

EL VALLÈS OCCIDENTAL EN EL MARC METROPOLITÀ:  
PROCESSOS DE SUBURBIALITZACIÓ I DEBILITAT  
DE L'ESTRUCTURA TERRITORIAL

MANEL LARROSA  
*Arquitecte*

---

SUMARI

**1. Estructura del Vallès Occidental**

**2. Deficiències infraestructurals**

**3. Hipòtesi d'actuació**

**4. Conclusió**

**Bibliografia**

## EL VALLÈS OCCIDENTAL EN EL MARC METROPOLITÀ: PROCESSOS DE SUBURBIALITZACIÓ I DEBILITAT DE L'ESTRUCTURA TERRITORIAL

### 1. Estructura del Vallès Occidental

Analitzar l'estructura del Vallès Occidental en relació amb la Regió Metropolitana significa posar en relleu el conjunt de les potencialitats, així com també les mancances en l'organització d'aquest territori.

Per no repetir coses ja molt sabudes no cal mencionar la localització central d'aquesta àrea o la relativa qualitat en termes mediambientals que li confereix el fet d'estar situada a redós del parc de Sant Llorenç del Munt i de Collserola. Tampoc no cal fer referència d'una manera exclusiva a la lectura geogràfica que estructura aquesta comarca ja que, d'una banda, és coneguda i, d'una altra, alguns problemes depassen completament el que la geografia permet i ofereix.

Així doncs, és una dada òbvia l'estructura de corredor, amb unes terres més baixes que apleguen les potencialitats de centralitat i unes localitzacions més altes, particularment a l'entorn de Sabadell i Terrassa, on se situa el desenvolupament urbà més antic, les ciutats més grans. Tampoc no cal insistir massa que podem llegir el Vallès en termes de conques fluvials, quasi de ciutats lineals o subcomarques (Riera de Rubí, Ripoll, Riera de Caldes). Qualsevol d'aquestes lectures són legítimes, no es contradueixen entre elles, sinó que es complementen i ens orienten en la comprensió d'aquest territori complex.

La lògica de les implantacions urbanes, amb nuclis antics industrials i nuclis nous, de creixement més ràpid, sobre la base de poblacions que eren rurals fins fa 40 anys, se sobreposa a una estructura topogràfica complexa, però ordenada i plena de lògica, a la qual les comunicacions més modernes –la xarxa d'autopistes en particular– acaben d'arrodonir i tensar, però no pas de contradir. Així doncs, el territori és suma d'un model local i d'un de metropolità, entre els quals existeix un ordenament geogràfic que els connecta.

Totes aquestes lectures es poden acompanyar de

les previsions del planejament. Aquestes previsions, en un ordre estructural, queden definides pràcticament per un únic element: les xarxes viàries que es proposen. I aquesta lògica del planejament ha conduït sempre, almenys fins ara, al fet de sistematitzar el Vallès Occidental a partir de la sobreposició d'una trama quadriculada de vies segregades (autopistes, autovies...) que per la seva pròpia lògica i coherència geomètrica s'imposarien per tal d'ordenar el territori. Aquesta lògica viària prové de l'antic pla dels seixanta de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) i ha estat heretat posteriorment pels plans de menor o diferent abast (Metropolità de Barcelona, Comarcal de Sabadell, Pla de Carreteres, etc.), sense que el model hagi estat mai reconsiderat més enllà dels detalls.

Hom podria dir que bona part del saber territorial del qual es fa ús normalment a les institucions que actuen sobre el territori parteix d'aquest balanç d'un reconeixement territorial basat en factors de la lògica dels assentaments, la història urbana dels nuclis i, finalment, les propostes racionalitzadores que, sense simplificar massa, es pot dir que plantegen simplement fer homogeni el territori a partir d'una malla isòtropa de comunicacions.

Es podrien dir més coses encara per definir l'estructura d'aquest territori. Es podria lamentar la manca d'un organisme que faci inversió territorial. Per exemple, una corporació com fou la CMB, però estesa a l'abast de la comarca o de la regió. En aquest cas, s'al·legaria que la manca d'estructura dependria d'una manca de gestió i d'inversió; és a dir, de l'aplicació d'allò que ja preveuen els plans.

En un altre extrem, la realitat de la gestió municipal portaria a comprovar com les dinàmiques locals són molt fortes. Els municipis estan tancats en ells mateixos, entenen i defensen un valor de posició, de localització concreta a la galàxia urbana comarcal, i l'estratègia que en resulta és sempre individual, gairebé mai compartida per més d'un. Els uns poden creure en la seva maduresa (Sabadell o Terrassa), mentre que els altres apos-

ten per la seva major joventut, que es tradueix en majors creixements, unes localitzacions amb expectatives, etc.

Tot i aquesta dispersió, es pot comprovar com en la darrera dècada els agents que han decidit més decisivament sobre el territori han estat agents públics. Les accions municipals, de l'Incasol, del Consorci de la Zona Franca i les implantacions a l'àrea de la Universitat Autònoma són molt més decisives que el conjunt dels polígons de gestió privada. Però, tot i aquesta presència pública, no es pot parlar d'un territori més integrat, d'una organització que superi la situació de fragmentació, d'isolament, que fa temps s'entenia que era pròpia de la iniciativa privada, i que es pensava que era contrària a l'esperit de l'acció pública.

Llavors, després de 15 anys de gestió democràtica del territori i després d'un període que ja ha alternat èpoques de crisi i de bonança, àdhuc d'eufòria, hom es pot preguntar quin és el balanç que caldria fer sobre l'estat de l'organització del territori en aquest Vallès. Quin balanç es podria fer que no repetís lliçons de geografia o plans urbanístics pendents d'executar; és a dir, un conjunt d'anàlisis que ja se saben, però que no ajuden per si soles a entreveure la possibilitat d'un territori més modern, més posat al dia?

Arribat aquest punt, es constata la repetició de les anàlisis, el seu valor antiquat i la raresa de propostes noves que es confronten amb la realitat d'un territori que no es pot assegurar que sigui efectivament molt millor que fa uns anys. Només des d'una certa confiança tècnica en la cuina diària dels urbanistes o des de la repetició freda dels discursos polítics es pot tenir una certa confiança que s'hi va bé, que el creixement actual és ordenat i sòlid; és a dir, que es millora.

La majoria dels ciutadans està d'acord que més aviat es reula. Perquè s'ha de reconèixer que les potencialitats geogràfiques del Vallès i el seu capital mediambiental esdevenen mers suports d'una

ciutat-territori la qualitat de la qual és enormement dèbil en les infraestructures i precària en termes mediambientals.

## **2. Deficiències infraestructurals**

Avui es pot parlar sense embuts d'un grau elevat de suburbialització del Vallès Occidental perquè les quotes de creixement, els dèficit d'infraestructura i la manca de coherència de l'organització que en resulta són manifestos. A semblança d'altres processos antics de suburbialització, la implicació de les administracions públiques també hi és completa. No es tracta de processos marginals al costat d'una altra realitat oficial i normal, sinó que cal fer evident com el conjunt de creixement és poc estructurat, mancat d'un model dirigit, i solament, a tot estirar, encaixat en un cert esquema que se suposa coherent per aquell dia final quan els plans siguin rematats.

Es pot afirmar que ha fracassat completament aquell procés que va néixer amb l'endrecament de l'interior dels municipis a partir de la renovació dels ajuntaments (1979) i que coincidí amb la crisi dels setanta. S'ha estroncat definitivament aquella confiança quan l'abast dels problemes ha depassat el nucli de les poblacions i ha tacat tot el territori.

S'entreveu ràpidament l'envelliment de l'organització territorial quan es pot comprovar que l'estructura difusa de les relacions entre municipis és avui exactament la xarxa de carreteres de fa pràcticament un segle i, pel que fa als ferrocarrils, pràcticament les línies de fa 50 anys.

Certament, a aquesta xarxa difusa s'hi ha sobreposat una altra de singular basada en autopistes (Barcelona-Terrassa, la B-30 o Tercer Cinturó, i Terrassa-Vallvidrera). Pel que fa als ferrocarrils, la línia de Mollet al Papiol no existeix en termes de comunicació efectiva. Llavors, no és d'estranyar que els laterals de la B-30 es col·lapsin, que l'A-18 s'embussi o que els ferrocarrils catalans siguin un

metro, vist el seu ús massiu, perquè aquests canals sumen funcions de comunicació local amb els serveis de tipus regional.

Plantejat aquest dèficit d'infraestructura, esdevindria molt interessant avaluar el capital fix per habitant de les infraestructures comarcals en relació amb el conjunt de Catalunya. És segur que es comprovaria un desajust notable i un llindar que ens situaria no ja per sota la mitjana, sinó en els darrers llocs de la classificació. Una simple dada d'aquestes serviria com per contradir tots els arguments de consolació sobre les qualitats geogràfiques o mediambientals que ens hàgim atorgat en un acte de xovinisme comarcalista.

Més greus serien aquestes xifres si es constata que, en relació amb el conjunt de l'Estat, Catalunya ocuparia la penúltima posició d'entre les comunitats autònomes en quantia de capital d'infraestructures per habitant<sup>1</sup>. Hores d'ara es pot afirmar que el cor industrial i productiu de Catalunya, i un dels centres potents de l'Estat, és situat a les posicions últimes en termes de capitalització territorial.

Amb un balanç d'aquest tipus no hi pot haver capacitat com a localització productiva, ni qualitat de vida. Hi ha simple suburbi i un procés de degradació, un endarreriment difícil i llarg de superar, però, això sí, situat en un entorn que és encara geogràficament interessant.

### 3. Hipòtesi d'actuació

I així, en la mesura que els dèficit no són simples xifres milionàries, ni és evident tampoc quines serien les prioritats d'actuació, hom pot atrevir-se a fer una diagnosi i una recepta d'intervenció.

---

<sup>1</sup> Vegeu Francisco Pérez García, «Infraestructuras y desarrollo regional», *El País, Negocios*, p. 2, 31 d'octubre 1993. Segons aquest autor, les xifres màximes s'assoleixen, en un ordre decreixent, per a Navarra, Castella-la Manxa i Aragó, amb índexs superiors a 5,0, mentre que els valors més baixos, per sota de 2,6, corresponen a Catalunya i Madrid.

Diagnosi i proposta que no exhaureixen la qüestió, però que es fan des de la voluntat de mirar amb més detall algun dels colls d'ampolla del Vallès Occidental. Aquestes limitacions són exactament les mateixes que es trobarien a la resta de les comarques de la corona metropolitana. Però tot i ser compartits els factors, el fet d'una estructura urbana i geogràfica que és diferent a cada comarca permet que les anàlisis es puguin ajustar a cada un d'aquests territoris.

La hipòtesi a plantejar és que al Vallès Occidental, en aquest final de segle, s'està assistint a l'exhauriment de les estructures urbanes, alhora que a una expansió fora d'elles, de tipus metropolità, manca de model i suficient base d'infraestructura.

D'una banda, les ciutats tradicionals (Sabadell i Terrassa, en particular) aposten per reconvertir-se i ser funcionals per al futur, però aquesta actualització només és possible a partir d'especialitzar-se i d'actuacions territorials que són concretes i no canvien tot el seu capital fix. L'operació de l'Eix Macià, a Sabadell, o la consolidació de la Universitat Politècnica al centre de Terrassa són actuacions per no restar al marge del dinamisme general de l'àrea metropolitana, però el sentit d'aquestes operacions en termes quantitius es menor, vist, per exemple, el sostre terciari i les implantacions universitàries que ja són fora del nucli de les poblacions.

D'altra banda, els territoris emergents de nova centralitat no deixen de créixer amb una manca notable d'estructura. El gran corredor de la B-30 és tan gran que, de moment, només aplega localitzacions disperses, de manera que potser quan calgui una intervenció de cohesió, ja serà tard. Només la Universitat Autònoma ha pres el caràcter de centre urbà pesant, i aquest caràcter de densitat li permet una solidesa comparable als centres urbans de la comarca, ja que és talment com una «nova ciutat». Però l'encaix d'aquesta polaritat amb la resta del territori i els nuclis que l'envolten no és gens diferent de les relacions dèbils que el conjunt de poblacions de la comarca estableixen entre elles.

Així doncs, tant els nuclis antics com els moderns pateixen d'una idèntica situació de desestructuració, que parteix, com s'ha dit, del fet de basar-se en una xarxa d'infraestructures que és essencialment dèbil, com també antiga i antiquada.

La gravetat del problema i les dificultats són clares si es posa en dubte que les infraestructures previstes en els plans urbanístics siguin suficients, o adients, per millorar aquesta estructura interurbana.

Hores d'ara és difícil sostenir que el futur Quart Cinturó, o les vies segregades com la Interpolar Nord o la Interpolar Sud, o d'altres com l'autopista del Ripoll, etc., siguin les vies que han de resoldre de manera raonable el problema d'estructuració interurbana que pateix aquesta àrea.

No cal ara discutir la funcionalitat d'alguna d'aquestes vies, que, com el Quart Cinturó, són d'un abast més general, però sí sembla possible posar en crisi la necessitat i l'adequació de la resta en els termes que avui estan previstos. Es poden posar en dubte aquestes vies pel seu aïllament en relació amb la resta de la xarxa prevista, ja que es planteja a un nivell mitjà, situat entre les comunicacions locals i les regionals, i no resolen clarament cap dels problemes locals o regionals. En qualsevol cas, és evident la necessitat del seu «redisseny», de dotar-les de sentit territorial i fer-les aterrar fins dotar-les d'un sentit que les canviarà profundament. Finalment, el fet que sempre es parli de vies rodades i que de ferrocarrils se'n conegui tan poc no deixa de ser un aspecte calamitos del planejament vigent i que el futur Pla Regional hauria de resoldre.

L'evidència que la ciutat metropolitana futura serà autèntica ciutat, i no suburbi, sí encaixa i parteix del reconeixement de les estructures urbanes presents. D'altra banda, el fet de l'exhauriment de les possibilitats d'aquestes estructures ens hauria de portar a proposar unes actuacions territorials a l'escala del problema. Actuacions que esdevindrien un cert quadre d'urgències, a un doble nivell de disseny territorial i d'execució física.

Una primera fase d'actuació del Pla Territorial Regional hauria de contenir aquests tipus de propostes, tot i que no de manera exclusiva, ja que altres prioritats de més gran escala poden ésser igualment clares. Moltes d'aquestes prioritats haurien de recollir-se en la revisió del Pla de Carreteres de Catalunya<sup>2</sup> i en els plans d'inversió a la xarxa de ferrocarrils.

En aquesta línia sembla clar proposar que caldria plantejar-se reforçar algunes estructures interurbanes: 1. La riera de Rubí. 2. L'eix del Ripoll. 3. La riera de Caldes. 4. La B-30, entre Rubí i Barberà. 5. Articular un mínim l'eix de Sentmenat a Polinyà.

Les tres primeres són conques i eixos urbans antics, la quarta és de futur i moderna, la cinquena és una articulació dèbil i recent, però en tots els casos són possibles mesures similars d'actuació, del tipus:

a) Duplicar les xarxes de carreteres o crear-ne variants amb un clar sentit estructurador.

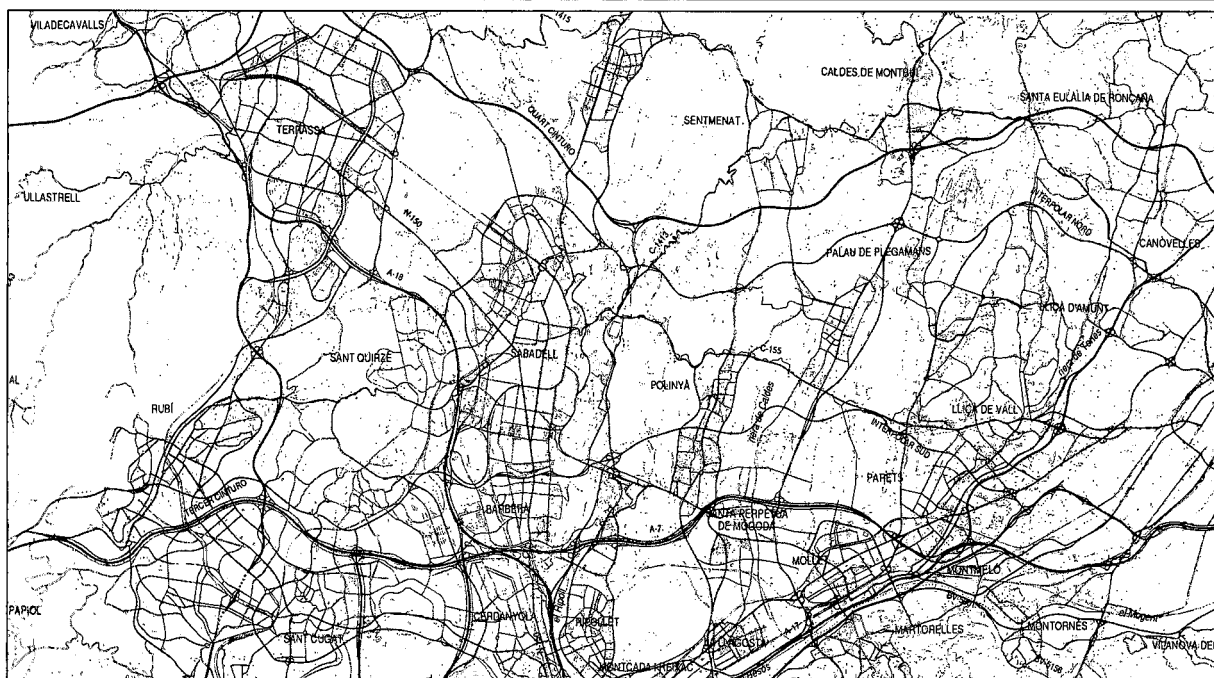
b) Aprofitar les xarxes ferroviàries i lligar les estacions interurbanes a funcions territorials (*park & ride*).

Als plànols que s'acompanyen (vegeu figures 1, 2, 3 i 4) es pot veure un cert esquema (força prematur pel que fa a disseny) de com seria possible endegar aquest procés. En la majoria dels casos es tracta d'estructures que es penjarien entre l'A-17 i el Quart Cinturó, que bé podrien estalviar completament altres xarxes, com les interpolars.

---

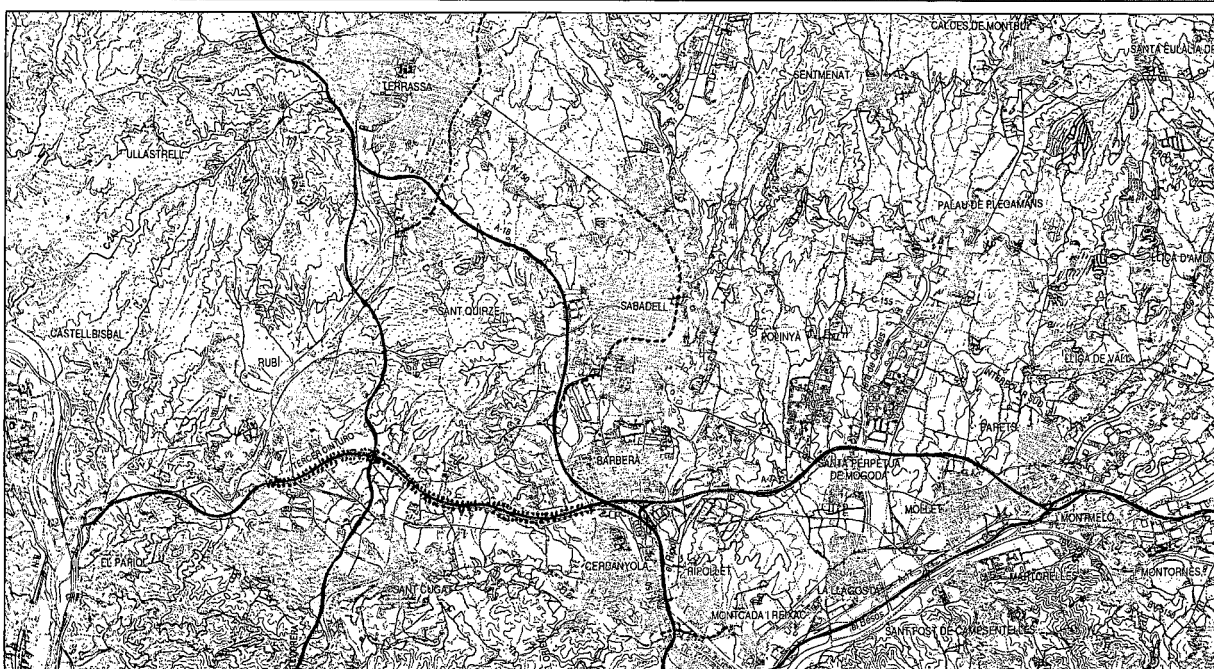
<sup>2</sup> De manera similar a com a moltes comarques hi ha hagut una millora notable de la xarxa de carreteres i el fet que el plantejament de les «variants» dels municipis és més que un fet de no circular a través d'un nucli urbà, ja que permet en tots els casos un replantejament de la dimensió i desenvolupament futur d'aquest, en el cas del Vallès el replantejament de la xarxa de carreteres modernitzaria, alhora, els factors de trànsit i les relacions interurbanes dels municipis, amb un nou disseny de les seves perifèries.

**Figura 1. Xarxa viària segons el planejament urbanístic**



La xarxa viària és resultat dels diferents plans generals, en particular el Metropolità de Barcelona (1976), el Comarcal de Sabadell i les directrius contingudes en el pla de l'antiga Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

**Figura 2. Xarxa d'autopistes o vies de primer nivell**



Dibuixats amb punts els distribuïdors principals associats a aquestes vies: els laterals del Tercer Cinturó, la Gran Via de Sabadell, l'eix de la riera de les Arenes a Terrassa, la connexió entre l'A-18 i Ripollet-Montcada.

Hi destaquen:

- La duplicació de la carretera de Rubí a Terrassa per la part de ponent de la Riera i paral·lela al traçat del ferrocarril, amb interrelació entre una i altre (estacions).
- Els laterals del Quart Cinturó a Terrassa, que es poden anticipar a la construcció d'aquesta via.
- La via del Ripoll est entre Castellar i Ripollet. En part uneix traçats existents i en part organitza de bell nou la cornisa esquerra del Ripoll.
- L'arterial de ponent a Sabadell que, amb la via del Ripoll est, tanca les rondes exteriors de Sabadell.
- La via de ponent a la riera de Caldes per duplicar l'eix Mollet-Caldes, en una àrea de creixement territorial dispers, però avui lligat a una única via de pas.
- La variant de Polinyà i Sentmenat. Aquest eix menor (també fluvial i transversal) mereix una consolidació pròpia que estalvi les vies de pas per l'interior dels nuclis urbans.
- La duplicació de la N-150 entre Sabadell i Terrassa al llarg del ferrocarril de Renfe.
- La duplicació de la carretera de Cerdanyola a Sant Cugat i la seva extensió fins a Barberà-Ripollet i Rubí. Connexió ortogonal entre aquesta variant i els laterals de la B-30.
- L'aprofitament suburbà i per a *park & ride* de les estacions de Renfe entre Sabadell i Terrassa i les de la línia de Mollet-el Papiol. Consolidació d'aquesta funció a les estacions suburbanes de la línia dels Ferrocarrils Catalans i connexió per a passatgers entre les línies de Renfe i Catalans.

#### 4. Conclusió

Com a conclusió es pot afirmar que aquest conjunt

d'actuacions es planteja en termes de carreteres (o d'actuacions ferroviàries) però no que siguin construïbles mitjançant l'acció dels municipis o com a obres complementàries del creixement per polígons<sup>3</sup>. Són actuacions que se situen com anàlogues a la xarxa existent, de manera que per duplicació, o tot fent variants, s'assoleix un esquema de conjunt que reforça les relacions interurbanes i tendeix que els seus efectes es produeixin en el llinar que ha estat definit com a específic del problema: l'exhauriment de les estructures urbanes i l'envelliment de la xarxa de carreteres que la suporta.

Sense negar altres actuacions d'ordre superior, és evident que aquestes es proposen en termes d'eficàcia entre volum de la inversió i efectes que se'n deriven i per a un període que s'hauria de preveure a curt termini. Les propostes parteixen de la consideració que l'estructura territorial dels nuclis és una dada de partida que constitueix tot un capital, la base per a la construcció d'una millor ciutat territori. S'ha partit, també, de la convicció que l'increment de les relacions interurbanes i l'aprofitament de les possibilitats generals del territori ha de ser producte d'un reconeixement detallat i del reforç de les realitats urbanes actuals.

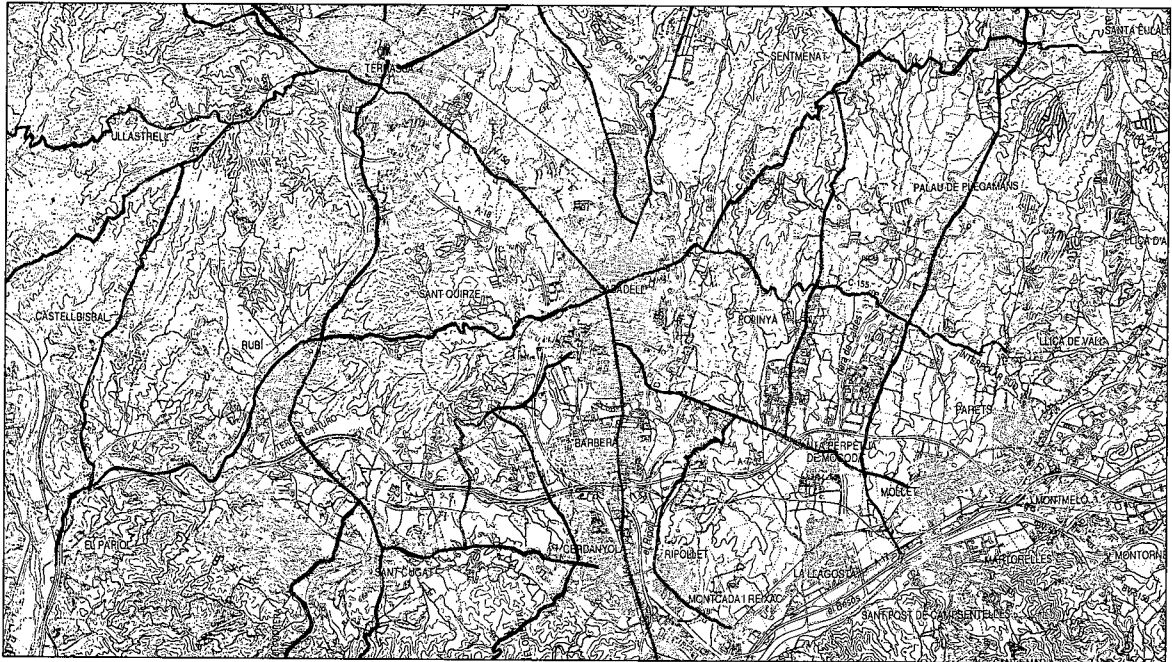
Finalment, cal recordar que aquesta és una àrea que el reconeixement territorial contingut al Pla Territorial de Catalunya defineix com una àrea

---

<sup>3</sup> El finançament públic d'aquestes carreteres, en la mesura que anticipa la urbanització, podria participar en el desenvolupament d'aquestes àrees on contribueix a crear les condicions de sòl urbà a través de valorar la seva aportació de sòl i d'obres d'urbanització. Més que una qüestió de comptabilitat pública o de recuperació de plusvàlues es tracta també de fer evident que el desenvolupament urbanístic és necessari plantejar-lo en termes de creació prèvia d'infraestructures i no solament en termes d'expansió de l'àrea urbana. Aquest plantejament parteix d'elements que són presents en els models europeus de desenvolupament (inversió en infraestructura) i nega que el model d'eixample (basat en les expectatives del sòl) sigui suficient.

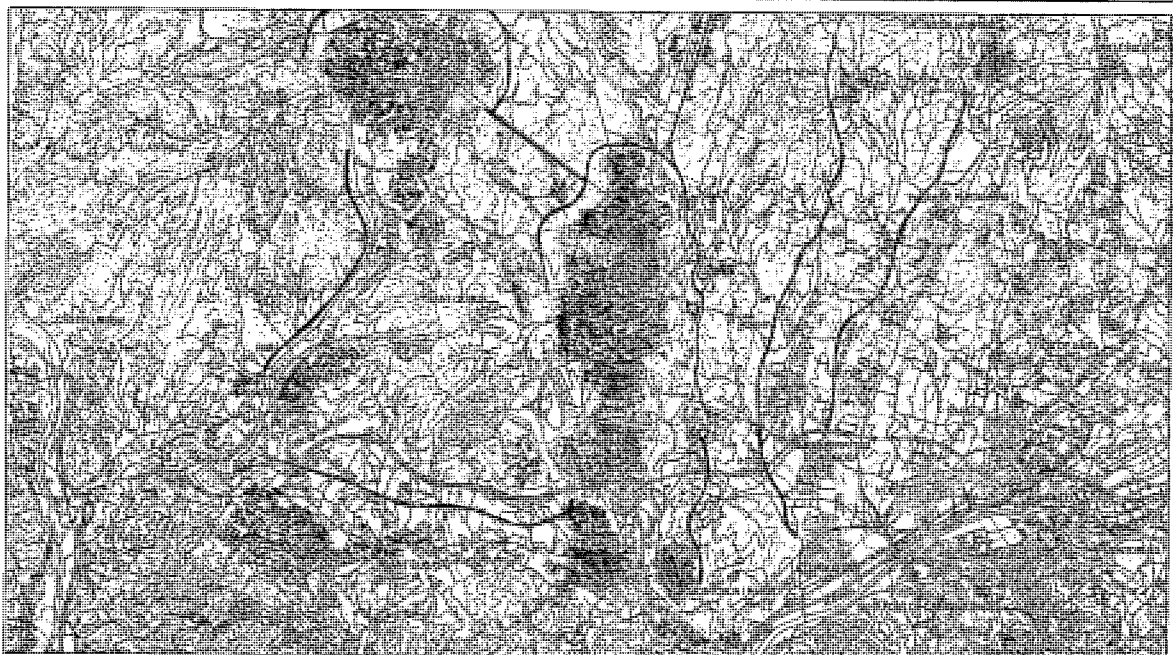


**Figura 3. Xarxa actual de connexió intermunicipal**



Es tracta de la vella xarxa de carreteres, més alguns vials afegits que sostenen els eixos de creixement local i les connexions de la continuïtat urbana, la «ciutat-territori» de la comarca.

**Figura 4. Eixos principals que es proposa reforçar quant a estructuració de la comarca com a ciutat-territori**



a) Eix de ponent de la riera de Rubí, b) laterals del Quart Cinturó a Terrassa, c) eix de Llevant del Ripoll des de Castellar a Ripollet, d) eix arterial de Ponent a Sabadell, e) variants de Sentmenat a Polinyà i la Llagosta, f) variant des de Caldes a Mollet, i g) variant des de Sant Cugat a Cerdanyola.

densa. Per tant, en la mesura que es construïssin aquestes noves infraestructures, es podria ajudar a reforçar aquesta situació negativa, la qual cosa ens indica que caldria fer-ho en el marc d'una estratègia territorial més àmplia i sòlida, no fos cas que el remei resultés més perjudicial que la malaltia...

### **Bibliografia**

Farrés, A. (1984); *Crisi industrial, integració urbana i projecció comarcal: una visió de futur*, Ajuntament de Sabadell.

Larrosa, M. (1986); *Sabadell: la projecció comarcal*, Ajuntament de Sabadell.

Larrosa, M. (1990); «L'urbanisme, entre la crisi i el "Silicon Vallès"», a *L'economia del Vallès Occidental, de la indústria als serveis*, col·lecció Catalunya Comarcal, Caixa de Catalunya, pp. 322-341.

Larrosa, M. (1992); «Sabadell, Terrassa: la necessitat de més relació», *Diario de Terrassa*, 3 d'octubre.

Larrosa, M. (1992); «Sabadell i Terrassa, com a ciutats industrials», *Diario de Terrassa*, 5 de desembre.