



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN CATALUÑA

TIPO DE ESTUDIO:

DELIMITACIÓN DE TRAMO URBANO

RED:

CARRETERAS DEL ESTADO

**DOCUMENTO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL
ESTUDIO DE DELIMITACIÓN DE TRAMOS URBANOS
Y REDUCCIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN**

CARRETERA:

N-340

PUNTOS KILOMÉTRICOS:

**INICIO P.K. 1239+710
FIN P.K. 1241+898**

LOCALIDAD:

CERVELLÓ

PROVINCIA:

BARCELONA

INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO:

Dña. ELENA CASTRO CORREA

INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:

D. VICENTE VILANOVA MARTÍNEZ-FALERO

CONTENIDO (TOMO ÚNICO):

- MEMORIA**
- ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN**
- ANEJO 2: PLANEAMIENTO PREVIO A LA LEY 37/2015**
- ANEJO 3: REPORTAJE FOTOGRÁFICO**
- ANEJO 4: PLANOS**

EXPEDIENTE:

BCN-DTU-0005/2022

FECHA DE REDACCIÓN:

**La de la firma electrónica del ingeniero
autor del estudio**



ÍNDICE DE DOCUMENTOS

MEMORIA	3
1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO	4
2. ANTECEDENTES	4
3. ÁMBITO DE ESTUDIO	4
4. SITUACIÓN URBANÍSTICA	7
5. MARCO LEGAL	9
6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	11
6.1. Delimitación de travesías y tramos urbanos	11
6.2. Establecimiento de la línea límite de edificación	12
6.3. Establecimiento de la Zona de Dominio Público	12
6.4. Establecimiento de la Zona de Servidumbre	13
ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN	14
ANEJO 2: PLANEAMIENTO PREVIO A LA LEY 37/2015	16
ANEJO 3: REPORTAJE FOTOGRÁFICO	24
ANEJO 4: PLANOS	28



MEMORIA



1. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento tiene como objeto proponer al departamento competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) la delimitación de tramos urbanos de la carretera N-340 a su paso por la población de Cervelló, Barcelona, en aplicación de lo dispuesto artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

De acuerdo con lo dispuesto en el citado artículo, el presente estudio fija para los tramos de la autopista considerados lo siguiente:

1. Tramos que se consideran urbanos, con fijación de:
 - 1.1. Línea límite de edificación.
 - 1.2. Zona de dominio público (línea que la delimita exteriormente).
 - 1.3. Zona de servidumbre (línea que la delimita exteriormente).
2. Tramos que se consideran travesía, con fijación de:
 - 2.1. Línea límite de edificación.
 - 2.2. Zona de dominio público (línea que la delimita exteriormente).

Una vez aprobado definitivamente el presente estudio, se empleará para valorar, ante la tramitación de un expediente de autorización (art. 28.2 de la Ley 37/2015), si estamos en tramos urbanos, con las competencias atribuidas en él a este Ministerio (art. 47.2 de la Ley 37/2015).

2. ANTECEDENTES

Esta Demarcación de Carreteras, por iniciativa propia propone tramitar el presente Estudio con el objetivo de definir los tramos urbanos de la carretera N-340 a su paso por la población de Cervelló y así responder a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

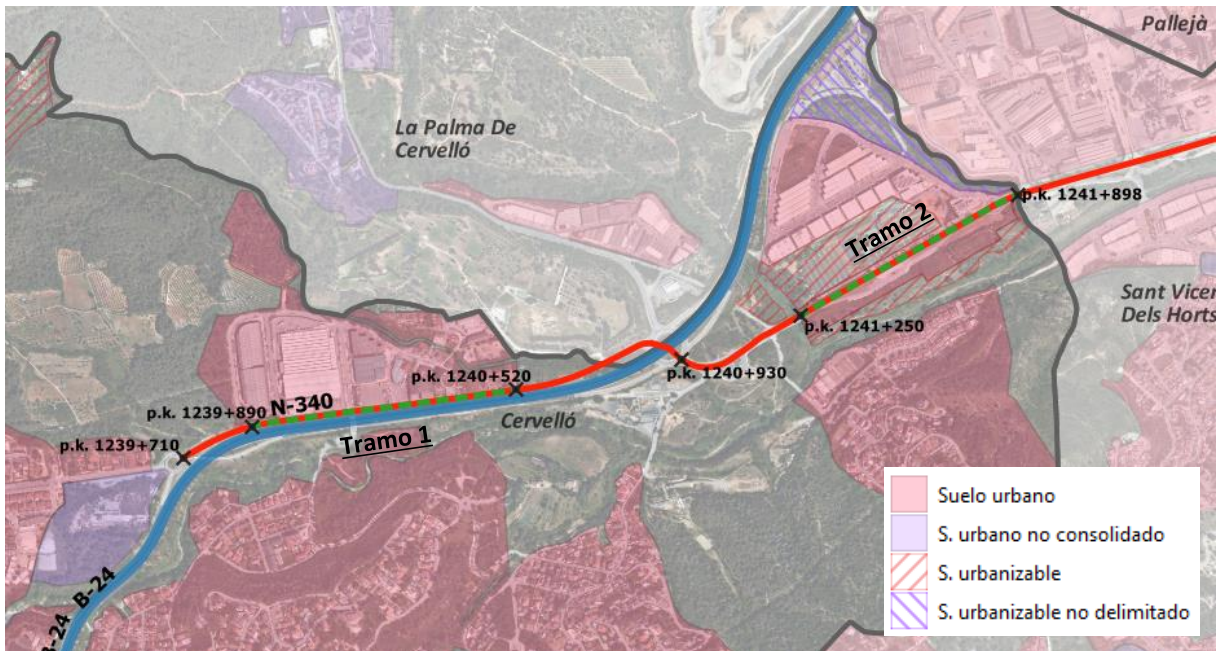
Con fecha 27 de enero de 2023 la Subdirección General de Explotación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana remite Aprobación provisional del Estudio de Delimitación de Tramo Urbano y establecimiento de línea límite de edificación en la N-340 entre el p.k. 1239+890 y el p.k. 1241+898 T.M. de Cervelló (Barcelona).

3. ÁMBITO DE ESTUDIO

La traza de la carretera objeto de estudio (la carretera N-340) discurre a lo largo de 3.188 metros, desde el PK 1239+710 hasta el PK 1241+898, donde la carretera o sus zonas de protección

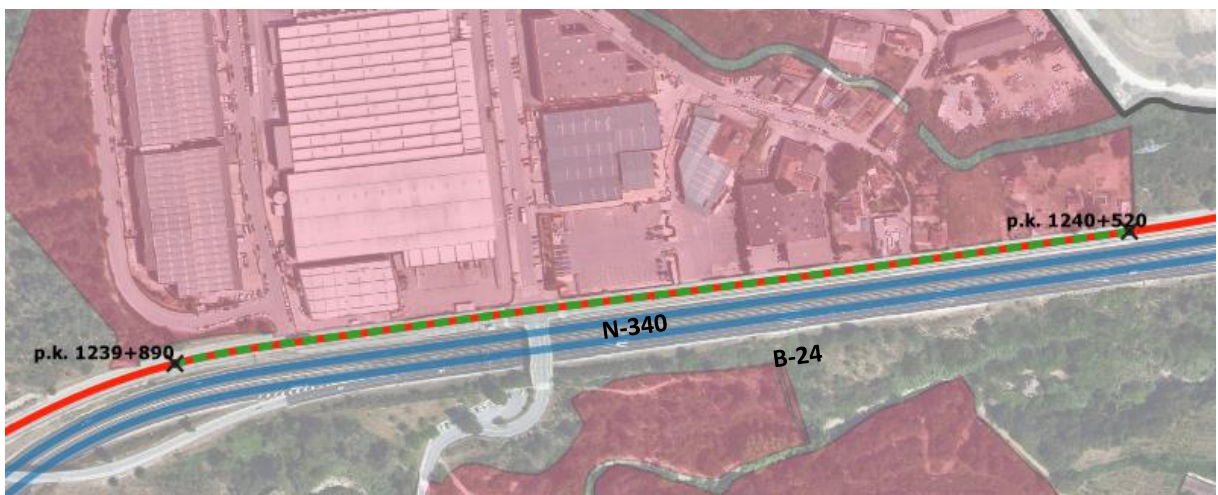
pisan suelo clasificado como urbano (ver Anejo 4: Planos), con presencia de edificaciones consolidadas y con planeamiento previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4 de esta memoria).

Después de analizar el trazado, la clasificación del suelo, el planeamiento vigente y las edificaciones colindantes a los márgenes de las infraestructuras, se han considerado dos tramos que son susceptibles de ser considerados como tramos urbanos:



Ámbito de estudio

Tramo 1: Polígono “El Grau”, comprendido entre los p.k. 1239+890 y p.k. 1240+520, margen izquierdo, donde la construcción de autovía B-24 provocó el acercamiento de la carretera N-340 a las parcelas colindantes en ese margen. Aunque la carretera no pisa suelo urbano, si lo hacen Las zonas de protección (ver ANEJO 4:Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4 de esta memoria) que permitía edificar por delante de la Línea límite de edificación dispuesta por esa Ley.

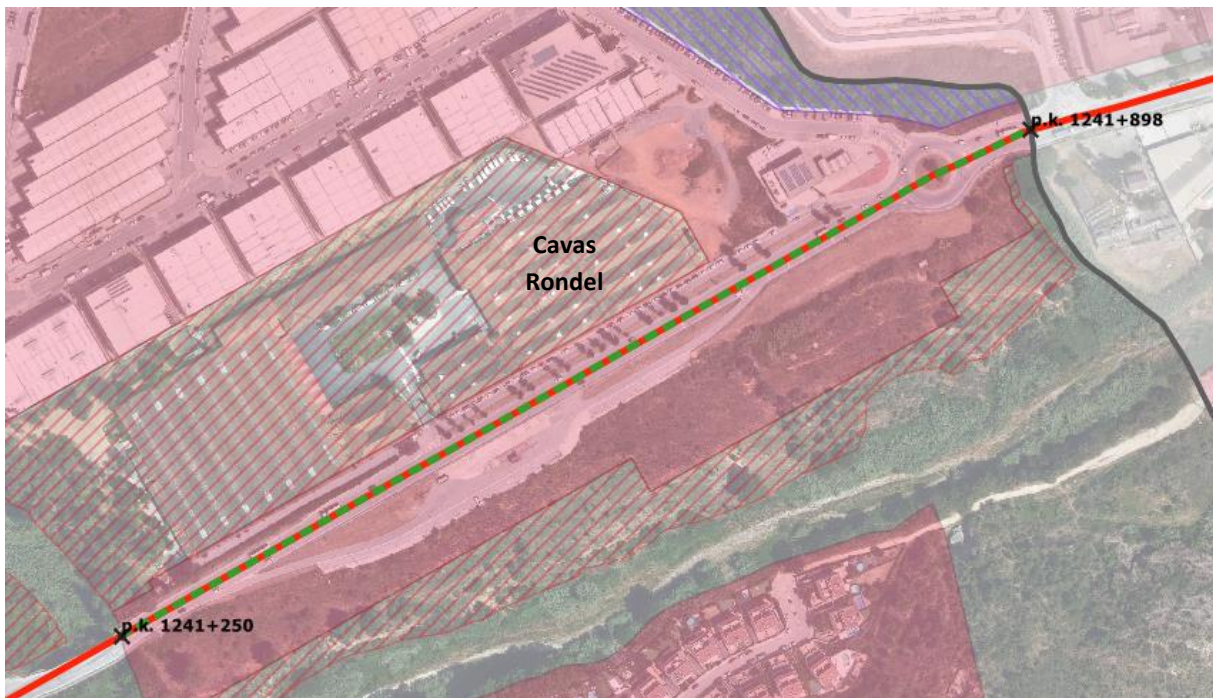


Tramo 1 sobre ortofoto del año 2022

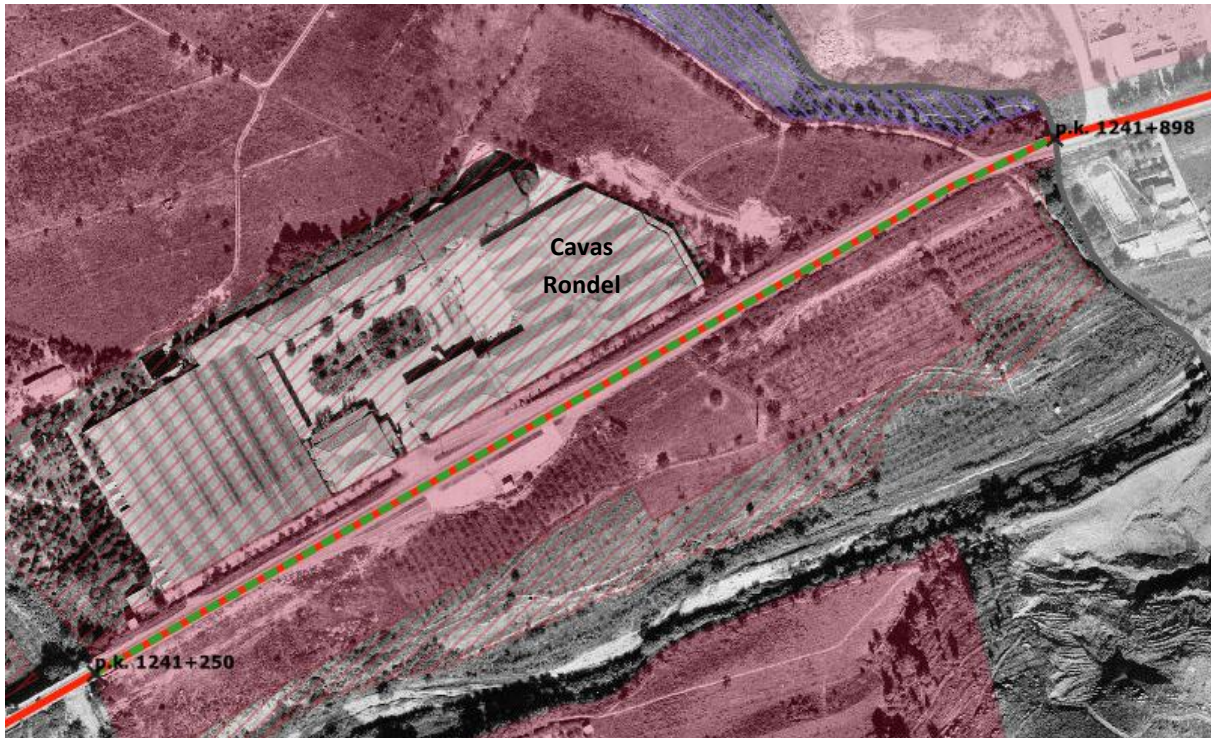


Tramo 1 sobre ortofoto del año 2000, todavía sin la autovía B-24

Tramo 2: Sector cavas Rondel, comprendido entre los p.k. 1241+250 y p.k. 1241+898, en ambos márgenes, donde la carretera pisa suelo clasificado como urbano (ver ANEJO 4: Planos) y existe planeamiento urbanístico previo a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (ver punto 4 de esta memoria) que permitía edificar por delante de la Línea límite de edificación dispuesta por esa Ley. Además, existen edificaciones consolidadas (Cavas Rondel) cuya construcción se remonta a 1949, incluidas en el catálogo del patrimonio arquitectónico y ambiental de Cervelló, así como del Catálogo del patrimonio arquitectónico de Catalunya.



Tramo 2 sobre ortofoto del año 2022



Tramo 2 sobre ortofoto del año 1970

4. SITUACIÓN URBANÍSTICA

El planeamiento urbanístico vigente de Cervelló, es el Texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Cervelló, aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en sesión celebrada el 25 de junio de 1998, previa entrada en vigor de la Ley 37/2015, de Carreteras.

En relación con el tramo 1 propuesto; el día 19 de junio de 1991 se aprobó definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior del sector Grau. Esta figura de planeamiento estableció la línea límite de edificación a 25m respecto de la arista exterior de la calzada de la antigua carretera N-340.

Con la construcción de la autovía B-24 y mediante la Modificación puntual del Plan General afectados por la variante de la N-340, aprobada definitivamente el 2002, el límite de parcela colindante con la carretera se contrae hasta superponerse con la Línea límite de edificación establecida por el anterior planeamiento.

En relación con el tramo 2 propuesto; el día 16 de octubre de 2002 se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Pla general de ordenación en el ámbito del sector UP-4, Industrial Z-5. Esta figura de planeamiento establece la línea límite de edificación a 25m de la arista exterior de la explanación de la carretera N-340, teniendo en cuenta que en esa época no existía la rotonda situada en el pk 1241+838. Además, esta Modificación puntual reconoce como preexistente a la edificación correspondiente a las Cavas Rondel (construida entre 1949 y 1975), y aunque esta se encuentre por delante de la línea límite de edificación, la incluye dentro de la propuesta volumétrica (ver anejo 2).

En relación con las Cavas Rondel, hay que indicar que la edificación figura dentro del Pla especial y catálogo del patrimonio arquitectónico y ambiental de Cervelló, cuya redacción se inició en



2013, aunque su aprobación definitiva data de 2 de mayo de 2017. Además, dicha edificación también figura en el Catálogo del patrimonio arquitectónico de Catalunya, aunque sin ningún grado de protección.

Finalmente, según el planeamiento vigente y teniendo en cuenta lo anterior, las parcelas colindantes con la N-340 entre los ppkk estudiados, reciben las siguientes calificaciones urbanísticas y tienen las siguientes condiciones de ordenación y alineación:

ZONAS EN SUELO URBANO		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones
a1	Unifamiliar aislada, parcela mínima 200m ²	Aislada Separaciones límites parcela -No específica
zi	Zona industrial	Aislada Separaciones límites parcela -Frente: mínimo 10m -Laterales y fondo: mínimo 3m

ZONAS EN SUELO URBANIZABLE O NO URBANIZABLE		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones
21	Zona agrícola de valor	-
22	Zona de valor forestal	Aislada Separaciones límites parcela: 30m
zi_SUD	Zona industrial en SUD	Aislada Separaciones límites parcela -Frente: mínimo 10m -Laterales y fondo: mínimo 3m
za	Agrícola preferente	Aislada Separaciones límites parcela: 5m
zf	Forestal preferente	Aislada Separaciones límites parcela: 20m

SISTEMAS		
Zona	Definición	Condiciones edificación / alineaciones
EP	Equipamiento público	Se ajustará a necesidades funcionales del equipamiento, al paisaje y a la organización general del tejido colindante
H	Sistema hidrológico	-
pf	Parque forestal	-
PS	Protección de sistemas	-
PU	Parque urbano	-
ST	Sistema de servicios técnicos	-
SX1	Sistema viario: ejes estructurantes	-
SX2	Sistema viario: otro viario en SU	-
SX3	Sistema viario: otro viario en SNU	-



5. MARCO LEGAL

A continuación, se exponen los preceptos legales que se consideran de aplicación referidos a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

- **Referidos al uso y defensa de la carretera y a las limitaciones de la propiedad.**

Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.

Artículo 29. Zona de dominio público.

Artículo 31. Zona de servidumbre.

Artículo 32. Zona de afección.

Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad.

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes. [...]

2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

- **Referidos a las travesías y a los tramos urbanos.**

Artículo 46. Travesías.

1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

2. En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público [...]



Artículo 47. Tramos Urbanos.

1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos, aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobados por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

2. En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2.

El silencio administrativo tendrá siempre carácter negativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas.

Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los tramos que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía. [...]

Disposición Transitoria Primera. Delimitación de Tramos Urbanos.

En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

Artículo 124. Delimitación de Tramos Urbanos del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/94, de 2 de septiembre)

1. La Dirección General de Carreteras, por propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado, y previa redacción del oportuno estudio de delimitación de tramos urbanos, en el que se establecerá la parte de ellos que deba tener la consideración de travesía, tramitará el correspondiente expediente. [...]



6. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Con este documento se pretende dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de carreteras, teniendo en cuenta el planeamiento vigente a la entrada en vigor de dicha ley en el municipio de Barberà del Vallès, y a los preceptos normativos que considerados en el punto 5.

Como se ha indicado anteriormente, se han considerado dos tramos que son susceptibles de ser considerados como tramos urbanos. En este sentido, se procede a delimitar los tramos urbanos o travesías y a establecer la línea límite de edificación, así como las zonas de protección dentro de los tramos urbanos y travesías consideradas.

6.1. DELIMITACIÓN DE TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS

Sobre la consideración de travesía del Tramo 1: Carretera N-340, entre los pp.kk. 1239+890 y pp.kk. 1240+520, margen izquierdo, sentido sur.

No se cumple que en sus márgenes existan edificaciones consolidadas, al menos en dos terceras partes de la longitud y un entramado de calles conectada con aquélla, en al menos una de sus márgenes. **NO constituye, por tanto, travesía.**

Sobre el Tramo 1 y su consideración como tramo urbano: Carretera N-340, entre los pp.kk. 1239+890 y pp.kk. 1240+520, margen izquierdo, sentido sur.

Aunque la vía no discurre por suelo clasificado como Urbano, si lo hacen las zonas de protección de la carretera y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en este margen de la vía y en los pppk señalados.**

Sobre la consideración de travesía del Tramo 2: Carretera N-340, entre los pp.kk. 1241+250 y pp.kk. 1241+898, en ambos márgenes.

No se cumple que en sus márgenes existan edificaciones consolidadas, al menos en dos terceras partes de la longitud y un entramado de calles conectada con aquélla, en al menos una de sus márgenes. **NO constituye, por tanto, travesía.**

Sobre el Tramo 2 y su consideración como tramo urbano: Carretera N-340, entre los pp.kk. 1241+250 y pp.kk. 1241+898, en ambos márgenes.

La vía discurre por suelo clasificado como Urbano y el planeamiento aprobado con anterioridad a la Ley 37/2015, de carreteras, permite la edificación por delante de la línea límite de edificación de dicha Ley. **Constituye, por tanto, tramo urbano en ambos márgenes de la vía y en los pppk señalados.**



6.2. ESTABLECIMIENTO DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN

Puesto que el planeamiento urbanístico para los tramos considerados se desarrolló con anterioridad a la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se puede fijar en este estudio la Línea límite de edificación en base al párrafo segundo del artículo 48.1 de la citada Ley de Carreteras vigente, a una distancia inferior a la establecida en el artículo 33, apartados 1 y 2 de la misma Ley.

La definición geométrica de la línea límite de edificación se establece en los planos que se adjuntan en el ANEJO 4, donde se han extraído las coordenadas georreferenciadas de los vértices de dicha línea, las cuales se adjuntan en el ANEJO 1. El trazado de esa línea respeta por un lado la distancia respecto de la arista exterior de la calzada que el planeamiento previo a la Ley 37/2015 establecía para la línea límite de edificación y, por otro lado, las separaciones sobre los límites de parcela establecidas en ese planeamiento para cada calificación urbanística. En este sentido, se fija la línea límite de edificación tomando la línea más alejada de la arista exterior de la calzada, entre las dos líneas mencionadas anteriormente. Además, dicha línea respeta las edificaciones consolidadas y preexistentes a la Ley 37, salvo aquellas edificaciones que ya estaban fuera de ordenación con el planeamiento previo a la Ley 37/2015, de carreteras.

Agregar que atendiendo a lo dispuesto en el art. 33.6 de la Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de carreteras; donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Finalmente, en aquellas parcelas donde el planeamiento actual y anterior a la Ley 37/2015, no permite edificar, no se propone ninguna reducción de la línea límite de edificación y se aplica lo dispuesto en el art. 33 de la Ley 37/2015.

6.3. ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

Se ha establecido, y así se refleja en los planos, como la envolvente exterior de las líneas definidas a 3 metros desde la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a ella.

La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento con el terreno natural.



6.4. ESTABLECIMIENTO DE LA ZONA DE SERVIDUMBRE

Se ha establecido para los tramos urbanos sin consideración de travesía, y así se refleja en los planos, por 2 franjas de terreno a ambos lados de la carretera, sensiblemente paralelas, definidas por la zona de dominio público por su lado interior y por una línea envolvente a 8 metros de la arista exterior de la explanación del tronco de la carretera por su exterior, medidos horizontal y perpendicularmente a la arista considerada.

Fecha: la de las firmas electrónicas.

LA INGENIERA AUTORA DEL ESTUDIO
(JEFA DE ÁREA DE CONSERVACIÓN
Y EXPLOTACIÓN)

Firmado digitalmente
ELENA CASTRO CORREA



ANEJO 1: DEFINICIÓN DE LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN



Se define la línea límite de edificación de acuerdo con los siguientes tramos:

Tabla 1, Tramo 1: LLE MOD, margen izquierdo
(Coordenadas UTM ETRS89, huso 31, RD
1071/2007)

ID PUNTO	Coord UTM X	Coord UTM Y
2	414720,82	4583614,24
4	414585,71	4583561,01
5	414722,12	4583579,70
10	414204,19	4583511,22
11	414246,30	4583516,65
12	414170,69	4583539,21
13	414177,81	4583507,82
14	414534,47	4583553,98
15	414572,90	4583559,25
16	414313,31	4583525,30
17	414350,62	4583530,19
18	414101,11	4583519,27
19	414112,15	4583518,52
20	414090,29	4583523,33
21	414158,19	4583536,11
22	414158,12	4583537,30
23	414151,10	4583527,27
24	414156,16	4583530,47

Tabla 2, Tramo 2: LLE MOD, margen izquierdo
(Coordenadas UTM ETRS89, huso 31, RD
1071/2007)

ID PUNTO	Coord UTM X	Coord UTM Y
1	415804,54	4584028,49
3	415428,26	4583802,44
6	415577,65	4583875,86
7	415670,42	4583928,59
8	415433,21	4583793,45
9	415559,79	4583865,64
25	415723,17	4583970,48
26	415784,82	4584005,53
27	415722,99	4583958,47
28	415728,30	4583961,49
29	415786,57	4584029,43
30	415809,47	4584019,40



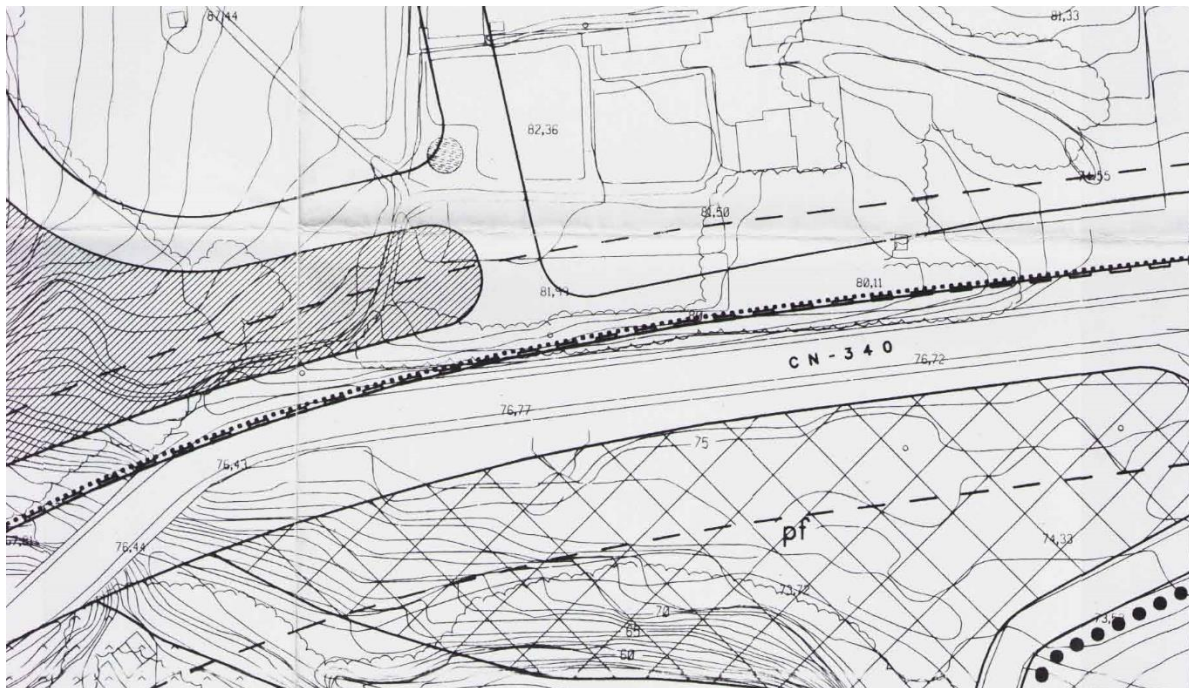
ANEJO 2: PLANEAMIENTO PREVIO A LA LEY 37/2015



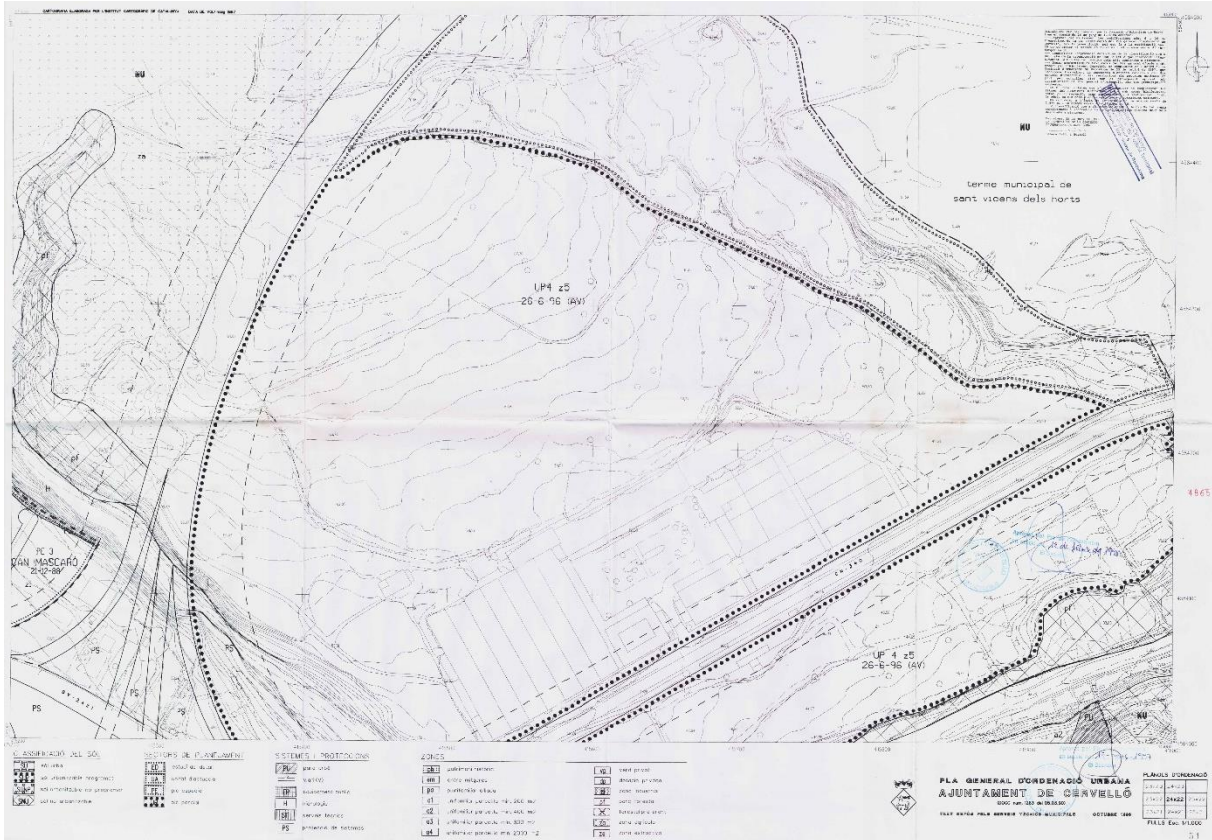
Texto Refundido del Plan General de Ordenación de Cervelló. 1998



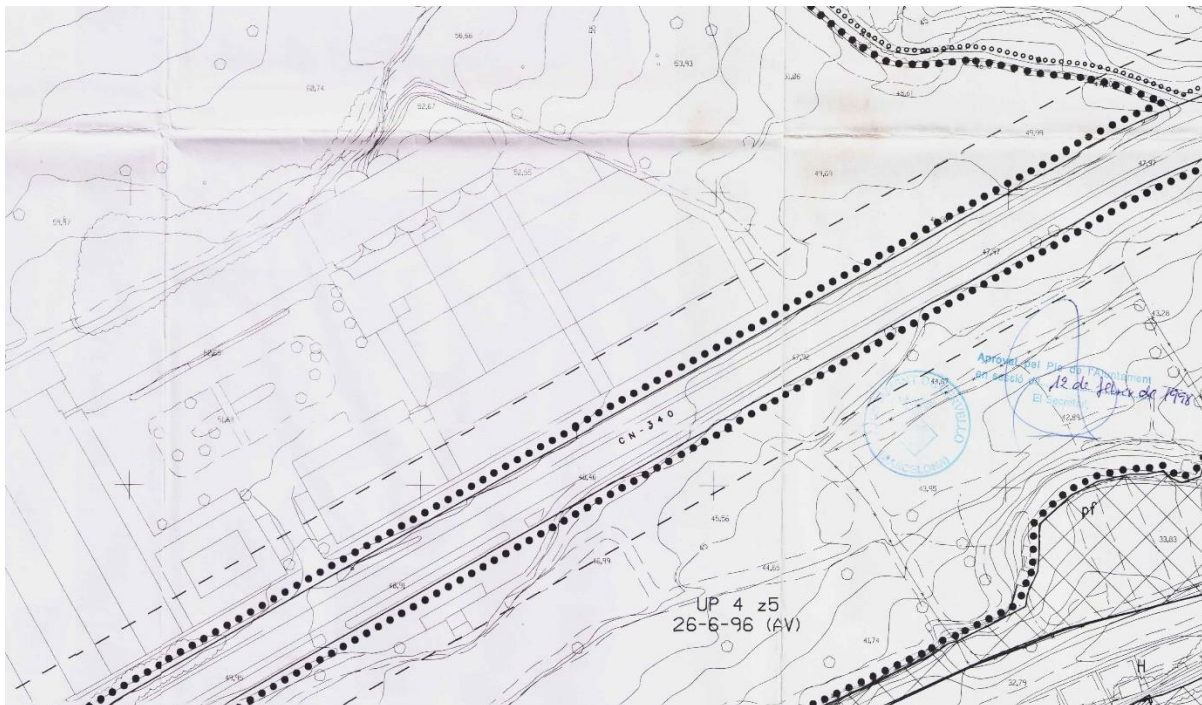
Recorte de los planos de ordenación 35 y 44



Ampliación del plano de ordenación 35



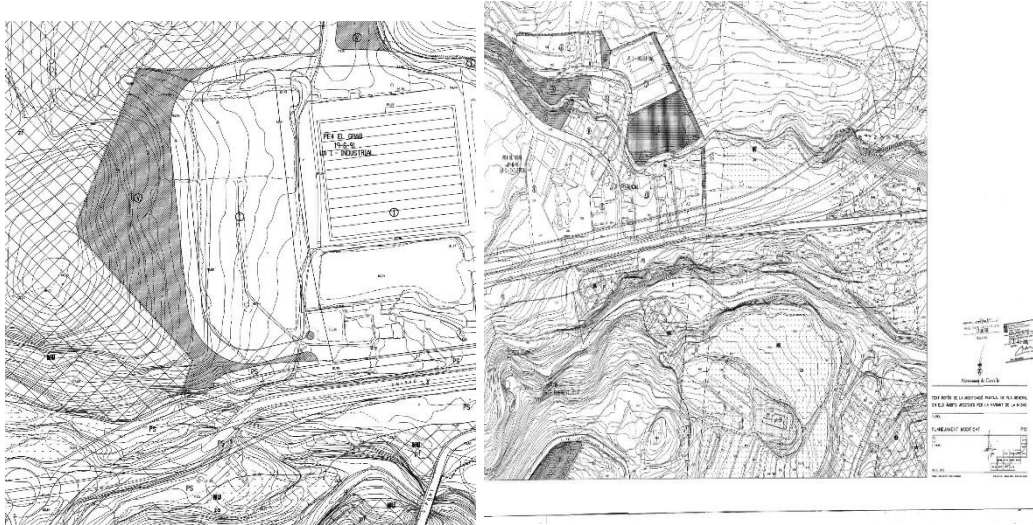
Plano de ordenación 51



Ampliació del plano 51



Modificación puntual del Plan General afectados por la variante de la N-340. 2002



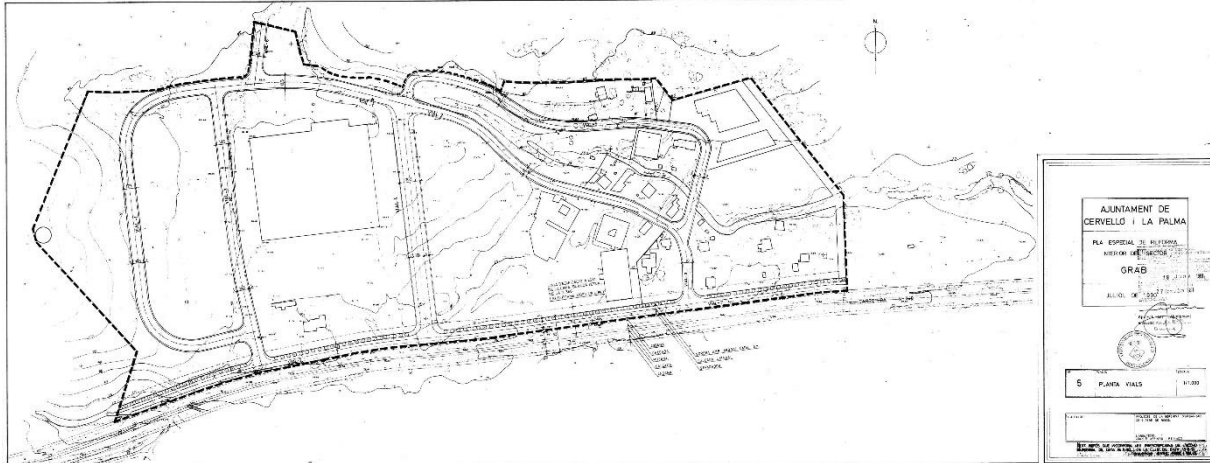
Recorte de los planos de ordenación P07 y P10



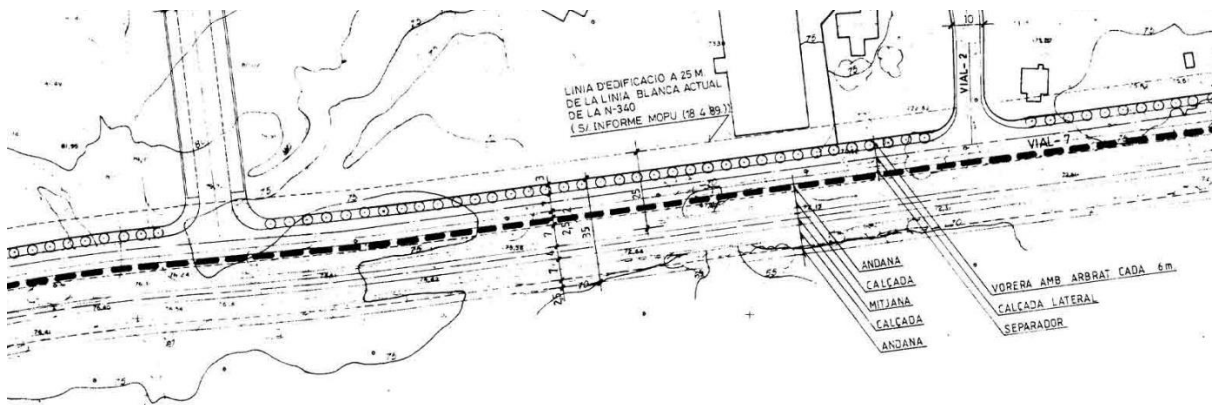
Ampliación del plan de ordenación P10



Plan Especial de Reforma Interior del sector Grau. 1991



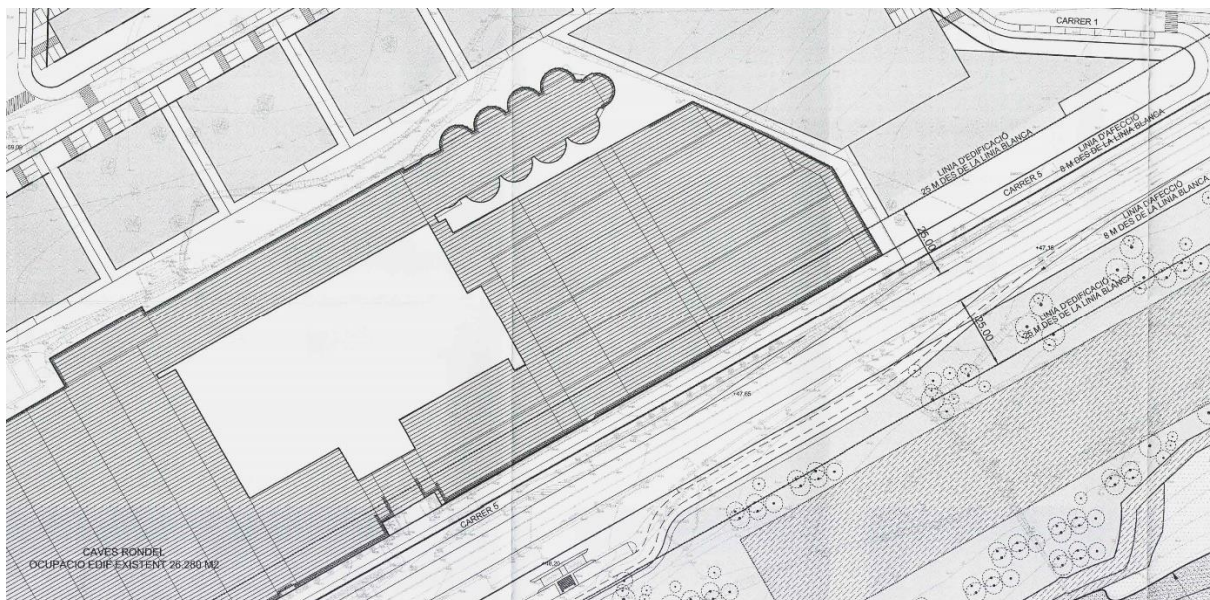
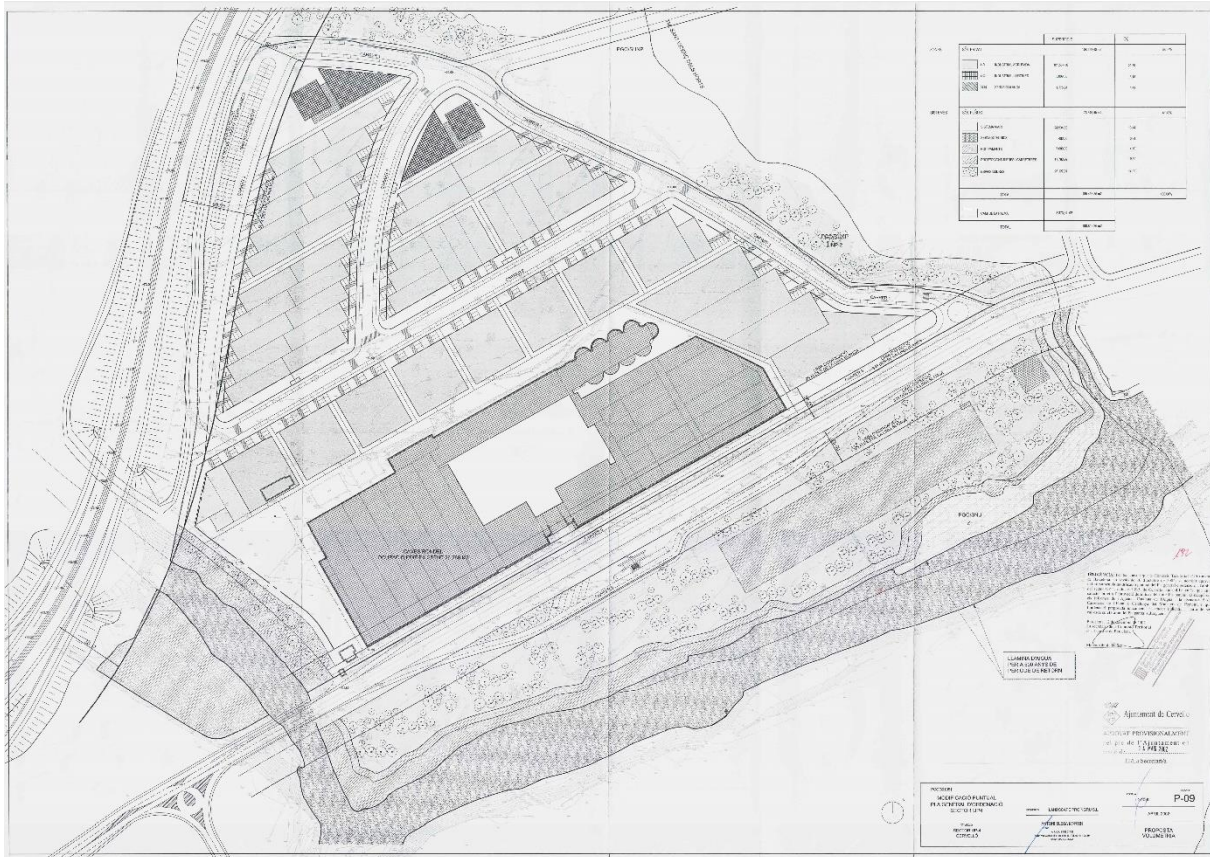
Plano 5 Planta viales



Ampliación del plano 5



Modificación puntual del Pla general de ordenación en el ámbito del sector UP-4, Industrial Z-5. 2002



Pla especial y catálogo del patrimonio arquitectónico y ambiental de Cervelló. 2017

Pla especial i Catàleg del Patrimoni arquitectònic i ambiental de Cervelló

4045

CATÀLEG

Nom: **Caves Rondel**

37

LOCALITZACIÓ: Davant de la urbanització Granja Garcia. Carretera N-340, km 1.241,5
Identificació al plànol: 19
Coordenades UTM: X=415.638 / Y=4.584.123

DADES CADASTRALS: 5640301DF1854S0001KE

DADES URBANÍSTIQUES: Classificació: Sòl urbanitzable delimitat (SUD)
Qualificació: Zona industrial (clau zi-A)
Inclòs en àmbits de planejament derivat o gestió urbanística: sí, en l'àmbit del Subsector 2 del UP-4, pendent de desenvolupament.

TIPOLOGIA: 1 Arquitectònic

NIVELL DE PROTECCIÓ: 3 Parcial

CATEGORIA: 4 * BPU



Planimetria i estructura de la propietat



Fotografies de l'element

1. DESCRIPCIÓ DEL BÉ

1.1 Entorn: a la zona industrial situada sobre la riera de Cervelló, limitant amb la carretera N-340, en un indret fortament urbanitzat. Destaquen els grans salzes plantats al llarg del seu perímetre i que es poden veure des de la N-340 i un bosquet d'interès de coníferes a prop de la riera de Corbera.

1.2. Descripció: Conjunt compostivament homogeni, de naus edificades a l'entorn d'un gran pati rectangular enjardinat. Construccions regulars en tipologia de nau, en pedra i fàbrica d'obra, cobertes amb teula àrab. L'edifici principal té 98,80 m de llarg per 19,40 m d'ample. L'explotació industrial actual suposa 70.000 m² de superfície total construïda.

L'estructura interior varia segons les característiques de la nau. En general són grans arcs de maó en les més antigues (Nau de Tiratge, 1949), i d'arcades de formigó i arcs parabòlics calats a l'espai central en les més modernes (Celler, 1960), amb l'excepció de l'anomenada Sala d'Actes, d'estil neo-romànic (1970-75), amb arcs de mig punt de maó i voltes d'aresta que organitzen la sala en dos trams de quatre voltes.

Constitueixen les caves cinc plantes de soterrani, connectades entre si, amb un total de 8 km de túnels.

El pati d'accés és un espai central de distribució i articulació del conjunt, d'uns 100x50 m i es troba enjardinat. A destacar la gran marquesina de paraboloides de la nau de Tiratge.

1.3. Estat de conservació: Entorn: bo. Estructura: bo. Façanes: bo. Cobertes: bo. Interiors: bo.

1.4. Ús actual: Industrial. Caves.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de l'àmbit metropolità de Barcelona



Pla especial i Catàleg del Patrimoni arquitectònic i ambiental de Cervelló

CATÀLEG

4046

2. RAONS QUE ACONSELLEN LA SEVA INCORPORACIÓ AL CATÀLEG

Inventari del Patrimoni Cultural Immoble de la Generalitat de Catalunya, nº Registre 34841.

Les Caves Rondel van ser fundades el 1.949 per Codorniu, sota la direcció de Manel Pagès Raventós. A finals dels anys seixanta, foren ampliadades per tal d'incrementar el magatzematge i instal·lar maquinària més moderna i especialitzada. Posteriorment es va completar amb la nau de convencions que tanca l'espai rectangular central. L'organització regular a l'entorn del gran pati central del conjunt edificat dona a aquest un cert equilibri de proporcions i li confereix una sòbria categoria arquitectònica poc habitual en àrees industrials del país.

Les grans dimensions de les instal·lacions queden relativitzades per la composició arquitectònica, una harmonia en el tractament dels materials i la vegetació. Aquestes condicions li atribueixen un caràcter mediterrani que integra la gran peça en el paisatge. Un complex industrial de gran rellevància en el municipi de Cervelló.

L'estructura de formigó armat va ser projectada per l'enginyer Jaime Artigas. La sala de convencions de la nau més moderna va ser dissenyada per l'arquitecte Lluís Bonet i Gari, deixeble de Gaudí, entre 1970 i 1975, i suposa una nau d'espectacular factura, però més eclèctica.

3. APROFITAMENT URBANÍSTIC I PARÀMETRES D'ORDENACIÓ

3.1. Sostre: El que estableix el planejament general vigent (la Modificació del Pla general d'ordenació a l'àmbit del sector UP-4, industrial Z-5, en la data d'aprovació provisional del present Pla especial).

3.2. Usos admesos: Els que estableix el planejament general vigent.

3.3. Densitat: La que estableix el planejament general vigent.

3.4. Paràmetres d'ordenació: Els que estableixi el pla parcial del sector UP-4 o altra figura de planejament adequada.

4. REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS I ÀMBITS DE PROTECCIÓ

4.1. Regulació de les intervencions: Actuacions de restauració i consolidació que no malmetin, perjudiquin o desvirtuin el bé. Obres de rehabilitació per adaptar els edificis protegits als nous usos admesos.

Totes les actuacions i intervencions que es plantegin en relació als elements protegits han d'assegurar la seva coherència, compatibilitat i respecte amb els valors estètics, compositius i arquitectònics dels edificis protegits i l'entorn.

Aquest element es troba situat dins l'espai d'interès geològic dels jaciments fòssils de Torrevileta. Qualsevol intervenció haurà de tenir en compte els valors geològics de la zona i evitar actuacions que puguin malmetre aquest espai.

4.2. Elements a preservar: La seva estructura tipològica amb elements comuns i l'estètica de façanes del conjunt conformat entorn del gran pati interior enjardinat. La porxada laminar en paraboloides de fàbrica de rajola de les naus de Tiratge; la seva estructura d'arcs diafragmàtics de maó amb lucernaris. L'estructura d'arcs parabòlics del celler. La sala d'actes amb arcs de mig punt. L'harmonia de la façana principal a la carretera.

4.3. Elements modificables: Tots els que queden fora de l'àmbit de protecció estricta.

4.4. Elements de modificació o demolició obligada: -

4.5. Àmbits de protecció: Les especials característiques d'aquest complex i les seves grans dimensions fan necessari informació detallada i un estudi aprofundit per concretar les seves possibilitats de remodelació, o d'ampliació i reforma degudes a un canvi d'ús respecte de l'original. En aquest sentit, es dona la direcció que aquesta documentació s'incorpori necessàriament a l'instrument urbanístic que estableixi l'ordenació arquitectònica i estètica dels volums i la regulació dels usos admesos.

Es defineix un àmbit de protecció estricta (línia vermella), un àmbit de respecte (línia verda) i un àmbit d'influència (línia negra), regulats a l'article 13 de les Normes urbanístiques.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de l'àmbit metropolità de Barcelona



ANEJO 3: REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Fuente de todas las fotografías: Google Maps



PK 1239+710



PK 1239+980



PK 1240+260



PK 1240+520



PK 1240+820



PK 11240+250



PK 1240+350. Edificio Cavas Rondel de 1948



PK 1240+838