COMISION DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS

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

B

MEMORIA - 3c

MUNICIPIOS

Mayo 1973

Biblioteca AMB
10011067

3 196

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

BIBLIOTECA

I N D I C E

9. MONTCADA Y REIXACH

10. MONTGAT

11. PALLEJA

12. PAPIOL

13. PRAT DE LLOBREGAT

14. RIPOLLET

15. SAN ADRIAN DE BESOS

16. SAN BAUDILIO DE LLOBREGAT

R. 20361

9. MONCADA Y REIXACH

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

9.1.1. Moncada y Reixach es, sin duda alguna, uno de los municipios que se podrían denominar "claves" en lo que hace referencia al control del desarrollo general del sistema urbano comarcal. Esta importancia viene dada por su situación geográfica, a caballo del angosto paso que separa el Vallés de la zona del Barcelonés, ocupando parte de las terrazas originadas por la desembocadura del río Ripoll sobre el río Besós.

9.1.2. El paso, sobre el que se han asentado los diferentes núcleos de población integrantes del municipio de Moncada y Reixach, se forma de una parte por el Turó del Pollo o Puig Castellar, la Sierra Vallensana y el Turó de Donadeu, montículos todos ellos pertenecientes al macizo de la Cadena del Litoral, y de otra por el denominado Turó de Moncada en las estribaciones de la Sierra de Collcerola.

9.1.3. El papel de rótula, asumido por el núcleo de Moncada, se afirma aún más por el hecho de estar situado sobre la desviación de las aguas del río Ripoll, Río Seco y Riera de San Cugat, constituyentes del sistema de drenaje del Vallés Cen-

tral y de la zona urbana de Sabadell-Tarrasa, en su desembocadura sobre el río Besós.

9.2.1. La privilegiada localización de Moncada, lejos de favorecer su desarrollo urbanístico, ha llegado a originar una situación urbana crítica de difícil solución. Esta situación crítica nace de tres factores principales: la exigencia de paso de gran número de infraestructuras (vías de comunicación, autopistas, carreteras nacionales, ferrocarriles); la existencia de las diversas rieras que forman el vertido de un importante sistema orográfico; y la poca extensión de suelo apto para urbanizar que posee el municipio, debido a las fuertes pendientes.

9.2.2. Estos condicionantes se reflejan en la propia organización del tejido urbano, generado por una serie de infraestructuras que forman el único sistema de apoyo a la trama urbana a la vez que, paradójicamente, crean barreras insalvables que fraccionan y marginan a los distintos asentamientos, impidiendo una mínima conexión urbana interna entre ellos.

9.3.1. El municipio de Moncada está constituído por una serie de núcleos urbanos que se sitúan en el entorno del Turó de Moncada, rótula en la entrega de los sistemas montañosos que le rodean.

La situación de estos núcleos urbanos, Moncada Bifurcación, Santa María de Moncada, Más Rampinyo y el Sector Centro, nacidos del aprovechamiento de las infraestructuras generales, ocasiona problemas a su propio funcionamiento, ya que estas vías, de por sí topográficamente difíciles, se ven obligadas a soportar conflictos originados por la accesibilidad lateral de los citados núcleos con tráficos de corto recorrido y exigencias de incorporación.

9.3.2. El conflicto urbano aumenta con la aparición del ferrocarril, el cual dificulta aún más las interconexiones. Las dificultades de paso en la zona de Can Cuyás obligan a situar sobre las terrazas de la Riera de San Cugat el trazado de las líneas de Barcelona a La Junquera por Granollers, de Barcelona a Manresa y de Barcelona a San Juan de las Abadesas. Debido a las dificultades topográficas, los desdoblamientos y cruces de trenes se realizan a distinto nivel y dentro del propio Núcleo Urbano, en los sectores de la Font del Ferro y del Turó Fermi, estrangulando de esta forma la conexión urbana desde el Centro hacia las zonas de Moncada Bifurcación y Vallbona.

9.4. Es importante considerar la influencia que ha tenido el vigente Plan Comarcal en el desarrollo y sucesiva degradación de parte del suelo urbano actual de Moncada, al calificar como zonas de campo urbanizable o de Parque Urbano, suelos cuya posición urbana quedaba apoyada por una buena accesibilidad

sobre Barcelona y un buen nivel de infraestructurales generales.

Estas restricciones urbanísticas en áreas edificadas y con buena posición urbana, ocasionaron un proceso de deterioriazación física en buena parte del tejido urbano, principalmente en Vallbona y Santa María de Moncada.

9.5. La única zona con intensa posibilidad de crecimiento residencial, sin crear al mismo tiempo graves problemas en el desarrollo de Moncada, es la situada en el denominado Plà d'en Coll, prolongación del actual núcleo de Màs Rampinyo, a pesar del obstáculo en la zona de Can Pomada y de Màs Duràn, de las instalaciones militares del Cuartel de Artillería, - que coartan su expansión.

Excepto la citada zona del Plà d'en Coll y el núcleo del Sector Centro, los demás sectores tienen dificultades para un proceso ordenado de urbanización. Ello requeriría fuertes - intervenciones de rehabilitación y de remodelación urbanística.

Las anteriores consideraciones ponen de relieve la contra-- dicción de las actuales expectativas de desarrollo urbano en los siguientes sectores:

9.6.1. 1) La zona de Can Cuyás, dotada de una difícil topografía, - totalmente inadecuada para el desarrollo urbano por razón

de sus pendientes, y sobre la cual se pretende extender el tipo de desarrollo de Ciudad Meridiana. Las dificultades topográficas hacen aun más inadecuada la trama urbana propuesta, la cual obedece tan sólo a un deseo de aprovechamiento de las infraestructuras ya existentes, así como de transformar en zonas residenciales sectores de escaso valor agrícola y, por tanto, de reducido coste económico. La distorsión que produciría en el desarrollo general de Moncada, la citada urbanización de Can Cuyás, se debe a su situación en la confluencia de las carreteras nacionales de Barcelona a Tarrasa (N-150) y a Ribas (N-152), y a la deteriorización ambiental que supone, para dicho sector, la presencia en sus proximidades de industrias calificadas como molestas, nocivas, insalubres o peligrosas.

9.6.2. 2) La zona de Vallensana, apoyada en el puente sobre el río Besós, lazo de unión del sector Centro y el sector de Levante con la margen izquierda del río, está sufriendo un proceso de suburbialización, de carácter marginal, a lo largo de la carretera de San Adrián del Besós a La Roca (BV-5001) con procesos de parcelación clandestina en los parajes de Vallensana y Can Oriol.

Estos crecimientos marginales se han visto favorecidos por la ocultación que facilita la topografía del sector, y que es aprovechada por la población con niveles socioeconómicamente más débiles.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

9.7.1. El Plan como premisa básica que permita resolver los importantes déficits de accesibilidad existentes entre los diferentes núcleos urbanos de Moncada, intenta organizar una determinada estructura viaria básica, de difícil inserción en la actual trama urbana. En algunos casos no han podido ser evitadas propuestas de remodelación o de afectación parcial de zonas ya edificadas. Tal es el caso, por ejemplo, de determinadas vías propuestas por el Plan, sobre las zonas de servidumbre del ferrocarril, que deberán comunicar los núcleos de Vallbona, Moncada Bifurcación y el Sector Centro.

9.7.2. Es grave el problema que se origina en el acceso actual junto al Turó Fermí, al pasar la carretera de Barcelona a Ribas bajo la estructura de la autopista y sobre el ferrocarril - de Barcelona a Manresa. En este punto confluyen, por una - parte, la conexión al sector Centro, de fuerte pendiente y poca visibilidad, y, por otra, los enlaces con el Paseo de la Font Pudenta y con la calle Elisenda de Moncada. Para resolver tan grave problema se ha propuesto una nueva e importante vía de comunicación.

9.7.3. El citado vial, desde la zona de las viviendas de Renfe, - atraviesa la zona de San Juan de Moncada, continúa por la - calle Bifurcación, bordea el Puig de San Juan y sigue des-- pués practicamente el trazado previsto por el anterior Plan

Comarcal. Finalmente enlaza, a través de una estructura sobre el ferrocarril, con el denominado Paseo del Litoral, junto al río Besós.

9.7.4. Este Paseo en su prolongación junto al encauzamiento del río, afecta la zona del Campo de Deportes, penetra por la margen del río Ripoll y atraviesa la estructura elevada del ferrocarril. De esta forma permite la conexión con el sector Centro, con la zona del Plà d'en Coll, a través de las pasarelas previstas sobre el río Ripoll, y con la zona del Paseo de la Font Pudenta. Las inevitables afectaciones permiten además ensanchar la actual vía de unión del Núcleo Urbano con Santa María de Moncada.

9.7.5. En el barrio de Santa María de Moncada, el tráfico se canaliza a través de dos vías de borde: una situada junto a la Riera de San Cugat, a lo largo de la calle del Vallés, y otra superior, cuya misión es acotar el crecimiento urbano en el sector del Turó de Moncada, y que accede sobre la carretera de Barcelona a Sabadell y Tarrasa. Para ello aprovecha el enlace previsto para la incorporación a dicha carretera del acceso al nuevo cementerio comarcal y al Parque del Tibidabo.

9.7.6. Estas dos vías de borde se refuerzan con una vía de penetración central, a lo largo de la Rambla de Moncada. Estas tres vías son los únicos enlaces con la carretera general, debida

mente ensanchada y con calzadas de servicio.

Como complemento al sistema general de vías básicas, aparecen: a) las vías propuestas en el Plan Parcial del Plà d'en Coll, apoyadas por el previsto enlace a diferente nivel de la carretera de Barcelona a Ribas con la carretera a Santiga, junto al ferrocarril; y b) un importante vial de borde, a lo largo del antiguo Camino de Sant Cugat, en la zona de Can Pomada y de Can Durán, incorporando a la trama la actual carretera de Más Rampinyo a Ripollet, con el objeto de que la calle de Anselmo Clavé quede como eje comercial del núcleo antiguo de Más Rampinyo.

9.7.7. En la zona fluvial, entre la autopista a La Junquera y el río Besós, se prevé una vía de conexión del sector Centro, en el Paseo del Litoral, con la nueva ciudad de Sta. María de Gallecs (Riera de Caldas) y el Vallés Central, dando además acceso a la autopista prevista en la margen izquierda del río Besós.

San Juan de Moncada.

9.8.1. En la zona de San Juan de Moncada, o Moncada Bifurcación, el Plan prevé un fuerte proceso de rehabilitación y recalificación para conseguir su transformación, recuperando la máxima superficie posible de Parque Urbano en el sector de Vallbona y Puig de San Juan.

9.8.2. Se mantiene la calificación industrial de los terrenos ocupados en la actualidad por la fábrica Asland y Hormigones - Barcelona.

9.8.3. La zona del Turó de Moncada y de Cuatre Pins, en Can Cuyás, se califica de Parque Urbano, tal como se ha argumentado anteriormente, como una de las determinaciones más importantes del Plan, de acuerdo con lo ya establecido en el Avance de - Plan Director del Area Metropolitana. Se trata de una cuestión vital para impedir el crecimiento de Barcelona en mancha de aceite, y para no agravar la suficientemente conflictiva situación urbana de Moncada.

Sector Centro

9.9.1. El Plan prevé la recuperación, con destino al sistema de espacios libres, de varios interiores de manzana. También incorpora los espacios libres previstos en los Planes Parciales aprobados o que actualmente tienen esta calificación.

9.9.2. El nuevo puente previsto sobre el río Ripoll deberá mejorar la conexión del Sector Centro con la zona de Mas Rampinyo, - aprovechando para su conexión dos vías, la calle del Marqués de Sentmenat y la calle del Generalísimo Franco, de más fácil incorporación que las actuales.

Santa María de Moncada

9.10.1. En el sector del núcleo urbano de Santa María de Moncada, el Plan prevé una transformación progresiva y automática, a través de un proceso de edificación aislada, manteniendo las divisiones de parcela, los mínimos exigidos en ellas y las separaciones a los lindes.

9.10.2. La zona situada junto al Cementerio deberá ser objeto de un detallado programa de mejora urbana.

9.10.3. La zona urbana de La Pega, desarrollada con anterioridad a la Guerra de 1936, en los bordes de la Sierra de Doña Juana, como zona de almacenamiento comercial al servicio de Barcelona, fue calificada como "Bosque Urbanizado" por el Plan Comarcal de 1953 son reconducidos a la calificación de desarrollo urbano de muy baja intensidad.

9.10.4. El sector de la Torre de Doña Juana, de carácter industrial y con Plan parcial aprobado, se mantiene en la misma calificación, con excepción de una zona de servicios técnicos a la salida de la Riera de San Cugat.

9.10.5. La zona de Can Mas se califica de industrial, como complemento de la actual manzana industrial de Aismalibar. De esta ma

nera se resuelve la entrega a la autopista de Tarrasa y a la vía de Cornisa, que precisa el Plan. La accesibilidad se ha mejorado mediante la incorporación a la Carretera Nacional, actualmente no prevista, y mediante la previsión de un puente sobre el río Ripoll, en terrenos limítrofes con Ripollet, que permitirá la unión con la zona industrial de la Torre de Dª Juana, permitiendo de este modo su funcionamiento conjunto, así como su conexión con la carretera de Barcelona a Ribas.

Más Rampinyo.

9.11.1. El Plan ha recogido en su totalidad las propuestas incluídas en el Plan Parcial Plà d'en Coll, en trámite de aprobación, facilitando de este modo el desarrollo residencial sobre la única zona que actualmente tiene posibilidades urbanas en el sector.

9.11.2. En las fincas de Can Pomada, Can Rocamora, Can Coll y Can Albiñona, el Plan ha previsto una zona de desarrollo residencial, aprovechando la existencia del ferrocarril y teniendo en cuenta, no obstante, las consideraciones recogidas en la Memoria de Ripollet acerca de la reserva de espacios para Equipamientos Generales al servicio del Subsistema Comarcal.

9.11.3. Esta zona de equipamiento, de acuerdo con el Plan Director -

del Area Metropolitana, formaría el sistema de espacios libres de carácter metropolitano en el borde de la Comarca.

9.11.4. En la zona de Cal Estany, que es un enclave de Moncada en el Vallés Central, el Plan no ha previsto ninguna calificación, por estar sujeta a la planificación de la nueva ciudad de Sta. María de Gallecs (Riera de Caldas) en el contexto del resto de planificación metropolitana.

Vallensana.

9.12.1. En el sector de Can Nopa, junto al torrente de Vallensana, el Plan ha calificado como industrial la terraza situada sobre el río, calificada por el anterior Plan Comarcal como de Ciudad Jardín Extensiva. El no haberse cumplido el desarrollo previsto, y la aparición de un cierto número de industrias en el sector aconsejan la transformación.

9.12.2. La zona de Can Oriol, objeto de procesos de urbanización marginal, se califica como zona de rehabilitación y recalificación de las deficientes viviendas de autoconstrucción. de esta forma se protege el sector de la Torre dels Frares y de Can Filaina, del polígono de un proceso urbanizador en forma de mancha de aceite incontrolada.

9.12.3. La zona ocupada por edificaciones a lo largo de Can Roca, Can Rata, Can Pons y Can Ballesté, junto a la Cantera Vallensana, quedan calificadas de desarrollo residencial, tipo Ciudad jardín.

9.12.4. Las fajas colindantes con el río, concretamente las zonas de Can Bonet, Can Armengol y Cal'Alcalde, en el Plà de Reixach, se califican de zona de verde privado, debido a su elevado interés arquitectónico.

La ermita de San Pere de Reixach queda protegida por el Plan, legalizándose tan sólo algunas construcciones tipo Ciudad - jardín surgidas en sus proximidades, al amparo de procesos antiguos de parcelación.

9.12.5. En sector de Reixach, se ha ubicado una zona de equipamientos, aprovechando la conexión desde la autopista de la margen izquierda del río Besós hacia la nueva ciudad de Sta. - María de Gallecs (Riera de Caldas).

9.12.6. El Plan considera inconveniente la puesta en marcha de iniciativas de urbanización tipo Ciudad jardín en la zona de la ermita de San Pere de Reixach, no sólo para preservar sus - características actuales, sino por no estimar interesante el desarrollo generalizado de procesos de segunda vivienda.

10. MONTGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

10.1. Montgat está situado en el "cuello" que separa las Comarcas del Maresme y del Barcelonés, en terrenos muy accidentados, entre varios cerros que delimitan la abertura del llano litoral del Barcelonés y enmarcan la salida natural de la riera de Tiana y de la vertiente montañosa, por el desfiladero de Las Mallorquinas.

10.2. Esta posición geográfica es la causa de la rotura del tejido urbano en "trozos", esparcidos por los terrenos más aptos para el desarrollo urbano, como son las terrazas de la Riera de Tiana, del llano de Alella o las franjas litorales entre los cerros. Asimismo, las carreteras, la autopista y el ferrocarril, introducen nuevas dificultades al establecimiento de nexos y de relaciones urbanas entre los diferentes sectores de Montgat.

10.3. Esta situación ha condicionado una serie de desarrollos "filiformes", que siguen las líneas de mínima pendiente y los ejes de accesibilidad, principalmente las carreteras, pero también las líneas de autobuses y las estaciones de ferrocarril. Esta falta de consistencia urbana, ha impedido la apa-

rición de determinados servicios y equipamientos, sólo justificables en barrios de mayores dimensiones.

Por otra parte, la base agrícola de Montgat, si se exceptúa la zona vitivinícola denominada del "Plà d'Alella", es nula, lo que se deja sentir en su peculiar organización y estructura urbana.

10.4. La base económica de Montgat está constituída por la industria química que, inducida por la existente en Badalona, buscó, precisamente en Montgat, aquellas cualidades de posición, separación de los núcleos urbanos y protección topográfica, que disminuyeran su carácter molesto y nocivo derivado de los específicos procesos de transformación, causa de graves problemas por la evacuación de desperdicios y eliminación de humos.

10.5. Los factores mencionados (dificultad de desarrollo urbano a causa de la topografía; industria química de elevada repercusión en el deterioro ambiental; extensas servidumbres de protección de vías y canales básicos de comunicación) son la causa de las deficultades en las relaciones urbanas. Por otro lado la existencia de los cementerios de Montgat y Badalona y de la Zona Militar de Las Baterías, con sus servidumbres, en los cerros de Las Guixeres-Mallorquinas, Turó de Las Baterías y del Sastre, respectivamente, ha originado, en su conjunto, una serie de factores de marginalización que explican el bajo nivel del desarrollo urbano y la baja calidad del me

dio ambiente.

10.6. Por otra parte, una política urbanística indiscriminada, encaminada a dar a Montgat un mayor tamaño con el objeto de alcanzar cuantitativamente un umbral urbano superior, agravaría la situación, sin resolver el problema. Con excepción de algunos sectores, que sería posible ampliar, en general es imposible dar acceso lateral y servicio a las zonas de Montgat desde las infraestructuras generales del área comarcal y metropolitana por cuanto, en este punto, convergen y divergen entre sí, en su intento de distribución comarcal, por lo que no resulta factible la apertura de nuevos enlaces.

Es imprescindible que las citadas vías básicas no sean utilizadas como accesos a zonas residenciales próximas, sino como servicio de relación entre los diferentes subsistemas metropolitanos. Las entradas y salidas frecuentes de tráfico local disminuyen la capacidad de las vías y representan un peligro constante.

10.8. A los efectos de desarrollo del Plan General, el Plan descompone Montgat en las siguientes áreas de urbanización homogénea:

Sector de Montgat viejo y barrio de Manresa (en Badalona).
Sector de Las Mallorquinas y Las Costas.
Sector de Las Baterías.
Sector de"Can Ribas" y "Turó de Montgat"

Sector de la urbanización "La Argentina"

Sector Litoral de Montgat

Sector Litoral de Monsolís

Sector del "Plà d'Alella"

Los citados sectores de características lineales, con excepción del "Plá d'Alella", rodean el "Turó del Sastre" y de "Las Baterías", y serán objeto de tratamientos específicos.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

10.9. Al objeto de obtener un tamaño mínimo y recalificar la zona de Montgat viejo y del Barrio de Manresa, próximo a aquél, el Plan califica como de desarrollo urbano la zona de suelo vacante existente junto a la variante de la carretera de Tiana, en su parte de enlace con la Nacional II, de Barcelona a La Junquera. De esta forma se obtiene un núcleo único de mayor tamaño con posibilidad de establecer los equipamientos necesarios. Para ello es preciso, además, dar opción a la remodelación de la industria ubicada en este sector, que impide aquella fusión, y asegurar que la relación entre ambos núcleos se efectúa a través de las calles Joaquín Costa y Ramón y Cajal, y no por la Nacional II.

10.10 El Plan da opción a remodelar, mediante Plan Parcial de conjunto, la zona industrial de carácter químico, situada en el sector litoral de Montgat, entre el ferrocarril y la playa, y que, por sus características y procesos de producción, crea graves problemas a la calidad ambiental de Montgat, principalmente en cuanto a contaminación del aire y evacuación de residuos en el mar.

La citada remodelación permitirá el trazado de un Paseo Marítimo, así como la formación de una "fachada turística" en la primera línea del mar, semejante a la que se pretende conseguir en otros sectores contíguos de Badalona y del Maresme.

10.11. El Plan preve acciones de renovación urbana en la zona de edificación tipo "Corea", situada en el sector de Las Costas, que ha sido objeto de parcelaciones clandestinas como consecuencia: de su accidentada topografía; de la depreciación del valor del suelo, ocasionada por la calificación de Parque Urbano del anterior Plan General; y de su proximidad al cementerio de Badalona. El citado proceso de renovación, se apoya - en una mejora de su accesibilidad urbana, con un enlace al 2º Cinturón, Además el mismo proceso renovador facilitará el paso de esta vía.

El Plan preve que los procesos de renovación en la Zona de - Las Mallorquinas y Las Baterías se ejecuten mediante reestructuración de la edificación y recuperación de déficits de equipamientos, pero sin aumentar su extensión ni buscar "rentabilidades", mediante la densificación urbana, para autofinanciar el proceso. Las limitadas posibilidades de mejorar la accesibilidad desaconsejan soluciones de este tipo. Por otra parte, dichos desarrollos, apoyados en la carretera que unía Montgat con Tiana, no poseen suficiente fuerza ni amplitud como para servir de apoyo a mayores y más importantes desarrollos residenciales, ni para permitir relaciones muy calificadas de carácter urbano.

10.12. El Plan califica como espacios libres (verde y equipamientos) la Zona Militar de Las Baterías y los terrenos adyacentes, a pesar de la dificultad que pueda representar el traslado de las industrias químicas enquistadas en el sector, que a corto o medio plazo deberán desaparecer.

Asimismo, en el llamado "Turó del Sastre", prolongación del sistema montañoso de Las Baterías, en el que se sitúa el actual y recoleto cementerio de Montgat, el Plan preve la ubicación de un gran centro de equipamientos, de carácter metropolitano y comarcal, destinado a terminal de transporte público, de "park and ride" y de áreas de servicio de la autopista A-19 y del 2º Cinturón de Ronda. En dicho centro se ubicarán servicios de mantenimiento, estacionamiento y reparación de vehículos, equipamientos hoteleros y de "caravanning", así como espacios para diversiones, instalaciones deportivas, manutención y supermercado. El citado centro de equipamientos se prolongaría, por encima del histórico primer túnel de ferrocarril, hasta el mar y la costa, cualificando esta zona central de Montgat. A través de un Plan Parcial de conjunto, que no invalide aquellos fines urbanísticos más generales, - se podrá permitir la ubicación de otras dotaciones locales - que, indirectamente, recalificarían los diferentes sectores urbanos faltos de espacios públicos en su interior. Este elemento central reforzará la conexión entre aquellas dispares y aisladas áreas urbanas.

10.13. La faja litoral del sector de Monsolís, calificada por el anterior Plan General del 53, como Parque Urbano y de Equipamiento, continúa con calificación similar, ante la necesidad de preservar y aumentar los servicios turísticos existentes -campings, apartamentos, zonas deportivas, hoteles- y ante - la dificultad de un aprovechamiento de uso privado de esta - primera faja costera, por su topografía y por ser borde de -

la meseta del "Plá d'Alella", con difícil acceso desde la carretera Nacional II.

10.14. El Plan preserva el curso hidrográfico de la Riera de la Font que, provinente de Tiana, llega al mar, y separa el sector de Monsolís de la zona de desarrollo urbano de "Can Ribas" y "Turó de Montgat". Este sistema de espacios libres, continuación de los de Tiana, permitirá estructurar el proceso urbanizador y preservará de edificación los márgenes de la Riera que, por otra parte, son de difícil urbanización, dadas sus características topográficas y el carácter torrencial de las rieras del Maresme.

10.15. El Plan, califica de desarrollo urbano de muy baja densidad parte de la zona denominada "Plá d'Alella", ante la imposibilidad de darle acceso desde la autopista y la dificultad de hacerlo desde la carretera nacional, de forma proporcional a su extensión, y ante el problema y elevado coste que supondría conducir hasta allí los servicios urbanos necesarios.

10.16. Ante la imposibilidad de recuperar como Zona de Parque Urbano, la finca denominada "Can Ribas" o "Can Sensat", conforme había calificado el anterior Plan General, por haberse aprobado un Plan Parcial, en curso de realización, el Plan General reconvierte su edificabilidad a una edificabilidad urbana intensa, pero no especulativa, con posible dotación de servicios y equipamientos. A tal fin, propone la aplicación del coeficiente de edificabilidad máximo a las áreas de desarro-

llo urbano, pero protegiendo, a la vez, el sector próximo a la antígua finca, por la calidad de ésta, por su jardinería y por el pinar existente. El Plan respeta la red viaria prevista y en ejecución, e incluye en aquella edificabilidad - potencial, los metros cuadrados de techo ya edificados.

10.17. El Plan General preserva y conserva el patrimonio artístico e histórico de Montgat, constituído por la ermita románica situada junto al Camí d'el Mitg, y dedicada a Nuestra Señora del Camino; la finca denominada "La Virreina" (Can Carreras) y "Torre Monsolís".

11. PALLEJA

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

11.1. Pallejá como San Vicente dels Horts está situado sobre las terrazas fluviales del Llobregat, en la margen derecha y en la apertura del valle de dicho río, después del "congost" de Martorell y aguas abajo de San Andrés de la Barca. El término municipal de Pallejá (y también la Comarca de 1953), comienza al sobre pasarse el turó d'en Bori.

Con una población de 6.000 habitantes ha sido el municipio con crecimiento urbanísticamente más controlado.

Su situación topográfica es parecida a la de San Vicente dels Horts, ubicándose la población linealmente entre la carretera nacional, paralela al río, y la línea de los Ferrocarriles Catalanes. Es esta línea férrea la que, como en San Vicente, ocasiona problemas de expansión a terrazas con posibilidades, ya calificadas en el vigente Plan General.

11.2. El cumplimiento de las normas urbanísticas y la escasa extensión de sus terrazas en las zonas de Can Coll, Can Salabert, Can Sala y Can Seix han sido las causas de que el proceso de expansión no se asemejase al de otros municipios de similares características.

11.3. Sin embargo las urbanizaciones de segunda vivienda, como la de Font Pineda en los sectores de las Planas y de Can Montmany de Sobrerroca, han creado problemas inherentes a tales procesos - urbanos agravados en este caso por las enormes dificultades de conexión con el propio municipio.

Esta urbanización residencial tiene Plan Parcial aprobado, a - pesar de situarse en zona calificada en el anterior Plan General como Bosque y Libre Permanente. La promoción se originó como consecuencia de la expansión económica del año 64 y de la - aparición en el mercado de una demanda considerable de segunda vivienda. La facilidad de aprobación de Planes Parciales, sin exigencia de garantías, motivó el que en el término de Corbera de Llobregat (fuera de la Comarca del 53) se iniciaran procesos de este tipo, en base a la proximidad a Barcelona y a la - calidad de sus bosques y parajes.

De esta manera surgió, a caballo de los dos términos, Font Pineda próxima a la carretera de Valencia y en terrenos de altitud superior a los 250 m. Su superficie es enorme (unas 180 Ha) lo que representa una población potencial de unos 18.000 habitantes. En la actualidad está destinada a segunda vivienda, pero dada su proximidad a la autopista de Molins de Rey y visto el aumento del índice de motorización, es de prever su rápida transformación en vivienda permanente.

Los problemas de urbanización como se ha indicado han sido graves por las dificultades de accesibilidad y por la distancia - enorme al centro de Pallejá, cuyos servicios no son aprovecha-

bles. Actualmente el acceso desde Pallejá se efectúa dando un gran rodeo a través de Corbera de Llobregat. Esto implica que Font Pineda se configure como sector urbano independiente, o más bien, ligado a otros sectores próximos del mismo carácter en los que cabe destacar dos aspectos: la dimensión y la dificultad de conservar la obra urbanizadora.

11.4. De fundamental para el desarrollo de Pallejá podemos calificar la aprobación del Plan Parcial del Casco de la Población y la extensión industrial prevista en el Plan General. En estos desarrollos se han respetado en su integridad las condiciones impuestas por el Plan Comarcal.

11.4.1. El Plan del 53 calificó el sector que limitaba con la calle Tarragona y el borde del cementerio como Suburbana Extensiva de baja densidad, dejando la zona situada al Oeste del Ferrocarril como Ciudad Jardín Semintensiva e Intensiva y los terrenos comprendidos entre éste y la carretera como Casco Antiguo, dada su situación y carácter.

La población en las zonas calificadas como Casco Antiguo, no se ha visto sujeta a desarrollos intensos por cuanto la promoción ha sido débil, excepción hecha de aislados procesos transformadores con viviendas entre medianeras a lo largo de la Avda. del Caudillo y en algún grupo de viviendas de personal empleado en el sector industrial.

El Plan Parcial preservaba grandes sectores para Parque Urbano y Zona Deportiva que, como sucede en la mayoría de los casos, no han tenido la gestión apropiada para llevarse a término.

Algo parecido sucede con algunas vías que presentan dificultades de apertura.

11.4.2. La parte industrial ubicada en el sector denominado Plà del Riu delante de la Cuesta Pelada, no ha tenido una edificación considerable, a pesar de la antigüedad del Plan Parcial, aprobado debido en parte a la falta de urbanización de los terrenos y en parte a la resistencia de transformación de suelos agrícolas de alta productividad en parcelas industriales.

11.4.3. En la conjunción de las dos zonas citadas se propuso una variante de la carretera que evitase que la Avda. del Caudillo se convirtiera en un importante eje de tráfico. Dado su trazado y capacidad, hoy constituye una barrera que dificulta el crecimiento urbano, e impide su papel de eje interno y estructurante de Pallejá. La variante, por otro lado, no queda ba bien resuelta al incorporarse junto a Cuatro Caminos en un codo muy acentuado sin tener en cuenta las condiciones y exigencias de un trazado de esta importancia.

11.5. Por último debe tenerse en cuenta la aparición de un núcleo de carácter marginal, la Maxina, situado en la zona de Viña Grande, ordenada como Ciudad Jardín, consecuencia de un proceso de parcelación muy antiguo, en la que han tenido un cierto desarrollo viviendas de auto-construcción y que queda oculta desde el casco de Pallejá por la Serreta.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

11.6. Las propuestas del Plan para el centro de la población son - las siguientes:

11.6.1. Adecuación de la red viaria, con sus penetraciones en el sector elevado de la población y al Oeste de la línea de los Ferrocarriles Catalanes. Aparecen como más importantes o posibles, las siguientes:

- La de la Riera de la Creueta con su prolongación en la calle, hoy abierta, de Juan Maragall.
- La de la calle del Sol, ésta necesariamente destinada a - peatones, por las dificultades de paso sobre el Ferrocarril, y fundamentalmente los dos torrentes, el Camino de Sala y la Riera del Boter. Estas rieras debidamente canalizadas desempeñarán funciones urbanas importantes, de enlace de los sectores de mayor paso de población. Ello además es factible, teniendo en cuenta que son rieras muy - cortas dada la estructura topográfica de Pallejá. Una barrera sorprendentemente escarpada y constante, compuesta por cerros de formación muy vertical con terrazas en su - parte superior, totalmente llanas (Las Planas), limita - bruscamente Pallejá por el Oeste.

11.6.2. El plan preserva la zona delimitada por la calle del Sol, - la de la Iglesia, la Avda. del Caudillo y el Ferrocarril en la que se encuentran la calle San Francisco, la plaza Mayor

y el Castillo, con una serie de dotaciones, equipamientos y villas que constituyen un conjunto de gran interés arquitectónico y ambiental.

11.6.3. La zona delimitada por la nueva variante de la Avda. del Caudillo (un poco más al Este de la anteriormente propuesta para resolver problemas de curvatura), la calle Ntra. Sra. del Loreto y la continuación Este-Oeste de Lope de Vega se configuran en este Plan como de desarrollo con edificación intensa, con aportación a través de Planes Parciales de los espacios precisos para dotaciones. De esta forma podrán ejecutarse las necesarias reparcelaciones y el costeamiento de la obra urbanizadora.

Esta sería la zona de ensanche y extensión moderna con capacidad de absorción del crecimiento de la población cuya prognosis se realiza en función de su situación urbana y del desarrollo del sector industrial.

11.6.4. El Plan impone un proceso de renovación urbana en el sector de viviendas nacidas al amparo de la servidumbre del cementerio actual. Por razón de la depreciación de los terrenos se han producido procesos incontrolados de ocupación.

11.6.5. En la zona Norte, por encima de la línea del Ferrocarril, el plan prevé también un cierto desarrollo de la población

con edificabilidades adecuadas a las condiciones topográficas y a la protección de las zonas actualmente edificadas.

11.6.6. Se prevé una vía transversal de conexión entre los diferentes "núcleos" que se sistematizan por la organización de las distintas vaguadas y aterrazamientos de estas cortas rieras. Concretamente esta vía relacionará el de la bajada de Can Roca, el de Can Seis, el de Can Sala y el de Torre Roja hasta su conexión con la antigua Ciudad Jardín, que se situaba junto al Ferrocarril en la zona de la Serreta y de la Cruz y en la cual últimamente se han edificado viviendas tipo colonia para los obreros de la fábrica de cementos.

Esta vía que discurrirá aproximadamente entre las cotas 55 y 70 permitirá relacionar los núcleos antes mencionados desde La Maxina hasta la zona del Torrente dels Bufadany de las Ruviras.

11.6.7. Así en estos asentamientos de diferente calidad y características se hacen las reservas de dotaciones locales que permitan la residencia permanente. Concretamente se protegen algunas dotaciones existentes, como el noviciado, o se reservan espacios ventajosos por su posición avanzada y elevada sobre la población.

11.7. La zona delimitada por el torrente de La Maxina, La Riera de

Corbera, la carretera Nacional II y la carretera a Valencia, se destina en el nuevo Plan a Industria, a la vista del núcleo industrial existente y de las necesidades de su expansión.

11.7.1. El Plan pretende introducir una modificación en la zona industrial vigente, por razones de rectificación de los límites de la carretera que va a Cuatro Caminos.

11.7.2. El Plan acota la zona industrial, así como preve, aunque de forma precaria, su conexión con la Carretera Nacional.

11.8. Interesa poner de relieve el problema de organización del sistema circulatorio -vías básicas-. Principalmente la variante de la carretera general, de la que ya se ha hecho mención, - la Nacional II, cuya traza es obligado que pase periférica-- mente al casco urbano, en posición algo más alejada de la actual carretera que la anteriormente propuesta por el Plan Parcial del sector. Con ello aumenta la zona urbana, pero con la exigencia de ejecución de calzadas de servicio, que preserven los tráficos interiores al núcleo, y con un trazado adecuado a la importancia territorial de la mencionada variante.

11.8.1. A la entrada del núcleo de Pallejá, desde Martorell, se preven unas calzadas de incorporación a la autopista de la mar

gen derecha del río, para evitar el tráfico a través y para aliviar el enlace de Cuatro Caminos.

11.8.2. Asimismo el Plan propone un diamante de salida de la autopista de la margen derecha sobre la carretera que como continuación de la Riera de San Bartomeu, en Molins de Rey, enlazará con la Riera de la Maxina para, una vez sobrepasada la zona de Durisol y cementos Molins, empalmar con la carretera de Corbera y posteriormente con la Nacional a Valencia (N-340).

Así se logra una variante de la mencionada carretera a Valencia que podrá tener acceso directo a Barcelona a través de los túneles del Tibidabo o de la autopista Barcelona-Tarrasa, con las ventajas que esto significará al cargar sobre ella los tráficos de acceso a la ciudad cuyos destinos se ubiquen en la parte alta. Además, a través de la llamada vía de Cornisa se consigue un acceso directo al Parque del Tibidabo y una conexión con el Vallés Central y Oriental.

11.8.2. Se reserva la zona comprendida ente la autopista de la margen derecha y la variante de la carretera propuesta como zona de posible paso de oleoductos, líneas eléctricas y canales similares. También se reserva una franja al paso del Ferrocarril de largo recorrido y alta velocidad que servirá a la zona aeroportuaria, al puerto y a su entorno indus

trial, según previsiones del Plan de Infraestructuras del Area Metropolitana y recomendaciones de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

11.9. Respecto a Font Pineda, además de mantener las recomendaciones de la Comisión de Urbanismo de separarse unos metros del límite del término municipal, el Plan propone la reagrupación de la edificación a lo largo de unos ciertos sectores y vías, limitando la urbanización a una determinada cota y respetando las zonas ya edificadas.

Con ello se pretende aminorar el problema que plantea una diseminación extensa con las dificultades de mantenimiento y de suministro de servicios.

El Plan modifica las condiciones de edificación en parcelas para dar entrada a determinados tipos de edificios urbanos por apartamentos o por residencias contiguas, con el fin de darle mayor calidad urbana a esta población, a la larga, de residencia fija.

Así se conservará la calidad del paisaje reservando las zonas con pendientes superiores al 30%, de difícil edificación y de mal aprovechamiento del terreno.

11.9.1. El Plan pretende organizar dos sistemas urbanos que tienen como rótula sobre la zona de equipamientos prevista en el

Plan Parcial. Una de ellas se situará a lo largo de la carretera de acceso desde Corbera en forma longitudinal y - la otra en el amplio sector que se desarrolla en la zona de las Planas, sobre el Torrente del Fondo y en la zona - de Can Monmany de Sobrerroca.

11.9.2. En este segundo núcleo se ha previsto una conexión con el centro urbano de difícil trazado, pero necesaria, dentro del término municipal de Pallejá.

11.9.3. El área de equipamientos prevista en el Plan Parcial se - amplía hasta alcanzar los mínimos necesarios.

11.9.4. Al propio tiempo los terrenos que separan la zona de esta urbanización aprobada, de las pedreras de la Fábrica de Cementos Molins, se reservan también como equipamientos y como protección y separación de las extracciones de material.

11.10. En cuanto al sector de La Maxina, se recogen en este Plan - las propuestas que, de mutuo acuerdo con la Comisión de Urbanismo, había redactado el municipio de Pallejá para legalizar la situación existente y poder facilitar los servicios necesarios a la población que hoy reside en ella.

Las propuestas de zonas escolares y de equipamientos exis-

tentes en el Plan Parcial se recogen en su totalidad.

Asimismo parece importante preservar la zona de bosque existente al norte de este sector de Font Maxina.

11.11. Por último el Plan protege el torrente de las Rubiras y - dels Bufadors como zona libre de separación comarcal con - las Comarcas vecinas, de acuerdo con lo previsto en el Plan Director del Area Metropolitana de Barcelona.

Igual protección se ha dado al Turó del Bori que constituye igualmente una separación de términos municipales.

12. PAPIOL

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

12.1.1. Papiol constituye un pequeño núcleo de población situado en torno al Castillo de su propio nombre, sobre la margen izquierda del río Llobregat, en una posición intermedia entre las rieras de Rubí y de Vallvidrera, situadas respectivamente al Norte y al Sur del núcleo urbano.

12.1.2. El primitivo núcleo urbano nació junto al Castillo. Su desarrollo urbano, se apoyó en el antiguo camino que conducía hacia los núcleos de Can Monmany, en la zona de Valldoreix, y de la Rierada, junto a la actual Floresta Pearson. El trazado del citado camino, eje del crecimiento urbano de Papiol, recorría la zona del Castillo, seguía por las plazas de Los Mártires y de Gaudí, a través de la actual Calle del Carmen, formaba un semicírculo en torno a la denominada Plana de Peró y pasaba finalmente por la zona del Cementerio.

12.1.3. La accidentada topografía de Papiol es uno de los principales problemas y por consiguiente uno de los principales condicionantes de su desarrollo urbano. Esta difícil topografía, pese a proporcionar a la población de Papiol, merced a la riqueza de sus arcillas, el principal medio de subsistencia - económica, ha supuesto un duro escollo a su desarrollo y co-

nexión urbana, tanto por motivos de pendientes y escarpados, como por las dificultades de cimentación y los contínuos movimientos del terreno, agravados en los últimos años hasta el extremo de poner en peligro la misma subsistencia del núcleo urbano. Las arcillas son responsables de los desplazamientos de las edificaciones sobre el terreno, con grietas alarmantes y prematuro envejecimiento.

12.1.4. El actual núcleo urbano de Papiol, por lo que se refiere a su zona Norte, queda acotado por los torrentes de Batsachs y de la Calopeta, los cuales constituyen una importante barrera al crecimiento urbano, separando del núcleo actual las zonas de Can Botella, Can Miser, Can Serdá, Can Canals y La Soleya, cuyo sentido urbanístico queda, de esta forma, totalmente desconectado del núcleo central.

12.1.5. La continuidad física, en la zona Este del casco urbano, queda interrumpido, en su punto más alto, por la zona denominada de Les Escletxes, de elevado interés geológico y paisajístico así como por la barrera formada por el Torrente de La Font, subsidiario del torrente de Batsachs, el cual junto con el Torrente de l'Amigonet y el de Can Puig, limita las posibilidades del crecimiento urbano hacia este sector. La barrera así constituída marca la separación entre la zona del casco urbano y las estribaciones de la sierra de Collcerola, la cual, con una cota constante de 260 metros y mediante los macizos de Puig Madrona, Puig del Rossinyol, Serra de Can Juliá y Se

rra d'en Rabassa, separa la divisoria de aguas del río Llobregat de las de la Riera de Rubí.

12.1.6. La pequeña sierra, sobre la que se asientan el Castillo y el actual núcleo urbano, entre la zona del Torrente de Batsachs y La Plana del Peró, se prolonga hacia el Sur con un punto terminal muy claro en L'Ermot del Gajo, dejando una serie de terrazas sobre una riera interior denominada Torrente de las Argilas. Algunas de estas terrazas, como la de la Viña del Payés y la de Las Argilas, pueden ser utilizables en el proceso urbano.

12.1.7. Más hacia el Sur, y por efecto de la explotación de las arcillas, se han producido una serie de terrazas que han dejado exento, en la actualidad, el macizo denominado de Las Torrenteras, pequeño montículo de 111 metros que, en la zona de Can Rabella y de Las Nicorellas, separa Papiol de Molins de Rei, a través de la Riera de Vallvidrera.

12.1.8. Hacia el Oeste, el trazado del ferrocarril de Tarragona a Barcelona, junto con la carretera comarcal C-1413, de Molins de Rei a Caldas, separan el núcleo urbano de unas terrazas que van a morir sobre la margen izquierda del río Llobregat. Esta zona, situada junto a La Plana del Colomé, tiene en la actualidad una utilización de tipo agrícola que el Plan mantiene como tal, como luego se verá.

12.2.1. Al margen de la explotación de arcillas, la característica - fundamental de Papiol fué, en su día, el ser lugar apropiado de segunda residencia. En la actualidad, la potencialización urbana ha aumentado por la buena accesibilidad proporcionada por la autopista libre Barcelona-Molins de Rei.

12.2.2. Hasta ahora el crecimiento urbano de Papiol ha sido moderado, debido en gran parte a las previsiones del vigente Plan Comarcal que lo prefiguró como "ciudad dormitorio". A través de la creación de un Polígono Industrial que transforme su base económica, se acelerará su participación en el crecimiento comarcal. El estricto cumplimiento de las normas vigentes permiten hoy a Papiol contemplar un desarrollo ordenado, sin perder sus elevados valores ambientales.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

12.3.1. La complejidad de la estructura urbana de Papiol y sus características paisajísticas, condicionan fuertemente las propuestas del Plan, que prácticamente giran en torno a la zona del Castillo y están limitadas por el torrente de Batsachs y l'Ermot del Gajo.

12.3.2. Uno de las principales problemas del crecimiento de Papiol - viene dado por el hecho de que el desarrollo urbano se ha producido históricamente, por razones de seguridad, en la parte alta de la Plana del Peró, mientras que en los próximos años la tendencia del proceso de urbanización se producirá en las zonas bajas del actual sector urbano.

12.3.3. Los Planes Parciales, actualmente aprobados, el de la Zona Sudoeste, situado bajo la carretera de la Estación al Pueblo, y el de la Zona Deportiva, son reflejo de esta situación apoyada también por la calificación del vigente Plan Comarcal. Ambas se sitúan sobre las zonas próximas a la Plana del Peró. De esta forma, se crea un importante problema de accesos, desde las partes bajas de la población, al sector central, principalmente desde los sectores de los torrentes de Batsachs y La Font, por una parte, y desde la Zona de Las Argilas, por - otra.

12.4.1. Como solución a los citados problemas de accesibilidad y conexión entre los distintos núcleos urbanos, el Plan propone una organización de la trama viaria, a base de la creación de una ronda de circunvalación apoyada por vías intermedias y - unas conexiones transversales que faciliten la accesibilidad lateral de la citada ronda de circunvalación sobre el importante eje urbano actual, constituido por la Avda. del Caudillo y su prolongación por la calle del Carmen a través de las plazas de Gaudí y de Los Mártires.

12.4.2. La citada ronda de circunvalación se desarrollará junto a los actuales cauces de los torrentes de Batsachs y de La Font, enlazando sobre la zona de Les Escletxes, con la prolongación del actual torrente de Las Argilas.

12.4.3. Se proyectará asimismo una vía intermedia que deberá enlazar la carretera de la estación a Papiol, junto al actual camino a Santa Eulalia por el Paraje Batsachs y que pasaría junto a Can Minguet, entregándose en una vía que partiendo desde Can Esteve, y paralelamente a la actual bajada de Can Minguet, - permitiría la ordenación y conexión en el sentido Norte-Sur.

La Plana del Peró.

12.5.1. La "Plana del Peró" es, hoy en día, juntamente con las zonas denominadas "Bajo el Castillo" y de "La Font", uno de los es

casos sectores existentes en Papiol con clara vocación de suelo urbano.

12.5.2. Como ya se ha definido en el capítulo de tendencias y condicionantes urbanos, la Plana del Peró es la rótula, alrededor de la cual gira en semicírculo gran parte del aglomerado urbano que forma el casco urbano de Papiol. Este foco o punto central del núcleo urbano se potencia en este Plan con la ubicación de una importante zona de equipamientos colectivos de tipo asistencial, hospitalario, educaciones y deportivo, tan necesarios actualmente para la población residente en Papiol.

12.5.3. En torno a este punto central, y como complemento al desarrollo urbano de la zona, se han previsto una serie de zonas residenciales, de baja densidad, para más fácil inserción en los tejidos urbanos actuales. Estas nuevas zonas se desarrollarán, en forma de herradura, según terrazas a distintas cotas. Su crecimiento longitudinal se limita, por una parte, en las zonas de la Viña del Payés y, por otra, en el camino que desde Les Escletxes (hacia Can Puig y Can Rabella) une actualmente Papiol con Molins de Rei. Esta vía se propone como vía de borde de los núcleos urbanos y como factor de la estructuración del crecimiento en torno al anfiteatro natural formado por las zonas de Les Escletxes, El Trall y L'Ermot del Gajo.

Batsachs.

12.6.1. Una de las zonas de más intenso crecimiento es la situada so

bre el denominado torrente de Batsachs, también denominada Bajo el Castillo, en el sector norte del actual Casco Urbano. Las tendencias de desarrollo urbano de este sector se reflejan en la promoción del Plan Parcial denominado "Bajo el Castillo", de gestión municipal, no aprobado por la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios, por no hallarse de acuerdo con el anterior Plan Comarcal.

12.6.2. El presente Plan recoge las citadas tendencias de urbanización. Organiza en el sector una serie de escalones ocupados por núcleos residenciales de baja densidad, adaptados a las curvas de nivel hasta terminar en el previsto Cinturón de Ronda, junto al Torrente de Batsachs.

12.6.3. En este sector se conserva la zona de Parque Urbano ya prevista por el vigente Plan Comarcal, al tiempo que se crea una nueva zona de equipamientos para el desarrollo equilibrado del sector.

La Font.

12.7.1. En esta zona, ocupada por las terrazas originadas por el Torrente de La Font, bajo la "bóbila" situada junto al Camino del Payés, el Plan prevé una ordenación de desarrollo residencial intensa, compensada con las superficies de Parque Urbano que se reservan en el Sector.

12.7.2. Como apoyo de las zonas de La Font y de Batsachs y como separación de las mismas, el Plan prevé un importante eje de conexión urbana, de carácter comercial que, partiendo de la carretera de la Estación, sigue el actual trazado de la calle Anselmo Clavé, se prolonga a la altura de Can Minguet, después frente a la "bóbila", en el Camino del Payés, y termina en la zona del actual cementerio.

12.7.3. El Plan preserva las zonas de Les Escletxes, San Esteve de La Font, y Can Puig. Las califica de verde privado de interés, con el objeto de detener el proceso urbanizador, al mismo tiempo que para defender sus valores paisajísticos y su interés geológico.

12.7.4. Las zonas de bosque situadas en el sector de El Trall, se han calificado como parques forestales de conservación, no tan sólo por respeto a las condiciones paisajísticas, sino con el fin de fijar los difíciles suelos arcillosos. Por otra parte, la utilización residencial no es apta por su deficiente orientación.

Las Argilas.

12.8.1. En esta zona se ha previsto un polígono industrial, para potenciar y mantener el crecimiento urbano de Papiol.

En relación con este sector industrial, el Plan ha pretendido

que las superficies del mismo no sean desproporcionadas con relación a la capacidad de asentamiento de la población, al objeto de no provocar desequilibrios residencia-empleo. Estos serían graves por la situación desconexa de Papiol en el conjunto comarcal, así como por las dificultades de acceso - por su situación en "fondo de saco".

12.8.2. La zona industrial propiamente dicha se sitúa sobre la Autopista, en los terrenos denominados de la Viña del Payés. Ocupan el sector comprendido entre las zonas actualmente edificadas junto a la carretera de acceso a la población y el macizo de Las Torrenteras, sobre Can Colomer.

12.8.3. El conjunto de la zona de actividad industrial se completa - con dos zonas de actividad extractiva, situadas en los terrenos de la actual "bóbila" propiedad de Carámicas Las Argilas, S.A. y en las canteras actuales junto a l'Ermot del Gajo.

12.8.4. La citada zona industrial quedaría totalmente separada del núcleo urbano por medio de un sistema de montículos, formado - por el denominado Pla de La Costa, macizo de poca altura (81 metros) junto al torrente de Las Argilas, y por el macizo de l'Ermot del Gajo.

12.8.5. Asimismo, se prevé una zona de equipamientos en el sector de

Les Forques, como complemento al citado sistema de espacios libres separadores de industria y vivienda, que permite, al mismo tiempo, asegurar su continuidad sobre la zona de Can Puig y de Les Escletxes.

Sector Norte del Torrente de Batsachs.

12.9.1. En esta zona, el Plan protege las terrazas agrícolas, regadas por el Canal de La Infanta, a la salida del Torrente de Batsachs desde la Plana del Colomé hasta Papiol de Baix. En este caso no ha sido posible recoger la propuesta municipal sobre la ubicación de una zona industrial en el sector de Can Más, sobre el ferrocarril, por no aconsejarlo la accidentada topografía.

12.9.2. No obstante, se ha previsto una nueva zona industrial, junto a la carretera de Caldas a Molins de Rei, en la zona de Can Canals.

12.9.3. La zona de Can Sardá, Can Botella, Can Miser y Can Canals, se ha calificado de desarrollo de muy baja densidad.

Cementerio Comarcal.

12.10.1 El Plan, de acuerdo con el respectivo Estudio sectorial, pre

ve la ubicación de un área cementerial de carácter comarcal, al servicio de los municipios de la parte superior del Bajo Llobregat.

12.10.2. La citada área, quedaría situada en la zona de Can Doménech, y en posición oculta por los cerros que protegen la zona de Can Mimó y Can Serdá, extendiéndose hasta la cota 175 en la ladera del Puig Madrona.

12.10.3. Sobre esta cota 175 discurrirá la llamada vía de cornisa del Parque del Tibidabo, de importante recorrido paisajístico e interurbano. Atraviesa la Riera de Vallvidrera, recorre el Torrente de l'Amigonet y la zona de Can Doménech, pasa por las zonas del Turó de Can Barba y del Puig Pedrós, para entregar finalmente sobre el futuro trazado del Tercer Cinturón.

13. PRAT DE LLOBREGAT.

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

13.1. Prat de Llobregat está situado en la margen derecha del río -- Llobregat, sobre el centro de su delta. Inicialmente se constituyó como núcleo agrícola al servicio de la extensa huerta existente en sus alrededores. Este asentamiento se ubicó sobre la - antigua carretera a Valencia para abastecer, como zona de mercado y servicios, a la población que vivía en masías dispersas para trabajar las tierras de labor.

13.2.1. El proceso urbanizador se acelera con la implantación del ferrocarril, al reforzar la accesibilidad al centro de Barcelona, y con la industrialización intensa del sector, con industrias de gran tamaño, como La Seda y La Papelera, posterior-- mente ampliadas, desarrolladas y modificadas al ritmo del avance tecnológico. Al propio tiempo, al amparo de estas super-industrias, se desarrolla una importante industria auxiliar, - atraída por dos fenómenos nuevos: el Aeropuerto y la autovía de Castelldefels.

13.2.2. El Aeropuerto antiguo de Muntadas tiene enorme importancia ya en el inicio del desarrollo del Prat. Importancia que, como -

es lógico, se acrecienta en la actualidad. Su gran dimensión y el creciente volumen de pasajeros y mercancía crean una serie de demandas de localización de servicios, residencias, e industrias.

13.2.3. En 1956 la construcción de la autovía de Castelldefels constituye un gran impacto sobre el desarrollo urbano, tanto residencial, como al mejorar extraordinariamente la accesibilidad a Barcelona, al puerto y al aeropuerto.

13.3.1. El Municipio del Prat presenta graves problemas para su desarrollo, ocasionados, paradójicamente, por las mismas infraestructuras a las que daba su enorme crecimiento. La situación del ferrocarril, de la autovía y del aeropuerto, unido a la del río Llobregat, y a la carretera de acceso desde la autovía al aeropuerto, han supuesto barreras al desarrollo del núcleo, situación que ha venido agravada por las localizaciones industriales existentes.

13.3.2. Por el sector Este, el del río Llobregat, el Municipio se encuentra cerrado por el terraplén de defensa y, en segundo término, por la escasez de puentes sobre el río, problema paliado en parte, a corto plazo, con la construcción del proyectado a la altura de Mercabarna. La amenaza del río, con sus constantes desbordamientos, unido a la baja calidad de sus márgenes, ha creado siempre problemas a la localización e in

dustrialización de esta zona.

13.3.3. En el sector Sur se halla el aeropuerto que supone fuertes - condicionantes para el desarrollo urbano del Prat, y entre - las que hay que considerar como principales: la expectativa de creación de una nueva pista de aterrizaje, paralela a la existente, junto al límite del término municipal, y la limitación de alturas, debido a las servidumbres de carácter físico y a las de carácter electromagnético impuestas por los sistemas de control de vuelo.

13.3.4. En el sector Oeste, el desarrollo urbano ha venido cerrado por la actual carretera de acceso al aeropuerto, protegida - para conservar el nivel de servicio, lo que ha impedido el - desarrollo en forma de calle corredor, como el que se ha producido en la mayoría de las carreteras nacionales. Esta protección ha sido, a todas luces, necesaria para garantizar la accesibilidad al aerodromo, y se ha acentuado aun más con la mejora que supuso la construcción del nuevo acceso al aero-- puerto.

13.3.5. En el sector Norte es donde el desarrollo urbano ha sido más difícil y de más complicada resolución, debido a la barrera que ocasiona la autovía de Castelldefels, unida a la línea - del ferrocarril y a las potentes industrias allí instaladas.

Los tres obstáculos trabajan conjuntamente, teniendo en cuenta que la autovía no ofrece posibilidad de mayores accesos al municipio, a causa de la situación del río Llobregat y la ubicación de las industrias de La Papelera y La Seda de Barcelona. Asimismo hay que tener en cuenta las dificultades que se presentan para hacer pasos a diferente nivel, por la configuración topográfica, las edificaciones existentes, la poca profundidad de la capa freática y la barrera que crea la misma autovía desde el cruce con la carretera de San Baudilio, con el terraplén para salvar el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona.

Sin embargo, aunque se resolviera el obstáculo que representa la autovía, nos encontraríamos con la exigencia de salvar el paso a distinto nivel del ferrocarril, que ofrece grandes dificultades a causa de las edificaciones industriales en la zona de Manso Mateu y la proximidad del núcleo urbano en este sector.

13.4.1. Otras causas que dificultan el desarrollo del Prat son las siguientes:

- Constituye un núcleo aislado de los demás sistemas o subsistemas comarcales, situado en el centro del Delta del río Llobregat, marginado por la dificultad de acceso desde las grandes vías e infraestructuras de rango comarcal y metropolitano.

- Se encuentra enclavado en una zona de terrenos de gran valor agrícola, que a la vez ofrecen considerables dificultades para la ubicación del alcantarillado que obliga a la elevación del terreno con el fin de obtener las pendientes adecuadas.

- Presenta problemas de cimentación a partir de un número dado de plantas.

- Carece de expectativas residenciales claras, como las constituídas en otras poblaciones por determinados ejes viarios o zonas urbanas ubicadas entre núcleos urbanos existentes.

- Está situado en terrenos inundables.

13.4.2. Además, no se puede olvidar la importancia de las servidumbre físicas de altura, que crean la pista inclinada del aeropuerto y, en el futuro, la próxima pista paralela a la actual, así como las de carácter electromagnético que obligan a determinadas servidumbres sobre el núcleo.

13.4.3. Así, el desarrollo del municipio se ha centrado sobre sí mismo, con grandes dificultades para una expansión clara sin grandes ejes de nueva urbanización, a excepción de antiguas viviendas, en colonia, que se hallaban dispersas o próximas a zonas agrícolas. Este hecho explica que los procesos de desarrollo hayan sido fundamentalmente de transformación de las zonas ur-

banas o de desplazamiento del actual centro, como más adelante se expondrá al hablar de la apertura del centro ubicado en la calle de Jaime Casanova, con el eje de la calle Virgen de Montserrat.

13.5. La única excepción a este proceso de crecimiento lo ha constituído la Unidad Vecinal de Absorción de San Cosme, ubicada próxima a la futura segunda pista del aeropuerto, que ofrece grandes dificultades de desarrollo debido a la falta de comunicación con el núcleo urbano, por su relativo alejamiento, así como otros diversos problemas ocasionados por el impacto que supone el crecimiento importante de población exterior, tanto en empleo como en integración o en orientación del proceso inmigratorio. Además, el asunto ha venido agravado por la calidad de las viviendas y procesos de urbanización.

Sin embargo, esta Unidad Vecinal de Absorción ha sido la única intervención poderosa con suficiente fuerza como para crear una cierta direccionalidad en el desarrollo del núcleo urbano, a lo largo de la antigua carretera 820, denominada carretera de la aviación.

13.6.1. La organización del núcleo urbano se presenta condicionada por la estructura reticular de la parcelación agrícola, a la que se adecúa la alineación de las calles con gran exactitud, incluso en aquellas partes en las que ésta tenía determinadas modificaciones en su inclinación. Muchas de ellas, obedecen a

la ordenación de los canales de riego existentes en el sector, como por ejemplo las que se orientan paralelamente al canal de la margen derecha del río. Dentro de esta malla reticular se ha especializado por sus características la focalidad de la Plaza del Caudillo, determinada por la proximidad de la Estación de la RENFE y la convergencia de la antigua carretera al campo de aviación (hoy calle Jaime Casanovas) y la también antigua carretera de la Marina. Esta estructura focal excéntrica de la actividad urbana, en relación al desarrollo reticular expuesto, viene reforzada además por la calle Fernando Puig, que converge en la misma Plaza del Caudillo.

13.6.2. Aparece, así, la exigencia de plantearse el problema del desarrollo y la transformación de la actual actividad del centro urbano, que, cada vez más, se aleja del núcleo primitivo. Es clara la necesidad de organizar una nueva área central del municipio del Prat. Con mejor accesibilidad y enlace fácil con las grandes infraestructuras comarcales para romper la situación cerrada en que se halla el actual centro. Esta acción es más urgente por el hecho de la gran extensión del núcleo urbano, que impide que la mayoría de los desplazamientos al área central se realicen a pie.

13.6.3. Sin embargo, hay que partir de la base de que la actual localización no es aleatoria, por cuanto viene determinada por la proximidad de la Estación del Ferrocarril y de los servicios

de carácter representativo, administrativo y religioso, que son de difícil desplazamiento hacia las nuevas áreas.

13.7.1. El proceso de desarrollo se ha debatido en la necesidad de reestructurar y adecuar las propuestas del Plan General a sus exigencias de crecimiento, por cuanto el Plan vigente no se acomodaba con facilidad a la aparición de determinados elementos de urbanización. El nuevo acceso al aeropuerto, así como los ajustes debidos a los procesos de formalización de los Planes Parciales de diferentes sectores urbanos, dan claros ejemplos.

13.7.2. Este hecho explica por qué el Prat se presenta hoy con la mayoría de los suelos urbanos y de reserva urbana previstos en el anterior Plan Comarcal, desarrollados en Plan Parcial y por qué, a pesar de que los potenciales de población a ubicar son enormes (del orden de más de 150.000 habitantes), la ocupación real sea muy restringida, con tendencia a congestionar las zonas centradas y ya urbanizadas.

13.7.3. Otras razones son las dificultades de conexión de las nuevas áreas con los sectores antiguos y la depreciación de la calidad urbana por su proximidad al cementerio. En estas condiciones se hallan los sectores de Cal Sayo o los de Cal Alex y Can Lloret del Pexó.

13.7.4. En este último se ubicó el Instituto de Enseñanza Media, lo que dio un cierto nivel a la zona, pero las resistencias al proceso de urbanización son intensas, agravadas por la calidad agrícola de muchos terrenos. Importante es la falta de adecuación de la parcelación del Plan Parcial con relación a la parcelación agrícola inicial. Este hecho acaso obedezca además a la falta de interés de los promotores importantes. No están interesados en la preparación y puesta en marcha de este suelo, debido a factores de deteriorización ambiental conocidos, como los fuertes olores producidos por las diferentes fábricas ubicadas en el sector y que ocacionan enormes molestias.

13.7.5. La Avda. de Montserrat, a pesar de la actual situación, es la que se presenta como más idónea para constituirse como área central en los próximos años debido a su situación baricéntrica y a los desarrollos que en ella se han producido, siempre que se alcancen determinadas condiciones de trazado y ciertos niveles de calidad e intensidad de ocupación.

13.7.6. El presente Plan no recoge el Plan Parcial del sector de la Granja. Este Plan fue aprobado sin informe del Ministerio del Aire. Por la proximidad de la prevista segunda pista del aeropuerto, no es posible calificar tales terrenos como de desarrollo residencial por las molestias y ruidos intensos asegurados en un inmediato futuro. Muy conocido es el caso de Heathrow, que determinó el Rapport Wilson, que constituye la prime

ra definición de estándares de emisión de ruídos en aeropuertos, ligados a las frecuencias de servicio.

En esta línea, y en España, es interesante resaltar el estudio de ruídos de la zona de Alcalá de Henares, en Madrid, - realizado con el fin de conocer hasta qué punto estaba condicionado el desarrollo del sector.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

13.8.1. El primer problema de carácter grave, habida cuenta del gran tamaño del municipio y de la enorme capacidad de asentamiento, es la inexistencia de una mínima malla coherente de vías. Ello es paradójico, a la vista de la regularidad de la parcelación rústica, casi excepcional en la Comarca. El hecho es tanto más sorprendente por cuanto el desarrollo del Prat ha sido bastante claro en los sectores tradicionales. Quizá la explicación esté en la propia organización de estos espacios, efectuada técnicamente en el momento de la redacción de los Planes Parciales, que buscaban esquemas demasiado cerrados, con el fin de evitar por medios físicos los tráficos a través, aun teniendo en cuenta que la cantidad de suelo reservado para vialidad era considerable en la mayoría de los casos.

13.8.2. El Plan propone una malla mínima para estructurar un núcleo que, fácilmente pueda estabilizarse entre los 60.000 y los 100.000 habitantes. A la carencia de esta estructura urbana necesaria, a pesar de su densidad, debe añadirse la poca apertura al sistema vial metropolitano.

13.9. La malla básica propuesta es ortogonal y está constituída por un sistema de vías horizontales y un sistema de vías verticales, reforzado con determinados ejes que actúan como distribuidores básicos.

13.9.1. Entre las vías horizontales destaca la ubicada en la parte superior del T.M. Se inicia con la Avenida que limita la fábrica de Terlenka en el sector industrial; se sitúa paralela, como calzada de servicio, a la Autovía de Castelldefels, en la zona de Manso Mateu; al llegar al núcleo de población se ve obligada a un trazado incierto, en razón de la organización de la red viaria actual, yendo a buscar la Avda. José - Anselmo Clavé, que constituye el borde superior y que recoge una serie de calles verticales que en todos los casos se ven interrumpidas por la existencia de la línea del ferrocarril.

13.9.2. El Plan no prevé ningún eje de red viaria básica, hasta la - actual calle de Apeles Mestres, que continúa con Gaiter del Llobregat, por cuanto hasta este punto se trata del núcleo - antiguo, cerrado por los desarrollos industriales de Terlenka en el sector Oeste.

13.9.3. A partir de la calle Apeles Mestres hacia la parte inferior del municipio, el Plan prevé dos pares de vías, trabajando cada una de las calles de cada par en dirección única.

13.9.4. El primer par estará constituído por el eje que forman las - calles Urgel y Cornellá y el definido por la C. Virgen de - Montserrat. El segundo lo formarán la calle Luis Recasens - continuada por la calle Cataluña y el eje que forman Ripoll, Balaguer y Lérida.

Estos dos pares unidos al distribuidor constituido por la Ronda Sur y calles Duero y del Sur con puente sobre el río Llobregat constituyen la malla de vías horizontales previstas por el Plan. En estas vías transversales se han respetado los anchos de calles existentes.

El segundo par de vías ha sufrido una variación en la zona de Cal Alex y Can Joanet del Pexo, en razón de su ajuste a las actuales correderas agrícolas para facilitar los procesos de urbanización y reparcelación. Esta adecuación ofrece la ventaja de obtener parcelas rectangulares, de mayor y más idóneo aprovechamiento, como sucede al situar estas vías de forma paralela a la Ronda del Sur y calle Duero.

13.9.5. Como espina central de este nuevo núcleo y facto de localización de dotaciones, equipamientos y usos comerciales, aparece la Avenida de Montserrat, con su plaza en la confluencia con las dos vías de más interés, la calle Jaime Casanovas y la Avenida del Canal. Además este eje central tendrá dos terminaciones importantes, los equipamientos (zona deportiva de Sagnier) y los parques previstos.

13.9.6. En sentido vertical, el sistema urbano resulta de más difícil resolución por los condicionantes de continuidad sobre las zonas urbanas superiores. Principalmente se consideran dos distribuidores básicos, constituídos el primero de ellos por la Avenida del Remolar y su continuación superior, con prolon

gación por debajo de la línea del ferrocarril, junto a la zona del Plan Parcial Alayó. Después sigue por encima de la autovía de Castelldefels, en el área del Centro Direccional del Llobregat.

El segundo eje lo constituye el par formado por el Camino del Sorral y el paralelo, situado al borde de la zona del Cementerio, y que no se adecúa, en su totalidad, con lo previsto en el Plan Parcial de Cal Sayo.

13.9.7. En el área central más próxima, se destacan como vías subsidiarias, la antigua carretera de Marina y la calle de Panadés y, con menos importancia, las calles de Manuel Bertrand y la de Castilla, como intercambiadores dentro del núcleo.

13.9.8. Todo el sistema expuesto de vías básicas debe recogerse lateralmente, teniendo en cuenta la exposición hecha inicialmente, del carácter cerrado del Municipio. A tal fin las vías horizontales entregarían junto a la zona deportiva Sagnier, para dirigirse, a través de las calles Duero y la ubicada junto al límite de la fábrica Terlenka, hacia la autovía de Castelldefels, la autopista de la margen derecha del río Llobregat y el actual ramal al aeropuerto.

13.9.9. Por el lado Este, la distribución del tráfico transversal recogida por el par de calles mencionadas, podría tener acce--

sos, por debajo del ferrocarril y de la carretera, a la autovía, ya en calidad de autopista, hacia la Gran Vía en Barcelona y, directamente o a través del nuevo puente y de la Zona Franca, al Cinturón Litoral y Primer Cinturón de Ronda.

13.9.10. El distribuidor vertical, a lo largo de la Avenida del Remolar, pasa por debajo del ferrocarril, hacia las zonas del Centro de Comunicaciones y hacia Cornellá. Esta vía es muy importante, a partir de la puesta en marcha del Centro de Comunicaciones que dará gran importancia al desarrollo residencial del Prat, tanto por los nuevos empleos, como por la actividad que originará.

Esta vía vertical Norte-Sur es la única que puede proporcionar un acceso interno al aeropuerto después de salvar en paso inferior la pista más al Norte y es trascendental para la comunicación del aeropuerto con el núcleo urbano y el Centro de Comunicaciones.

13.10. En cuanto a zonificación, se han respetado los planes vigentes, a excepción de los cambios efectuados en algunas zonas limitadas con el fin de obtener mayores espacios para dotaciones. Asimismo se consolidan los espacios públicos previstos o en servicio.

13.11. La servidumbre aérea, principalmente a causa de los ruídos,

alcanza hasta la calle del Sur, lo que constituye una considerable, pero necesaria afectación, teniendo en cuenta que - los niveles de ruídos próximos, suponen valores de 90 decibelios, incluso en algunos aviones 100 decibelios, lo que significa que a 350 metros de la pista, en su dirección longitudinal, el nivel continúa siendo de 70 decibelios, imposibles de reducir por medio de sistemas de pantallas físicas.

13.12. El Plan ha desarrollado el sector industrial en las zonas de Manso Mateu, Cal Alayó, La Seda y La Papelera, y en el lado Este, las de Cal Serra y Cal Fernando Puig.

13.13. El Plan recoge la Unidad Vecinal de Absorción de la Obra Sindical del Hogar, San Cosme.

13.14.1. El Plan delimita los sistemas aeroportuario y portuario, - con su entorno industrial portuario. Califica de equipamiento la faja marítima, situada entre la autovía, junto al término de Viladecans, y el límite de la zona portuaria.

13.14.2. El Plan ha adoptado, a partir de las recomendaciones de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la propuesta de desvío limitado del río Llobregat, con una nueva desembocadura, por el Este de la zona aeroportuaria, y de forma opuesta a la amplia propuesta de desviar el río -

por el antiguo cauce desde San Baudilio, por el Oeste del aeropuerto y que se argumentaba en función de las exigencias futuras de desarrollo del puerto que, tarde o temprano, impondrá sus exigencias como fuente primaria de riqueza y soporte del desarrollo regional y nacional.

13.14.3. La exigencia de asegurar reservas de suelo para crecimientos futuros a costes razonables, es total y absoluta por tratarse de infraestructura vital para el desarrollo económico y social de la región e incluso del pais. La actual política de organización de puertos exige su concentración en puntos determinados, por exigencias del costoso utillaje y equipo necesario para las operaciones rápidas de carga, manutención y servicio.

13.14.4. El Plan califica la zona denominada "El Pratense", en los terrenos de Can Masagué, Can Patrici y Can Pan, de entorno industrial portuario, cuyo desarrollo deberá llevarse a cabo según las normas del III Plan de Desarrollo, en conexión con el puerto.

13.14.5. Los terrenos del antiguo cauce del río, exentos de servidumbres aeronáuticas se califican como industriales hasta la prolongación de la calle A de la Zona Franca.

13.14.6. La vía vertical de conexión, ya mencionada con anterioridad y que seguirá, aproximadamente, junto a Can Vilaplana, paralela al Camino de Can Bitxot y Can Molet, tendrá enlace con la vía rápida, prolongación de la Avenida A de la Zona Franca. Será el límite entre el sistema aeroportuario, y la franja marítima (puerto, entorno industrial portuario y equipamientos).

13.14.7. La calificación de Equipamiento de parte de esta faja marítima, viene impuesta por la exigencia de un aprovechamiento público e integral de las playas al servicio de toda la comunidad. Además, sus características turísticas y recreativas, concuerdan con la proximidad al aeropuerto y con las servidumbres físicas y electromagnéticas que pesan sobre ella. El previsto desplazamiento de la actual pista del aeropuerto hacia la costa, con el fin de que la separación entre pistas cumpla las disposiciones intencionales vigentes, refuerza la anterior argumentación. Los estudios sectoriales sobre costas, sobre deporte y ocio y sobre el litoral apoyan las decisiones tomadas en este sector.

13.14.8. La calificación expuesta está en contraposición con las pretendidas ubanizaciones de carácter residencial, contradictorias en su localización, por cuanto pretendían desarrollarse como vivienda de cierta calidad, en base a una determinada oferta, no justificada por su proximidad a las áreas industriales de El Pratense y de la Zona Franca. Por otra par

te, en caso de utilizarse como residencia de menores calidades, daría lugar a elevados costes sociales por su situación aislada de núcleos urbanos, con dificultades de transporte y ambientales, por su proximidad al mar y al aeropuerto, - con la lógica deteriorización que se produciría.

13.14.9. La antigua zona deportiva que se situaba en El Remolar, se mantiene para los mismos usos y para otros similares de - equipamiento público, que tengan relación con el mar.

13.14.10. Las márgenes del río Llobregat, se reservan como espacios libres, por la proximidad de la zona aeroportuaria y como borde de separación del sector industrial. Además constituirán un acompañamiento paisajístico junto a tan importante elemento geográfico.

14. RIPOLLET

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

14.1.1. Ripollet está situado sobre el borde de arcillas que separa las terrazas bajas de regadío, del río Ripoll, en el punto de conexión con el sistema central del Vallés, siguiendo - el antiguo camino de San Cugat, obligado a pasar por esta población para salvar con facilidad los ríos Ripoll y Seco y la riera de San Cugat, sin transcurrir por zonas de ca-- rácter inundable.

14.1.2. Ripollet es un núcleo de gran interés agrícola y de conexión urbana, a pesar de que carece de ferrocarril y de que queda marginado de los grandes ejes comarcales de comunicación - principalmente el eje urbano del Ripoll, Sabadell-Tarrasa y el eje del Besós. Se ha producido un crecimiento que, si bien es localmente bastante intenso, no ha ocasionado grandes problemas urbanísticos, a excepción de los que resultan del paso de la antigua carretera de Ripollet a Màs Rampinyo.

14.1.3. El sistema urbano adquiere una forma arqueada, siguiendo - las terrazas pluviales y el cambio geológico que se sitúa a lo largo de la calle Anselmo Clavé y de las carreteras -

B-140 y B-141.

14.2.1. Por la parte Sur, han impedido el crecimiento las terrazas del río Ripoll, que a pesar de su interés agrícola han ido transformándose en superficies industriales, sin la existencia de Plan Parcial, hecho que obedece a la calificación que le otorgó el Plan del 53.

En este sector se ha perdido una Zona Verde, prevista en el Plan vigente, que ha sido edificada, sin mediar un Plan Parcial y ni siquiera una licencia provisional.

14.2.2. En su lado Este el crecimiento se ve obstaculizado, en parte por las dificultades de accesebilidad que provoca la línea férrea Barcelona-Puigcerdá y en parte por la existencia de la zona militar, granja y polvorín, que con su extensión y radios de servidumbre ha impedido el normal desarrollo urbano.

14.2.3. En la parte Norte, han sido las calificaciones de carácter rural las que han impedido el crecimiento hacia Santa Perpetua y Sta. Mª de Barberá, por una parte, y los previstos trazados del tercer Cinturón y del ferrocarril Papiol-Mollet, por otra, que dificultan el desarrollo hacia esta dirección.

14.2.4. El sector que se ubica en la pequeña faja de terreno, entre

el río Seco y el Ripoll, formando parte de la trama de Sardanyola, trabaja prácticamente relacionado con el núcleo - urbano que se sitúa sobre esta zona y sobre esta línea de accesos.

14.3.1. La situación urbana expuesta, a pesar del fuerte peso industrial de Ripollet y de la dinámica que se ha producido en los últimos años, y acaso debido a la edificación sin Plan Parcial, que dificulta el proceso de planeamiento y urbanización, ocasiona problemas de funcionamiento. Todo el término municipal converge en el puente sobre el río - Ripoll, que lo une a Sardanyola, punto de mayor accesibilidad al sistema urbano.

14.3.2. Este punto es muy conflictivo, a causa de su situación sobre la Carretera que une Sardanyola con el sector de Màs-Rampinyo en Moncada, que ocasiona la confluencia de los - "tráficos a través" con los urbanos; influye, además, la propia estructura convergente de las diferentes zonas sobre este punto, debida a la forma urbana del nucleo antiguo (calle Calvo Sotelo, General Mola y 26 de Enero), del Torrente Tortugues en la parte de Masía Clos y de las distintas calles en que se organiza el ensanche situado a lo largo del eje de San Jorge y las calles del Reverendo C. Tuset y Maria Torras.

14.3.3. La organización de la estructura urbana está montada sobre

terrenos de pendientes bastante suaves, desde el límite de la Comarca (en el camino de La Sierra, que separa el Valle de Can Cabanyes y el Torrente de Can Durán, donde se ubica la Zona Militar) hasta las terrazas sobre el río Ripoll, que discurre a cota mucho más baja, dificultando la accesibilidad general desde Sardanyola y Moncada.

14.4. La red viaria de Ripollet se organiza formando una trama de vías horizontales, según cotas de nivel, y de líneas radiales que parten aproximadamente del cruce del camino antiguo de Sta. Perpetua con el límite del término.

14.4.1. Las vías horizontales más importantes propuestas por el Plan son: la variante de la actual carretera de Moncada hasta la entrega con la Carretera de Santiga; la antigua carretera - sobre las calles Anselmo Clavé y San Luis; la Rambla de San Jorge, que continúa a través de las calles de Las Escuelas y José Antonio y del Camino de Sta, Perpetua; la calle del Dr. Gassó i Vidal; y finalmente la vía prevista en el Plan del 53, situada aproximadamente en la cota 90.

14.4.2. Las radiales más importantes se sitúan normalmente adaptándose a la topografía del terreno, unas en zona de cresta, - como el Camino de La Sierra o la calle de María Torras, otras en las zonas de Los Valles, como las calles del, Rvdo. C. Tuset, la del Río y la paralela al complejo industrial Vargas, otras en el Casco Antiguo y finalmente, la calle Pizarro y la Rambla prevista sobre el Camino de la Salud.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

14.5.1. El Plan parte de la hipótesis de la necesidad de preservar la relación de la Comarca con los asentamientos que se producen a lo largo del Vallés Central, principalmente sobre las Rieras de Polinyà, Sentmenat, Riera de Caldas y Gallecs.

14.5.2. De acuerdo con el Plan Director del Area Metropolitana resulta de interés alejar los mencionados sistemas urbanos de la aglomeración comarcal, por razones de facilidad de conexión a las vías y arterias principales, a causa de su adecuación al sentido del sistema territorial. Esto conseguirá mantener una serie de viajes dentro del subsistema urbano y facilitará una autosuficiencia para determinados desplazamientos, que de otro modo dependerían del área central. Incluso por razones de empleo, es necesario tal alejamiento para limitar el obligado desfase entre residencia y lugar de trabajo.

14.6. El Plan delimita con exactitud la zona de Casco Antiguo y las zonas en que el crecimiento se desarrolla en ensanche, aunque protege, desde la calle Rvdo. C. Tuset y la Rambla San Jorge, el triángulo que aún mantiene prácticamente todo su desarrollo con edificación aislada. El Plan prevé su transformación con viviendas adecuadas al sistema urbano,

pero respetando las condiciones de la trama existente. Al - mismo tiempo protege la zona superior del núcleo con una serie de parques urbanos que poseen penetraciones dentro de - la zona edificada, siguiendo las diferentes líneas de pen-- diente o límites de propiedad.

14.7.1. En cuanto al desarrollo urbano, el Plan contempla como residenciales las zonas de Can Clos, Can Buxó y Las Grasses. -- Estas áreas muy idóneas por su posición elevada, así como - por las facilidades de acceso desde la prevista vía de Cornisa y la Carretera de Santiga. Asimismo se han respetado - las dos manzanas junto a la calle San Enrique que se encuentran ya edificadas.

14.7.2. El Plan, de acuerdo con el Plan Parcial aprobado, mantiene previsiones en el sector edificado del Torrente Tortugues . En cambio califica como zona de desarrollo residencial de - intensidad 1 el resto de los terrenos, si bien con la exi-- gencia de equipamientos internos según estándares.

14.8. Las terrazas que se sitúan en los terrenos de El Mas y de Can Castells, ya lindantes con Màs Rampinyo, se califican de Zona Industrial, tal como se desarrollaban en el Plan del 53, excepto determinados ajustes de zonas verdes pre-- vistas sobre el Torrente de Can Durán y de La Minguella.

14.9. En cuanto a la Zona Urbana, interesa principalmente centrar

se en el problema viario, por cuanto significa una cierta transformación sobre la forma de funcionamiento de Ripo-- llet, y sobre la organización de las diferentes tramas urbanas.

14.9.1. El Plan pone acento sobre la vía de Cornisa, anteriormente mencionada, con enlaces sobre la Autopista de Sabadell-Tarrasa y la carretera nacional 150. Esta vía permitiría separar el tráfico a través del intensísimo tráfico interurbano San Cugat-Sardanyola. Además daría un acceso importante a Ripollet y a la zona del Vallés Central. Esta vía de Cornisa, sigue a lo largo del camino de La Sierra, sobre - la cresta del asentamiento, y permitirá enlazar con el 3er Cinturón. Con ella se augura una fácil entrada al Parque - del Tibidabo, una conexión con los tres túneles del Tibidabo y un enlace con el valle del Llobregat y la carretera - Barcelona-Tarragona por el Ordal.

14.9.2. El Plan considera la vía de borde del núcleo urbano, que separa las zonas de residencia de las industriales, y que se sitúa sobre la vía prevista en la actualidad, parte sobre - la Carretera de Moncada-Màs Rampinyo y parte sobre terrenos de nueva afectación. Es interesante la forma en que se re-- suelve la posibilidad de conectar con los accesos internos a la zona urbana y la utilización de la calle sin nombre,- paralela a la de San Enrique, como calzada de servicio y - apertura sobre la prolongación de la calle de La Salud, junto a la parte de Can Clos.

14.9.3. A nivel superior, el Plan organiza con claridad la entrega del ensanche que se sitúa junto a la Rambla de San Jorge, - dándole continuidad, sobre el antiguo camino de Sta. Perpetua, de interés para reforzar la conexión de las tramas nuevas con el núcleo tradicional.

También se organizan las calles del Dr. Bergos y de Tamarit, con posibilidades de entrega sobre la calle Pizarro y su -- prolongación en la parte superior, de cota más alta.

Del mismo modo se ha previsto dar salida a la calle Sarriá de Ter y su prolongación junto al complejo industrial Vargas.

14.9.4. Finalmente, en la parte Norte, se ha considerado, junto a la zona de crecimiento prevista por el Plan con carácter residencial, en los terrenos de Can Grasses, Can Clos y Can Buxó, una serie de vías, siguiendo parte de las propuestas por el actual Plan Parcial, sobre determinados caminos ya existentes.

Todo este sector se cierra, antes de entrar en la zona de influencia del 3er Cinturón, con una vía perimetral.

14.10.1. El Plan califica como área de Equipamientos, aprovechando la calificación de Zona Verde del Plan Vigente, la que se sitúa a la entrada de Ripollet, junto a los terrenos de Can Clos y del Molino de Font, con el fin de reforzar urbanamente, sin producir congestión, la relación con este núcleo.

14.10.2. Asimismo, se reserva como Zona de Equipamientos el suelo entre la variante de la Carretera de Moncada y la vía de Cornisa, aprovechando la buena accesibilidad y para no dificultar el funcionamiento en semi-trébol de las calles adyacentes.

14.11.1. Asimismo, el Plan considera un gran espacio libre, con el fin de que tengan cabida una serie de equipamientos generales al servicio de Ripollet y Màs Rampinyo e, incluso, de las zonas limítrofes de la Comarca (La Llagosta, Sta. Perpetua y Sta. Mª de Barberá) . Este anclave se constituye como un gran parque central, que se organiza sobre las márgenes del Río Ripoll y del Besós y de las Rieras Seca y de Polinyà.

14.11.2. Al propio tiempo se han protegido una serie de superficies del Casco Antiguo, mediante su calificación de Parque Urbano, para usos de jardín urbano al servicio del esparcimiento infantil y del reposo de personas mayores. También se ha considerado importante preservar al máximo la zona de acantilado desde la calle de Anselmo Clavé. Estos suelos se protegen tanto por la topografía del terreno, como por las vistas panorámicas de la población desde las partes llanas de La Ferrería y Sardanyola, y al propio tiempo, como zona de separación del sector residencial del industrial.

14.11.3. También se ha previsto una serie de zonas situadas en la calle Anselmo Clavé como jardines escalonados sobre la pendiente, que se han calificado como de verde privado de interés,-

por sus valores arquitectónicos o paisajísticos.

14.11.4. Asimismo el Plan ha ido acotando las diferentes áreas que se encuentran ya edificadas, al otro lado del Río Ripoll, junto a Sardanyola, dejando la calificación de Zona Verde en el -- punto en que la Autopista de Tarrasa-Sabadell, "aterriza" sobre una península.

14.11.5. Los terrenos que se desarrollan junto a La Ferrería, lindando con Moncada, se califican de Parque Urbano, tal como estaban en el anterior Plan. Esto se debe a las dificultades de accesibilidad en este importante nudo de comunicación, en el que, por un lado, está el intercambio de la Nacional de Barcelona a Manresa, la Autopista de Sabadell-Tarrasa, con la - vía de Cornisa y la entrada a Sardanyola, y por otro, la disposición de las líneas de ferrocarril y el cauce de los ríos.

14.11.6. Tal como se desarrollaba en el Plan de 1953, se ha acotado - una franja de protección junto al encauzamiento del río Ri-- poll, no sólo como servidumbre del mismo, sino también por - razones de relación paisajística de las industrias edifica-- das, y respetando el criterio y las orientaciones que fija-- ron tal determinación en el anterior Plan.

15. SAN ADRIAN DE BESOS

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

15.1.1. San Adrián del Besós es un pequeño núcleo situado sobre ambas márgenes del río Besós justo en su desembocadura.

15.1.2. Inicialmente el núcleo se desarrolló en el cruce de las carreteras a Mataró y a la Roca. Esta última va de la Roca a San Adrián y se prolonga a través de la calle Andrés Vidal, la Avda. del Castillo y la de la Victoria hasta la estación del Ferrocarril de Barcelona a Mataró.

15.1.3. El núcleo quedaba aislado totalmente de los desarrollos industriales que se situaban a lo largo de la calle Pedro IV de Barcelona, e incluso de Badalona, excepto del sector de Can Artigas. Además se desarrollaron una serie de ordenaciones regulares de manzana, a lo largo del camino que en la desembocadura del río Besós se dirigía a Matacós, a lo largo de la calle del Carmen. También aparecieron unos pequeños desarrollos de viviendas sencillas, junto a la zona que hoy se denomina La Catalana, cerca de la Subcentral eléctrica existente en la desembocadura del río, en la margen derecha.

15.1.4. Como grandes conjuntos únicamente aparecen Can Punxent y La Mina (en construcción). El núcleo, recuperados sus límites por la anexión de la zona de La Catalana, ha tenido grandes dificultades de crecimiento originadas por la propia situación y por las infraestructuras que lo han ido atravesando, principalmente la autopista de Mataró y la conexión del ferrocarril de Barcelona a Mataró con la línea de Granollers.

15.1.5. Una gran extensión del suelo ha tenido desde antiguo la calificación de Parque Urbano en las superficies inundables de la margen derecha del río, en los terrenos de Can Guiaxet, Can Petrolí, Can Sameró, Can Sabatés, Can Boada, Can Nandu y Can Magrans, lo que supuso pocas expectativas de crecimiento. Su dependencia de Badalona se ha acrecentado en un intento de separación de la metrópoli barcelonesa. Ha contribuido a ello el fuerte crecimiento de las zonas de Llefiá y Caritg, en el término de Badalona. Sin embargo el núcleo antiguo de San Adrián de Besós se ha ido reforzando y actualmente aparece con una cierta autonomía local a nivel funcional, diferente de la de las zonas de La Salud y de Llefiá. Este nivel de nucleidad se refleja principalmente en una serie de comercios existentes hoy y a los equipamientos urbanos alcanzados, a pesar de los deficits que se acumulan por la intensidad de su crecimiento.

15.2.1. Dentro del núcleo urbano y en la margen izquierda pueden distinguirse los siguientes sectores: 1.- El Casco antiguo.

2.- El sector de San Olegario. 3.- El sector de San Juan Bautista. 4.- El sector de La Barca. 5.- La zona industrial de Can Viudet y Can Bachs.

15.2.2. Estos diferentes sectores urbanos se situan a lo largo del eje de urbanización ya expuesto, Avenida del Caudillo y Avenida de la Victoria, constituido por los distintos núcleos de crecimiento histórico, fraccionados por vías importantes de conexión del sistema urbano de Barcelona con el área del Maresme.

15.2.3. El Casco Antiguo, próximo al Dordal, es la parte más elevada, limitada al Sur por la prolongación de la calle Guipúzcoa de Barcelona y de la antigua carretera de Francia.

El sector de San Olegario comprende las zonas de Can Ricart, Can Renom y El Sorral, entre la antigua carretera de Francia y la actual autopista de Barcelona a Mataró.

El sector de San Juan Bautista está situado al sur de la Autopista y limitado por los suelos libres que se ubican en la prolongación de la calle Pi i Gibert.

El sector de La Barca está situado entre el río Besós y el Casco Antiguo.

La zona industrial del sector de Can Viudet está emplazado entre la Avenida de Eduardo Maristany, y la zona marítima.

15.3.1. En la margen derecha el sector de La Verneda, situado entre la calle Guipúzcoa y el límite del término municipal con Barcelona, es zona de carácter industrial y residencial.

15.3.2. También en la margen derecha, se halla el Sector de La Catalana y una amplia zona que se desarrolla en la actualidad junto al enlace del ferrocarril de Granollers con el de Mataró. Esta última es una zona enormemente parcelada y con una gran cantidad de usos de carácter industrial o marginal, como la Central Térmica y la estación incineradora de basuras de Barcelona (en construcción). Los terrenos inundables de La Catalana, calificados de Parque Urbano, están ocupados por gran cantidad de viviendas y por algunas pequeñas industrias. Tanto unas como otras son en su mayoría clandestinas.

Los problemas son graves en esta zona. Las condiciones de urbanización son ínfimas y el sector está afectado por la autopista A-2, por el citado ramal del ferrocarril, por el encauzamiento del Besós, por el previsto Cinturón Litoral y por la apertura de la Calle Cristóbal de Moura. Las dificultades de conexión son insuperables, lo que representa una marginación permanente del Sector.

15.3.3. La única zona con desarrollo residencial, de este sector, ha sido la de La Madriguera, junto al Polígono del Sudeste del Besós, a la antrada de la autopista en Barcelona y la

zona denominada La Mina en los terrenos de La Fabriqueta y Can Sivilla. Esta zona fué objeto de una polígono residencial, prolongación del del Sudoeste del Besós, que se situa en suelos que anteriormente habían sido calificados como Parque Forestal, en el Plan de Ensanche de - Barcelona de 1856, pero que en los distintos planes posteriores habían ya perdido esa calificación.

15.3.4. Las condiciones ambientales producidas por la ubicación de las térmicas en la zona próxima a Badalona, la cercanía del río Besós, los problemas del alcantarillado por la falta de cotas del terreno y los usos de carácter marginal situados en los terrenos de Can Punxent y Can Sabatés, originaron una deteriorización y depreciación de la zona que es difícil de solventar y elevar.

15.4.1. El problema fundamental de este núcleo es el de su conexión viaria transversal. Este hecho se debe a la escasa dimensión de las Avenidas del Generalísimo y de la Victoria que se constituyen como ejes urbanos principales de los tráficos a través de San Adrián. Su peculiar posición urbana es la causa de que los tráficos de Santa Coloma de Gramanet en su búsqueda del acceso a Barcelona por la calle Guipúzcoa y la autopista A-2 (y en el futuro por Cristóbal de Moura), se canalicen por este término. Por otra parte cabe considerar las exigencias de paso de la autovía de la margen izquierda del río, que permitirá acceder al Paseo Marítimo, y el cinturón litoral, en la mar-

gen derecha.

15.4.2. Un segundo problema es escasez de equipamientos en todo el núcleo. Los pocos espacios libres disponibles dentro del núcleo obligan, ante las densidades actuales y las potenciales, a buscar suelos para dotaciones locales y para usos administrativos, escolares y deportivos.

15.4.3. Las industrias mal situadas o fuera de ordenación constituyen otro de los problemas planteados en el municipio. Estas situaciones dan un carácter de inestabilidad al desarrollo urbano.

15.4.4. Un cuarto tema se presenta con la extraordinaria intensidad del crecimiento, que obedece a su privilegiada posición dentro de la tercera corona de urbanización de la aglomeración barcelonesa. La autopista libre ha elevado aún más el valor de los suelos, como asentamiento de la población al servicio de la industria del propio municipio, de Barcelona y de Badalona.

15.4.5. El quinto problema lo constituye la tensión en cuanto a destino y usos de los suelos de Can Serra, Can Magrans, Can Nandu, Can Casellas, La Catalana, Can Punxent, Can Sabatés, Can Picas y Can Royo, en la margen derecha del río Besós.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

15.5. Numerosos Planes Parciales han sido desarrollados previamente en casi todo el área urbana. En algunos casos no han prosperado por las transformaciones y modificaciones que introducían en el Plan Comarcal de 1.953.

15.6.1. En el Casco Antiguo, el Plan pretende dar paso a una Avenida de 30 metros, prolongación de la Avenida Juan XXIII y su conexión con Santa Coloma de Gramanet, con el fin de aliviar los problemas de tráfico motivados por los actuales trazados de la carretera y de su salida en el sector de la Plaza María Grau.

15.6.2. En este sector el Plan recoge y califica como jardín urbano la manzana que se situa entre las calles Monjas, Mayor, General Mola y la Plaza de la Iglesia, a fin de que aparezca como extensión de ésta y permita un mayor espacio libre alrededor de las escuelas ubicadas en ese lugar. Al propio tiempo servirá de pulmón al importante número de habitantes potenciales en ese sector. El Plan ha respetado las densidades existentes y potenciales, con la intención de conseguir una transformación de usos solar a solar, a través de un proceso contínuo sobre las antiguas viviendas, pero siempre según los tipos de or-

denación y las posibilidades de edificación que se han desarrollado hasta hoy.

Asimismo el espacio antes mencionado se prolongaría por detrás de la zona de la Iglesia hasta la Avenida de Juan XXIII.

15.6.3. El Plan respeta la zona industrial en la prolongación de la calle Alcázar de Toledo y de Andrés Vidal. De igual forma preve un acceso a la Avenida de enlace desde Santa Coloma de Gramanet, junto al encauzamiento del río, que serviría de paso a la carretera de Francia por la costa.

15.7.1. En el sector sur de San Olegario existen pocas probabilidades de introducir nuevos equipamientos. Se mantienen: la actual Casa Consistorial, las Escuelas, el Instituto de Enseñanza Media, el Colegio San Salvador, los equipamientos previstos junto a la Plaza de Calvo Sotelo y la propia plaza donde se ubica el aparcamiento subterráneo.

15.7.2. El Plan ha calificado como "en densificación" parte de los suelos de la zona de Can Renom. El gran desarrollo actual se debe al fuerte aprovechamiento derivado de edificar en una zona cerrada terrenos carentes totalmente de edificación.

15.7.3. El Plan preve la remodelación de las manzanas junto a la autopista con el fin de darles la separación que la orden ministerial correspondiente exige, y conferir a San Adrián una nueva visión panorámica desde este importante elemento de compresión del sistema urbano.

15.7.4. Asismismo se recoge la ordenación prevista en el Plan -- Parcial del Sorral, con ciertas características especiales y administrativas que permiten pensar en la realidad de un desplazamiento del actual centro, situado junto a la carretera, hacia la Plaza de Calvo Sotelo, en zona -- más al servicio de la población y más dentro del núcleo urbano.

15.8.1. En el sector de San Juan Bautista, el Plan integra las - zonas urbanas de Can Artigas, en Badalona, y propone una franja de protección de la zona industrial, prolongada - hasta la continuación de la Avenida de Juan XXIII en su incorporación, a la altura de la Plaza Martínez Anido, con la Avenida de la Victoria.

15.8.2. La estrategia de renovación mencionada anteriormente de la zona frente a la autopista, vendrá facilitada con las remodelaciones previstas en el sector sur de la autopista y en la zona del Polígono de San Juan Bautista. Estas remodelaciones tienen efectos importantes ya que permitirán

prolongar, por debajo de la autopista y junto a la rampa de acceso, la zona de parque que se situa entre el núcleo urbano y el Polígono de San Roque. El fin de esta operación es que los desarrollos a lo largo de la calle del Carmen y los futuros de la zona de La Barca, pueden tener fácil conexión urbana con los sectores superiores. Estos sectores están hoy obstaculizados por la existencia de diferentes establecimientos industriales, de gran importancia física, que se ven obligados a conectarse a través del borde del río o de la actual Avenida del Caudillo. Esta Avenida deberá poder anlazar, como mínimo a nivel peatonal, con la calle del Carmen, a fin de que la Avenida de la Victoria cumpla el papel interurbano y de conexión con la zona del ferrocarril.

15.9.1. En el sector de La Barca, se proyecta la prolongación de la calle Crisóbal de Moura de Barcelona para entregarla en la zona industrial de Badalona, a través de la afectación prevista en el anterior Plan General.

A su vez se han calificado como zona de desarrollo residencial los terrenos situados junto al núcleo habitado, con el fin de que este sector alcance una mayor importancia residencial y pueda disponer de dotaciones complementarias.

Asimismo se han previsto las separaciones con las zonas industriales existentes, en los terrenos de la Papelera

del Besós, Nicolau y Cia., Iso Vitrificados, la Compañía Española de Fabricación de Vidrio, etc...

15.9.2. El Plan mantiene como Parque Urbano y zona de Equipamientos, la parte Sur, tal como los calificaba el Plan de -- 1953, en la desembocadura del río Besós.

En estos suelos será posible ubicar los equipamientos -- que no tienen cabida en el núcleo urbano: enseñanza se-- cundaria o las zonas deportivas de considerable tamaño,- ligadas a la utilización de la playa, hoy muy degradada por los resíduos de las industrias de la zona costera.

15.9.3. La vía que discurre junto al encauzamiento del Besós, según proyecto de la Confederación Hidrográfica del Piri-- neo Oriental, se enlazará con el Paseo Marítimo que, por encima del Ferrocarril, lindará con los terrenos de La - Catalana y se prolongará, a través de la Avenida de Eduardo Maristany, por los municipios de San Adrián y de Badalona. Toda esta franja litoral será objeto de remodela-- ción, a semejanza de las propuestas en la costa de Barcelona.

15.10.1. El Plan recoge el Polígono de La Mina y mantiene la ca-- lificación actual de zona industrial en el sector de La Verneda, a excepción de los bloques de viviendas exis--

tentes; y como zona de Parque Urbano los terrenos de La Catalana y de Can Punxent, entre la antigua carretera - de Mataró, la vía de separación con Barcelona prolongación de la Via Trajana, la prolongación de la calle -- Cristóbal de Moura y el límite Oriental del Polígono de La Mina. Esta calificación nace con el Plan de Ensanche y Extensión de Barcelona de 1856 y se mantuvo en el Plan Comarcal de 1953.

15.10.2. La utilización de esta área como Parque Urbano, aparece difícil ya que exige demoliciones en La Catalana y la - desafección de usos que se hallan ubicados con carácter provisional o fuera de ordenación, lo que presenta di-- ficultades de ejecución al irse demorando el problema - como ha sucedido desde el,momento de su calificación en 1856.

15.10.3. La necesidad de proximidad a los núcleos urbanos, las - exigencias de refrigeración y de suministro de combustible, la complementariedad de usos, el interés general de los servicios que prestan, y las situaciones de hecho, son - los motivos de que el Plan incluya la Térmica y la estación incineradora de basuras, como área de reserva para servicios técnicos.

15.10.4. Las afectaciones causadas por la autopista de Mataró y

las nuevas que ocasionará la del Litoral y el enlace de ambas, agravarán aún más la rotura de los nexos de vecindad establecida dentro de la comunidad urbana de la zona de La Catalana.

15.10.5. El Plan recoge asimismo las calificaciones y ordenaciones establecidas ya en las zonas de La Madriguera y en la de Can Sivilla o de La Mina.

16. SAN BAUDILIO DE LLOBREGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

16.1. San Baudilio está situado en la margen derecha del río - Llobregat, ya cercana la desembocadura, sobre su extenso delta, en posición avanzada sobre la colina en la que se edificó el Castillo en torno del cual fue surgiendo el antiguo casco de la población.

Es municipio de una gran riqueza, a causa de la extensión de sus zonas horto-frutícolas y por su posición urbana, como puente entre el sistema de la margen derecha del Llobregat y el del Delta, que bordeando el área costera se extiende hasta Castelldefels.

16.2. Desde el punto de vista topográfico, es importante describir su forma, porque la configuración del terreno ha condicionado la propia organización urbana. Destaca un eje montañoso en cuña sobre el río que, desde la ermita de San Ramón, se extiende diagonalmente hasta el cerro del Castillo, pasa por los altos en que hoy se encuentran las Escuelas Municipales en la calle General Varela y General Queipo de Llano y termina en el macizo denominado Torre Figueras.

16.3. La mencionada cadena de cerros divide el término en dos partes perfectamente diferenciadas. Por una parte la zona que se extiende sobre los llanos de las Rocas y de - Llort en la parte Norte, junto a los sanatorios siquiátricos y el cementerio, y por otra, los terrenos junto_ al Parque Móvil Militar, la zona de San Ramón, la Unidad Vecinal de Cinco Rosas y los sectores de las Rieras Fonollar y de Can Sales.

16.3.1. El primer sector, situado en la parte norte, se halla montado sobre la carretera que desde San Baudilio se dirige a San Clemente de Llobregat, a través de la Collada de Rocas, y que luego relaciona la Riera de Bori con la zona - de la Riera Bardinas.

16.3.2. El otro sector, ubicado en la zona interior del río, tiene un nivel de calidad más alto y mayor densidad urbana, debido a su apoyo en la ciudad jardín antigua, La zona limítrofe situada sobre la carretera o camino de Sales y el antiguo camino de Viladecans, se halla mucho más deteriorada, debido a un proceso de urbanización rápido y de carácter marcadamente suburbial, similar al de la zona de - Santa Coloma de Cervelló, con edificaciones entre medianeras y muy estrechas, sobre antiguas parcelaciones.

Estos dos sectores o ensanches tienen pocas facilidades de conexión, ya que la única posibilidad es la calle de Luís Pascual Roca, totalmente congestionada por la confluencia de las diferentes vías que en ella desembocan, Tampoco es fácil su prolongación por la muralla que supone el casco antiguo. Este núcleo de bastante extensión y de callejuelas muy estrechas queda limitado por las calles de Montclar, Obispo Irurita y del Ebro, como borde Norte-Sur.

16.3.3. El antiguo centro histórico se desarrolló como una ciudad colina, en torno al Castillo, junto al que surgieron una serie de mansiones y edificios de considerable categoría, como las que se encuentran en la calle de San Pedro y que confieren un gran valor formal y paisajístico a San Baudilio, visto desde el Delta.

En la otra vertiende del montículo se desarrolla el centro principal de la población de San Baudilio, donde se encuentra la Iglesia, el Casino y los jardines colgantes, desembocando en la Rambla del Caudillo que se dirige hacia la parte nordeste de la localidad.

16.4. En el Plan del 53 se preveía una ambiciosa conexión de los dos ensanches a través de la hondonada existente entre los

altos de Torre Figueras y San Ramón, con la prolongación - de la Ronda de San Ramón hasta la calle de su mismo nombre en el ensanche norte, cruzando la calle de Eusebio Güell y hasta la Plaza de Marianao, a la entrada de la urbanización del mismo nombre.

Este distribuidor, que inicialmente se había previsto como autopista, ha quedado sensiblemente reducido en el Plan. Su finalidad es la conexión de las zonas de residencia de ambos ensanches, a la vez que entrada y salida Norte y Sur de la población, sin tener que apoyarse en la carretera comarcal. Permitiría comunicar estos dos sectores con la Ciudad Cooperativa, situada en el límite del término, y con la Colonia Güell, ya en Sta. Coloma, a través de la proyectada carretera de Ronda que bordea este último núcleo. En la actualidad la conexión es difícil a causa de la barrera que representan el cementerio; los institutos siquiátricos, masculino y femenino; y los torrentes de Piñol y dels Canons, que al cruzar la población dificultan todavía más el aludido acceso.

16.5. El crecimiento de San Baudilio, inicialmente con un cierto carácter industrial, se ha acelerado en los últimos tiempos, con motivo de la promoción de diferentes sectores al amparo de la Carretera de Sta. Cruz de Calafell a Fogás de Tordera, como los de Can Sales, el Fonollar y el Bullidor. Estas áreas con Planes Parciales aprobados no han tenido un gran proceso de edificación ni de ocupación a causa de la falta de obra

urbanizadora. Ello ha motivado que las industrias sólo hayan ocupado las zonas colindantes a la Carretera mencionada de Sta. Cruz de Calafell.

El peso industrial de la demarcación es importante, a causa del establecimiento de algunas industrias importantes de los sectores electrónico, editorial, acero inoxidable, alimenticio, etc...

16.6.1. Aparte de la influencia que ejercen las nuevas y florecientes industrias como atracción de la población, el crecimiento se ha debido a la extraordinaria y fácil comunicación que posee con Barcelona. Los Ferrocarriles Catalanes, por ejemplo, disponen de servicios rápidos con frecuencias muy altas.

16.6.2. De la misma forma el ensanche sur de la población, desarrollado en derredor de la Pza. Cataluña, va ligada a la apertura de la carretera militar, trazada paralelamente al canal de la margen derecha del Llobregat, y construída con motivo de la ubicación en San Baudilio del Parque Móvil Militar.

16.6.3. También influyó la solución del cruce de Carreras junto al puente de Cornellá y el nuevo pavimento de la carre-

tera de la Diputación. De este modo San Baudilio dispuso de un enlace director con la Gran Vía de Barcelona, mejorando grandemente el acceso al municipio.

Esta mejora de la accesibilidad, tanto de transporte público como de red viaria, ha hecho que San Baudilio sea polo de atracción de una serie de industrias que buscaban salir de Barcelona, a un lugar no excesivamente lejano de la ciudad y susceptible de disponer de áreas de residencia para personas económicamente débiles.

16.7. El proceso de urbanización encontró una serie de facilidades para su iniciación y crecimiento. Uno de ellos fue disponer de un planeamiento de poca intensidad, de edificación, pero extenso. El desarrollo urbano antiguo de gran parte de San Baudilio, con los ensanches decimonónicos al norte y sur del núcleo primitivo, se llevó a cabo con un alto nivel inicial de urbanización, tipo ciudad jardín, en apogeo en los inicios del siglo XIX.

Sin embargo, la ubicación de la sub-central FECSA, entre la calle de Isaac Albéniz y la de la Ronda del Parque Móvil, así como la instalación de la sub-central de ENHER en el borde del término municipal, lindando con Viladecans, han influído en la deteriorización ambiental, ya que la enorme cantidad de líneas de transporte de alta tensión dificultan el proceso urbanizados y causan notables y molestas servidum

bres.

16.8. El Plan del 53 definía una extensa zona de casco antiguo, que se desarrollaba sobre la ciudad primitiva en las colinas, y un sector en el llano, limitado por la calle Mayor y calle de San Pedro, como ejes horizontales. Este-Oeste, y por la Avenida María Girona y las calles de la Plana y Viuda Vives, como bordes Norte-Sur.

El Plan disponía dos extensiones de ensanche intensivo, en las dos zonas próximas al casco antiguo, orientadas en la dirección de los ensanches ya existentes; una seguía - la carretera del Borí, hasta su encuentro con la Riera de Can Piñol y de Els Canons, en el punto circulatorio de - mayor dificultad de paso, junto al antiguo campo deportivo de la Unión Samboyana, y la otra está situada sobre - el cerro de Torre Figueras y del Castillo, junto a la calle General Queipo de Llano, y a través de la calle Alberto Arbós, se entrega suavemente sobre el canal de la margen derecha del Llobregat, límite de los terrenos edificables. Los dos ensanches primitivos se calificaron de suburbana extensiva y semiintensiva. Ambas tramas giran sobre un - centro constituído por la Plaza de Calvo Sotelo y Plaza Cataluña, debido a la liberación de una manzana entera como plaza urbana.

Es importante señalar el sector de desarrollo urbano, en-

tre el Torrente de Can Piñol y el Torrente dels Canons. Es un distrito que se extiende a lo largo de la interesante calle de Miguel y de la de Raurich, con edificaciones de notable calidad que datan de principios de siglo, bien entre medianeras, bien aisladas con jardines, en la parte anterior y posterior, y grandes y artísticas verjas. Este Ensanche seguía la traza del antiguo camino dels Canons y se hallaba calificado por el Plan como Suburbana - Semiintensiva, con grave peligro para su actual calidad.

El Plan de 1953 cerraba el crecimiento urbano de la zona con las calles de Gual Villalbí y del Acorazado España. Sólo consideró como crecimiento de Ciudad Jardín la zona de Marianao y de Can Bori. La urbanización situada en el sector de San Ramón y el antiguo núcleo sobre la carretera que ascendía a la Ermita, no fueron recogidos. Ni lo fueron los terrenos lindantes con el área de la Riera del Fonollar, donde hoy está situada la U.V.A. de Cinco Rosas. Ambos terrenos fueron calificados como Agrícola Permanente.

16.9. Como consecuencia directa de la construcción de la U.V.A. de Cinco Rosas, se produjo una invasión clandestina en las laderas de la montaña de San Ramón. Se formó un núcleo de parcelación muy atomizada y de difícil resolución urbanística. Un Plan Parcial no aprobado intentó legalizar la situación. Aparte de la pretensión de extender el sector, no resolvía los graves problemas de urbanización ni la escasa

calidad de ciertas viviendas. Es uno de tantos intentos de aprovechar la invasión clandestina para obtener posteriormente mayores plusvalías. El sistema comporta unos elevados costes sociales por la falta de la obra urbanizadora y la carencia de una serie de servicios, que exige la propia Ley del Suelo.

16.10. La implantación de la Unidad Vecinal de Absorcion de Cinco Rosas, construída por la Obra Sindical del Hogar, a pesar de su baja densidad y del alto nivel relativo de dotaciones, provocó procesos de marginalidad urbana. A causa del relativo alejamiento del municipio, surgieron tensiones y malestar. El alejamiento real, no excesivamente pronunciado, se intensificó, con la ubicación del Parque Móvil Militar, la Sub-Central de FECSA y las nuevas instalaciones del Campo de Deportes de la U.D. Samboyana. Se creó una verdadera barrera que rompía la fácil conexión urbana de la Unidad Vecinal con el sector del ensanche sur.

Esta falta de autosuficiencia ha sido la que ha originado una cierta nucleización autónoma del sector de Cinco Rosas, paralelamente al sector desarrollado junto a la carretera de Sta. Cruz de Calafell, en los terrenos del Fonollar, desenvolviéndose urbana y humanamente de forma casi independiente de los problemas del casco antiguo.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

16.11. Las previsiones para el Casco Antiguo son las siguientes:

16.11.1. Sobre la colina, a continuación del núcleo más antiguo, el Plan mantiene como ciudad jardín las fincas situadas junto a la cuesta de la Iglesia y que bordean la calle Mistral. La finca neoclásica ubicada entre la calle S. Pedro y la calle Alta de S. Pedro, la finca con jardín escalonado que se desarrolla hasta el canal de la margen derecha del Llobregat y el propio hotel "El Castillo", se califican de verde privado de interés. Sin merma de la propiedad privada, se protegen valores de interés público recuperables para la comunidad en el momento en que San Baudilio haya adquirido mayor peso demográfico y pueda potenciar el centro histórico como valor cultural y simbólico.

16.11.2. Junto a la calle de Mistral, el Plan preve la remodelación de la zona de barracas y la creación de un "parking" junto a la plaza, ya propuesto por el Plan de Reforma del Casco Interior que no llegó a aprobarse.

16.11.3. Asimismo deberá procederse a la remodelación de la pe

queña manzana situada entre las calles Zurbano y Alberti, frente a la Plaza de M. Capdevila. Esta manzana es de gran importancia, pues se integra en el conjunto de las edificaciones antiguas de gran calidad de la calle San Baudilio y calle Hospital, que se prolongan por la calle del Gral. Prim hasta desembocar en la amplia y representativa plaza de José Antonio, actual foco y foro de la ciudad.

16.12. El Plan estudia la evolución y transformación de la zona situada junto al mercado, alrededor de las calles Luis Castells y Víctor Balaguer.

Este sector es el de viviendas de más calidad de la población y el que tiene más posibilidades de centralidad, por hallarse asentado entre los ensanches de mayor peso demográfico: el que gira en torno a la Plaza de Calvo Sotelo y el que se desarrolla alrededor de la plaza Cataluña. Esta zona llegará a ser en el futuro el núcleo central de San Baudilio.

16.12.1. A fin de cumplir la anterior previsión es preciso abrir unas ciertas vías de penetración en el casco antiguo y la aludida Ronda de San Ramón, al objeto de que puedan relacionarse los diferentes núcleos de la ciudad. La carencia de estas vías explica hoy día la congestión de

la calle Luis Pascual Roca, único enlace entre los sectores urbanos y paso obligado sobre las Rieras de Can - Piñol y del Llord.

Las vías de penetración se apoyarán sobre la calle Luis Castells, prolongada por la calle Raurich y la de Miguel, por una parte, y por otra sobre la nueva vía prevista - por el Plan por el límite del antiguo campo de la Unión Samboyana y que se prolonga por la calle Víctor Balaguer, la cual se abriría en la manzana hoy cerrada hasta empalmar con la calle La Rapa.

Ambas calles, con direcciones únicas, constituirán un e eje básico, reforzado por una importante vía de distribución al oeste, la Ronda de S. Ramón, y la calle Montevideo al este, que se ensanchará en los puntos de verde privado y en la zona de remodelación de barracas.

16.12.2. Al objeto de reforzar este centro, el plan preve, tal como se ha dicho, la remodelación de la manzana que separa las calles Víctor Balaguer y La Rapa, en la que se preven usos de carácter comercial y ordenación abierta de carácter singular.

Asimismo se planea una cierta remodelación de la manzana próxima al mercado, limitada por las calles Obispo_ Irurita, Víctor Balaguer, Eras y Luis Castelló, que constituye la rótula que conecta el sector de que nos veni—

mos ocupando y la zona de mayor interés comercial del Casco Antiguo.

16.12.3. A su vez la principal zona comercial se trasladará a los terrenos hoy ocupados por el antiguo campo de La Samboyana. En ese punto, el Plan dispone la creación de dos nuevas vías que conectarán la calle Martí con la de Luis Pascual Roca, que se prolonga por Alberto Arbós, y la calle Montmany con la del Acorazado España. Así se logra que a través del futuro centro se comuniquen los dos grandes ensanches, quedando la calle Mosén Jacinto Verdaguer como eje dedicado al transporte público.

16.12.4. La intersección de las dos calles definidas en el anterior apartado con las vías de penetración en el Casco Antiguo -Víctor Balaguer y Luis Castell- darán origen a una plaza en los terrenos lindantes con la antigua Fuxarda Samboyana. Este punto es importante por cuanto debe resolver el problema de tráfico originado en el sector, agravado con la apertura hacia el exterior de Eusebio Güell.

La aparición de esta plaza libre, central, de media hectárea, junto con las zonas propuestas de remodelación de los usos actuales, creará un área central calificada junto con el Polígono que se sitúa entre la Avda. Gual

Villabí y la calle de Mosén Jacinto Verdaguer que, como hemos dicho anteriormente, conectará los dos distritos de mayor peso demográfico de S. Baudilio, con la actual zona centro.

16.12.5 Estas posibilidades del centro vendrán apoyadas por el objetivo del Plan de convertir el montículo de Torre Figueras en Parque Central de S. Baudilio y zona de equipamientos, continuación de los hoy existentes: escuelas y sectores deportivos previstos o en ejecución.

Esta transformación de uso se hace a pesar de su calificación actual de Ciudad Jardín, debida a la no aparición de iniciativas durante la vigencia del Plan del 53.

Por último, este Parque Central servirá también a la Unidad Vecinal de Absorción de Cinco Rosas y a la zona de renovación urbana que se situará sobre el sector de S. Ramón.

16.12.6. El Plan organiza una zona de equipamientos junto a las actuales escuelas con objeto de darles la extensión que requieren según la nueva Ley General de Educación. Protege también, como zona de posibles equipamientos, la manzana limitada por las calles Cerdeña, Vives, Mallor-

ca y Alberto Arbós, hoy fábrica textil del siglo XIX, respetando la edificación modernista de ladrillo de - gran interés arquitectónico.

Ambas actuaciones exigirán las debidas compensaciones en el momento de su ejecución.

16.13. El Plan pretende que la vía prevista con la cobertura del canal de la margen derecha del Llobregat, pueda prolongarse horizontalmente por las calles Buenaventura Aribau y Diego Priu. Salvada la barrera urbana de la subcentral de FECSA y el Parque Móvil, esta vía será una conexión fuerte (y paralela a la carretera de Sta. Cruz de Calafell) - con los sectores de urbanización de Cinco Rosas y Torrelavila y, a su vez, con las zonas de posible expansión por encima del sector de Can Sales. También constituirá un enlace independiente con la parte de Viladecans situada en la zona de Torre Roja, de la Verdera y de Can Torrent.

El Plan amplía la zona de edificación en ordenación abierta, a partir de Diego Priu hasta la carretera de Sta. Cruz de Calafell, potenciando desde ésta una fachada moderna y nueva de San Baudilio. Simultáneamente, se evitarán la cantidad de calles que entregan triángularmente sobre la comarcal, concretamente Solanas, Enrique Granados y Colón, que crearían dificultades y puntos de conflicto grave en

ese tramo.

16.14. El Plan protege las edificaciones que se desarrollan entre la calle Ebro y la Ronda San Ramón, alrededor del eje definido por Pablo Piñol. Se considera importante conservar la calidad ambiental y arquitectónica de esta zona de casas entre medianeras con jardines frontales, de principios de siglo y de gran nivel urbano, Con ciertas condiciones, será posible la transformación de la edificación, pero preservando por encima de todo la nobleza ambiental y paisajística del sector. Así se permitirá una ubicación residencial de cierta categoría, con algunos usos de carácter escolar.

16.15. De importancia secundaria es el ensanche que gira en torno a la Plaza Calvo Sotelo y que se organiza con trama regular y ortogonal. Su problema fundamental es la conexión y salida al eje interurbano que constituye la carretera comarcal. La única comunicación se realiza por la calle de Eusebio Güell que el Plan prevé ensanchar a un mínimo de 20 m., habida cuenta de que sólo esta vía se prolonga hasta la Riera del Bori y que a partir de ella se accede a San Clemente de Llobregat. Es decir, la vía debe asumir las funciones de distribución y de entrada y salida y absorber los tráficos a través.

16.15.1. El otro punto desde el que se puede dar acceso, teniendo en cuenta la barrera que suponen las zonas de escuelas y el Instituto Psiquiátrico, es el espacio que queda entre los dos Institutos, el masculino y el femenino.

Ello comportará retirar las edificaciones en el momento en que se proceda a la remodelación de las construcciones hoy anticuadas del nosocomio. En este punto se produce un nudo de difícil organización urbana, por cuanto el antiguo trazado del Bori, por una parte, y el camino del cementerio por otra, condicionan un cambio de orientación en el ensanche, que hasta hoy se ha mantenido paralelo a Eusebio Güell, y que deberá ir a buscar las directrices del camino del cementerio y el límite del sanatorio masculino.

16.15.2. El Plan define un tramo en forma de Rambla de distribución rápida, que sirva de colector de los tráficos laterales y que al propio tiempo, a través de una pequeña plaza, refuerce la calle que ya estaba prevista en el Plan Parcial presentado a trámite, como borde de distribución de este ensanche, también vertical.

16.15.3. Paralelo a la anterior Rambla se dispone un sector como gran zona de equipamientos a nivel de toda la ciu-

dad para usos como los hospitalarios ya existentes y otros más generales de carácter incluso metropolitano.

Esta zona de equipamientos facilitará la conexión de la Ciudad Cooperativa con el municipio. A tal fin se preven una serie de vías, condicionadas por las características de los equipamientos, que permitan la relación con el ensanche y a su vez con la Colonia Güell en Sta. Coloma de Cervelló.

16.15.4. La manzana situada junto a la Plaza Calvo Sotelo, libre de edificación, se deja para usos de carácter comercial, con ordenación abierta. A su vez se preserva la finca limitada por Eusebio Güell, Cra. Bori y Santa María de la Cabeza como zona verde, así como el Fondo del Barranco de Can Piñol, una vez encauzado y cubierto.

16.15.5. Uno de los límites de este ensanche lo constituye la Ronda de San Ramón que el Plan define como eje viario importante de 25 m con objeto de pasar tres calzadas en cada dirección y mediana que, en el sector más urbano, se destinará a giros a la izquierda.

16.16. La zona limitada por la Ronda S. Ramón, la carretera de

S. Clemente y el límite de la urbanización del Parque Marianao y los caseríos antiguos situados en el Bori, se define en el Plan como zona de desarrollo y deberá ser objeto de Plan Parcial que deberá prever los espacios libres necesarios.

16.17. El Plan preve cierta ocupación intensiva en los terrenos ubicados junto a la Cra. de San Clemente en el límite de la zona de S. Ramón, con objeto de conectar de la forma más urbana posible las edificaciones de la zona del Bori y de S. Ramón con la trama urbana.

16.17.1. El Plan delimita las zonas, actualmente con parcelación pequeña, de las laderas del macizo de S. Ramón al objeto de que sea motivo de una actuación pública efectiva que resuelva los problemas de equipamiento y legalización, sin beneficiar los terrenos de los particulares que tan sólo han creado problemas a la Administración Local.

16.18. El Plan considera la posible compensación de la zona que bordea ambos lados de la urbanización Marianao de tal forma que se permita apoyar a una determinada cota una cierta urbanización, más o menos compacta, que libere el valor de los demás suelos rústicos que quedarán de propiedad pública.

La misma política se seguirá con los terrenos situados junto al Camino de S. Baudilio a Torrellas y junto al Torrente Tutusaus.

16.19. En cuanto a la zona industrial que organiza los sectores hoy ya consolidades por Planes Parciales, el Plan considera que debieran ser objeto de urbanización rápida con el fin de que sea efectiva la puesta en el mercado de los terrenos calificados como tales; son terrenos de excelente ubicación tanto por su actual situación urbana y proximidad a Barcelona como por su vecindad a núcleos importantes de intercambio como son el Puerto, la Zona Franca y el Aeropuerto.

16.20 El Plan define un acceso directo e independiente a la Estación de Tratamiento de Basuras de la Comisión de Urbanismo, al servicio a los municipios del Delta, a lo largo de los dos torrentes en los que se sitúa una zona de Parque Urbano, para protección del camionaje y, al propio tiempo, de las vaguadas existentes.

16.21. Por último, el Plan ampara y preserva los terrenos de intenso valor agrícola del Delta del Llobregat por su explotación frutícola, así como por ser ésta una amplia zona de reserva para estaciones ferroviarias y otros usos o infraestructuras de carácter general.