

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA INMORTAL CIUDAD DE GERONA

REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE GERONA Y SU ZONA DE INFLUENCIA

MEMORIA

1966 -

REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE GERONA Y SU ZONA DE INFLUENCIA
=====

PLAN GENERAL DE ORDENACION
=====

MEMORIA

PROYECTO DE REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE LA CIUDAD DE

GERONA Y SU ZONA DE INFLUENCIA.

R E S U M E N
=====

| | | |
|-----|--|---------|
| I | Memoria justificativa de la ordenación | Pag. 1 |
| II | Estudio económico financiero | Pag. 23 |
| III | Programa de actuación | Pag. 26 |

=====

PROYECTO DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA CIUDAD DE GERONA Y SU ZONA DE INFLUENCIA.-

M E M O R I A
=====

ANTECEDENTES.- En el Plan de Ordenación de la Ciudad de Gerona actualmente vigente que fué redactado en Enero de 1.954 ya se fija la posibilidad de su revisión de acuerdo con la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956, que en su artículo 37 fija para la revisión de los Planes Generales de Ordenación, un plazo de quince años, no obstante lo cual en su apartado 2º, dice textualmente: "Cuando las circunstancias lo exigieran el Consejo Nacional de Urbanismo podrá anticipar la revisión de oficio o a instancia de las Corporaciones interesadas" y este es el caso en que se encuentra Gerona.

Las circunstancias que aconsejan o mejor aún, obligan a solicitar y a proceder a la revisión del Plan General de Ordenación, son entre otros importantes, las siguientes:

- a) El mantenimiento del actual trazado del ferrocarril (RENFE) de Barcelona a Cerberè, que en el Plan aprobado se proyectaba pasando -- mediante la construcción de un tunel bajo la zona de las Pedreras.
- b) El trazado ya aprobado de la Autopista de Madrid a Francia en vías de proyección definitiva y de construcción próxima, envolviendo el núcleo urbano de la vecina población de Salt, pasando exteriormente por los de San Gregorio y Sarriá de Ter.
- c) La indispensable creación de grandes zonas industriales en esta última población y en Celrá, que desbordan las posibilidades de las proyectadas en el Plan vigente.
- d) El nuevo trazado de la carretera Nacional nº II y
- e) La construcción ya en vías de ejecución del Aeropuerto Gerona Costa Brava, con los indispensables enlaces.

Los anteriores motivos son más que suficientes para solicitar de la Superioridad la autorización para revisar el Plan General de Ordenación, de acuerdo con las realidades presentes y con las experiencias

que los doce años transcurridos desde la vigencia del Plan inicial, han venido observándose en relación con el crecimiento y desarrollo de la Ciudad, revisión en la que se ha procurado en lo posible, mantener la zonificación fijada para los distintos perímetros urbanos en el Plan anterior y en buena parte, las normas y Ordenanzas fijadas para aquellos, poniéndolos al día y en consonancia de acuerdo con las necesidades presentes tal y como se desprende en el espíritu de la citada Ley de Régimen del Suelo y de Ordenación Urbana.

Las previsiones urbanísticas del presente Plan revisado, abarca un periodo de unos cincuenta y cinco años, es decir hasta el año 2020 aproximadamente, para su total realización, preveyéndose no bostante que en un plazo tan dilatado existirán cambios en las neesidades o en las condiciones del desarrollo del mismo y del crecimiento urbano de la Capital, que obligarán a nuevas modificaciones esenciales, cosa por otra parte prevista y regulada en la Sección 5ª del Capítulo 2º de la referida Ley, que es base de todo el programa de desarrollo urbanístico Nacional.

Forman parte del presente estudio para el desarrollo del nuevo Plan de Ordenación revisado los siguientes conceptos:

- I.- DIVISION DEL SUELO URBANO EN ZONAS Y ESTUDIO DE LAS MISMAS
 - II.- DESCRIPCION Y JUSTIFICACION DE ESPACIONS LIBRES CON LA MODIFICACION DE LOS EXISTENTES Y ESTUDIO DE LOS DE NUEVA CREACION.
 - III.- SITUACION DE NUCLEOS URBANOS REPRESENTATIVOS.
 - IV.- RED GENERAL DE COMUNICACIONES EN RELACION CON LAS NUEVAS VIAS NACIONALES PROYECTADAS Y CON LAS DE CARACTER PROVINCIAL Y URBANO QUE SE ESTABLECEN DE NUEVO.
 - V.- PREVISION INDUSTRIAL FUTURA.
 - VI.-DELIMITACION DE PERIMETRO URBANO PARA LA APLICACION FUERA DEL MISMODE LAS NORMAS CORRESPONDIENTE AL SUELO RUSTICO.
- I.- DIVISION DEL SUELO URBANO EN ZONAS.

Para la planificación del territorio que pasará ser urbano correspondiente al actual término municipal de la Ciudad de Gerona y de su Zona de influencia, ampliando racionalmente el que abarcaba el Plan

aprobado y vigente y procurando conservar en buena parte su actual zonificación, habrán de tenerse en cuenta los distintos factores que han influido y que seguirán influyendo en el crecimiento de la Ciudad y pueblos limítrofes de su actual Zona de influencia, durante el periodo de 55 años que se calculan necesarios para el desarrollo del Plan y que son entre otros de menor importancia los siguientes:

La configuración topográfica.

El crecimiento vegetativo

El auge turístico, y

El desarrollo industrial

Configuración topográfica:

La situación geográfica de Gerona es peculiar, hállese ubicada en la confluencia de cuatro Rios, uno muy importante, los otros tres, de cauce y caudal más reducido. Su configuración orográfica, montañosa al Norte y al Este, con pequeñas ondulaciones al Sur (Palau Sacosta) tiene grandes espacios llanos al Suroeste (Salt y Domeny), así como también al Oeste a lo largo del cauce del río Ter, estos llanos constituyen las zonas más aptas para el futuro desarrollo de la Capital y buena parte de ello son los nuevos Planes Parciales de Ordenación y Proyectos de Urbanización (algunos de iniciativa Estatal, Provincial o Municipal) que se han proyectado y que se están llevando a cabo. En cambio al Norte, aguas abajo del mismo río existen también otros llanos, con buenas comunicaciones y con facilidad de disponer los servicios urbanísticos indispensables (aguas, potencia eléctrica evacuación de residuos etc.) y en ellos se prevé el desarrollo futuro de las grandes zonas industriales de que actualmente carece la Capital.

Crecimientos vegetativos.-

Si consideramos el total perimetro afectado por el Plan de Ordenación revisado y examinados los censos de población del conjunto de las Poblaciones afectadas entre los años de 1900 y 1955, nos darán

unos totales de 23.100 habi antes en el perimetro de dichos años y de 45.646 en 1955, lo que nos indica que la población se ha duplicado aproximadamente en este periodo a pesar de la Guerra de Liberación y de la emigración constante a través de la frontera. De este proceso podemos separar la que corresponde a Gerona - capital incluyendo en ella además de la población correspondiente a los pueblos ya agregados, la que radica en Salt, pueblo en vías de agregación, pero que además forma realmente con Gerona, un núcleo orgánico; tomando las mismas fechas nos dará un población de 19.321 habitantes en relación con otra de 40.830 en 1.955.

Finalmente si estudiamos el crecimiento de los distintos municipios veremos que los índices máximo corresponden a Salt a Gerona y a Sarriá de Ter, con porcentajes de 274, 204, y 162 por 100 en el mismo periodo.

Las anteriores cifras nos dan idea de como se desarrolla más intensamente el aumento de población siguiendo los espacios llanos, de conformidad con lo indicado al tratar de la configuración orográfica de Gerona, influyendo además, por lo que respecta a Salt y a Sarriá de Ter la floreciente industria que desde hace unos lustros allí se viene desarrollando.

Las consideraciones antedichas, teniendo además en cuenta el turismo que tanta influencia ha tenido en estos últimos años y también el incremento industrial, que aún que menos intensamente se deja sentir en todos los sectores de la Capital y pueblos de su Zona de influencia, nos han llevado, conjuntamente con el estudio de las actuales necesidades de edificación, con la necesidad de descongestionar algunos sectores de la Capital, y con precisión de hacer desaparecer los actuales focos de barraquismo, a la determinación de las superficiales precisas para albergar la futura población de Gerona - capital y poblaciones de su Zona de influencia, con un criterio más bien amplio, determinando además la naturaleza y características de cada una de estas zonas.-

rrollo y zonificación de la Ciudad es el de su desarrollo industrial. Situada hoy parte de la gran mediana industria, en el centro de la Ciudad y el resto distribuido sin orden alguno portodo el perímetro urbano, formando en muchos de los caos un verdadero conglomerado de vivienda e industria, precisa deslindar en el nuevo planeamiento el uso que corresponde a cada uno de los sectores de la población. Para ello precisará preparar nuevas zonas industriales, para llevar a ellas la gran industria actual y mas aún la que con toda seguridad escogera Gerona, Ciudad próxima a la frontera, gran centro de comunicaciones, con posibilidad de dotar a estas zonas de todos los servicios indispensables y que habrán de requerir además de abundancia de agua, facilidad de desagües, proximidad de ferrocarril y carreteras, líneas eléctricas de gran potencia que permitan la instalación de tales industrias en condiciones ópticas, con posibilidad asimismo de zonas inmediatas para la construcción de los grupos de viviendas para los obreros afectados a las mismas con la condición de disponer los aislamientos entre unas y otras por medio de fajas verdes y espacios ajardinados. La mediana industria más compatible con la vivienda, podrá alojarse en parte a las actuales zonas industriales que se conservan y en las nuevas que se crean más en contacto con la Ciudad y con las zonas de viviendas, respetando por último la pequeña industria y la artesana, que podrá seguir dispersándose por casi toda la población ya que no causan molestias al vecindario y es necesario el contacto inmediato con las mismas.

Para el enclave de estas industrias en el Plan General revisado se han tenido en cuenta estos factores, así como para la determinación de las superficies de posible ocupación de las mismas, preveyendo un desarrollo no solo paralelo al del crecimiento de la Ciudad, sino bastante superior al mismo. Disponiendo amplias zonas para la gran industria, y conservando el amplio muchas de las que actualmente existen o estaban previstas.

Sentado cuanto antecede se ha concretado la zonificación del suelo

urbano en la siguiente forma, figurando en la relación adjunta la calificación de cada zona, su superficie en hectareas, el número de habitantes por hectareas y finalmente el número de habitantes de la zona y finalmente la extensión en hectareas del perímetro urbano y el total de habitantes previsto para el final de periodo de cincuenta y cinco años programados.

| <u>ZONA</u> | <u>DEFINICION</u> | <u>SUPERF. Has</u> | <u>Hbtes. Ha</u> | <u>Hbtes. Zona</u> |
|-------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|--------------------|
| 1 | Casco antiguo..... | 26,37 | 250,- | 6.592 |
| 2 | Urbana intensiva | 48,60 | 350,- | 17.010 |
| 3 | Urbana semi-intensiva | 64,78 | 300,- | 19.434 |
| 4 | Suburbana intensiva | 301,91 | 200,- | 60.382 |
| 5 | Suburbana extensiva | 317,49 | 100,- | 31.749 |
| 6 | Bloques aislados | 289,05 | 200,- | 57.810 |
| 7 | Industrial | 372,57 | — | 750 |
| 8 | Tolerancia industrial | 359,43 | 50,- | 17.971 |
| 9 | Ciudad jardin intensi | 98,05 | 100,- | 9.805 |
| 10 | Ciudad Jardin-Semi-in | 65,11 | 75,- | 4.883 |
| 11 | Ciudad Jardin int. | 302,73 | 50,- | 15.136 |
| 12 | Abastecimiento | 40,00 | — | — |
| 13 | Sanitarias | 7,20 | — | — |
| 14 | Hotelera | 5,20 | — | 500 |
| 15 | Ferrovial | 11,88 | — | — |
| 16 | Verdes | 234,27 | — | — |
| 17 | Deportivas | 39,53 | — | — |
| 18 | Cementerios | 6,86 | — | — |
| 19 | Militar | 14,00 | — | 1.500 |
| 20 | Reserva | 110,86 | — | 300 |
| 21 | Bosque urbanizado | 107,32 | — | — |
| 22 | Libre permanente | Interior al Poligono | — | — |
| TOTAL Has. | | 2.823,21 | Habitantes | 243.822 |

Como a complemento de las consideraciones detalladas anteriormente y que han motivado e influido al fijar el emplazamiento extensión y características de las distintas zonas, podemos indicar:

a) La conservación del carácter de la Población principalmente en el casco antiguo donde radica el recinto artistico monumental y en las zonas residenciales.

b) La conservación y protección de lugares típicos de la misma, de los conjuntos arquitectónicos, con ordenación propia y finalmente del Parque de la Dehesa declarado de interés Nacional y de sus zonas colindantes.

c) La creación de amplias zonas o fajas verdes de protección del paisaje, de aislamiento y separación de las zonas industriales y de protección de caminos, espacios verdes que sirven de pulmones a la Ciudad.

d) La conservación y creación de zonas de regadío y huerta en las afueras de la parte planificada.

La ubicación de las distintas zonas y sus características resumidas son las que siguen:

Zona I.- Casco antiguo. Se mantiene dentro de los límites actuales, y dado su carácter hay que preservarlo conservando y revalorizando sus monumentos, mediante una adecuada ordenación, objeto de Planes Parciales. Se prevé su saneamiento y la reducción de su alta densidad.

Zona II. Edificación Urbana Intensiva.- Se ubica en la parte del ensanche, en la margen izquierda del río Oñar, entre este, el Barrio de San Narciso, ferrocarril Barcelona-Cerberè y carretera de Manresa, su edificación en condiciones semejantes a las actuales, es decir, edificación cerrada del tipo urbano intensivo.

Se declara a extinguir, la Industria enclavada en esta zona, salvo la comprendida en el sector entre el ferrocarril R.E.N.F.E. y la Dehesa que se mantiene como Zona de Tolerancia.

Zona III.- Edificación Urbana Semi-Intensiva.

Comprende 3 núcleos. Uno situado en la margen derecha del río Oñar a lo largo de la calle del Carmen, otro emplazado al Este de los Cuarteles y por último un tercer núcleo, en el Barrio de Santa Eugenia entre la carretera y el ferrocarril actual, de Gerona a Olot.

Las condiciones de edificación en un todo análogas a la zona urbana intensiva aunque con una mayor limitación de volúmenes.

Dentro de esta zona se mantiene la tolerancia industrial a lo largo de la acequia Monar.

Zona IV.- Edificación Suburbana-Intensiva.

Comprende los núcleos de Salt, Hermanos Sabat, Fuente Mayor, Sarriá de Ter y Celrá. Montjuich y Montilivi a más de los pueblos de la Zona de influencia.

Las condiciones de edificación semejantes a las de las anteriores zonas aunque con mayores limitaciones de altura y volúmenes.

Zona V.- Edificación Suburbana Extensiva.-

Se proyectan los siguientes núcleos:

San Daniel.- Franja en la margen derecha del río Galligans que se prolonga hacia Puente Mayor a lo largo del Ferrocarril a Francia.

Montilivi.- Ubicado en las alturas de este nombre y ocupando el espacio grafiado en el plano correspondiente.

Vehinat de Sarriá.- Entre la carretera a Palamos a la montaña con miras a situar en ella las viviendas para trabajadores de la mediana industria allí enclavada.

Grupo Fábrica Torras en Sarriá de Dalt.

Y por ultimo una amplia zona limitando la zonificación Suroeste de la Ciudad.

La edificación será de tipo abierto, con limitaciones en la altura y hasta el 50% de parcela edificable.

Zona VI.- Edificación en Bloques.

Núcleos distribuidos alrededor del centro, en la forma indicada

en el plano ocupan las zonas más aptas para este tipo de edificación.

De estos núcleos, el del actual mercado de Abastos así como el ubicado entre el río Güell (nuevo desvío) Carretera a Manresa y Campo de Marte, tendrán volúmenes de edificación que no podrán sobrepasar los asignados para la edificación urbana intensiva, y los restantes tendrán la misma limitación que la señalada para la zona suburbana intensiva.

Zonas VI-VIII y IX.- Edificación en Ciudad Jardín.

Se sitúan estas zonas en la periferia y en las alturas que rodean la Ciudad (Montjuich, Pedreras y Palau Sacosta).

El tipo de edificación aislada, con mayor o menor aprovechamiento del solar según ^{se}trate de Ciudad Jardín intensiva semi-intensiva o extensiva

Zona X. Industrial.-

Se prevén las de Celrá y Sarriá de Ter.

El tipo de edificación corresponderá a su carácter, no permitiendo la vivienda en estas zonas, que además habrán de aislarse de aquellas por continuas de verde.

Corresponden a tipos de mediana y gran industria.

Zona XI. Tolerancia Industrial.-

Se prevén diferentes zonas de las que, unas existen ya en la actualidad y otros son de nueva creación. Su ubicación es la siguiente:

Vehinat de Sarriá.- Entre la carretera de Palamós y el río Ter.- Oeste de Sarriá.- Puente Mayor- San Daniel.- Margen izquierda del Ter en Domeny.- Ferrocarril-Dehesa.- Margenes de la acequia Monar en Salt y Santa Eugenia y Palau Sacosta a lo largo de la carretera de Barcelona a Francia.

Esta zona es la destinada a albergar a la mediana industria y cómoda si bien compatible con la vivienda.

Zona XII. Espacios Verdes.

Los más importantes se sitúan en las margenes del río Ter y alturas de Montjuich. Pedreras y Montilivi.

Zona XIII. Deportiva.-

Se han situado los campos de deporte de una forma estratégica dentro del perímetro urbano, de forma que todos los barrios dispongan de alguno en sus inmediaciones a más de los que puedan crearse al desarrollo los planes parciales.

Zona XIV.- Sanitaria

Se señalan los núcleos de la Residencia del Seguro de Enfermedad y el del Hogar Infantil de Nuestra Señora de la Misericordia, siendo las instalaciones en ellas permitidas, las correspondientes a su carácter.

Zona XV.- Hotelera

Se sitúa esta zona en la confluencia de los ríos Ter y Oñar.

La edificación, abierta y destinada a albergar solamente instalaciones de este tipo.

Zona XVI. Abastecimientos y Servicios.

En esta zona situada al Sur de la población entre la vía del ferrocarril R.E.N.F.E. y la nueva carretera a Barcelona se situará todo el complejo de mercados, almacenes, frigoríficos y demás servicios de abastecimiento de la ciudad.

Zona XVII.- Ferroviaria

Comprende el trazado del ferrocarril R.E.N.F.E. estación y demás instalaciones de la Compañía, así como las zonas de emplazamiento de las estaciones de vía estrecha de los ferrocarriles de San Feliu de Guixols y Olot situadas al Este y Oeste de la población en los límites del Plan.

Zona XVIII.- Militar

Situada en el centro de la futura ciudad, en el actual emplazamiento de los cuarteles, alberga las instalaciones de este tipo.

Zona XIX.- Protección de vías.

Comprende las zonas situadas a lo largo de carreteras y caminos sujetas a las limitaciones del artº 59 de la vigente Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Zona XX. Cementerios

Se prevee la ampliación de los de Gerona, Salt y el del barrio de San Daniel, así como su aislamiento con cortinas de verde.

Zona XXI.-Reserva

Se señalan los espacios situados al Oeste del Hogar Infantil de Nuestra Señora de la Misericordia y una amplia franja al Suroeste de la zonificación.

Zona XXII.- Bosque urbanizado

La constituyen el resto de los terrenos, sujetos a las limitaciones marcadas en el artº 69 de la Ley.

En las Normas Urbanísticas se detallan las condiciones de volumen uso y estética de las diferentes zonas que se han considerado anteriormente.

II.- SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES.- Con justificación de los actuales que se conservan o modifican y con el estudio de los de nueva creación.

Una simple inspección sobre Planos, de los que existen actualmente (deducida de la información urbanística y del Plano General actual de Gerona), dan una idea de la disposición que en la Ciudad actual tienen sus espacios libres y de lo deficitaria que es su superficie actual; lo reducido de su anterior término municipal y la existencia de sus numerosos rios, justifican en parte dicha falta de espacios libres o ajardinados, afortunadamente, existe la Dehesa, situada al Norte de la población con acceso fácil desde la misma y con una superficie suficiente para llenar las necesidades al respecto de las zonas más inmediatas y con carácter general de toda la Ciudad, pero las distancias en relación con los barrios situados al Sur, y al Este de la misma, hacen que precise proyectar, otros parques urbanos que permitan a los habitantes de los mismos trasladarse fácilmente a ella, por lo que a parte de conservar los existentes, se han proyectado los que se consideraban indispensables.

Como a complemento se conservan y se proyectan de nuevo, Plazas y pequeños jardines de barrio, distribuidos por toda la Capital, apro-

vechando los espacios que deja la red viaria y que son aptos para ello, aparte de los que figuran en proyecto en los distintos Planes Parciales aprobados y de los que resultaran en su día de la proyección de los bloques en altura a disponer; en las zonas de construcción a base de bloques aislados o en las zonas de la Ciudad-jardín en sus diversas manifestaciones.

Integran también estos espacios libres los Campos de deportes actuales y los que se proyectan en los Planes parciales aprobados y que se recogen en este Plan General revisado y también los espacios verdes de carácter privado, los que resultan de las fajas de protección y aislamiento, de las zonas industriales, de los Cementerios y sus ampliaciones, los de proyección de accesos y carreteras y finalmente las superficies de las grandes vías ajardinadas y arboladas que se prevén en el Proyecto y que por su amplitud y situación permita dicha decoración y finalmente las fajas verdes que se disponen a lo largo de algunos de los ríos, protección de los mismos.

Las superficies destinadas a espacios libres según agruparán en los siguientes conceptos:

| | |
|--|----------------|
| Parques y jardines | 149,68 Ha. |
| Viales y plazas | 14,59 " |
| Espacios deportivos | 39,53 " |
| Cursos pluviales (zonas de protección) - | <u>18,80 "</u> |
| TOTAL | 282,60 Ha. |
| | ===== |

que representa el 10% de la superficie total planificada sin incluir la superficie 107,32 Ha. de bosque urbanizado.

III. Núcleos urbanos representativos.- En el Plano número del Proyecto se fija una zona que podríamos llamar de Capitalidad en la que se concentran actualmente la totalidad de las funciones representativas, social, administrativa y la mayor parte de las actividades comerciales de la Ciudad.

A lo largo de las grandes arterias de tráfico rápido que corres-

ponderan a las principales Avenidas de la Ciudad o en intima conexión con ellas, se dispone en el Proyecto, los núcleos que albergarán los centros de carácter social y representativo a los distintos servicios de orden administrativo-sanitario y comercial, creadas con el objeto de descongestionar en el futuro aquel núcleo de Capitalidad representativo, a fin de que los nuevos núcleos estén además en contacto inmediato con los distintos barrios o districtos urbanos

IV.- RED GENERAL DE COMUNICACIONES EN RELACION CON LAS NUEVAS VIAS NACIONALES PROYECTADAS Y CON LAS DE CARACTER PROVINCIAL Y URBANO.

RED VIARIA URBANA.- Carreteras.- Se incorpora el Plan el trazado de la Autopista proyectado por el Ministerio de Obras Públicas, que a partir del acceso desde el Aeropuerto actualmente en vias de ejecución llega a las inmediaciones de Vilablareix, desarrollandose luego su trazado en linea recta por el llano de Salt, para describir luego una curva del gran radio y que pasando por las afueras y al Oeste de la población, atravesará el Ter, siguiendo por Tayalá en dirección a Francia, bordeando la ladera detrás del monticulo en que se asienta el grupo de viviendas del complejo industrial "torras" para ir a unirse a la actual carretera a la altura de Mediña.

Para el enlace con los distintos accesos de Gerona, capital, se han proyectado los tréboles de enlace siguientes:

Enlace con el futuro Aeropuerto, enlace con el acceso a Gerona por la carretera de Manresa, enlace con la carretera de Bañols y enlace con la carretera de Vergés.

Se dejan previstos los pasos grafiados en los planos del Proyecto para las demás vias de acceso a la Ciudad.

Las dificultades que planteara la penetración de la carretera de Manresa, se subsana haciendo acometer esta a la Autopista y siguiendo desde aqui por paso inferior, convirtiendose despues en una amplia arteria urbana hasta el centro de la población. Atraviesa el ferrocarril de Barcelona a Port-Bou (R.E.N.F.E.) por un paso superior (que

podría hacerse inferior, si resultara más conveniente al estudiar el Proyecto definitivo del mismo).

Los trazados de las restantes carreteras de Palamós, San Feliu de Guixols, las Planas, Sta Coloma de Farnés, se mantienen en su estado actual si bien, se las hace acometer a amplias Plazas de ordenación de tráfico, al objeto de suprimir al máximo, los puntos de conflicto que se presenten.

Se crea un enlace entre la carretera de Gerona a Palamós, con la de Gerona a San Feliu de Guixols a través del Valle de San Daniel, con lo que se facilita el tráfico transeccional exterior por el Este de la Ciudad.

Redi Viaria Urbana.- Se proyecta un eje principal de tráfico Norte-Sur que seguira en lo posible del cauce actual del rio Güell, una vez se halla efectuado su cobertura, es decir que ira desde su desembocadura hasta donde cambia de dirección hacia el Este (entendiendose que se sigue el recorrido aguas arriba), una vez pasado el Barrio de San Narciso. Desde aquí, continuara aproximadamente su trazado en línea recta hasta su unión con la carretera de Barcelona, a la altura de Fornells. Desde la desembocadura en el Oñar en dirección Norte, se prolongará a través de un nuevo puente sobre el Ter cuya construcción hallase actualmente iniciada, continuandose hasta enlazar con la carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera a la altura de la Riera Xunclá.

Se proyecta un eje Este-Oeste, que enlaza la carretera de San Feliu de Guixols con la de Manresa, a través de la Rda. de San Antonio M^o Claret y de la Plaza del Poeta Marquina, continuando con un nuevo trazado a través del Barrio Santa Eugenia, Salt, hasta el río Ter.

Se proyecta una Via de ronda exterior, que partiendo de la carretera actual de Madrid a Francia a la altura de la Fábrica Clevall, continuara hacia el grupo de viviendas Hermanos Sabat, sensiblemente paralela al Autopista hasta llevar a Vilablareix, en donde tuerce hacia el Este, para enlazar con la carretera de Gerona a San Feliu de Guixols, entre la Crehueta y Quart.

Se proyecta también, una via de renda interior, que partiendo de un enlace con la exterior antes citada, en el grupo de los Hermanos Sabat, discurrirá por Vehinat de Salt y tras el actual Sanatorio Mental continuara después por el antiguo término de Palau Sacosta, hasta unirse con la carretera de San Feliu de Guixols a la altura del actual Escuela Normal del Magisterio, en el Proyecto se consideran también como vias de primer orden, los accesos a las carreteras de Palamós a San Feliu de Guixols.

La red viaria secundaria grafiada en el Proyecto completa de forma eficiente la malla de la red viaria urbana.

Por lo que se refiere a la anchura de las vias de comunicación de primer orden, en las de nuevo trazado y aquellas en que a pesar de ser existentes sea viable la ampliación, la anchura no debiera ser inferior a los 40 mts. fijando como a limite minimo para las de segundo orden el 35 mts.

Plazas: Se representan buena parte de las existentes, aprovechando su disposición en la estructura de la red viaria y por lo que se refiere a las nuevas que se proyectan su situación é importancia viene dada por la de las vias que en ellas inciden. Se proyectan entre otras menós importantes.

La de San Felix de gran importancia y plataforma sobre el río Oñar la que actualmente se esta construyendo como a cobertura del citado río, entre la Avenida de José Antonio y Jacinto Verdaguer, llevandola hasta enlazar con el Puente de Isabel II, o sea hasta enlazar con el acceso por la calle General Primo de Rivera y por la Subida al Puente.

Se crea una plataforma el Oñar a la altura de la escuela Normal del Magisterio, para enlazar en la carretera de San Feliu de Guixols, a la via de ronda interior (calle de Emilio Grahit).

La Plaza del Hospital Militar, en la Subida en las Pedreras con enlace con el Paseo Arqueologico.

La que se proyecta frente al emplazamiento de las futuras estaciones junto al acceso de la carretera de Santa Coloma.

Y todas las grafiadas en el Proyecto y las que se proyecten en el futuro a consecuencia de los futuros Planos parciales que se vayan aprobando.

Ferrocarriles: En la información general urbanística que acompaña la presente memoria, se han enumerado los diferentes trazados actuales y los puntos de conflicto que plantean y que se complican y agravan cada día más, debido por una parte al enorme aumento experimentado en el parque de vehículos provincial y nacional y por otra por la intensa corriente turística que penetrando por la Frontera Francesa por los puestos de la Junquera, Port-Bou y Coll D'Ares.

De los puntos de conflicto reseñados, cabe destacar como más importante en el trazado del ferrocarril de Barcelona a Port-Bou, el paso a nivel de la Rda. de Fernando Puig, donde interfiere el tráfico que discurre en dirección a Francia, y también el de la Carretera de Manresa que interfiere el también importante tráfico con dirección a Salt, Anglés, Olot etc. y que aparte del tráfico viario é industrial que por ellos discurre, están afectados al desplazamiento diario de un gran número de obreros que tienen su trabajo habitual en la Capital. Al tener R.E.N.F.E. un servicio cada día más intenso de trenes tanto de viajeros como de mercancías, hace que el cierre de las vallas de estos pasos a nivel sea muy frecuente, con lo que se afecta perjudicialmente, al intenso tráfico antes aludido, máxima en el último de los pasos a nivel reseñados en que además queda afectado por la maniobra de los trenes por estar inmediato a la Estación.

Existe también el ferrocarril de San Feliu de Guixols, que lleva su traslado por una vía importante de la Ciudad, con un paso a nivel en la Carretera General de Madrid a Francia por La Junquera y que si bien no se halla efectuado por cierres tan continuados, es sumamente peligroso por el intenso tráfico que lleva la carretera a la velocidad que llevan los vehículos.

El ferrocarril de Olot, cuyo trazado discurre por el interior del Barrio de San Narciso, con un paso a nivel en la vía de acceso princi-

pal se presentan asimismo aunque con menos importancia los mismo inconvenientes.

Proyecto: Dados los anteriores puntos de conflicto y vistos los problemas que ello crea, se han estudiado las siguientes soluciones:

Se mantiene el trazado de ferrocarril R.E.N.F.E. en su actual estado, suprimiendo los pasos a nivel sustituyendoles por pasos superiores o inferiores que formarán parte de la red viaria principal. Se desplaza la estación de R.E.N.F.E. hacia el Sur aplazandola en el lugar donde la propia red tiene mayor superficie para poder disponer no solo las vias principales los edificios o instalación sino además la red de manobra correspondiente, descongestionando con ello el transito con el trazado del Autopista y la nueva carretera que discurrirá sobre lacobertura del río Güel suprimiendo los cruces que de otro modo existirian con el ferrocarril.

En el ferrocarril de Gerona a San Feliu de Güixols, se desplaza la Estación a las afueras de la Ciudad, más allá de la zona de los cuarteles con lo cual queda suprimido automaticamente el paso a nivel.

En el ferrocarril de Gerona a Olot se da una solución parecida, suprimiendo también el paso a nivel de la Avenida de San Narciso, realizandose en estos momentos por el Ministerio de Obras Públicas estudios sobre la conveniencia de mantener o suprimir este ferrocarril y el de Gerona a San Feliu de Guixols, por ello las soluciones de desplazamiento propuestas en el Plan General, seran susceptibles de versión según el criterio que adopte & en definitiva el Ministerio.

V. Previsión industrial futura.- Empezaremos por fijar las características de la actual industria gerundense: La actual industria radida en Gerona y en su zona de influencia, es esencialmente la misma que se indicó en el Plan de Ordenación que hoy se revisa, por lo que no se detallan nuevamente. Sin embargo debemos considerar que el complejo industrial de hilados & tejidos que se desarrolla a lo largo de la acequia Monar, es cada dia más importante. También tiene cada día mayor volumen

la concentración industrial papelera enclavada en Sarriá de Ter, la industria química de Palau Sacosta y la del cemento ubicada en San Julian de Ramis.

A estos núcleos industriales hay que añadir una serie de industrias cárnicas, metalúrgicas y madereras que se distribuyen en caso todo el area del Plan y asimismo existe también un gran número de imprenta y de talleres de mediana importancia de reparaciones mecánicas. Son asimismo importantes las ladrilleras que existen diseminadas por la periferia area urbana y las canteras y talleres de manipulación de piedra que se ubican en la zona de las canteras y en otros lugares de extracción.

La inversión industrial es cada día de mayor importancia la mayoría por no decir la totalidad de las grandes industrias están ampliándose algunas a ritmo acelerado en estos momentos, como a dato significativo podemos decir que solamente en los dos últimos trimestres se han presentado en el término municipal de Gerona 33 solicitudes para la instalación de nuevas industrias o para la ampliación de otros ya existentes, siendo una verdadera lastima que muchas de las peticiones presentadas no podran resolverse satisfactoriamente, por las dificultades actuales de localización que existen al no disponer de adecuadas zonas industriales, creando un problema vital para la Ciudad, que el presente Proyecto de provisión industrial trata de resolver.

Localización industrial: Anteriormente ya se han iniciado algunas de las ideas y de los motivos que marcan la pausa para esta localización que debe ponderarse en todo momento con el objeto primordial de la ordenación industrial, o sea el de proporcionar las maximas facilidades de inversión, desarrollo y funcionamiento de las actividad industrial, sin que ello sea en menoscabo del desarrollo de los restantes sectores que integran una gran Ciudad moderna.

Entre dichas circunstancias podemos enumerar a) la facilidad de transporte y comunicaciones que permitan en todo momento la recepción y entrega de grandes volúmenes de materias y productos, sin causar perturbaciones en el tráfico general. b) Adecuado abastecimiento de agua

Aparte de las anteriores zonas industriales señalamos el emplazamiento de un polígono industrial autónomo, de grandes proporciones, junto al actual pueblo de Celrá. Dicho polígono escapa por su importancia y volumén a las consideraciones naturales de desarrollo de la Ciudad de Gerona y está previsto como polígono de crecimiento industrial o Regional y también como posible polígono de descongestión para la industria barcelonesa en proyección hasta la frontera francesa.

Aparte de las anteriores zonas, existen otras de tolerancia que se conservan como son las de la zona comprendida entre la Avenida de Jaime I y el actual trazado del río Güell, las dos manzanas existentes junto a la carretera actual de Madrid a Francia por La Junquera a ambos lados de la calle de San Juan Bautista de la Salle y las de la Aurora, habiéndose eliminado las restantes que figuraban en el Plan anterior, ya que por su poca importancia no exige mantenerlas.

Lo mismo que se hizo en el Plan actualmente vigente, se consideran núcleos industriales a extinguir, los siguientes:

Núcleos ubicados junto a las calles de Primo de Rivera y de la Industria.

Núcleos ubicados en la carretera de Barcelona y calle de Emilio Grahit.

Núcleos situados junto al puente de la Barca.

Núcleo Cleval y junto a la carretera de Santa Eugenia.

Los demás núcleos son de pequeña importancia y de carácter permanente y se ha procurado incorporarlos en las respectivas zonas industriales. Asimismo en los emplazamientos propicios para su ubicación se respetan las superficies ocupadas por industrias aisladas, tales como canteras, fábricas de cemento, de cal, ladrillería, etc., en que su situación depende de la ubicación de la materia prima.

Como resultado de cuanto antecede, figuran las superficies que en el Plan General se han destinado a industria, en sus diversas excepciones y a tolerancia industrial que suman aproximadamente en junto 370 y 360 hectáreas respectivamente.

VI. Delimitación del perímetro urbano. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9º (apartado 1) de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de 26 de mayo de 1.956, en el plano nº 6 del presente Proyecto se han fijado concretamente los límites perimetrales que enmarcan el terreno objeto del presente Planeamiento y que comprenden el terreno urbano y zonas de reserva, donde tendrán aplicación las normas urbanísticas que forman parte del Proyecto, disponiendo fuera de dichos límites, el suelo rústico, para el que regirán las normas correspondientes a dicho concepto.

El suelo urbano estará formado como puede verse en dichos Planos por el actual casco de la población, por los ensanches actuales y por aquellos sectores de la Ciudad en que existen ya Planes Parciales aprobados oficialmente, Planes que se ha procurado incluir íntegramente en el presente Plan General revisado. A este suelo urbano se agregan como ya hemos dicho las zonas de reserva formadas por las superficies que la previsión aconseja preparar para el futuro desarrollo urbano de la Capital, en el plazo previsto para la ejecución del Plan, además de aquellas otras ya delimitadas en líneas generales y en las que se han proyectado zonas de edificación urbana en sectores periféricos de la actual población además de otras zonas de edificación suburbana, industrial, de Ciudad-jardín en distintas excepciones, espacios libres y verdes y zonas deportivas y de parque urbano.

El resto del terreno no incluido dentro de las calificaciones urbanísticas anteriores es el que corresponde al suelo rústico ya indicado.

Estudio económico financiero.- De acuerdo con la vigente legislación, la ejecución de un Plan General de Ordenación Urbana ha de supeditarse a las posibilidades económicas y a las necesidades inmediatas y previsibles a breve plazo de la Ciudad, conjugando estas necesidades con aquellas posibilidades y llegando a un programa de actuación práctico y progresivo, las citadas posibilidades fijarán unas limitaciones a la expansión urbana, obligando a dejar fuera de ordenación zonas que aún reuniendo buenas condiciones de planeamiento inmediato, de incluir las sustraerían prematuramente a la explotación agrícola o forestal, superficies muy necesarias, cerrando aparte de superficies de actuación desproporcionadas en relación con aquellos medios económicos, pérdidas para la economía pública y privada y a la vez una mayor área para la especulación de terrenos y muchas veces un grave perjuicio para el desarrollo normal de los servicios urbanos.

Por lo que hace referencia a los medios económicos que será preciso obtener y movilizar para la realización del Plan, estos serán de muy diversa índole según las clases de obras que lleve consigo la planificación y que deben llevarse a cabo, unas por ejemplo como son las de construcción de las principales vías de comunicación, se escapan de las posibilidades y de la esfera de actuación municipal, nos referimos por ejemplo a los costes de las vías de acceso, de la autopista, del trazado de la carretera Nacional de Madrid a Francia por La Junquera etc., en que la ejecución y financiación son de ámbito Nacional, debiendo ser resuelto por el correspondiente Ministerio. Otras de análoga clase y por consideraciones semejantes serán de ámbito Comarcal o Provincial, no interviniendo en su financiación los municipios afectados, aún cuando en muchos casos su ejecución repercutirá directamente sobre las condiciones de vida y sobre la economía de dichos municipios, pudiéndose llegar en otros casos a aportaciones o a colaboraciones con los Organismos promotores. Otras obras serán financiadas (por conveniencia propia) por iniciativa particular, que podrá llegar incluso a subrogarse en aquellas obligaciones económicas que podrían corresponder al propio Municipio.

De acuerdo con la legislación vigente el Ayuntamiento podrá en todos los casos formular los correspondientes Planes Parciales, ya sea por su propia iniciativa, ya en colaboración con Entidades o Particulares y en estos casos una vez aprobados éstos y redactados los correspondientes Proyectos de Urbanización, se procederá a la realización de las obras comprendidas en los mismos que son las que en definitiva llevan a la realización del Plan General, disponiendo por ello, aparte de sus propios medios, de las correspondientes exacciones y contribuciones especiales en los porcentajes que la vigente legislación fija y autoriza.

Los propietarios o Entidades afectados por el Plan y por lo tanto, por los Planes Parciales, vendrán obligados aparte de contribuir con la cesión en la parte que fija la vigente Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de los viales y espacios libres (artículos 116 y siguientes) a satisfacer las aportaciones que según el régimen de actuación elegido, les corresponde por obras, servicios, expropiación de parcelas, etc. etc.

Como a obligación indeclinable, para la realización del Plan, figura en primer lugar el importe, del Presupuesto Especial de Urbanismo, que según el artículo 176 de la citada Ley fija las Poblaciones y Capitales de más de 50.000 habitantes, el 5 por 100 del importe de los Presupuestos ordinarios aprobados y las exacciones urbanas y anticipos que fija el artículo 176.

Para desarrollar el Plan y facilitar la realización que la iniciativa particular vaya proyectando y ejecutando, el Ayuntamiento dará las máximas facilidades, y cuanta cooperación técnica y apoyo precise siempre que dichas iniciativas queden dentro de lo previsto en el desarrollo sistemático del Plan General, pudiendo así irse realizando éste, existiendo una ponderación entre las posibilidades económicas y el planeamiento previsto, ya que las zonas urbanas en que radica el desarrollo sucesivo, son las que a nuestro parecer precisan para el encauzamiento ordenado del crecimiento de la Población en su normal desarrollo.

Régimen de actuación.- El Plan General revisado, está concebido para ser realizado en un plazo de sesenta años, la amplitud de su concepción, la gran extensión de la superficie afectada para su desarrollo, la diversidad y complejidad de obras a que su puesta en práctica a través de una serie de Planes Parciales y de Proyectos de Urbanización a redactar, ha de dar lugar a un estudio en orden a la urgencia y preferencia de los Planes y obras a ejecutar, marcando etapas de realización. Esto está también de acuerdo con lo dispuesto en la vigente Ley de Régimen del Suelo tantas veces reseñadas, que establece que los programas de actuación serán revisables por el propio Ayuntamiento cada cinco años. Ello dará lugar al estudio de las distintas obras previstas en el Plan en orden a la urgencia de su realización para determinar las que deben efectuarse en los primeros dos quinquenios, dejando al orden de las demás subordinadas a las sucesivas revisiones que periódicamente efectuará el Ayuntamiento.

Obras incluidas en el primer quinquenio:

Terminación de las obras de cobertura parcial del río Oñar y de urbanización de su zona de influencia, obras ya en ejecución actualmente, así como las de terminación del encauzamiento del río (tercer tramo)

Iniciación de las obras de desvío del río Güell, a partir del barrio de San Narciso y cobertura del actual cauce, urbanizando la nueva vía que así se forma.

Iniciación de las obras del nuevo Puente sobre el río Ter, en la variante de la Carretera General de Madrid a Francia por La Junquera y de los tramos de carretera que servirán de acceso al mismo.

Replanteó, expropiaciones é iniciación de las obras de la futura Autopista, a su paso por las afueras de la Capital.

Estudio del Proyecto de enlace de la gran vía Norte-Sur, de la gran-vía de ronda interior y del nuevo acceso a la carretera de Manresa

Traslado de las Estaciones de los ferrocarriles de Vía estrecha, a su nuevo emplazamiento y estudio del Proyecto del nuevo emplazamiento de la Estación de la Red. Nacional de Ferrocarriles Españoles y Servi-

cios anexos.

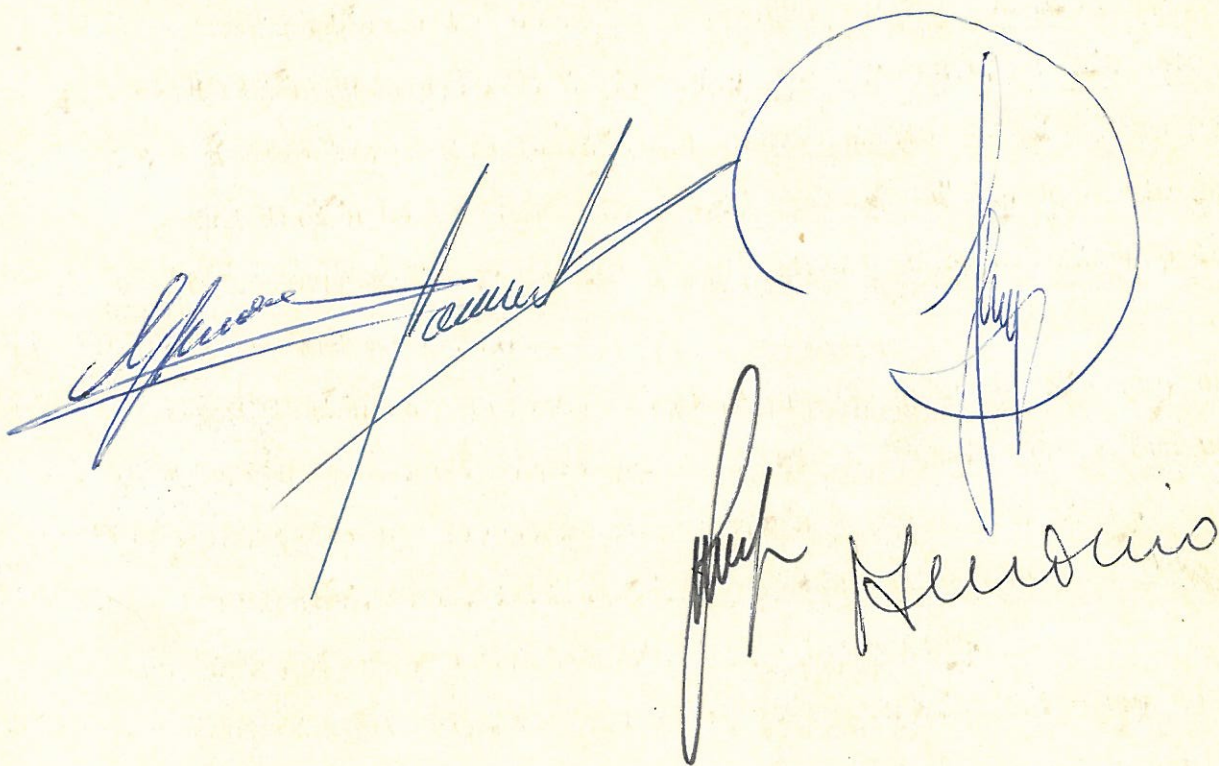
Estudio del planeamiento de las zonas hoteleras y de abastecimientos é iniciación de las correspondientes obras.

Iniciación de la repoblación y conservación de las zonas verdes de las Pedreras, Montilivi, Sanatorio mental y de las zonas de protección de las nuevas vías proyectadas de las zonas de protección industrial, de las de Cementerios y de las de protección de caminos y carreteras.

Se iniciarán las obras de urbanización correspondientes a las zonas de deportes de Palau Sacosta y de Salt.

Se proseguirá el desarroolo de los Planes Parciales aprobados y en curso de ejecución y de los que se proyecten y aprueben durante el quinquenio.

Estudio e iniciación de los trabajos correspondientes al Proyecto de saneamiento general de la Ciudad hecho en colaboración con la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental.



The bottom section of the document contains handwritten signatures and a circular stamp. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'J. Serra' or similar, with a long horizontal stroke extending to the right. Below this, there is another signature, possibly 'J. Serra', written in a more compact style. To the right of these signatures is a circular stamp containing a vertical signature. Below the stamp, there is a large, handwritten signature that reads 'J. Serra'.