

Lonificación

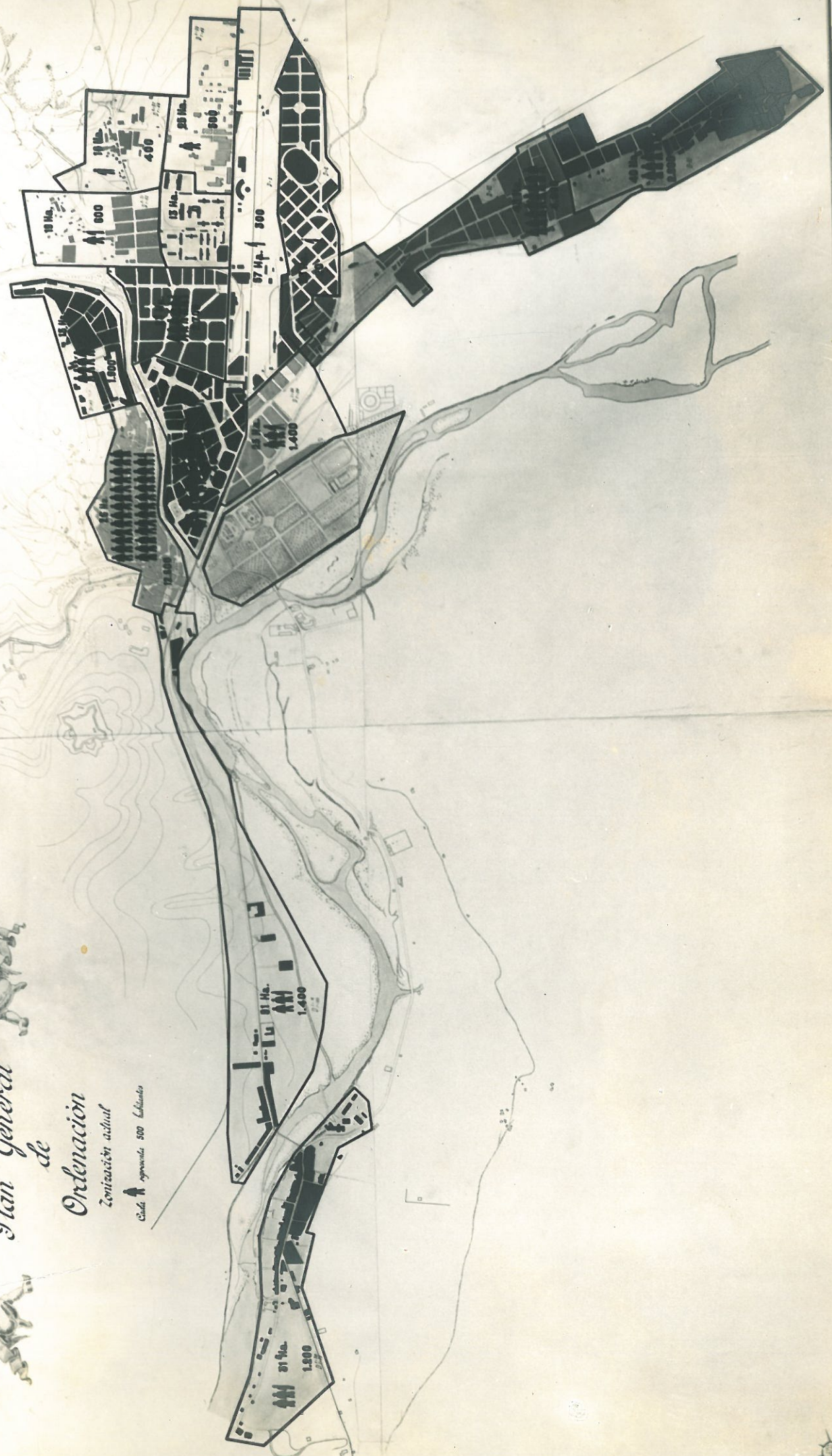
Estado actual

GERONA

Plan General de Ordenación

Zonificación actual

Cada 10 representas 500 Metros



Lonificación

Proyecto

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE LA CIUDAD DE GERONA.

ZONIFICACION.

Para establecer una zonificación del conjunto futuro de Gerona, es decir, la designación de los núcleos - que han de destinarse a los diferentes usos urbanos, es indispensable conocer previamente la superficie necesaria, que dependerá del número de habitantes futuros, y - éste a su vez del crecimiento demográfico. Es necesario basarse, por una parte, en la hipótesis de crecimiento y, por otra, en las categorías sociales integrantes de la - Ciudad.

LA CONSTITUCION SOCIAL DE LA CIUDAD.-

La previsión de las necesidades de la Ciudad respecto a su desarrollo urbano para un período de tiempo determinado y el planteamiento de una hipótesis de crecimiento razonable, exigen la determinación, en primer lugar, del destino de las actuales zonas respecto a su capacidad de absorción de población futura, y de la utilización de las inmediatas, las que podríamos llamar hoy de reserva, hasta un límite prudente y todo ello unido a -- las supuestas necesidades de la población futura, factor determinante de la utilización diversa de las zonas, de acuerdo con las necesidades que puede experimentar la -- Ciudad y que tiene por fundamento la composición social de la población.

El desarrollo de los tres factores básicos de la -- Economía: el industrial, el comercial y el de servicios, hace prever para un futuro inmediato la gran importancia del factor industrial, como se indica en el planteamiento urbano de la industria, y, en consecuencia, el incremento porcentual del sector social formado por el personal especializado, braceros y ayudantes. También, en ge-

neral, el de profesionales liberales y los similares en categoría industrial y comercial. Tales consideraciones irán dando en su momento el destino parcial de las zonas, de acuerdo con las necesidades sociales. En realidad, y a los efectos del Plan General, interesarán estos datos sólo en segundo lugar respecto a necesidades globales de las zonas o conjuntos de éstas.

Al carecer de estadísticas adecuadas de la composición social de las ciudades españolas, y de la de Gerona en nuestro caso, se ha confeccionado una para nuestra Ciudad, con los datos que ha sido posible obtener, para ayudar a comprender su carácter esencial, que es el de mayor predominio del elemento representativo y comercial, más que en otra ciudad similar en importancia industrial, a causa de ser centro de una importante comarca y capital de una bien clasificada provincia. Su composición social acusa un 26,44 por 100 de clase acomodada y medianamente acomodada, por un 73,56 por 100 de clases modestas constituidas por obreros especializados y braceros, coincidiendo tal cifra, aunque defasada, con un cálculo también aproximado del actual destino de la edificación.

En vista de lo que antecede se lleva la hipótesis de constitución social de la ciudad al porcentaje siguiente: 30% de personas más o menos acomodadas, comprendiendo en ellas a comerciantes, industriales y profesionales liberales con sus ayudantes o categorías similares y el 70% restante destinado a personal integrado por especialistas y braceros, y es en función de tales datos que se planean las áreas urbanas necesarias y el tipo de --

edificación de las mismas como se detalla en el apartado correspondiente.

Y éste es el elemento principal a tener en cuenta - en el desarrollo de los planes parciales, sin olvidar -- los núcleos iniciales básicos, especialmente los de valor histórico, y las posibilidades de dar carácter orgánico a los nuevos sectores, en especial con referencia - al conjunto, aparte de las condiciones de espíritu y tradición. Todo ello, naturalmente, concebido con un margen de elasticidad suficiente que permite la adaptación, en todo momento, a las necesidades que se planteen, en especial de los Servicios.

ZONIFICACION PROYECTADA.-

Todo el estudio se hace para una hipótesis de tiempo de 60 años a partir del último censo nacional, de un valor aproximado de 40.000 habitantes, y para un valor - límite de 100.000 a fin de siglo, o sea para un crecimiento de 60.000.

ZONA I - CASCO ANTIGUO.-

La zona del Casco Antiguo se mantiene dentro de los límites de la actual. Dado que su principal problema es el de excesiva densidad de población, en ciertos núcleos del casco, se preve el saneamiento de los mismos y, en consecuencia, la reducción de su alta densidad, fijándola en un promedio nuevo de unos 400 habitantes por Ha., lo que significa reducir la capacidad total de la zona a unos 8.664 habitantes.

La resolución en detalle de su urbanización se veri

ficará en el Plan Parcial correspondiente en redacción, - en el que se planteará el problema del acceso al Barrio, aprovechando el mismo acceso a Pedreras, y se mejorarán sus comunicaciones interiores y exteriores mediante el - recorrido interior y el exterior de las murallas.

Se planteará urgentemente la urbanización de sus plazas e itinerarios arqueológicos-artísticos y se tendrá - en cuenta la comunicación de la plaza de San Félix con - la de San Agustín, cuestión básica para poder valorar la reforma interior del Barrio de La Barca y del Galligans. Todo ello sin olvidar su carácter extraordinario de barrio museo y el ser uno de los marcos urbanos nacionales más notables, con sus rincones escogidos, que el tiempo y las generaciones han consagrado con devoción y respeto.

ZONA II - ENSANCHE DEL MERCADAL.-

Esta zona sigue en el proyecto la misma delimitación que la actual. Se prevé, en un futuro próximo, su edificación en condiciones semejantes a las actuales o sea a base del tipo de edificación urbana intensiva tal como - se esboza en las normas de este Plan General y que se - completarán en su día en el Plan Parcial correspondiente.

Su densidad actual se elevará al terminar su construcción, calculándose la capacidad posible de la zona - en unos 12.338 habitantes.

Se prevé la plaza de cubrición del río, como punto de arranque de la reforma interior que abre una vía de - tráfico rodado paralela a la calle Primo de Rivera que - pasa a ser vía comercial con tráfico exclusivo de peato-

nes. También se tiene en cuenta el saneamiento de la zona de la calle del Pavo y alrededores y la urbanización de la recoleta Plaza del Hospital viejo.

El núcleo industrial de la calle Primo de Rivera es declarado a extinguir en el futuro. La zona de tolerancia a lo largo de la vía del f.c. actual, se mantiene en el proyecto.

ZONA III - ENSANCHE DE LORENZANA.-

Dicho ensanche presenta una densidad inferior a la admisible para el tipo de edificación urbana semi-intensiva que puede admitir unos 400 habitantes por Ha. Esta densidad ha sido la base del cálculo para el futuro de la zona. Su trazado, valorizado por una vía diagonal, sólo presenta el problema de su organización de acuerdo con las necesidades colectivas de la zona y las generales de la Ciudad. Contiene la zona un sector de Zona de tolerancia industrial como prolongación de la de igual naturaleza del Mercadal.

ZONA IV - DEL GUELL.-

Esta zona está destinada a ser edificada con tipo semi-intensivo, y además aislado en ciertas subzonas. Su capacidad llega a los 5.854 habitantes, muy superior a la de 1.430 que tiene en la actualidad. En su proximidad al magnífico escenario natural de la Dehesa se edificará con suburbana extensiva, para no quitar vistas hacia la Catedral desde la Dehesa.

ZONA V - PEDRERAS.-

Por su extensión y naturaleza se admite, para el -

proyecto de zonificación de dicho sector, una capacidad de unos 1.000 habitantes; lo que significa una media inferior a 60 habitantes por Ha., muy de acuerdo con los usos que puede admitir dicho sector que son del tipo de ciudad jardín con todas sus variantes.

ZONA VI - CARMEN.-

Se prevé en esta zona, dadas las actuales circunstancias, su destino a zona de edificación urbana semi-intensiva que permitirá elevar su capacidad a unas 4.400 personas.

ZONA VII - DEL FERROCARRIL (1º SECTOR).-

Este sector, por su céntrico emplazamiento, se destina a la edificación urbana intensiva, admitiendo una densidad de unos 500 habitantes por Ha. Su capacidad se calcula en unos 8.500 habitantes.

ZONA VIII - DEL FERROCARRIL (2º SECTOR).-

Dicha zona, disminuida ya de altura en su edificación por alejarse del baricentro urbano, se dedica a la edificación urbana intensiva, y en parte, aislada semi-intensiva, calculándose el promedio de densidad, para el desarrollo del plan parcial correspondiente, de unos 300 habitantes por Ha.

ZONA IX - DEL FERROCARRIL (3º SECTOR).-

Esta zona, situada a continuación de la anterior, queda constituida por los tres grupos de edificación siguientes: Suburbana Intensiva, alrededor del núcleo industrial permanente; Suburbana Extensiva hasta la zona verde del Güell y finalmente Ciudad Jardín en el contacto con el -

Parque Puerta de Gerona. La capacidad total de la Zona es de unos 3.700 habitantes.

ZONA X - PALAU SACOSTA.-

Se prevé el tipo de edificación suburbana intensiva en la mayor parte de la zona; creando, no obstante, un sector de edificación suburbana extensiva que se une a los dos núcleos industriales. Tiene un sector en cuña, de Ciudad Jardín, en contacto con la Puerta de Gerona y que se inicia a continuación del de la zona IX. Su población comprende unos 8.000 habitantes.

ZONA XI - MONTILIVI.-

Dicha zona está destinada a varios fines. Por una parte, el completar la zona actual en barriada jardín y, por otra, el de resolver una zona residencial afecta al núcleo industrial de PALAU SACOSTA que se resuelve con edificación suburbana extensiva.

El frontis de la zona, frente al Oñar, se proyecta de edificación semi-intensiva aislada, para dar perspectiva al magnífico recodo del río respaldado por una faja de edificación suburbana intensiva. La capacidad de esta zona es de unos 3.700 habitantes.

ZONA XII - CUARTELES.-

El proyecto, en terminación, albergará a unos 4.000 soldados.

ZONA XIII - VIVIENDAS PROTEGIDAS. e

En el proyecto, actualmente en ejecución, se prevé una capacidad de la zona para unos 2.400 habitantes.

ZONA XIV - ESTACION.-

Es una zona residencial que sirve también a la zona industrial inmediata a la misma. Se resuelve con edificación suburbana intensiva.

ZONA XV - VEHINAT.-

Esta zona tiene el tipo de edificación suburbana intensiva con una densidad de unos 200 habitantes por Ha., que eleva la capacidad de la zona en proyecto a unos --- 3.700 habitantes.

ZONA XVI - SALT.-

Dicha zona comprende el núcleo del pueblo de Salt, que se registrará por la Ordenanza nº. 6 de edificación suburbana intensiva propia de tales cascos urbanos antiguos y proyectándose edificación en Ciudad Jardín para su zona norte, actualmente en desarrollo.

ZONA XVII - ENSANCHE SALT.-

Esta zona comprendida entre Salt y el ferrocarril se destina a prever las necesidades de crecimiento que presente el pueblo. Como zona residencial se rige por la Ordenanza nº. 7 de edificación suburbana extensiva, con una densidad de unos 100 habitantes por Ha.

Se prevé una zona de Tolerancia Industrial.

ZONA XVIII - SAN DANIEL.-

Se mantiene rigurosamente su carácter actual, contándose como máximo el doblar la población, principalmente al edificarse a lo largo de su vía de unión con la capital.

ZONA XIX - PEDRET Y PUENTE MAYOR.-

Es la zona residencial obrera inmediata a la zona industrial de Pedret. Su densidad se eleva a los 150 habitantes por Ha. en previsión de albergar unas 4.500 personas. El tipo de ordenación es el de edificación suburbana extensiva, con partes más reducidas de suburbana intensiva y Ciudad Jardín.

ZONA XX - SARRIA.-

En el núcleo actual no se prevé un aumento de población dada la densidad actual de su casco viejo y venir éste limitado por el río y carreteras que dificultan su ampliación. Se mantiene la población actual, previo el saneamiento debido de la zona.

ZONA XXI - ENSANCHE SARRIA.-

Es la zona de vivienda de la población laboral afecta a las zonas industriales inmediatas. Se rige por la Ordenanza nº. 7 de edificación suburbana extensiva y se prevé una densidad de unos 150 habitantes por Ha., capaz para albergar unos 2.000 habitantes. También tiene un núcleo de Ciudad Jardín con una densidad media de 75 habitantes por Ha.

ZONA XXII - OESTE DE LA BARCA.-

Se continuará la edificación iniciada en la actualidad en tal zona, reglamentándose con el tipo de edificación en Ciudad Jardín de distintos tipos con densidades que se acomodarán a la topografía del terreno y de una media de unos 75 habitantes por Ha.

ZONA XXIII - BARCA.-

Se destina a la edificación suburbana extensiva para un total de 1.700 habitantes.

ZONAS XXIV - XXV - XXVI - XXVII - INDUSTRIALES.-

Constituyen las zonas industriales del proyecto y su descripción y características se especifican en las posibilidades industriales del Plan y en el apartado correspondiente a la industria.

ZONA EXTERIOR AL NUCLEO URBANO.-

El conjunto de las zonas descritas anteriormente forman el núcleo urbano previsto para el desarrollo de Gerona. El exterior del mismo lo constituye la zona libre permanente que hay que proteger de edificación anárquica. Se admiten, en ella, construcciones; pero de forma que no tengan carácter urbano y para ello se definen las restricciones que se detallan en las Normas del Plan.

Se admiten la división de la Zona Exterior en Zonas de Reserva y en Zonas Libres Permanentes. Se diferencian en el grado de rigidez porque se tolera en ellas la edificación y sus usos, ya que las primeras son las válvulas de expansión de todo aumento de necesidades sobre las previstas en el Plan.

ZONAS ESPECIALES.-

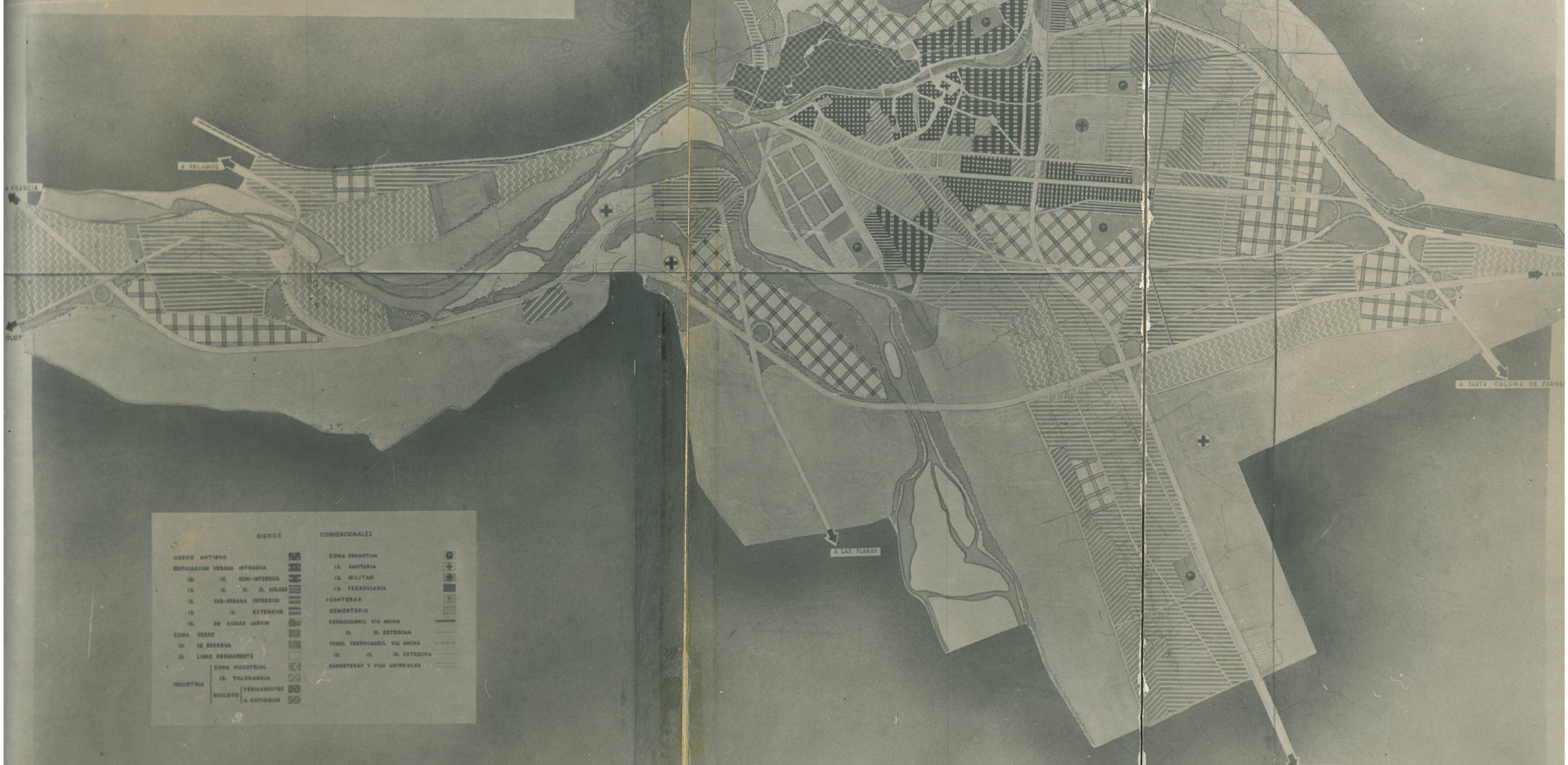
Se incluyen en esta denominación las zonas verdes, de deportes, cementerios, militares, etc., que sólo se podrá dedicar a estos usos y admitirán, en cuanto a edificación, primeramente las destinadas al cumplimiento de dichas finalidades, que se indican en la Ordenanza.



GERONA

PLAN GENERAL DE ORDENACION

ESCALA 1:4.000



SIGNOS		CONVENCIONALES	
CASCO ANTIGUO		ZONA DEPORTIVA	
ESPECIFICACION URBANA INTENSIVA		19. SANITARIA	
19. SEMI-INTENSIVA		19. MILITAR	
19. 19. 19. 19. AISLADA		19. FERROVIARIA	
19. SUB-URBANA INTENSIVA		*CANTERAS	
19. EXTENSIVA		CEMENTERIO	
19. EN CIUDAD JARDIN		FERROCARRIL VIA ANCHA	
ZONA VERDE		19. 19. ESTRECHA	
19. DE RESERVA		TUNEL FERROCARRIL VIA ANCHA	
19. LIBRE PERMANENTE		19. 19. 19. ESTRECHA	
ZONA INDUSTRIAL		CARRETERAS Y VIAS ANTERIALES	
INDUSTRIA	19. TOLERANCIA		
	19. PERMANENTES		
	19. A ESTINGUIR		

Memoria Descriptiva

Etapas de ejecución del Proyecto

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE LA INMORTAL CIUDAD
DE GERONA Y DE SU ZONA DE INFLUENCIA.

ETAPAS DE EJECUCION DEL PROYECTO.--

El desarrollo del proyecto del Plan General, dado el número de años que abarca y la cantidad de obras a llevar a cabo, hace necesaria dividir la duración del mismo en cortos períodos de tiempo en los que pueda fijarse, con la necesaria prudencia, un conjunto de realizaciones. Dado que en el plan se han hecho previsiones hasta el año 2.000, se fijan, como fin de etapa, los años 1.960, 1980 y 2.000 y como base el año 1.940, es decir, se divide la realización del mismo, en tres etapas de 20 años y, en ellas, se indica el orden, en importancia, de las obras a desarrollar dentro de las previstas, y siempre sin olvidar el carácter elástico del Plan, cuya principal virtud ha de ser, la facilidad de incorporar al mismo toda probable variante y esto exigirá que constantemente se revise el conjunto, condición indudable para que la ciudad prevista se realice con las mejores condiciones y de acuerdo, en todo momento, con la realidad de las circunstancias.

→ Se ha puesto de relieve la importancia industrial de Gerona en diversos puntos del Plan General, como factor básico de su crecimiento. En consecuencia, la preparación de las zonas industriales y el estímulo de todo cuanto redunde en fomentar las instalaciones de este tipo, debe ser acometido desde la primera etapa, de manera que se evite todo lo arbitrario en tan importante actividad.

Así pues, se deberá disponer, oportunamente, de las zonas industriales necesarias, a cuyo efecto se ha de proceder a la preparación de las de Palau Sacosta, Salt, Sarriá y

la de San Julián, de manera que se estimule la ocupación de las mismas, preparándolas debidamente.

La acertada localización de la industria es fundamental por mandar sobre los demás factores y decidir, en consecuencia, la estructura del conjunto.

Estas zonas, aparte de las condiciones necesarias para tal uso, dependen en gran parte de las comunicaciones y, en último grado, del ferrocarril, circunstancia que no debe olvidarse para llevar paralelas tales actividades, industria y trazado del ferrocarril, en el desarrollo del Plan General,

En primera etapa podría iniciarse, como se ha dicho, la preparación de las zonas industriales de Palau Sacosta, Salt, Serriá y San Julián, dentro de las necesidades sentidas, preparación que en segunda etapa se iría completando, hasta terminarla en la tercera, junto con la de Palau Sacosta, ya de acuerdo con la nueva localización de la RENFE. X

La vía de fonda a través de Pedreras y Palau Sacosta, con su puente en la plaza de San Félix, puede prepararse en primera etapa para terminar su realización en la segunda. El desvío de la carretera de Manresa, convendría se realizara en segunda etapa, a fin de suprimir el exceso de tráfico que circula por el centro de Santa Eugenia y Salt.

→ El nuevo trazado de RENFE, se deja para segunda y tercera etapa. Sin embargo será conveniente el plantearse oportunamente, ya que el paso a través de las vías es de una urgencia inapazable y, su coste, aunque la construcción fuera provisional, muy elevado. En primera etapa, se fija la obra de reforma interior de cubrición de la plaza sobre el río Oñar, y abertura de la vía paralela a la calle de Primo de Rivera,

obra ya planteada, y de verdadera urgencia, que permitirá cerrar al tráfico rodado tan importante vía.

También se incluyen en primera etapa, la otra obra básica de reforma interior, que es la del acceso a la zona de Pedreras y el barrio Antiguo.

Asimismo podría iniciarse en primera etapa la preparación de la zona verde y principales del Plan General, tales como el parque del recodo del Oñar, el exterior de Montilivi y el superior de Pedreras, aparte de las zonas verdes de protección de la zona histórico-arqueológica, y del recorrido del Galligans.

X El problema de comunicación de las dos zonas en que el trazado RENFE divide a Gerona, se debería plantear en primera etapa, sea el que sea el tiempo de realización del proyecto del nuevo recorrido. El paso a nivel de Sta. Eugenia; el paso del eje Este Oeste, y el ensanche del actual paso de la plaza de Correos a Dehesa, se deberían ~~termina~~ su realización en segunda etapa y en primera las más urgentes.

X Las obras de saneamiento y decoro del Barrio Antiguo, también deberían iniciarse en primera etapa, comprendiendo la solución del problema del barrio de la Barca, principalmente, y complementándola con el recorrido histórico-artístico interior y exterior, enlazando con la vía de ronda que podría pasar a segunda etapa.

X En cuanto a las zonas residenciales, se planteará su desarrollo de acuerdo con las necesidades de la población para poder atender a su crecimiento y debida urbanización. En primera etapa, deberían redactarse los planes parciales correspondientes, que canalizarían debidamente toda actividad constructiva, y llevar adelante el estudio completo de los ser-

vicios urbanos de la ciudad con carácter total y orgánico según las necesidades indicadas en el Plan General.

Las necesidades dictarán en cada momento las obras de más interés, teniendo siempre como punto de partida el Plan General, pero adaptándolo a todas las vicisitudes y modificaciones que las circunstancias requieran, ya que nunca se ha dejado concebir este Plan General con carácter elástico.

× Sin olvidar la influencia de la renta de la ciudad, y apoyo particular y estatal, se describe a continuación un pre supuesto de obras y de escalonamiento en el tiempo de duración del presente Plan.

OBRAS QUE COMPLETAN LAS ETAPAS DEL PLAN.

ESTUDIO PREVIO:

Planteamiento de la distribución en zonas.

Localización de las zonas industriales y su dependencia de las comunicaciones.

Paralelismo entre incremento de la actividad industrial y trazado del ferrocarril

DIVISION DE ETAPAS.

1ª Etapa: 25 años. Fine en 1965 (a los fines de realización de obras).

- Preparación de las zonas y núcleos industriales de:
 - Palau Sacosta
 - Salt
 - Sarriá
 - San Julián de Ramis.
- Preparación de la vía de ronda a través de Pedreras, Palau Sacosta y Puente en la Plaza de San Félix.
- Estudio del nuevo trazado RENFE.
- Plaza sobre el río Oñar.
- Apertura de la vía San Francisco.
- Acceso a Pedreras y Barrio Antiguo.
- Enlace de los ferrocarriles de Olot y San Feliu.
- Preparación de zonas verdes principales del Plan General
 - Parque recodo del Oñar
 - id exterior Montilivi
 - id superior Pedreras
 - Zona verde de protección de la zona arqueológico-artística.
 - Zonas verde recorrido Galligans.
- Solución provisional del problema de comunicación de las dos zonas en que el trazado RENFE divide a la Ciudad.
- Iniciación del
 - Desvío carretera Manresa
 - Supresión paso a nivel peatones Santa Eugenia.
 - Paso eje Este-Oeste.
 - Ensanche paso Plaza Correos a Dehesa.
 - Barrio Barca.
 - Recorrido histórico-artístico (preparación).