OMISION DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS

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

B

MEMORIA - 3b

MUNICIPIOS

Mayo 1973

Biblioteca AMB
10011066

3 098

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

BIBLIOTECA

I N D I C E

4. CORNELLA

5. ESPLUGAS DE LLOBREGAT

6. GAVA Y VILADECANS

7. HOSPITALET DE LLOBREGAT

8. MOLINS DE REI

R. 20360

4. CORNELLA

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

4.1. Cornellá se sitúa en la apertura del río Llobregat sobre su delta, como cabeza de puente de la margen izquierda frente por frente a San Baudilio, que constituye la de la orilla opuesta.

4.2.1. La estructura del núcleo antiguo se organiza como charnela del conjunto de comunicaciones que discurren por la zona llana de Hospitalet y que se dirigen aguas arriba hacia San Feliu. Asimismo se produce la conexión con el sistema costero, de carácter secundario, a través de la Carretera de Sta. Cruz de Calafell a Barcelona que debe continuar hasta Fogás de Tordera, recorriendo paralelamente todo el litoral de la provincia barcelonesa.

Estos dos ejes de comunicación crearon una estructura de casco antiguo, de calles muy ordenadas, girando en principio sobre el Castillo, y posteriormente sobre la Estación

4.2.2. Esta situación ha venido acentuada por las dificultades que encontró siempre Cornellá para extenderse y expansio-

narse, de una parte por el impedimento de las instalaciones de la planta de la Sociedad General de Aguas de Barce que obstaculizaba el desarrollo del casco antiguo a lo largo de la calle de Rubió i Ors hacia San Juan Despí, y de - otra parte por una serie de rieras y canales situados principalmente sobre la Rambla José Anselmo Clavé y la Riereta en el borde con la carretera del Prat, que entorpecían la extensión del casco hacia los terrenos del Plà de Can Campanar, de Can Peixo y de Can Manso en el sector denominado actualmente Barrio Almeda.

4.2.3. Por su parte sur el crecimiento venía acotado por el terraplén de defensa; sin embargo la ubicación de viviendas en el meandro del Río Llobregat en la zona del Serrallo, debidas a aparcerías y huertas de la población local, que fue objeto de continua invasión por las aguas, obligó a su definitivo desalojo y utilización final de esos terrenos, la mayoría hoy de propiedad municipal, para otros usos distintos -- del de residencia, principalmente para zonas deportivas.

4.2.4. El crecimiento del casco antiguo se halla también encuadrado entre las dos líneas de Ferrocarril que cruza el término, la de Barcelona-Vilafranca de la RENFE en la parte norte y la de Barcelona-Martorell de los F.F.C.C. Catalanes - en la parte sur, ocasionando esta última la ruptura del tejido urbano en el sector que se desarrolla entre la calle Almirante Vierna y la de Ntra. Sra. de Montserrat, diagonalizando la estructura concéntrica de calles del núcleo antiguo -- que eran paralelas a la calle Rubió i Ors y al terraplén de defensa.

4.3. Otro crecimiento de Cornellá se emplaza, formando un pequeño núcleo urbano independiente y apartado, sobre la carretera de Barcelona a Hospitalet. Constituye el Barrio Almeda, sector de población preferentemente industrial que vino últimamente incrementado con la construcción del Polígono de Viviendas protegidas del Ministerio de la Vivienda entre las calles de Tirso de Molina y León XIII.

La expansión de los terrenos llanos entre Cornellá y Hospitalet ha venido condicionada por la falta de alcantarillado en toda la zona, debido a su baja cota, como es habitual en casi toda el área del Delta, lo que exige la elevación previa del terreno, al objeto de hacer factible la construcción de alcantarillas.

4.4.1. La parte más relevante del crecimiento ha sido la que podríamos llamar la zona de montaña de Cornellá, en los sectores del Padró, de la Gabana y de la Ciudad Satélite de San Ildefonso.

Esta zona, bastante extensa, discurre desde Esplugas a Cornellá con un eje central arterial constituído por la carretera de Fogás de Tordera sobre la cual se han ido yuxtaponiendo con el tiempo una serie de tejidos urbanos de diferente procedencia surgidos por distintas circunstancias.

Esta amplia demarcación de forma más o menos triangular, puede ser perfectamente delimitada en su parte norte por el Torrente de la Fuensanta, que desde la Sierra de Collcerola se dirige al Río Llobregat ortogonalmente, separan

do los términos municipales de San Juan Despí y Cornellá; por su parte Este, por el Torrente de Esplugas que se encamina perpendicularmente hacia el centro de Hospitalet y vierte sus aguas directamente sobre el Delta; y por su parte suroeste por la línea del Ferrocarril, bordeando la zona en que hay un enorme cambio por la propia organización tectónica del terreno, causa de un fuerte desnivel, lo -- que explica las dificultades de acceso desde los antiguos terrenos de la Fundación Benlloch-Pozzali a la Ciudad Satélite o asimismo desde San Juan Despí por la zona de Can -- Fatjó.

4.4.2. La urbanización de este sector ha sido desordenada por la influencia de diferentes factores, como la organización de la propiedad, la localización de usos en el tiempo y sobre todo la modificación de expectativas del suelo. Si su origen fue de ciudad jardín para segunda vivienda, varió la - expectativa de desarrollo urbano, debido a su posición en el sistema metropolitano de Barcelona. Así se explica la localización de factorías como Siemens, de gran peso indus-- trial dificultando, sin embargo, el nexo de esta parte con el barrio del Fatjó.

4.4.3. La organización del Padró, autónoma, en forma de ciudad - jardín, está dispuesta en torno a la antigua vía de Esplugas a Cornellá, siguiendo la calle Angel Guimerá y reforzada, además, por la situación de las fuertes instalaciones de bombeo, que crea enormes servidumbres. A su vez, la tra

ma de la Gabana está ordenanda de forma distinta y para.- mayor complicación se encuentra el Polígono de San Ildefonso que pende umbilicalmente de la carretera principal.y se yuxtapone, sin posibilidad de conexión, al tejido ya existente. Además, hay una serie de iniciativas y promociones aisladas situadas sobre el acantilado que separa la zona montañosa de la llana, como la de Linda Vista, que aprovecha el punto de paso hacia los terrenos en los que discurre el Canal de la Infanta y en los que el ferrocarril, por las características del terreno, pasa en zanja. Así se comprenden los enormes problemas que plantea la urbanización de estos sectores y las dificultades que se presentan para proveer - equipamientos y dotaciones adecuados a la población que en la actualidad reside en ambas demarcaciones y a la que potencialmente puede instalarse.

4.4.4. La explicación de la actual situación se halla en parte en las calificaciones del Plan General de 1953, en los desarrollos iniciales de ciudad jardín del Padró y de la Gabarra, en la superficie vacía donde hoy está ubicado el barrio de San Ildefonso y, sobre todo, en la calificación de ciudad jardín intensiva de los terrenos que se situaban en la zona del Gallo que, al no responder a las espectativas de urbanización, ocasionaban la retención de los suelos o su aprovechamiento y utilización industrial, sin previo plan parcial que modificara dichas calificaciones. De esta forma se explica la paradoja de que en el actual centro de un conjunto urbano de considerable potencia, como el formado por Esplugas y Cornellá, en el punto de conexión de San Ildefonso

con la carretera no se haya ubicado, como era lo racional, una zona de servicios y dotaciones para todo este subsistema urbano. Este sector central viene ocupado por una zona de industrias, con grave déficit de servicios, principalmente alcantarillado, que ocasiona múltiples molestias, crecientes progresivamente en el futuro.

Refuerza este aserto el hecho de que la vía de enlace de la Autopista A-II con la Autopista de Valencia y el 2º Cinturón de Ronda discurre precisamente por esta zona, lo que permitiría darle una accesibilidad extraordinaria, innecesaria para una área industrial enquistada entre tejidos urbanos de desordenado aspecto y calidad.

4.5. El desarrollo de otros núcleos de Cornellá, como los barrios Fatjó y Famadas, viene influído por las poblaciones a las que están práctica y realmente unidos: San Juan Despí y Hospitalet. Forman parte, urbana y humanamente, de estos municipios como apéndices de sus propios distritos extremos, con los que se yuxtaponen.

4.6. El proceso de crecimiento de Cornellá es fiel reflejo del desarrollo super-intenso que han sufrido los municipios a los que ha correspondido absorber el mayor crecimiento demográfico en el último quinquenio, con las características propias de esta intensidad y los problemas que ello supone, de imposible resolución en tan corto período de tiempo.

Cornellá ha alcanzado ya los ochenta mil habitantes, y y en los próximos quince años llegará seguramente a los 120.000. Todo ello explica las propuestas y determinaciones del Plan. Pensadas no sólo para la satisfacción de estas exigencias de crecimiento, sino principalmente para reestructurar, en la medida de lo posible, la ordenación de su territorio y la calidad de las dotaciones.

Las posibilidades de reestructuración se hacen difíciles, teniendo en cuenta no sólo los condicionantes de la actual ordenación urbana, sino los específicos de su territorio.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

4.7. Para mayor facilidad de comprensión de las propuestas del Plan, se distribuyan éstas en los siguientes sectores: Sector Centro, Sector Fatjó, Sector Almeda, Sector San Ildefonso, Sector La Gabarra, Sector Padró y Sector Famadas.

4.8.1. Sector Centro.

En la actualidad, con unos 15.000 habitantes, ya no representa el mayor peso demográfico de Cornellá, puesto que la población de la zona de montaña (Padró, Gabarra y San Ildefonso) es cuatro veces superior a la de este sector, Sin embargo, continua siendo el núcleo principal de servicios y el centro comercial del municipio. La razón de estos hechos habría que buscarla no sólo en la estructura de la población, sino en el soporte de infraestructura existente, tanto de nivel comarcal, como de nivel urbano interior. Este problema es de difícil resolución, por cuanto el peso de la población de los sectores de montaña exige una estructura urbana mínima que, en la actualidad, prácticamente no existe y, por otra parte, debe apoyarse en el núcleo central.

4.8.2. La conexión de la zona alta con este sector se halla

dificultada tanto por la disposición del terreno, como por las barreras que se han producido en este lugar. Ello ha tendido a aliviarse con la localización en la zona próxima de una serie de edificaciones públicas, como el Instituto y la Casa Sindical Comarcal, en la Avda. de José Antonio y una vez salvada la línea del Ferrocarril, aumentando las posibilidades de enlace de los barrios. La cuestión es tanto más importante por - cuanto el distrito del Padró se halla relacionado a través de las calles de Torres y Juan Fernández y el de la Gabarra tiene correspondencia a través de la calle de - Miranda y de la Avda. Vicente Martorell.

4.8.3. El Plan dispone la reserva de los solares libres, todavía existentes en este sector, de forma que permitan la ubicación de verdaderos equipamientos generales al servicio de toda la población y consigan paliar esta falta de conexión urbana entre la parte tradicional y las de nueva expansión.

Por otro lado, si analizamos la estructura de la zona - de montaña veremos las dificultades que presentan el Padró y la Gabarra para la incorporación de equipamientos al servicio de sus propios habitantes; tan sólo en el - barrio de San Ildefonso, y aun con estándares escasos, hay suelos para dotaciones, con la particularidad que la mayoría están ya ocupados.

La misma función se asigna a los equipamientos previstos

a lo largo de las terrazas de la Riereta y en la parte superior, entre el Canal de la Infanta y el Ferrocarril, donde está ubicado, en la actualidad, el campo municipal de fútbol.

4.8.4. La organización radio-concéntrica de este sector, con - centro en la Plaza del Caudillo, donde se sitúan la Iglesia Arciprestal y el Ayuntamiento, sumado a la ubicación de las vías comerciales de Mosén Cinto Verdaguer y José Anselmo Clavé, explica la importancia adquirida por este lugar, verdadero corazón del municipio, desvirtuado hoy por el tráfico intenso de la carretera de Fogás de Tordera. La imposibilidad actual de atravesar directamente la población, obliga al tráfico a introducirse en puntos - claves de ésta, con radios de curvatura realmente deficientes. Ello constituye una dificultad y a la vez una_ molestia, de un modo especial en los puntos de confluencia de las avenidas interiores de mayor importancia y peso, como la calle de Juan Fernández, la de la Miranda, las Avenidas de Vicente Martorell y del Parque y la Rambla de José A. Clavé, en todas las cuales se localiza - una intensa actividad.

4.8.5. El Plan, con objeto de resolver el problema, considera la urgencia de establecer un paso subterráneo para vehículos desde el cruce de las Aguas hasta la parte de_ Siemens, complementado por dos calzadas de servicio, -

que discurriendo a lo largo de la actual carretera, hagan la recolección de los tráficos urbanos para su incorporación a esta arteria básica de la organizacion comarcal.

4.8.6. Dentro de este sector, el Plan ha considerado las zonas del Casco Antiguo que se desarrollan, principalmente, a lo largo de las calles Rubió i Ors, Ametller y Menéndez Pelayo.

Muy importante es, en la estructuración y adecuación de exigencias que supone un centro comercial, la remodelación que, junto al antiguo Castillo, desarrolla el Municipio para la ubicación del nuevo Mercado. Asimismo importa la apertura de la calle de Mosén Cinto Verdaguer hasta la de Rubió i Ors, de forma que al enlazar estas dos vías importantes se conectará el antiguo centro comercial con el área en donde se ubican últimamente dichas actividades (la Rambla de José A. Clavé) y también permitirá, a lo largo de la calle de Ntra. Sra. de Montserrat, abrir estos focos comerciales hacia la zona del ferrocarril y sobre la demarcación urbana del terraplén de defensa.

4.8.7. La diferencia de cotas existente entre la Plaza del Caudillo y la calle Rubió i Ors, explica que entre la referida zona de remodelación y el frente de la Carretera de Sta. Cruz de Calafell, se situen, escalonadamente en pa-

sajes, zonas antiguas de calidad, en las que reside buena parte de la población autóctona. Aparece difícil la transformación de esta pequeña área, debido a la calidad y nivel de servicio de sus vías y a las dificultades del territorio. Por otro lado carecería de justificación cualquier alteración paisajística. Su transformación significaría además el desplazamiento de una parte de población, importante y de interés para la ciudad.

Solamente interesa someter a remodelación, la zona comprendida entre la calle Pío XII y el frente con la carretera de Sta. Cruz de Calafell, constituída por calles -- abiertas de mayor capacidad. De forma que la estructura urbana que se prevé en el Plan, hacia San Juan Despí, en el sector de Can Fatjó, pueda relacionarse fuertemente - con el actual núcleo antiguo y no se encuentre obstaculizada por la barrera de almacenes que antaño se situaron en esta extensión. Sin embargo, la remodelación comportaría la reserva de mayores espacios y la rectificación de la - curva de la Avda. José Antonio, al objeto de que las conexiones con el Sector Fatjó, a la salida del túnel previsto, y las exisgencias de vías urbanas, pueda realizarse adecuadamente.

4.8.8. El Plan reserva como Parque Urbano al servicio de la población del sector centro, la manzana comprendida entre las calles Pío XII, Marqués de Roncali y Murillo, quedando así la Plaza de Ramón Gelabert como punto de unión entre el Parque Urbano y la Plaza del Caudillo, en la que

se prevén unas limitadas remodelaciones, al objeto de dar le mayor capacidad y posibilidades de singularidad urbana, mientras los demás sectores se califican de conservación de la estructura urbana y en densificación.

4.8.9. La zona comprendida entre el actual terraplén de defensa y la calle de Rubió i Ors, se organiza legalizando - las superficies ya edificadas, con ordenaciones en densificación (ensanche o suburbana). Las manzanas no edificadas se califican con ordenaciones abiertas y las sujetas a usos de carácter industrial o de almacenaje, situadas junto al ferrocarril y con funciones de escaso interés, se califican de remodelación, al objeto de asegurar el paso de las actuales actividades a dotaciones e incluso, a pequeños jardines urbanos, con el fin de recuperar déficits acumulados.

4.8.10. Debido a la angostura de la calle Rubió i Ors, y con el fin de fortalecer esta zona central, se ha previsto su desdoblamiento por la calle Queipo de Llano, siguiendo la línea del Ferrocarril junto a la Riereta, hasta la Plaza prevista en el Plan Almeda.

El tráfico de paso que hoy congestiona la calle Rubió i Ors, de carácter comercial, se desvía paralelamente al terraplén de defensa, salvando los pozos de la Sociedad General de Aguas. Al desviar además el tráfico procedente del 2º Cinturón y de Hospitalet hacia los nú--

cleos situados en las márgenes del río (con posibilidades de calzadas de servicio), se obtiene un acceso frontal a las zonas urbanizadas colindantes con la calle Rubió i Ors.

4.8.11. Al propio tiempo, ante los déficits de este sector y para forzar la centralidad de dotaciones de Cornellá, de imposible ubicación en otras zonas como se ha señalado, se ha previsto la Zona comprendida entre el Cinturón Litoral y la vía de tráfico a través, que se situará en las calles Baltasar Oriol-Tirso de Molina, como equipamientos generales al servicio de toda la población. Estos equipamientos serían prolongación de los campos de deportes, escuelas y piscina, existentes en la actualidad.

4.9.1. Sector Can Fatjó

La ordenación se configura como un asentamiento lineal de elevada capacidad de residencia, situado entre San Juan Despí y el centro de Cornellá. Este núcleo podría ser servido con la apertura de un nuevo apeadero del ferrocarril existente.

4.9.2. La organización prevista, dadas las características del territorio, se apoya en un vial, prolongación de la Avda. José Antonio y situado aproximadamente sobre el Canal de la Infanta, y en una serie de asentamientos, desarrollados en grandes áreas de manzana, apoyados so-

bre la Carretera de Cornellá a San Feliu. En su interior, se prevén las reservas de espacio para dotaciones de los residentes en el sector, tanto escolares, como asistenciales o de parque urbano, éste en el centro de la demarcación.

4.9.3. En la parte sur, están los terrenos utilizados por la Sociedad General de Aguas de Barcelona, para sus instalaciones, que se califican como tales, modificando la falsa e inadecuada calificación de Parque Urbano del anterior Plan General, tanto por no ser de uso público, como por el enorme coste y utilidad de las instalaciones, que impiden su reconversión a corto plazo.

4.9.4. Está previsto y así lo recoge el Plan, asentar en esta zona las viviendas destinadas a los damnificados por las últimas avenidas del río Llobregat, que ocasionaron graves perjuicios a un número elevadísimo de viviendas de la parte baja de la población.

4.9.5. El Plan dispone la remodelación de algunos establecimientos industriales que hoy se hallan fuera de uso, cuya transformación se ve factible. Se mantiene el área inferior de huerta, que constituye parte de la reserva de suelo que se ha dispuesto a lo largo de todo el Llobregat, tanto para su uso y explotación agrícola momentáneo, como para no hipotecar las posibilidades de paso de los diferentes canales de energía, comunicación y transporte.

4.10.1. Sector Padró

Este sector de clarísima forma triangular, está delimitado por la Carretera de Fogás de Tordera, el linde de los términos de Esplugas y San Juan Despí con Cornellá y la línea del Ferrocarril de Barcelona a Villafranca.

4.10.2. El distrito se configura con un eje claro de orientación apoyado en el antiguo camino de Esplugas, hoy calle de Juan Fernández. En la actualidad se presenta desordenado, en relación con los sectores vecinos. Sus calles no se comunican con el sector de la Gabarra, lo que ha obligado a seleccionar con sumo cuidado las posibles vías de conexión. De otro modo los tráficos de relación entre ambos barrios incidirían sobre la Carretera principal.

4.10.3. El crecimiento de la zona ha sido desordenado, debido a la influencia de una serie de factores. Por una parte, la ubicación de grandes industrias como Siemens y Tubos Bonna, que dificultan la conexión de este sector con el centro. Por otra parte, la línea de alta tensión que partiendo de Hospitalet causa graves servidumbres, incluso sobre zonas urbanizadas; el cementerio, entre las calles Granada y Almería, con la lógica deterioriazación de los suelos de sus contornos y subsiguiente utilización para infravivienda; las conducciones de bom

beo de agua que ocasionan importantes servidumbres a lo largo de una línea paralela a la calle Juan Fernández, inutilizando gran parte de los tejidos urbanos; y por último el propio límite municipal, que da a la zona -- cierto confusionismo urbanístico, por las dificultades de ordenación sujeta a dos voluntades administrativas con objetivos locales generalmente diferentes.

4.10.4. La ordenación del sector ha venido dificultada además - por el desarrollo en Ciudad jardín de la zona industrial donde se encuentran ubicadas empresas como Bagaría, Gotor, Neypric, Agell, Viguetas Martino, etc., resultado de una progresiva ocupación ante la falta de terrenos industriales específicamente calificados. Esta multiplicidad de directrices ha ocasionado dificultades de crecimiento, agravadas porque los espacios libres previstos - en el Plan del 53, han sido ocupados por bloques de viviendas en polígonos que entorpecen, aún más, la ordenación y la integración en las tramas primitivas.

4.10.5. Con relación al sistema viario, el Plan propone que las calles de Ignacio Iglesias, Mariano Benlliure, y Bagaría se constituyan en ejes horizontales de ordenación del tráfico. Es de gran importancia la última de ellas por ser la única que podría empalmar con la calle Mosén Andreu, de gran circulación dentro del sistema urbano de la Gabarra y, además, con posibilidades de conexión, sobre la Avda. Vicente Martorell, con los distritos de Famadas y

Almeda.

4.10.6. En cuanto a la organización vertical, la ordenación de tráfico prevista, consiste en especializar dos vías ortogonales básicas, la calle de Juan Fernández y la que sigue el límite del término.

Junto a la calle Doménech i Muntaner y la de Ntra. Sra. de la Merced, en el término de San Juan Despí, se ubicará una gran plaza, nudo de equipamientos que servirá de separación de la zona industrial y además facilitará la remodelación de las viviendas situadas en la parte posterior de la calle Juan Fernández, en su conexión con la de Acisclo Soler.

4.10.7. Los demás espacios de interés son los que se desarrollan aprovechando la servidumbre de la Sociedad de Aguas, paralelamente a la calle de Juan Fernández, y que se destinan a zonas verdes o de equipamiento. Se realizará una gran plaza, entre la calle de Málaga y la Avda. Cervantes, en la zona de servidumbre de la línea eléctrica de alta tensión. Asimismo, el espacio libre situado junto a la calle de Mariano Benlliure se destinará a uso escolar; también se prevé, aunque a largo plazo, la transformación en equipamiento del suelo ocupado hoy por el cementerio.

4.10.8. El Plan dispone la remodelación de la manzana situada entre las calles Torras y Bages, Mas Grau y José Fiter, en

la actualidad ocupada por una sala de cine, lo que permitirá consolidar mucho más la primera de aquellas vías, - que constituye el eje más comercial de la antigua urbanización del Padró. Asimismo, se sistematizan y amplian los equipamientos escolares y religiosos (Parroquia de San Miguel) que se hallan frente a la carretera entre las calles Doménech i Muntaner y la de Feliu i Codina, junto a la Plaza Lope de Vega.

4.10.9. El área afectada por la servidumbre de una línea de alta tensión, queda sin posibilidad de poderse edificar en la totalidad de sus manzanas, al objeto de que, a largo plazo, el Municipio reestructure las viviendas construidas bajo la misma y organice, en esa superficie, un eje urbano que comunique los equipamientos de Juan Fernández, los de la Carretera y posteriormente los previstos, de carácter escolar, en San Ildefonso, relacionado de esta forma, a nivel urbano, diferentes sectores de la zona de montaña.

4.11.1. Sectores La Gabarra y San Ildefonso

Están ubicados en la zona alta de Cornellá, limitados - por la Carretera a Fogás de Tordera, la línea del Ferrocarril y el término de Esplugas.

Lo más importante en estos sectores, es la búsqueda de suelos para equipamientos, necesarios para un potencial de población muy elevado, así como la recuperación de al

gunos espacios interiores libres.

4.11.2. Las posibilidades de actuación urbanística en esta zona son prácticamente nulas. Queda como eje de tráfico la Avda. de La Miranda, por ser punto de enlace de gran importancia. Está prevista la remodelación de la Avda. del Parque, la calle de Mosén Andreu, que separa los dos distritos de la Gabarra y San Ildefonso, y las calles interiores de este último polígono.

4.11.3. En la parte sur, la vía principal será la Avda. de Vicente Martorell que, bordeando la zona, recogerá los tráficos de la Ciudad Satélite, y por la traza del antiguo 2º Cinturón del Plan del 53, cuya servidumbre fue respetada por los planes de Hospitalet (San Feliu) y de Esplugas (La Plana-Montesa) se canaliza el tráfico hacia el 2º Cinturón, del M.O.P. Así se consigue una excelente conexión con la zona del Gallo en Esplugas.

4.11.4. La superficie no ocupada entre la Avda. Vicente Martorell y la parte edificada de San Ildefonso, se convierte en Parque Urbano y equipamiento, prolongación del centro comercial y del área de escuelas de San Ildefonso. Igualmente se prevé la continuación en este sector de la calle Alvarez de Castro de Hospitalet, lo que permitirá conectar este municipio con la zona de San Ildefonso y Esplugas.

4.12.1. Sector Almeda

Este sector fue objeto de un Plan Parcial, promovido por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios, que fue aprobado por el Ministerio de la Vivienda, con la introducción de -- ciertas modificaciones del Plan General y del que se segregaron el polígono Famadas y la parte que da frente al 2º Cinturón, al objeto de dar mayor fuerza residencial al barrio y preservar como Parque Urbano los terrenos de la Fundación Belloch-Pozzali.

4.12.2. El presente Plan General recoge las determinaciones del Plan Parcial aprobado y en especial las que hacer referencia a la estructura viaria. A este respecto - conserva los ejes básicos:

a) La calle San Fernando, de gran importancia por cuanto supone la prolongación de la Avda. de San Ildefonso, al tener paso por debajo del Ferrocarril y representar la separación de la zona residencial de la de la industria.

b) La Avda. Fama, junto a las instalaciones de la fábrica Pirelli, eje en que se situan los centros para equipamientos, anexos a la industria.

c) La calle junto a la actual Carretera del Prat, ya

que el trazado propuesto, distinto del previsto en el Plan Almeda, permite una mayor adecuación a la topografía y, además, unas salidas directas desde la carretera de Fogás de Tordera y la Plaza del Caudillo, hacia la parte Sur, sirviendo de límite a la zona urbana del núcleo antiguo. Esta vía, por otro lado es punto de salida de las calles Rubió i Ors, Queipo de Llano, Mtra. Sra. de Montserrat y Amadeo Vives, junto a la línea de los F.C.C.C. Catalanes. A este eje está previsto darle mayor anchura y mejor trazado, teniendo en cuenta la modificación del lecho del río Llobregat al encauzarlo y construir el Cinturón Litoral. Este vial permitirá la conexión directa de la Carretera del Medio con Hospitalet.

4.12.3. Las vías más importantes en el sentido contrario, son la Avda. General Mola, eje de unión de los centros de los núcleos actuales, y especializada para funciones de servicios y transporte público. La calle Tirso de Molina y su continuación, Baltasar Oriol, hoy poco relevante por su estrechez, pero que adquiere importancia a causa de su situación, por una parte, siguiendo el borde del terraplén y por otra aprovechando la vía de los F.F.C.C. Catalanes, cuando se conviertan en -- subterráneos. El hecho de estar provista por este punto la salida del nudo de la autopista del litoral hará que esta vía se convierta en el eje de circunvalación de los municipios cercanos y de conexión de los tráficos urbanos.

4.12.4. Los problemas más graves que presenta la proyectada vía (Tirso de Molina-Baltasar Oriol), son dos: el primero la afectación de unas cien viviendas del núcleo de Almeda, sobre todo las situadas en los bloques edificados por el Ministerio de la Vivienda, junto a las calles León XIII, San Fernando y Pje. Busquets; y el segundo las dificultades de modificación del actual trazado.

4.12.5. Otros ejes importantes en el sentido horizontal son la calle Cobalto, que se relaciona con los tejidos urbanos de Hospitalet, y la Carretera del Medio, de gran interés, por cuanto en el presente Plan se intenta que recobre su antigua primacía y sea uno de los principales ejes paralelos a la autopista. Ello permitiría que las comunicaciones de todo este vasto sistema urbano de Cornellá, Centro de Hospitalet, Santa Eulalia y de los sectores de Gran Vía Sur, Gornal y Bellvitge, se comunicaran directamente.

4.12.6. En cuanto al sector residencial de Almeda, se estructura a base de unas zonas de nuevo desarrollo junto al 2º Cinturón, que aprovechan la excelente comunicación y conexión de la calle Tirso de Molina, para ubicar junto a ella los espacios de equipamiento del sector, tanto escuelas como centro comercial, centros institucionales y culturales o parque urbano. De esta forma se crea un conjunto con cierta unidad, de suficiente

superficie para paliar los actuales déficits. Los equipamientos actuales se encuentran en la calle San Fernando, junto a la Fábrica Pirelli y son totalmente insuficientes.

El Plan preve, asimismo, un cierto proceso de renovación urbana en las viviendas antiguas, con el fin de que al pasar de su organización actual en hilera, de tipo unifamiliar, a construcciones de carácter plurifamiliar, se eleve la calidad, con reducción de las profundidades edificables y aumento de dotaciones, garajes y aparcamientos.

4.12.7. Los terrenos de la Fundación Benlloch-Pozzali quedan tal como estaba dispuesto en el Decreto de aprobación del Ministerio, como Parque Urbano. Realmente constituyen la única zona de la parte alta que puede configurarse como tal. Su enorme interés deriva de su situación en el punto de confluencia de los sectores de San Ildefonso y Almeda, y de su área de influencia muchísimo más amplia, dada su buena comunicación por el 2º Cinturón, que podría relacionarlo con San Baudilio y la parte de Collblanch-Torrasa.

4.13.1. El sector de Famadas está situado entre el límite del Municipio de Cornellá con Hospitalet, el 2º Cinturón y la línea del Ferrocarril Barcelona-Villafranca. El Plan lo califica de industrial, excepción hecha de las viviendas existentes a lo largo de la calle del General Mola, que

se preservan o transforman según su situación, y de las escuelas que están previstas en el sector.

4.13.2. El Plan preve la prolongación de la calle Alvarez de -- Castro con la Rambla Famadas, como vía de gran importancia por su conexión, en la parte superior, con la Avda. de San Ildefonso y por la inferior como terminación de las calzadas de servicio de la Gran Vía e inicio de la Feixa Llarga. Es este último un eje de importancia relevante por su conexión con las calles de la Zona Franca y por ser el principal tronco vertical Norte-Sur, en el borde de Hospitalet y Cornellá.

4.13.3. La zona de Famadas se califica para usos industriales. Para salvar el problema que presenta la forma escalonada del término municipal, se deja una zona verde junto a la Rambla Famadas, se preserva el edificio de interés histórico (en la demarcación de Can Fera, ya en Hospitalet) y se desdobla la Rambla Famadas por la calle Mariano, constituyendo un salón urbano, que separará la zona industrial de la residencial en Hospitalet.

4.13.4. El Plan mantiene como pública la zona militar del Cuartel de la Remanta para otros usos de equipamiento, importantes e imprescindibles para el Sector Hospitalet-Centro, hoy falto de dotaciones, instituto y zonas deportivas, adecuadas al tono y peso de la población de dicho núcleo.

Por otra parte, el pequeño núcleo de viviendas que se mantiene junto al Cuartel mencionado, se justifica por su total dependencia funcional de Hospitalet, a cuya sombra creció y a cuyas accesibilidades, servicios e infraestructuras, se halla totalmente religado.

4.14. También es de gran importancia, dejar libres los espacios para Parque Urbano, a lo largo del 2º Cinturón. Con ello se consigue una conexión del parque ubicado en el Delta del Llobregat, junto a Hospitalet, con los terrenos de la Fundación Benlloch-Pozzali y los parques urbanos del Torrente de Esplugas, de Can Vidalet y de Can Clota, organizando un cierto cinturón verde al servicio de todo el subsistema urbano de Cornellá, Esplugas y Hospitalet.

5. ESPLUGAS DE LLOBREGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

5.1. Esplugas se halla situado sobre el torrente de su nombre, junto a la encrucijada de: la Carretera de Calafell a San Vicente de Sarriá, por Pedralbes; la prolongación de la Diagonal barcelonesa y su continuación, la Carretera Nacional II a Madrid; la Carretera comarcal a Calafell; y la Carretera de Collblanch que da entrada a Barcelona por la Pza. España.

Desde el punto de vista topográfico, los torrentes que se originan en el montículo de San Pedro Mártir; el de Gornal, el - de las Oliveras, el de Bosquet, el d'en Ferret y el de la Fuensanta, marcaron el punto de paso en donde se originó el municipio de Esplugas; generado por las casas desarrolladas linealmente en torno a la carretera. Desde el núcleo antiguo se domina todo el Delta del Llobregat, por situarse en la zona avanzada de la Sierra de Collcerola. La prolongación del núcleo - histórico, denominada El Arrabal, practicamente ha desaparecido como consecuencia de la ejecución de la Autopista A-2.

5.2.1. La situación del Torrente de Esplugas ha condicionado que el núcleo antiguo se desarrollase a lo largo de la calle de - Montserrat y la construcción de la Autopista ha dejado a dicho centro con difícil acceso, Como contrapartida ha queda-

do protegido del intenso proceso de urbanización y ha conservado las características ambientales de gran calidad paisajística y arquitectónica.

5.2.2. El verdadero núcleo urbano, calificado como tal por el Plan de 1953, se desarrolla partiendo de la confluencia de la Carretera de Madrid y la calle Angel Guimerá, junto a las calles de La Riereta, de Joaquín Rosal y de José Campreciós, situado arqueadamente sobre la zona mencionada.

5.3.1. La mínima estructura urbana que tiene Esplugas explica que el Plan del 53, calificara como Zona Urbana de Ensanche Intensivo solamente el sector de Las Planas, situado paralelamente a los Torrentes de Esplugas y d'en Ferret, mientras las zonas de Ciudad Diagonal, Finestrelles, La Miranda, La Mayola, El Gallo o el Sector Montesa, quedaban calificada de Ciudad Jardín, con zonificaciones intensivas las ubicadas a lo largo de la carretera de Calafell y semintensivas las restantes.

5.3.2. El Plan General del 53, calificaba como Zona Verde una gran área del Torrente, la parte de Can Vidalet y de Can Clota, mientras el resto quedó como Residencial Urbana Semintensiva, sin tener en cuenta el Torrente de Can Clota, que continua hasta la Rambla de Justo Oliveras en Hospitalet.

5.3.3. Al propio tiempo el Plan del 53 había previsto un 2º Cinturón totalmente distinto del actual, tanto por las características de su trazado, como por las posibilidades de ejecución. Posteriormente fue modificado en parte, en el sector de San Ildefonso en Cornellá y en la zona de El Gallo, en los que se redujo considerablemente su extensión, además de que quedaron totalmente suprimidas las zonas de protección en el sector de Las Planas-Montesa.

5.3.4. Asimismo quedó calificado como Zona Deportiva, un gran sector en la parte del Torrente de Can Oliveras, junto al municipio de Hospitalet.

5.4.1. La posición de Esplugas y su situación geográfica explican las dificultades de conexión entre los diferentes barrios y el problema que supone una verdadera trama urbana viene agravado por las presiones que ejercen los crecimientos de Hospitalet y Cornellá.

5.4.2. La irrupción en diagonal del 2º Cinturón en el término municipal desde el camino de Can Viadé en Almeda, rompe las conexiones urbanas que se habían organizado a lo largo de la calle del Molino en Can Vidalet, Anselmo Clavé en Can Clota y la antigua calle del Carmen en el barrio de San Feliu de Hospitalet, constituyendo una barrera a los desarrollos urbanos que relacionaban los distintos distritos de Esplugas y Hospitalet.

5.4.3. La zona afectada por el 2º Cinturón de Ronda, hoy ya concreto a la altura de la Avda. de la Victoria, está situada en repechos de fuerte pendiente y como consecuencia se han provocado procesos de deterioriazación en el sector de las calles Fuerteventura, Retama y Bellavista al hallarse totalmente desprovisto de calificación.

5.5.1. La situación de Esplugas, en la continuación de la Diagonal, eje de prestigio y alto nivel socio-económico, explica que la parte superior de la población haya tenido un elevado nivel urbano, modificando las espectativas de ocupación; zonas como La Mayola, Ciudad Diagonal y Finestrelles, se hallan - ocupada por estamentos económicamente fuertes y constituyen una posible área de expansión hacia San Justo.

Los otros sectores, como La Plana, Montesa o El Gallo, calificados por el anterior Plan como Ciudad Jardín, se han degradado en parte con industrias fuera de ordenación y en parte por un abusivo aprovechamiento residencial de las primitivas "torres".

5.5.2. La Miranda es una zona de Ciudad Jardín, de bajo nivel, enquistada entre el límite de San Justo y Ciudad Diagonal. Fue posible, debido al sistema de parcelación y venta. En la actualidad tiene graves problemas, no sólo por su falta total de servicios e infraestructuras, sino por el hacinamiento, al utilizarse las parcelas de Ciudad Jardín, de tamaños mínimos, para la ubicación de varias viviendas.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

Para analizar las determinaciones físicas del Plan se divide el municipio en los siguientes sectores: Finestrelles, Ciudad Diagonal, La Mayola, La Miranda, Casco Antiguo, La Plana, Montesa, El Gallo y Can Vidalet.

Finestrelles.-

5.6.1. La zona de Finestrelles, calificada como Ciudad Jardín, era una urbanización de 1925, paralizada prácticamente por un - Plan Parcial que intentaba modificar el Plan General de 1953. En la actualidad se puede estructurar en tres demarcaciones, la que se encuentra entre la calle de Finestrelles y la de Tenerife, con fincas entre medianeras de planta baja y dos plantas, con jardines delanteros y de carácter unifamiliar; la que se encuentra entre las calles de Díaz de la Fuente y Finestrelles también con edificaciones unifamiliares, y por último, la zona de terrenos libres de edificación en zona de Ciudad Jardín, hasta llegar al Torrente de la Moneda.

5.6.2. El presente Plan ajusta las calificaciones a las situaciones de hecho hasta llegar a la zona de servidumbre de las líneas de alta tensión paralelas a la Avda. de Jacinto Esteva, Con base a esta servidumbre se preve un parque urbano, como penetración verde desde el macizo de San Pedro Mártir hacia la zona de equipamientos Esplugas, Hospitalet y hacia el cinturón

de espacios libres que se ha descrito en Cornellá. Esta zona cumple, además, la misión de separar las superficies entre vías de intercambio de la Autopista de Molins de Rey y el 2º Cinturón.

Ciudad Diagonal.-

5.7.1. El sector de Ciudad Diagonal, orientada por la dirección del Torrente de Can Oliveras, responde a un antiguo trazado de Durán i Reynals, de gran calidad, que posteriormente ha sido modificado. Su centro es la Plaza de Doña Carolina y su principal eje la calle del Dr. Pouplana, pero tiene una serie de prolongaciones de carácter muy montañoso, con grandes pendientes que las hacen inútiles para un desarrollo urbano; en su mayoría están libres y vacantes. Esta zona urbana ha tenido últimamente una iniciativa para ubicar en su final una zona deportiva de un club privado de tenis, que se recoge en el Plan.

5.7.2. La zona que ha tenido menos desarrollo ha sido la próxima al Arrabal, en la antigua Carretera de Madrid, situada junto al camino romano que, desde la Travesera y Can Oliveres, llegaba hasta el núcleo de San Justo. Esta parte ha desaparecido prácticamente a causa, entre otras razones, de los taludes de la Autopista. El Plan preve una serie de calzadas de servicio y de conexiones con la Avda. de Jacinto Esteva, siguiendo las calles incluídas en el Plan Parcial aprobado.

La Mayola.-

5.8. El sector de La Mayola fue objeto de un Plan Parcial que hoy no tiene sentido, por la ejecución de la Autopista. En dicho sector el Plan preve un área de equipamiento al servicio de la población prevista en la propia zona y para reducir déficits en la Miranda. Se propone la conexión de la calle Mayor en San Justo con la Avda. de Jacinto Esteva. Se reestructura la ordenación de la edificación a las condiciones impuestas por la autopista.

La Miranda.-

5.9.1. El acceso principal al sector se preve a través de la calle Norte-Calle San Fernando, prolongación por debajo de la autopista de la Avda. Isidro Martí de Esplugas. La Avda. de - Joaquin Nebot, será un eje interno de servicios y de enlace con el Casco Antiguo. Ayuda a esto el Parque y la zona deportiva proyectados por el municipio en las Moreras y la zona escolar existenes en la calle Andrés Amat.

5.9.2. A su vez, la calle de Jacinto Esteva prolongación de la carretera antigua de Madrid continuará hasta empalmar con la Avda. Pearson en Barcelona constituyendo una cierta vía de borde - por la parte inferior lindando con la edificación actual.

5.9.3. El Plan hace reservas para equipamientos junto al cruce de la Avda. de Joaquin Nebot y la carretera antigua de Madrid con el fin de situar las dotaciones escolares necesarias a los sectores de la parte alta.

Asimismo se reserva para equipamientos el área ubicada junto al cementerio entre la calle Andrés Amat (hoy cortada en su conexión con la calle de la Iglesia) y la calle del Norte,

5.9.4. En los terrenos paralelos y contiguos a la Avda. Generalísimo Franco, en conexión con la Diagonal de Barcelona, aparecieron una serie de servicios de carretera, usos deportivos y escolares que el Plan legaliza.

Casco Antiguo.-

5.10.1 Se califica de Casco Antiguo la parte de la Plaza de Santa Magdalena, en el lugar en que se levantan antiguas edificaciones de parcela estrecha y de alturas relativamente bajas, con la excepción de las construcciones que erróneamente sobrepasan la altura reguladora permitida por las actuales Ordenanzas de Esplugas para las zonas de casco antiguo.

5.10.2 Se sujetan a remodelación los terrenos de la bóvila de la calle de Puig de Osa, con el objeto de permitir una ordenación volumétrica para este zona.

5.10.3. El Plan preve la mejora de la intersección de carreteras - junto al puente de Esplugas, en base a que los tráficos primarios directos no crucen al mismo nivel; a tal fin incluye el enlace de la actual carretera de Calafell con la prolongación de la Diagonal de Barcelona, por debajo de la actual Carretera de Collblanch y la Nacional II.

5.10.4. De gran interés estructural para el municipio será la consecución, por terrazas, de la verdadera urbanización de la Riera de Esplugas, Constituirá un apreciable espacio libre, apto para Parque Urbano y área de equipamientos, que ayudará a facilitar la soldadura y la conexión urbanizadora entre el casco antiguo y los sectores de La Plana y Can Clota.

La Plana.-

5.11.1. El sector de La Plana y el borde del sector del Gallo, entre las calles de Isidoro Martí y de Mosén Jacinto Verdaguer, se organiza con edificación en ensanche, ya que es el tipo de ordenación existente, con la única salvedad del núcleo industrial de la calle del Carmen, calificado ya por los Planes actuales. Asimismo se organiza la Plaza y espacio libre que se recogen en los Planes Parciales junto a la mencionada calle del Carmen y la prolongación de la calle Bruch.

5.11.2. Este sector quedará limitado con la prolongación de la Ram-

bla de Isidoro Martí, abierta con calzadas de servicio, de 60 metros en la parte inferior y 30 metros en la superior. Se prolongará por debajo de la autopista a través de la calle Norte, para ir a buscar la zona de La Miranda y la antigua Carretera de Madrid. Esta vía prolongación de Isidoro Martí es imprescindible que posea calzadas de servicio y desarrolle a diferente nivel los cruces con la Carretera de - Fogás de Tordera a Sta. Cruz de Calafell y vía de enlace de autopistas.

La proximidad de los dos cruces a distinto nivel y las incorporaciones desde las calzadas de servicio a la central obligan a mantener el ancho del antiguo segundo cinturón, tal como recoge la vía propuesta.

Montesa.-

5.12. El sector Montesa puede considerarse descompuesto en distintos sub-sectores:

5.12.1. El constituído por la ordenación de manzanas que van desde la calle San Gabriel, la vía propuesta por el Ministerio de Obras Públicas y la Carretera de Calafell. Se compone de una serie de frentes como es la Plaza del Mercado, de carácter de ensanche, y unas parcelaciones antiguas con casas de Ciudad Jardín, en segundo término, que el Plan recoge.

5.12.2. El comprendido entre los límites de los términos de Cornellá, Hospitalet y la ancha calle de San Antonio Mª Claret, que - constituye una importante vía interna para transporte público y un eje de separación de la zona industrial ubicada en esta área y la zona residencial del tramo siguiente.

5.12.3. El comprendido entre la Carretera de Fogás de Tordera, las calles San Gabriel, San Antonio Mª Claret y el límite del - término con Cornellá. Zona con ordenaciones volumétricas -- abiertas de carácter residencial, con inclusión de las dos manzanas, actualmente industriales, pero muy poco consolidadas. Situadas estas manzanas junto a la Carretera entre las calles San Juan y Montesa, el Plan preve su remodelación mediante ordenación abierta, y su transformación en residencial.

El Gallo.-

5.13.1. El sector de El Gallo, ubicado en la parte superior de la Carretera de Calafell, queda calificado en consonancia con los usos actuales; los terrenos comprendidos entre la calle de - José Argemí, continuación de la calle San Juan y la Carretera quedan calificados como zona industrial y la parte de Ciudad Jardín que se desarrolla desde la calle José Argemí, Angel Guimerá e Isidoro Martí, se califica como de edificación aislada. Los desarrollos de la Zona de la Esperanza y de la zona edificada de la calle Ignacio Iglesias se califican como de Ensanche, en relación a los usos y edificaciones ya -

existentes.

5.13.2. El área, entre la calle Angel Guimerá y el Torrente de la Fuensanta, previa nivelación del torrente, se califica de parque y equipamientos, así como el entorno del actual Cementerio.

5.13.3. El área hoy calificada como de Parque Urbano, junto a la calle de Isidoro Martí, en sus cruces con la calle Francisco de Moragas, Rodoleda y Julio Garreta, se destina a equipamientos del sector y Parque Urbano. De esta forma se refuerza el papel de esta zona que se pretende sea el centro gravitatorio de la población, tanto por el peso de sus zonas residenciales, como por la facilidad de comunicación con los barrios de Can Clota y Can Vidalet. Con ello se inicia un desplazamiento del centro desde el entorno del Puente de Esplugas que, cada vez, se irá especializando más como nudo de tráfico, con las consiguientes dificultades de acceso natural y perturbación de la calidad ambiental.

Can Clota.-

5.14.1. El sector de Can Clota se sistematiza, en función de las previsiones existentes, con lo que el único nuevo desarrollo, en ordenación abierta, de las terrazas de la finca de Can Clota, al final de las calles Miramar y de la Lealtad, sería visible desde el 2º Cinturón, en el punto en que esté previs

ta la conexión de este sector con el de Can Vidalet.

5.14.2. El resto de las zonas de Can Clota, quedan tal como estaban en el Plan de 1953, calificadas como Parque Urbano, en esa sucesión de espacios libres que, desde Cornellá y Hospitalet, suben hacia la Zona Deportiva, situada sobre el Torrente de Can Oliveras y, luego, a través del Torrente de la Moneda, hacia la zona del Tibidabo y de San Pedro Mártir.

Can Vidalet.-

5.15.1. El núcleo de Can Vidalet es de difícil organización, por cuanto los desarrollos urbanos previsibles, vienen totalmente condicionados por los tejidos existentes a lo largo de la calle del Molino (en su conexión con la parte de Hospitalet), de - la Avda. del Torrente en Pubilla Casas, así como de la parte superior de Can Serra. El Torrente de Can Clota se ha sistematizado como "rambla", en cuyas laderas se desarrolla la edificación, siguiendo las directrices de la actual calle del Molino, que son sensiblemente paralelas a las curvas de nivel. Estos desarrollos se realizan en una serie de calles de dirección única, que terminan, finalmente, en la Avda. de la Electricidad.

5.15.2. La superficie, en forma de triángulos, junto al diamante de - conexión de Obras Públicas, se preve como sistema de equipa-

mientos, al servicio del sector, y también como usos de carácter comercial, tales, en principio, como mercados. El resto de equipamientos, situados al final del sector de urbanización de Las Planas, junto a la calle de San Jorge, se destinarán a zona escolar, Instituto y Zona Hospitalaria.

5.15.3. El Plan reserva la finca de Can Vidalet, entre las calles de Eucaliptus y del Molino, para Parque Urbano y zona escolar.

5.16. En la zona del Mercado de Pubilla Casas, como prolongación de los terrenos de la bóvila, en la parte de Esplugas, se preven grandes equipamientos al servicio de los sectores de Pubilla Casas, La Plana y Can Vidalet. Los usos escolares se situan junto a las calles del Molino, Hortensia, y Hierbabuena, cuyos entornos se sujetan a renovación, debido a las altas densidades de población, originadas por los usos clandestinos de residencia en los interiores de manzana.

6. GAVA Y VILADECANS

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

6.1.1. Los primitivos núcleos de Gavá y Viladecans surgen sobre el camino viejo de Valencia, en los puntos de intercambios situados a la entrada de las dos aperturas naturales hacia los núcleos interiores del macizo de Garraf.

6.1.2. Viladecans se sitúa sobre la denominada Riera de San Clemente, en el valle cerrado que conduce hacia el núcleo de San Clemente de Llobregat, en tanto que con el primitivo eje de la costa, la población de Gavá queda situada sobre el punto de confluencia de los valles de acceso al Castell d'Eramprunyà y a la meseta de Begas, sobre el macizo de Garraf.

Desde un principio el Delta del Llobregat, propiamente dicho, no se consideraba como excesivamente apto para la edificación, por ser demasiado llano y con dificultades de desagüe por su nivel freático, ya que se encuentra agua a dos metros de profundidad. También por su alto rendimiento agrícola. Por consiguiente, el crecimiento, en cuanto empieza a acelerarse, se canaliza hacia la mantaña, sobre una serie de vaguadas que, con-

posterioridad, darían origen a las "Ramblas" o vías de carácter urbano y comercial dotadas de una más intensa relación social.

6.2.1. Ambos núcleos tienen orígenes agrícolas, situándose sobre en - base a los asentamientos de la población que trabajaba en aparcería todo el sistema de regadío del Delta del Llobregat.

Gavá tuvo preponderancia desde un principio, llegando a ser sede de un mercado comarcal que atraía mercancías desde Garraf y hasta Prat de Llobregat. En la época preindustrial, el crecimiento es armónico, debido al equilibrio existente entre oferta y demanda.

6.2.2. Con la revolución industrial en Barcelona y las subsiguientes alteraciones de la estructura social, tres nuevos factores de desarrollo comienzan a influir decisivamente sobre el crecimiento de los núcleos urbanos de Gavá y de Viladecans: El ferrocarril, cuya influencia se limitó prácticamente al núcleo de Gavá; la nueva carretera a Valencia, trazada bajo los cascos antiguos de ambas poblaciones; y la urbanización de los ensanches se producen en los dos municipios siguiendo las carreteras hacia el interior, organizando una trama ortogonal de dimensión media (50 m).

La ampliación de la factoría Roca Radiadores supuso un importante cambio cuantitativo y cualitativo en las poblaciones residentes en los núcleos de Gavá y Viladecans. En efecto, la -

ficio de pisos", situándose sobre terrenos vírgenes de Viladecans, en substitución de las casas de poca altura de Gavá.

6.3.1. El núcleo antiguo de Gavá se desarrolló entre las calles de Arturo Costa y de Ntra. Sra. de Brugués, constituído por una serie de calles paralelas, como las de San Nicasio, San Isidro y Salvador Lluch.

El sistema de este núcleo antiguo se polarizaba en los puntos de interés constituídos por la Plaza de Mosén Jacinto Verdaguer que, a través de la calle Mayor, daba acceso a la actual Plaza del Caudillo, sede del mercado y del antiguo Ayuntamiento.

6.3.2. El casco antiguo de Viladecans poseía una estructura urbana similar a Gavá constituída por un núcleo puntual junto al Castillo de Viladecans, cercano a la calle de Calvo Sotelo. El casco se apoya en las calles de Batllebó y de San Isidro, a partir del cual aparecen una serie de calles con una estructura semejante a las de Gavá, paralelas a las dos rieras existentes, la de San Clemente y la de San Llorens.

6.4.1. Los dos núcleos antiguos de Gavá y de Viladecans tuvieron un proceso de crecimiento diferente, debido principalmente a la influencia de los asentamientos industriales y a los factores de localización inducidos por la existencia del ferroca-

citada ampliación llevó consigo la instalación de nuevas industrias en el lado mar de la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell, induciendo la llegada de un elevado número de inmigrantes que irán ocupando sucesivamente, tanto en Gavá como en Viladecans, los suelos destinados a ensanche. No obstante, se llegará a un nuevo equilibrio que permitirá iniciativas del tipo de la ciudad jardín de Albarrosa, situada entre los cascos urbanos de los dos municipios y que se desarrolló con el carácter de una segunda residencia próxima a Barcelona.

En estos momentos todavía el funcionamiento de ambos municipios es adecuado a su estructura, si bien en las zonas de ensanche se acusa una evidente falta de dotaciones y equipamientos que las obliga a depender en exceso de sus respectivos núcleos antiguos.

El auténtico "boom" se produce en el momento en que el sistema industrial barcelonés llega a necesitar una capacidad residencial obrera, que no le proporcionan sus alrededores. Ello no tanto en función de unas razones de espacio físico, como de la especulación realizada sobre aquellos terrenos que, aún sin urbanizar, poseían expectativas de quedar englobados en el casco de la capital.

A partir de este momento, los núcleos de Gavá y de Viladecans sufren un incremento artificial en su densidad de población, comenzando a desempeñar un cierto papel de ciudad dormitorio. Los terrenos baratos de los ensanches de baja densidad, empiezan a no serlo tanto y empieza a surgir paulatinamente el "edi

rril, también situado junto al núcleo de esta población.

La aparición del ferrocarril originó en Gavá un tipo de edificación en Ciudad-Jardín, en las proximidades de la Estación y de la nueva carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell (C-245), apoyándose en la apertura de las ramblas de Casas y de Vayreda. Ambas ramblas pronto se convirtieron en importantes ejes de urbanización, debido principalmente a su carácter de paseo urbano.

6.4.2. En el caso de Viladecans, las zonas de Ciudad Jardín, de carácter mucho más modesto, se desarrollan como continuación del núcleo antiguo, en el sector situado en la prolongación de las calles del Dr. Roig y Padre Artigas.

En fechas similares a la aparición de las ramblas en Gavá, aparece en Viladecans la denominada Rambla de Modolell, junto a la Riera de San Clemente, como un paseo-salón, en el que se desarrollan una serie de actividades urbanas. No obstante el valor urbano de esta rambla es bastante menor que en el caso de Gavá, por cuanto ésta se apoya en la plaza de la Estación, vitalizándose en uno de sus extremos, mientras que la Rambla de Modolell, en Viladecans, no desempeña el mismo papel de atracción urbana por quedar un tanto marginada del núcleo de la población.

6.4.3. Un hecho importante en el desarrollo de Gavá es la aparición,

con frente a la Plaza Santa Misión 1952, del paseo o salón de Juan Maragall, creando una zona urbana de gran interés y que ha conseguido polarizar un determinado crecimiento y un conjunto de actividades centrales, por el fácil acceso desde el centro de la población a través de la Avenida de Angela Roca y por su proximidad al eje constituido por la calle Mayor y las Plazas de Verdaguer y del Caudillo.

El valor urbanístico de esta zona ha dado lugar a un desarrollo urbano intenso en los frentes del mismo salón, con la aparición de un núcleo habitado preponderantemente por "clase media cualificada".

6.5.1. En el caso de Viladecans es interesante poner de relieve la aparición del denominado Barrio Chino, situado junto a la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell y limitado por las calles de Onésimo Redondo, Bertrán i Musitu y Pedro III. Es importante constatar esta aparición, por cuanto constituye una parcelacion en terrenos de huerta, primer desarrollo de este tipo en toda la zona, en la que lo normal era la parcelación de terrenos situados por encima de la carretera, por su inferior rendimiento agrícola.

La situación marginada de este núcleo urbano, con respecto al centro de Viladecans, originó una serie de problemas de interconexion, de difícil solución por la vecina presencia del puente sobre la Riera de San San Clemente, así como por la situación, entre el núcleo y la Rambla de Modolell, de una se-

rie de instalaciones industriales y de almacenaje, que dificultaban aún más el enlace.

El denominado Barrio Chino aparece, debido a su situación -- marginal, como un núcleo de una cierta autosuficiencia, ocupado principalmente por vivienda de población obrera ligada directamente a la vecina localización industrial.

6.6.1. Dentro del proceso de crecimiento urbano de Gavá y de Viladecans, aparece la factoría Roca, como hecho determinante.

Este importante establecimiento industrial se situa paralelamente a la carretera comarcal y al ferrocarril, en un punto- estratégico. En la actualidad constituye uno de los puntos - más conflictivos del sector, por la dificultad que supone para dar acceso sobre las infraestructuras que se preven en el Delta del Llobregat.

6.6.2. Los terrenos propiedad de la factoría Roca no se limitan a - sus instalaciones industriales, sino que se extienden sobre- el término de Viladecans, desde la zona de Can Palmer hasta la Riera de San Llorens. La posicion estratégica de todos -- estos terrenos, dentro del sistema urbano, es también importantisima, por cuanto ocupan casi totalmente la zona entre - Gavá y Viladecans.

El gran tamaño de la fábrica y su enorme ritmo expansivo lle

van a la creación de su propia colonia de obreros, que desemboca en un posterior desarrollo en Polígono destinado a los - productores de la factoría.

6.7.1. Dentro de esta situación, es interesante analizar la repercusión del Plan General de 1953 y de los desarrollos urbanos - producidos desde dicho año hasta 1970.

El Plan clasificaba los dos municipios de Gavá y de Viladecans, como núcleos autónomos, separados por una importante - zona de ciudad-jardín, definiendo una extensa faja de parque urbano, como zona de proteccion de la factoria Roca, situada sobre la carretera, que aumentaba así el carácter de aislamiento y autonomia entre las dos poblaciones.

6.7.2. Las posibilidades de desarrollo urbano quedan bastante limitadas por el Plan, en cuanto a nuevos crecimientos, y son -- contemplados como desarrollos en ciudad jardín, que no corresponderían a las exigencias de un nuevo crecimiento suburbial intenso. Este nuevo desarrollo no se debería únicamente al -- propio crecimiento vegetativo del núcleo, sino a una comarcalización de los valores del suelo de un amplio sistema urbano que trabaja conjuntamente. Se pierde de este modo la dependencia existente entre industria y residencia locales. Nace el - concepto de interconexión y de residencia generada por un sistema de producción de ámbito comarcal.

6.7.3. En la primera época de este desarrollo comarcal todavía cerrado, y en la que aún no son visibles lás efectos de la onda expansiva de la gran ciudad, interesa destacar la aparición del denominado nucleo de Albarrosa, mezcla de residencia al servicio del sector, con carácter de ciudad jardín, y de una cierta presencia de la parcelación urbana como desarrollo de segunda residencia, aceptada por una determinada clase media.

El desarrollo de Albarrosa es importante por su extensión - y por su destacada posición central, la cual le ha permitido adoptar una potencialidad de cara al futuro, que justifica ciertos procesos de densificación y de existencia de -- fuertes expectativas en el sector.

6.8.1. Es interesante destacar, por su carácter autónomo, el desarrollo situado en la faja litoral, sobre la zona poblada de pinos que constituye la fijación de la zona erosiva del Llobregat y que en estos momentos, a pesar de su calificación de"parque urbanizado" por el Plan Comarcal de 1953, y debido principalmente a la apertura de la Autovía de Castelldefels, apertura realizada en el año 1959, ha prolongado la - tension que existía en la zona costera de Castelldefels, nacida de la potencialización urbana proporcionada por el ferrocarril.

6.8.2. Estas fuertes tensiones de desarrollo consiguieron una nueva

calificación, transformando el "parque urbanizado" en zona de ciudad jardín, con un alto coeficiente de edificabilidad y la posibilidad de un desarrollo en apartamentos, que en algunos casos se han realizado de forma clandestina, con mayores edificabilidades que las autorizadas.

6.8.3. No obstante, la buena calidad de este sector junto con su gran aceptación por unos determinados usuarios, ha hecho que el aumento de edificabilidad no sea suficiente. En estos momentos existe una cierta restricción en la oferta, debido a la revalorización del sector, así como a la expectativa de conseguir mayores edificabilidades a través de los proximos planes.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

Del análisis efectuado sobre la situación actual de los núcleos urbanos de Gavá y de Viladecans, se pueden deducir una serie de problemas urbanísticos, que podríamos sintetizar en:

- Falta de comunicación directa entre poblaciones.
- Numerosos puntos de congestión del tráfico, a causa de la circulación de tipo arbóreo.
- Indeferenciación de los suburbios y falta de equipamientos en los mismos.
- Desorden y dificultad de articulación de las tramas.
- Anarquía normativa e incoherencia edificatoria.
- Falta general de sentido urbano al nivel requerido.

Frente a esta serie enumerada de deficiencias funcionales detectadas en el sistema urbano de Gavá-Viladecans, el presente Plan General propone el siguiente esquema de actuación, que permitirá racionalizar sus propias determinaciones y propuestas específicas:

a) Creación de un sistema de comunicaciones longitudinales a diferentes niveles, que permitan asegurar la facilidad de relación de ambos núcleos y su concepción como entidad única.

b) Creación de un nuevo sistema de comunicaciones verticales, desde la montaña hasta la autopista.

c) Delimitación del área a urbanizar por una vía de cornisa y otra de borde.

d) Estudio especial de las zonas actualmente vacías, las cuales servirán de nexo de unión entre los distintos asentamientos.

e) Recuperación pública de aquellos espacios libres situados en el interior del casco que, por su valor estratégico, puedan servir para homogeneizar la trama urbana en los diferentes sectores.

f) Dotación de zonas comerciales en los cascos de las poblaciones y creación de un nuevo eje terciario central entre ellas.

g) Previsión de nuevos e importantes equipamientos, situados en puntos estratégicos, que sirvan para paliar los déficits actuales.

h) Reconocimiento y ampliación, hasta la proyectada autopista, de la faja industrial situada bajo la carretera actual,

i) Calificación de parque urbano de algunas zonas montañosas que, por su valor estratégico, así lo precisen.

j) Renovación de áreas deterioradas.

6.9.1. El intento de unificar en lo posible el actual funcionamiento

urbano de los núcleos de Gavá y Viladecans, se apoya en la ya comentada interdependencia actual entre ambos núcleos,- que se refleja a niveles de dependencia laboral, industrial y de servicios urbanos (mataderos, recogida de basuras, etc.)

En función del citado objetivo, el Plan preve la transformación de la zona central, situada entre ambos municipios, al mismo tiempo que su conexión con los núcleos antiguos y con una malla comarcal básica.

6.9.2. Esta malla comarcal básica se apoya en el desdoblamiento de la actual carretera comarcal de Barcelona a Santa Cruz de - Calafell (C-245), desdoblamiento que se efectúa mediante -- una via intermedia. Esta se sitúa en la zona de servidumbre de la conducción de Gas Natural con destino a la factoría - Roca y al polígono industrial existente. Se completa la malla con una autopista que, constituyendo un "cinturón litoral", permitirá enlazar directamente con la zona de Sitges, al mismo tiempo que se convertirá en el límite del crecimiento y desarrollo urbano sobre el Delta del Llobregat.

6.9.3. A partir de la citada autopista, se han previsto una serie de conexiones con el núcleo central de Gavá y Viladecans - tanto desde sus calzadas de servicio, como directamente, - desde las rampas de acceso y salida a aquélla, a través de las calles de Agricultura, de la prolongación de la riera de San Llorens de una prolongación de la calle Hermanos Serra, variante prevista de la carretera de Begas. No ha sido

posible, sin embargo, dar acceso a la prolongación de la - Rambla de Modolell, vía de comunicación con San Clemente, por la presencia del ferrocarril en el mismo punto de su intersección con la autopista.

El sistema se completa con un enlace con los sectores tu-- rístico-marítimos, conexión que se realizar,con paso sobre la autopista, a través de la Avenida Bertrán Güell.

6.9.4. Este sistema de vías de carácter interurbano, comarcal o - metropolitano, apoyan un potente sistema integrado por zonas industriales y equipamientos educativos, hospitalarios y deportivos de carácter comarcal, ligados al desarrollo - lineal propuesto que, desde Castelldefels hasta San Baudilio, constituye un sub-sistema urbano de 600.000 habitantes aproximadamente.

6.10.1. El Plan preve asimismo una malla interna de tráfico, siguiendo al máximo las actuales parcelaciones y vias, lo que obliga a ciertas restricciones en lo que hace referencia a las anchuras de las calles, a la vez que comporta la exigencia de hacerlas trabajar en los núcleos urbanos a base de direcciones únicas. Se doblan algunas calles importantes, como es el caso de la calle de San Pedro, en el casco antiguo de -- Gavá.

6.10.2. Los sistemas urbanos de Gavá y Viladecans vienen conectados

en su punto medio por el desdoblamiento de dos vías en sentido norte-sur, que conducen todo el sistema hacia la autopista en una sola vía, a partir de la carretera de Valencia y junto a la factoría Roca. En estas vías se apoyan una serie de desarrollos en manzana o supermanzana de ordenación abierta, con sus respectivos equipamientos.

6.10.3. El sistema urbano, por su parte superior, queda conectado por una especie de vía de cornisa que se dirige hasta Castedefels por el antiguo camino de La Sentiu, constituyendo un borde superior de apoyo a los núcleos de ciudad jardín en su entrega con las zonas montañosas.

6.11.1. El Plan pretende sistematizar las zonas de actual desarrollo en ensanche, calificándolas como de densificación urbana, reestructurando, al mismo tiempo, aquellos sectores que deberán desarrollarse en bloques de edificación abierta.

6.11.2. El Plan califica el enclave de Albarrosa como zona de desarrollo y urbanización residencial, por parcelación y edificación aislada, prolongando su desarrollo hacia la zona de Can Tintorer.

6.11.3. El Plan desarrolla de forma intensa, con crecimientos por ordenación volumétrica, el sector actualmente no desarrollado de la Torre Roja, de Can Solá y de Can Torrents, con la finalidad

de completar y dar mayor capacidad al núcleo del Barrio Chino, actualmente desligado del núcleo de la población.

6.12.1. El Plan pretende que la zona central, situada entre los núcleos de Gavá y de Viladecans, no se convierta en un simple relleno de viviendas, sino que aprovechando su buena calidad urbana, apoyada por los centros comerciales de Gavá y de Viladecans, pueda llegar a convertirse en un auténtico núcleo estructurante.

Con este objetivo, se ha dotado a este sector central de -- jardines urbanos y equipamientos acordes con esta relevancia a desempeñar en el proceso urbanizador.

6.12.2. Estos equipamientos, en la zona de Viladecans, se situan sobre los terrenos ocupados por el Instituto y el campo de deportes, junto a la prolongación de Pompeu Fabra. Se amplían convenientemente con el objeto de organizar un punto de -- atracción urbana que permita conectar con la parte alta de Can Tintorer y con el núcleo de Albarrosa. Las restantes - zonas de equipamientos están situadas en el sector del Hospital y campo de deportes de Viladecans y sobre la actual- zona de dotaciones de la Fundación Roca.

6.12.3. El sistema de jardines urbanos previstos por el Plan está situado entre el núcleo de Albarrosa y la zona de ensanche de Viladecans, iniciándose en la carretera de Barcelona a

Santa Cruz de Calafell para ascender en el sentido mar-montaña, constituyendo un auténtico eje urbano en el sector -- central.

Este sistema de jardines urbanos y de dotaciones permitirá la integración del núcleo constituído por el Polígono Roca, actualmente marginado, desligado y falto de servicios urbanos e infraestructura.

6.13.1. Los espacios previstos para grandes equipamientos se sitúan entre la proyectada autopista y la factoría Roca, por tratarse de un punto singular, situado sobre la misma puerta - de acceso desde la autopista hacia los núcleos de Gavá y de Viladecans.

6.13.2. Un segundo grupo de grades equipamientos se sitúa en la zona de separación con el término de San Baudilio, a caballo de los dos términos municipales, con excepción de una pequeña zona industrial y de la estación transformadora de ENHER que se mantienen.

6.13.3. Por último se ubica un tercer grupo de grandes equipamientos junto al Turo de Caçagats. Este y el denominado macizo del Peñascal se califican de parque urbano, con excepción del complejo industrial Ytong, autorizado en su día pese a hallarse situado en zona rural, justificándose por la proximidad de las canteras de arenisca.

Este sistema montañoso, calificado como parque urbano, permite asismismo, la separación espacial de los conjuntos urbanos de Gavá-Viladecans y de Castelldefels.

6.14.1. El Plan ha previsto la recuperación de una serie de espacios libres calificándolos de parque urbano, entre los que destaca la finca Can Lluch. Al mismo tiempo ha calificado de verde privado de interés, aquellas fincas que por sus valores arquitectónicos y paisajísticos así lo aconsejaban, como es el caso de Can Ribas.

6.14.2. La zona de urbanización marginal de Can Trías se sujeta a remodelación para garantizar la aparición de una serie de valores de interés urbano que revitalicen estas áreas deterioradas.

7. HOSPITALET DE LLOBREGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

7.1.1. Hospitalet se origina históricamente como núcleo, a las puertas de Barcelona, en tanto que hospital extramuros. Junto con el que se ubicaba en San Martín de Provensals, a la otra entrada de la ciudad, constituían los centros hospitalarios en los que se mantenía a los enfermos en cuarentena, como medida preventiva, en las afueras de Barcelona.

7.1.2. En derredor de ese hospital se va formando un conjunto de pequeñas edificaciones, que dan origen a la actual población. Sin embargo adquiere su mayor desarrollo a principios de siglo, a raíz del "boom" industrial de Cataluña, con la ubicación de las primeras industrias, principalmente entre Santa Eulalia de Provenzana y el casco antiguo de Hospitalet y, con menos densidad, a lo largo de la Avenida de José Antonio, una vez sobrepasada la Plaza de España, de Barcelona y el mencionado sector de Santa Eulalia de Provenzada en Hospitalet.

7.1.3. El núcleo urbano se desarrolla entre las líneas férreas de Villafranca (RENFE) y de los Ferrocarriles Catalanes, por cuanto toda la zona industrial que hoy se extiende

por los terrenos del Camino del Medio, en las fincas de Can Ventura, de Bellvitge, de Can Manso, etc., se hallaban totalmente vacíos. El límite de crecimiento lo constituían las "feixas" de Santa Eulalia de Provenzada, a la altura de la actual calle de Amadeo Torner, en la -- prolongación de la Acequia Pluvial Mayor antigua.

7.2. Desde el punto de la estructura urbana, podemos considerar los crecimientos en los siguientes sectores antiguos:

7.2.1 El sector de Collblanch y de La Torrasa, prolongación de la carretera de Collblanch y a continuación del barrio - de Sants a Barcelona, es bastante autónomo en su desarrollo urbano y en su crecimiento, que luego va extendiéndose sobre la zona de La Florida, Torrente Gornal, Pubilla Casas, junto al término municipal de Esplugas. Constituyen los antecedentes de los ímpetus urbanizadores de la actualidad.

7.2.2. Por otra parte se encuentra la zona de La Bordeta, con - el núcleo de Santa Eulalia de Provenzana, de cierta autonomía, a base de usos de vivienda e industria completa-- mente mezclados, situados en desarrollos originados por el proceso de parcelación, debido a la estructura típica de organización de las antiguas acequias agrícolas.

La influencia de la estructura de riego de la huerta del río Llobregat sobre la estructura urbana, se nota y hace

patente en la Acequia Pluvial Mayor y en la del Torrente Gornal, que dan lugar a crecimiento como los de las calles Campoamor y Miguel Romeu o los de las zonas de Can Parera y Torrente Gornal. Casi todos ellos están actualmente en transformación o sumergidos en procesos de remodelación o de nuevo desarrollo urbano (Polígonos Gornal, Bellvitge y Pedrosa).

7.2.3. Esta estructura de parcelación es característica y se encuentra, incluso, desde la Iglesia de Santa Eulalia hasta la zona del centro, en la continuación de las calles Isabel la Católica y Fabregada, en los que los crecimientos se han producido a lo largo de los diferentes canales y acequias.

7.2.4. Caso curioso es el del núcleo de la barriada Carbonell, hoy calificada enteramente como zona industrial, originada por la antigua carretera local de Barcelona al Prat, y que constituía el punto de conexión con el casco tradicional de Hospitalet a lo largo del camino y acequia pluvial mayor.

7.2.5. El núcleo antiguo se situa en el punto de confluencia entre las terrazas de secano con las de regadío, en la

zona en que el Torrente de Esplugas se abre sobre el llano.

7.2.6. La zona que discurre desde la calle Isabel la Católica por terrenos de Pubilla Casas, barrio de San Feliu y de Can Serra, al Norte del Sector Centro, se hallaba prácticamente sin ningún crecimiento, habiéndose producido su desarrollo a partir del año 1953, de igual forma que se originó en la parte inferior.

7.2.7. La poca intensidad del desarrollo urbano entre el núcleo de Santa Eulalia de Provenzana y el casco antiguo de Hospitalet, a semejanza del proceso que en la actualidad se produce en los terrenos de Famadas y Almeda, en el municipio vecino de Cornellá, origina la creación de zonas industriales que van consolidándose, lo que produce esta alternancia característica de usos residenciales e industriales.

7.2.8. Sin embargo, es considerable el número de industrias en el propio núcleo de Hospitalet, teniendo en cuenta que algunas de las factorías ubicadas son de gran importancia, tanto por su sistema productivo (Altos Hornos de Cataluña, por ejemplo) como por la mezcla que se produce de industria y residencia, debido al proceso de desarrollo y a la relación industria-trabajo-vivienda, ca-

racterísticas de la época.

7.2.9. A efectos de analizar el complejo territorio de Hospitalet, el sistema urbano se divide en sub-sistemas, a semejanza de los utilizados por razones administrativas, como barrios y distritos de la ciudad, ya que casan perfectamente con las unidades de planeamiento parcial en que el municipio ha desarrollado toda la extensión de su término y responden correctamente a la organización y sistema de funcionamiento de aquellos.

7.3.1. El Plan General de 1953 calificó los terrenos de Collblanch y La Torrasa, hasta la altura de la calle de la Cruz Roja, como "Zona de Tolerancia de Vivienda e Industria", sin que realmente el proceso fuera tal, por cuanto la mezcla era escasa y, en general, se trataba de manzanas industriales enquistadas dentro del tejido urbano.

7.3.2. En la parte superior, los suelos de la Florida, Gornal, Pubilla Casas y Las Planas, fueron calificados como Suburbana Semintensiva, sin que se dieran criterios de estructuración, en los que pesó considerablemente la organización de las tramas urbanas ya desarrolladas.

7.3.3. Existían zonas de grandes vacíos, que se daban en la -

parte de Can Buxeres y Can Rigol, en los terrenos ubicados junto a los caminos de acceso hacia Esplugas, siguiendo la calle del Carmen, la calle Alta y la de San Juan, y en Can Serra, vacios que se debían a la orografía del terreno que ofrecía gran dificultad de urbanización.

7.3.4. Las actuaciones que el Plan propone en esta parte superior son pocas y la mayoría de reequipamiento más que de posibilidades de modificar e intervenir sobre la estructura urbana. Otras medidas posibles serían de carácter general, mediante normas de edificación, a base de disminuir la enorme densificación de la zona.

7.3.5. La parte superior de la zona de Can Oliveras, calificada como de Equipamientos, se ha conservado como tal, en cierta forma gracias a las considerables servidumbres existentes de las líneas de alta tensión. Estos terrenos se deben preservar con la misma calificación tanto para los usos de carácter deportivo, escolar y de parque urbano, al servicio de los sectores de Pubilla Casas, Las Planas, Collblanch y La Florida, a todas luces insuficientemente dotados. Esta falta de zonas libres y de dotaciones, se notará más con el aumento progresivo de la población y con la elevación de su renta per cápita, lo que dará lugar a mayores exigencias. Este crecimiento será de imposible corrección, a pesar de los esfuerzos que el municipio realiza para la recalificación de terrenos o para subsanar,

como mínimo, parte de los déficits.

7.4.1. El sector de Santa Eulalia de Provenzana vino totalmente desvirtuado en el vigente Plan, ya que tanto la traza - propuesta para la que posteriormente se ha denominado Travesía Industrial, como la de la Avenida paralela a la -- Gran Vía, a la altura de la Carretera del Medio, se pro-- yectaron con una óptica de ensanche y desarrollo, vistos desde Barcelona, sin tener en cuenta los tejidos urbanos existentes ni las dificultades que comportaría remodelar el núcleo de Santa Eulalia, si realmente se quería actuar de la forma prevista.

7.4.2. La situación real era que, entre los núcleos de Santa Eulalia y el centro de Hospitalet, se desarrollaba una gran zona industrial, debido a las características mencionadas de Tolerancia de Vivienda e Industria. Esta situación, posteriormente, ha ido provocando una mezcla de desarrollos residenciales e industriales, sobre alineaciones ya vigentes y con pocas previsiones, en cuanto a modificación de la trama viaria. Las dificultades de conexión que creaban las zonas de Sants y Hostafranchs de Barcelona, así como la existencia y situación topográfica de las líneas de -- los ferrocarriles, no fueron suficientemente analizadas, como para obviar y resolver los problemas que se creaban.

7.5.1. Por debajo de los Ferrocarriles Catalanes, el desarrollo inicial, tal como se consideraba en el Plan, fue muy intenso como Zona Industrial. Esta zona es hoy una total realidad y constituye un sector extenso, gracias a la apertura por el municipio de la Carretera del Medio. Sin embargo provoca dificultades de conexión con los suelos urbanizados que se han desarrollado a lo largo de la Gran Vía y sobre todo por la situación de usos industriales mezclados con usos residenciales.

7.5.2. La parte inferior estaba calificada como Residencial Urbana Semintensiva, excepto la zona de Gornal que se consideró Residencial Urbana Intensiva, calificación que posteriormente ha ido reduciéndose considerablemente, sobre todo en la parte que corresponde a la actuación del Instituto Nacional de Urbanización.

7.5.3. El desarrollo residencial a lo largo de la Gran Vía no ha podido adquirir la suficiente autonomía, que preveía el anterior Plan Comarcal, ya que dependía de los servicios y del proceso urbanizados del eje Santa Eulalia-Hospitalet Centro. Además, la zona industrial provoca a lo largo de la citada vía, entre la Plaza de España en Barcelona y la calle de Amadeo Torner en Hospitalet, dificultades de desarrollo urbano.

Asimismo la existencia del ferrocarril de Barcelona a -

Valencia, por la costa, diagonalizando el territorio, crea graves problemas a un trazado regular de la urbanización. Por último deben destacarse las dificultades tópicas que supone un terreno llano y de poca cota, en cuanto a desagües.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

7.6.1. El Plan ha pretendido recoger, en su mayor parte, las determinaciones que se contenían en los Planes Parciales vigentes, pero se ha visto obligado a introducir ciertas modificaciones, principalmente en lo que convierne a las - afectaciones a largo plazo sobre el sistema de vías. Se pretende asegurar para el elevado potencial de techo de la población, un mínimo de trama urbana que facilite las interacciones entre los distintos sectores del municipio y de estos con las zonas de la comarca próxima y con el municipio de Barcelona.

7.6.2. Otro tipo de afectaciones se debe a la creación y determinación de áreas para usos deportivos y para equipamientos que no estaban previstos en los planes parciales aprobados.

7.6.3. Una modificación sustancial sobre las consideraciones de los planes vigentes, es la introducción de la nueva categoría de las áreas de remodelación, que se han previsto para una serie de sectores, a los que se da opción para que los usos industriales desaparezcan de sus ubicaciones actuales y queden legalizadas, de forma automática, las transformaciones hacia usos residenciales.

7.7.1 El sistema viario debe analizarse con una cierta autonomía, por cuanto la extensión del casco urbano y de los sectores urbanizados exige una determinada exposición de los objetivos perseguidos en este municipio.

La malla viaria básica se ha procurado que responda a un esquema ortogonal y que relacione los diferentes barrios entre sí. La propuesta no es acorde con las necesidades previsibles, pero aumentar la capacidad de la malla por encima de este mínimo plausible, requeriría afectaciones que se han juzgado excesivas e incluso inconvenientes a plazo medio.

7.7.2. El sistema se organiza siguiendo la directriz principal creada por la parcelación y el desarrollo de las actuales zonas urbanas: Avenida de la Electricidad, Avenidad del Ferrocarril, calle Alpes, antigua carretera de la Bordeta, Carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell, calle Barcelona, calle Calvo Sotelo, Avenida de los Ferrocarriles Catalanes (basada en el levantamiento de la línea de estos ferrocarriles), calle Cobalto, carretera del Medio, antigua Carretera del Prat, calle de los Motores y finalmente la Autopista del Litoral en su conexión con la zona portuaria.

7.7.3. Las vías verticales, norte-sur, del sistema serán: las calzadas de servicio del 2º Cinturón en la zona de Fa-

madas; la calle prolongación del barrio de San Feliu al final de las calzadas de servicio del 2º Cinturón en - San Ildefonso, la zona de Repesa y finalmente junto a_ la ciudad sanatorial y la Feixa Llarga; la calle de - Isabel la Católica; calle Fabregada; Avenida del Torrente Gornal; la continuación de la calle Amadeo Torner; y el 1er. Cinturón de Ronda de Barcelona.

7.7.4. Esta red de ejes verticales se complementaría con otro sistema interno de carácter urbano, más cívico, que estaría constituído por: la prolongación de la Avenida de la Electricidad, antigua Carretera de Esplugas, Riera - de la Cruz y Rambla de Justo Oliveras y Rambla de Bellvitge; y la vía que, bajando por la calle Crucero Baleares, alcanza la zona de la barriada Carbonell.

7.7.5. La Gran Vía queda como eje urbano de acceso a las zonas urbanas, pero al propio tiempo sigue canalizando tráfico a través. La Avenida que se propone como prolongación de la Avenida de Roma, de Barcelona, conectará con la - Avenida de los Ferrocarriles Catalanes y completaría el desdoblamiento Aragón-Gran Vía que se da en Barcelona a partir de la Plaza de las Glorias. De esta forma se mejoraría conjuntamente la permeabilidad al tráfico de paso y las conexiones Hospitalet-Barcelona. Este eje constituirá además la verdadera vía distribuidora-colectora de la ciudad, por cuanto conecta con la calle Alpes, la

Avenida del Ferrocarril y la Carretera del Medio.

7.8.1. Además de estas redes primarias, se sistematizan una serie de redes secundarias de menor capacidad, alguna de ellas discurriendo en paralelo, con el objeto de sacar el máximo provecho de la ordenación de direcciones únicas. Un ejemplo característico es la vía que forma la Avenida del Torrente, Avenida Masnou y posteriormente se desdobla entre la calle Poniente y la calle en - proyecto, para continuar por la calle del Mar y la calle del Montseny. Constituirían el sistema horizontal de tráfico de las zonas de La Torrasa, Collblanch, Pubilla Casas, Las Planas y La Florida. Además, a través de la calle de Las Planas, se conecta con la Avenida de la Electricidad.

8.2. El sistema vertical estaría formado por la Avenida Famadas y las calles Isabel la Católica y Torrente Gornal. Estas dos últimas tendrían cruce a diferente nivel con la - Carretera de Collblanch y la Avenida Famadas conectaría - con el 2º Cinturón.

7.8.3. Al Sur de la actual línea de Ferrocarriles Catalanes el problema es mucho más complejo. Por un lado el fuerte - tráfico a través, provoca dificultades a la comunicación interna de Bellvitge, Gornal y Pedrosa. Por otro, el tráfico pesado de las zonas industriales y de la Estación -

de Mercancías de la RENFE, gravita sobre las vías urbanas locales. La existencia de la montaña Montjuich y las dificultades de conexión urbana para las tramas de Sants y de Hostafranchs, impiden prever vías específicas para canalizar los citados tráficos pesados.

7.9. Por la Oficina Regional de Proyectos del Ministerio de Obras Públicas, fue proyectado el acondicionamiento de la Autopista Barcelona-Acceso al Aeropuerto. El Plan propone ligeras modificaciones en base a las exigencias de servicio de las áreas urbanas colindantes y a los problemas de relación interurbana, debido a su efecto de barrera sobre las zonas actuales o futuras.

7.9.1. El proyecto redactado desarrolla la vía siguiendo las directrices que se contenían en la Red Arterial de 1963, pero sin un análisis profundo de la cambiante situación urbana circundante, actual y prevista.

7.9.2. El problema circulatorio a resolver es difícil, si se tiene en cuenta que, desgraciadamente, no existe otra posible conexión con Barcelona segregada de la trama urbana, a excepción de la prolongación de la Avenida de Roma de Barcelona, a través de Gornal y siempre que en la B-17 se prevea el enlace adecuado.

El importante sistema urbano, desde el punto de vista funcional, de Hospitalet, se halla incomunicado, lo - mismo que Cornellá y la Zona Franca, con las demás áreas urbanas barcelonesas, debido a la existencia de la montaña de Montjuich y de las tramas urbanas consolidades_ de Sants, Hostafranchs, Collblanch y La Torrasa, con más de 1.000 habitante/Ha. de densidad bruta, y con unas redes viarias incapaces de absorber ni siquiera su propio - tráfico.

7.9.3. El comportamiento futuro de la citada vía, viene agravado por la dependencia de la mayoría de los barrios de la Zona Norte de Hospitalet, para sus relaciones con Barcelona, de la zona Centro, sin contar las dificultades físicas de conexión entre ellos: ferrocarril de Villafranca del Panadés y desniveles entre los terrenos de Montaña y de Marina.

7.9.4. Otro aspecto a considerar por su incidencia es la ordenación del sistema urbano de Hospitalet, que no sigue las mismas directrices de ordenación que el sistema urbano_ barcelonés, debido a la organización y estructura de las parcelaciones agrícolas, que condicionaron la disposición de su desarrollo urbano.

Este hecho afecta también al citado proyecto de autopista: incidencia de las calzadas de servicio; problemas de

visión y perspectiva urbana; dificultades en el proyecto de las obras de fábrica y en el diseño de los enlaces de las vías importantes de tráfico, al entregarse de forma no totalmente ortogonal.

Esta disposición no coincide, por ejemplo, con la que se da en Barcelona en el tramo de Gran Vía, desde la Plaza de Las Glorias hasta el río Besós, en que pasa paralela, inserta y bien encajada en la trama urbana "Cerdá".

7.9.5. En el Proyecto aprobado en Noviembre de 1972, los enlaces propuestos, para entradas y salidas a la autopista, analizándolos en relación a su cometido urbano, se disponen en dos tréboles, de niveles reducidos de servicio, por los trenzados en las calzadas de servicio con los flujos urbanos y por la pequeñez de los radios de curvatura de los bucles indirectos.

El problema principal es la superposición de: incorporaciones y salidas de la autopista; intercambios entre las vías primarias del sistema urbano (Amadeo Torner y Rambla de Bellvitge); y el tráfico interdistritos, que se verá obligado a discurrir por las dos vías mencionadas. Esta situación, dado el carácter urbano de los tráficos, la limitación de pasos, y la indicada superposición de funciones, hará insoluble el problema del encauzamiento del tránsito.

Es totalmente insuficiente la conexión interdistritos, reducida sólo a dos pasos (uno de ellos, el de Bellvitge, con problemas de conexión), si se tiene en cuenta el peso industrial del área de la Carretera del Medio, del sector Centro, del sector de Santa Eulalia de Provenzana y de las Zonas Industriales de Gran Vía Sur y Zona Franca, así como los Polígonos residenciales de - Bellvitge, Gornal y Pedrosa.

7.9.6. A pesar de la existencia del Cinturón Litoral, importante para la incorporación y salida de los tráficos pesados de largo recorrido, desde y hacia el exterior de la Comarca, es imprescindible considerar que la relación residencia-empleo se producirá obligadamente a través de la Gran Vía, vistos los emplazamientos de las viviendas y de las zonas de trabajo y el bajo nivel de servicio - del 1er. Cinturón, entre Plaza Cerdá y Zona Franca.

7.9.7. El enlace en la zona de Bellvitge, por debajo de la Autopista a fin de aprovechar el desnivel exigido para - salvar el ferrocarril impide a la vía vertical, considerando las distancias existentes, alcanzar cota para_ saltar por encima del mismo ferrocarril y al mismo tiempo conectar con las arterias del Polígono Pedrosa, con la nueva zona ferroviaria, con los accesos de la anti-- gua Carretera de Valencia y, a su través, con los Polígonos de Pedrosa y de la Zona Franca. El problema es -- grave, por cuanto el terminal de carga de mercancías de

la RENFE, en construcción por el Ministerio de Obras Públicas, generará gran cantidad de tráfico, principalmente pesado. Atendida la disposición de las líneas del ferrocarril, la terminal no podrá tener salida sobre otra arteria fundamental y dicho tráfico deberá atravesar la zona residencial de Pedrosa.

7.9.8. Los problemas que en relación a su función urbana originará el trazado propuesto, pueden ser visualmente más explícitos si, salvadas las diferencias, se compara el trazado proyectado con el adoptado hace cinco años en la Autopista A-19, que el mismo Ministerio construyó en Barcelona, desde la Plaza de las Glorias hasta el río Besós, con una longitud aproximadamente igual (En cualquier caso, y en situación de congestión urbana, el sistema de Hospitalet se halla en condiciones más precarias en cuanto a trama viaria).

Las experiencias no son totalmente extrapolables, pero el ejemplo parece válido, como modelo más simple (a escala natural), para analizar el actual funcionamiento. Además, sobre el tramo Plaza de las Glorias-río Besós se pueden hacer las siguientes consideraciones:

1º. Se desarrolla en anchura sobre los cien (100) metros disponibles, cosa que no sucede con el Proyecto de la A-17, que solamente utiliza 45 metros de los cien reservados en los Planes Parciales aprobados.

2º. Se construyeron 7 puentes de 15 metros, anchura considerable, para salvar la obstrucción transversal que la autopista crea a la interconexión urbana.

3º. Las dos salidas y entradas existentes se desarrollan en rampas, sobre las calzadas de servicio, con protección de desaceleración y de incorporación suficentes, y sin trenzados a causa de su diseño en diamante, permitiendo la semaforización al objeto de adecuarse a las características del flujo urbano y de aprovechar mayor número de carriles para obtener máximas capacidades.

7.9.9. Por otra parte es preciso poner de manifiesto que el peso industrial del sector de Pueblo Nuevo, en Barcelona, no se puede comparar a la potencia industrial de Gran Vía-Sur, - Zona Franca, Hospitalet Centro, Calle Cobalto, Carretera - del Medio y de los barrios de Almeda y Famada de Cornellá.

7.9.10. Las operaciones del Instituto Nacional de Urbanización en Gornal y Pedrosa, y de la iniciativa privada en Bellvitge, significan "cargas puntuales" en vivienda, del orden de los 160.000 habitantes, como mínimo, apoyados sobre esta vía. Estas acciones se presentan como hechos reales. No serán influibles por el mecanismo del mercado de viviendas o por - una falta de accesibilidad al sector. Asimismo, se han expuesto las condiciones de circulación de las zonas urbanas

de Santa Eulalia y Hospitalet Centro, que con la apertura y mejora de la vía, serán inducidas a circular por ella.

7.9.11. Es necesario poner de relieve, que las vías de servicio propuestas no sirven primordialmente para el acceso a la edificación, como sucede en la mayoría de los casos en - que se adopta esta ordenación vial, debido a la ordena-- ción urbanística de los desarrollos de vivienda que se situan en sus márgenes. Estos desarrollos sólo tiene trama viaria local y carecen de trama urbana secundaria. Por -- tanto sus tráficos incidirán en forma de carga puntual sobre la autopista. Por otra parte, por su configuración y extensión tendrán un carácter predominantemente del tipo "dormitorios", lo que significa que se hallarán desequilibrados en su relación residencia-empleo.

7.9.12. Considerando el comportamiento actual de las calzadas de servicio que existen, es posible extrapolar la forma en que trabajarán en el futuro: principalmente como auxiliares del tráfico de penetración al área central. Este tráfico vendrá fuertemente incrementado en lo sucesivo. La apertura del Primer Cinturón de Barcelona ha obligado ya a utilizar la calzada del lado montaña en su tramo Plaza Cerdá de Barcelona a la fábrica Godó y Trías, para resolver los problemas de incorporación a la autovía, conjuntamente, con la convergencia y trenzado de los vehículos que acceden a Hospitalet. Asimismo la calzada del lado - mar, y a pesar del paso a nivel con el ferrocarril, ya se

ha especializado para accesos a diferente nivel de Hospitalet, retorno hacia Barcelona del tráfico de la Zona Franca, procedente de su salida de la Feixa Larga e incorporación del tráfico para el Cinturón Litoral.

7.10.1. Analizando el comportamiento de la Autopista dentro de la red arterial, es fácil comprender que las denominadas calzadas de servicio deberán ayudar al funcionamiento de la calzada central mediante su protección, especialización y máxima segregación.

7.10.2. El problema lo ocasiona el tráfico de entrada al área central atendida la función de radialidad y penetración de la autovía, así como las dificultades de su función urbana entre los núcleos del subsistema del Bajo - Llobregat y de su conexión con Barcelona. El tráfico de salida y salida de Barcelona no constituye el aspecto - crítico por cuanto estará segregado en la autopista.

7.10.3. Además la traza de la autopista debería tener en cuenta que las vías transversales del sistema urbano de Hospitalet (Carretera del Medio, Vía de los Ferrocarriles Catalanes, calle Alpes y actual carretera de la Bordeta) se ven cortadas por la barrera que a la comunicación urbana introducen las cinco vías de ferrocarril previstas en la línea de Tarragona y las tramas urbanas consolidadas existentes que impiden cualquier aumento de capaci-

dad en las conexiones con el área central a una altura intermedia. De este modo todo el tráfico gravita sobre la autopista propuesta.

Equipamientos

7.11. Las áreas de equipamiento se han situado en aquellos puntos en los que era más fácil su compensación y servicio. Son las que a continuación se relacionan.

7.11.1. Al servicio de todo el sistema urbano de Hospitalet y del sistema comarcal del Bajo Llobregat, se situan a continuación del Instituto Nacional de Previsión junto a Bellvitge y en el entorno de la Travesía Industrial.

7.11.2. Una segunda área de equipamientos se situa en las puertas de Hospitalet, junto a la Plaza Cerdá y Primer Cinturón de Barcelona aprovechando la política del Ministerio del Ejército de traslado fuera de los cascos de las instalaciones militares. Dichas instalaciones tienen ya hoy graves dificultades de accesibilidad originados por el 1er. Cinturón, las cuales se agravarán con la conversión en autopista de la actual autovía de Castelldefels.

7.11.3. Otra reserva importante para equipamientos generales se organiza en las terrazas del Torrente Gornal, junto a la

carretera de Collblanch, debajo de la estructura prevista y con prolongación hacia el área de la Cruz Roja, mercado de Frutas y Cementerio de Sants.

Esta actuación implica la remodelación de algún sector de La Torrasa para dar conexión a la Travesera de Las - Corts y, al mismo tiempo, supone desplazar algunos usos industriales, ya fuera de ordenación en el Plan Parcial de Collblanch-Torrasa.

7.11.4. Para el reequipamiento del casco antiguo se destina la zona del actual Cuartel de la Remonta y como prolongación de los terrenos y campos de deportes de la Unión Deportiva Hospitalet.

7.11.5. Finalmente está previsto ubicar la gran área de equipamientos en la zona de Can Oliveras. Esta área es prolongación de la zona Universitaria y de otras zonas deportivas de Barcelona. La reserva se hace fundamentalmente para grandes instalaciones deportivas para Hospitalet y para otros usos de equipamiento general de ámbito comarcal. Con ello se podrán absorber los déficits acumulados por la excesiva saturación de Hospitalet y núcleos menores colindantes.

Esta zona tendrá accesos a la prolongación de la Diagonal (Barcelona) y a la carretera de Collblanch. El primero a través del Camino Real en Esplugas y el segundo

a través de la prolongación de la Avda. del Torrente, a distinto nivel con la Carretera de Collblanch.

Zonas Verdes

7.12. En cuanto a los sistemas verdes de interés general se organizan básicamente en dos grandes parques centrales. Uno, el actual Parque de Can Baixeras, se situa entre el sector de San Feliu y Can Serra, y el otro entre Isabel La Católica y Crucero Baleares en Pubilla Casas, limitado por la calles las Planas y el Cementerio, cuya erradicación es indispensable a plazo medio, así como la de ciertas industrias que se hallan fuera de ordenación.

Los demás espacios de jardín previstos son pequeños y, en general, no llegan a alcanzar siquiera los porcentajes necesarios exigidos por la ley. La actual colmatación del núcleo urbano hace gravosas otras soluciones y las previciones a nivel de Plan General deberán cumplimentarse a través de Planes Especiales o de revisiones de los Planes Parciales.

Finalmente queda otro gran parque junto a la autovía de Castelldefels y el Cinturón Litoral, entre Bellvitge y el Llobregat.

Servirá al mismo tiempo de protección de las zonas de viviendas y será de elemento simbólico y representativo dentro del sistema urbano de Hospitalet, como terminal del -

espacio libre que se desarrolla, siguiendo el Segundo Cinturón, por los Torrentes de Esplugas y Can Vidalet, hasta San Pedro Mártir y el Parque del Tibidabo.

8. MOLINS DE REI

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

8.1.1. Molins de Rei se asienta sobre la primera terraza fluvial - del río Llobregat, en su margen izquierda, limitada por las rieras de Vallvidrera y de Can Bonet, frente a la desembocadura de la Riera de Cervelló.

8.1.2. Su situación como último núcleo urbano de fácil conexión con Barcelona sobre la margen izquierda del río Llobregat, determino la aparición sobre su término municipal del puente de Carlos III, dañado por las inundaciones de 1971, y demolido posteriormente por el Ministerio de Obras Públicas. El citado puente, en la carretera N-2 de Madrid a Francia por La Junquera, era el paso más importante sobre el Llobregat, en su tramo inferior. Hasta fechas relativamente próximas - sólo se disponía de este paso y del puente situado entre -- Cornellá y San Baudilio, aguas abajo.

8.2.1. El término municipal de Molins de Rei, en su sector oriente, se sitúa sobre las accidentadas laderas norte y oeste del - denominado Cerro de la Creu, montículo de gran altura (335 m)

perteneciente a las últimas estribaciones de la Sierra de - Collcerola. En ella nacen una serie de rieras y torrentes - (entre las cuales destaca la denominada Riera Nova de San - Bartolomé) que, girando en dirección noroeste, van a desembocar sobre el río Llobregat y han determinado los diferentes tipos de asentamientos urbanos.

8.2.2. El sistema se cierra al norte por un pequeño cerro llamado- Les Penyes d'en Castell que, en dirección este-oeste, separa las depresiones por las que descienden la Riera Nova de- San Bartolomé y la Riera de Vallvidrera o "Riera Bruta".También separa la carretera BV-1468, de Molins de Rei a Barcelona por Vallvidrera, sobre la que se asienta el núcleo urbano de San Bartolomé de La Cuadra, y el camino de La Rierada, que recorre los núcleos urbanos de la Rierada en Can Calopa y de la Colonia Montserrat en la zona de La Floresta.

8.3.1. El núcleo urbano inicial está situado junto a la Estación - del ferrocarril de Barcelona a Tarragona, en la zona de la actual Plaza de España. La accesibilidad proporcionada por- el ferrocarril y por la carretera nacional de Madrid a Francia y su proximidad al cruce de Cuatro Caminos, son los principales factores que han potenciado el desarrollo urbano de- Molins de Rei.

El principal problema para un crecimiento ordenado ha sido - indudablemente la falta de conexión entre los núcleos urba--

nos situados en la parte superior y la zona de Casco Antiguo.

8.3.2. La conexión entre los distintos núcleos urbanos,dificultada por la accidentada topografía, se ve asimismo fuertemente perjudicada por la importante barrera creada por el trazado del ferrocarril de Tarragona a Barcelona, que discurre en el limite preciso entre el llano y la montaña.

8.4.1. El actual núcleo urbano está polarizado por la Plaza de la Vila y la Plaza de La Cruz, en extremo de la calle General Mola.

8.4.2. La estructura urbana básica está orientada por las calles de Alfonso de Aragón y Rafael de Casanova, de trazado sensiblemente paralelo, las cuales unen las dos plazas anteriormente citadas, constituyendo de este modo un sector de gran peso urbano, origen del desarrollo urbano de Molins.

8.4.3. Entre las dos calles encuentra la Plaza de Calvo Sotelo, - núcleo de gran interés comercial, en el que se sitúa el actual Mercado Municipal.

8.4.4. Sobre la mencionada calle de Alfonso de Aragón , en la que se hallaba el antiguo Hostal, edificio de gran interés ar-

quitectónico, se encuentra la Plaza de la Iglesia. Junto a ella y unido por la calle de Ignacio Iglesias, se halla la Plaza de Pío XII, único paso existente hoy sobre el ferrocarril, que permite la conexión de la zona del Casco Antiguo con los núcleos urbanos del Torrente del Hospital y -- sector sur de la zona de "ensanche", surgida junto a la carretera de Vallvidrera.

8.5.1. Además del ferrocarril, el Canal descubierto es una barrera importante, sobre la actual calle de José Antonio.

8.3.2. El paso en curva de amplio radio de la carretera nacional de Madrid a Francia, origina un problema grave sobre el proceso de desarrollo y parcelación urbana, que sigue sus alineaciones, en contradicción con la dirección de parcelación y de ordenación determinada del Canal. La zona del Plá, y concretamente el sector del Polígono de Incresa, es la más perjudicada.

8.6.1. Los problemas de conexión dentro del núcleo urbano se han visto agravados por la apertura de la autopista de Martorell. El enlace en semi-diamante con el nuevo puente que ha sustituido el de Carlos III, crea problemas de conexión urbana, agravados por la proximidad de los accesos urbanos semaforizados de entrada-salida hacia el Casco Antiguo.

8.6.2. La autopista, desconecta además los terrenos fluviales situados entre la propia autopista y el rio. Al no poder realizarse la conexión por medio del trazado más idóneo, a lo largo de las antiguas correderas o caminos de parcelación agrícola, sobre las que hoy se sitúan las calles del Molí, de Rubió i Ors, del Dr. Barraquer, de Miguel Tort y de Mossén Cinto Verdaguer, se sobrecargan fuertemente las plazas de La Vila y de La Cruz, y llega a colapsarse el tráfico del sector.

8.7.1. No se ha llevado a cabo la variante de la actual carretera nacional, prevista por el anterior Plan Comarcal. Este hecho ha creado un vacío urbanizador ya que la servidumbre inicialmente prevista, y que no fué modificada con posterioridad por ningún planeamiento sectorial con alcance legal de Plan General, dificultó la aprobación o desarrollo de los planes parciales del sector. Todo ello a pesar de que el diamante de la autopista convertía en utópica la citada variante.

8.8.1. Los problemas de conexión y de desarrollo urbano, creados por las citadas barreras infraestructurales (ferrocarril, canal, autopista, carretera nacional), y la fuerte demanda de suelo urbanizado, originada por la autopista sin peaje, han provocado la progresiva congestión y deterioración del Casco Antiguo. La concesion de licencias con edificabilidades de ensanche intensivo no ha resuelto el problema y ha dado lugar a edificios fuera de ordenación.

8.9.1. El crecimiento urbano más allá de la línea del ferrocarril ha sido muy difícil, en razón de la propia estructura topográfica y de las explotaciones de arcillas en algunos sectores próximos a la población. Estas explotaciones dan lugar a profundos cortes en el terreno y vacíos en el proceso urbanizador. Con todo ello se dificulta aún más la conexión con determinados sectores urbanos.

8.9.2. La configuración topográfica y la imposibilidad práctica de conexión transversal, explican que los núcleos urbanos situados más allá de la línea del ferrocarril, se hayan desarrollado sobre las tres vaguadas existentes: la de la Font del Rajolí, en Can Graner; la situada a lo largo del torrente de Can Tintoré, en la prolongación de la calle de Calvo Sotelo; y la que discurre sobre la Riera Nova de San Bartolomé, junto a la carretera de Vallvidrera. La vaguada ocupada por el Torrente del Hospital, de dificil configuración topográfica, ha sido desarrollada, a través del correspondiente Plan Parcial, como zona deportiva municipal, con piscinas, guardería y campo de fútbol.

8.9.3. Por la distancia al centro, por lo accidentado del terreno y por los déficits de urbanizacion, en estos tres núcleos de desarrollo urbano, principalmente en los de La Font del Rajolí y de la Riera Monet, se han desarrollado, núcleos de "viviendas marginales", cuya extensión ha podido ser limitada merced a una enérgica actuación municipal. De este modo se ha evitado la extensión de procesos de urbanización mar-

ginal, como ha venido sucediendo en otros municipios.

8.9.4. El mayor problema en el proceso urbanizador de los núcleos urbanos situados al otro lado de la línea del ferrocarril, es el de su conexión transversal, en sentido paralelo al - trazado ferrovario. La posible unión (mediante la prolon-- gación de las calles de la Mancomunidad y de Carmen Galcerán hasta empalmar con las calles de San Pedro Romaní y de Requesen desde las que podría accederse a la carretera de Barcelona) no ha podido ser llevada a cabo, tanto por las propias dificultades topográficas como por la proximidad - de una importante zona de explotación de arcillas entre la Font del Rajolí y la prolongación de la calle de San Antonio, en la zona de Can Graner.

8.10.1. Otro importante sector se ha desarrollado a lo largo de la actual carretera N-2 de Madrid a Francia por La Junquera, iniciado con la aparición de una mezcla de almacenes, talleres y viviendas del tipo "suburbano extensivo" y que -- hoy se está transformando en viviendas de gran altura.

8.10.2. Otras iniciativas, en el cerro de "Les Penyes" entre las - rieras de San Bartolomé y de Vallvidrera, no han llegado a prosperar, debido principalmente a las dificultades crea-- das por la calificación del anterior Plan Comarcal y a la enérgica actuación municipal.

8.11.1. Como resumen de este análisis, podría decirse que existen dos tipos de problemas: uno creado por las dificultades - de interconexión, entre sí y con el centro, de los distintos núcleos urbanos situados al otro lado de la línea del ferrocarril, y otro originado por las dificultades de conexion interna consecuencia de las barreras infraestructurales. La enorme tensión sobre el proceso urbanizador - -ha dado lugar a la actual congestión del casco antiguo. Además la calificación de "suburbana extensiva" , con una menor edificabilidad, ha impedido que las nuevas zonas -- constituyeran una alternativa suficientemente lucrativa - para polarizar el desarrollo urbano.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

Los principales objetivos urbanísticos que persigue la presente Revisión del Plan Comarcal en el término municipal de Molins de Rei pueden resumirse en:

- Preservar la calidad urbana del casco antiguo mediante la recuperación de espacios con destino a jardines urbanos, equipamientos y dotaciones.
- Crear verdaderas alternativas de desarrollo residencial, de extensión reducida, pero suficiente, para disminuir la actual presión sobre el centro.
- Resolver los problemas creados por el paso a través del Casco Urbano, de la actual carretera de Molins de Rei a Papiol.
- Mejorar el actual nivel urbano de los núcleos situados al otro lado de la línea del ferrocarril, mediante la previsión de un sistema viario integrado.

La consecución de los citados objetivos urbanísticos se intenta a través de una serie de propuestas específicas, base de posteriores actuaciones urbanísticas. En esta Memoria se glosan las propuestas principales, que constituyen el armazón estructural del Plan.

8.12.1. La propuesta de mayor importancia para Molins, por lo que puede representar para su desarrollo urbanístico, es el trazado de una nueva vía de gran importancia. Sólo a partir de

de ella se podrá organizar una estructura urbana coherente con las tendencias de desarrollo, diagnosticadas y previstas, y que solucione al mismo tiempo los actuales proble-- mas de tráfico en el interior del casco urbano.

8.12.2. El trazado de esta importante vía, que tiene su continuación en los términos de San Feliu de Llobregat y San Juan Despí, penetra en Molins sobre la zona de Can Miano y de Can Santamans, discurre, como borde de desarrollo urbano, paralelamente a la actual carretera nacional y limita las superficies definidas en los planes parciales industriales ac-- tualmente aprobados.

8.12.3. Este importante eje urbano penetra en la población a tra-- vés del Rec Vell, cruza la actual carretera Nacional, discurre por el Paseo de Jose Antonio, atraviesa los terrenos rústicos de La Granja y enlaza con la actual carretera de Papiol en la zona del Camp de la Barraca, bajo la autopista de Martorell.

8.13.1. El Plan prevé asimismo la creación de calzadas de servicio en la autopista, las cuales permitirán el fácil acceso e - incorporación lateral del tráfico a la red viaria de Mo-- lins, creando una zona de desarrollo urbano residencial - con la autopista.

Estas calzadas de servicio, entre el actual puente sobre - el río Llobregat y un nuevo puente previsto frente a la de

nominada Riera Fonda, permitirá el desdoblamiento del "diamante" situado en el enlace de la autopista con la actual carretera Nacional y evitarán cruces complejos sobre esta última, con especialización de ramales para las correspondientes entradas y salidas.

8.13.2. El nuevo puente, previsto aguas arriba del actual, permitirá el enlace de la importante vía, mal llamada de Cornisa y que discurre a lo largo de la Riera de Vallvidrera, con la carretera nacional a Valencia por el Ordal.

8.14.1. El Plan ha previsto dos zonas residenciales como alternativas reales al actual crecimiento urbano. Estas zonas se sitúan sobre terrenos ya urbanizados o que poseen en la actualidad iniciativas de urbanización, en las zonas de El Plá, junto al Polígono de Incresa, y en el sector de La Granja, junto a la Riera de Vallvidrera, conectándose entre sí a través del Paseo de José Antonio y de su prolongación en el Rec Vell.

8.14.2. La zona residencial situada al sur del actual Casco Urbano, quedaría limitada en su desarrollo por la Riera Bonet, que se transforma así en límite de separación entre vivienda e industria. Dicha zona se califica de desarrollo urbano-residencial de intensidad 1 y en su interior se prevé una franja lineal de Parque Urbano como factor estructurante del sistema. Este conjunto residencial cumpliría, al mismo tiempo, una función de apoyo urbano a los núcleos de caráç

ter marginal, situados en las vaguadas al otro lado de la línea del ferrocarril.

8.14.3. En el sector Norte, en los terrenos de La Granja, el Plan ha previsto una nueva zona residencial, calificada también como "zona de desarrollo urbano-residencial por ordenación volumétrica intensa". Estaría dotada de un Parque Urbano - central con prolongación sobre la zona de la autopista, como elemento separador del sistema residencial.

8.15. La zona del Camp de la Barraca se destina a equipamientos al servicio del núcleo urbano de la población, ante las series dificultades que supone la ubicación de dotaciones -- tan importantes como las de carácter deportivo y de enseñanza media, en el interior del casco.

8.16. La franja de terreno situada en el sector denominado La -- Eva, entre la carretera de Caldas y el ferrocarril, actualmente destinada a usos industriales se mantiene y se le -- incorporan las terrazas situadas junto a la Riera de Vallvidrera en su salida hacia el río Llobregat, en terrenos - de Las Torrenteras, Riera Molí y Can Rabella. Las citadas terrazas industriales quedan acotadas, en su extensión con objeto de preservar determinadas cerros o "turonets" no -- idóneos por sus pendientes para el uso industrial y que podrían quedar seriamente perjudicados por los aterrazamientos necesarios para tales fines. A través de esta zona mon

tañosa, el Plan ha previsto una vía que permitirá la co-- nexión de esta zona industrial con el sector de Les Es-- cletxes, en Papiol.

8.17.1. Se asegura la interconexión, a través de una serie de vías de difícil aunque posible trazado, de los núcleos urbanos situados más allá de la línea del ferrocarril, en los sectores de la Riera Bonet, Riera Marions y Font dels Casats. Por encima de la zona de protección de las líneas de alta tensión, se delimita una zona residencial, que permita la conexión con el actual núcleo de urbanización marginal, situado junto a la zona del Castillo, en terrenos de Can Graner y de Can Vilagut.

8.17.2. Por su difícil adecuación como zona residencial, se re-- serva como espacio libre el sector del Torrente del Hospital y se incluye equipamientos públicos y dotaciones al servicio de los núcleos, actualmente marginados, si-- tuados al otro lado de la línea ferrovaria.

8.18.1. En el interior de la delimitación del parque del Tibidabo, el Plan ha acotado los núcleos anteriores a la planificación del 53. El resto se califican como "clandesti-- nos", sin aplicar el habitual y cómodo proceso de lega-- lización, que siempre beneficia a los que no han cumplido la Ley y constituye un agravio comparativo para los respetuosos con ella.

8.18.2. El núcleo situado en la zona de San Bartolomé ha sido acotado, limitándose el crecimiento a una franja situada sobre el punto de intersección de la carretera actual de -- Molins de Rei a Vallvidrera, con la vía que, a través de la Rierada, se dirige hacia La Floresta y Valldoreix, por el antiguo camino de Molins de Rei a San Cugat del Vallés.

8.18.3. Las actuales urbanizaciones situadas sobre las zonas de - Can Tintorer y de Can Ribas, se califican como zona de urbanización clandestina, ya que su situación topográfica, debido a la profunda vaguada originada por el Torrente de La Font, impide considerarlas como prolongaciones naturales del pequeño y antiguo núcleo urbano de San Bartolomé.