

Plano de emplazamiento en el Area Metropolitana de Barcelona.

Plan Parcial del polígono industrial “La Borda” de Caldes de Montbui

Enric Paré

LOS OBJETIVOS

La arraigada tradición industrial de la población de Caldes de Montbui (Barcelona) ha coexistido, desde antaño, con los habitantes de su núcleo residencial. Los seculares balnearios de la villa situados en su núcleo antiguo, muy próximos a las termas romanas, declaradas monumento nacional, han tenido que soportar, y soportan aún, las malolientes tenerías dedicadas al curtido de la piel.

La principal industria de la población, dedicada a la metalurgia, se sitúa, también, a pocos metros de este núcleo histórico, en su primer ensanche, intercalada en su malla urbana.

Las ruidosas fábricas textiles, junto con las industrias de pasta de sopa, embutidos, gaseosas, etc... han estado, desde siempre, insertas también en el núcleo urbano.

El Plan General de Ordenación de 1964 preveía ya el desarrollo de un sector industrial al este de la población,

fuera de su núcleo, en terrenos agrícolas.

La fuerte vocación agrícola de estos terrenos, estimados dentro de los de mayor rendimiento, ha obstaculizado persistentemente su conversión industrial. En 1980 se redacta un Plan Parcial para desarrollo del sector que, obtiene las pertinentes aprobaciones oficiales, pero no es bien acogido por los propietarios de las fincas afectadas. Cinco industrias tan sólo se implantan en el mismo, junto a las carreteras perimetrales, sin tan siquiera acometer la urbanización del polígono.

La Revisión del Plan General de 1983 se replantea la problemática, confirmando la ubicación del polígono, pero modificando sus límites, excluyendo del mismo los terrenos de regadío y planteando la necesidad de acometer un nuevo Plan Parcial que, atendiendo la topografía del sector de acusada pendiente, estableciera un trazado más ajustado y menos oneroso.

El presente Plan Parcial se plantea

así, para, con dichos objetivos, brindar a la iniciativa privada la necesaria oferta de suelo industrial que permita, gradualmente, el desplazamiento de las industrias urbanas, así como el asentamiento de nuevas industrias en atención a la creciente demanda que en la actualidad experimenta el sector, integrado en el cinturón metropolitano de Barcelona, sobre el eje de la Riera de Caldes, y situado entre Granollers y Sabadell.

INFORMACION URBANISTICA

Situación y límites

El territorio objeto del Plan Parcial se encuentra situado a Levante del casco urbano de la población, justo en el otro lado de la variante de la carretera B-143, la cual constituye su límite Oeste. El límite Norte viene determinado por la carretera C-1415 de Terrassa a Mataró (junto con la variante prevista para ésta); el límite Noroeste se define por una torrentera y



Plano de situación en el Término Municipal.

el Sureste por el trazado previsto para la proyectada autopista que discurre a lo largo del "Torrent de les Arenes", delimitando, en conjunto, una extensión de forma ligeramente trapezoidal con el lado menor cerca de la confluencia del "Torrent Sec" con el desvío del extremo Sur).

La superficie del sector objeto de ordenación es de 51,61 hectáreas.

Características naturales del territorio

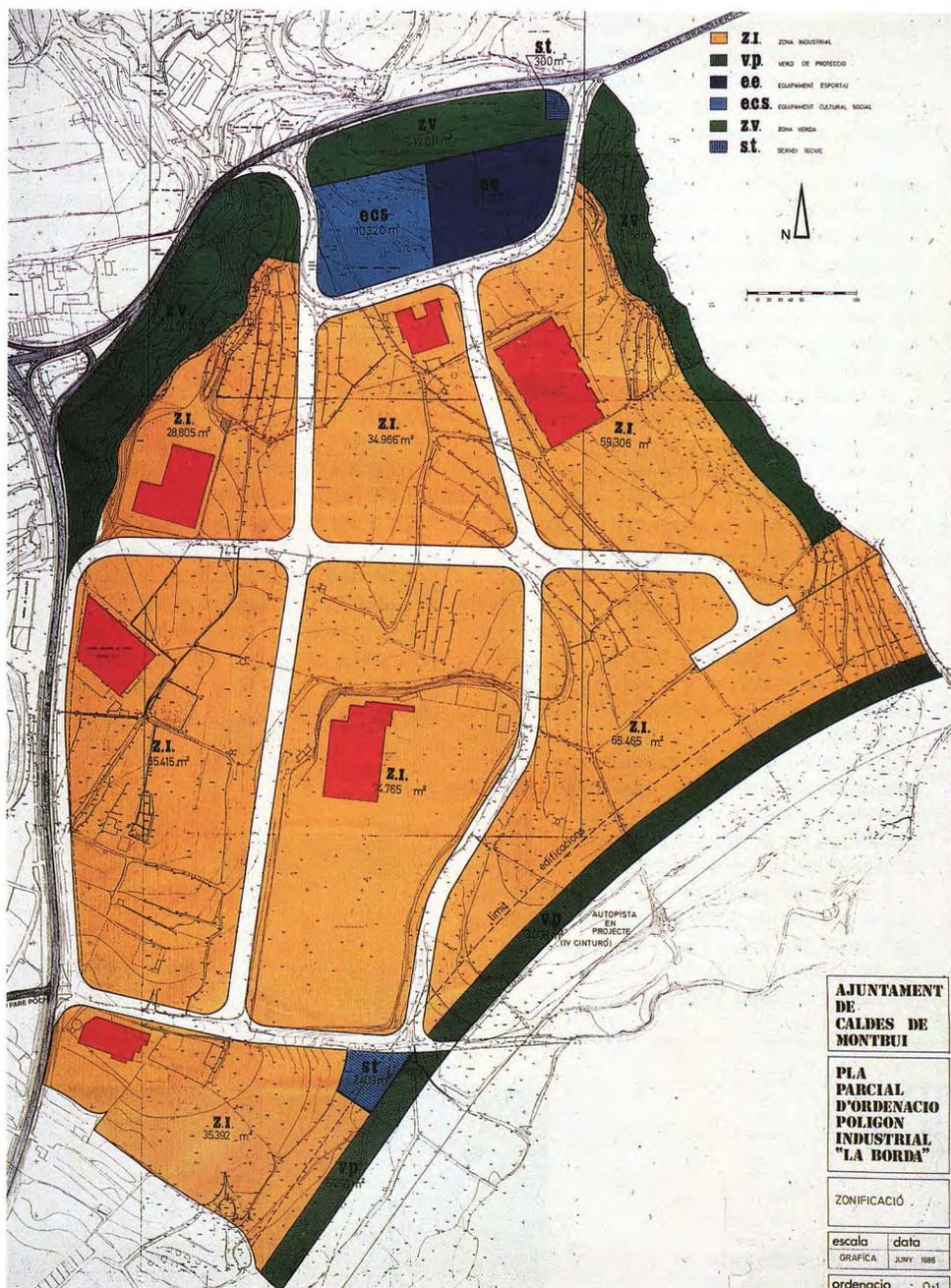
Morfológicamente el territorio del sector "La Borda" corresponde a una vertiente de pendiente orientada sensiblemente hacia el Sur, que tiene su origen en "Els Plans de Palau" y "Can Camp", siguiendo el trayecto de diferentes torrentes que confluyen en el "Torrent de Bugarai" y en el "Torrent sec de les Arenes", que flanquean por sendos lados el sector.

La pendiente es del orden del 4 por 100 al 8 por 100, contrarrestado en ciertos lugares por terrazas de cultivo que escalonan el terreno.

CUADRO DE CARACTERISTICAS

Clave	Zonas	Superficie Ha.	Superficie %	Ocupación %	Edificación m ²	Techo Edificable m ²
ZI	Industria	36,4114	70,58	70	0,75	273,085
ED	Equip. Deport.	1,032	2,00	10	0,10	1,032
ECS	Equip. Social i comercial	1,032	2,00	50	0,70	7,224
Total parcial		38,4754	74,58	—	—	281,341
AREAS NO EDIFICABLES						
ZV	Zona verde	5,1686	10,02	—	—	—
ST	Servicios tec.	0,2709	0,53	—	—	—
	Viales	5,7453	11,13	—	—	—
VP	Verde de Protec.	1,9258	3,74	—	0,75*	14,443 *
Total parcial		13,1106	25,42			14,443
TOTAL		51,5860	100			295,784

* Acumulables a la edificabilidad de la area edificable contigua.
Edificabilidad máxima establecida en el P.G.: $51,130 \times 0,58 = 299,355 \text{ m}^2$.
Número de plazas de aparcamiento al largo de los viales: 1,200.
Número de plazas de aparcamiento en terrenos privados: 2,760.



Plano de Ordenación.

Usos, edificaciones y infraestructuras existentes

Básicamente, en la actualidad, el uso de mayor prioridad es el agrícola, con cultivos de secano, alternando con huertas y campos de cultivo. Así como la existencia de seis construcciones industriales, cinco de las cuales están en pleno rendimiento y, la sexta, en construcción. Estas construcciones no condicionan gravemente el planeamiento pero son puntos determinantes a la hora de escoger entre las diferentes alternativas para dar soluciones satisfactorias a sus accesos.

La red de comunicaciones existente, aparte de constituir en gran parte los límites del Plan y su accesibilidad, condiciona considerablemente las posibilidades de relación entre aquél y la trama urbana existente y en proyecto. La variante de la carretera B-143 (Mollet-Moià) implica la existencia de los problemas propios de una vía de circulación rápida, condicionando favorablemente la

accesibilidad comarcal y, contrariamente, de manera desfavorable en lo que concierne a la accesibilidad desde el casco urbano, aspecto este a subsanar, dentro de lo posible, en el presente Plan.

En este sentido, habría que tener en cuenta la existencia del proyecto de paso elevado en el cruce de las carreteras B-143 y C-1415 que puede ayudar, una vez realizado, a incrementar las comunicaciones entre el núcleo de población y el sector.

OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACION

Accesibilidad

A fin de conseguir una mayor relación con el casco se establecen dos frentes de acceso al polígono; uno desde la carretera C-1415 de Terrassa a Mataró que ofrece un servicio a nivel comarcal en relación al Vallés Oriental, y otro desde la carretera B-143 de

Mollet-Moià que da acceso desde Barcelona y el resto del Vallès.

Este último acceso se sitúa en la confluencia con la prolongación de la calle Pare Poch (antiguo camino de Palaudàries), permitiendo una comunicación directa con la población, pero cruzando la carretera.

Esta dificultad quedará mejor resuelta por el otro acceso, una vez que se realice el paso a diferente nivel de las dos carreteras, permitiendo a la vez una mejor comunicación de peatones a lo largo de zonas verdes, partiendo de las calles de Homs y Montserrat, arterias de penetración a la población.

Estructura

Con el objetivo de conseguir un ahorro de los gastos de urbanización, se establece como fin servir el polígono con el menor número posible de viales, partiendo de que el tipo de industrias que se asentarán precisan de superficies extensas (las industrias pequeñas son posibles en edificios de naves agrupadas o múltiples).

Las zonas verdes y equipamientos se sitúan en la parte Norte del sector, a caballo del actual trazado de la carretera 1415 y del desvío previsto, sitio que quedará lo más próximo posible del núcleo urbano a partir del eje Montserrat-Homs, una vez esté realizado este paso elevado, sirviendo de punto de unión entre el sector industrial y la villa, por la posibilidad de ubicación de los elementos de los equipamientos y servicios necesarios que son deseados a nivel colectivo por la población laboral.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Las necesidades de suelos para equipamientos deportivos aconsejan que sus pendientes permitan nivelaciones posteriores importantes para campos de fútbol y similares. Atendiendo a que los criterios de ordenación incidentes determinen que estos ocupen las áreas más próximas al casco urbano, en función de la necesaria accesibilidad, las alternativas a la hora de establecer estos emplazamientos son dos, según se sitúen los terrenos existentes, entre la doble curva de la carretera C-1415 y la proyectada variante, o en los terrenos más bajos, situados frente la calle Pare Poch.

La valoración de estas dos alternativas está condicionada a la mejor accesibilidad, que según se ha

dicho anteriormente, en el futuro disfrutará el primer emplazamiento. La proximidad del casco urbano respecto a éste justifica en dicho aspecto la ordenación realizada.

Por otra parte, esta ordenación presenta la ventaja, respecto a la segunda alternativa, de permitir la concentración, por la mayor entidad de los terrenos, de la totalidad de los equipamientos a prever en un solo paquete, que actuará de rótula entre el suelo propiamente industrial y el resto de la población.

A partir de aquí, en la estructuración viaria caben diversas alternativas en lo que se refiere a trazado.

El Plan Parcial aprobado con anterioridad planteaba un sensible red anular, concéntrica respecto del ángulo que forman las carreteras B-143 y C-1415, con conexiones de tipo radial con las mismas. La solución presentaba el inconveniente de tener un coste muy elevado, debido a la gran longitud de viales que contenía y a la inadaptación a la topografía de algunos de ellos.

El avance del Plan realizado con anterioridad al presente planteaba una estructura basada en una mayor linealidad en la dirección Norte-Sur con conexiones transversales.

A partir de este último y atendiendo las sugerencias presentadas, la opción definitiva sigue el criterio de linealidad Norte-Sur, pero disminuyendo el número de calles transversales.

LA ESTRUCTURA VIARIA

Esencialmente la estructura es la de una retícula a base de dos ejes longitudinales en la dirección N-S que atraviesan todo el sector y tres ejes transversales que interconectan los anteriores. Esta retícula se completa con las calles de servicio ubicadas en posición adosada a las carreteras B-143 y C-1415 con la finalidad de facilitar las maniobras de acceso al polígono.

La estructura viaria así proyectada determina, de esta manera, una disposición homogénea de las áreas edificables, permitiendo un aprovechamiento lo más racional posible para la edificación.

En el trazado de la estructura se ha tenido especial precaución en evitar las pendientes excesivas que pudieran dificultar la circulación pesada.

Las secciones transversales son de 16 metros de ancho en las calles principales, y de 10 y 12 metros en el vial de servicio.

Enric Paré i Valle
Arquitecto

MODELO DANUBIO

ref.05U01N

Estructura de barandal formada por módulos artísticos, pilastras, pasamanos y anclajes, todo ello construido en fundición dúctil de alta resistencia.

Se pueden suministrar tramos de medidas variables según necesidades del cliente.

Opcionalmente es posible grabar cualquier tipo de emblema que se desee.

Estamos en condiciones de atender cualquier idea o iniciativa de diseño que pueda interesar al cliente.

Barandilla fabricada por Fundiciones Aurrera instalada en el P^º Marítimo de la desembocadura de la ría del Nervión (Portugalete)



**Fundiciones
Aurrera**

Ribera de la Ría, s/nº
48910 Sestao (Vizcaya)
Apdo. 992 - 48080 Bilbao
Télex: 31434 AUIN E
Telf.: (94) 495 31 11*
Telefax: (94) 424 21 13

