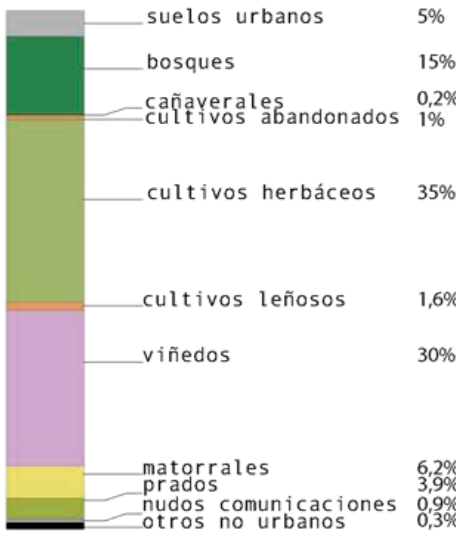
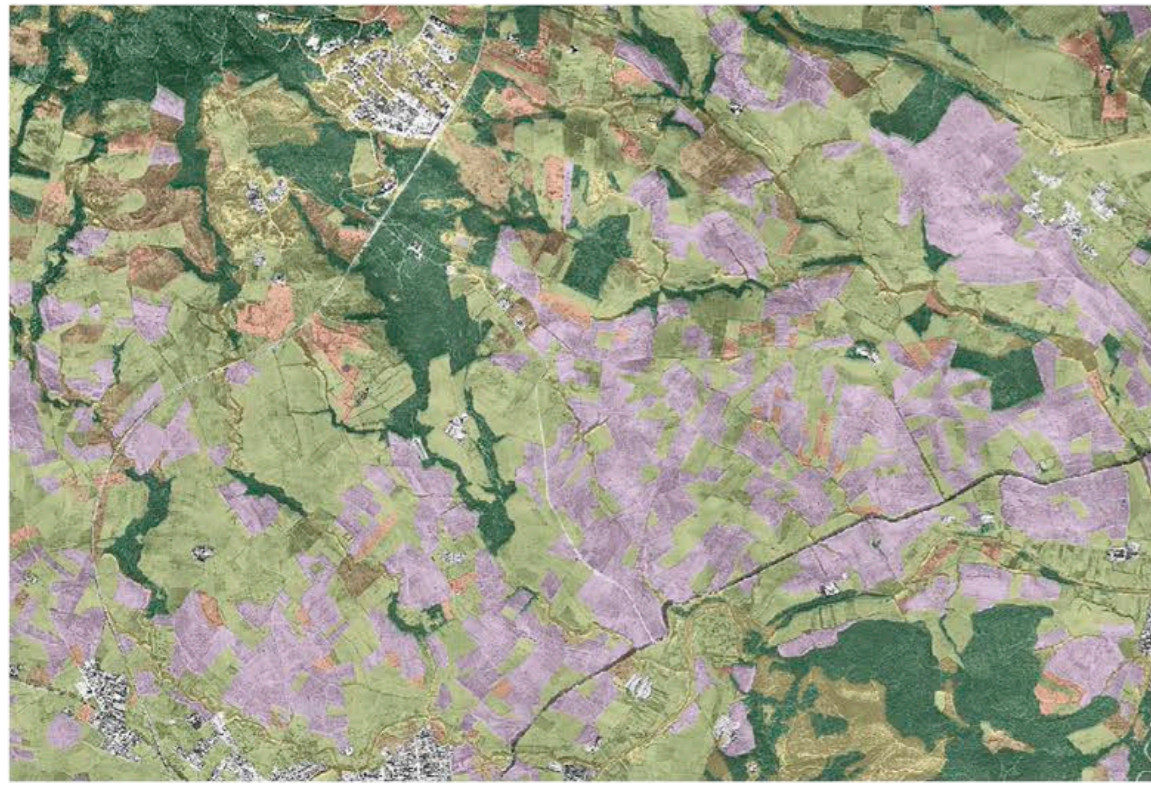


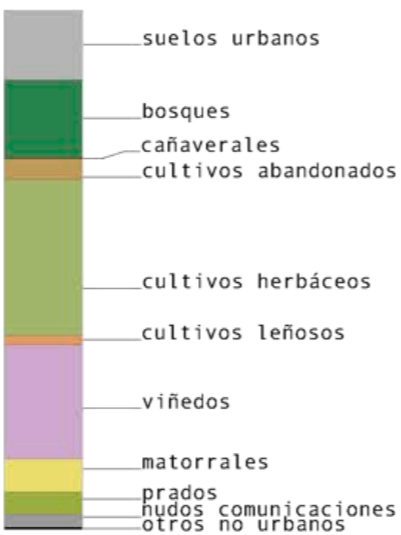
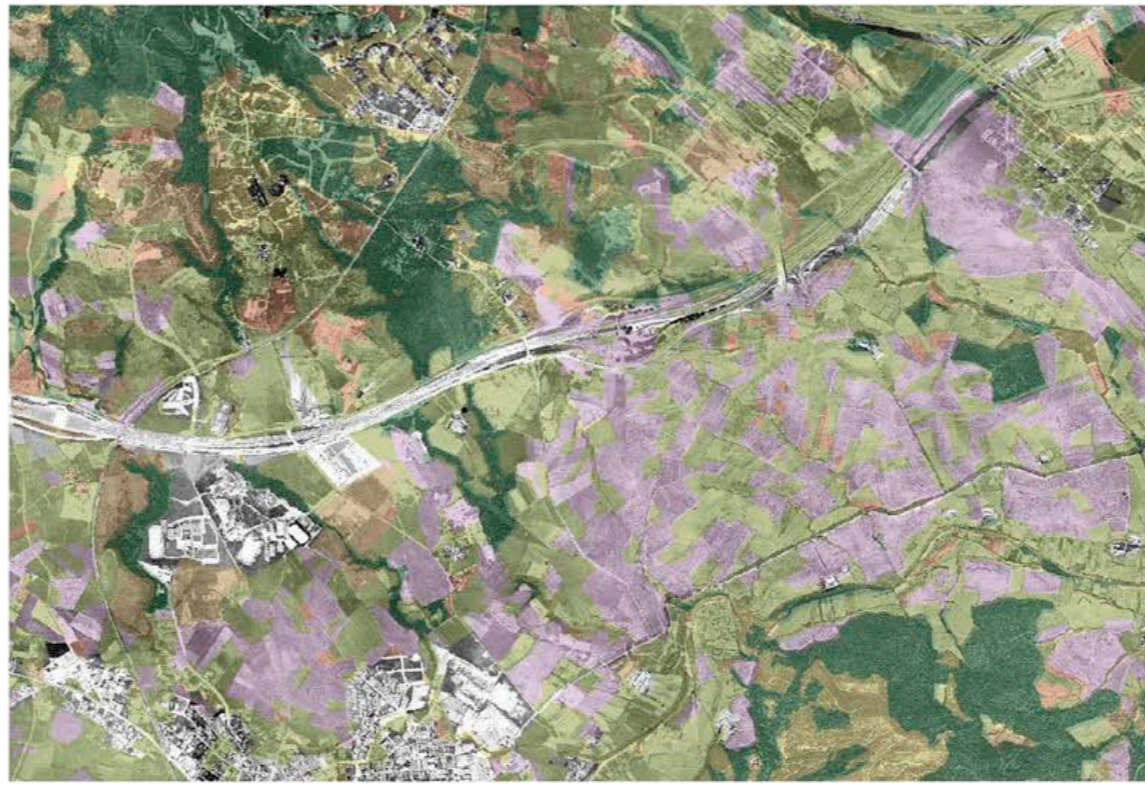
EVOLUCIÓN URBANÍSTICA SANT CUGAT
1956-1976-2015



SANT CUGAT EN 1956

Los inicios de Sant Cugat se remontan al siglo IV (Imperio Romano), durante el cual se establece una fortaleza en el cruce entre Via Augusta y Via d'Egara. Se cree que servía como centro de protección militar de las villas y colonias que se dedicaban al cultivo de aceite, cereales, viñas y ganadería. Posteriormente, en el siglo XI, se emplaza el Monasterio donde estaba la fortaleza (actual Plaza Octaviano)

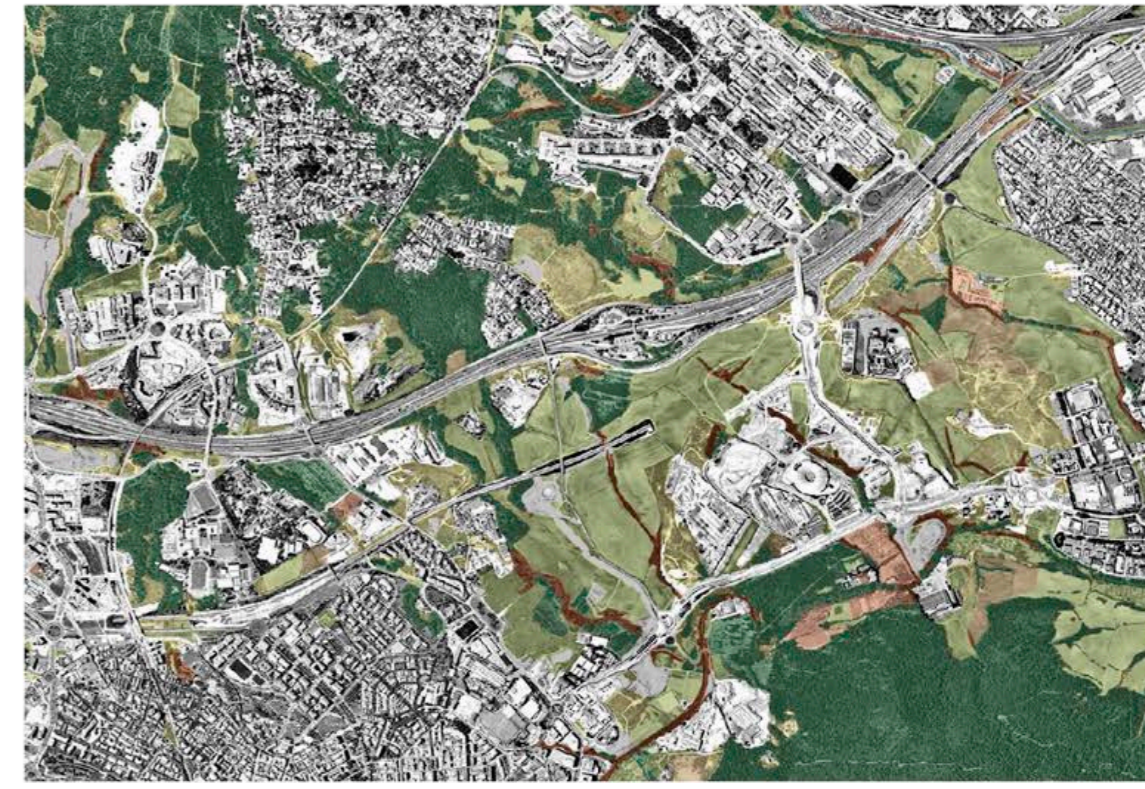
El pueblo tuvo un carácter rural hasta que en 1917, con la llegada del ferrocarril, cuando se va a expandir con diversos núcleos de casas de verano (Mirasol, Valldoreix, La Floresta y Les Planes). D esta manera entonces, a mediados del siglo XX encontramos todavía una gran presencia de cultivos ahora que el municipio ya ha comenzado su expansión, con segundas residencias que configuran núcleos difusos en zonas de muy baja densidad hacia la banda de Collserola



PRINCIPALES TRANSFORMACIONES

En la década de los 70, con la construcción de la AP-7, los territorios del Vallés van a empezar a sufrir el cambio más significativo de su historia reciente. La buena comunicación con Barcelona, el puerto y el aeropuerto puso las bases para un rápido desarrollo del sector secundario, ganando mucha fuerza la industria, y va comportar un abandono de la agricultura tanto por la transformación de suelos como por el cambio de ocupación de la población.

En Sant Cugat, las segundas residencias van a empezar a perder interés debido al crecimiento del sector turístico de la Costa Brava, pero la aparición de empresas nacionales y multinacionales a la zona gracias a la buena accesibilidad y presencia del campo de golf (construido a la década de los 20 con el ferrocarril) van a permitir desmarcarlo del resto del Vallés industrial y van a dar los primeros pasos hacia ser un referente para el sector terciario (Sharp, HP, Deutsche Bank...)



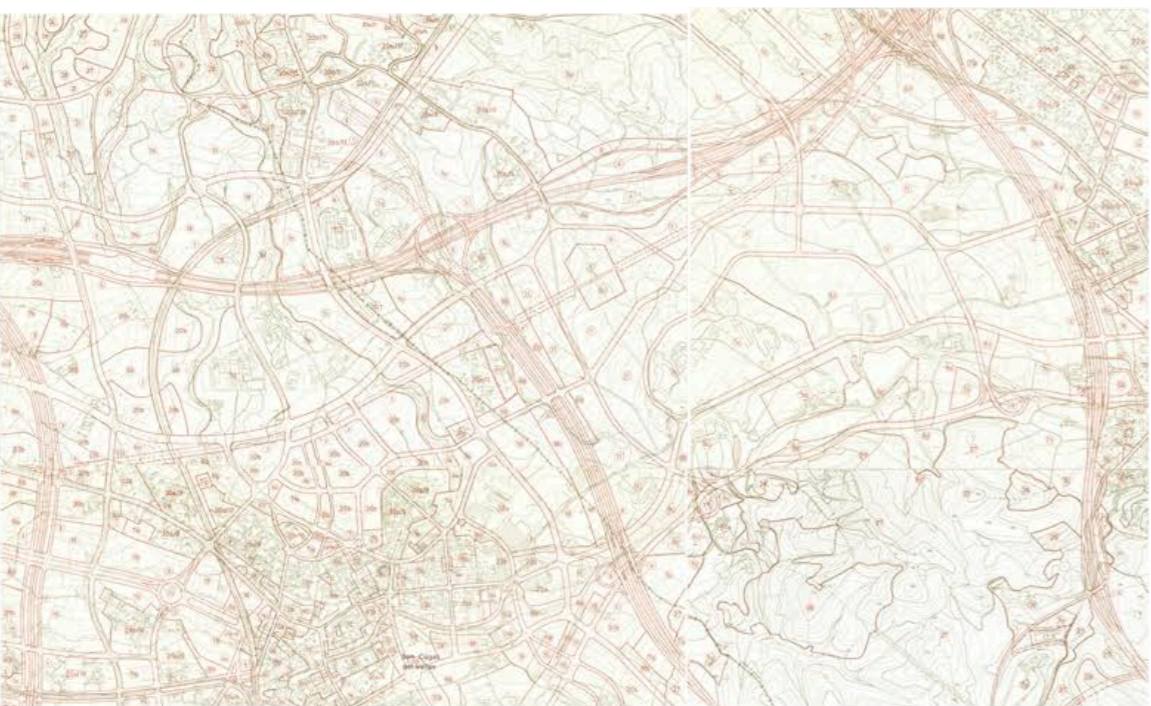
LA METRÓPOLI ACTUAL

Con las diferentes transformaciones que se van desencadenando durante las últimas décadas, podemos observar que Sant Cugat se conforma de diferentes tejidos residenciales y terciarios muy segregados y diferenciados entre sí. Alrededor de la autopista se han ido ubicando todas las grandes industrias y oficinas que se benefician de la buena comunicación, mientras que en las bandas más cercanas a Collserola se han ido ubicando las primeras residencias.

Aunque aún conserva la masa boscosa, se puede observar que los cultivos han ido desapareciendo

Actualmente Sant Cugat es uno de los 36 municipios del Área Metropolitana de Barcelona, y se diferencia urbanísticamente por tener la mayor parte del municipio en residencia de baja densidad.

COMPARACIÓN PGM SANT CUGAT Y ACTUALIDAD
PGM 1976 Y ACTUALIDAD 2015



PLAN GENERAL METROPOLITANO DE ORDENACIÓN URBANA SANT CUGAT 1976

En el PGMU de 1976 se puede observar una elevada ordenación mediante viales en la zona que proponemos como corredor verde, con una gran cantidad de vías circundantes y tres grandes vías que cosen el territorio de Norte a Sur casi al mismo nivel de intensidad e importancia que la B-30.

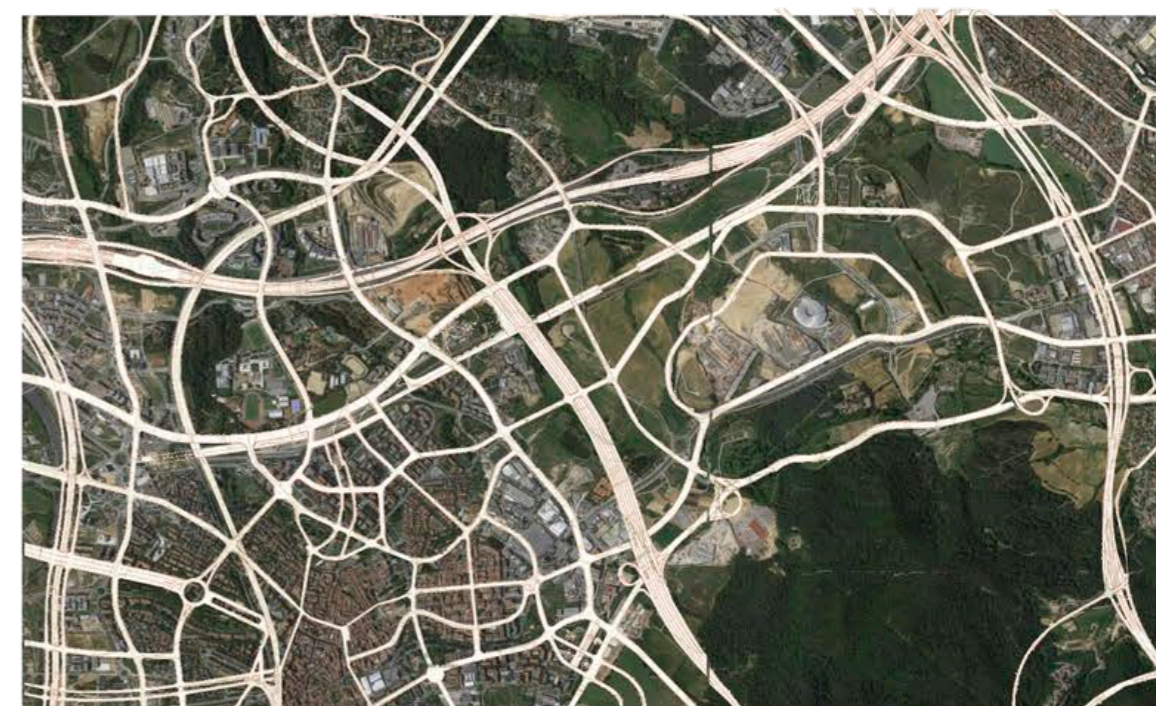
También están proyectadas viales que cosen el territorio paralelamente a la autopista pero con una menor intensidad.



ORTOFOTO ZONA A ESTUDIAR SANT CUGAT

La regularización de los viales en la actualidad se basa en la gran importancia de la B30, sin que haya ningún otro vial que compita con él en importancia. También existen un par de viales de cierta importancia como los que conectan Sant Cugat y Cerdanyola y ese mismo vial con la UAB.

Luego apenas existen viales que nos proporcionen un acceso o una cobertura a toda la zona.



SUPERPOSICIÓN VIARIO PGMU Y ORTOFOTO SANT CUGAT

Superponiendo el PGMU con la ortofoto de la realidad existente en el territorio se pueden observar muchas diferencias entre lo que se planeó y lo que finalmente se llevó a cabo.

De los tres grandes viales que conectaban Norte-Sur sólo existe uno y no con la misma intensidad e importancia que el propuesto, luego la multitud de viales circundantes en la zona verde no existen sino que en su caso se construyeron otros para abastecer a las industrias ahí instaladas.

En definitiva no tiene una gran correlación lo propuesto con lo construido siendo la propuesta una idea mucho más "cosida" de la zona y la construida que deja un poco de lado a esta zona.

ESQUEMA CAMINOS PROPUESTOS Y EXISTENTES
PROPUESTA VÍA VERDE



- Posibles espacios a intervenir
- Espacios existentes
- Caminos existentes
- - - Caminos propuestos
- - - Carril bici
- - - Carreteras ciclables
- - - Carreteras motorizadas
- - - Autopista principal
- - - Ferrocarril

Se propone unir el parque de Collserola. Proponemos unir el parque de Collserola y la Universidad Autónoma de Barcelona y la zona boscosa de Bellaterra a través de una red ciclable para consolidar un sistema continuo de espacios forestales y agrícolas, frenar la dispersión urbana, dar un uso social al corredor biológico y dar salida a una demanda existente de rutas ciclables.

Para ello, se busca la reutilización de los caminos abandonados y pequeños senderos que se reconectan con pequeñas intervenciones.

Este sistema de vías, en el salto con la autopista se topa con varios espacios industriales en extinción. Uno de ellos, Almar, se encuentra en un punto óptimo de acceso, comunicado con el tren y la B30 y se propone convertirlo en un ensanchamiento de la vía verde además de convertirlo en un corredor verde que una los caminos propuestos con la cantera, la cual serviría como rotor o elemento de unión entre las dos zonas boscosas que se quieren conectar.



PROPUESTA Y ANÁLISIS VÍA VERDE

Fábrica de creación ALMAR

Proyecto final de carrera_ETSAV_UPC_JUNIO 2015

alumno_Jonás Jiménez Gil

tutor_Claudi Aguiló