ÓN DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS

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

B

MEMORIA - 3a

MUNICIPIOS

Mayo 1973

Biblioteca AMB
10011065

Acer= 10197

3 001
D.10.0002. Gen.

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

I N D I C E

1. BARCELONA

2. BADALONA

3. CASTELLDEFELS Y LES BOTIGUES (SITGES)

R. 20359

1. BARCELONA

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

1.1. Esta parte de la Menoria contiene las propuestas de ámbito local exigidas por la ordenación de la estructura urbana de Barcelona. La complejidad de la estructura urbana de Barcelona, resultado de los planeamientos y de las intervenciones producidas en su largo y dilatado proceso de urbanización, obliga a que dichas propuestas vengan referidas a "partes" de la ciudad.

1.2. A este efecto de exposición de las propuestas del Plan, se han considerado los siguientes sectores que, para una mayor claridad, se delimitan en el plano adjunto. Estas áreas, homogéneas desde el punto de vista del comportamiento urbano, constituyen a nivel local las áreas de análisis y de síntesis del Plan.

1.3. Todos los sectores se disponen en torno al centro de negocios desglosado a efectos descriptivos, a su vez, en tres partes: un sector central (4) que se sitúa centrado con el Paseo de Gracia y se extiende desde la calle Urgel hasta el Paseo de San Juan y que viene limitado, inferior y superiormente, por las Rondas y Travesera de Gracia, respectivamente. A su lado el sector occidental se extiende por debajo de la Travesera de Gracia, entre las calles de Urgel y Tarragona (5) y, finalmente,

en el lado opuesto, el sector oriental (6), extendido también por debajo de la Travesera, entre el Paseo de San Juan y la calle de Cartagena, el límite vertical del ensanche a la altura de la Plaza de Las Glorias Catalanas.

1.4. Todo este sector central de negocios comprende el área planeada por el ensanche Cerdá que se desarrolló con la trama viaria que proponía aquel Plan de Extensión. aunque vino modificada en la disposición de la edificación y de su intensidad. En este sector predominan los usos residenciales, comerciales y, cada vez más , de oficinas.

1.5. Al sur de esta área central y atenazada parcialmente por la misma entre las calles de Urgel y el Paseo de San Juan, se sitúa el núcleo histórico (1). Este se halla flanqueado lateralmente por su costado oriental por los terrenos de la antígua Ciudadela, donde hoy se sitúa el Parque de La Ciudadela (32), y por su costado occidental por los sectores del Pueblo Seco (7) y de las Huertas de San Beltrán (8), ambos situados en las estribaciones de Montjuich. El límite de estos sectores es el Paralelo, la prolongación al puerto de la antígua "carretera nueva" de Madrid, que se situaba junto al baluarte de Las Atarazanas.

1.6. Al sur del núcleo histórico, junto al lugar donde se ha

llaba el baluarte del Mediodía, se identifica con toda claridad el sector de La Barceloneta (3).

1.7. En torno al núcleo histórico, el ensanche central mencionado ya descrito y los desarrollos periféricos del núcleo antíguo mencionados, se situan radialmente los diferentes desarrollos urbanos a excepción de los que se ubican a partir de la Plaza de Las Glorias, en la prolongación de la Avenida de José Antonio hasta el río Besós.

1.8. Esta área condicionada por el Plan Cerdá, por un lado, y por las características del suelo y de la parcelación agrícola, por otro, se ha constituido o se está configurando modernamente con autonomía respecto a los desarrollos antíguos situados a lo largo de la carretera de Mataró o salida radial de Pedro IV.

1.9. Los demás núcleos están formados por extensiones urbanas, más o menos ordenadas, de los antíguos pueblos autónomos del llano de Barcelona que la ciudad fué anexionando a lo largo de este siglo hasta 1930. Estos pueblos se situaban con una clara disposición radioconcéntrica, más allá de la antígua servidumbre militar de las murallas.

1.10. Además de estos desarrollos hay que considerar los que se han efectuado intersticialmente entre aquellos núcleos sobre las nuevas vías de acceso abiertas a partir de 1920: Gran Vía, Diagonal, Vía Augusta, calle Maragall, Meridiana, etc.

1.11. Los sectores urbanos comprendidos dentro del primer cinturon de Ronda son los siguientes, siguiendo el sentido del reloj desde Montjuich: con el número (9) el sector de Montjuich y de la Esposición de 1929; con el número (10) el de Nuestra Señora del Port-Casa Antúnez, el sector urbano inicialmente marginal por su carácter aislado e industrial y por la proximidad del Cementerio, que se sitúa en las estribaciones suroeste de Montjuich hasta el límite del actual Paseo de la Zona Franca. Con el número (11) los desarrollos que dan frente a la Avenida de José Antonio, desde la Plaza de España hasta la Plaza de Cerdá y que se originan a partir del antíguo núcleo urbano que se originó en torno a la Font de la Guatlla; con el número (12) el importante conjunto de tejidos urbanos desarrollados en torno a la Cruz Cubierta, Sants y Hostafranchs, y que limita superiormente con la calle de Madrid, Plaza del Centro.

1.12. Con el número (13) se comprende la zona de Las Corts y de las prolongaciones urbanas de este núcleo con el de Sants, desarrolladas a lo largo de la antígua calle de

de Galileo y de la modernamente abierta de Juan Güell; con el número (14) el sector de la Diagonal que comprende los suelos que dan frente a esta importante vía de salida de la ciudad, desde Calvo Sotelo hasta la Plaza de la Reina María Cristina; con el número (15) el sector de Galvany, de San Gervasio; con el (16) el de la Bonanova y con el (17) el antíguo núcleo de San Gervasio.

1.13. El núcleo histórico de Gracia posee el número (18); el sector de la calle del Escorial-estribaciones del Cerro de La Rubira posee el (19) y comprende los suelos urbanos que se situan en el límite del antíguo término de Gracia con San Martín de Provensals.

1.14. Finalmente, en esta disposición radial debe anotarse el conjunto de áreas situadas dentro del I Cinturón de Ronda y dispuestas antíguamente a lo largo de la carretera de San Andrés y de Ribas de Freser y modernamente alrededor de la Meridiana; en primer término el Clot (20 y 21), en segundo término el Camp del Arpa (22) y, finalmente, la Sagrera (23).

1.15. Al este de la Plaza de Las Glorias Catalanas y por debajo del ferrocarril y Ronda de San Martín, como ya se ha expuesto, el desarrollo urbano posee una cierta autonomía del planeamiento, a pesar de hallarse aún en proceso de configuración. Las unidades urbanas vienen dispuestas siguiendo el eje de la Gran Via y de Guipúzcoa

(prolongación de Aragón) y se sitúan entre la Plaza de Las Glorias y el I Cinturón de Ronda-Calle Prim.

1.16. El Plan divide los siguientes sectores, a efectos de análisis: el de San Martín de Provensals (25), que comprendo al área donde se sitúa la antígua ermita románica de San Martín, hasta el frente sur residencial de Gran Vía. El sector del entorno de la Plaza de Las Glorias (24) y el de Pueblo Nuevo (26); el sector industrial de Pueblo Nuevo, desde Llacuna a Carlos I, con el (27) y el sector industrial de San Martín de Provensals hasta el límite del suroeste del Besós, con el (28).

1.17. Finalmente el Plan ha distinguido, por razones operativas y de futura gestión urbanística, el frente de la futura prolongación de la Diagonal en su parte sur, hasta su término en el sector marítimo; el número (29) comprende la zona industrial existente y el (30) los frentes que el Plan propone con carácter residencial; el (31) abarca todo el sector marítimo oriental de Barcelona.

1.18. Las propuestas que a continuación se exponen vienen referidas a estos sectores y, en algunos casos, a conjuntos de ellos.

La ordenación del Area Central de Negocios.

1.19. Bajo la denominación de Area Central de Negocios se comprenden los sectores que anteriormente se han denominado de Ensanche Central, Oriental y Occidental, respectivamente. Estas áreas se desarrollaron sobre la propuesta viaria del Plan Cerdá, entre el antiguo núcleo histórico de Barcelona y el Pueblo de Gracia. El Plan, asimismo, ha incorporado para este sector las propuestas de la parte sur de Gracia que se sitúa por debajo de la Travesera y cuya referencia es el número (3), tanto por el contenido de las mismas, como por la posición geográfica de esta zona.

1.20. Las medidas que el Plan prevé para este sector pueden resumirse básicamente en el mantenimiento de su actual carácter, sin concretar dentro del Plan una especial regulación de ciertos aspectos particulares como los de la conversión del techo residencial en oficinas o de propuestas de estacionamiento público. Ambos aspectos son de gran importancia, a pesar de no exigir necesariamente un detalle físico de Plan General, por la influencia que pueden tener sobre los problemas de congestión central. Ambos aspectos se regularán a través de una propuesta más específica en un Plan Especial.

1.21. En relación con la red viaria básica del Area Central de Negocios, el Plan distingue aquellas vías del ensanche - que configuran su red central. Estas son importantes por sus repercusiones sobre la ordenación global de la malla urbana al ser esta área, en gran medida, el origen y destino de gran número de desplazamientos. El Plan, sin embargo, no formula propuestas específicas sobre las características de estas vías que deberán ser objeto de un estudio específico. Las vías prioritarias que el Plan pone de relieve lo son, por consiguiente, no tanto en base a su capacidad o a su diseño especial, como a la particular estructura que, por su posición o posibilidad de - - apertura, conferirán a la ciudad y al territorio en general. En esta óptima el Plan refuerza, o mejor dicho, - - crea una nueva distribución superior para el tráfico urbano, para evitar el excesivo tráfico canalizado a través de la vía Diagonal.

1.22. Esta distribución se efectuaría a través de la especialización de dos vías del ensanche que tienen prolongaciones externas al mismo. Serían las calles Berlín y Lon- - dres, debidamente unidas con las de Industria y San Antonio María Claret, las cuales tendrían conexión con la -- Avenida de Madrid y la Travesera, por un lado (esta última a través de la calle Sentmenat) y, por el otro, con - Meridiana, el nuevo acceso de Ronda de San Martín y el - sector de Badalona, a través del puente del Molinet. De este modo, esta vía daría un acceso transversal superior a la ciudad, uniendo los sistemas urbanos del área del -

bajo Llobregat con los del Besós.

1.23. En la actualidad la falta de estas dos vías, o de otras que pudieran hacer su papel, es la causa de que los tráficos - vengan obligados, en su aproximación al Area Central, a -- graves distorsiones. La mayor dificultad radica en la aproximación a las salidas de Barcelona, en dirección al Vallés Oriental y Occidental, por las autopistas de Granollers y Sabadell. Estos recorridos más largos obligan a atravesar áreas, a las que sólo se les crean problemas sin revitalizarlas o - compensarlas con una mayor accesibilidad. La característica disposición de la Diagonal repercute, a través de la accesibilidad urbana generada, en el desequilibrado asentamiento - comercial y de oficinas dentro de la ciudad. Estos usos ur-- banos, a pesar de las iguales condiciones de ordenación urbana que presenta el Ensanche Cerdá, se encuentran en peores - condiciones de localización en el sector de la Sagrada Familia y de la parte alta del Paseo de San Juan, por ejemplo, - que en el lado opuesto de la ciudad.

1.24. Evidentemente en este hecho influyen, además, una serie de - factores como son, por una parte, la "sombra" urbana que - - ejerce el sector inferior de Gracia a la difusión de la actividad y a la interacción urbana y, por otra, el menor nivel urbanístico que en sí mismas poseen las áreas del Ensanche - situadas al final del Paseo de San Juan. Este menor nivel se debe al proceso histórico de formación, en el que se persi--

guió un mayor aprovechamiento urbano mediante la división de las manzanas con pasajes interiores.

1.25. El Plan persigue que la continuidad de la vía superior confiera a estas áreas del Ensanche y de Gracia calidades y valores urbanos, similares a los existentes en el sector de Travesera junto a Calvo Sotelo, al propio tiempo que facilite el mejor funcionamiento de la ciudad. La apertura de la vía superior será el catalizador de la transformación del sector Sur de Gracia, de carácter más marginal. A pesar de haber sido planeado este sector a caballo del Ensanche Cerdá (por la importancia que daba éste a la continuidad física), su ordenación fue luego modificada, contra Plan, por las decisiones de la villa de Gracia al estar el desarrollo urbano de este sector sujeto a su jurisdicción hasta la anexión a Barcelona. El Plan Cerdá previó de forma diversa esta área, para evitar precisamente la barrera física de la que se derivan tan notorios problemas. El sistema de "fuera de ordenación" con que se edificó, explica la aparición de construcciones, contra Plan, en general de poca calidad urbana, la localización de usos industriales, aún hoy existentes y el desorden de la trama viaria. Un Plan Especial deberá estudiar la posibilidad de apertura de las vías citadas y los modos de poder llevarla a término en los casos en que venga económica y socialmente justificado. el Plan justifica la necesidad urbanística de esta intervención, tal como se ha expuesto, y ello no sólo por motivos de ordenación urbana global de la ciudad y del sector central sino también por exigencias del propio sector de Gracia.

1.26. Además de esta vía desdoblada de distribución (Gran Vía Norte de la ciudad), el Plan comtempla transversalmente como vías básicas la actual Avenida de José Antonio (Gran Vía) y las calles de Provenza y de Aragón. Estas dos últimas constituyen el importante par intermedio de distribución del tráfico de modo que, a través de su unión en Avenida Roma por un lado y a través de Sagrera por el -- otro, constituyen una importante salida en dirección al subsistema del Llobregat y al del Besós. La primera salida, efectuada a través de la estación de Sants y del ferrocarril de Villanueva y la otra a través de la esta- - ción de Sagrera y de la Ronda de San Martín. Este eje - tendría una amplia y autónoma relación con todo el territorio comarcal, al propio tiempo que enlazaría las dos - estaciones terminales del Plan de enlaces ferroviarios y daría un carácter específico a los tráficos centrales.

1.27. En el sector inferior del Ensanche, el eje básico de distribución es la Gran Vía. Por su anchura y disposición - en Plaza de las Glorias y en el Polígono Gornal de Hospitalet, trabaja conjuntamente con la calle de Aragón, a - efecto de direcciones únicas, pero además desempeña funciones de vía de borde y de distribución de los tráficos del núcleo antiguo de la ciudad. Estas funciones son - - obligadas por la especial disposición del circuito de - Rondas que busca la necesaria complementariedad a su capacidad y a su posible trabajo en una sola dirección. Es esta razón la que obliga a que deba pensarse en el par - de vías formado por las calles de Diputación y de Flori-

dablanca-Ausias March, para contrarrestar la direccionalidad de Gran Vía junto a la zona del núcleo antiguo, de modo que pueda recoger y canalizar correctamente los tráficos que se ven obligados a circundar el núcleo antiguo o que se dirigen a él.

1.28. Esta red viaria básica central, en sentido transversal u horizontal, se complementaría verticalmente por pares de vías de direcciones únicas que se extenderían entre la calle de Tarragona y el Paseo de Carlos I, que se constituyen a su vez como los grandes distribuidores verticales.

1.29. Estas dos vías serán los grandes distribuidores del área central de negocios y no sólo a nivel local sino, por sus prolongaciones respectivas, para los desplazamientos metropolitanos. Estos distribuidores harían funciones de "gating" del área central y de clasificación de los tráficos a las diferentes "alturas del Ensanche".

1.30. En el lado oriental, un par de vías lo formarían el Paseo de Carlos I, la calle de Marina y la calle Lepanto, para luego prolongarse a través de los túneles de la Rubira y de Horta al Área Metropolitana. En la parte occidental, estaría constituído por la calle Tarragona-Numancia y la calle de Llansá para prolongarse a través del túnel de Vallvidrera, al Vallés Oriental, sector Tarrasa-

Rubí.

1.31. Entre estas dos vías básicas de borde se situarían una serie de pares de vías intermedias de direcciones opuestas. Estos pares de vías estarían formados por aquellas que, por su especial ubicación y prolongación dentro de la -- ciudad, vienen diferenciadas de las demás vías verticales del Ensanche a pesar de la igualdad de anchuras. Estos pares de vías serían Entenza-Viladomat, con su posible prolongación, a través de la calle del Doctor Fleming, con - el Primer Cinturón y, a través de Iradier, hasta el Se- - gundo Cinturón; el par Urgel-Villarroel, de límite del núcleo histórico de Barcelona y del sector de San Gervasio-Gracia; el par Aribau-Muntaner. de penetración en el nú-- cleo antiguo a través de García Morato; el par Balmes-Vía Augusta, complementado por el Paseo de Gracia ante la imposible prolongación de Vía Augusta por Rambla de Cataluña; el par Vía Layetana-Lauria que constituye, en su prolongación el primer centro de especialización terciaria - de la Barcelona del primer maquinismo, y revitaliza el -- núcleo antiguo; el par Gerona-Bailén, también de gran interés por su continuación, a través de la denominada Vía O, hacia el túnel Central y, en su parte sur, por su acceso al núcleo histórico; y, finalmente, el par Roger de -- Flor-Nápoles.

1.32. De las anteriores vías poseen especial importancia las - de Muntaner-Aribau, por un lado, y de Gerona-Bailén por

el otro, por su carácter estructurante de una parte importante de la ciudad: el núcleo histórico. Por un lado, la prolongación de Muntaner-Aribau a través de la Avda. de García Morato se abre hasta la Puerta de la Paz y, por otro, la prolongación de Gerona-Bailén, a través de la zona del convento de San Agustín, hoy el cuartel de San Agustín, se abre hacia el mar y el Paseo Colón por la calle Comercio y Paseo de Martínez Anido.

1.33. Estas áreas de remodelación dentro del núcleo antiguo se utilizarían predominantemente para crear equipamientos y espacios libres para estas zonas, al propio tiempo que suministrarían ejes de actividad y accesibilidad indispensables para revitalizar determinados sectores. Por esta razón el Plan modifica el actual y difícil proceso remodelador previsto en el Plan Parcial aprobado y deja a los Planes Especiales que acoten las nuevas condiciones del desarrollo urbano y de la remodelación, con la condición "sine qua non", para que se produzca el proceso regenerador de estas áreas, de que se cumplan aquellos objetivos urbanos. Asimismo, estos Planes permitirán mejorar la ordenación física aunque con respeto por las tramas urbanas existentes y previsión de las formas de gestión. La remodelación deberá asegurar que las viviendas existentes se relocalicen en condiciones justas en el propio sector.

1.34. El Plan General no exige la total remodelación física en cada ámbito delimitado, el cual obedece a la necesidad de

asegurar la correcta inserción física de las nuevas tramas urbanas en el área existente antigua y hacer más justo el ámbito de remodelación y distribución de las cargas de la nueva urbanización. Al propio tiempo, esto permite prolongaciones y conexiones físicas de este sector con áreas de interés preferente por la ubicación de equipamientos. Tal es el caso de la apertura urbana hacia el sector de la Casa de Caridad y de Misericordia, y hacia el recinto romano de San Pere del Camp.

1.35. Por el lado Este, el respectivo Plan Especial abarcaría la zona de San Agustín y del final de la calle Alta de San Pedro en el sector denominado de la Puerta Nueva. En este Plan se acotarían las posibilidades del nuevo desarrollo urbano y se garantizaría un mayor acceso al núcleo antiguo de la ciudad. Al propio tiempo, estos objetivos permitirían preservar el Salón de Víctor Pradera para usos de esparcimiento y se evitaría convertir el Paseo San Juan en una vía exclusiva de tráfico con olvido de sus valores ambientales, comerciales y simbólicos.

1.36. En cuanto a las propuestas urbanas del núcleo histórico, el Plan mantiene y preserva la calificación existente y las actuales áreas destinadas a zonas verdes, dotaciones y equipamientos. Al propio tiempo delimita ámbitos especiales de conservación de la estructura urbana y edificatoria mediante Ordenanzas Especiales para el antiguo núcleo románico y gótico, los entornos de las basílicas del

Pino y de Santa María del Mar, el barrio de Ribera y los sectores de la Plaza Real, de las calles Alta de San Pedro y del frente de mar junto a Capitanía e Iglesia de - la Merced.

1.37. Por lo que se refiere al núcleo antiguo de Gracia, el Plan no introduce especiales cambios físicos a excepción de las preservaciones de carácter general que introduce la pro-- pia normativa de Casco Antiguo para impedir una mayor densificación. Ello no es obstáculo para prever efectos a - largo plazo, debido a las densidades existentes por encima de los límites máximos fijados por este Plan.

1.38. Un caso especial de Gracia es el sector sur que viene - - comprendido dentro del Plan Especial de Remodelación ya - expuesto. Este sector es, en efecto, el de mayor desorden urbano de Gracia por las razones mencionadas al explicar el proceso de su desarrollo. Sólo a través de una actua-- ción global será posible evitar que hoy, a pesar de la -- fuerte presión transformadora a que se halla sujeto este sector por razón de su proximidad a la Plaza de la Victoria (uno de los puntos de mayor valor comercial de la ciudad), se produzcan graves procesos al amparo de las Ordenanzas anteriormente vigentes. Los peligros de esta densificación obedecen a que este proceso incremental, al ser efectuado edificación por edificación, se apoya en una escasa y mal dispuesta ordenación del espacio público de -- calles que están muy por debajo de las posibilidades de -

equilibrio con los usos localizables. Hay que tener presente que este sector no obedece al regular trazado ordenador del centro antiguo de Gracia (de manzanas rectangulares de pequeña dimensión como era habitual en los núcleos antiguos de Cataluña, dispuestos en torno a un número de plazas libres que identificaban y definían los diferentes barrios de la Villa).

1.39. Respecto al Área Central de Negocios, el Plan contiene de modo diverso una mayor precisión de las áreas destinadas o destinables a dotaciones y equipamientos, y a zonas verdes y parques urbanos.

1.40. Estas áreas provienen en gran parte de suelos hoy ocupados por usos mal localizados o por solares sin edificar, y constituyen el único modo de permitir mínimamente adecuar las dotaciones a la alta densidad del sector y a los niveles económicos de la población residente.

1.41. El Plan General propone recuperar a medio y largo plazo tres hectáreas, aproximadamente, para espacios públicos con destino a zonas verdes y dotaciones en el sector central, en parte de los distritos urbanos 11, 4 y 8, lo que permite valorar su importancia teniendo en cuenta que en la actualidad sólo existen la Plaza Cataluña y las de Universidad, Letamendi y Tetuán, como espacios ajardinados. Las reservas son sensiblemente superiores en los

sectores del ensanche oriental y occidental en virtud, por un lado, de su menor densidad de edificación y de la existencia aún de plantas industriales mal localizadas y, por otro, de que la mayor densidad que alcanzan los desarrollos modernos de edificación, exigen también una mayor superficie para dotaciones y equipamientos. El Plan prevé nuevas áreas, en extensión de 8 y 4 hectáreas, para zonas verdes y dotaciones en el sector occidental, y de 7 y 5 hectáreas aproximadamente en el sector oriental.

1.42. A su vez el Plan fija una serie de áreas utilizadas en la actualidad por equipamientos de interés público, -- que podrían desaparecer bajo la presión especulativa - al hallarse calificadas en el anterior Plan con calificaciones urbanas lucrativas. Esto significa que el Plan preserva de forma clara, en el ensanche occidental, 11 hectáreas complementarias a las previstas para futuros parques urbanos, y 15 hectáreas para dotaciones y equipamientos; en el ensanche central 7 hectáreas para zonas verdes y 15 para equipamientos y dotaciones; y en el sector oriental, 14 hectáreas de zonas verdes y parques urbanos y 20 para equipamientos y dotaciones. La suma de dichas cifras, como se justifica más adelante, no responde a las exigencias que la población residente en las zonas, por su nivel económico, va a presentar y que los mínimos estándares de bienestar obligan a cubrir. Sin embargo el hecho de que solamente se cu-

bran los mínimos que el Plan preve, se justifica por razón de que, bien por el tipo de utilización del espacio, bien por el tipo de servicio, es necesario prever los - espacios públicos dentro de los propios sectores, al no poder venir satisfechos a través de una mayor movilidad de la población o de parte de la población.

La ordenación de la primera corona urbana

1.43. Respecto a la corona urbana que rodea esta Area Central de Negocios, las propuestas por sectores son las que siguen, utilizándose en su descripción el mismo sentido de giro con que se han enumerado anteriormente. Sentido de mar a mar, empezando por Montjuich y terminando en el sector opuesto del frente marítimo oriental de Barcelona.

1.44. En los sectores urbanos del otro lado de la Avenida del Marqués del Duero (Paralelo), se respetan las actuales zonificaciones excepto para el frente marítimo del sector de Las Huertas de San Beltrán. La alta densidad de la zona explica que los efectos de las Normas sólo podrán notarse a largo plazo, por cuanto hoy se hallan totalmente colmatadas. La única intervención prevista es la reserva para equipamientos y dotaciones de una pequeña manzana triangular, ante el déficit del sector, y la afección a través de un Plan Especial de conjunto de una serie de manzanas, con el fin de intentar crear una penetración viaria al Parque de Montjuich y al propio sector desde la vía del Paralelo. Esta penetración afecta a zonas hoy edificadas, pero que se hallaban mal calificadas y que, a través del idóneo Plan Especial, pueden venir reordenadas y legalizadas.

1.45. En el sector de Las Huertas de San Beltrán, donde histó-

ricamente se situaron los almacenes del carbón, el Plan modifica las propuestas que se contenían para este sector en el primitivo Plan Parcial de Montjuich y que pretendían desarrollar con elevadas densidades este sector, en gran parte libre de edificación. La preservación de estas áreas se explica por la necesidad de recuperar una importante superficie de suelo para dotaciones y zonas verdes, que satisfagan el déficit existente en el propio sector, en Pueblo Seco y en el distrito 5º. Al mismo tiempo ello permitirá una prolongación del Parque de Montjuich sobre la ciudad y la apertura de la ciudad al mar por su frente occidental. La idea del Plan es transformar estos suelos, antiguamente inundables, para usos de espacio libre y dotaciones. Mediante el proceso descrito de traslado de industrias y almacenes mal ubicados fuera de la ciudad, se irán recuperando estas importantes áreas que permitirán, entre otras ventajas, la apertura de Barcelona al mar en este frente marítimo central.

1.46. Este sector constituye el único punto en que la ciudad puede, por este lado occidental, abrirse al mar al hallarse constreñida entre el núcleo histórico y Montjuich respectivamente. Esta apertura es de gran importancia, no sólo por la penetración en Montjuich, ya descrita, sino por el mayor realce que daría a la zona de la estación marítima y a todo el frente marítimo de la ciudad.

1.47. En cuanto a la montaña de Montjuich, el Plan recoge las propuestas formuladas por el Municipio en el correspondiente Plan Parcial y que se basan sintéticamente en — una mezcla de áreas de parque urbano y de espacios para equipamientos. De este modo se consigue para tan importante sector una continuidad de actividad, aún en los - espacios libres, durante las horas del día y a lo largo de los diferentes días de la semana.
Así esta zona se constituye como elemento de nueva ciudad y permanente fiesta urbana. El Plan General recoge las vías de acceso a la ciudad propuestas en el Plan Parcial, así como de aquellas interiores básicas. En cuanto a los accesos, interesa poner de relieve la importancia de abrir nuevas vías de penetración desde los diferentes lados de Montjuich hacia las áreas colindantes. - En particular son importantes los accesos desde Nuestra Señora del Port en conexión con el Paseo de la Zona Franca y el I Cinturón de Ronda que completarían los ya existentes en Miramar y, a través del recinto de la Exposición, en el Paseo de María Victoria Eugenia.

1.48. Otro de los accesos previstos es el que se sitúa en la - prolongación de la apertura de la calle Juan Güell, lo - que conferiría una conexión urbana de Montjuich con los ejes de actividad, equipamiento y zonas verdes de Sants y Hostafranchs, propuestos por el Plan.

1.49. En cuanto al sector de Nuestra Señora del Port, el Plan reconduce el desordenado proceso de transformación urbana existente por efecto del desplazamiento de las industrias ante la calificación urbanística del anterior Plan. Esta calificación fue el motor de los grandes conjuntos de residencia que luego, en su dinámica de cambio, intensificó la apertura del Paseo de la Zona Franca con el I Cinturón de Ronda. El antiguo grupo de viviendas ubicadas entre los Ferrocarriles Catalanes y la Avenida de Nuestra Señora del Port, junto a la carretera del Cementerio, ha sido desplazada prácticamente de su inicial carácter por los conjuntos de viviendas desarrollados junto al Paseo de la Zona Franca. En el futuro incidirá en este sector de forma importante el desplazamiento de la línea de los Ferrocarriles Catalanes al puerto que fue en su inicio una de las causas de marginalización urbana de este sector. En este sentido el Plan pretende alcanzar dos objetivos básicos. Por una parte intentar que el proceso de transformación urbana sirva, no para una densificación residencial junto a un área de predominancia industrial, la que se desarrolla en Pedrosa, en la Avenida de los Motores y en la Zona Franca, sino para una mejora de la residencia existente. Por otro lado intenta conseguir que el Parque de Montjuich no vuelva a quedar cerrado por dichas nuevas y más intensas áreas residenciales en relación, sobre todo, con los ejes de acceso de la red viaria básica y las zonas urbanas industriales colindantes. A este fín es

preciso que el antiguo sector de carácter marginal de Nuestra Señora del Port, venga recalificado y remodelado en algún punto, si es preciso mediante un Plan Especial a desarrollar para el sector urbano que se sitúa entre las dos vías básicas previstas: la actual carretera de Nuestra Señora del Port y la vía que se situará sobre la actual línea de los Ferrocarriles Catalanes. El criterio de recalificación debe venir entendido en su globalidad en relación con las propuestas del sector de Sants a través de la calle Juan Güell. De este modo este eje quedaría como vía urbana representativa y condensadora de las localizaciones de interés público, desde Las Corts hasta Montjuich, de modo paralelo al I Cinturón de Ronda que constituiría, a su vez, su apoyo a efectos de tráfico y transporte. Este eje interno a los antiguos núcleos urbanos, sería sede de usos centrales de carácter comercial y de dotaciones y espacios libres.

1.50. En el sector urbano que se sitúa con frente a la Gran Vía, desde Plaza Cerdá hasta Plaza de España, el Plan recoge las propuestas de ordenación vigentes, con la salvedad de recuperar dos importantes áreas para equipamientos y dotaciones. Estas áreas son, por un lado, la de los talleres del Fomento de Obras y Construcciones y, por el otro, la fábrica Batlló y los terrenos de la actual estación de —

los Ferrocarriles Catalanes de Magoria. La primera compensa la contigua operación de viviendas llevada a cabo por la propia empresa y permite las dotaciones exigidas por la población ubicada entre Montjuich y Gran Vía, en su frente Sur. Además facilitará la apertura hacia Montjuich de importantes vías desde la ciudad y desde la antigua carretera de Valencia, convertida en este tramo en vía de borde del Parque de Montjuich. La zona de la fábrica Batlló posee mayor interés por su mayor extensión, lo que explica que cumpla la función de prever las dotaciones que exige la importante zona de Sants, Hostafranchs y Nuestra Señora del Port, en materia de enseñanza secundaria y superior y en materia deportiva.

1.51. En el sector de Sants y de Hostafranchs el Plan considera la apertura de diferentes vías que permitirían la prolongación de las vías del Ensanche Cerdá con las vías de Hospitalet, así como la apertura o continuidad de los ejes normales de aquéllas, de muy marcado carácter cívico. Estas conexiones comarcales son muy importantes para evitar la dependencia única de la Gran Vía, congestionada ya hoy durante muchas horas al año.

1.52. Horizontalmente la vía más importante es la prolongación de la Avenida de Roma, en un intento de coordinar los nuevos desarrollos urbanos propuestos en la zona de La España Industrial con el del núcleo histórico de Cruz Cubierta, y de abrir la zona de la Estación de Sants por

la Plaza de Salvador Anglada, hacia el sector de Hospitalet. Verticalmente los ejes cívicos se desarrollarían — desde San Medín hasta Las Corts, por medio de la antigua calle de Galileo, complementada por la moderna apertura - de Juan Güell. En su recorrido servirían a una serie de dotaciones y equipamientos, existentes (como los de Casa Montega y junto a la antigua zona del Campo de Las Corts) y de nueva creación.

1.53. El sector limita con la zona del Plan reservada para la - importante vía distribuidor occidental del Ensanche, a — desarrollar mediante Plan Parcial. Todas las transformaciones previstas en el sector obedecen, por un lado, a su potencial residencial y, por otro, a la enorme presión — transformadora que sufrirá por efecto de la apertura de - la Estación de Sants.

1.54. Respecto al sector de Las Corts de Sarriá, el Plan mantiene los nuevos crecimientos con frente al I Cinturón de — Ronda, entre la calle de Madrid y la Travesera, el antiguo Campo de Las Corts y en los frentes de la Diagonal. Se - intenta preservar a toda costa el núcleo histórico de Las Corts. En el sector con frente a la Diagonal, se mantiene la ordenación de los Planes Parciales aprobados definitivamente, con la salvedad de una pequeña área de Plan Es-

pecial que deberá ser objeto de reordenación a resultas de la resolución que se dé a los enlaces a diferente nivel en el cruce de Numancia-Tarragona con Travesera-Sentmenat, — con calle Europa, Diagonal y Carretera de Sarriá.

1.55. En el sector de la Bonanova y de Galvany, en San Gervasio de Cassolas las propuestas son mínimas en relación a las - disposiciones del anterior Plan por las dificultades de recuperar espacios libres, por la pequeña dimensión de la — parcelación y por la inexistencia de industrias que posibiliten apoyar esta recuperación de suelos en una política - de descongestión urbana. Al propio tiempo las densidades hasta hoy vigentes, a pesar del proceso de densificación - efectuado, las menores de la ciudad, tampoco hacen aconsejable introducir nuevas vías. Posee gran repercusión en - estos débiles problemas de tráfico la inexistencia de actividad ligada a estas zonas residenciales.

1.56. En cuanto al sector que comprende el núcleo antiguo de — San Gervasio y de Monterolas, también se aceptan las ac— tuales disposiciones físicas del anterior Plan, con la — única pequeña variante debida a la ampliación de la Plaza Molina y a la precisión de los actuales límites de la zona del núcleo antiguo de San Gervasio a las características de las manzanas y de la edificación existente, en relación al frente de la calle Balmes.

1.57. En el sector de Gracia el Plan, a pesar de los déficits acumulados en dotaciones y equipamientos por efecto de la transformación urbana y de su progresiva densificación, intenta actuar indirectamente por efecto de las nuevas normas de edificación y uso. Unicamente se excluyen los efectos que generan la ampliación de algunas vías ya propuestas por el anterior Plan, como la apertura de la Vía O, o por la que el Plan contiene en relación con la continuación de la calle Madrazo en el interior de Gracia.

1.58. La apertura de la Vía O ha sido arduamente criticada, no desde la óptica de poner en discusión su necesidad, sino del modo en que su traza se integraba en el núcleo de Gracia. La necesidad de la vía es patente con las mejoras de trazado que precise ante las dificultades de inserción en la trama urbana. La imposibilidad de utilizar Mayor de Gracia y Menéndez Pelayo como vías básicas urbanas de tráfico, no sólo por las dificultades de que pudieran cumplir tal misión, sino por la vital actividad económica que se ubica en ellas, hace que esta Vía O sea imprescindible como única posibilidad en el futuro de revitalizar la zona de Gracia con buenas accesibilidades verticales en dirección norte-sur sobre el Area Metropolitana y la zona comercial central de Barcelona. Por esta razón el Plan ha acotado un área de Plan Especial en

en que tendrá cabida la propuesta de apertura de la vía, no sólo por lo que se refiere a alineaciones y rasantes, sino en su aspecto más global de nueva disposición de los volúmenes. La propuesta se realizaría con un criterio de expropiación amplio, como fue el que se llevó a término con la apertura de la "vía de reforma", la Vía Layetana, en 1911. En ésta, para ocasionar la mejor integración de las nuevas edificaciones con la trama del casco antiguo de Barcelona, se llevaron a término expropiaciones y propuestas de edificación globales para las nuevas manzanas que resultaron de la ordenación.

1.59. Este aspecto es importante con el fin de evitar los problemas que todo proceso de disponer unas alineaciones sobre una trama muy consolidada ocasiona en la edificación, no sólo desde un punto de vista urbanístico o arquitectónico, sino también de justa distribución de los beneficios y cargas de esta apertura.

1.60. En cuanto a la vía transversal, prolongación de la calle Madrazo, se actúa con igual procedimiento que en la propuesta de otras vías importantes, mediante la suspensión provisional de licencias y su precisión en Plan Especial. Plan Especial que analiza la continuación de la vía entre la calle Asturias y la calle del Oro-calle de la Encarna-

ción. El objetivo de esta vía es doble: operar una cierta transformación horizontal central del sector de Gracia con nuevas dotaciones y, al propio tiempo, crear una vía que complemente en dirección opuesta la Travesera de Gracia. Este es el único trazado que, sin ocasionar graves daños al sector, puede efectuar este papel, tanto porque en el sector de Galvany (San Gervasio) la calle Madrazo es la única que posee una anchura de 16 metros, como porque sus prolongaciones en el sector de la Bonanova y de Gracia, a pesar de sus dificultades, son las únicas de posible trazado. Los problemas que ocasiona la apertura de la vía vendrán estudiados en concreto a través del Plan Especial. El esquema de funcionamiento del par Travesera-Madrazo, en dirección Este, se apoya en la calzada Sur de Diagonal, que se conectaría en túnel con Travesera de Gracia en la dirección Besós. A través de las mencionadas calles de Gracia por Madrazo, Bori i Fontestá y Manuel Girona, se canalizaría el tráfico en dirección opuesta. De este modo ambas vías conferirían una mínima red viaria para el acceso a los importantes, en población y actividad, sectores de Gracia, San Gervasio y Galvany.

1.61. El sector situado entre la calle Escorial y el eje del túnel de Horta, no viene modificado en relación a la actual estructura urbana que disponía el anterior Plan, con excepción de la prolongación mencionada de la calle de la Encarnación y de su posible ampliación, y de la remodelación —

que exigen los enlaces urbanos del eje del Túnel de Horta a su salida del Cerro de la Rubira.

1.62. Para los desarrollos urbanos que tuvieron lugar a lo largo de la antigua carretera de Ribas, el Clot, Camp del Arpa y Carretera de San Andrés y La Sagrera, el Plan mantiene las actuales disposiciones con pequeñas actuaciones de apertura de vías o de nuevas dotaciones. En el Clot aparecen dos remodelaciones, una debida a la prolongación de la calle Mallorca y otra, que ya está en curso, por la — apertura de la calle de Aragón después de Meridiana. En cuanto a La Sagrera, el área viene orientada por la ubicación de la futura Estación de La Sagrera y la necesaria reserva de espacios para equipamientos y estacionamientos de dicha Estación. Los problemas que la Estación y el — I Cinturón de Ronda ocasionan con la rotura de la trama urbana, vienen compensados con la ampliación de dos importantes zonas verdes, a ambos lados de la Estación de La Sagrera, una junto a la antigua ermita de San Martín y la otra en terrenos de nueva recuperación sobre antiguas áreas industriales y de almacenaje, ubicadas a lo largo de la carretera de La Sagrera. Estos parques, aparte de su necesidad en el sector de San Andrés permitirán que las — vías previstas pasen por encima del ferrocarril y de los enlaces viarios en dirección norte-sur, sin crear problemas sobre las edificaciones existentes.

1.63. Para los sectores entre la Ronda de San Martín, el frente marítimo oriental, la Plaza de Las Glorias y el río Besós, se hacen las siguientes propuestas:

1.64. El sector de San Martín de Provensals se halla prácticamente urbanizado y edificado en su totalidad como resultado, en su mayor parte, de los polígonos de iniciativa pública de la Comisión de Urbanismo y de La Obra Sindical del Hogar. El Plan propone dos medidas importantes: 1) recuperación de algunos suelos ante el déficit de equipamientos del sector por efecto de la intensidad de la edificación; 2) la apertura de una importante vía junto al ferrocarril a Francia por Granollers, sobre la hoy denominada Ronda de San Martín. Esta vía recogerá el tráfico de acceso a la ciudad para devolver a la Meridiana una función más urbana. La gran desproporción en que se halla la Meridiana para satisfacer las futuras demandas de tráfico y la imposibilidad de especializarla de forma clara por la existencia del ferrocarril y del "metro" en el subsuelo, explican la necesidad de esta vía para especializar los tráficos que se dirigen a las autopistas de Sabadell y Granollers, tanto por la margen derecha como por la margen izquierda del río Besós. De este modo se evitarían los problemas de los cruces de Meridiana con importantes vías urbanas y el efecto de barrera que ha creado en algunos sectores antiguos.

1.65. La vía mencionada arancaría de la Plaza de Las Glorias, estaría segregada de la trama urbana y conectaría con - ésta en puntos determinados a través de rampas de acceso y salida. En el bucle de relación de la Autopista - del Litoral con el II Cinturón conectaría con las autopistas de Sabadell y Granollers. Ubicada en la franja liberada por el ferrocarril, no se interfiere en absoluto con las funciones urbanas de los sectores contiguos y cumple otra misión importante: dar acceso primario a la futura Estación de La Sagrera, pieza clave en el Plan de Enlaces Ferroviarios. Mejora además la relación, en el sentido Norte-Sur, de todo el sistema de San Andrés-Horta.

1.66. Una sucesión de parques desarrollados a ambos lados de - esta vía mejora aún más las buenas condiciones ambientales y además no se dificulta la prolongación de las importantes vías de Bach de Roda, Cantabria y I Cinturón.

1.67. En cuanto a las condiciones urbanas, el Plan recupera algún espacio no edificado para dotaciones y equipamientos generales del sector, debido a los déficits que el intenso proceso de edificación de esta zona ha comportado ante las débiles previsiones de los planes parciales. El - sector se apoya en el eje urbano de la calle Guipúzcoa,

si bien es muy importante el acceso desde la autopista, a través de las rampas de la calle Bach de Roda. El sector se extiende hasta el frente de la autopista en su parte - sur, limitado por esta parte con el sector industrial de San Martín de Provensals.

1.68. El "antiguo Pueblo Nuevo" está situado junto a los terrenos de La Llacuna, en la prolongación de la calle Juan de Malta y de Mariano Aguiló. El núcleo inicial se formó -- junto a la antigua carretera de Mataró, en el punto de -- cruce con el camino que unía, siguiendo el límite de la - servidumbre militar, la zona del Clot con la zona marítima. En el sector marítimo se situaba un pequeño núcleo - de pescadores. Las favorables condiciones de los pozos - existentes para el funcionamiento de las máquinas de va-- por, facilitó la industrialización y fue causa de un in-- tenso desarrollo.

1.69. El sector, en sus inicios totalmente industrial, sufrió - una serie de procesos de gradual transformación residen-- cial en base a su situación urbana, mejorada progresivamente con su maduración y con la expansión de las coronas periféricas de la ciudad. Esta transformación de los suelos industriales en residenciales vino reforzada al amparo de las calificaciones de Tolerancia de Vivienda e Industria -

que proponía el anterior Plan General para una serie de manzanas próximas.

1.70. La situación de Pueblo Nuevo es compleja. Mientras en otras áreas industriales de Barcelona (Sants, por ejemplo) este proceso ha sido menos intenso, debido al menor peso industrial, en Pueblo Nuevo la situación se ha ido agravando. Se suma a ello el hecho de que el núcleo ha estado durante un tiempo encerrado en sí mismo sobre el propio Paseo del Triunfo, por las dificultades de conexión urbana. Una auténtica barrera lo separaba del área central: el amplio sector industrial situado entre la calle de Carlos I y la calle de La Llacuna; la falta de la urbanización de los suelos junto a la prolongación de la Diagonal; el trazado del ferrocarril con sus pasos a nivel; y la estación de Vilanova. Esta autonomía venía reforzada por el equilibrio residencia-trabajo que dieron contenido social propio al barrio, en el que florecieron innumerables instituciones comunitarias y comerciales.

1.71. Sin embargo las condiciones urbanas son enormemente deficientes, sobre todo por efecto de la falta inicial de urbanización y por la proximidad de los sectores industriales situados a ambos lados del núcleo urbano, con el mayor peso industrial de Barcelona-ciudad, incluso de mayor pe-

so, en mano de obra, que el Polígono Industrial de la Zona Franca. La proximidad, en muchos casos, se convirtió en - yuxtaposición de la vivienda con la industria incluso de - carácter pesado. La ubicación del núcleo en los márgenes de las antiguas marismas de La Llacuna dificultaron hasta fechas muy recientes los desagües y la posterior urbanización. Sólo la construcción de las últimas colectoras han hecho desaparecer las periódicas inundaciones.

1.72. Las posibilidades de conseguir un desarrollo más coherente e integrado físicamente a la ciudad deben provenir, a largo plazo, de la apertura del núcleo hacia los suelos de -- nueva urbanización que se sitúan en la prolongación de la Avenida del Generalísimo Franco y de un reforzamiento, a - corto plazo, del carácter residencial de los desarrollos -- urbanos que se sitúan junto a la calle Bach de Roda. Estos nuevos desarrollos se apoyan en los usos residenciales aparecidos al amparo de la anterior zona de Tolerancia de Vivienda e Industria.

1.73. Esta representó un cambio importante respecto a la antigua calificación industrial de Pueblo Nuevo que no reconocía posibilidades residenciales. El sector nunca fue calificado como "zona mixta", tal como se denominaban antiguamente las zonas de mezcolanza industrial-residencial.

1.74. Las nuevas áreas residenciales ubicadas en torno a la Plaza de Lope de Vega, han dado origen a la aparición de instituciones deportivas, culturales y educativas y han creado un pequeño centro urbano, que complementa las funciones representativas del Paseo del Triunfo -la Rambla representativa de Pueblo Nuevo- y las funciones de carácter comercial de la calle Mariano Aguiló y del entorno del antiguo mercado.

1.75. Todas las operaciones de cualificación del núcleo deben provenir de la remodelación de su frente marítimo. Remodelación que no puede efectuarse sobre una tipificación de los procesos de urbanización y de ordenación urbana posibles en las áreas colindantes (sector de la Ciudadela o del I Cinturón de Ronda). Esta remodelación debe afrontarse con una óptica diferente, pero con el objetivo de abrir el sector sobre la zona marítima. Se preven tres zonas de remodelación. La primera (sector "novísimo") se situaría en el tramo final de la Diagonal, entre las calles Llacuna y Bilbao, como continuación natural del antiguo Pueblo Nuevo, a través de las prolongaciones del Paseo del Triunfo y de la calle Juan de Malta.

1.76. La segunda se situaría al final de la calle Bach de Roda, con reforzamiento de las zonas verdes y de equipamiento si

tuadas junto a la Plaza de Lope de Vega para afianzar el carácter de nuevo centro. Este sector es de gran interés para reforzar a corto plazo los nexos urbanos de Pueblo Nuevo y darle el peso de población que justifique la aparición de nuevos umbrales de equipamiento y dotación. Al propio tiempo, a través de la calle Bach de Roda, se conseguiría un enlace de carácter urbano no sólo con la autopista de Mataró, sino con La Sagrera y el Polígono de Viviendas del Congreso, a través de la calle Felipe II.

1.77. La tercera remodelación persigue la renovación puntual de algunas áreas del frente marítimo oriental en el sector del casco antiguo de Pueblo Nuevo. Remodelación parcial compatible, por tanto, con la permanencia de determinadas áreas antiguas ubicadas al sur de la calle de Taulats.

1.78. A ambos lados de Pueblo Nuevo el Plan delimita dos áreas de suelo para uso exclusivamente industrial. Estas áreas son de importancia básica para la vitalidad de la ciudad. El denominado Sector Industrial de Pueblo Nuevo se sitúa entre la Ciudadela y el núcleo residencial. Queda separado de todas las áreas residenciales colindantes por el parque urbano previsto junto a la Plaza de las Glorias en parte de los suelos de la estación de Vilanova y, por los espacios libres de la remodelación del frente marítimo oriental en el área situada al final de la Avenida de Carlos I.

1.79. El otro sector, denominado Zona Industrial de San Martí de Provençals, viene delimitado por los frentes residenciales de las vías importantes que la envuelven (Gran Vía, Prim, Diagonal) y por la prolongación urbana de Pueblo Nuevo hacia Gran Vía-Diagonal.

1.80. Estas áreas industriales no pueden perderse, sin que los núcleos residenciales enquistados puedan justificar su transformación. El traslado de las industrias originaría dos graves problemas: 1º) En relación con el sector, molestias entre usos industriales y residenciales. El proceso de transformación sería gradual, lo cual haría difícil compaginar los requerimientos de ambos usos: humos, ruidos, tráfico pesado, carga y descarga,... 2º) Al propio tiempo, repercusiones para toda la ciudad. La desaparición de estas zonas comportaría graves desequilibrios para uno de los objetivos básicos del Plan: perseguir equilibrios relativos de empleo-trabajo. En el Distrito se localizan más de 66.000 empleos industriales que son básicos para el equilibrio de empleo dentro de Barcelona-ciudad y de la Comarca. Las anteriores razones justifican la necesidad de mantener en los próximos años estas extensas áreas industriales en su calificación actual, en tanto se llega a fases más avanzadas de terciarización.

1.81. La situación es diversa por lo que se refiere al frente marítimo oriental de Barcelona. El traslado de las grandes industrias y del ferrocarril del Maresme, las necesidades de saneamiento de las playas, la apertura del Cinturón Litoral y la prolongación del Paseo Marítimo justifican las propuestas referentes a esta faja costera. Dos objetivos básicos polarizan la propuesta: 1)la exigencia de recuperar gran parte de estas áreas y de mantener las que ya son públicas, para servicios y equipamientos generales de la ciudad. Este aspecto es básico ante los déficits generales de la Ciudad en grandes equipamientos y también por la singularidad de unas localizaciones junto al mar insustituibles. Ambas razones justifican la asignación a usos especiales de marcado servicio colectivo. Barcelona es una ciudad mediterránea a la que las exigencias de la primera industrialización privaron de su cualidad más característica. 2) En segundo término, la propuesta contempla las nuevas vías y el saneamiento del sector de modo que su gestión sea independiente de la más general de urbanización de tan extenso ámbito. Interesa que la apertura de aquellas infraestructuras no venga supeditada a los ritmos de urbanización globales, con tiempos necesariamente extensos por efecto de las dificultades que comporta todo proceso remodelador.

1.82. Por este motivo, a pesar de la unidad física que confiere a todo el frente marítimo la continuidad de un conjunto

de infraestructuras básicas al servicio de toda la ciudad, el Plan no preconiza un tipo uniforme de ordenación para - todo el sector. Al contario, el Plan prevé las actuaciones según las diferentes características de cada subsector. Las remodelaciones urbanas previstas se sitúan al final de las calles Carlos I, Bach de Roda y Prim. Los objetivos - urbanísticos son diferentes según su diversa posición urbana, a pesar de la característica común de ser frente marítimo. En el primer caso, la proximidad del Parque de la - Ciudadela y del Area Central de Negocios le dan una personalidad propia. El segundo sector se distingue por su proximidad al núcleo antiguo de Pueblo Nuevo. Por último el tercer sector se caracteriza por su mayor accesibilidad -- desde el Cinturón Litoral, la Diagonal y 1er. Cinturón de Ronda. Estos hechos diferenciales son los que han aconsejado dar diferente carácter urbano de cada sector y, en especial, a prever en el último sector un área de Centro Direccional en la terminación de la Diagonal, junto a este - importante nudo de accesibilidad urbana.

1.83. Mientras el segundo sector, como ya se ha descrito, posee funciones ligadas a la complementariedad de la zona de -- Pueblo Nuevo y, por consiguiente, al tipo de demandas de este sector, el primero está ligado en mayor grado al -- área central de la ciudad.

1.84. El Plan prevé la ampliación del Parque de La Ciudadela sobre los terrenos de la Exposición de 1988 que son públicos, aunque algunos se hallen arrendados para usos colectivos - susceptibles de ser trasladados a otras áreas de la ciudad. De este modo se ampliarían los jardines de la Ciudadela hoy convertidos, en su mayoría, en Parque Zoológico. - El parque llegaría a ocupar prácticamente todo el suelo de la antigua Ciudadela y del área de la Exposición Universal del 88, y los jardines podrían desarrollarse tal como estaba previsto históricamente.

1.85. Los suelos entre el Paseo Marítimo y la Ciudadela se destinarían en su totalidad a equipamientos. A través de éstos y en dirección normal al mar, se crearían paseos-ramblas que relacionarían físicamente el parque urbano de la Ciudadela ampliado con el frente marítimo.

1.86. El interés de colocar en este punto de la ciudad estos equipamientos obedece, por un lado, a la necesidad de satisfacer demandas no cubiertas en la zona de La Barceloneta y, por otro, a facilitar una conexión urbana activa de este sector en posición marginal con las áreas de nuevo - desarrollo residencial situadas al final de la calle Carlos I, en la parte de remodelación ya expuesta.

1.87. Por otra parte es preciso preservar, con las transformaciones necesarias, la zona del Hospital de Ntra. Sra. del Mar objeto de especial atención municipal en los últimos años y que desempeña un importante papel en el sistema sanitario de la Comarca. El sector para usos residenciales y terciarios que se situaría al final de la Avda. de Carlos I incluye fajas de zona verde para proteger el paso del Cinturón Litoral y para enlazar las áreas libres interiores con las zonas verdes previstas frente al núcleo antiguo de Pueblo Nuevo en terrenos ganados al mar.

1.88. El Plan conserva el Cementerio del Sureste y, a partir de este punto, prevé frente a las remodelaciones puntuales del núcleo antiguo de Pueblo Nuevo, un área libre complementaria al Paseo Marítimo con carácter de "salón". El Paseo Marítimo en esta parte del frente tiene disposiciones cerradas, parecidas a las que en algunos puntos tiene el Paseo Marítimo en Badalona.

1.89. El trazado del Paseo Marítimo obedece al criterio de conseguir, dentro de la continuidad de la vía y de los paseos, la formación de tramos característicos en relación a las distintas peculiaridades de cada sector urbano atravesado. A la función unitaria de todo el frente, en cuanto a desplazamientos motorizados, se superpone una diversidad de am—

bientes de forma semejante a los que históricamente tenían las Ramblas, a escala del Casco Antiguo. En base a las diferentes utilizaciones del espacio urbano adquirieron especializaciones, funciones y características físicas diversas.

1.90. El Centro Direccional de Litoral-Provensana concentra las edificabilidades junto a la zona de mayor accesibilidad. Ésta se sitúa en la prolongación de la calle Llull y en la continuación de Diagonal, en sus cruces con la calle del General Manso. La concentración de la edificabilidad permitirá dejar libre un amplio espacio de separación entre Pueblo Nuevo y la zona industrial existente. Al mismo tiempo se consigue un importante parque urbano desde el Paseo Marítimo hasta el final de la Diagonal.

1.91. En el sector de la Barceloneta el Plan mantiene su específica ordenación urbana, derivada de su histórico proceso de creacion. La Barceloneta es el primer barrio "social" planeado y construído públicamente ante los problemas cuantitativos que planteó a la moderna ciudad industrial el intenso crecimiento de la población. Las características especiales de su trazado y edificación exigen un tratamiento particular que contemple la renovación de la edificación y de la urbanización sin deterioro de sus condi-

ciones físicas. Nada sería más peligroso que mantener el tratamiento a base de edificios pantallas de gran altura cerrando el sector. Este cierre visual de la antigua edificación empeora muchas de las condiciones ambientales del barrio en cuanto a soleamiento y ventilación por causa de la disposición particular de sus calles.

1.92. Las propuestas de renovación deberán efectuarse condicionadas en todo momento por la disposición histórica de la trama urbana.

1.93. En el sector de la Plaza de Las Glorias el Plan prevé la creación de un gran parque urbano en los terrenos de la Estación de Vilanova y en suelos hoy industriales. El parque es necesario ante la falta de espacios libres en los sectores urbanos próximos del Clot, de la Sagrada Familia y de toda la parte oriental del Ensanche Cerdá. Al propio tiempo permitirá un aislamiento ambiental de las áreas colindantes densamente edificadas, respecto al sector industrial que se mantiene en Pueblo Nuevo.

1.94. Por otro lado esta área daría una complementariedad interesante al nudo de comunicaciones de la propia Plaza punto de coincidencia en ella de tres (y en el futuro cuatro)

de las más importantes vías de acceso a la ciudad. Este gran parque urbano sería prolongación de la interesante área de jardinería desarrollada ya en el resto de la plaza. Las manzanas del Ensanche situadas en la parte norte de la plaza se destinan a equipamientos con una ordenación volumétrica que confiera una ordenación singular a tan importante espacio libre. La Plaza es un punto de referencia (lend mark) urbano, debido a que gran parte de los desplazamientos internos y de acceso atraviesan este sector por la convergencia-divergencia de tráficos sobre este "round point".

La segunda corona periférica

1.95. Las propuestas de las áreas urbanas de Barcelona, ubicadas más allá del Primer Cinturón de Ronda, se describen según el sentido de las agujas del reloj. Se empieza por la Zona Franca y se termina por la zona del Sudoeste del Besós.

1.96. Estas zonas poseen una estructura urbana diferente a la de la primera corona, por razón de no ser tan claro el esquema radial. La proximidad de Hospitalet y de Badalona en las salidas de la Granvía y la proximidad de la montaña en la parte superior, originan una estructura totalmente diversa según las áreas. Las zonas nº 38 y 43 poseen ciertas características de autonomía por la existencia en ellas de los antiguos núcleos de Sarriá y Horta, respectivamente. Asimismo las áreas que, a efectos del análisis, se designan como 40, 45 y 41 constituyen un sistema urbano autónomo, montado sobre la antigua Carretera de Ribas y, en la actualidad, sobre la Meridiana. La primera comprende los desarrollos situados sobre la Riera de Horta y calle de Fabra y Puig, por encima de la Meridiana, entre Horta y el núcleo antiguo de San Andrés de Palomar. El segundo sector es el de mayor peso urbano y de mayor antigüedad. Está constituído por el núcleo de San Andrés de Palomar y la zona industrial del Besós. Y el tercer sector es el de Prosperidad y Verdún. Está situado en las estribaciones de la Sierra de Collcerola cerca del "congost" del río Besós y de la Torre Vallbona.

1.97. Con excepción de las tres áreas urbanas de Sarriá, Horta y San Andrés, las demás áreas de esta segunda corona obedecen a desarrollos recientes o a antiguos desarrollos en Ciudad-Jardín, como en la zona de los Tres Cerros. En el sentido indicado son: el área industrial de la Zona Franca con los desarrollos situados sobre las huertas del Llobregat; los desarrollos urbanos inicialmente industriales entre el Primer Cinturón de Ronda y el límite del término municipal; prolongación del barrio de Las Corts; el frente inferior de la Diagonal, desde la Plaza Reina María Cristina hasta el límite del término municipal, en la Zona Universitaria; el sector de desarrollo en ciudad-jardín, y últimamente en vivienda plurifamiliar de elevado nivel, en torno al sector de Pedralbes; el sector de Sarriá, parte alta de la Bonanova-Tres Torres; el sector de nueva urbanización en el Valle de Hebrón; el Sector de los Tres Cerros (del Carmelo, del Coll y de la Rubira) y Montaña Pelada; la zona de Torre Baró-Vallbona en el ya mencionado punto de entrada a la ciudad; y los desarrollos residenciales situados entre calle Prim, calle Maresme y límite de término con San Adrián.

1.98. En la Zona Franca el Plan recoge las propuestas en curso de ejecución revisadas en anteriores Planes Parciales. La única modificación es la mayor reserva de terrenos para la zona portuaria por debajo de la vía A. Y una cierta especialización de los enlaces de esta vía con el paseo de la Zona Franca y el diamante del Cinturón Litoral. Los demás desarrollos de carácter industrial, junto a la

Avda. de los Motores, son los que se hallan ya aprobados. También se recogen las ordenaciones de edificación re--- sidencial existentes en el sector.

1.99. El Sector Sur de la Diagonal llega hasta el borde occidental del municipio en el límite con Hospitalet en la Riera Blanca. Un primer subsector ubicado por debajo de la Diagonal comprende: una serie de manzanas en general no edificadas; las instalaciones deportivas del Club de Fútbol Barcelona; diversas instituciones sanitarias; la Zona Universitaria; y un área importante de equipamientos deportivos. Los desarrollos urbanos de Sants, entre Riera Blanca y calle Badal, hoy Primer Cinturón de Ronda, tienen carácter de zona suburbana no industrial. Las posibilidades razonables del Plan para transformar tales zonas son más -- bien restringidas por las dificultades de su alta densidad y por la acelerada transformación a usos residencia-- les en los últimos años. Se prevén algunas remodelaciones físicas de manzanas con poca ocupación de vivienda o con una sola industria, para intentar disponer la edificación de forma más correcta, tanto en beneficio de las propias viviendas como para mejorar el aspecto urbanístico de la ciudad. Un caso particular es la calle Badal con el fin - de favorecer los frentes a tal vía.

1.100. Al propio tiempo el Plan propone recuperar algunas áreas industriales para aumentar los niveles de dotaciones y -- de equipamientos locales. Sin embargo, dichas dotaciones son mínimas en relación a las necesidades planteadas por

los potenciales de población en los sectores. En el frente con la Travesera de Gracia, el Plan recoge la ordenación volumétrica aprobada para el sector.

1.101. En Sarriá y Pedralbes, las propuestas del Plan tienden a definir una cierta malla de vías básicas, ante las dificultades de alcanzar cierta coherencia al haber surgido estos desarrollos por yuxtaposición de tramas urbanas antiguas como las de Sarriá o las de ciudades-jardín desarrolladas en torno al Monasterio de Pedralbes al lado de la Avda. Pearson. En el límite de Sarriá, junto al Torrente de Can Caralleu (convertido en la parte inferior en la calle Eduardo Conde y en los terrenos situados con frente a la Diagonal por la parte Norte, se situa, sobre el eje del Paseo de la Victoria, el importante desarrollo de Pedralbes. El Plan mantiene las previsiones del anterior Plan Comarcal para sector situado junto al Club de Tenis Barcelona.

1.102. En el sector de los terrenos situados junto al Cuartel de Pedralbes, el Plan prevé una cierta compensación de volúmenes con la edificación de menor altura (a semejanza de lo efectuado en el Parque de Cervantes con el fin de liberar suelo para equipamientos generales de la ciudad. En cuanto a los suelos por encima del 2º Cinturón, que no se modifica, el Plan preserva las actuales zonas de bosque para Parques Urbanos de la ciudad. En el sector de Can Caralleu el Plan prevé una cierta rehabilitación conforme las Normas del vigente Plan.

1.103. Respecto a la Zona de Vallvidrera y las Planas, el Plan recoge los desarrollos previstos en el anterior Plan, - adecuando algunos sectores a las características históricas de edificación. En particular preserva el núcleo existente de la continuidad física con los desarrollos - que se han situado por debajo de la Carretera de las - - Aguas a lo largo del Pie del Funicular. En el sector de Las Planas el Plan acota con claridad las áreas de edificaciones anteriores al Plan de 1953 y deja fuera de ordenación las edificaciones, en zona de Parque Forestal, de carácter clandestino. A ellas serán de aplicación las legalizaciones previstas, conforme a la situación de área clandestina que contienen las Normas de gestión de la -- normativa de este Plan General. En todo caso el criterio seguido por el Plan es restrictivo en cuanto a no crear nuevas áreas de expansión residencial en estos puntos de la ciudad, con el fin de preservar, de forma más global, el Parque Metropolitano del Tibidabo.

1.104. En cuanto al Sector de Tres Torres, parte superior de San Gervasio de Cassolas, sector urbano situado entre el Primer y Segundo Cinturón de Ronda y entre el Túnel de Vallvidrera y el Túnel Central, el Plan mantiene las zonas -- existentes con mayor previsión de áreas de equipamientos, en general en suelos ya hoy con estas funciones. La finalidad es la ya expuesta con carácter general en la Memoria sobre política del suelo, al tratar del problema de la pérdida de las zonas de equipamiento y dotación de la --- ciudad. La estructura de vías está nuevamente condiciona-

da por los desarrollos existentes y el Plan únicamente -- prevé en el sector inferior del túnel de Vallvidrera la - posibilidad de continuar con la Avda. Mayor de Sarriá, -- por la parte de los Salesianos y de las Salesianas. Esta continuidad viene justificada por la importancia de la -- prolongación del Túnel de Vallvidrera a través de las calles Infancia y Tarragona. Horizontalmente el Plan prevé un cierto reforzamiento del Paseo de la Bonanova-Paseo de San Gervasio, en el sector comprendido entre la Plaza de la Bonanova y el Túnel de Vallvidrera. A este fin el Plan propone una serie de aperturas de vías que faciliten di-- chas funciones. En el Sector del Putxet el Plan ha recogido las propuestas de Parque Urbano existentes en el Plan Parcial con el objetivo fundamental de ampliar al máximo en el futuro su ámbito y acercarlo al que estaba acotado en el anterior Plan General. En este sector asimismo el - Plan ha procurado resolver los problemas de conexión desde la Avda. de la República Argentina con el sector del - Coll y de relación de la Avda. del Hospital Molitar con - la de Esteban Terrades, prolongación del Túnel Central.

1.105. Ciertos sectores de ciudad-jardín de este sector se pre-- servan especialmente de una edificación intensa como la - que se ha producido en Tres Torres con el fin de mantener la calidad de ciertas edificaciones o de ciertos grupos - de casas de interés arquitectónico. Un caso particular está constituído por las que se ubican a lo largo de la - - Avda. del Dr. Andreu por su homogeneidad y por ser representativas de la arquitectura unifamiliar de principios - de siglo.

1.106. El Plan delimita de forma clara los desarrollos por encima del 2º Cinturón, intentando penetraciones del Parque - del Tibidabo hacia el interior de la ciudad. Este intento choca con las anteriores calificaciones vigentes. En las zonas del Dr. Andreu, Bellesguard y del Pomaret, se pre-- ven ciertas dotaciones en los fondos de las diferentes vaguadas.

1.107. Respecto al sector de los Tres Cerros, la Creueta del - - Coll, Güell-Carmelo, Montaña Pelada y Guinardó, el Plan - propone una serie de medidas tendentes a introducir un mínimo de red viaria y a dejar para una fase posterior ciertos procesos de renovación urbana. En la mayoría de los - casos el Plan ha pretendido, conforme al Plan Parcial - - aprobado, ajustar los límites de la zona verde con el fin de que se alcanzasen áreas naturales de igual cota. Se -- eliminan ciertos desarrollos urbanos ubicados en las partes superiores, y al mismo tiempo se ha procurado prolongar estas áreas verdes hacia las zonas urbanas. En particular se ha previsto la intercomunicación de los Parques Güell, Monte Carmelo Montaña Pelada y Guinardó. Se ha asegurado la penetración de algunas de estas áreas verdes sobre la ciudad. Parque Güell sobre el Primer Cinturón de - Ronda; Parque del Guinardó sobre la Avda. Virgen de Montserrat; Parque Carmelo sobre Plaza Sanllehí; y Parque de la Montaña Pelada sobre la calle Fuente Fargas.

1.108. El sector, tanto por la topografía como por las califica-

ciones vigentes, ha tenido un desarrollo intenso de carác ter marginal. Las áreas en la mayoría de los casos obedecían a antiguos trazados, muchos de ellos no adecuados a la topografía y en muchos casos incongruentes entre sí debido a que respondían a procesos de urbanización de pequeña dimensión, faltos de la suficiente visión global que - diera lugar a una malla urbana que los integrara a todos ellos. Este hecho explica que en los desarrollos urbanos del sector de Horta, en la parte de la calle Llobregós, - no se tuvieron en cuenta los torrentes existentes, no se evitaron las mezclas de zonas de ciudad-jardín con las de ensanche y de suburbana. Al propio tiempo la irrupción en este sector del Túnel de Horta crea problemas en relación con la malla urbana. Principalmente de acceso desde esta malla urbana al túnel. Este hecho es importante por cuanto la apertura de esta vía configura mayor potencial de - asentamiento, creando problemas de congestión dentro de - la escasa red viaria existente y de difícil mejora. Asi-- mismo, es importante resolver las conexiones con la Avda. del Hospital Militar y Segundo Cinturón; con Ntra. Sra. - del Coll y la urbanización MasFalcó; y con la Plaza de -- Sanllehí. Las anteriores conexiones se prevén en la mayoría de los casos a base de pares de vías de dirección única y con mejora de sus acusadas pendientes mediante pequeños tramos en túnel, como es el caso de la Creueta del -- Coll para la conexión del sector de Horta con el de Ntra. Sra. del Coll. El Plan delinea además una vía de cornisa que enlace con facilidad todos los subsectores.

1.109. Las demás medidas serán consecuencia de la modificación de Ordenanzas, principalmente por lo que se refiere a - alturas reguladoras en calles estrechas y a la edificación compacta de toda la manzana en los casos en que la anterior normativa lo permitía. Con la nueva normativa se intenta resolver los problemas de las edificaciones en solares con frente a viales opuestos y con diferencias notables en las cotas de rasante. Una interpretación laxa de las Ordenanzas dió lugar a alturas excesivas en calles estrechas, apoyándose en la condición de ser totalmente edificable la manzana.

1.110. Al mismo tiempo el Plan ajusta ciertas calificaciones - al tipo de ordenación existente, pero procurando preservar al máximo la zona de un desarrollo y transformación urbana en casas de medianeras de alta densidad, dadas - las condiciones topográficas y la falta de accesibilidad.

1.111. En cuanto a equipamientos el Plan intenta recuperar el - máximo número de áreas no edificadas o ya destinadas de hecho a estas funciones, con el fin de dotar convenientemente un sector de tan elevada densidad y sobre todo de tan elevada dinámica de edificación, Como puede verse en la información sobre licencias de edificación, éste - es el sector que en el último quinquenio ha tenido mayores densidades netas de nueva edificación.

1.112. En el sector del Valle de Hebrón, el Plan ha recogido las propuestas existentes, en particular las de los Planes -- Parciales de San Genís dels Agudells y de Monbau, con algunas pequeñas rectificaciones para dar mayor flexibilidad y conexión a la red viaria. Destaca la nueva apertura de la Carretera de la Rabassada con el fin de darle un claro entronque con el Segundo Cinturón. En el proyecto actual no se resuelven todos los giros precisos.

1.113. Por lo que se refiere a los desarrollos urbanos al Sur -- del Segundo Cinturón, junto al Valle de Hebrón, el Plan - ha recogido las propuestas formuladas por el Ayuntamiento en este sector, con ligeras variaciones, con el fin de -- dar conexión transversal a las zonas. No se han introducido cambios en la zonificación propuesta.

1.114. En el sector de Horta el Plan intenta preservar las características del núcleo antiguo. Se prevé una cierta remodelación en la prolongación de la calle Tajo y Lisboa, con el fin de alcanzar las prolongaciones de Fabra i Puig y - calle de Cartellá en su parte Norte. Asimismo mantiene la zona de Ciudad Jardín existente en la parte central de -- Horta, antiguo sector de segunda residencia a inicios de este siglo.

1.115. Por lo que se refiere a San Andrés, situado por encima de la Meridiana hasta la zona del Turó de la Peira, el Plan introduce, como elemento ordenador y espina central de to

do el sistema, el par de vías Fabra i Puig, Cartella, Escocia, prolongadas posteriormente a través de Padre Mañanet. En este sector se recogen los desarrollos de la zona baja del Guinardó y de Viviendas del Congreso y el Plan Parcial del Cementerio de San Andrés. La alta densidad del sector y el díficit de equipamientos han obligado a recuperar gran número de áreas industriales para zonas de equipamiento. De gran interés reestructurador para la zona es el previsto Centro Direccional en el sector Meridiana-RENFE. Este Centro Direccional posee funciones metropolitanas y comarcales por su ubicación sobre una de las vías más importantes de acceso a la ciudad. Será un punto de transferencia y de cambio de los modos y medios de transporte y al mismo tiempo será asiento de dotaciones culturales, sociales, deportivas y recreativas al servicio de este amplio sector urbano. De esta forma constituirá un elemento animador que complementará la vitalidad propia del núcleo antiguo de San Andrés, entroncándolo con los nuevos desarrollos. Importante es a este objeto la apertura del centro hacia la Ronda del Guinardó, a través de la calle Arnau de Oms.

1.116. En el sector antiguo de San Andrés, el Plan recoge gran parte de las directrices contenidas en el vigente Plan Parcial. Se modifican algunas vías básicas con objeto de hacerlas más fáciles en su trazado, pero preservando en general las condiciones ambientales históricas del sector. Asimismo se da opción a la remodelación de determinadas

áreas industriales enquistadas, en caso de que se produjeran traslados. Respecto a la antigua zona de ENASA, el Plan recoge las determinaciones del Plan Parcial aprobado lo que daría una amplia zona verde al sector altamente deficitario. En particular, posee interés la prolongación de la calle Valldaura con la calle Palomar con el fin de darle acceso a la futura gran avenida de acceso a la ciudad, prolongación de la Ronda de San Martín. El Plan ha acotado con claridad las zonas de núcleo antiguo para diferenciarlas de las que ya han sufrido una serie de transformaciones. Con ello se pretende preservar al máximo las condiciones ambientales de la trama urbana de este antiguo pueblo del llano de Barcelona. La Carretera de La Sagrera-San Andrés, refuerza su carácter comercial y de avenida urbana, complementada al Norte por la avenida prevista en el Plan Parcial a la altura de las calles de Jorba y Vasconia. Verticalmente la Rambla situado a lo largo de la Riera de San Andrés (calle Rubén Dario) constituiría el eje vertical urbano. Este sistema arranca en el sector Norte de San Andrés y sigue a través del par Palomar-Padre Mañanet y Valldaura. Los tráficos locales se canalizan a través de la Riera de San Andrés y el futuro Centro Direccional de Meridiana-RENFE.

1.117. En la zona del Cerro de la Trinidad, el Plan ha procurado recuperar diversas áreas para equipamientos, así como mejorar el entronque de las salidas de la antigua Carretera de Ribas con la Meridiana, en vistas a mejorar los trenzados del tráfico hacia la autopista con el flujo de la Me-

ridiana en dirección a carretera N-159.

1.118. En este sector se situan los enlaces del Segundo Cinturón con el Cinturón Litoral y la importante vía de penetra- - ción al centro de la ciudad a través de la Ronda de San - Martín. La enorme importancia de este intercambiador justifica la especialización y los elevados niveles de servicio. El Plan recoge también el sector industrial del Be-- sós, en gran parte edificado, así como las previsiones de remodelación de los Barrios del Buen Pastor y de Milans - del Bosch, ambos ya en ejecución por gestión pública a -- través del Patronato Municipal de la Vivienda.

1.119. Por lo que respecta al sector de la Trinidad, Prosperidad, Verdún, Guineueta y Canyelles, situados por encina de Vall daura y de Meridiana en las estribaciones de la Sierra de Collcerola, el Plan recoge las propuestas de los vigentes Planes Parciales y también del Plan Parcial en trámite de Vallbona, Trinidad, Prosperidad y Verdún-Torre Baró, La - idea del Plan es la apertura de algunas vías y la creación de pequeños equipamientos que ayuden a reestructurar y a identificar los diferentes barrios en base a una gestión pública de cierta autonomía. El Plan pretende también introducir mejoras en los barrios de Roqueta, Prosperidad, Verdún y Trinidad Nueva.

1.120. Respecto al sector lineal situado paralelamente al Primer Cinturón de Ronda-Calle Prim, el Plan recoge los desarro-

llos urbanos existentes, en general de ordenación volumétrica con Planes Parciales desarrollados por iniciativa pública en Besós, La Paz y Verneda. El Plan no introduce cambios sobre las ordenaciones vigentes.

1.121. En cuanto al sector de Torre Baró, Vallbona y Ciudad Meridiana, el Plan no determina con precisión los tipos de propuestas particulares a desarrollar. Debido a las condiciones de edificación y de urbanización y a la falta de dotaciones principalmente en los sectores de desarrollo marginal (al amparo de las calificaciones de Ciudad Jardín o fuera de ordenación según el anterior Plan), es imprescindible llevar a cabo operaciones de renovación urbana mediante procesos de rehabilitación, en la forma definida en la Normativa.

1.122. El Plan acota las áreas edificadas y recupera espacios para equipamientos. Precisa la traza de algunas vías básicas para dar continuidad a la Vía Julia. En el Plan Parcial deberán analizarse estos sectores para proceder a mejorar la calidad de las construcciones, remodelar aquéllas que fuera preciso, dar criterios de ordenación física y, principalmente, facilitar las áreas para dotaciones, equipamientos y niveles mínimos de urbanización y de acceso viario.

1.123. Es importante la previsión de un área para grandes equipamientos, en especial deportivos y educativos, los terrenos agrícolas situados entre el nudo viario de la Trini-

dad y la línea de ferrocarril a Francia por Granollers. A través de esta área será posible una conexión del sector con la zona de La Trinidad, mediante un ligero desplazamiento del ferrocarril junto al límite del encauzamiento del Besós.

1.124. El Plan contempla la mejora del nudo de las carreteras de Sabadell y de Granollers, mediante un desvío de la de Sabadell por debajo del ferrocarril, junto a la riera -- existente.

1.125. Las superficies y población que resultarían de la asignación de las Normas se contienen en dos tablas adjuntas, la primera para el Área Central de Negocios y primera corona y, la segunda, para las áreas fuera del I Cinturón de Ronda.

2. BADALONA

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

2.1.1. El casco urbano de Badalona está situado sobre la estación del ferrocarril de Barcelona a Mataró, primera línea ferroviaria en España inaugurada en 1948, apoyándose a la vez sobre la importante vía de comunicación que supone la antigua Carretera de Valencia, en la actualidad Ctra. N-II de Madrid a Francia por La Junquera.

2.1.2. El núcleo antiguo de la población nace en el sector definido por la confluencia de la citada estación del ferrocarril, así como de tres importantes vías de comunicación, el Camino Hondo de Sta. Coloma a Badalona, la que se dirige a Moncada por la zona de Vallensana y la que une Badalona con Mollet por la Conrería.

Estas tres importantes vías tienen su justificación en la imagen topográfica del término municipal de Badalona, dominada por una serie de montículos, tales como el Turó del Dordal, el Turó de Bosca y el Turó de Matas, que originan una serie de importantes vaguadas. Estas depresiones, sobre las que se sitúan las vías de comunicación anteriormente citadas, son los cauces de las rieras de San Juan o de San Jerónimo, jun-

to a la que se sitúa el Camino Hondo, la riera del Canyet, junto a la carretera de Moncada, y la riera de Montalegre, aguas abajo riera Cañadó, junto a la carretera de Mollet.

2.1.3. La organización urbana del núcleo antiguo, responde al mismo "pattern" de desarrollo que la mayoría de los núcleos costeros en la zona del Maresme, a partir de una retícula de manzanas de edificación paralela a la dirección de la costa, con la única diferenciación de algunas vías de carácter más urbano y comercial que constituían las denominadas Ramblas.

La forma del término municipal, en lo que hace referencia a su zona de asentamientos urbanos, es decir, en las terrazas fluviales originadas por el constante acarreo del río Besós, responde a una forma de abanico, que desde la zona de las Mallorquinas, junto al estrecho paso del Turó de Mongat, se abre hacia las mucho más amplias terrazas situadas en la zona de San Adrián.

2.2.1. Las mismas condiciones que dieron pie a la intensa industrialización, en suelo de San Martín y Pueblo Nuevo, en término de Barcelona, es decir, la existencia de agua, terrenos llanos, facilidad de desagües al mar y situación de vivienda próxima, crearon los desarrollos industriales que, en torno a la zona de Cros, se desarrollan en el sector denominado Barriada Artigas, junto al término de San Adrián de Besós, ocu

pando principalmente la faja costera que se sitúa entre el ferrocarril y la línea Marítimo-terrestre.

2.2.2. La existencia en Badalona, a partir de 1848, de un crecimiento intenso y autónomo por su propia industrialización, es la razón de su mayor importancia, como núcleo de desarrollo residencial de mayor intensidad urbana y, al mismo tiempo, la causa de su mayor capacidad de integración, frente a otros Municipios de la Comarca de Barcelona, de la fuerte inmigración existente, dentro de una fuerte estructura socio-cultural.

2.3.1. Los núcleos urbanos situados en la zona del Pomar de Dalt, Can Bosc, Can Coscá, Can Colomé, constituyen el problema más importante en el proceso de urbanización del conjunto badalonés, debido a las fuertes dificultades existentes en su relación con el casco antiguo y principal núcleo urbano de la población, a la propia estructura del núcleo antiguo y, principalmente, a la fuerte barrera que supone la reciente autopista del Maresme.

2.3.2. Los citados núcleos quedan asimismo dificultades en su comunicación con el sector de San Adrián y con la zona oriental de Barcelona; por cuanto la existencia del cerro del Dordal, dificulta considerablemente la comunicación del sector de Lloreda, con las zonas de Milans del Bosch y de Barón del

Viver.

2.3.3. Debido a esta situación creada por la dificultad de interconexión de Badalona con los sectores urbanos más próximos de Barcelona-capital, la direccionalidad del tráfico hacia la gran ciudad, se canaliza a través de la población de Santa Coloma de Gramanet, de por sí muy congestionada y dotada de una infraestructura muy deficiente, lo cual dificulta grandemente el crecimiento y la accesibilidad en el sector.

2.3.4. No obstante, la aparición de la mencionada autopista originó intensas expectativas de desarrollo que se tradujeron en un importante aumento del suelo urbano calificado durante el período 1965-70, tanto en ocupación como en fuertes aumentos de la edificabilidad sobre anteriores calificaciones vigentes, aumento que, en algunos casos, no respondía a unas exigencias de mayor edificabilidad competitiva con los obligados desarrollos urbanos definidos por el Plan Comarcal.

2.4.1. El desarrollo urbano de Badalona alcanza una época de gran expansión durante los años treinta, período de fuerte inmigración, momento en el que plantea, por primera vez, la posibilidad de ocupación de los suelos situados encima del núcleo antiguo de la población. Se intenta racionalizar el citado crecimiento, a través de un Plan, desarrollado por el propio Municipio, con una organización urbana en "patas de oca", a

base de avenidas radiales y plazas en estrella.

2.4.2. No obstante, a pesar de la existencia del Plan, que significaba un primer intento de ocupación de todo el término y de constitución de la gran Badalona, los crecimientos, obedeciendo a diferentes mecanismos de urbanización, originan una serie de pequeños núcleos urbanos. Estos se sitúan en o junto a las grandes fincas objeto de las reparcelaciones y se caracterizan por sus condiciones de vivienda al servicio de niveles económicamente bajos, situados principalmente en los sectores de La Salud, Sistrells, Can Bachs, Bufalá y urbanización Morera.

2.4.3. En la misma situación, aunque sobre distinta posición geográfica, se encuentran los barrios de Llefiá, próximo al límite con Santa Coloma de Gramanet, y del Santo Cristo, junto al denominado Camino Hondo, eje de comunicación entre Badalona y Santa Coloma, que rodea el cerro del Dordal, y que constituye el punto de salida de aguas de las Rieras de San Jerónimo y de San Juan.

2.5.1. A lo largo de la denominada carretera del Canyet, que comunica los núcleos urbanos de Badalona y Moncada y Reixach, del macizo de la Coscoyada y de la Riera de Vallensana, aparecen una serie de núcleos de crecimiento urbano, situados a partir del primitivo núcleo histórico, que se desarrollaba entre las

calles de Martín Pujol, Hermano Julio y General Prim.

2.5.2. En este sector, aparecen sucesivamente los núcleos urbanos del barrio de Bufalá y del Canyet, hasta llegar a la zona - del Pomar de Dalt, zona que por su carácter, por sus condiciones climáticas, se convierte en privilegiada para el uso de vivienda, desarrollándose en la misma un sector residencial de mayor nivel junto a la denominada Colonia de Sant - Jordi, constituído por viviendas unifamiliares, inicialmente de segunda residencia y que en la actualidad se están convirtiendo en primera residencia para la población urbana de Badalona.

2.6.1. Finalmente, a lo largo de la carretera vecinal de Badalona a Mollet por la Conrería, se sitúan en primer lugar los núcleos de la urbanización "Prat Rovira" y de la urbanización Morera, con algún sector de viviendas pertenecientes a la Cooperativa del Hogar y que, en algunos de sus elementos urbanos, como pueden ser la Plaza del Bruch y la avenida del mismo nombre, se pueden observar los ejes del gran plan de avenidas, trazado por el arquitecto Fradera y que respondía al esquema académico y formal ya comentado.

2.6.2. Las rieras de San Juan y de San Jerónimo, el estrecho valle situado junto a la calle de Milà i Fontanals, el cerro situado en la prolongaciónde la calle de Martín Pujol, la Riera

del Canyet, el torrente de Matamoros, la Riera del Pomar y la riera Canyadó, son los principales cerros y ramblas o vaguadas que constituyen las barreras y las conexiones entre los diferentes núcleos urbanos.

2.7.1. El núcleo antiguo, caracterizado por una parcelación más reducida, se situaba al sur del mencionado núcleo histórico, acotándose su crecimiento por las calles de Prim y de Martín Pujol, prolongándose en ambas direcciones hacia la Riera Canyadó y hacia la calle Tortosa.

2.7.2. De los crecimientos mencionados, adquiere una mayor importancia el dirigido hacia la calle Tortosa, cuyo desarrollo se caracterizó por una mezcla de asentamientos industriales y residenciales, principalmente en su sector meridional, desde la calle del Progreso hacia el mar. La situación expuesta, como mezcla de actividades industriales y residenciales, obtuvo su legalización a través del Plan Comarcal de 1953, que calificó con categorías de "industrial" y "tolerancia de vivienda e industria" a las citadas áreas.

2.7.3. A lo largo de la carretera Nacional y de la Avenida de Alfonso XIII y su desdoblamiento a través de la calle de Baldomero Solá, y a pesar de su buena posición urbana, aparecen sectores industriales, debido principalmente a las servidumbres originadas por el núcleo de Caritg, así como a un proceso de

ocupación histórico, que no supo contemplar la futura e intensa evolución que podría haber dotado a estos suelos con una mayor disposición para su utilización residencial.

2.8.1. Sin embargo, el proceso de crecimiento más relevante y que ocasiona mayor número de problemas al desarrollo urbano, viene constituído por la expansión de Barcelona y su influencia sobre el sector occidental de Badalona, en suelos de la zona de la Salud y principalmente en los sectores de Llefiá y Caritg.

La razón que permite explicar esta expansión, hay que buscarla en la intensa ocupación de los suelos del sector de San Andrés y del Polígono del Sudoeste del Besós, así como en la aparición de los polígonos que se desarrollan a lo largo de la calle Guipúzcoa, Gran Vía y Cristóbal de Moura, los cuales llevaron en pocos años el proceso urbanizador a las zonas periféricas de Badalona.

2.8.2. Este hecho de la influencia de Barcelona-capital, no es afrontado en Badalona, con la debida coherencia ni con una visión clara de internalizar en lo posible el proceso urbano. Esta actuación negativa hace que los núcleos situados en aquél sector se constituyan con independencia y autonomía propias, dependiendo directamente de los accesos desde la Avenida de Alfonso XIII y de los transportes públicos que desde esta vía o desde la carretera de San Adrián a Santa Coloma, les permitían

comunicarse con el área central de Barcelona, teniendo de - este modo acceso a las oportunidades de la ciudad. Este proceso originó una serie de núcleos ocupados preferentemente por barracas y autoconstrucciones del tipo chabola, que se situaban sobre la zona de servidumbre militar de Caritg. - Estas zonas de barraquismo fueron eliminadas con posterioridad, a través de la actuación conjunta del Patronato Municipal y de las oportunidades de vivienda que se habían desa-- rrollado en el sector.

2.8.3. De gran importancia es, asimismo, el desarrollo de la zona de La Salud, cuya estructura urbana se comunicaba a través de la calle de Don Pelayo, su auténtico eje urbano, y de la calle de Pablo Piferrer, con los sectores urbanos de la Plaza del Reloj, núcleo fuertemente comercial de Santa Coloma, y con los puntos más próximos de acceso al transporte público hacia Barcelona.

2.8.4. Las importantes dificultades de conexión de estos sectores urbanos próximos a Sta. Coloma, unidas a una gran capacidad de asentamiento poblacional en el sector, comporta graves - problemas de integración urbana y de organización estructural de las tramas urbanas en su inserción sobre los tejidos urbanos colindantes.

Frente a estos problemas, en un intento de comunicar estos núcleos urbanos con Barcelona, la Comisión de Urbanismo ha

propuesto una vía sobre el punte del Molinet, la cual atraviesa sobre estructura elevada el río Besós, comunicando directamente con la calle Santander de Barcelona, en la parte elevada de La Verneda.

2.8.5. Uno de los sectores de más difícil conexión en el futuro lo constituye el denominado barrio de Sistrells, situado junto al Turó del Caritg, debido principalmente a su posición sobre una estrecha y cerrada vaguada, de difícil conexión con el barrio de Lloreda, con el sector urbano del antiguo camino de Llefiá y con la zona de La Bassa.

2.9.1. En la zona Este del núcleo urbano constituído por el barrio de Santo Cristo, apoyándose en su crecimiento a lo largo de la calle de Coll i Pujol, se suceden una serie de industrias enquistadas en el núcleo urbano, en el área lindante con las calles de Agustín Montal, Rambla de San Juan y calle de San - Luis, las cuales originan nuevas dificultades en la conexión del núcleo central con las posibles extensiones que pudieran desdoblarse en el exterior.

2.10.1. Es importante destacar en este análisis sobre la actual situación urbanística de Badalona, los desarrollos efectuados a través de polígonos residenciales, tanto por su crecimiento numérico, como por los problemas que ocasionan al resto de la población, en cuanto se refiere a tráfico o a servi--

cios urbanos.

La paternidad, en cuanto a gestión y realización, de estos Polígonos, se debe principalmente a organismos como Comisión de Urbanismo, Patronato Municipal de la Vivienda, Obra Sindical del Hogar y Viviendas del Congreso.

2.10.2. La mayoría de los Polígonos residenciales, con excepción de la unidad vecinal (U.V.A.S.) ubicada sobre la carretera de Mollet, que comportó una serie de problemas, en razón a la deficiente conexión urbana con los suelos del sector de Pomar, constituyeron una trama urbana de relativa calidad, por cuanto dispusieron de dotaciones suficientes, a pesar de las elevadas densidades proyectadas.

2.10.3. El Polígono residencial de mayor importancia, a pesar de su baja calidad arquitectónica, es el grupo de San Roque, situado junto a la Avenida del Marqués de Montroig, junto a la entrada de la población, ya que, merced a su aparición, fue posible el paso de la Autopista, bordeando el núcleo antiguo, trazado no previsto por el Plan Comarcal de 1953.

2.11.1. Es importante poner de relieve, como tendencias actuales, la que hace referencia al Plan Parcial de Batlloria y Montigalá, y que constituye uno de los planeamientos a nivel de Plan Parcial (más de 200 Ha de extensión) de carácter más ambicio

so en la Comarca.

Este Plan Parcial puede llegar a representar una alternativa válida a un determinado proceso de descongestión sobre los crecimientos que se agolpan actualmente en Badalona, - así como la posibilidad de constitución de un núcleo urbano en la zona superior de Badalona, importantísimo en función de su elevado nivel de dotaciones y servicios, que permitiese recalificar las zonas de la Bassa, Santo Cristo y Bufalá.

2.12.1. Asimismo, hay que hacer notar ciertas tendencias hacia desarrollos en tipología de Ciudad Jardín, originadas por la demanda de población residente en Badalona y que aparece como una continuación o extrapolación de lo sucedido en Tiana, principalmente en el sector de Montalegre en la zona - de Mas Ram.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

Con la finalidad de exponer con mayor claridad las diferentes propuestas del presente Plan en lo que hace referencia al término municipal de Badalona, se divide éste en las siguientes zonas, en dirección mar-montaña:

1. El "sector litoral" situado sobre las terrazas fluviales creadas por el río Besós en su desembocadura, limitado al norte por la autopista del Maresme y al sur por el mar. En este sector litoral, a su vez, se pueden delimitar los siguientes sectores:

   - El sector costero, situado entre el ferrocarril de Barcelona a Tordera por Mataró y el mar.
   - El sector industrial y la zona de San Roque, situados en la Barriada de Can Artigas y limitado por la calle Tortosa.
   - La zona que se desarrolla desde la calle Tortosa hasta las de Conquista y Rambla de San Juan.
   - El núcleo central, entre la Rambla de San Juan y la Riera Canyadó.
   - Finalmente, el sector que denominaremos industrial y que se desarrolla hasta el barrio de Manresa, junto al término municipal de Montgat.

2. Los suelos situados en la antigua "zona de secano", sobre la autopista del Maresme hasta el proyectado II Cinturón de la Comarca, en donde es posible definir los si-

guientes sectores:

- La zona de Llefiá y Caritg.
- El sector ocupado por el barrio de Santo Cristo y el futuro desarrollo urbano de Batlloria Montigalá.
- Las zonas del Canyet y del Torrente de La Font.
- Las zonas de Pomar de Dalt y Las Guixeras.

3. Los terrenos situados entre el II Cinturón de la Comarca y los límites del término municipal de Badalona.

2.13.1. La zona industrial situada entre el término municipal de San Adrián y La Rambla de San Juan, y limitada por el actual trazado del ferrocarril y la Avenida de Eduardo Maristany, es objeto de una opción de remodelación por el Plan, en previsión de las tendencias existentes de recalificación sobre el frente marítimo, mediante una serie de operaciones similares a las que se han producido en la zona de Barcelona.

El Plan, no obstante, no fija el plazo para llevar a cabo la remodelación.

2.13.2. Al propio tiempo, la zona urbana situada junto al mar, entre las calles de Ramón Pujol y Rambla de San Juan, queda calificada por el Plan como zona de Parque Urbano, en prolongación del paseo marítimo situado frente a la Avenida del Caudillo.

Este tratamiento de la franja costera, se completa con la previsión de un vial, situado entre el ferrocarril y la - playa, que serviría como vía de comunicación y de utilización de las áreas próximas a la playa.

2.13.3. El Plan ha recogido en su totalidad el Polígono de San Roque, sistematizándolo en la forma que se detalla en los - documentos gráficos del Plan, preveyendo la recuperación de espacios para parque urbano y equipamientos en aquellos puntos en que existen o son de fácil obtención. La única modificación propuesta es la prolongación de la apertura originada en la calle Juan Sebastián Bach y que, salvando los bloques de viviendas existentes en la confluencia de la Avenida de Alfonso XIII con la autopista, permitiría, mediante calzadas de servicio, la conexión con la calle - Marqués de Montroig para, finalmente, enlazar con la calle de Arquímedes y comunicar con la zona marítima.

De esta forma, se constituirá un importante eje de comunicación Norte-Sur, el cual atravesaría mediante un túnel - la difícil topografía de Llefiá, para comunicar finalmente, ya en Santa Coloma, con la calle de Irlanda y con posibilidad de prolongarse hasta la zona de Singuerlín.

Esta importante vía es la única con la que se puede unir, con cierto nivel de servicio, Badalona con Santa Coloma.

2.13.4. El Plan califica como industriales los terrenos de Casa - Cros, limitando su crecimiento hacia la calle de Tortosa, mediante la previsión de un área residencial de mayor intensidad urbana a desarrollar entre las calles de Tortosa, Antonio Bori y Pelayo. Esta zona se proveerá de aquellos elementos que puedan facilitar un desarrollo intenso y - que le permitan convertirse en un elemento urbano de gran importancia. Esta posibilidad deriva de su posición estratégica, junto a la actual salida de la Autopista, y de - ser el único canal de comunicación vertical entre los sectores de Llefiá y Caritg y el sector de ensanche de la población.

El Plan ha previsto la separación de la parte trasera de las viviendas situadas en la calle Tortosa, con la zona - industrial de Casa Cros, mediante espacios libres de parque urbano y de equipamientos deportivos que, al mismo - tiempo que separan ambas zonas, industrial y residencial, dan cabida a una serie de servicios urbanos necesarios a la población.

2.13.5. El Plan, a su vez, recoge las zonas verdes previstas en - el anterior Plan Comarcal, motivadas por la existencia de la zona militar de Caritg, y que constituyen la única posibilidad plausible en el sector para la realización de - un jardín urbano de cierta importancia, el cual podría - prolongarse por debajo de la Autopista.

2.13.6. El Plan ha acotado la zona industrial entre el ferrocarril y la calle Industria, hasta la Avenida de Martín Pujol, excepto en algunos sectores situados entre las calles Industria y Progreso.

2.13.7. Como ya se ha mencionado, el desarrollo urbano se montaría sobre el par constituído por las calles de Bori y de Pelayo. La calle de Antonio Bori tiene continuación, bajo la autopista, para enlazar, junto al matadero y salvando las diferencias de cotas existentes, con la calle de Mariano Benlliure. La calle Pelayo, debidamente ensanchada, se prolonga hasta desdoblarse en las calles de Calderón de la Barca y Pablo Piferrer, antiguos ejes de urbanización del barrio de la Salud, creando de este modo una intensa zona de remodelación y de reequipamiento y apoyando el marcado carácter comercial de la calle de Cristo Rey, en el citado barrio de La Salud.

2.13.8. Los crecimientos urbanos situados junto al límite de San Adrián y de Santa Coloma quedan restringidos por el Plan, destinándose los citados suelos a la ubicación de parque urbano y de grandes equipamientos, calificando parte de los terrenos situados junto a Santa Coloma como zona de expansión de los suelos libres del Hospital del Espíritu Santo.

Asimismo, el Plan ha calificado de parque urbano, parte del que ya existía en el Plan Comarcal de 1953, junto a la zona del Dordal, y prolongándolo por el término de Santa Co-

loma, con objeto de proteger la parte alta del cerro del - Dordal. De esta forma se crea un eje peatonal que se prolongaría a través de la calle Pirineos hasta la Plaza de - Circunvalación.

2.13.9. En Ensanche Urbano, desarrollado entre las calles de Tortosa y la Rambla de San Juan, se organiza mediante un sistema de calles horizontales básicas, como son las de Industria, Progreso y Wifredo, llegando a prolongarse hasta la Avenida de Martín Pujol, auténtica vía borde del núcleo antiguo.

Los ejes horizontales principales, como son las calles de Industria y Progreso, que se presenta como una importante prolongación de Cristóbal de Moura, en Barcelona, se afectan en sus actuales alineaciones, con el fin de que en un futuro puedan desarrollar su auténtica función de ejes viarios básicos del sistema.

La Avenida del Marqués de Montroig, auténtico eje representativo y estructurante de la Badalona moderna, se mantiene en su anchura de 50 metros, para con posterioridad, al alcanzar la zona calificada como de casco antiguo, entre la Rambla de San Juan y la Riera Canyadó, desdoblarse a través de las calles de Anselmo Clavé y Hermano Julio en su lado superior, y por las calles de la Cruz, 27 de Enero y General Primo de Rivera en el inferior.

2.13.10. Un tercer eje horizontal importante es el constituído por la actual Avenida de Alfonso XIII, la cual se prolonga a través de la calle de Baldomero Solà, hasta alcanzar la Rambla de San Juan, punto en el que se desvía hacia la parte superior a través de una vía propuesta sobre el hoy estrecho Pasaje Batlloria, uniéndose, por debajo de la autopista, con el sector de Batlloria Montigalá.

2.13.11. Dentro del área en consideración, el Plan propone un único y posible eje de comunicación vertical, que permitirá comunicar con el Barrio de Sistrells, a través de las calles de Garriga y General Weiler. Funcionará como un par viario bidireccional.

2.13.12. En el núcleo urbano situado entre la Rambla de San Juan y la Riera Canyadó pueden distinguirse tres sectores, divididos por el importante eje de comunicación, desdoblamiento de la Avenida del Marqués de Montroig.

La parte inferior del eje formado por las calles 27 de Enero y de la Cruz, se divide a su vez en dos subsectores, separados por el eje de la Avenida de Martín Pujol. En la zona oriental se sitúa el núcleo de Casco Antiguo propiamente dicho, mientras que entre las calles de Martín Pujol y Rambla de San Juan, se zonifica en "densificación urbana". Asimismo, apoyándose en la parcelación existente y en el estado de la edificación, se propone el ensancha-

miento de la Rambla de San Juan, en su parte inferior, que es la que deberá actuar como terminal de toda una serie de vías del sistema urbano, las cuales generarán funciones de distribución y de estacionamiento.

2.13.13. El sector superior puede descomponerse a su vez en tres - subsectores, la zona de Comacros, Arnús y campo de fútbol, la zona de Casco Antiguo situada junto a la Plaza de la - Constitución y su prolongación por las calles de Rector - Brios y de Anselmo Clavé.

El sector ocupado por las fincas situadas junto al campo de fútbol, como son las mansiones de Arnús y de Comacros, es destinado por el Plan en parte a equipamientos y a parque urbano el resto, tal como se calificaban en el Plan - Comarcal de 1953. A este respecto, es preciso notar que - la mencionada área, constituye el único suelo libre próximo al núcleo central (con un intenso potencial de transformación). Por ello, el Plan lo recoge como Parque Central de la ciudad.

2.13.14. Se ha previsto una zona industrial, complementaria de la ya comentada, sobre los terrenos del denominado barrio de Manresa, junto al término municipal de Montgat, equilibrando de esta forma la localización industrial en el término municipal.

2.14.1. En relación con el barrio de Sistrells, el Plan prevé su renovación urbana, mediante rehabilitación, situando las zonas de nueva edificación junto al barrio de Lloreda. Los desarrollos de la parte superior, junto a las calles de Mariano Benlliure y de Lepanto, se sistematizan mediante edificación abierta, con ordenación a precisar a través del correspondiente Plan Parcial.

2.14.2. En el sector de Batlloria y Montigalá, el Plan ha respetado las determinaciones del Plan Parcial aprobado, con excepción de pequeñas modificaciones en cuanto a la organización de la trama viaria, principalmente por lo que hace referencia a la prolongación de la Rambla de San Juan, que permitirá la conexión directa con el II Cinturón. Al propio tiempo se abre una nueva vía transversal importante, el único eje posible que facilitará las comunicaciones transversales interurbanas de la gran masa de población asentada en este sector, situado sobre la Autopista del Maresme.

2.14.3. Esta vía se coincide en trazado con la prevista en el Plan Parcial. Luego de atravesar a diferente nivel la riera de Canyet, se desdobla junto a las calles de Zumalacárregui y de Viladomat, sirve a las urbanizaciones de Morera y de Prat, para enlazar finalmente, pasando sobre la Riera Canyadó, con la carretera de Mollet.

Esta importante vía transversal se convertirá en un eje de unión de los diferentes núcleos urbanos, para enlazar en Santa Coloma con el II Cinturón, prolongándose hasta enlazar con la calle Palomar y finalmente con el Paseo de Valldaura, en Barcelona.

2.14.4. En el sector de Bufalá el Plan ha mantenido la continuidad e importancia, como eje viario, de la riera de Canyet. Este eje vendría apoyado por la carretera actual, como - eje secundario, al servicio, tanto del barrio de Bufalá, como de los diferentes asentamientos situados sobre el II Cinturón.

2.14.5. El Plan, a su vez, acota las áreas de desarrollo residencial en el sector, introduciendo ligeras modificaciones en el Plan Parcial del Torrente de La Font, con el objeto de que puedan desarrollarse con independencia. Acota las zonas verdes situadas junto a las Rieras de Canyet y de Matamoros, con el fin de crear un eje de espacios libres que permita comunicar la zona deportiva y de Parque Urbano Central, con el Turó d'Enric, que de este modo se convierte en el Parque Central Superior.

2.14.6. En la zona del Pomar, junto a la U.V.A.S., se recogen los desarrollos producidos o en fase de ejecución, mientras - que en la zona de Las Guixeras se acota el área del actual

cementerio nuevo, desarrollando las restantes áreas como parque urbano.

2.15.1. En el sector situado por encima del II Cinturón, el Plan fija como zona de equipamientos, la del antiguo Monasterio de San Jerónimo de la Murtra, actualmente en estado de fuerte deterioro, debido a la falta de conservación.

2.15.2. En la zona de Pomar de Dalt, el Plan tiende a proteger las edificaciones actuales, mediante su calificación como verde privado, para mantener y conservar las grandes mansiones existentes en el sector y sus no menos importantes áreas de jardín.

2.15.3. Finalmente, el Plan delimita y acota los sectores de parque forestal, situando en la vaguada oculta, continuación de la Riera de Pomar, el cementerio comarcal previsto en el "Estudio de necesidades en materia de Cementerios en la Comarca.

3. CASTELLDEFELS Y LES BOTIGUES (SITGES)

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

3.1.1. Castelldefels es un municipio, cuyo desarrollo urbano, disperso y relativamente reciente, ha venido impulsado por las infraestructuras turísticas y del ocio. A este respecto, puede citarse como referencia histórica anterior a 1.850, el Castillo, situado en la loma que bordean el torrente "d'en Vinader" y la riera de Can Roca, sin que existiese un núcleo de población propiamente dicho.

3.1.2. Los aspectos geográficos que caracterizan el desarrollo urbano de Castelldefels, pueden resumirse en la presencia del mar con una playa de gran extensión que, una vez saneadas las marismas, gozó de un gran prestigio, su posición estratégica como punto de apertura hacia el delta del Llobregat, lo cual hace que se produzcan problemas graves de congestión y de entrega de las distintas infraestructuras y unas relativas buenas comunicaciones con Barcelona-Ciudad, si bien con graves problemas durante muchos días del año.

3.2.1. Los primeros asentamientos importantes que se produjeron en la

zona de Castelldefels, al margen de las masías que el uso agrícola del Prat generaliza, fueron un pequeño núcleo, situado al pie del Castillo, con el apoyo de la antigua carretera de Valencia, y otro núcleo habitado por pescadores, ubicado en la zona de convergencia de la cornisa montañosa con la playa, en el sector de Les Botigues de Sitges.

Partiendo de esta situación, se ha producido a través de la inserción de factores externos de urbanización, un desarrollo urbano totalmente distinto del que han seguido, paralelamente, el resto de los municipios de la Comarca.

Efectivamente, el crecimiento urbano, desde su inicio, no ha sido el resultado de un proceso lógico de economía de mercado, que potenciase el desarrollo apoyándose en condiciones territoriales e infraestructurales concretas, sino por el contrario, un proceso debido fundamentalmente a la incidencia de factores externos, que apoyándose en unas ciertas variables físicas, han dado lugar a la actual estructura urbana.

3.2.2. Las apariciones de la nueva carretera de Valencia y del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza en 1.871, originaron los dos hechos infraestructurales en los que inicialmente se apoyó el desarrollo urbano de Castelldefels.

El primer paso del citado proceso fue debido a una fuerte iniciativa privada, la cual, luego de llevar a cabo el saneamiento y

la repoblación de las marismas litorales, inició la urbanización de la faja lindante con la línea costera. Esta urbanización fue concebida ya desde su principio, como uso de segunda residencia, marcando la característica de provisionalidad residencial, que continuará caracterizando Castelldefels hasta nuestros días.

3.2.3. Consecuencia inmediata de la aparición de esta urbanización fueron la aparición de un primer núcleo de servicios situado sobre la carretera de Valencia, en su punto de unión con la Avenida de la Pineda, eje del enlace entre la urbanización y el primitivo núcleo, el cual se ordenó desde su inicio en trama de ensanche, y el nacimiento de una nueva urbanización del tipo "ciudad jardín", la cual a su vez, apoyándose sobre la carretera de Valencia, y a partir del mencionado núcleo de servicios, se extendía hacia la cornisa montañosa del macizo de Garraf.

Paralelamente, e inducidos por la zona de veraneo y de turismo, así como por la presencia de la playa, surgieron cerca de las antiguas "Botigues de Sitges", en el sector comprendido entre la carretera y el ferrocarril, los primeros asentamientos hoteleros.

3.3.1. En lo que, a nivel teórico, podemos considerar como tercera y definitiva etapa de crecimiento, el desarrollo de Castelldefels ha seguido el siguiente proceso:

Los dos núcleos de urbanización ya comentados continuaron su -

proceso de desarrollo urbano. La zona turístico-costera se ve reforzada por la aparición de la Autovía de Castelldefels que, por otra parte, se constituye en límite de urbanización ya - que, hasta el momento, no ha existido una tensión urbanizadora suficientemente fuerte como para que se produzca un salto sobre la misma, con excepción de algunos puntos estratégicos, como por ejemplo la urbanización Granvía Mar, situada junto a la Avenida de la Pineda, vía de enlace con la zona de urbanización de montaña, salto que se ha posibilitado al producirse una fuerte concentración de servicios junto a la citada vía - de enlace.

Por otra parte, es necesario poner de relieve el importante - proceso de reconversión que se está llevando a cabo actualmente en dicha zona costera, merced a la aparición de los edificios de apartamentos, que han pasado a convertirse en el tipo más usual de construcción, desplazando casi en su totalidad a las primitivas residencias unifamiliares y "chalets". En la - actualidad, el proceso de desarrollo en este sector no se manifiesta con carácter expansivo, sino más bien como un tipo - de proceso interno, que actúa cubriendo huecos y creando nueva estructura urbana.

3.3.2. La urbanización de montaña ha continuado en su proceso expansivo, abandonando su tipología de ordenación en trama ortogonal, al producirse la ocupación de las laderas de la cornisa montañosa.

3.3.3. El primitivo núcleo de servicios, apoyado por la carretera de Valencia y la vía de enlace con la zona de urbanización costera, experimenta a su vez un fuerte crecimiento, hasta llegar a convertirse en un potente núcleo comercial, que se extenderá a lo largo de la carretera de Valencia.

3.4.1. Al margen de la expansión de estas tres áreas ya conocidas, - dos nuevos hechos terminan por conformar definitivamente la - actual imagen urbana de Castelldefels.

Uno de ellos es la aparición de una nueva e importante área de urbanización en ciudad jardín, que apoyándose en la entrega de la Autovía con las costas de Garraf, se desarrolla sobre la falda de la cornisa montañosa.

Esta nueva urbanización, denominada urbanización Bellamar, posee mayor calidad urbanística y arquitectónica que las anteriores y su tipo de utilización es mixto, ya que si bien prevalecen las viviendas unifamiliares, también surgen pequeños bloques de apartamentos.

3.4.2. El segundo hecho importante es consecuencia del gran "boom" edificatorio que se venía produciendo en el término municipal de - Castelldefels. Como consecuencia del gran volumen edificado, los obreros de la construcción son requeridos en gran cantidad y por largos períodos de tiempo. Esta situación provoca la aparición, en el mismo término municipal, de un cierto crecimiento de tipo

suburbial de autoconstrucción, que se localiza en la zona de Vistalegre, junto al Castillo.

Pese a sus dificultades de acceso y a su precaria urbanización, esta barriada constituye una clara muestra de cómo la edificación espontánea puede ser coherente y ajustada a las necesidades, llegando a conseguir ambientes de fuerte calidad humana.

3.4.3. La legalización de la zona de Vistalegre, cuyo primitivo núcleo estaba constituído por la urbanización Vistamar, supuso un desplazamiento del tipo de urbanización marginal hacia las laderas del Turó del Fauxó, dado que el bajo nivel de renta de los nuevos moradores no permitía pagar los precios del suelo que había adquirido el sector de Vistalegre, con motivo de su legaliza-- ción.

3.5. Como resumen de la situación de Castelldefels y de su problemática urbana, se podría decir que los habituales problemas surgidos en otros municipios de la Comarca, densificación, congestión de tráfico y marginalización, presentan en Castelldefels características muy peculiares, debido a su desarrollo no vegetativo, sobre el que predomina una gran dispersión y un tráfico interno muy desordenado, aunque conflictivo únicamente en - la Autovía.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

3.6.1. El Plan propone, por lo que hace referencia al desarrollo del casco urbano, una dualidad formada por el núcleo actual y un núcleo de mayor peso urbano, ligado a una posible extensión del ferrocarril en apeadero y que quedaría situado sobre la zona de Can Alaió, junto a la urbanización de Feliu Balaguer.

3.6.2. El actual núcleo urbano, situado entre las calles "verticales" de Juan de la Cierva y de Dr. Ferrán, queda calificado entre la calle de la Iglesia y la actual carretera de Barcelona a Sta. Cruz de Calafell, como zona de densificación urbana, (ensanches y suburbanas) mientras que los terrenos previstos como futura expansión del citado núcleo, ocupando la zona situada por encima de la Iglesia, junto al Paseo de la Paz, se califican como zona de desarrollo urbano-residencial, por ordenación volumétrica intensa.

3.6.3. El segundo núcleo importante en el desarrollo urbano de Castell defels queda calificado también, como zona de desarrollo urbano-residencial por ordenación volumétrica intensa, con escepción del sector de Vistalegre, calificado como zona de densificación urbana.

3.6.4. La zona central, situada entre los dos núcleos principales, se califica como de parque urbano y equipamientos, apoyados por la

actual presencia del Club de Tenis de Castelldefels, creando de este modo un sistema central de parque urbano, que se vería - completado por dos ejes de espacio libre, ligados a los dos núcleos citados y que se situarían sobre las zonas de Can Baixeres y de Can Marcé.

3.6.5. La trama urbana en el núcleo de desarrollo del casco antiguo - se organiza aprovechando, en lo posible, la trama exitente para intentar organizar con posterioridad, apoyándose en puntos singulares de la trama urbana, como puede ser la Plaza de la - Iglesia, una trama ortogonal que permita racionalizar el crecimiento en el sector.

3.6.6. El segundo núcleo importante, situado en apoyo de la zona de - Vistalegre, como zona de descongestión del actual casco urbano, se desarrolla con una estructura fuertemente ligada a los dos valles existentes: el sector en donde se ubica el cementerio y la actual zona deportiva, correspondiente al Torrente d'en Vinader, y el sector, abierto hacia la zona de La Sentiu, que discurre entre los cerros de Llopart y de Caçagats.

El Turó d'en Vinader queda calificado como de parque urbano, - por la importancia que ello supondrá en el crecimiento homogéneo y equilibrado del sector de Vistalegre.

3.6.7. El sector de La Santiu, situado en el término municipal de Ga-

vá, pero totalmente integrado en el sistema urbano de Castelldefels se califica como zona de desarrollo de muy baja intensidad.

3.7.1. La zona ocupada por el Hotel Jaime I, se califica como de verde privado, con objeto de favorecer su conservación, mientras que la zona denominada de "Las canteras", se destina a usos - de equipamiento deportivo y verde de protección, dado el escaso valor de sus suelos para un posible destino residencial.

3.8.1. La innovación más importante del Plan es la previsión de un - terminal de transportes, acompañado de una importante zona de equipamientos, que quedaría fuertemente ligado al servicio de actividades terciarias externas, así como al servicio del propio núcleo.

Este importante punto de atracción urbana se desarrollaría junto a los terrenos de El Molinot y constaría de una gran diversidad de usos, como son terminal de autobuses, servicios ligados a la utilización de las playas, centros de diversión, campings, merenderos, etc.

Otra de las funciones a desarrollar por el citado núcleo será la de evitar y detener el crecimiento urbano hacia las zonas agrícolas del Delta del Llobregat.

3.9.1. Las zonas de urbanización costera, situadas entre la Autovía de Castelldefels y la línea marítima, se califican como zonas de desarrollo de intensidad 2.

El Plan, en previsión del creciente proceso de conversión de la edificación de segunda residencia en permanente, ha dispuesto unas zonas destinadas a equipamientos escolares y culturales en el sector de urbanización marítima.

Los lóbulos limitados por el Paseo Marítimo, y calificados como parque urbano por el Plan Comarcal de 1953, se recalifican, como tal parque urbano, en seguimiento de las pautas marcadas por el "Estudio de Ordenación de Costas en la Comarca", que es uno de los estudios sectoriales del presente Plan.

3.9.2. La zona situada en el sector marítimo de la urbanización La Rosa, y su prolongación hacia la zona costero-montañosa de Garraf, se legaliza en parte, disponiendo una serie de previsiones para equipamientos de toda índole en el sector.

3.10.1. En cuanto a la prevista autopista prelitoral, límite del desarrollo urbano en los municipios de Gavá y de Viladecans, y que permitiría enlazar directamente con la zona de Sitges, el Plan ha previsto dos soluciones alternativas. Una de éstas, pasaría por detrás de la colina, sede del Hotel Jaime I, como vía de cornisa, recorriendo en túnel la zona ocupada por la urbanización Bellamar, mientras que la otra solución

recorrería un trazado sensiblemente paralelo a la vía del ferrocarril, entre la Autovía y la línea marítimo terrestre, Es evidente que ambas soluciones comportan graves problemas de afectaciones, siendo quizás el recorrido en cornisa y túnel, el trazado que mayores garantías técnicas encierra, pues su elevado coste económico se compensa por la disminución del número de las afectaciones.

3.10.2. El Plan ha previsto el trazado de una importante vía de distribución y de conexión interna que, partiendo de la Plaza Juan XXIII, conecta el núcleo central con la Avda. 17, eje vertical de la urbanización Gran Vía Mar.

Esta importante vía, prevista en el Plan Comarcal de 1953, se convierte en una barrera al crecimiento sobre el Delta - del Llobregat, a la vez que, merced a un enlace en diamante situado sobre la futura autopista, distribuye el tráfico que proviene de Barcelona, incorporándolo a las zonas del núcleo urbano, de la terminal de intercambios, de las zonas de urbanizaciones marítimas y de la prevista zona industrial.

3.11.1. El Plan recalifica, aumentándola, la zona industrial situada junto a la fábrica Rocalla, a la vez que dispone una nueva zona industrial, como prolongación de la proyectada en - Gavá y Viladecans, con el objeto de facilitar puestos de trabajo, al margen de la construcción, a la población de Cas-- telldefels, nivelando en lo posible el actual déficit de --

puestos de trabajo. Debe recalcarse, al mismo tiempo, que la situación de la citada zona industrial, por su localización alejada de la línea de costa, no impedirá el desarrollo turístico de la población.

3.12. La faja costera situada entre la carretera, el ferrocarril la playa, en el sector de los Baños de Castelldefels, se destina a equipamientos y aparcamientos terminales, con objeto de asegurar una utilización colectiva de las playas.

3.13. Las zonas de protección se califican como tales ya que no es posible su utilización como parque urbano, al mismo tiempo que una serie de pequeñas colinas, dotadas de vistas panorámicas y buena posición urbana, se califican como parque urbano, por cuanto es de interés general la libre disposición para el público de estos espacios libres, dotados de buenas vistas panorámicas.

3.14. El Plan ha previsto una vía de cornisa que, partiendo de la Plaza de Pío Baroja, junto al Turó de Covafumada, y apoyándose sobre la curva de nivel correspondiente a los 50 metros de altitud, rodea sucesivos núcleos o asentamientos urbanos de Castelldefels, para limitar, a través de su recorrido panorámico, los crecimientos urbanos hacia las zonas elevadas del macizo de Garraf.