.

25.19.1. El sistema urbano propuesto aprovecha los desniveles naturales del terreno, con entradas y salidas en plantas sótano para estacionamiento directo de vehículos y con lugares específicos de estacionamiento en puntos centrales ligados a sistemas de transporte peatonal y con las estaciones de RENFE y Ferrocarriles de Cataluña.

25.19.2. El terreno es ondulado. La cota en la Riera de San Cugat es de 80 ó 90 metros, mientras que en el punto más elevado, junto a la cresta de la finca de la Comisión de Urbanismo, llega a 157 metros. La ordenación aprovecha esta - configuración topográfica.

De esta forma la estructura urbana propuesta se desarrollará, no a lo largo de la carretera de San Cugat a Sardanyola, sino internamente en forma de anfiteatro, con frente a la Sierra de Collcerola. En su interior, como Parque Central, se ubican la zona de exposiciones y un conjunto de equipamientos.

25.19.3. La zona propiamente urbano no es tampoco totalmente edificable. En su interior se integran diferentes plazas para facilitar su adecuación al terreno o soslayar cursos naturales de agua de difícil edificación.

El Centro se asienta sobre una serie de grandes fincas: - principalmente las de El Castell, Can Planas, la de la Comisión de Urbanismo, Can Costa, Can Doménech, y Can Fatjó del Xiprés. Esta última adquirida también recientemente - por la Comisión de Urbanismo.

25.19.4. La propuesta permite aprovechar estratégicamente la situación de los núcleos de San Cugat y Sardanyola, y la mayor accesibilidad proporcionada por los túneles y el Tercer -

Cinturón. Por otro lado se apoya en la Universidad Autónoma, auténtico polo de equipamiento básico, creador de un alto nivel de urbanización en su entorno y, por consiguiente, generador de actividad urbana. El emplazamiento de la Universidad Autónoma no fue casual. En realidad fue el primer elemento del ya previsto Centro Direccional.

25.20.1. La estructura viaria se basa en dos vías de dirección única, con una serie de plazas y edificios de carácter singular y en su parte interior por un espacio de rambla o paseo elevado para peatones.

25.20.2. El Plan revitaliza los ejes que se proponen en San Cugat y en la calle Canaletas, que serían una continuación lejana, y con otras características, de las vías de este Centro. - Al mismo tiempo se han previsto dos calzadas para accesos y servicios. En esencia se diseña un núcleo denso con un - gran entorno de espacios libres.

25.20.3. El Torrente que discurre a lo largo de Can Altayó es el soporte del Tercer Cinturón. De este modo los ruídos no serán perceptibles desde el Centro Direccional, oculto en su parte Norte.

25.21.1. Se aprovechan los desniveles naturales para ciertas prolon

gaciones de la Zona Universitaria y se utilizan las características del terreno para pasar en túnel los ferrocarriles de Papiol-Mollet y los previstos para usos metropolitanos. De esta forma en el punto central del Centro podrá ubicarse una estación, elemento indispensable para asegurar la centralidad metropolitana y regional.

25.21.2. Aun sin grafiarlo, está prevista la posibilidad de un "metro" o ferrocarril metropolitano a la Zona Universitaria y posteriormente hacia el área de la mancomunidad Sabadell-Tarrasa. Podría arrancar desde Barcelona (Estación Vilanova, poe ejemplo) o, en primera fase, en las proximidades de la Estación de Valldoreix.

25.22.1. El esquema propuesto preserva a la Zona Universitaria de la intromisión de grandes tráficos y de la congestión urbana en su interior. Asimismo proporciona terreno suficiente de reserva para que pueda desarrollarse y expansionarse en el futuro.

25.22.2. En la zona de Can Batell y Can Castelló, se pretende situar una serie de equipamientos, lo mismo que en el trazo de la finca de Can Fatjó del Molí, en una serie de terrazas sobre la Riera de San Cugat.

25.23.1. El Plan preserva como zona de Parque Urbano los terrenos de Las Planas. Su relación con Sardanyola se basa en las dos rótulas previstas entre la vía de Cornisa y el eje representativo de relación San Cugat-Sardanyola.

25.23.2. En la zona de Can Costa calificada en parte como verde privado de interés, se emplaza el Parque Urbano mencionado, que permitirá la prolongación y la coherencia con los terrenos de la Sierra de Collcerola a fin de conseguir la penetración dentro del tejido urbano del Parque del Tibidabo.

25.23.3. De esta forma, el Parque Urbano no sólo penetrará y se difuminará tamizada por el área de Exposiciones, sino que - permitirá la ubicación de usos de carácter público en relación con la zona recreativa próxima.

25.23.4. El macizo situado junto a los terrenos de Can Codonyés y - Can Coll, don de está emplazado el antiguo Sanatorio "La Flor de Maig" es otro núcleo de equipamientos integrado en el Parque del Tibidabo.

La Zona Universitaria

25.24.1. Está situada entre el Tercer Cinturón y la línea a Sabadell de Ferrocarriles Catalanes. Por el este se apoya en el límí

te de la Comarca. La frontera es muy clara físicamente al quedar la zona totalmente separada del Río Seco por una falla geológica. La parte alta de la zona universitaria está entre las cotas 153 y 160 m. mientras que el vecino Polígono Badía está a cotas entre 90 y 100 metros. Esta diferencia de 60 metros, al conectarse a través de una frondosa pineda, da cierta identidad a la Zona Universitaria. Esta se desarrolla fundamentalmente sobre dos torrentes de gran complejidad física con un enorme interés paisajístico: el Torrente de Can Magrans, en los terrenos de Can Magrans y Can Miró, y el de La Batxuca, próximo a Can Doménech, En este lugar está prevista la ubicación de establecimientos de tipo hospitalario y sanatorial, de carácter complementario, cuya localización no es factible en el otro sector, y asimismo la edificación de los colegios y residencias para universitarios.

25.24.2. En la Zona Universitaria quedan aseguradas las exigencias de tranquilidad, a pesar de que el volumen total de la población estudiantil previsto es elevado. Ello presupone una generación intensa de tráfico y problemas difíciles de distribución, aunque la Universidad no soporta los flujos del sistema urbano, ya que tiene conexiones específicas con el Centro Direccional o el perimetral Camino de Galliners.

25.24.3. La Zona Universitaria modificó el Plan General de 1953 vigente, por situarse sobre suelos rurales. Esta modificación

fue aprobada definitivamente por el Ministerio de la Vivienda. El Plan incorpora dichas calificaciones.

Bellaterra y Sierra de Collcerola

25.25.1. En Plan en principio mantiene la zona de Bellaterra con la zonificación vigente para los usos previstos en el Plan - Parcial aprobado, a excepción de los dos Torrentes que quedan calificados como Parque Urbano, en atención a su situación y uso: el de Can Fatjó del Xiprés y el de Can Magí.

25.25.2. Las zonas colindantes en el límite de la Comarca, que ya - fueron excluídas del Plan Parcial, se destinan a protección o a equipamientos. De la misma forma, ya fuera del Plan, se califican los terrenos en donde se situaba la antigua casa pairal de Can Camps.

25.25.3. El Plan preve un mínimo de vías internas: una perimetral y otra central. La única modificación del vigente Plan Par-- cial se refiere a una de las vías con difíciles problemas de paso.

25.25.4. Este sector de Bellaterra debe comprenderse en relación a las previsiones que el Plan desarrolla para las diferentes áreas situadas por encima de la vía de Cornisa del macizo

de San Quirico de Tarrasa y que se prolongan hacia Rubí, en el término de San Cugat.

25.25.5. A partir de la zona de Can Camps, y en una acción perimetral, se deja acotado con protección total el Parque Forestal, de acuerdo con lo previsto en el Plan Director del Area Metropolitana.

25.26.1. En el Parque del Tibidabo, en la parte correspondiente a Sardanyola, no se detectan procesos de urbanización clandestina, a excepción de pequeños desarrollos en la zona de Can Nebot y en la antigua urbanización de Can Sardá. Es una nueva demostración de la eficacia urbanística del Ayuntamiento de - Sardanyola.

Para dicho Parque el Plan preve un Plan Especial basado en el Estudio del Parque del Tibidabo, que es una de las monografías del presente Plan.

26. TIANA

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

26.1. De las diferentes poblaciones comprendidas en la Comarca de Barcelona, Tiana ha sido, sin duda, la que mejor ha conservado su carácter residencial, sus valores ambientales y paisajísticos y su nivel de urbanización.

26.2. Las razones hay que buscarlas en la estructura específica de la propiedad del suelo, en el pausado proceso urbanizador soportado, en la configuración cerrada de la comunidad urbana local, en el nivel socio-económico de la población residente y en el propio centrol local ante cualquier iniciativa tendente a modificar o perturbar aquellas condiciones. En este sentido, la actuación del Ayuntamiento ha sido realmente ejemplar.

26.3. Asimismo existe otro factor que explica, en parte, aquella falta de crecimiento, que resulta paradójico teniendo en cuenta el nivel socio-económico de la población residente. Es el bajo nivel de accesibilidad de Tiana, a pesar de la mejora que podría haber significado el "diamante" de salida en la autopista A-19, en la carretera de Badalona a la Conrería, de haberse procedido a mejorar las características de trazado del acceso a Tiana.

El actual acceso desde Montgat, que sigue una sinuosa y estrecha carretera, prácticamente toda urbana, salvando el cuello de Montgat en el sector de Las Mallorquinas, no ha representado, en su actual estado, mejora cualitativa y proporcional al tiempo transcurrido, en relación con el servicio que llegó a prestar antaño el antíguo tranvía de Tiana. Por otra parte, la capacidad de acceso al sistema básico de comunicaciones es totalmente insuficiente, teniendo en cuenta la población potencialmente asentable.

26.4. El anterior Plan Comarcal no propuso grandes transformaciones sobre la estructura urbana y, en su mayor parte, continuó proponiendo conservar la situación existente. Sólo, excepcionalmente, potencializó para nuevo desarrollo un sector en la zona de las Costas y de Can Guinart, que el Plan General no llegó a estructurar ni a resolver en su relación con el núcleo antíguo de Tiana, quedando dicho Plan sin desarrollar en este sector.

26.5. Solamente en el sector más urbanizado, próximo a la Colonia Cruspinera y limitado por el Camino de Can Tomeu, han surgido iniciativas de modificación del carácter de Ciudad Jardín del sector, en busca de mayores densidades y plusvalías, como consecuencia de la pérdida de valor de los terrenos, según se aproximan a Montgat (debido al tipo de desarrollo urbano de aquel sector y a su carácter industrial), y según se alejan de los servicios y centro de Tiana.

Aquellas iniciativas pretendían "adecuar" el sector a una modificación del valor de la zona, que se había incrementado como consecuencia de la construcción de la autopista del Maresme (A-19). Sin embargo en la nueva ordenación no se introducía ningún valor específico. Dicha iniciativa pretendía construir viviendas permanentes destinadas a los excedentes de la población que no podía asentarse en zonas más próximas a Barcelona por la escalada de precios del suelo. Como ventajas se exhibía la calidad del ambiente y un determinado prestigio de Tiana.

Una de dichas iniciativas, desarrollada a través del Plan Parcial Creu de Terme, no ha progresado por la oposición local, ante la amenaza de perder la calidad ambiental y paisajística del sector, y por el interés de conservar un determinado nivel residencial de Tiana.

26.6. Asimismo, el Plan Comarcal de 1953 dió lugar a tensiones, al no zonificar adecuadamente determinadas áreas de la zona de Casco Antíguo y colindantes, debido a la peculiaridad del lugar y a la mezcla -por otra parte exquisita- de los diversos tipos arquitectónicos. Dejó fuera de ordenación áreas que, de hecho eran casco antíguo. En cambio calificó de casco antiguo, áreas de desarrollo en Ciudad Jardín, con edificaciones aisladas.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

26.7. El Plan pretende conservar la estructura urbana de Tiana, resultado de su peculiar posición geográfica, a lomo de una pequeña sierra perpendicular al mar, en suave declive hacia él. Es una posición privilegiada en cuanto a vistas y disfrute de brisas. Aislada en el centro de un anfiteatro montañoso (la estribación del sistema costero de San Mateu), queda aprisionada, en su intento de salida al litoral, por dos colinas: el Turó de Montgat y el de Las Mallorquinas-Guixeres, que la separan de Alella y Badalona, respectivamente. El Plan intenta proteger, y aún mejorar, aquellas específicas particularidades ambientales y paisajísticas y, en especial, preservar el interior de Tiana de la localización de actividades de gran ámbito territorial o que generen mucho tráfico.

26.8. Sin embargo, aquella misma posición origina especiales dificultades de desarrollo urbano, al estar muy condicionada la adecuada y necesaria relación entre las áreas.

A tal fin el Plan dispone dos ejes de urbanización, siguiendo dos vías especializadas de acceso. Estas vías pretenden, a través de su específica disposición, reforzar y corroborar aquella estructura particular del territorio. Los desarrollos urbanos propuestos conservan las características de densidad del sector y discurren a cota constante, a lo largo del anfiteatro montañoso. Enmarcan el actual asentamiento, pero sin romper la armonía del paisa

je, que queda protegido por una especia de "greenbelt" o cinturón verde. En ningún caso los nuevos asentamientos se sueldan, por encima de las rieras y el torrente, con el núcleo actual.

Los citados ejes de desarrollo, base de la ordenación de la edificación y de la parcelación, dejan libres las zonas de la riera de Tiana, de la Font y dels Grills, tanto por razones de inadecuación topográfica, como para -- preservar la claridad del proceso urbanizador. Al proteger los cauces hidrográficos se busca la incorporación - visual de grandes espacios libres "naturales" en el interior de la estructura urbana.

Los dos nuevos ejes de urbanización propuestos no son arbitrarios. La traza de la vía de "soporte" no termina en ningún punto cualificado del territorio, ni se "difumina" su calidad al alejarse de Tiana, lo que significaría artificialidad y falta de sentido urbano. Por el contrario, constituyen verdaderos ejes de comunicación que, con sus prolongaciones, unen sectores ya urbanizados. Por ello, son creadores de nuevas y vivas relaciones territoriales, en este caso con la parte de Pomar, en Badalona y con - Alella.

26.9. Al objeto de asegurar la adecuada relación de estas dos - zonas de nuevo desarrollo urbano con el núcleo "base" actual, el Plan ubica una gran área, proporcionada a las - exigencias del sector, destinada a equipamientos genera--

les, los cuales deben protegerse a toda costa en los próximos años. En parte se hallan ya realizados: escuelas de la Caja de Ahorros, Casino e instalaciones deportivas, situadas en Can Marí. La citada área se sitúa en el cruce del asentamiento actual con el eje continuado de desarrollo de los nuevos asentamientos (que sigue, aproximadamente, por ser el único punto accesible, el antiguo trazado de la carretera de Fogás de Tordera a Cornellá).

26.10. Además el Plan "explota" la configuración topográfica de los terrenos en que están situados los dos nuevos desarrollos, para relacionar y prolongar peatonalmente el actual área comercial de Tiana, hacia puntos centrales y estratégicos de las nuevas áreas propuestas.

Este reforzamiento comercial es importante, por cuanto facilitará la integración y complementariedad de los nuevos tejidos urbanos con los del núcleo central.

Dicha relación se efectuaría mediante las dos calles -actualmente abiertas- de Modesto Batlle (hacia la zona de Can Guinart y Las Costas en el Oeste) y de San Francisco (hacia la zona de expansión en el Este, denominada dels Frares). La conexión se completaría con pasarelas peatonales sobre las rieras de Tiana y de la Font. Estos puentes relacionarían además el actual centro con las dos lomas, constituyendo una cabeza de puente de incomparable posición visual y de acceso viario, que la hacen idónea para la localización de los desarrollos comerciales de las nuevas áreas.

26.11. Esta posibilidad de prolongar transversalmente la actividad del actual núcleo hacia las nuevas áreas, se refuerza con la propuesta de remodelación de la pequeña manzana - triangular, delimitada por las calles de San Francisco, - José Antonio Clavé y Doctor Mascaró con la posibilidad de especializarla comercialmente y crear estacionamientos, - se consolidaría el antiguo centro comercial.

La citada remodelación, objetivo propuesto por el propio Municipio de Tiana, permitiría abrir la importante Avenida Albéniz, como prolongación de la Avenida del Generalísimo, y facilitaría una mayor accesibilidad al centro antiguo. Además se aliviaría de tráfico a través las calles de José Antonio Clavé y Onésimo Redondo, de elevado valor comercial y ambiental, pero inadecuadas para el tránsito de vehículos por su escasa anchura. Con todo ello, finalmente, se daría claridad al eje longitudinal que, siguiendo el punto más elevado de la loma, constituye la "espina vertebral" del asentamiento actual.

26.12. Desde el punto de vista viario, el Plan preve la apertura "en diamante" de una salida-entrada al Segundo Cinturón, verdadero distribuidor de la Comarca y de la zona residencial de Barcelona. Dicha apertura corregirá la deficiente accesibilidad actual y evitará la posible deterioración - de Tiana, probable si no se mejoran los accesos en un futuro próximo. Asimismo, permitirá una cierta remodelación, mejora física e integración urbana de los actuales desarrollos de Las Costas y Las Baterías, en la zona "oculta" de

Montgat, de carácter marginal como consecuencia de las servidumbres del cementerio de Badalona y de la Zona Militar de Montgat.

La citada apertura reforzará el actual eje de la Avenida del Generalísimo y evitará el trazado inadecuado en el sector de Las Mallorquinas y en el cuello de Montgat.

26.13. El Plan dispone una vía de penetración que enlace los diversos sub-sectores en que se estructura Tiana, sin atraer "tráficos a través", que añadan molestias a las diversas áreas. Seguirá el actual "Camino de los Franceses", calle de Castellar y Bajada de C'al Escalfapé. El trazado de dicha vía viene obligado por los puntos forzados de paso, sin grandes costes, de las rieras de Tiana y de la Font. Su inserción en la parte urbanizada no causar molestias especiales.

26.14. El sector, en parte ya urbanizado, delimitado por aquella vía, las dos rieras y el Segundo Cinturón, y que comprende la actual Colonia Cruspinera, la urbanización de la Plaza Jordana y la Zona de la Creu de Terme, se organiza como una unidad urbana específica, con sus reservas para espacios libres y dotaciones locales ante su inminente utilización como sede de viviendas permanentes.

26.15. El Plan General legaliza parte de la urbanización clandestina "La Regent", por debajo de la vía que, manteniéndose aproximadamente en la cota 75, llegará hasta Alella por su parte media. Dicho sector, hasta la finca denominada La Virreina, es, por otra parte, el más edificado.

Sin embargo, el Plan prescribe la imposibilidad de edificar por encima de aquella vía, con objeto de que: sea real la separación física de los ámbitos del Maresme y el Barcelonés; se facilite protección visual desde el Segundo Cinturón y autopista A-19, en su punto de encuentro y bifurcación; y se protejan paisajísticamente los macizos del Rocar, Coll de Vendrans y Cos de Dama.

26.16. El Plan preserva las numerosas casas pairales, grandes villas, palacetes y mansiones que constituyen, por sus jardines o edificaciones, un valioso patrimonio y que son exponente de la calidad ambiental del sector. Dichas áreas se relacionan en el Anexo adjunto.

26.17. El Plan preve el trazado de una vía de Cornisa que, desde Santa Coloma, permitirá recorrer todo el Maresme y que, - en el sector de Tiana, es borde intangible del proceso urbanizador. De este modo quedan libres de edificación los terrenos hasta la Conrería. Este sector es de escaso valor agrícola, pero de gran interés paisajístico, al hallarse dentro del necesario "grean-belt",del que se hace mención

en el párrafo 26.8. Además por su accidentada topografía, - no resulta adecuado para un proceso generalizado de urbanización.

Anexo 1.

Zonas de Interés

26.16.1. Can Puigcarbó.

26.16.2. Can Nolis y Can Torradá.

26.16.3. Can Casalta.

26.16.4. Can Bachs y Can Cayetano.

26.16.5. Can Fabregas, Can Andreu, Can Cirera, Ermita Alegría y Cementerio.- Can Garnier.

26.16.6. Ciutadela.

26.16.7. Can Roca y Cultivos Conde.

26.16.8. Bosch, Can Casulleras y Freseríes.

26.16.9. Can Orella.

26.16.10. Can Mascaró.

26.16.11. Can Coll, Can Lamaña.

26.16.12. Cartuja de Vistalegre.

26.16.13. Can Sanromá.

26.16.14. Bosc de Can Vistalegre.

26.16.15. La Conrería.

26.16.16. Can Galcerán.

26.16.17. Can Aleix.

27. VILADECANS ((Véase Gavá))