



2. Actuación urbanística urgente de **SANTA MARIA DE GALLECS** Provincia de Barcelona*

Antecedentes de la actuación

En base de la primera aplicación del Decreto-Ley de Actuaciones Urbanísticas Urgentes, aprobado el 27 de junio de 1970, se procedió a la delimitación de los terrenos sobre los que se estructuraría una unidad urbanística integrada, para una población aproximada de 150.000 a 200.000 habitantes, ubicada en la Comarca del Vallés Central, en zona próxima a la Riera de Caldes y a unos 15 kilómetros de Barcelona.

Dicho Decreto-Ley suponía el establecimiento de «las medidas legales precisas para hacer frente en condiciones de rapidez y seguridad, a las necesidades de suelo urbanizado, a precio razonable, que resulta imprescindible para hacer posible en las grandes concentraciones urbanas de Madrid y Barcelona, la formación de unidades urbanísticas integradas».

Examinada la situación urbanística del territorio próximo a Barcelona, se localizaron una serie de terrenos capaces de acoger una cifra de viviendas aproximadamente concordante al porcentaje de la demanda que se tenía previsto satisfacer mediante esta actuación (demanda que en el área de Barcelona y en el próximo quinquenio se puede estimar en 160.000 viviendas).

Dadas estas áreas posibles de actuación, se consideró como más idónea para una primera implantación, el territorio perteneciente al Vallés Central, casi en su totalidad al este de la Riera de Caldes y delimitado por el semianillo formado por los siguientes términos municipales: Llis-

sá de Vall, Mollet, Parets, Palau de Plegamans, Santa Perpetua de la Moguda, La Llagosta y Polinyá. Delimitándose en dicho territorio un polígono de una extensión total de 1.472 hectáreas capaz de albergar en principio a una población media del orden de 120 personas por hectárea, consideradas como idóneas en este tipo de actuación.

Las motivaciones globales de esta actuación se pueden resumir pues, en los siguientes puntos:

1. Frenar la expansión de grandes aglomeraciones urbanas (Barcelona), a base de crear nuevos núcleos urbanos, en las que vivienda y trabajo, así como los distintos servicios que llevan implícitos, se produzcan en un área geográfica razonable.
2. Control de precio de suelo, evitando la especulación del mismo, provocando que el precio de la vivienda o de la planta industrial tengan su fundamento en el coste del terreno rústico, el precio del coste de la urbanización y de la edificación dentro de las proporciones de una lógica distribución.
3. Absorción de la intensa demanda insolvente de vivienda que experimenta el A.M.B. (Área Metropolitana de Barcelona) con el consiguiente freno a la aparición de áreas suburbanas.

A las motivaciones globales expuestas, había que añadir las que se derivan de la realidad actual de la zona en que se inscribe la actuación y que se resumen en dos aspectos:

1. Dotar de trama realmente urbana a un área de gran crecimiento demográfico y que carece, hoy por hoy, de un desarrollo ordenado.

(*) Este trabajo ha sido elaborado por el equipo de planeamiento del Área Metropolitana de Barcelona, encargado de la redacción del Plan de la Actuación de St.^a M.^a de Gallecs.

2. Dar una base de recalificación a la Comarca en cuanto a dotación de equipamientos.

Contexto de la actuación: área en la que se inscribe

El Area Metropolitana de Barcelona

La Nueva Ciudad se inscribe en el ámbito del Area Metropolitana de Barcelona, y ha sido una de las preocupaciones constantes del Planeamiento, el considerar en todo momento las complejas inter-relaciones que deben prevalecer entre la implantación y el resto de dicha Area.

Dicha problemática ha sido contemplada a través de las directrices que establece el Plan Director del A.M.B., en el cual se hallan contenidas las bases para ordenar su desarrollo futuro hasta el horizonte 2010 para el que se prevé una población total en toda el Area que oscila entre 6.500.000 y 7.000.000 de habitantes.

El Plan Director establece en el año 2010 un estado de equilibrio, metropolitano, basado en un reparto orgánico de las polaridades del Area, de forma que el fuerte crecimiento futuro se prevé en ésta, se distribuya homogéneamente sobre el territorio. Se establecen asimismo en el Plan, los principios de recalificación y descongestión de Barcelona. Uno de los aspectos básicos del armazón que ha de sustentar y promover este crecimiento equilibrado del Area, lo constituye el Plan de Infraestructuras, basado en una malla rectangular y homogénea de comunicaciones, que genera un mismo tipo de expectativas sobre todo el territorio.

La actuación que nos ocupa, responde, pues, al carácter de una de estas polaridades y como tal se ajusta al encuadre futuro del A.M.B.

El Vallés Central

La Comarca en que se ubica la actuación forma parte del sistema constituido por el Vallés, dentro del cual se localizan tres subsistemas: Vallés Occidental (capitalidad, Sabadell-Tarrasa), Vallés Oriental (capitalidad, Granollers) y Vallés Central, la capitalidad del cual estará constituida por la nueva implantación de Sta. María de Gallecs.

El Vallés Central forma parte de la depresión que delimitan inferiormente la cordillera litoral y superiormente la prelitoral, hallándose constituido en gran parte por terrenos llanos o de suaves pendientes aptos para cualquier tipo de uso. Los dos ejes hidrográficos más importantes son los constituidos por: el eje del Besós, que supone uno de los canales de comunicación de Barcelona con el exterior y la Riera de Caldes, siendo en los márgenes de ambos donde se producen las mayores concentraciones humanas de esta Comarca y definiendo su encuentro

el semianillo de poblaciones que rodea a la Nueva Ciudad.

La situación de infraequipamiento de la Comarca se advierte, tras un somero análisis, al comprobarse cómo los únicos polos de atracción dentro de ésta, son los de Mollet y Caldes, insuficientes por su dotación, lo cual implica importantes flujos en busca de equipo fuera de ella, de gran parte de Municipios (hacia los polos de Sabadell-Tarrasa y Granollers).

La ausencia de una visión urbanística global a nivel de Comarca, ha dado lugar como se puede observar a través de los Planes Generales de sus municipios, a una imagen de crecimiento caótica y carente de estructura, enfatizándose este hecho al máximo en los núcleos que forman la corona de la nueva ciudad, por haberse dado en ellos los mayores índices de desarrollo.

Por último y dentro de este resumen sobre las características principales del área de actuación, señalaremos que el polígono sobre el que se sitúa la Nueva Ciudad presenta las características idóneas para acoger una implantación de este tipo, pudiendo distinguirse dentro de él y con límites más o menos definidos, tres zonas de distintos caracteres geográficos: "

- Una gran zona llana en el margen de la Riera de Caldes, idónea para cualquier tipo de asentamiento, principalmente industrial.
- Una zona constituida por lomas de suave pendiente, destinada principalmente a uso agrícola y en la que la orografía viene definida por la alternativa de crestas y vaguadas, en dirección Norte-Sur.
- La terminación de esta zona en el extremo Norte donde aumentan ligeramente las pendientes y se produce una fuente de penetración de bosque, que el Plan Director prevé de reserva metropolitana.

Definición de los niveles de planeamiento. Metodología empleada.

Una vez establecido el carácter de la actuación y los objetivos que en ésta se planteaban, la primera decisión a adoptar es la de los límites concretos en la que ésta se debería desarrollar.

El criterio fundamental que ha guiado la concepción del Plan ha sido el de contextualizar la Nueva Ciudad dentro de tres niveles territoriales: El Area Metropolitana de Barcelona, la Comarca del Vallés Central y los núcleos inmediatos a la actuación.

Con respecto al A.M.B. ya se ha señalado anteriormente cómo, a través del Plan Director de ésta y los estudios recogidos posteriormente, el planeamiento ha considerado en todo momento el carácter metropolitano de esta ciudad. El encuadre de la nueva implantación dentro del planeamiento comarcal vendría asegurado, por otra parte, por la realización paralela y coordinada



de éste; por último, considerando que dada la especial problemática que presentaba el anillo de Municipios que rodea la implantación y las repercusiones que ésta daría lugar en ellos, era preciso dar un plan globalizado para toda la zona estructurando conjuntamente un sistema urbano compuesto por Nueva Ciudad y Municipios existentes, a un nivel más desarrollado que, puramente el de Plan General.

La gran complejidad que suponía el desarrollo coordinado de dos niveles de Planeamiento (Nueva Ciudad-Comarca) así como la imposibilidad de dar por cerrados los procesos de información en un punto determinado «a priori» (pues la elaboración del Plan daría lugar en su desarrollo a nuevas necesidades de datos), dio lugar al establecimiento de una metodología de trabajo, de tipo iterativo, abierta la posterior incidencia de nuevas variables y, por lo tanto, revisable en cualquier momento.

Se planteó el inicio del trabajo, como un punto de partida único, consistente en la recogida y elaboración de la información básica necesaria a nivel del Vallés Central, dándose posteriormente una doble ramificación en dos equipos centrados cada uno de ellos en Nueva Ciudad o Comarca.

Los sucesivos modelos que se fueron elaborando por ambos equipos, se contrastarían cíclicamente, procediendo en consecuencia a la revisión y reajuste de éstos en función de las nuevas incidencias detectadas y de un sistema predeterminado de evaluación crítica de resultados.

El proceso, basado en un criterio de aproximaciones sucesivas, comprendería un número indeterminado de ciclos, hasta llegar a una aproximación considerada como deseable al objetivo final propuesto.

Como ejemplificación del proceso general de elaboración del Plan y dados los límites de esta publicación, seleccionaremos una de las fases más significativas de éste, en la que cerrándose uno de los ciclos antes señalados, se dio origen a la base de trabajo sobre una única alternativa que tendría su finalización en el Plan presentado.

Se planteó esta fase como la elaboración de tres alternativas de diseño (Nueva Ciudad) realizadas por tres equipos distintos aunque partiendo de unas premisas base mínimas comunes.

Dichas alternativas planteaban opciones muy variadas respecto a la Nueva Ciudad y su engaste con los Municipios colindantes:

- La alternativa A suponía la estructuración de la ciudad sobre un eje Norte-Sur, que recogería el centro urbano linealizado, planteando, por consiguiente, una malla viaria en espina, cuya vértebra sería dicho eje central. Los encuentros con los Municipios se resolvían mediante verdes separadores y se recogían las áreas industriales del margen de la riera.
- La alternativa B planteaba un sistema urbano, organizado alrededor de un centro compacto y sobre un soporte viario isótropo y homogéneo. Se solucionaba el encuentro con los Municipios de forma específica para cada uno, significándose el de Mo-

llet al introducir en él un centro de intercambio. Se recogía, asimismo, la vocación industrial de las márgenes de la riera.

- La alternativa C suponía una actuación muy voluntarista sobre el territorio introduciendo sobre éste una malla urbana constituida por pastillas rectangulares de 250 × 500 metros. Se potenciaban dos ejes, uno de Norte a Sur y otro transversal sobre el cual se asentaba el centro urbano. Se utilizaban parte de los terrenos del margen de la riera como industriales y el encuentro con los Municipios se resolvía mediante verdes separadores.

Las alternativas descritas fueron sometidas a un sistema de evaluación comparativa, constituido básicamente por dos métodos de análisis.

El primero, de tipo matemático, se basó en la utilización de un modelo de simulación elaborado a este fin, analizando los aspectos cuantificables de los diseños, constatándolos con fenómenos comprobados estadísticamente. El resultado de este análisis fue básicamente el establecer para cada alternativa el grado de relación que posibilitaba con los sistemas exteriores (metropolitanos), así como la fluidez de interacciones dentro del marco urbano (movilidad).

El segundo método de análisis comparativo, se centró principalmente en el desglose de los diversos operadores o componentes urbanos (industria, residencia, centro e infraestructura viaria), estudiándolos aisladamente y contrastando su funcionamiento en las tres alternativas. Se aportó, asimismo, en dicho trabajo una respuesta teórica a la concepción urbana común a las tres alternativas, constituyendo de esta forma una base para una propuesta posterior.

Finalmente, como un elemento más de juicio y base para el posterior planteo conjunto de la problemática Nueva Ciudad - Municipios del entorno, se formalizó en esta fase por el Equipo Comarcal, un avance de esquema organizativo para los municipios del entorno.

Este esquema constituía básicamente un avance de Plan Táctico, en el que se planteaba una primera ordenación del desarrollo de los Municipios, en la que si bien se tenía en cuenta la presencia de la futura ciudad, ésta por no hallarse aún proyectada, no incidía en los aspectos concretos de los desarrollos que se proponían. El esquema planteaba, asimismo, una infraestructura viaria basada en el sistema constituido por los Municipios y que desbordaba el ámbito de éstos entrando en el de la Nueva Ciudad, lo cual daría pie posteriormente al análisis de una infraestructura común que contemplase las necesidades de ambos entes.

De la evaluación crítica de las tres alternativas, así como del enfrentamiento de éstas con las propuestas ligadas a los núcleos del entorno, surgieron las bases para la elaboración de un modelo de implantación que sometido a una serie de procesos de revisión cíclica similar al descrito, daría lugar al Plan definitivo que a continuación se describe.



Descripción del Plan para la implantación de la nueva ciudad de Gallecs.

Infraestructura viaria

A nivel metropolitano, la Nueva Ciudad se estructura sobre las siguientes vías de comunicación:

- Transversalmente y en su sector inferior, el canal de comunicaciones que supone el valle del Besòs y que comprende: Carretera Nacional, Autopista a Francia y Autovía de la Roca. En los sectores centrales y superior: El III Cinturón y la carretera interpolar Sabadell - Tarrasa - Granollers.
- En sentido vertical, el eje constituido por la vía comarcal que, siguiendo el trazado de la actual carretera a Caldes, comunica además la Comarca con el Maresme, enlazando superiormente con el IV Cinturón y complementado en su función por otra vía que en sentido vertical recoge el flujo del sector oriental de la zona.

Describimos, ahora, el papel jugado dentro de la estructura urbana por las anteriores vías.

El III Cinturón se traza superiormente a St.^a Perpetua y Mollet, opción adoptada por considerar que se planeaba un conjunto Nueva Ciudad - Municipios, y que la primera debía procurar el reequipamiento de los segundos, por lo cual conviene crear un conjunto formado por el triángulo Mollet - St.^a Perpetua - La Llagosta, estructurado en su centro de gravedad por un sector de la nueva implantación.

La vía interpolar Sabadell - Tarrasa - Granollers, se concibe totalmente integrada en la trama urbana (por no entenderse como una vía de paso) y apoyando el centro transversal de ésta.

La vía comarcal a Caldes, por su localización supone un buen desagüe para el sector industrial, así como para toda la trama urbana, por sus enlaces con el III Cinturón, Carretera Nacional y la Autopista a Francia.

El tráfico interno de la ciudad se estructura según una malla ortogonal, isótropa y homogénea, cuya distancia promedio entre nudos es de 400 metros y que conecta con las vías metropolitanas antes señaladas, así como con la malla de los cascos existentes.

El criterio utilizado para adaptar esta malla de tráfico ha sido el permitir una mayor fluidez y regulación de la circulación, así como repartir de una forma homogénea las expectativas sobre el territorio.



Zonificación

Dentro de la estructura de usos del suelo en la Nueva Ciudad, comenzamos por señalar aquellas zonas que por su localización estratégica y características han constituido premisas iniciales del proyecto.

La primera zona que recoge el Plan por su importancia e idoneidad morfológica para este uso, es el Polígono URVASA que el plan transforma en gran sector industrial de la Nueva Ciudad a lo largo de la Riera de Caldes.

Se ubica en este sector la industria denominada de tipo C (nociva, incompatible con la vivienda, que exige gran tamaño de parcela, etc.), considerándose los otros tipos de industria compatibles con la vivienda (A y B) integrados dentro de la trama urbana que supondría la total ocupación industrial al margen de la riera, interrumpiendo ésta con penetraciones del sector residencial como la que se produce sobre la vía interpolar.

Se intenta equilibrar el reparto industrial dentro del conjunto urbano, mediante la localización de otra área de este uso en su sector oriental (junto al enlace de la Nacional con el III Cinturón y la Urbanización Casanovas).

El Shopping Center o centro a nivel comarcal, se localiza sobre el cruce de la Comarcal a Caldes y la vía interpolar, en vistas a una doble consideración: su accesibilidad comarcal y su capacidad para generar expectativas urbanas en el sector de centro y en la 1.^a Etapa.

El Shopping Center es, asimismo, uno de los polos extremos del sector de centro urbano en sentido transversal, que se apoya sobre las dos vías en que se ramifica la interpolar en su paso sobre la ciudad.

El otro extremo de dicho centro se concibe con una especialización de uso administrativo y en su proximidad se ubica un hospital de carácter comarcal.

En la zona intermedia, se encuentra el sector de centro vertical cuyo desarrollo, en este sentido, tiende a centrar equipamientos en la ciudad y acercarse a Mollet.

• Otro gran sector de equipamientos es el constituido por el tipo universitario. Colocado a caballo entre los dos sectores de la ciudad que define el III Cinturón, este equipamiento fuerza la relación entre ambas zonas, asegurando la superación de la posible barrera urbana que supone dicha vía. Se concibe, pues, desarrollado sobre un eje perpendicular al III Cinturón en donde se concentran todas las actividades de centro universitario y en donde se superponen varias de las líneas de transporte público urbano.

• El uso residencial, trama base urbana, se plantea organizado en 5 sectores definidos «como áreas homogéneas de agrupación residencial», cada una de las cuales se halla dotada de un subcentro de equipamiento a nivel de barrio complementario al que procura el centro urbano.

Las calificaciones residenciales utilizadas han sido: las de Alta, Media, Media - Baja y Baja densidad, utilizándose la Alta y Baja para crear o enfatizar las características de determinados sectores urbanos; la Media como

la gran trama base urbana y la Media-Baja como un grado intermedio en el repertorio de éstas.

Las densidades adoptadas para los diversos casos han sido:

	<i>Densid. máx.</i> <i>Habitantes/Ha</i>	<i>Densid. mín.</i> <i>Habitantes/Ha</i>
Residencia Alta densid.	718	613
Residencia Media densid.	322	275
Residencia Media-Baja densid. ..	225	204
Residencia Baja densid.	116	—

El uso residencial no se presenta en estado puro, sino que incluye otros tipos de usos, el industrial compatible con vivienda, y el de equipamientos dispersos en planta baja de éstas.

• La estructura de áreas verdes planteada corresponde a una clasificación de Verde Metropolitano, Verde Urbano y Verde Deportivo.

Sectorialmente, cada unidad residencial dispone de su equipo de verde, según los standards establecidos y, adicionalmente, se disponen otros sectores de éste como complemento a nivel urbano.

Los sectores de verde más representativos son los siguientes:

Superior a la interpolar, la penetración de verde metropolitano y su continuación en verde equipado en la zona de Gallecs.

Verde equipado de rótula con Palau de Plegamans.

Verdes equipados en las bifurcaciones de la interpolar (verde de protección de la Torre Malla) y verde Hospital Comarcal.

En el sector intermedio de la ciudad, tres implantaciones de verde urbano: en las crestas de los sectores residenciales oriental y occidental y en forma de parque central de la ciudad.

En el sector inferior (por debajo del III Cinturón), las áreas verdes libres ligadas al equipamiento universitario, verde deportivo, entre la universidad y Mollet, y en apéndice inferior de la implantación, donde se reserva una gran cantidad de suelo como parque urbano, destinado a albergar usos deportivos, así como el Park an Ride sobre el cruce de las líneas ferroviarias a Puigcerdá y Papiol - Mollet.

Estructura urbana

La estructura urbana se ha planteado con los datos base del planeamiento (zoning, infraestructuras, standards, etc.) mediante un sistema de directrices que refleje las intenciones que éste contiene, en cuanto al espacio urbano y su imagen resultante.

Existen tres motivaciones generales que, han dado lugar a este nivel del plan.



Zonificación.

1. Superar la monotonía que puede generar en el sistema urbano una malla ortogonal y homogénea.
2. La complejidad, interrelaciones y diversidad de la ciudad orgánica frente a la rigidez y limitación de relaciones de la ciudad racionalista.
3. Las propias solicitudes del territorio, el cual presenta unas características morfológicas suficientes como para generar un sistema de recorrido, preferencias visuales, emergencias, etc., definidos de la imagen urbana.

La estructura global urbana que se plantea responde, en general, a los mismos criterios descritos en la zonificación: «Estructura basada en el sistema de centros significantes a nivel urbano, longitudinal y transversal, polaridad del Shopping Center y del Sector Administrativo, localización estratégica del Politécnico, etc.».

Complementario al sistema estructurante de centros, se plantea el sistema urbano de subcentros, que se trata como un continuo de relaciones, itinerarios, etc., y que con su influencia intenta abarcar todo el territorio Nueva Ciudad - Municipios. Sistema que se ordena sobre los espacios interiores a la malla de tráfico, es decir, independientemente de éste.

Sobre la estructura general urbana descrita, caben añadir dos sistemas de ejes correspondientes a: ejes de cresta en sentido vertical de ciudad y de los cuales el más

potente corresponde al del sector occidental (Shopping Center, Politécnico) y el correspondiente a la rambla, rodeado de alta densidad que, aprovechando la fuerte vaguada existente, rodea el centro por su parte inferior, rompiendo así su carácter lineal ordenado.

Otro nivel dentro de la determinación de estructura urbana, ha sido de definición de los subsistemas urbanos y áreas homogéneas residenciales y que se puede asimilar a un concepto ampliado del barrio tradicional.

Los criterios, para la definición de estos subsistemas, se pueden resumir y enunciar en:

- Estructura morfológica del terreno.
- Agregación del equipo y distribución de éste.
- Grandes sendas y recorridos a nivel urbano y preexistencias en el territorio.
- Líneas de transporte público.
- Distribución de equipo escolar.
- Áreas verdes existentes y de nueva creación.
- Criterios tipológicos.

Dado que una vez aprobado el Plan General, éste debe desarrollarse en Planes Parciales sectoriales, probablemente por equipos independientes, con la fijación de una estructura urbana global, se ha pretendido asegurar la coherencia de la imagen urbana resultante de la realización de dichos Planes.

Plan de etapas

Introducción

Se prevé la realización de tres etapas de 5 años de duración y cincuenta mil habitantes aproximadamente cada una, más una 4.ª etapa de 20 años de duración después de la revisión del Plan de 30.000 habitantes. Se ha planteado el Plan de Etapas, atendiendo a tres premisas básicas:

1. La creación de la Nueva Ciudad se deriva de una acción voluntarista. Es aconsejable que en cualquier etapa existan unas tensiones que posibiliten el espontáneo crecimiento de la ciudad en la forma proyectada, facilitando la gestión de esta forma.
2. Rechazo de un crecimiento en mancha de aceite, cuyo resultado será la suburbanización de los núcleos del entorno.
3. Previsión de unos espacios de reserva de dos tipos:
 - a) Limitación en las tres etapas, de la construcción hasta el 80 por 100 de la edificación que permite el Plan. Este 20 por 100 restante, debe ser repartido de forma que dé la máxima flexibilidad (zonas limítrofes entre dos áreas, residencial e industrial, áreas en donde le convenga al planeador reservarse una opción para actuar después de observar las tendencias espontáneas, etc.).
 - b) Selección de determinadas zonas mucho más limitadas, de tamaño definido y delimitadas, ya en cada etapa, en partes estratégicas: recorridos de interés, líneas de cresta, equipamientos potentes, etc., y cuya ocupación no se prevé hasta etapas posteriores.

1.ª ETAPA

Tiene un carácter de implantación. Se crean dos núcleos de 1.ª implantación, uno por encima y otro por debajo del III Cinturón.

El primero se localiza linealizado sobre la nueva interpolar Sabadell - Granollers, iniciando una tendencia de desarrollo hacia Mollet sobre la actual carretera Mollet - Gallecs y apoyado por la implantación de un Shopping Center a nivel comarcal, en el cruce de la carretera de Mollet a Caldes y nuevo trazado interpolar, con un soporte de residencia necesario para ayudar a la generación de un centro comercial y para equilibrar, asimismo, el peso del continuo urbano inferior al III Cinturón.

El segundo se sitúa entre St.ª Perpetua y Mollet, sector de fuertes expectativas por su accesibilidad y situación central en el futuro continuo urbano de Mollet - St.ª Perpetua - La Llagosta, que prevé el Plan. A este núcleo se le dota de un subcentro, dado que no puede apoyarse en el centro urbano y sobredimensionado además, ya que interesa que la línea de relaciones Mollet-

St.ª Perpetua, venga apoyada en su intermedio por un sector de equipamientos.

La zona industrial prevista, supone la ocupación total del polígono URVASA con su ampliación hasta la nueva interpolar y la creación de una zona industrial por debajo del III Cinturón, de forma que todos los núcleos de la 1.ª implantación queden relacionados con áreas industriales.

No se ha completado en esta fase la ampliación del polígono URVASA hasta el III Cinturón, para dar la flexibilidad de poder romper la continuidad industrial en esa zona, con ocupaciones residenciales, en caso de revivirse las ofertas de suelo industrial y residencial en etapas posteriores.

La no consideración del Politécnico en la 1.ª Etapa, ha dado lugar a determinar una zona de respetabilidad para prever la solución propuesta de imbricación de usos con su envolvente en fases posteriores a su implantación.

En esta 1.ª Etapa todas las vías se prevén de doble sentido, pues al no darse la infraestructura completa obligaría a excesivos recorridos. (Es por ello que, por ejemplo, la interpolar no se desdobra aún en esta fase).

2.ª ETAPA

Tiene un carácter de diseminación. Se caracteriza por dos tipos de actuación.

- a) Soldadura de los núcleos implantados en la 1.ª Etapa, comenzando a crearse un continuo urbano.
- b) Inicio del apoyo y reequipamiento de los municipios colindantes mediante actuaciones sectoriales en su proximidad.

La paralización momentánea que se prevé experimentarían los municipios del entorno en el inicio de la construcción de la Nueva Ciudad habrá desaparecido, lo que junto a la existencia de un Plan General para los mismos, producirá un fuerte crecimiento, ya ordenado, de éstos.

Es en este momento en que se comienza a actuar en sectores próximos a los Municipios, con un excedente de equipo para iniciar el proceso de reequipamiento de estos núcleos con un crecimiento conjunto de estos sectores Nueva Ciudad - Municipios.

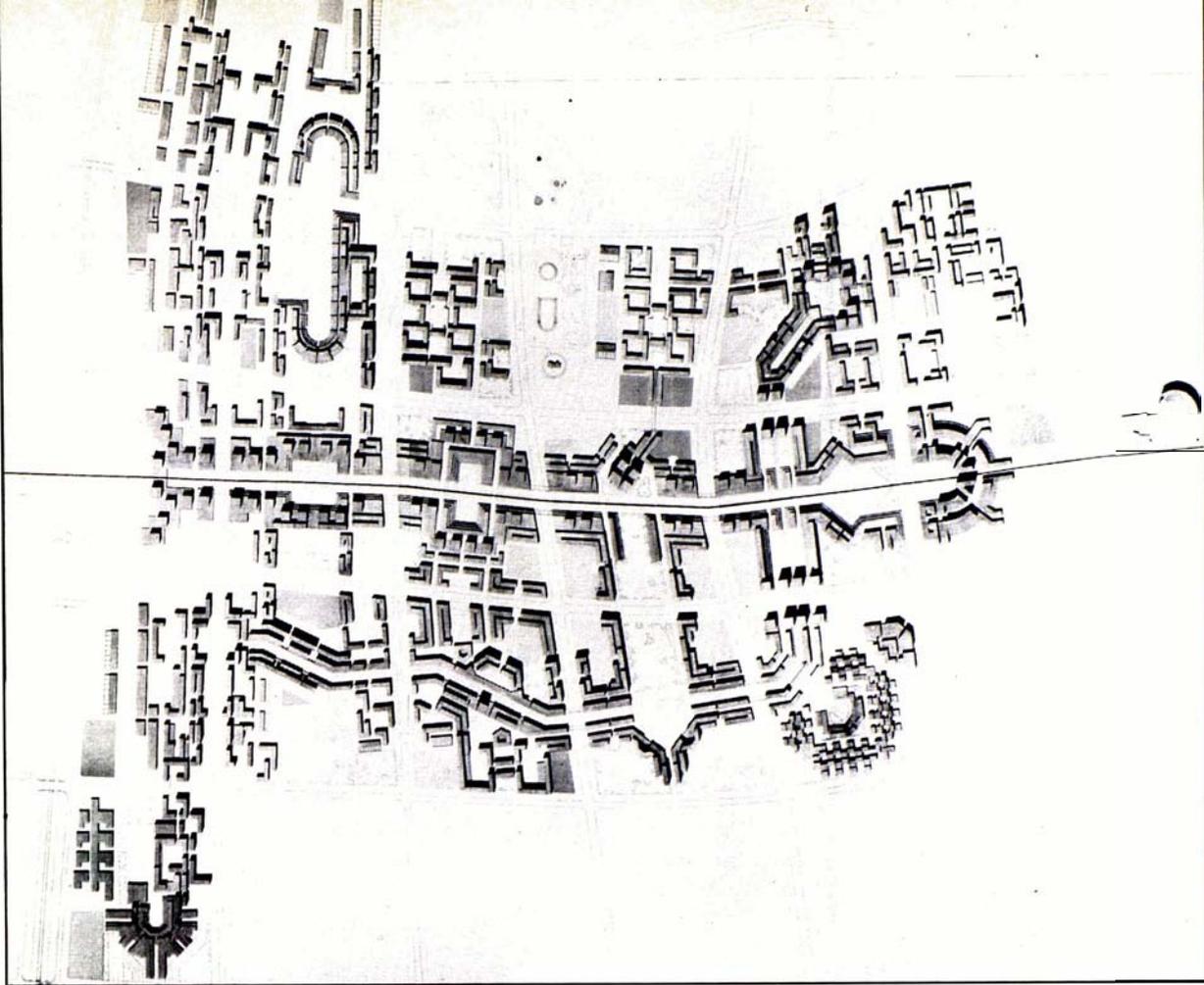
En esta etapa se inician todos los barrios, subcentros, recorridos de interés, etc., asegurándose la intencionalidad del diseño final.

El único subcentro que no se inicia en esta etapa, es el ubicado en puertas del Politécnico y sobre la cresta, tanto por considerarse que su situación privilegiada le permitiría su aparición espontánea en últimas fases de la implantación, como por darse en él un tipo de imbricaciones con el equipo universitario, que precisan la finalización de la construcción de éste para crearse con posterioridad.

Se desarrolla, casi totalmente, la infraestructura viaria. Se inicia en esta etapa el desarrollo de todas las zonas industriales que aún no habrá comenzado en la etapa an-



Santa
María
de Gallecs



Plan parcial del sector norte de la primera etapa.

terior, de forma que las expectativas de este uso quedan repartidas ya por todo el territorio.

Aparecen como equipamientos a nivel comarcal:

- Area de cementerios (en esta etapa se prevé la saturación de los núcleos colindantes).
- Hospital Comarcal, ubicado en la cresta próxima al sector verde de la Torre Malla.
- Equipo Universitario, que actúa como rótula de la estructura urbana sobre el III Cinturón.
- Area de grandes equipamientos (deportivos, etc.), en el núcleo inferior y que actuará de rótula del continuo Mollet - St.^a Perpetua - La Llagosta, zona inferior de Gallecs.

3.^a ETAPA

Tiene el carácter de relleno o complementación de las anteriores. De esta manera es la menos costosa, lo cual es conveniente en cuanto que es en el arranque cuando se realiza la mayor inversión, para así asegurar el éxito del resultado final.

En esta etapa se inicia el desarrollo de las implantaciones colindantes a los municipios, que habrán aparecido en la etapa anterior, hasta realizarse su soldadura con la estructura urbana de Gallecs.

Asimismo, se contemplan el resto de las zonas iniciadas en la 2.^a Etapa y los últimos subcentros, dándose un desarrollo por igual en todas las zonas, dada la homogeneidad de las tensiones iniciadas por las implantaciones de la 1.^a y 2.^a Etapas.

Se prevé asimismo en esta etapa, el que se mejore la actuación de pequeños y medianos promotores, debido a que las inversiones a hacer por el sector público será mucho menor que en la 1.^a y 2.^a Etapas, por lo que se prevé una mayor inversión en infraestructura secundaria, necesaria para facilitar la actuación de este tipo de actuación.

4.^a ETAPA

Se produce tras la revisión del Plan (a los 15 años). Consiste básicamente en el relleno del 20 por 100 de reserva de suelo acumulado en las anteriores etapas.

Dado que esta etapa es la que conlleva un menor coste de infraestructura general, es la que desarrolla un porcentaje mayor de implantaciones de áreas verdes (urbano, deportivo, comarcal, etc.).

Los Planes Parciales de la 1.^a Etapa

La última fase dentro del proceso de redacción de los proyectos para la Nueva Ciudad, la ha constituido la redacción de los Planes Parciales que comprenden la primera etapa de la actuación y de los cuales se expone aquí un ejemplo referente al sector norte de ésta, el cual contiene la interpolar Sabadell - Tarrasa - Granollers y por consiguiente la porción más importante del centro urbano. ■