COMISION DE URBANISMO Y SERVICIOS COMUNES DE BARCELONA Y OTROS MUNICIPIOS

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

B

MEMORIA - 3d

MUNICIPIOS

Mayo 1973

2594

Biblioteca AMB
10011079

3 305

Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis

BIBLIOTECA

I N D I C E

17. SAN CLEMENTE DE LLOBREGAT

18. SAN CUGAT DEL VALLES

19. SAN FELIU DE LLOBREGAT

20. SAN JUAN DESPI

21. SAN JUSTO DESVERN

R. 20373

17. SAN CLEMENTE DE LLOBREGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

17.1. El pequeño núcleo urbano de San Clemente de Llobregat, tiene características típicamente rurales, a pesar de su proximidad al núcleo barcelonés y a los fuertes centros industriales de San Baudilio, Gavá y Viladecans. Se halla bastante - preservado a excepción de algunos pequeños desarrollos.

17.2.1. El núcleo está situado en la confluencia de las Rieras del Carol y de las Comas, las cuales se prolongan de modo recto hacia Viladecans. De recibir las aguas de la Riera de Salón se convierte en la Riera de San Clemente. El núcleo está ubicado, extrañamente, en la parte umbría del importante macizo del Padró. Se asienta sobre el punto de mejor acceso, a través del cuello del Estret de Roques, a San - Baudilio. Este acceso salva la cadena montañosa paralela al río Llobregat. El lugar tenía un gran valor estratégico, por cuanto constituía el antiguo camino de San Baudilio a Begas, paralelamente a la Riera de Las Comas, y también en el Camino de Torrellas a Viladecans por la Riera del Carol. De esta forma, San Clemente se situaba en el - punto de comunicación más rápido entre Begas y Torrellas, dentro ya de los valles del Garraf, dependientes totalmen

te en cuanto a nexos y comunicaciones de la Comarca de Barcelona, pero administrativamente situados fuera de ella.

17.2.2. A la espalda del Padró y en su cara próxima tiene la cadena de Fustera. Separa la Riera de Las Comas, de Can Bruguera y de la Riera de Torrellas que llega hasta San Vicente dels Horts. La situación tradicional era curiosa por este carácter cerrado, con gran cantidad de cerezos, que constituían un paisaje singular.

17.2.3. Importante geográficamente es la Riera de Salón. Arranca del meandro de la Riera de San Clemente que, una vez salvado el Padró y La Roureda, separa la zona de San Clemente de la de Viladecans. Por la cima montañosa se ubica el límite de los dos términos. Esta Riera de Salón discurre paralela a la carretera de Garraf a Barcelona, por Bonanova. Nace a una gran profundidad en la zona de Begas, con dificultades de acceso por lo abrupto del sector de Pujol del Màs y de las casas de Màs dels Valls. Esta configuración dificulta enormemente el trazado fácil y directo de Barcelona a Begas, por San Clemente.

17.3.1. El sistema urbano se ha desarrollado siguiendo la carretera a Gavá y Viladecans, en la denominada Avda. de la Reina Victoria y Plaza del Generalísimo. Las partes interiores de las casas dan directamente sobre la Riera y la calle Mi

guel Martí, alcanzando gran importancia por sus características la zona que se sitúa junto a las calles Mayor, Calvo Sotelo y la Rambla en la Riera de la Coma. Este punto es - el más central. La calidad del espacio urbano es notable y alberga la máxima actividad del núcleo. La calle Mayor se prolonga por la calle de Iglesia, en el borde mismo del - área urbana. Al final de la mencionada calle Mayor, entrega la carretera que conduce a San Baudilio de Llobregat, paralelamente al Torrente Bardina, a través del Valle de Borí, la Riera de Can Piñol y el Estret de Roques, hasta abrirse sobre San Baudilio.

El núcleo urbano se desarrolló, por otra parte, hasta al-- canzar las estribaciones del Padró, por su zona umbría, pero sin sobrepasar, en general, la calle de las Flores.

17.3.2. Los desarrollos urbanos a lo largo de la carretera, en las calles Bon Home y Can Juan del Farré, son de segunda vivienda, de cierta calidad, con importantes zonas de jardín, de pinar y de bosque.

17.3.3. Dos intervenciones hay que hacer notar en el crecimiento actual de San Clemente. Por un lado un desarrollo de elevado tono y calidad, en forma de ensanche, desarrollado junto al antiguo camino de Torrellas. Por otro, y en la parte sur de la población, cierto desarrollo en las estribaciones del macizo de Fustera y del Turó del Tabor.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

17.4.1. El Plan, además del área actualmente desarrollada, preve una mayor extensión de suelo edificable hasta la cota del camino que conduce a Can Colomer dels Escarbats y Can Vallicana y que llega a Begas.

17.4.2. En la parte superior, preve una zona residencial de carácter menos intenso, en la prolongación de la vía que discurre por detrás de la Iglesia. Tiene como objetivo buscar la terminación de la calle Padró. Se desarrolla aproximadamente por detrás de la Masía Blanca y de Can Mullet, en un punto cercano a la Plaza de José Antonio.

17.4.3. El Plan recoge parte de la zona urbana desarrollada junto a la falda del Padró, sin Plan Parcial y en zona forestal, con características de autoconstrucción de muy baja calidad. Se incorpora el vial ya abierto y se intenta mejorar el acceso superior, difícil por su trazado zigzagueante - hasta alcanzar una cierta cota.

17.4.4. Al propio tiempo, el Plan ha delimitado estrictamente las áreas de desarrollo en casco antiguo, con el objeto de que no se pierda la mencionada calidad ambiental de su arquitectura tradicional.

17.5.1. El Plan considera que la carretera de San Baudilio podría dirigirse hacia Torrellas, con el fin de dar acceso directo al sector de ensanche ubicado en esa zona y de canalizar ciertos tráficos hacia la parte superior de la población. Asimismo, el Plan recoge y sistematiza el camino antiguo que, siguiendo el torrente de Querol, se dirige hacia Torrellas.

17.5.2. Desde la carretera que conduce a Viladecans, el Plan continúa, como eje importante, la calle de Miguel Martí. Deja la Avda. de la Reina Victoria y la Plaza del Caudillo, como vías de tráfico urbano, con especialización en su salida a través de la calle de San Clemente y de la zona urbana de La Riera, con multitud de plazas, espacios y retranqueos típicos de su edificación.

17.5.3. El Plan preve la apertura de la Riera de San Clemente en el núcleo urbano, como vía despoblada, dejando el espacio propio de la Riera en el centro y con una dirección en cada margen, al alcanzar la abertura del sistema de Viladecans.

17.6. El Plan crea una zona industrial en las terrazas situadas a la entrada de San Vicente. Califica también como área industrial las terrazas que se desarrollan junto a la Riera y la carretera, en su conexión con la Riera de Salón.

17.7.1. Se reserva para Parque Urbano el espacio de torrente subsidiario que recoge aguas del Padró para verterlas por la calle Capitol a la Riera de la Coma y de la calle de la - Riera.

17.7.2. Las zonas urbanizadas antiguamente a lo largo de la carretera de San Baudilio, son objeto de calificación como verde privado de interés.

17.8.1. El Plan preve la ubicación al final de la calle Padrol, - de una serie de espacios para equipamientos que asimismo haga las veces de estacionamiento, para dar acceso a la población en este sector.

17.8.2. También está prevista una zona de equipamientos, principalmente de uso deportivo, en los terrenos próximos a la salida del cuello existente entre La Roureda y el macizo que - separa Viladecans de San Baudilio, en las estribaciones de San Ramón.

17.8.3. La zona libre que se sitúa al otro lado de la Riera, junto a Can Bonet, se destina asimismo para equipamientos del municipio, así como los espacios ubicados en la calle de Miguel Martí, destinados para el estacionamiento de los vehículos que visiten la población o residentes en ella y que

no tienen cabida en el centro.

17.9. El Plan ha recogido, con rectificaciones para alejarlo del núcleo urbano, las propuestas de Cementerio Comarcal para los municipios del Delta del Llobregat. Su ubicación en - las laderas de la Riera de Salón permite dejar libres los accesos del valle. El área cementerial es propiamente una gran zona forestal con pequeños cementerios compactos y - dispersos entre la vegetación.

18. SAN CUGAT DEL VALLES.

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

18.1. Está situado en la divisoria de las cuencas del Llobregat y el Besós, en la parte meridional del Vallés; tiene su origen en la encrucijada de caminos que convergían en este punto, es decir: la antígua carretera de Gracia a Manresa por la zona de montaña; el acceso a Barcelona, que se desarrolla a lo largo de la Riera de Vallvidrera, en su apertura hacia el Vallés; y, por último, el antíguo camino romano que discurría paralelamente a la costa por el interior y que, desde Granollers, se dirigía hacia Martorell.

Al mismo tiempo deben considerarse los accesos a la Riera de Rubí y a los sistemas urbanos situados entre ésta y Tarrasa.

18.2. Los tres ejes mencionados, en primer lugar han configurado la estructura urbana del casco antíguo del municipio.

Más tarde se han ido formando una serie de urbanizacio

nes de segunda vivienda, en los valles de la Riera de Vallvidrera y Rubí, en el sector de Mirasol. Estos procesos se apoyaron en el eje de urbanización que creó las líneas de Ferrocarriles de Cataluña, desde Barcelona a Sabadell y Tarrasa.

18.3. La situación de los dos núcleos crea, prácticamente, dos subsistemas urbanos dentro del término municipal de San Cugat. El sistema disperso de Ciudad Jardín, que poco a poco va perdiendo su carácter de segunda residencia para tomar una función más activa dentro del conjunto urbano, y el núcleo propiamente dicho de San Cugat.

18.3.1. Por otra parte, y a semejanza de Sardanyola, son grandes las expectativas de crecimiento sobre los ondulados llanos del Vallés, con el aumento de accesibilidad que crearán los túneles y el Tercer Cinturón en todo el sector de San Cugat-Sardanyola.

18.3.2. En consecuencia, en la presente Memoria se desglosan estos dos sectores, a pesar de constituir una unidad administrativa.

18.4. La zona de Ciudad Jardín

La organización en Ciudad Jardín, prevista en el Plan General vigente, el avance Plan del Municipio, el Plan Especial de Comunicaciones y, por otra parte, la estructura radial expuesta, constituída por los tres ejes mencionados, provocaron que la organización del municipio se desarrollase en forma de sistema anular con radios y anillos. Estos anillos o cinturones se situaban a un y dos kilómetros del punto central, aproximadamente.

El primero de ellos tenía una función de borde de crecimiento del casco actual y el segundo, de paso más difícil, pretendía relacionar las urbanizaciones que se desarrollaban en el sector de Mirasol-Marinés, en las zonas de Can Rabella, Can Matas y Can Catalá, y en las superiores de Can Delaire, Can Canyameras, Can Vallés, Can Magí y, finalmente, ya en la parte Sur, las de Torreblanca, Torrenegra, Can Villalonga y Can Bell.

18.4.1. Como luego se expondrá, estas zonas estaban planeadas, e incluso con las alineaciones trazadas, para el desarrollo en Ciudad-Jardín, extrapolación y continuación de las existentes en Valldoreix, Mirasol, La Floresta, Colonia Montserrat y Vallvidrera.

18.4.2. Las trazas de las calles con esquemas geométricos, focalizados sobre las antíguas masías, se desarrollaban hasta la extensión de las fincas, creando una yuxtaposición de estos tejidos, en función de la parcelación de las fincas rústicas.

Los efectos negativos de este proceso se paliaban, en parte, por la gran extensión de las fincas de secano.

18.4.3. Los dos cinturones mencionados, tanto por su longitud, como por su anchura, constituían el mínimo de coherencia y posibilidades de acceso y movilidad a través de los diferentes núcleos.

Incluso más allá del Tercer Cinturón, en Bellaterra, se situaban un sinfín de urbanizaciones, en las fincas de Can Graells, Can Marcet y Can Penalvos.

18.4.4. Además de los problemas inherentes a este tipo de procesos, el carácter ondulado del terreno y, sobre todo, la existencia de los ferrocarriles de Sabadell y Tarrasa, y el futuro ramal Papiol-Mollet, por su situación no segregada de la trama urbana, condicionarán el proceso de ocupación y desarrollo de los diferentes suelos y la puesta en el mercado de terrenos urbanizables. Constituirán uno de los problemas a resolver por el Plan.

18.5. Sin embargo, el problema más difícil lo constituye la accesibilidad del actual núcleo. Su situación, su conexión por ferrocarril y, en un futuro próximo, los túneles del Tibidabo, lo presentan como punto central en la absorción de la intensidad futura de crecimiento. Esta absorción no es deseable, como luego se dirá, debido a su estructura urbana con tramas antíguas y problemas de conexión interna.

18.6. Además de los problemas mencionados, el núcleo, por su posición, ocasiona dificultades de conexión con los diferentes sectores urbanos, entre los que cabe destacar Mirasol y Valldoreix y, por otra parte, los de la zona de Vallvidrera y La Floresta, los de conexión con el Club de Golf y Torrenegra y, finalmente, con los desarrollos producidos a caballo de la carretera de Rubí. Estos últimos se ven dificultados, además de por la topografía, por la existencia de ferrocarriles, túneles y enlaces con el Tercer Cinturón y, particularmente, por la existencia de las Rieras de Can Magí y Fatjó, que constituyen obstáculos que comportan soluciones costosas a un proceso de urbanización total.

Por tanto, deben aceptarse como "constraints" del crecimiento que, en cierto modo, determinan las estructura urbana. En consecuencia, el Plan, como se expondrá,

ha decidido, en la media de lo posible, no encarecer el proceso urbanizador y dar independencia a los distintos sectores, tal como exige la actual forma de gestión por polígonos, en contraposición a un proceso totalizador - de elevado coste y difícil gestión.

18.7. Zona de Casco Urbano

La zona de Casco Urbano se desarrolla entre las rieras de Santo Domingo, Can Magí, San Cugat, Santo Cristo y Mas del Bosch. Estas cinco rieras convergen en el punto final del desarrollo en ensanche de San Cugat, hacia Sardanyola y, a partir de este punto, se entroncan con la riera de San Cugat.

18.7.1. La posición del Casco, triturado por dichas rieras, hace que sean muy difíciles las conexiones interiores. Además, al discurrir entre arcillas, se han provocado intensas erosiones, creando unos valles anchos de perfiles irregulares y profundos que sobrepasan, - en algunos casos, los 20 metros.

18.7.2. Por otra parte, la estructura radioconcéntrica, crea dificultades de conexión hacia Sardanyola, en la zona de Can Solá, por lo que los diferentes nexos se ven - obligados a converger en un punto que crea importantes

problemas de tráfico. Importantes, por cuanto en este punto se sitúa, además, el eje central de los túneles del Tibidabo y, por consiguiente, la zona de mayor accesibilidad del sistema y de distribución de flujos a los diferentes sectores.

18.7.3. Entre las zonas de Can Trabal y Can Mora, donde se sitúa el golf, el ferrocarril ocasiona una barrera que dificulta las conexiones con Can Mayó y Can Gatxet, problema que viene agravado en la parte superior por la diferencia de cotas entre el Paseo Olabarría y el Golf. Por otra parte, el Golf y su posible ampliación dificultan aún más las conexiones transversales y radiales desde San Cugat hacia la zona de La Floresta, a través de la Avenida de los Tilos. Este hecho es importante por cuanto, debido al escaso número de vías con capacidad suficiente como para convertirse en básicas por un proceso de transformación urbana, las conexiones con Valldoreix, Vallvidrera y La Floresta se ven gravemente limitadas. En el futuro se crearían enormes problemas de tráfico, cuya resolución sería prácticamente imposible, de aumentarse las densidades de edificación.

18.7.4. Al Oeste del núcleo se sitúa el eje occidental del túnel de Vallvidrera que, por sus características de au-

topista, requiere una limitación de accesos para no encarecer las obras en demasía y para no disminuir_ la capacidad. Este hecho supone la limitación de pasos a diferente nivel, por lo que se crea una barrera al_ crecimiento de San Cugat, por este lado. La ejecución de calzadas laterales aliviará el problema, pero tan sólo en parte. El problema es grave, si se considera, además, la existencia del ferrocarril a Sabadell y la estación, así como el hecho de que, al mismo tiempo, el núcleo urbano, en este punto, se abre triangularmente con las calles Alfonso Sala y Rius i Taulet. No hay salida franca hacia los ondulados llanos que se extienden entre la carretera de Rubí y el ferrocarril de Tarrasa, en la zona donde se desarrolló el Plan Parcial de Mirasól-Marinés-La Coma, posteriormente anulado por sentencia del Tribunal Supremo.

La aparición, en el sector, del ramal Papiol-Mollet, dificultará aún más las posibilidades de conexión de la zona.

18.7.5. En la parte superior, en la zona de Can Canyameras y Can Delaire, las conexiones de San Cugat son difíciles, debido a la existencia del arroyo de Vullpalleras, a - las características de la trama urbana del sector de Can Magí y a los tejidos desarrollados en Ciudad Jardín, al Norte de la carretera de Rubí, paralelamente a Rius i

Taulet. Además, deben tenerse en cuenta las pendientes del cerro donde, originariamente, se desarrolló el núcleo antiguo. Ello limita aún más los posibles nexos con la citada zona.

Solamente las calles Alfonso Sala-Conde Egara, Paseo de San Magín y la Avenida de Vullpalleras, ofrecen - una posible solución.

18.7.6. El sector Sur, situado en la zona de Torrenegra y Torreblanca, se presenta libre de edificación, y también en él hay dificultades en relación con el ensanche que se desarrolló junto a la Rambla de Ribatallada, en el inicio del proceso de la urbanización de San Cugat. El principal obstáculo lo constituye la Riera de Santo -- Cristo y, con menor importancia, la zona de Madrigal y Can Bell, con el cerro en el que se sitúa un poblado ibérico y algunas cuevas de interés arqueológico, zona que fue objeto de parcelación con anterioridad al Plan del 53 y, posteriormente, de forma clandestina, apoyándose en la pequeña infraestructura ejecutada.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

18.8. En líneas generales, el Plan pretende alcanzar los siguientes objetivos:

18.8.1. Modificar la organización de la estructura urbana de carácter radioconcéntrico que, incluso, se vería reforzada con el Plan de Comunicaciones no ejecutado.

18.8.2. Modificar las actuales tendencias de urbanización en Ciudad Jardín, en zonas idóneas para el desarrollo urbano, originadas como extrapolación de las que se daban en los sectores de Mirasol, Valldoreix, Vallvidrera y La Floresta.

18.8.3. Conexión de los desarrollos y nuevos ensanches, realizados sobre terrenos vacíos, entre sectores urbanizados, o de nueva urbanización.

18.8.4. Resolver y adecuar la estructura urbana al cambio fundamental que originará la apertura de los túneles y las vías de servicio del Vallés, de capacidad importante y que, además, por su carácter segregado,

deberán relacionarse con los tejidos urbanos existentes.

18.8.5. Relacionar el núcleo con el Centro Direccional San Cugat-Sardanyola, ubicado en la zona del Fatjó dels Xiprés, Can Cosme, Can Plana, Can Bayell y del Castell.

18.8.6. Organizar y adaptar los cinturones del Plan de Vías de Comunicación, con utilización de aquellos tramos que interesan al sistema, aprovechándolos al máximo.

Por otra parte, los actuales anillos previstos poseen deficiencias de trazado y, lo que es más importante, no tienen en cuenta los túneles del Tibidabo, por ser una iniciativa posterior. Además, no crean vías de distribución y conexión con las zonas de mayor intensidad de actividades y generación de tráfico.

Ello no implica que, en determinados sectores, como el situado sobre la zona de Can Castellé, Can Ravella, o al paso por Mirasol, no deban ser utilizados, ya que se hallan conformes con la ordenación de las tramas urbanas locales y con el aprovechamiento urbanístico de los suelos, con posibilidades de inserción en los tejidos urbanos, sin crear graves afectaciones.

18.9.1. El Plan acota, con claridad, la zona de Casco Antiguo,

que interesa diferenciar de las zonas que han sido objeto de transformación. Interesa, por cuanto deben impedirse procesos que produzcan grandes impactos, como el desarrollado junto a la estación del ferrocarril, en las calles Alfonso Sala, Martorell y Rosellón, principalmente, con perjuicio para los residentes en las antiguas viviendas de menor altura y profundidad edificable.

18.9.2. El Plan define la zona de nuevo desarrollo y acota los terrenos situados dentro del distribuidos potencial del actual núcleo, Primer Cinturón, definiendo claramente las posibilidades edificatorias.

18.10.1. El Plan delimita y restringe la zona especializada para industria, en el sector de Can Magí y Can Costa, por cuanto su actual extensión dificultaría las conexiones del núcleo urbano con el túnel central y el Centro Direccional. Por otra parte, cabe indicar que su ubicación se explica más por la zonificación del Plan de 1953 y la falta de zonas industriales en un sector de la importancia de San Cugat, que por la idoneidad de los terrenos con buena situación para ser utilizados como residencia, tanto por su proximidad a los servicios, como por su accesibilidad a la zona central.

18.10.2. Afortunadamente, los establecimientos ya ubicados no pertenecen al grupo de industrias molestas, insalubres, nocivas o peligrosas, sino que se encuentran entre las industrias límpias, como las de productos farmacéuticos, transformaciones especializadas o procesos de distribución sobre el mercado.

18.11.1. El Plan pretende ubicar dos vías paralelas, tangentes al núcleo urbano, que asuman el papel de distribuidores del casco antiguo. La primera de ellas discurrirá paralelamente a la Riera de Santo Domingo,y arroyo de Vullpalleras, hasta su encuentro con el ferrocarril a Sabadell. La segunda, por la parte Sur, se situaría sobre la Rambla de Ribatallada y su continuación, salvando - Torreblanca hasta entregar con el eje vertical importante que sigue la Riera de Can Gordi.

18.11.2. La vía Norte actúa prácticamente como distribuidos y acceso al núcleo antiguo, sin penetraciones, mientras que la del Sur se configura más como eje urbano importante en el que se desarrollará una zona de servicios y nuevos comercios, produciendo un cierto impacto en el sector del Centro Direccional, con el que se conectará a - través de zonas urbanas, salvando la barrera que para - el tejido urbano supone la apertura del eje central de los túneles del Tibidabo.

18.11.3. Entre ambas vías se desarrollará una zona de paso y servicios, aprovechando la cobertura de la Riera de San Cugat. De esta forma se religarán las zonas deportivas del Vinyet, con el espacio de Parque Urbano que se sitúa frente al Monasterio.

Dicha zona actuaría, además, como pantalla de separación de la industrial, ubicada en Can Magí, hoy prácticamente edificada.

18.11.4. En esta Zona Industrial quedarían, como vías importantes, la que se ha definido como Primer Cinturón, el Paseo de Can Magí, la vía tangente al Monasterio y la de nueva apertura que se desarrollará como distribuidor del ensanche situado por encima de la Rambla de Ribatallada.

18.11.5. El Paseo de Torreblanca, con la Plaza del Coll y la Avenida de Juan XXIII, quedarán como eje urbano interno para transporte público y actuaciones locales en la zona de Santo Domingo, la estación del nuevo ferrocarril Papiol-Mollet y el ensanche antes mencionado, prolongándose finalmente como Parque Urbano hacia el Colegio de los Jesuitas.

18.12.1. El sector ubicado por encima de la Riera del Santo -

Cristo, que limita con la Riera de Can Gordi, se organiza siguiendo las directrices de la actual iniciativa de desarrollo, como zona de relativa baja densidad, con posibilidades de agregación. En él se respetan las zonas de Parque Urbano que ya existían en el Plan de 1953.

18.12.2. En la zona de la calle Llaceras y, posteriormente, por encima de Can Mora, se ha organizado una gran Avenida de múltiple calidad y variación, incorporando, en algunas partes, zonas verdes con calidad de vía-parque (parkway), que permitirán un acceso directo desde la carretera de Gracia a Manresa, al núcleo residencial y de servicios que se situará a lo largo de dicha avenida, junto a la Riera de San Cugat, y que servirá de conexión entre el actual centro y el Centro Direccional San Cugat-Sardanyola.

18.13.1. En el sector Oeste, una vez delimitadas las zonas ya edificadas y las posibilidades edificatorias de las restantes, que el Plan define claramente, interesa situar el primer Cinturón, independientemente de la actual carretera a Mirasol. El objeto es que pueda religarse con el antiguo camino de Vullpalleras y que, al mismo tiempo, sirva de distribuidor de la zona próxima al núcleo urbano y de acceso a los terrenos de Can

Blanquet, desde donse es posible acceder, por debajo del ferrocarril, a la Plaza de los Caidos y a la calle de Alfonso Sala.

18.13.2. Este Primer Cinturón comunicará,a través de la calle Olot, con pendiente pronunciada, con la vía que discurre a lo largo del Torrente de Santo Domingo y, más tarde, con el sector de La Catalana. Además dará acceso a la nueva estación del ferrocarril y, a través del Plan Parcial de Can Magí, conectará con la parte superior de la Zona Industrial, siguiendo luego por encima del Eje Central, hasta el Centro Direccional.

18.14.1. Sin embargo, es más importante el aprovechamiento y utilización de las zonas anejas al eje del Túnel de Vallvidrera, ya en ejecución, con un crecimiento que va desde el centro hacia elnúcleo de Rubí, situado sobre un gran eje de urbanización, la vía de Gomo. Esta vía discurre a diferente nivel sobre el Cinturón, en la zona que va en trinchera, con una cierta intensidad de ocupación a ambos lados de aquélla.

18.14.2. Las caractèrísticas del terreno y la extensión, de las fajas de urbanización a ambos lados de la vía impiden la creación de una auténtica malla viaria. Por ello se

preve un desarrollo lineal apoyado en las calzadas laterales de esta avenida importante.

18.14.3. Con estos ejes se pretende crear alternativas al Centro de San Cugat y evitar a la larga la congestión de estos núcleos que se apoyan en las tres antiguas carreteras confluyentes en un solo punto crítico ya hoy día.

18.14.4. En la parte superior de la vía citada anteriormente, de conexión entre San Cugat y Rubí, se situará otra complementaria, sensiblemente paralela a la primera, que se arquea junto al ferrocarril de Papiol-Mollet y, finalmente, entrega a la carretera de Bellaterra, que se dirige hacia el Centro Direccional. La función de este eje será similar a la del anterior.

18.15.1. El Eje Occidental de los Túneles del Tibidabo se ha situado siguiendo el proyecto inicial de TABASA, que fue objeto de análisis por parte de los técnicos del Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación y la Comisión de Urbanismo.

Este trazado posee la ventaja de no crear afectaciones sobre viviendas edificadas en el sector de Mira-

sol, adaptándose, además, a la parcelación y discurriendo sobre zonas viales y verdes en los terrenos del antiguo Plan Parcial de Mirasol-Marinés-La Coma. El trazado atraviesa estos suelos en trinchera, lo cual permite - una mayor adecuación de los terrenos a la obra urbanizadora de sus laterales.

18.15.2. Desde el Eje del Túnel de Vallvidrera y el margen del - acceso a Valldoreix, se proponen las siguientes conexiones urbanas: Paseo de Olabarría, con servicio sobre la actual carretera de Mirasol; las calles Avila y Paseo del Jardín, que constituyen las incorporaciones desde el eje occidental al sector de Mirasol y aparte de las urbanizaciones de Valldoreix; la salida junto al ferrocarril, sobre las vías previstas como calzadas de servicio en la zona de servidumbre del ferrocarril, de = gran importancia por cuanto poseen, ya en la actualidad, paso bajo los dos ferrocarriles y acceso directo al núcleo urbano; la vía, tangente a la zona urbana y edificada, de la calle Vilaseca; el eje básico de urbanización, de conexión con Rubí, ya expuesto; la actual carretera de San Cugat a Rubí, debidamente ampliada y, finalmente, el eje superior básico, también expuesto, de desarrollo urbano.

18.15.3. De esta manera, se consigue una cierta estratificación

del territorio, provocándose lo que podríamos denominar cuatro grandes fajas de urbanización: la de Mas Gener-Mirasol; la de Can Admellet, Can Fontanals, Can Matas, Can Ravella y Can Catalá; la de la ermita de San Mamet, Can Vallés, Can Cañameras, Can Delaire y Màs San Juan y, finalmente, la zona superior de Can Marcet.

18.15.4. Estas Fajas de urbanización se hallan limitadas por infraestructuras básicas y, al mismo tiempo, organizadas sobre ejes centrales, dando una estructura con posibilidades de organización funcional, y de condensación y especialización, según sus funciones urbanas.

Estas fajas pueden definirse: la primera, como Ciudad Jardín, con posibilidades de cierta transformación; la segunda, como el sector de mayor intensidad de ocupación, apoyándose en el ferrocarril Barcelona-Tarrasa; la tercera, como la de mayores posibilidades de urbanización y menor densidad y, finalmente, la cuarta, como un sector difuso no urbanizable que será objeto de compensación.

18.16.1. A nivel de estos sectores, interesa destacar el eje urbano que discurrirá a lo largo de los terrenos de Can Ravella y del camino del mismo nombre. Este eje introduce un elemento urbano importante en el sector de Ciudad Jardín, que queda protegido por la carretera de San

Cugat a Papiol, que pasa a ser una vía-parque.

Por otra parte, las vías urbanas verticales quedan condicionadas en su trazado, tanto por los procesos antiguos de ocupación, como por las posibilidades de paso del ferrocarril de Papiol a Mollet, por los sectores de Can Admetllet, Can Cabasa y Mas Castañer.

18.16.2. Los dos ejes verticales más importantes son: el 2º Cinturón de San Cugat y el acceso lado Vallés al Túnel de Vallvidrera. El primero continúa como vía de cornisa, por encima de Rubí, hasta entregar en Sabadell, mientras que el otro, tal como está previsto, discurrirá por el arroyo de la Guinardera, hasta Papiol.

El Eje Occidental del Túnel de Vallvidrera y el 3er. Cinturón Comarcal, vías básicas del Sistema Metropolitano, se cortan ortogonalmente, lo que facilita considerablemente los enlaces. Esto no sería posible si se hiciera pasar por el Torrente de San Juan, en el límite de la Comarca. Por otra parte, esta nueva ubicación desorganizaría los tejidos urbanos de la zona de las fincas de Can Cañameras, Màs San Juan, Can Fontanals y Can Vallets.

El trazado propuesto en el presente Plan Permite un radio de curvatura más aceptable en el Puig de Ubach y se separa de la finca del mismo nombre, suprimiéndose el di

fícil giro que condiciona la carretera de Rubí, a su paso por la Riera de Rubí, y las zonas industriales existentes. En este punto convergen, además, dos vías importantes: la autovía de Cornisa y la Rambla del Jardín y Paseo del Bosque, que constituye el eje urbano de una serie de urbanizaciones de Valldoreix.

18.17.1. Siguiendo las prescripciones del Plan Director del Área Metropolitana, se preservan para zonas de equipamientos, el sector de Can Admella y Can Cabasa y como Parque Urbano la zona de Mas San Juan, Can Matas y los terrenos del Plan Parcial Mirasol-Marinés-La Coma, que ya habían sido así calificados por dicho Plan, si bien se aumentan ligeramente. Sin embargo, este aumento queda compensado con los cambios de edificabilidad que prevé el presente Plan General, a fin de adecuarlos a un uso más intenso.

18.17.2. El camino de Can Graells y Can Marcé se constituye como eje de urbanización entre el Eje del Túnel de Vallvidrera y el tres que se dirige a Sabadell. Este sector, que se desarrollará con menor densidad y edificaciones aisladas, afecta a las fincas de Vullpalleras, Can Canyameras y Can Delaire. En estas áreas se preven espacios de Parque Urbano, como protección de los valles y hondonadas del sector, con el fín de crear una nueva visión del espacio urbano en estas nuevas urbanizaciones de la Co-

marca.

Al mismo tiempo, los terrenos ubicados sobre el ferrocarril de Papiol y el gaseoducto, se califican como equipamientos.

18.17.3. Las zonas verdes citadas en Vullpalleras se religan con la Zona Forestal ya prevista en el Plan Comarcal del 53, y que el nuevo Plan califica como Parque Urbano, por la calidad del arbolado existente.

18.17.4. El sector que se sitúa entre los dos ferrocarriles y el Camino de San Magí y de Las Roquetas, que el Plan preve comunicar con el antiguo camino de San Cugat a Sabadell, se califica como zona de Equipamientos, en gran parte - asegurados por las iniciativas existentes en el sector.

La franja entre la Riera de San Magí y el límite del Fatjó dels Xiprés queda definida, en su parte inferior, como - eje residencial.

18.17.5. Las zonas de parque ligadas al Eje del Túnel Central, se califican como Parque Urbano, conservando la vegetación ya existente y las calificaciones vigentes. Al mismo —

tiempo, se sitúan zonas para actividades extractivas, dada la calidad de sus arcillas y, principalmente, la importancia dentro de la región de los tejares existentes. El Plan aplica una norma especial para dichas actividades, con el fin de poder adecuar las mencionadas zonas a un uso urbano, una vez se hayan producido los cambios topográficos provocados por las extracciones.

18.17.6. Los terrenos ubicados en la entrega del Eje Central al Tercer Cinturón, se califican como Parque Urbano y zona de Equipamientos, con posibilidad de prolongación del citado Eje hacia Tarrasa.

18.17.7. Finalmente, y por encima de la cota 165, se organiza la última vía transversal importante que discurre paralela al ferrocarril de Sabadell y que, posteriormente, se dirige como calzada de servicio a Rubí.

Esta vía recoge los desarrollos de Can Graells, con parte de Can Marcet y Can Fatjó dels Hurons. Las características de estos desarrollos son el respeto total a las zonas de bosque existentes y la limitacion del crecimiento hasta una determinada cota.

Sector Mirasol, Valldoreix, La Floresta, Las Planas.

18.18.1. Bajo esta denominación se analizan los asentamientos,

inicialmente de segunda residencia, que se sitúan a lo largo de la Riera de Vallvidrera, de las trazas de la Riera de Rubí y del Sur del macizo de Puig Madrona, en la parte de Mirasol y Más Gener.

18.18.2. Esta amplia zona debe su desarrollo, principalmente, a la construcción de los Ferrocarriles de Cataluña y también a la existencia de la carretera que, desde Vallvidrera, se dirige hacia San Cugat, carretera que últimamente ha sido acondicionada por la Diputación, ya que históricamente ha funcionado como camino.

18.19.1. El proceso urbanizador responde, pues, a dos características fundamentales: por una parte el apoyo sobre las zonas donde están ubicadas las estaciones y, de otra, las fincas - que fueron objeto de urbanización con trazados fijados por las condiciones de la residencia, de carácter popular. Esto dió lugar a ocupaciones de baja densidad, ya que, por lo general, fue difícil llevar a término la edificación en plazos cortos, para la mayoría de la gente que adquirió - parcelas.

18.19.2. La urbanización intensa en la década de 1960 a 1970, ha creado el actual proceso de ocupación, caracterizado por la aparición de nuevas iniciativas, principalmente en las zonas que el Plan vigente calificó de Bosque Forestal, uti

lizando como factores determinantes la movilidad del - vehículo privado, que en esa época empezó a generalizarse.

Por otra parte, la proximidad a Barcelona y las características paisajísticas y ambientales, a pesar del proceso de deteriorización, son alicientes suficientes para - la justificación de esta carrera urbanizadora y esta captación de personas interesadas en su edificación, como - vivienda temporal.

18.19.3. En las zonas de parcelación antigua, calificadas como Parque Forestal por el Plan del 53, en que no se recogieron las construcciones existentes, se crearon dificultades de concesión de nuevos permisos de edificación, con el grave problema de su depreciación y su venta clandestina. Esto generó un proceso de edificación ilegal y de auto-construcción, extendiéndose estas manchas con inicios de deteriorización de la trama urbana y residencial. A pesar de la falta de servicios de una población fija creciente y del déficit de urbanización, estos núcleos seguían desarrollándose por su buena accesibilidad, a través del ferrocarril, desde la Plaza de Cataluña de Barcelona.

El proceso de deteriorización tuvo un cierto auge de propagación, en el momento de la legalización formal de las viviendas edificadas en la zona de Parque Urbano, en el sector de Las Planas.

Dicha legalización motivó que los propietarios de los terrenos dispusieran de ellos con mayores edificabilidades, al no producirse sanciones por la parcelación clandestina efectuada en sus predios, y que había sido ya objeto de valorización por encima de lo que la Ley permitó en estos suelos. Este hecho fue la causa de la detracción de estos terrenos del mercado y de su corrimiento sobre zonas colaterales, principalmente la parte del Burrull.

18.19.4. Una de las características de este área ha sido el sacar el máximo aprovechamiento de los suelos, ante su interés como vivienda permanente, así como la adecuación de determinados tipos de edificación a demandas de residencia de mayor interés urbano que el tradicional "chalet" de este sector, con calidad rural y dificultades de manutención.

Este proceso, debido al tamaño de la parcelación, puede ser importante, sobre todo en cuanto a deteriorización de las tramas urbanas. En la mayoría de los casos la accesibilidad es difícil. Tanto por la topografía como por los procesos de apertura de viales. Además faltan dotaciones suficientes para un aumento importante de la población.

18.20. El problema más grave que se plantea, en relación con la urbanización desarrollada a lo largo del eje que representa

la Riera de Vallvidrera, es la partición que crea sobre la Sierra de Collcerola, con la posibilidad de separación de las dos zonas de Parque Urbano y la imposibilidad de su continuidad física total.

La deteriorización de estas áreas es intensa y obliga a restringir y a acotar claramente las zonas de desarrollo residencial, sus capacidades de asentamiento, la ubicación de determinadas dotaciones y los procesos de renovación y rehabilitación urbana, necesarios para resolver los problemas que crearon determinadas urbanizaciones - clandestinas.

Se trata de un problema importante. La extensión de suelo es grande y, de no controlarse el proceso de urbanización, podría romper la continuidad del Parque del Tibidabo.

18.21.1. En gran parte a caballo del término municipal de Barcelona, se halla la urbanización de Las Planas. Se desarrolla junto a la estación de su mismo nombre y en los llanos de su entorno. Se encuenta en una gran zona de urbanización, en las caras de orientacion Sur, Este y Oeste del Turó del Penitent, del Coll Blau y del Turó dels - Soldats. En la parte umbría, y bordeando elTuró del Castellví, se encuentran una serie de esarrollos dispersos, muy antiguos, sobre el camino que, desde Las Planas iba hasta Vallvidrera y hacia la Carretera de Molins de Rei,

Camino Vecinal 1468. Desde el punto de vista topográfico, la Riera, los ejes del ferrocarril y carretera y la prevista autopista del Eje Occidental o del Túnel de Vallvidrera, salen enmarcados entre el Turó de la Encina y el de Castellví, en la margen izquierda, y el Turó del Penitent, en la derecha. En la parte posterior de este último, en su zona umbría, se ha desarrollado la urbanización del Rabasalet, con carácter totalmente diferente y, en estos momentos, con promoción de la Ciudad Condal Tibidabo, con Plan Parcial aprobado, a pesar de modificar el Plan General de 1.953.

18.21.2. El Plan legaliza casi todas las edificaciones anteriores a 1953, que el Plan anterior no calificó, así como el perímetro de ocupación actual y de las zonas parceladas, al objeto de que sean aplicadas las Normas correspondientes a las áreas surgidas vulnerando las determinaciones de los planes urbanísticos.

El problema es grave, pero no puede resolverse solamente a través de una legalización de determinadas vías, de un otorgamiento de edificabilidad superior a la existente y de un proceso de edificación con tipos diferentes a los actuales.

El proceso pretendido por el Plan Parcial no aprobado, no es adecuado, en la amyoría de los casos, y solamente beneficia a los propietarios de los terrenos, perjudi-

cando a los residentes.

18.21.3. Las zonas de la cara umbría, situadas en la falda del Turó de Castellví, también son objeto de renovación urbana. Son de difícil extensión y de deficiente adecuación a un mayor desarrollo. Por eso interesa acotar el crecimiento del sector. Se trata de zonas muy antiguas, en general, en las que hay que evitar, a toda costa, los procesos de deteriorización y de marginidad urbana. La situación, en este lugar, de la explanada de salida del Túnel de Vallvidrera, aprovechando las antiguas Planas, dificulta las conexiones desde la carretera a ambos sectores y, principalmente, a estas zonas residenciales ubicadas en terrenos de gran pendiente, en la falda mencionada.

18.22.1. En la parte derecha de la carretera, se encuentra el Turó de Balasch, libre de edificación, que constituye el punto de giro de la Riera de Vallvidrera, en su calida hacia Molins de Rey y el río Llobregat. En el sector superior, siguiendo el sector del Penitent, se localiza la cordillera que separa las Rieras de Vallvidrera y de San Cugat, que nace en el Tibidabo, en el punto de Dos Rius. Esta sierra, que es prácticamente vertical, ha tenido ciertos procesos de ocupación en el Turó de Fumet, en la zona de Can Fló y de Can Boba, dificultados por la falta de Planes Parciales y por la imposibilidad de su urbanización.

La parte más elevada, siguiendo el valle, la constituye La Floresta, punto que preside el giro de noventa grados de la Riera hacia el Llobregat, en torno al Turó - del Balasch.

18.22.2. Esta sierra se desarrolla desde la zona de Puig Madrona y del Puig de Rossiñol, a lo largo de la Serra d'en Rabassada, Serra de Can Juliá, constituyendo la divisoria con el término municipal de Molins de Rei, y separando el sector de Valldoreix de la Rierada, en los terrenos por los que discurre la Riera de Vallvidrera.

18.22.3. El Coll del Paso o Puerto de La Floresta, en la divisoria de aguas, es asiento de una serie de urbanizaciones, desarrolladas a lo largo de la calle Buenavista, en la parte alta, que discurre desde la Colonia Montserrat, y de urbanizaciones de carácter clandestino (en la zona de Molins de Rei, de la Rierada y del Molino) hasta el propio sector urbano de La Floresta.

Desde el punto del paso sobre el ferrocarril, donde éste a partir del túnel del ferrocarril, en La Floresta, se suceden una serie de urbanizaciones en la Colonia del Mirador, Turó del Fumet, Coll de Porters y otras. Estas urbanizaciones se encuentran prácticamente dispersas y con pocas parcelas edificadas. Entre el punto elevado de la Colonia del Mirador y a lo largo de la Avenida -

del Fumet hasta la carretera de Gracia a Manresa, existe una zona urbanizada recientemente, apoyada en el camino abierto y en terrenos con calificación de Bosque - Urbanizado.

18.23.1. El sector de Cornisa discurre desde la estación de los ferrocarriles hacia la Colonia Montserrat. En él se encuentran los procesos de urbanizacion del Turó del Llobet, realizados sin Planes Parciales y con parcelaciones de difícil control del cumplimiento de los requisitos del bosque urbanizado. Se trata de una serie de urbanizaciones que, a lo largo de la sierra mencionada, - discurren hasta la Colonia del mismo nombre. En este posible es posible el paso transversal desde Molins de - Rei (en la zona de San Bartolomé de la Cuadra) hasta - Valldoreix.

18.23.2. El Plan ha recogido y diferenciado las zonas urbanizadas de este sector, acotando clarísimamente su calidad y sus partes ocupadas. Distingue dos sectores principales: el sector de la Colonia Mirador y el de la urbanización que se sitúa en los terrenos del Coll dels Porters, calificándolas de Zona de desarrollo de intensidad 3, al objeto de que puedan sistematizarse otra vez en Plan Parcial, cumpliendo los requerimientos iniciales del Plan vigente y los que dispongan las normas de

este área.

18.23.3. La diferencia entre los dos sectores mencionados viene marcada por el paso de la autovía de Cornisa que bordea, por su parte interior, todo el núcleo del Tibidabo, constituyendo el eje de acceso a las distintas vías de penetración que discurren a cotas diferentes, en general entre los 200 y 300 metros. Esta vía que discurre por las Rieras paralelas a la Riera de San Cugat, en la parte interna, empalma con la zona de la Rierada, en la Riera de Vallvidrera; posteriormente se abre en su desembocadura en el Valle del Llobregat, frente a las Rieras de Corberá y Vallirana, para empalmar con el eje del Ordal, constituyéndose así un eje importante, de carácter básico. Desde Vallirana y a través del Parque del Tibidabo, discurriría entre Moncada y Ripollet hasta los llanos del Vallés, empalmando con el 3er. Cinturón Comarcal.

18.23.4. El Plan ha señalizado las zonas en las que se han producido urbanizaciones clandestinas y que no son susceptibles de calificación urbana. Son las "urbanizaciones" de Solaire, Can Boba, Can Casas, San Medí y la que se ha mencionado en Molins de Rei.

18.24.1. Una vez salvado el Turó d'en Llovet, se halla el sector

de Vallvidrera. Hay que distinguir entre la parte urbana, a la derecha del ferrocarril en dirección a San Cugat (que constituye un sistema urbano independiente) y la parte que se desarrolla a la izquierda del ferrocarril y la carretera que, por su importancia y dimensión, es una zona que debe estudiarse con detalle.

18.24.2. El primer sector se halla prácticamente cerrado en su expansión por los terrenos del Golf, y va mejorando la calidad urbana y arquitectónica a medida que se aproxima al núcleo de San Cugat, con el cual la conexión es realmente fácil.

18.24.3. El Plan califica como Parque Forestal la parte umbria de la sierra de Can Juliá en Valldoreix. En los sectores edificables de Mirasol, Valldoreix y Mas Gener, - el Plan preve la posibilidad de su transformación a - vivienda permanente, en cuyo caso se exigirá el cumplimiento de las normas sobre estándares para la adecuada dotación y sobre límites de edificación que garanticen la calidad ambiental.

18.24.4. La intensidad de crecimiento vendrá favorecida por el 3er. Cinturón comarcal y el Túnel de Vallvidrera que poseen, en esta parte, sus primeras salidas, con lo_

que quedarán zonas medianamente urbanizadas, como continuación de la zona urbana de Barcelona, casi como prolongación de la Vía Augusta. Este hecho hace que sea preciso introducir una cierta malla urbana_ estructurante y, al propio tiempo, ciertas áreas para equipamientos, aprovechando los terrenos no edificados y la calificación de las rieras existentes en su interior, con el fin de que no se ocupen sus cauces para la construcción, con graves problemas_ para el futuro.

18.24.5. En la estación del ferrocarril, se produce la convergencia de los accesos a las urbanizaciones de: Màs Roig, Can Majó y Mirasol. A través de la urbanización de Màs Roig se efectua el acceso a las urbanizaciones de Can Nonell, Can Badal y Mas Fusté.

18.24.6. En las zonas de Màs Fusté y Can Badal, el Plan califica como zona de protección los cauces de los arroyos. Al mismo tiempo el Plan reestructura la zona urbana, introduciendo pequeños núcleos de dotaciones y equipamientos sobre los que se organice la vida comunitaria de los diferentes sectores, contribuyendo a su propia identidad. En los casos de interés, se han protegido las antiguas Masias.

18.24.7. El Plan ha calificado, como zona de Parque Urbano, los terrenos próximos al 3er. Cinturón, junto al - Paseo del Tulipán, el Paseo de Gorrión y el arroyo de Can Nonell.

18.25.1. El Plan considera como Parque Urbano elTuró del Bach (o Pedrós) y el de Can Barba que, aunque por su topo grafía son de difícil sistematización como Parque, - sin embargo por su posición y por su proximidad a - los núcleos urbanos, debe protegerse al máximo.

18.25.2. Se califica como Equipamientos el sector forestal de Can Montmany, aprovechando la calidad de su entorno, principalmente de la vertiente umbría del Puig Madro na, divisoria entre San Cugat y Papiol.

18.25.3. Se protegen también como zona de Equipamiento las - instalaciones deportivas, ubicadas en los suelos del Torrente Llovet,a continuación del arroyo de Can No- nell. Asimismo se da la misma calificación a los te- rrenos de cultivo de la finca de Can Domenech, próxi ma al Cementerio Comarcal, para servicio de los muni cipios de San Cugat, Papiol, Pallejá, Molins de Rei y San Vicens dels Horts, en una de las estribaciones del Puig Madrona, con acceso independiente desde la

carretera de Rubí.

18.25.4. Se ha calificado como Industrial a determinadas terrazas de la Riera de Rubí, hoy en un inicio de edificación, algunas clandestinamente y sin Plan Parcial. Se exceptúa de tal calificación la terraza situada frente al acceso de la carretera de Castellbisbal y de separación de los dos términos municipales, localizada frente al acceso del Cementerio, que se ha destinado a Equipamiento.

19. SAN FELIU DE LLOBREGAT

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES

19.1. La población de San Feliu de Llobregat es la cabeza del partido judicial del bajo Llobregat que empieza en San Andrés de la Barca y se abre hacia el Delta.

19.2. La estructura física de San Feliu se apoyó inicialmente en la carretera vecinal que va a Molins de Rei, donde están las actuales calles de Somorrostro y Falguera, junto al núcleo del Mercado en la convergencia de aquel camino con la antigua carretera trazada a lo largo del camino real, hoy calles de Maragall y de José Mª Molina.

A esta estructura se sobrepuso la variante de la Carretera Nacional de Madrid que fue precisamente en este municipio donde, arqueándose, empezó a coger cota para dirigirse hacia la parte alta de Barcelona pasando por el Puente de Esplugas y por Finestrelles hasta la Diagonal, sin tener que discurrir por entre los términos y cascos de San Juan Despí, Cornellá y Hospitalet.

19.3. Este arqueamiento dentro de la población de la carretera, actual Avda. del Generalísimo Franco, es lo que organizó la -

parcelación del municipio, hasta que el desarrollo suburbano de las poblaciones próximas a Barcelona modificó las relaciones, pasando de un sistema de economía mercantil y agrario a un sistema de crecimiento por la proximidad de la metrópoli.

19.4.1. La urbanización a lo largo de la carretera se basa en parcelas de carácter gótico, con pequeños huertos posteriores y sin - formación de manzanas. Es el caso de las calles Maragall y - Falguera. En organizaciónes algo más complejas se repite en las calles P. Alvarez y Las Cruces.

19.4.2. Con el desplazamiento de la población de mayor nivel económico hacia la parte alta, se creó un nuevo núcleo urbano donde hoy se sitúa la Pza. del Ejército junto a la Estación del Ferrocarril, constituyendo una zona de calidad, tipo Ciudad Jardín, con grandes villas y fincas de importancia dotada de cierta urbanización. Son ejemplos la Avda. de la Marquesa de Castellvell y la primera ordenación urbana de los terrenos superiores a la entrada de la carretera, Pza. del Dr. Dot. Esta situación dio lugar a un conjunto de elevado tono que vino reforzado con la edificación de la Iglesia y de los servicios y edificios públicos.

19.4.3. Ya en la época industrial, a lo largo de la calle de la Sta. Cruz, del Camino de la Salud y del antiguo camino del Cementerio aparece un desarrollo de carácter suburbano totalmente

carente de estructura. Se conservan las calles creadas sobre las parcelaciones originarias sin ordenación y, sobre todo, - sin alineación, a excepción de la calle Estación y el Paseo José Antonio. Su apertura tuvo serias dificultades y aún hoy no empalma con la misma anchura con la calle Batllori, una - vez atravesada la Avda. del Caudillo.

Otra vía importante es la calle del General Mola que siguió el trazado existente con un intento de formar la Pza. de Bernat de Ronda. Lo más peculiar de esta zona es la carencia de trama, vital a la futura fase de desarrollo urbano de la población. El análisis de esta situación demuestra que las calles anchas de este sector al relacionarse con la Avda. del Caudillo, no tienen acceso a dicha vía, y así sucede con Eugenio D'Ors o la calle del Pozo de S. Pedro.

19.4.4. Así pues, uno de los objetivos básicos es la conexión entre barrios en el sector de Mas Lluhí, de La Creu, de la Salud y de la parte lindante con San Justo. Esta conexión es indispensable para asegurar el suministro de servicios y el acceso a unidades comerciales, tanto del casco actual como de otros - núcleos de mayor potencia, obligados a un proceso de transformación. Es evidente que la actividad económica se irá desplazando a otras posiciones, como la calle Marquesa de Castellbell o incluso a otras superiores. Agudiza el problema la existencia del Ferrocarril de Barcelona a Villafranca, que ocasiona una nueva barrera en la conexión de la parte alta del municipio con la tradicional.

19.5. De gran importancia son los tres parques, con que cuenta San Feliu: el del Nadal, junto a la Plaza de la Estación y la Avda. José Antonio; el de Can Falguera o de la Fuente en la finca de su mismo nombre, de gran interés por su jardinería; y el tercer parque, ya público, de la finca de Can Sayrach, en la denominada Torre dels Dimonis por la verja Gaudiniana con animales de hierro forjado que ha dado lugar a este nombre, y en el que están emplazadas la zona deportiva, una porción de jardín infantil y parte de la Estación de la Renfe.

19.6. El crecimiento de la zona del Pla hacia S. Juan Despí, está obstaculizado por la existencia de dos grandes fincas, la de Torreblanca y la del Convento de Religiosas del Buen Salvador, entre la Riera Pahisa y el límite del término municipal. Hay que destacar, sin embargo, por su carácter autónomo, junto a los terrenos de Can Falguera, el desarrollo en ensanche entre la calle Somorrostro, Riera de la Fuente y las calles de Ntra. Sra. de las Nieves y Sta. María, de parcelación muy antigua. El grupo de viviendas junto a la carretera de Cornellá, en las calles de Sta. María de la Cabeza y San Antonio, tiene unos pasajes muy característicos por la época de su aparición y por su forma de colonia obrera propia de una gestión unitaria.

Por otra parte la zona del Pla ha sido de difícil urbanización, por su valor agrícola, a pesar de ciertos desarrollos incontrolados a lo largo de la calle Juan Antonio Samaranch. El Plan los recoge y legaliza en algunos casos, aunque obliga a la ejecución de un Plan Parcial de conjunto con el resto de los terrenos del sector.

Por lo demás el crecimiento de esta demarcación es muy limitado a excepción de algunos bloques, aparecidos en zonas agrícolas, sin previas cesiones de suelo para dotaciones o espacios públicos tal como exige la Ley.

19.7. Ha influido enormenente en el desarrollo de S. Feliu la importancia y auge del sector industrial a lo largo de la carretera de Madrid, prácticamente reducido a la primera crujía de parcelas con frente a la carretera. Ello se debe a la falta de urbanización de las calles Agricultura, Comercio, sin nombre e Industria, que constituyen la trama del sector. Las industrias como Volquetes Ibañez, Masso Carol, Bacardí, Arisó, Gradulux, Luwa etc. y las que se han situado en la zona de Hoechst Ibérica, han constituído el motor de un crecimiento continuo.

19.8. Con la entrada de San Feliu dentro de la onda de oportunidades de trabajo en el área central de Barcelona, la contención y autosuficiencia se rompe y los crecimientos inmigratorios no han podido canalizarse por falta de Planes Parciales preparados y aprobados. A causa de las dificultades expuestas, los crecimientos se han producido a lo largo del eje de urbanización creado por la nueva carretera de la Sanson, con una serie de viviendas, algunas de ellas situadas en zonas previstas como Parque Urbano en el Plan Comarcal del 53.

El sector urbano entre las calles de San Juan de Batlle, Daoiz y Velarde, por su segregación y lejanía del centro, se transformó de Ciudad Jardín a zona de Ensanche intensivo.

Este cambio creó una serie de tensiones. Son ejemplos el Plan Parcial de Màs Lluhí, los desarrollos de la zona agrícola del Plà y últimamente el Plan Parcial Les Grases en la parte donde discurrían juntos y paralelos el Ferrocarril y el Canal de la Infanta. Todos ellos tienen en común la demanda de calificaciones "lucrativas" para mayores extensiones de suelo.

19.9. El Plan del 53 acotó el crecimiento con la prevista variante de la Carretera Vecinal 3.340, que tenía su origen en el punto final de la zona industrial situada a ambos lados de la Carretera Nacional.

El sector próximo a la población y el comprendido entre la Avda. Marquesa de Castellbell y el Ferrocarril fue calificado de Ensanche intensivo, mientras el sector superior, como se ha dicho, quedaba como Ciudad Jardín Semintensiva, que no respondía a las exigencias del proceso urbanizador ni al proceso de legalización que se ha efectuado. El sector entre la zona deportiva de San Juan Despí y San Feliu, en el paraje denominado Las Begudas, quedaba calificado como Industrial; como Parque Urbano las fincas del Nadal, Sayrach, Torreblanca y Convento del Buen Salvador. El resto eran zonas de carácter agrícola o rural.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN

19.10.1. La actual Carretera Nacional a Madrid se desvía, siguiendo el límite del término, entre S. Juan y S. Feliu. El cambio de la Carretera Vecinal 3.340 permitirá que los tráficos, lo mismo los que discurren a través como los originados entre los asentamientos del valle del Llobregat, pueden canalizarse por aquélla, dejando la traza antigua para usos de carácter urbano. Es complejo el enclave de tráfico junto al actual paso a diferente nivel de la carretera (Avda. del Caudillo) sobre el Ferrocarril, con la entrega de las calles General Manso, Balmes - (eje de desarrollo industrial de las terrazas de la Riera de San Justo) y Marquesa de Castellbell (eje horizontal de mayor importancia y conexión de la zona superior a la línea férrea). El Plan propone pasar directamente la Carretera Nacional y organizar los diferentes tráficos urbanos en forma de plaza, - con un único paso directo: la calle Marquesa de Castellbell.

19.10.2. El Plan preve la cobertura del Ferrocarril, La prolongación de la modificación de rasantes llevada a cabo para suprimir el paso a nivel a la entrada del núcleo antiguo, permitirá disponer de un eje de tráfico importante. De este modo se resolverá la conexión de los sectores situados a un lado y otro de la línea férrea y al propio tiempo se dará acceso a la calle prevista junto a la actual Riera de la Salud.

19.10.3. La zona de carácter comercial se centra en la calle Marquesa

de Castellbell, que quedará como eje de la demarcación. La vía resultante de la cobertura del Ferrocarril y estación - subterránea servirá más como eje de esparcimientos y espacios libres, con la posibilidad de fáciles conexiones entre los parques y zonas deportivas previstos a ambos lados de esta vía.

19.11.1. El sector de Màs Lluhí es una de las opciones de urbanización más fuertes del Plan, de acuerdo con anteriores iniciativas municipales. Es una zona de gran interés por su posición y sus posibilidades de conexión con la nueva área central del término, mediante las calles Juan de Batlle, Torrente Matasens y - Pje. Lérida, futuros ejes de desarrollo de este nuevo ensanche, y finalmente la calle prevista sobre el antiguo camino de Màs Lluhí y que luego se prolonga por la calle de Vilarrelaga.

La calle Gerona y los espacios derivados de las servidumbres de las líneas de alta tensión, quedarían como paseos para peatones.

19.11.2. Al propio tiempo en este sector existirá la servidumbre de la vía de enlace que, en un momento determinado, pensaba efectuar el Ministerio de Obras Públicas para desvío de la Carretera Nacional. Esta vía no discurría por la zona del Plà y de - las terrazas agrícolas, sino a través de los terrenos de secano, de menor valor, pero de más dificil trazado. En algunos

tramos obligaba a estructuras enormes para salvar las Rieras de la Salud y de San Justo y una serie de torrentes en terrenos arcillosos en el sector de Les Grases. Incluso el municipio aceptó una vía de circunvalación con el fin de que la enorme dificultad que presentaba el proyecto de aquella carretera, no fuera impedimento para la tramitación de determinados planes. Esta vía de hecho fue recogida en algunos planes, pero otros prescindieron de ella. Esta situación creó graves problemas.

19.11.3. El Plan preve una vía que enlazará la Riera de la Creu, antes de llegar a La Salud, con el Torrente de Can Ras y que permitirá el paso transversal desde la Riera de la Santa Cruz o de La Salud a la Riera de San Justo.

Es de gran importancia la Avda. de Calvo Sotelo como borde de la urbanización actual y como eje de la nueva ordenación. El Plan, salvando los establecimientos industriales une esta calle con la que se ubica en la Riera de la Sta. Cruz y con la carretera de la Salud.

19.11.4. El Plan hace posible una eventual legalización de las viviendas edificadas entre la calle Luis G. Rius y la Carretera de la Sanson, algunas de ellas edificadas sobre zonas verdes de protección y servidumbre del cementerio.

Igualmente se legalizan las industrias que se ubican en la Riera de la Salud, incluso las pequeñas naves bastante malas

y deficientes situadas en la zona.

19.12. El Plan ha definido el límite de la zona urbana con la industrial y crea al sur de la población un verdadero ensanche residencial limitado por la vía de borde. Debido al conflicto de la actual Carretera Vecinal 3.340 y su prolongación a través de la calle Falguera, aquella vía de borde se apoya en la calle San José para seguir recta y paralela a lo largo de la calle Industria.

19.13. Los terrenos de Torreblanca han sido objeto de estudio en la Memoria de San Juan Despí, mientras el sector del Plà queda protegido como zona agrícola, por su valor y para no hipotecar la posible ocupación por canales de comunicación y servicios al área. Estos terrenos rurales del Valle del Llobregat deben ordenarse en un plan conjunto. No es posible la ocupación de este sector mediante decisiones aisladas e inconexas.

19.14.1. En la parte de las terrazas de la Riera de la Salud y el Polígono de Les Grases, el Plan ha analizado las perspectivas y las solicitudes de urbanización, ya que la conexión es imposible en algunas zonas, debido a las condiciones topográficas, r realmente accidentadas, que producen pequeñas franjas útiles sin conexión entre sí.

19.14.2. El Plan ofrece la posibilidad de aprovechamientos de baja densidad en las citadas zonas, pero no se ve justificado un uso intenso por cuanto existen muchos terrenos con mayores aptitudes para la urbanización.

19.11.3. La ejecución de obras de alcantarillado y de redes de servicios y la explotación del transporte público, serían difíciles y costosas, aparte de la extorsión sobre la estructura urbana.

19.11.4. No es posible pensar en la autosuficiencia de los núcleos por su dimensión y por el tipo de territorio en que se asientan. Las aportaciones o cesiones gratuitas, como justificación de los cambios de calificación de terrenos agrícolas, no significan ninguna ventaja al interés público. Como se explica en la Memoria sobre estándares, los espacios libres se calculan en función de la población prevista en cada zona. Raras veces una cesión indiscriminada de espacios sirve para subsanar déficits de otros sectores, que deben encontrar la solución en el interior o en sus proximidades. En cualquier caso se requiriría una superabundancia en la cesión y un mínimo de centralidad.

19.15. El Plan preve un Parque Urbano entre los terrenos de la factoría Sanson y las zonas edificables de baja densidad. Acota el perímetro de desarrollo de la cantera de dicha empresa junto a Sta. Cruz de Olorde que ha ocasionado una perturbación enorme

del paisaje, por cuanto era uno de los vértices singulares de la Sierra de Collcerola, muy característico de las amplias perspectivas que se contemplan a lo largo del río Llobregat.

20. SAN JUAN DESPI

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

20.1. San Juan Despí está situado sobre la carretera vecinal - - 3.340, que va de Cornellá a San Feliu de Llobregat. Esta - vía constituía, antes de la ejecución de la Carretera Na-- cional de Madrid (N-II) un eje de importancia. Posterior-- mente fue modificado con el fin de evitar la travesía de - los núcleos de San Juan Despí, Cornellá y Hospitalet y po- der entrar directamente a Barcelona, pasando sólo por Es-- plugas.

20.2. El desarrollo urbano de San Juan Despí se intensifica con la creación del Ferrocarril de Barcelona a Villafranca y - con la construcción de una estación en el municipio. Al - sistema de viviendas paralelas a la carretera, se añaden - una serie de calles verticales (Verdaguer, Torrente del Negre, y calle España) que llegan hasta el vial donde está - la Estación del Ferrocarril. En este sistema se distinguen claramente: a) un núcleo denso en la parte baja, junto a - la Pza. Calvo Sotelo y la calle de España; y b) un desarrollo en ciudad jardín en la zona superior, junto a las ca-- lles de Falange y Rius i Taulet y el Real Canal de la In-- fanta. En este último sector predominan las viviendas uni- familiares, con frandes "villas" que dan a la zona un carác

ter ciertamente señorial. Ayuda a ello la calidad arquitectónica de algunas mansiones, que alcanzaron su máximo apogeo a finales del siglo pasado y principios de éste. La mayoría de estas fincas responden al desarrollo de la "industrialización agrícola" de las huertas de San Juan Despí y de las zonas próximas, en el Plà del Màs, Plà de La Cova y Plà d'en Esplé.

20.3.1. El núcleo urbano de San Juan Despí ha sufrido deterioros por la transformación de las viviendas, de carácter agrícola, en las actuales estructuras urbanas sobre parcelaciones que no respondía a este tipo de desarrollo. Además determinadas zonas de Ciudad jardín fueron, equivocadamente, calificadas como Ensanche Intensivo, provocando un proceso de plus valía que ha intensificado los cambios.

20.3.2. Han faltado Planes Parciales, que regularan el crecimiento. Zonas ya calificadas por el anterior Plan como residenciales de Ensanche intensivo, no se han desarrollado en la práctica.

20.3.3. La vieja red viaria,del tipo de las "feixas" de aparcería y cultivo, más o menos ortogonales, pero siguiendo límites, en muchos casos de torrentes, da una estructura cerrada, en la que muy pocas calles poseen continuidad horizontal o ver

tical y casi todas presentan dificultades de conexión.

20.3.4. Es preciso atenuar, e incluso parar, el proceso de transformación del centro. Ello tanto por razones de protección de la calidad ambiental, como por la imposibilidad de nuevas dotaciones y servicios y de accesos razonables. Los incrementos de edificabilidad son incompatibles con la falta de equipamientos y accesos y con la pequeña dimensión de las manzanas actuales. En la mayoría de los casos ni siquiera pueden considerarse como tales. No eran más que edificaciones con jardines intermedios o huertos en su interior.

La existencia de un núcleo en la zona de la calle Mercado y la Pza. Calvo Sotelo, se refleja en la estructura de caminos con un punto central y una trama urbana de carácter radial, formada por las calles del Buen Viaje, Cataluña, 18 de Julio y Ntra. Sra. de Nuria.

20.4. Los terrenos de secano, situados por encima de la línea del Ferrocarril entre el límite con San Justo Desvern y el Torrente de la Fonsanta, están ocupados por grandes fincas en las zonas de Torreblanca y de la Fuensanta, con excepción de la urbanización de "Villa Dolores" en el camino de Muntané.

20.5. El Plan del 53 hizo las siguientes previsiones:

20.5.1. En relación con el casco antíguo, calificó de Ensanche Intensivo zonas que no eran aptas para tal calificación, como las agrícolas, en el camino de Can Gelabert, y en la -- parte superior, la superficie industrial que se consideró como prolongación de la zona de Siemens en Cornellá.

Esta zona industrial en la que ha situado la factoría de - Gallina Blanca y el Polígono de la Fuensanta, no ha tenido un proceso de ocupación intensa similar al de otras áreas industriales. Ello se debe a los elevados precios de los - terrenos.

20.5.2. Junto al camino de la Cruz de Muntaner y el Pje. Unsota, se ha desarrollado una zona reflejo de antiguos procesos - de ciudad jardín, en la carretera de San Juan Despí a San Justo. Esta zona ha quedado enquistada entre tramas industriales. Además estos terrenos tienen un dificil apoyo urbano por el corte provocado por la autopista A-2, que en ese punto pasa en zanja.

20.5.3. Los terrenos junto a la finca de Torreblanca fueron calificados como de Ciudad Jardín Semintensiva, pero como en tantas zonas de similares características,hubo intentos - de transformación en polígonos industriales con el fin de obtener un mayor rendimiento.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

20.6. El Plan preserva los sectores de San Juan Despí, por el proceso urbanizador. En especial las áreas que quedan entre la calle Verdaguer y el Torrente del Negre, junto al Canal de la Infanta, que figuran calificadas como de "Conservación". También se califican de este modo aquellas zonas que han sufrido ya alguna transformación. Paralelamente se reducen las áreas que aun quedan de casco antiguo en este núcleo. Se tratan diferencialmente las manzanas y parcelas de edificación aislada. de aquéllas entre medianerías y edificadas según alineaciones de vial.

20.7.1. En relación con la red viaria, el núcleo se apoya en la calle M. Jacinto Verdaguer y la calle España, luego Paseo Canalías.

La calle Mosén Jacinto Verdaguer se prolonga hasta buscar la Avda. de la Virgen de Montserrat en el sector de la Fuensanta. Mas adelante se prolonga por la zona de desarrollo urbano que se prevé en la parte Suroeste del Municipio. Esta zona ha de ser en el futuro la que absorberá la mayor parte del crecimiento urbano de la población. Especial importancia tendrá la calle Vidal Olivé en el borde del núcleo urbano actual.

20.7.2. Importante es la apertura de dos vías paralelas, en la misma dirección que las anteriores (España, Verdaguer y Vidal

Olivé), una a cada lado del actual casco. La primera sigue aproximadamente el camino de la Cruz de Muntaner hasta la misma carretera. La segunda, en el límite con Cornellá, - junto al grupo de Viviendas San Pancracio, discurre desde el polígono industrial superior hasta el camino de las - - huertas, en las terrazas del Llobregat.

20.7.3. Otra vía de importancia es la Avda. de Barcelona, con posibilidad y reserva de enlace a diferente nivel. Sale del Torrente de la Fonsanta y llega hasta la calle General Mola.

Este eje será de penetración y de vía urbana para conexión con la zona industrial del Polígono de la Fuensanta.

Importante es también en el sentido transversal la calle - que partiendo precisamente de la conexión de las Avdas. de Barcelona y Virgen de Montserrat, discurre paralela a la - vía del Ferrocarril, pasa por la factoría de Gallina Blanca, por debajo de la autopista y empalma con la calle Marquesa de Castellbell en el término de San Feliu de Llobregat. Constituye un eje de urbanización importante y de conexión de las diferentes terrazas situadas más allá del Ferrocarril. Este sector está ya hoy en efervescencia industrial y residencial. En realidad soportan el peso del crecimiento de la población.

20.8. El desarrollo residencial es exterior al núcleo antiguo, -

pero se apoya en él. Para ello se califica como Urbaniza- - ción preferente el sector que da frente a la carretera, ya que interesa que se desarrolle como un conjunto compacto - con cierta rapidez.

Existe una importante zona calificada de equipamiento deportivo, al Suroeste de la carretera de Cornellá a San Feliu, y otra como rústica protegida entre la autovía de la Diputación y el río Llobregat.

En la parte de Las Begudas se ha reservado una amplia zona como equipamientos generales para usos deportivos, escolares, militares y sanitarios, al servicio de todo el subsistema comarcal.

20.9. En el sector, prácticamente libre, junto a "Villa Dolores", en el que no obstante ha habido tentativas de edificación industrial, el Plan preve un cierto desarrollo residencial incluída la urbanización existente. De esta forma se pre-- serva la calidad ambiental de la zona ya urbanizada, que - solamente tiene la penetración del futuro Parque Urbano de Torreblanca, parte en término de San Feliu y parte en San Juan, de gran interés por el cultivo, plantel y museo de - rosas. Este Parque deberá preservarse al máximo, en espe-- cial las zonas de jardinería y de bosque hoy existentes.

Se preve como eje de urbanización fuerte del sector, la prolongación de la calle María Rosa Nebot. En su confluencia con la calle Marquesa de Castellbell. Se ubican las dota-- ciones escolares de esta demarcación.

20.10. La zona de FEMSA, junto al barrio Fatjó de Cornellá, que estaba calificada de Ensanche Intensivo, y que ha tenido desarrollos industriales, se legaliza como tal. Al propio tiempo, se califica de remodelación el Grupo de Viviendas San Pancracio. Sería interesante que se transformase a medio plazo, hasta el eje de la vía, en zona industrial. La población residente podría trasladarse a las próximas de desarrollo urbano intensivo. El proceso de remodelación y traslado deberá ser controlado y promovido por la Administración Pública.

20.11. Se crea, asimismo, un acceso horizontal al sector de Can Fatjó en Cornellá. Entraría en San Juan, desdoblándose -- por un lado, por la calle Rius i Taulet y, por otro, siguiendo la calle del Buen Viaje. El vial obtenido con la cobertura del Canal de la Infanta (que en estos momentos acomete el municipio) se deja como paseo peatonal, con objeto de preservar la calidad urbana y arquitectónica, bastante notable en este sector.

20.12. La Carretera vecinal 3340 es objeto de pequeñas ampliaciones, donde ello sea factible, sin intento de transformación de núcleos antiguos ya que lo que realmente interesa es la ejecución de la vía que el Plan propone paralela a la vecinal, aproximadamente sobre la servidumbre del actual suministro de gas natural, y sensiblemente un poco más -- próxima al río de lo que estaba previsto en el Plan del - 53. Esta obra exigiría el paso inferior a la autopista, -

que no fue considerado en su momento. Su ejecución es básica para el desarrollo de estos municipios. Esta vía deberá tener sus calzadas de servicio para giros, incorporaciones y accesos frontales a las áreas urbanas, sin obstaculizar las calzadas centrales, que deberán tener gran capacidad.

20.13. La zona calificada como "urbanización preferente", deberá desarrollarse en los próximos cinco años de ejecución del Plan, de forma segura e inmediata. De este modo la transformación en solares de estos terrenos será un contrapeso para disminuir la fuerte presión sobre el núcleo antiguo, que ya ha tenido una transformación y densificación muy - intensas. La dificultad de nuevos desarrollos obliga a -- preservar de un modo especial actuales zonas urbanas.

20.14.1. El Plan acota una serie de terrenos libres como ParquesUrbanos, ya que de otra forma la población carecería de --- ellos. El más importante es el que se ubica entre la Avda. de Barcelona y el eje de distribución tangencial, que se preve en el Plan.

20.14.2. La franja que queda junto a la línea del Ferrocarril, así como los bordes y taludes de la Autopista A-2, se califican de "protección" debido a las molestias que produciría la ubicación de viviendas o industrias.

20.15.1. El Polígono del Instituto Nacional de Urbanización está - previsto en suelos rústicos y de difícil conexión con el municipio, a excepción del Camino de San Juan, en la zona de menor pendiente. Por la parte de mayor pendiente se -- proyecta un enlace a través de la Riera de la Fuensanta y la Avda. de Barcelona.

Sobre las determinaciones del Polígono es preciso destacar dos hechos. Uno, la ubicación del diamante de la autopista y otro, el terraplenado de las Rieras de Llonch y de la -- Fuensanta, de forma que el Parque Urbano previsto tuviese la calidad necesaria. La buena accesibilidad general desde los núcleos de Esplugas, San Justo, Cornellá y San Juan -- Despí, han inducido a prever con preferencia usos de carácter comercial, de servicios y de equipamientos, además de residencia. Refuerza este hecho el que su ubicación junto al enlace de la autopista A-2 da a estos terrenos un enorme potencial como Centro Direccional. Su posición es enormemente ventajosa porque representa el centro gravitatario de la corona de núcleos que constituye el triangulo de urbanización formado por la carretera vecinal 3340, la de Fogás de Tordera y la nacional de Esplugas a San Feliu. - En la parte de Normativa dedicada a Centros Direccionales se describe con más detalle.

20.16. Sobre la zona de Ciudad Jardín del Pje. de Musota y de la calle Vallespir, muy poco consolidada, el Plan preve una transformación en zonas de talleres, anexas al polígono - industrial de la Fuensanta, así como a las otras áreas, - también industriales, de San Justo y San Feliu.

20.17. En relación con los terrenos del Plan Parcial Levante, calificados de Suburbana extensiva, se mantiene una calificación análoga, si bien en ciertas zonas de edificación - deficiente se sujetan a remodelación que deberá acometer la Administración Pública. El Plan respeta, asimismo, las calificaciones industriales, junto al sector Siemens de - Cornellá, a la zona de El Gallo y a la vía de enlace de - Esplugas.

21. SAN JUSTO DESVERN

TENDENCIAS Y CONDICIONANTES.

21.1.1. Tiene su origen en un pequeño grupo de viviendas y casas de labor junto a Can Freixas, la mayor finca agrícola de los contornos, al pie del Turó d'en Ramoneda, entre la - Riera de San Justo y el sector de La Mayola en Esplugas.

21.1.2. Nace como núcleo de aparcería agrícola, a lo largo de la antigua carretera de Madrid y camino romano, que partiendo de la Travesera se dirigía a San Justo por el de la - zona de montaña. El núcleo estaba situado antes del vado de la Riera de San Justo, el valle más profundo de la - Sierra de Collcerola. Desde el Turó d'en Gors, la Montaña Pelada y la ermita de San Pedro Mártir, se suceden - una serie de estribaciones que cierran la salida de Barcelona. Forman un anfiteatro montañoso que impide la fácil conexión del sector de Pedralbes con las zonas de - los torrentes de San Justo, Font del Ferro y Font del - Rectó.

21.1.3. El desarrollo urbano de San Justo viene influido por la proximidad de la zona montañosa y consecuentemente por

sus brisas y sus vistas, lo que, unido a su característica tranquilidad lo convierten, básica y tradicionalmente, en un núcleo dedicado a segunda residencia.

21.2.1. El núcleo antiguo, constituido por las calles de Arrabal, el camino romano y la calle Badó, se extiende con la aparición de la calle José Antonio, en la que se sitúan el Mercado y la Iglesia. Constituye la conexión del casco antiguo con el grupo de viviendas situadas junto a la "bóvila" de Can Modolell. Estas viviendas surgieron con la apertura de la Carretera Nacional de Madrid, como construcciones agrícolas, aunque hoy se hallan en proceso de remodelación y transformación.

21.2.2. En la parte superior de este núcleo se encuentra la zona de Can Geroní, a lo largo del Paseo Sagrera, donde las residencias que han surgido son de gran nivel, tanto de parcelación como de edificación, calidad que viene reforzada por la proximidad, a través de la calle de Antonio Tenas, a los servicios y comercios del núcleo tradicional.

21.2.3. El carácter ambiental antiguo se ha mantenido en la mayoría de las zonas, con excepción de las calles en las que ha habido procesos de transformación y densificación. Ciertas viviendas unifamiliares, en forma de "villas", se han convertido en edificaciones de pisos

a pesar de tratarse de zonas calificadas de Ciudad Jardín Semintensiva por el anterior Plan General, que no permitía los usos de vivienda plurifamiliar en estas - zonas.

21.3.1. Al mencionado crecimiento, característico de esta población, de segunda vivienda, con parcelas de gran tamaño, deben añadirse dos desarrollos que modifican la calidad de San Justo. La Fábrica de Cementos Sanson, junto al - Torrente del mismo nombre y el barrio de carácter suburbial de La Miranda.

21.3.2. La Fábrica de Cementos Sanson provocó cierto deterioro ambiental por la contaminación de humos y polvos que hicieron perder mucha calidad al desarrollo urbano: Hoy se ha superado esta situación con la modificación y traslado de la fábrica a los terrenos más elevados de la Riera de La Salud, en el término de San Feliu de Llobregat.

21.3.3. Una de las circunstancias más desfavorables de las instalaciones de la citada industria, es la dificultad de conexión que supone para las vías del ensanche residencial con la carretera, ya que sólo la calle Mayo tiene acceso. Las demás se cierran en la calle de la Cruz. - Asimismo resulta un obstáculo para los enlaces de la - zona de Can Geroní y el núcleo urbano situado entre la Riera de San Justo y de la Sanson.

21.3.4. El desarrollo producido en este sector de la Sanson ha sido de carácter industrial, debido a la proximidad del Cementerio y a las calificaciones del Plan del 53 a lo largo de la Avda. de la Industria, que se prolonga hacia la urbanización de Ciudad Jardín de Villa Dolores, en - el término de San Juan Despí.

Las terrazas aprovechables, entre la Riera de San Justo y el Torrente del Llonc, han sido diagonalizadas por - la Carretera de Madrid y por la Autopista, extorsionando las posibilidades de una lógica ordenación.

21.4. El otro desarrollo que modifica el carácter tradicional de la población es el de La Miranda, situado sobre el - Turó d'en Ramoneda y La Miranda, con parcelaciones pequeñas y zonas de edificación de viviendas plurifamiliares, con calidades generalmente inferiores a las de vivienda-"chalet".

Sobre las previsiones para este barrio no se detalla - mucho más de lo que ya se expone en la Memoria de Esplugas. Una gran parte, a partir de la vaguada de La - Mayola, ha sido ya objeto de consideración y los equipamientos previstos en Esplugas están al servicio de - los sectores vecinos de ambas poblaciones.

21.5.1. En la zona de Can Modolell, desde la carretera vecinal a la Autopista, se ha producido un área de incertidum-

bre en su ordenación. Las causas son: las calificaciones del Plan anterior, Ciudad Jardín Semintensiva (reflejo de la zona del otro lado de la Carretera) y la intervención del Ministerio de la Vivienda en el Polígono de San Juan Despí. Una parte de la zona de Can Modolell fué liberada de la expropiación para usos de carácter industrial, que estaban previstos en aquel Plan.

21.5.2. El Plan General de 1.953 delimitó el Casco Antiguo y calificó unas Zonas de Ciudad Jardín ya existentes entonces. Prácticamente no previó más zonas edificables. Los suelos del Polígono del Ministerio de la Vivienda se calificaron como rústicos, así como los terrenos de Can Geroní. Lo mismo sucedió con los suelos de la Riera de San Justo, bastante extensos, con ramificaciones muy profundas, y a pesar de existir algunas viviendas. Tal sucedía en la zona de Can Pedrosa y de Can Cortés, donde están las viviendas de ENHER y la estación transformadora.

21.5.3. La zona de Ciudad Jardín, situada en las terrazas de la Riera de San Justo, ha sido objeto de algunos planes como los de Can Padrosa y de Bell Soleig. Existe cierta tensión para que este proceso continue en las zonas de Can Oliveras y de Can Carbonell, e incluso de Can Marlés, Can Roldá y Can Gelabert, tanto por la orientación de los terrenos, con pendientes entre un

12 y un 25%, como por las posibilidades de conexión directa, a través de la carretera de Molins de Rei a Vallvidrera, con la parte alta de Barcelona. El Club de Tenis San Gervasio, en el fondo del Valle contribuyó a aumentar los intentos de promoción.

21.5.4. A lo largo de la Riera de San Justo aparecen terrenos de interés. En especial los situados en el límite con San Feliu, junto a la zona de Can Lluí, ya que cerca de Can Gelabert y Can Roig existe una vaguada que permite vadear la Riera y acceder a la parte superior de San Feliu, con perspectivas de integrarse en el sistema urbano de ese municipio.

21.6. En las zonas agrícolas se aprobaron Planes Parciales - para usos industriales, en la prolongación del área de la Sanson, totalmente calificada como industrial. Debido a la configuración topográfica del terreno, ha - sido preciso llevar a cabo unos enormes movimientos - de tierra en la apertura de viales. Incluso en algunos casos ha sido imposible la total conexión de las vías previstas.

21.7. El área que se halla al Sur de la carretera Nacional II, calificada como prolongación de la zona de Ciudad Jardín, ha sido sometida al mismo proceso de los sectores de El Gallo, en Esplugas, o del Padró, en Cornellá. Al

no ser aptas las calificaciones para canalizar las tensiones del proceso urbano, han sido modificadas para - paliar la falta de industria.

21.8. Las calificaciones de los Planes, el General de 1.953 y los Planes Parciales desarrollados en casi todo el - término municipal, han convertido San Justo en un conjunto de urbanizaciones de segunda residencia, que en estos momentos están haciendo su transformación a vivienda permanente. Ha influido decisivamente en ello - la apertura del diamante de la Autopista A-2, en el enlace de San Justo y San Juan Despí.

DETERMINACIONES Y PROPUESTAS DEL PLAN.

21.9. El sector del Casco Antiguo delimita según situaciones reales. Se preserva el espacio libre entre las parcelas que dan frente a las calles de Marqués de Monistrol, Bagó y Anselmo Clavé. Sus accesos serán los Pasajes de Montseny y Senal y el previsto en la calle Monistrol.

21.10. La zona residencial de Ciudad Jardín, próxima a la Carretera nacional, se recoge tal como está en la actualidad, incluído el frente norte de la carretera con casas entre medianeras. Este frente es de muy difícil remodelación en la actualidad, en contra de lo que sucedió en el frente opuesto. Los edificios de gran altura reeientemente construidos dificultan el ensanchamiento de la carretera.

Al otro lado de la Carretera, se ha admitido la remodelación prevista, según el proyecto del Municipio, de gran interes, tanto formal como operativo, para llevar a término, de forma progresiva el proceso de sustitucion.

21.11.1. El Plan define con claridad los bordes de la zona de Ciudad Jardín situada en Esplugas, sistematizando un espacio libre que estaba recogido en parte, en el Plan Parcial, a lo largo de la Avda. del Doctor Ri-

balta . Esta avenida no tiene sentido como vía de tráfico, siendo sustituida como tal por la calle Norte por sus conexiones con la calle Isidro Martí.

21.11.2. El Plan legaliza los bloques sobre la antigua carretera de Madrid, construidos en zona de Ciudad Jardín, a pesar de ser viviendas plurifamiliares en bloques de varias - plantas. Una cierta remodelación junto a este sector permitirá la ubicación de usos comerciales al servicio de - las áreas de residencia próximas.

21.11.3. La zona de Ciudad Jardín de La Miranda y la que se ha desarrollado en los terrenos de Can Candeler, se legalizan como tales sin darles mayor extensión, teniendo en cuenta las pendientes y la orientación de esta ladera, así - como el interés de que la parte Norte de este sector quede lo más libre posible.

21.12.1. En el Turó d'en Ramoneda se preven edificaciones aisla-- das y la ubicación de un área de grandes equipamientos, donde hoy se han empezado a situar las escuelas y donde está prevista la construcción de una Escuela de Formación Profesional. Se reservan como Parque Urbano los terrenos del bosque del actual Convento. Este queda como verde -- privado, así como la finca de Can Freixas. Sería de gran interés acelerar la adquisición de esta última finca como espacio público para usos de carácter cultural y mu--

seo, teniendo en cuenta el valor artístico de la casa pairal.

21.12.2. Otro Parque Urbano se empleza en la encrucijada de la calle San José con las de Buenavista y del Padró. Será la continuación de la zona verde prevista en el Plan -- Parcial al otro lado de la calle Buenavista, junto a la mansión existente en ese lugar. Los accesos serán las - calles Atenas y Buenavista.

21.13.1. El Plan respeta los Planes Parciales aprobados (Bell Solig y Can Padrosa) entre Can Melich y el paso existente hacia la Sierra de Collcerola. Comprenden las zonas de-- Can Merlés, Can Fatjó, Can Baró, Can Nobell, Can Vila, - Can Oliveras, Can Biosca, Can Candeler y Can Coscoll y -- engloban la Peña del Moro, Turó de Solanes, Turó de la - Coscollera, Turó de Marlés y la Sierra de San Pedro Martir . Se protegen las zonas de influencia de la Riera - por el caracter torrencial de su cauce. En algunos puntos y hasta cierta cota se preven desarrollos residen-- ciales de muy baja densidad como zonas de transición. Se trata de terrenos, cuya urbanización no es prioritaria , por su situación cerrada, difícil acceso desde el exte-- rior y elevados costes de la obra urbanizadora.

21.13.2. Una zona de grandes equipamientos, de carácter hospitalario y deportivo, se proyecta en la parte de Can Roldó,

Can Gelabert y Can Ros, tanto por su proximidad al núcleo urbano, como al núcleo residencial prevista en San Justo, junto a los terrenos de Can Lluhí, en el término de San Feliu.

21.13.3. La Masía de Can Gelabert queda protegida por el Plan por su carácter histórico y por su calidad arquitectónica.

21.14. El Plan recoge la zona industrial que se ha desarrollado junto a la Avda. de la Industria, al Cementerio y al Campo de Deportes. Protege el vecino sector de Can Geroní.- Califica como residenciales los terrenos situados entre - la calle Laureano Miró y el Paseo Sagrera. Preserva los - márgenes, muy abruptos, del acantilado sobre la Riera de San Justo, de difícil edificación por la topografía y - por las dificultades de acceso.

21.15.1. El Plan Parcial aprobado califica los terrenos lindantes con la zona de Can Lluhi en San Feliu, como Residencial Urbana Semintensiva. El Plan del 53 las calificaba como zona agrícola. El Plan respeta la calificación residencial, sin alterar las edificabilidades pero sí la ordenación de viales a fin de adecuarlos al sector mencionado del municipio de San Feliu.

21.15.2. La ordenación definitiva es objeto de consideración en -

la Memoria de San Feliu de Llobregat, por cuanto obedece a las determinaciones físicas de ese municipio.

21.16. En cuanto a la ordenación de la red viaria de San Justo Desvern, podemos considerar que se basa en las siguientes propuestas:

21.16.1. El sistema de la ladera de San Pedro Mártir y del núcleo urbano, se ordena conforme a las actuales directrices, en base a una importante vía horizontal constituída por la - calle Mayor, debidamente ampliada, con aprovechamiento de los retranqueos de las edificaciones existentes. La am-- pliación requerirá tiempo, en función de las necesidades, pero exige la previsión anticipada de dicha afectación. Sería conveniente dar mayor edificabilidad a las parcelas de Ciudad Jardín Semintensiva. en función de su tamaño y aprovechando la aceptación por el Municipio de la Nueva - Ordenanza.

21.16.2. El Plan preve asimismo otras dos vías también horizontales: las calles del Marqués de Monistrol y de la Cruz, - que desempeñarán el papel de ejes internos.

21.16.3. En dirección Norte-Sur, las vías principales son la Avda. de José Antonio y la Avda. Generalísimo Franco, que el - Plan recoge. Se preve un ensanchamiento de la calle de -

Miguel Reverter prolongación de la Avda. Generalísimo Franco pero sensiblemente más estrecha.

21.16.4. Para el tráfico a través y para asegurar el proceso urbanizador de los terrenos residenciales de la parte alta de San Justo y de su vecina zona de Can Lluhí en San Feliu, calificados de Residencial Urbana Semintensiva. tiene mucha importancia la apertura de una vía de 30 metros. Este vial al llegar al núcleo urbano se desdobla por las calles Hereter, Roquetas y Sadet. De esta forma conecta con el enlace con la Carretera Nacional y con el diamente de la Autopista A-2. Así el acceso a esta autopista podrá relacionarse directamente con la vía que se ha previsto a lo largo de la Riera de San Justo y, al propio tiempo, a través de un viaducto sobre ésta. Podrá dar paso directo a la zona de Can Ros y de Can Gelabert.

21.16.5. Se aprovecha además la Riera de Can Ros para una vía rápida de conexión con la Riera de la Salud, Constituirá un eje tangencial a la zona residencial prevista en Can Lluhí.

21.16.6. El Plan propone un eje central en el Polígono Industrial, además de acotar éste en cuanto a aprovechamiento. Empalma el Paseo de la Sagrera con el eje de la Riera de San Justo, permitiendo una conexión con la Carretera de Mo-

lins de Rei a Vallvidrera, a pesar de que en su último tramo tenga trazado de montaña. De este tronco común - salen los accesos a las terrazas de la Riera de San -- Justo, destinadas a usos residenciales.