Universitat Autònoma de Barcelona

Dipòsit digital de documents de la UAB

This is the **published version** of the bachelor thesis:

Taulats Ibars, Marc; Muñoz Ramírez, Francesc, dir. La carretera N-150, una geografia fragmentada. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2020. 86 pàgines. (824 Grau en Geografia i Ordenació del Territori)

This version is available at https://ddd.uab.cat/record/226768

under the terms of the BY-NC-ND license

Universitat Autònoma de Barcelona

La carretera N-150 .
Una geografia fragmentada

Nom:

Marc Taulats Ibars

Tutor:

Francesc Muñoz Ramírez

Treball de Fi de Grau

Grau: Geografia i Ordenació del Territori

Facultat de Filosofia i Lletres

Curs 2019/2020

A la mare, al pare, en Marcel i a la Patrícia

Cities have the capability of providing
something for everybody, only because, and
only when, they are created by everybody.
Jane Jacobs

Pròleg

És fa difícil per un Enginyer de Camins no fer l'anàlisi d'un territori que té per element central una carretera en termes de geometria del traçat, de capacitat viària, de costos, de rendiments, de procediments constructius, o bé, en de terminis d'execució d'obra, però aquesta dificultat s'atenua i s'obre a d'altres visions si els seus coneixements de base científica es veuen complementats per una formació en ciències socials com és la geografia, on el saber pensar el territori i l'estudi dels llocs són la gran raó de ser d'aquesta. És per aquest motiu que voldria agrair a tot el professorat del Departament de Geografia de la UAB per a facilitar-me eines geogràfiques per a poder realitzar aquest estudi d'un lloc local com és la carretera N-150 sense les ulleres d'un Enginyer de Camins. Tanmateix, penso que posar-se aquestes ulleres en moments puntuals, ha aportat un valor afegit al conjunt final del treball.

Aquest Treball de Fi de Grau, en realitat va començar fa 40 anys, amb l'exploració d'un territori des de l'experiència quotidiana, d'un dia rere un altre fins avui, amb allò que la geografia humanista anomena el "món viscut", que no és més que posar ordre, una anàlisi a una sèrie de percepcions, sensacions, records, mites i fantasies d'un territori recorrent al llarg de la meva vida com és la N-150. Els primers records sobre la N-150 els tinc de la meva mare tot advertint al meu germà gran: *ves amb "cuidadu" alhora de travessar la carretera! fes-ho pels passos de "cebra" i sempre quan el semàfor estigui en verd*. En el meu pensament això es va gravar com l'assignació de carretera igual a perill, com una mena de monstre per un nen de 7 anys. Per altre banda, recordo els últims dies de cada curs escolar com un dia especial, no tant per què ja no calia anar a classe, sinó perquè a partir d'aquell dia podia acompanyar al meu pare a repartir amb una furgoneta el pa de la fleca del negoci familiar que teníem, i això m'agradava. Ho vaig començar a fer a partir dels 9 anys. Fins aleshores, en aquella època, els nens no sortíem del barri, no es voltava gaire, i poder anar recorrent Sabadell, Terrassa, Barberà, Ripollet i Cerdanyola descarregant pa per un munt de restaurants i bars em feia sentir que anés de viatge on descobria nous llocs. Així va ser com vaig conèixer la carretera N-150 , recorrent–la amunt i avall. Era una carretera amb molt de trànsit a la que la mirava d'esquerra a dreta, de dalt a baix, on nombroses indústries i no tants comerços donaven molta vida econòmica, però gens de vida social. La recordo amb un aspecte gris i bruta, pròpia d'una activitat en decadència. Amb 16 anys, la primera feina contractada de forma legal que vaig tenir va ser en una fàbrica tèxtil, on una façana d'aquesta fàbrica era situada a la N-150 , tot i que l'accés el tenia pel carrer de darrere. Es treballava amb torns de 8 hores que rotaven cada tres mesos. Els trajectes cap a la fàbrica els feia a peu, i més endavant en moto, però sempre per la N-150 , ja fos des de casa, o bé, des de l'institut on estudiava, que estava situat en un carrer que travessava la N-150 , però a l'altre punta de Sabadell. Com aquesta, moltes històries han ocorregut a la N-150 : he assistit en

dues escoles, he treballat en tres empreses, he estat fent la “mili”, vaig tenir el primer accident de trànsit –per sort sense cap conseqüència– he anat per primera vegada a la discoteca, he anat al cinema, la meva companya viu a la N-150 , he vist concerts, i és en aquesta carretera on es troba el meu actual lloc de treball. Aquella ciutat fàbrica amb un paisatge ja postindustrial i decadent s’ha transformat en els últims 40 anys de la meva memòria en una ciutat amb una base econòmica de serveis, amb un cert pes industrial, però on la carretera N-150 la continuo percebent com si no s’hagués transformat, continua la decadència, l’intens trànsit, les voreres estretes i la seva quasi nul·la vida social.

En un altre ordre de coses, no voldria oblidar-me de la Teresa Navas i d’en Jaume Barberà per compartir el seu coneixement i poder mantenir entrevistes que van esdevenir en agradables converses sobre la història, el desenvolupament i els costums del territori vallesà, així com Jordi Barot per la seva col·laboració en la realització de la documentació gràfica. També voldria agrair l’especial ajut dels arxivers de l’Arxiu Històric la Diputació de Barcelona i de l’Arxiu Històric de Sabadell alhora de consultar la informació que consta en el present treball, i poder descobrir amb que aquesta carretera la va projectar Ildefons Cerdà i com el traçat d’aquesta va provocar les primeres desavinences entre Sabadell i Terrassa. Finalment, agrair als representants polítics i/o tècnics dels ajuntaments de Ripollet, Cerdanyola del Vallès, Sabadell i Terrassa per atendre les meves consultes sobre el posicionament actual d’aquests municipis sobre la carretera N-150.

Sabadell, juny de 2020

Resum

La carretera N-150 és un territori fragmentat amb una història de quasi 190 anys, projectada per Ildefons Cerdà, que discorre pel Vallès Occidental entre Montcada i Reixac i Terrassa. Es tracta d'una fragmentació, no entesa com les fragmentacions territorials, físiques i del paisatge que provoquen les carreteres, sinó una fragmentació formada per un nombre de fragments de termes municipals, de polítiques urbanístics, de línies de transport públic col·lectiu, de voreres, de xarxes de serveis i també de governança i gestió de la via. Així, aquests fragments conformen un mosaic territori lineal, dotat d'un quasi-continu urbà que es troba unit al llarg de 20 kilòmetres per una via que avui en dia encara s'anomena carretera "nacional".

D'aquesta fragmentació se'n deriva la dualitat carrer-carretera. Per una banda, la N-150 travessa zones totalment urbanes i se la podria considerar com un carrer, però per l'altra, encara conserva el caràcter d'una carretera "nacional". Els efectes d'aquesta fragmentació són la disminució o fins i tot l'anul·lació d'algunes de les funcions urbanes que són inherents als carrers, com és la funció "d'estar", la continuïtat de xarxes i la generació d'espais sense cap personalitat pròpia, que són potenciats de manera involuntària per les diferents maneres d'entendre aquest territori des de les administracions involucrades en la seva planificació i gestió.

Entendre com ha ocorregut aquest procés en forma de palimpsest espacial-temporal, des de la concepció inicial d'aquesta via fins l'actual configuració, explica quines han estat les causes d'aquesta fragmentació i les conseqüències que se n'han derivat.

Resumen

La carretera N-150 es un territorio fragmentado con una historia de casi 190 años, proyectada por Ildefons Cerdà, que discurre por el Vallés Occidental entre Montcada i Reixac y Terrassa. No se trata de una fragmentación, como la territorial, física y del paisaje que provocan las carreteras, sinó de una fragmentación compuesta por un número de fragmentos de términos municipales, políticas urbanísticas, de líneas de transporte público colectivo, de aceras, de redes de servicios y también, de gobernanza y gestión de la vía. Estos fragmentos conforman un mosaico territorial lineal, dotado de un casi-continuo urbano que se encuentra unido a lo largo de 20 kilómetros por una vía, que hoy día todavía se llama carretera "nacional".

De esta fragmentación se deriva la dualidad calle-carretera. Por un lado, recorre zonas totalmente urbanas y se la puede considerar como una calle, y por otro lado, todavía conserva el carácter de una carretera "nacional". Los efectos de esta fragmentación son la disminución o la

total anulación de algunas de las funciones urbanas que son inherentes a las calles, como es la función “de estar”, la continuidad de redes y la generación de espacios sin ninguna personalidad propia que son potenciados de manera involuntaria por las diferentes maneras de entender este territorio des de las administraciones involucradas en su planificación la gestión.

Entender como ha ocurrido este proceso en forma de palimpsesto espacio-temporal, des de la concepción inicial de esta vía hasta la actual configuración, explica cuales han sido las causas de la fragmentación y las consecuencias que se han derivado de esta.

Abstract

The N-150 road, a fragmented territory, planned by Ildefons Cerdà and with nearly 190 years of history, runs through the Vallès Occidental county, between Montcada i Reixac and Terrassa. Such fragmentation is not to be understood as a territorial, physical or landscape related fragmentation, but as a fragmentation constituted by several bits of municipalities, urban policies, public transport lines, sidewalks, and service networks, as well as governance and road administrations. Thus, these fragments make up a linear territorial mosaic, endowed with an almost urban continuum connected throughout 20 kilometres by a road still defined as a “national” road.

The street-road dualism arises from this fragmentation. On the one hand, it passes through completely urban areas, so it can be considered a street, but on the other, it still maintains the “national” road nature. The effects resulting from this fragmentation are the decrease or even the cancellation of some urban functions inherent to the streets, such as the “spending time” function, the networks’ continuity and the generation of spaces without a defined character, effects which are involuntarily promoted by the administrations involved in the planning and management of the area and their different ways of perceiving such territories.

Understanding this process as a spatio-temporal palimpsest, from the initial conception of the road to the present configuration, explains the causes that have led to this fragmentation and the consequences derived from it.

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS 1
2. MARC TEÒRIC. QUÈ SIGNIFICA UNA CARRETERA FRAGMENTADA? 3
3. METODOLOGIA 4
4. FRAGMENTACIÓ ACTUAL DE LA N-150 I LES SEVES CONSEQÜÈNCIES 6
5. CAUSES DE LA FRAGMENTACIÓ DE LA N-150 14
5.1. Processos d'urbanització 15
5.1.1. Projecte i construcció de la carretera (1833–1852) 15
5.1.2. La urbanització de la N-150 (1847–1975) 18
5.1.3. La no transformació de la carretera N-150 en carrer (1975-2020) 22
5.2. L'esclat de la mobilitat. La revolució de l'automòbil 23
5.3. Les titularitats, la governança i la gestió de la N-150 25
6. SÍNTESI I CONCLUSIONS 26
7. REFERÈNCIES 28

Annex 1.- Plànols fragmentació
Annex 2.- Cartografia històrica
Annex 3.- Reportatge fotogràfic

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

El present Treball de Fi de Grau, en endavant TFG, versa sobre la geografia de la carretera "nacional" N-150 i dels fragments que la composen. Es tracta d'un territori amb una història de quasi 190 anys, on aquesta carretera projectada per Ildefons Cerdà que discorre pel Vallès Occidental entre Montcada i Reixac i Terrassa presenta una dualitat com element territorial, una dualitat carrer-carretera.

El TFG posa el focus en la fragmentació d'aquesta carretera. Així per una banda, es descriuen les fragmentacions actuals, però no enteses com les fragmentacions territorials físiques, del paisatge o de segregació que provoquen la construcció de carreteres o d'altres infraestructures, sinó enteses com les fragmentacions que s'han produït en la mateixa carretera N-150 des que es va posar en servei, l'1 d'abril de 1849.

Es tracta d'una fragmentació formada per un nombre de fragments de termes municipals, de fragments urbanístics, de fragments de línies de transport públic col·lectiu, de fragments de voreres, de calçada i també, de fragments de governança i de gestió de la dualitat carrer-carretera del dia a dia. Aquests fragments i retalls físics de la carretera, no sempre tangibles, impacten en la percepció del món viscut i conformen un mosaic territori lineal dotat d'un quasi-continu urbà que es troba unit al llarg de 20 km per una via que avui en dia encara s'anomena carretera "nacional" N-150.

Té conseqüències aquesta fragmentació? La resposta és afirmativa. Es tracta d'un ruptura especialment urbana però també periurbana, que no permet certes relacions socials, donat que les prerrogatives que el vehicle privat imposa sobre algunes de les funcions urbanes i en allò que Michel Certeau anomena el "lloc practicat" (Certeau, 1999). Altres efectes d'aquesta fragmentació són les discontinuïtats de les vies ciclistes, del mode a pou, del transport públic, i també, l'existència de "no llocs" (Augé, 2020) com espais apropiats per l'elevat transit que fins i tot es poden anomenar com a decadents.

Entendre com a ocorregut aquest procés en forma de palimpsest espacial-temporal, des de la concepció inicial d'aquesta via, fins l'actual configuració és una de les vessants del present TFG. Una altra vessant en la que s'endinsa el TFG és la descripció de les causes d'aquesta fragmentació. El present treball ofereix com a principal causa d'aquests fragments, els diferents processos d'urbanització ocorreguts al llarg de 165 anys sobre un corredor viari com és l'eix de la carretera N-150. En aquesta causa principal, s'hi han identificat tres components, les quals es solapen entre en el temps i interactuen unes amb les altres. La primera component és deguda als creixements urbanístics ocorreguts al segle passat –especialment entre la dècada dels seixanta i

dels vuitanta– que han transformat la principal via de penetració mar-muntanya del Vallès en una via que recorre 6 municipis que disposa de voreres, de vivendes a cada banda de fins a 8 plantes amb locals comercials, envoltada de teixit urbà, amb una població resident de 200.000 habitats a menys de 500 metres d'ella, en una tram urbana en les 2/3 parts de la via, però que realment no és un carrer, és la dualitat carrer-carretera. La segona component és troba en la revolució de l'automòbil. En efecte, una infraestructura inicialment pensada al 1833 pel transport de mercaderies amb carruatges i tartanes des de Terrassa i Sabadell cap a Barcelona, va evolucionar en un primer moment cap una carretera destinada al trànsit viari gràcies a la revolució de l'automòbil que aquest va significar. La tercera component, és l'associada a la governança, titularitat i gestió de la N-150, donat que des de que va entrar en funcionament aquesta carretera, són vàries les administracions, entitats locals i supramunicipals que s'ha fet càrrec de la via, ja sigui en la seva totalitat, o en certs fragments.

Una data clau, és l'any 1975 –quan entra en servei l'autopista C-58– donat que és el moment que la carretera pot esdevenir veritablement en un carrer, ja que el corredor viari Terrassa-Barcelona disposa d'una variant de molta més capacitat, com és l'autopista C-58, i les funcions d'un espai urbà consolidat que es veuen llastrades per l'intens trànsit, poden emergir. Tanmateix, tant la inèrcia industrial com la governança continuen tractant aquest territori com una carretera, impedint el sorgiment d'aquestes i generant fragments. Aquests fragments són: una calçada d'entre 10 i 12 m d'amplada i 20 km de longitud, desenvolupament urbans planificats i gestionats per diferents polítiques municipals, límits de terme que delimiten paisatges, voreres i carrils bici, municipis que pertanyen a l'AMB[1] i d'altres que no en pertanyen, plans de mobilitat que consideraren la N-150 com un carrer, però d'altre planificació territorial construeix en ella importants nusos viaris amb vies de gran capacitat viària, voreres en mal estat que ningú sap qui les ha d'arranjar...

Tenint en compte tot això esmentat, l'objectiu principal del present TFG és: *Descriure les fragmentacions actuals existents al llarg de la carretera N-150 i analitzar quines han estat les seves causes i les conseqüències que se'n deriven*.

Mentre que els objectius específics són:

- *Descriure el procés de formació, evolució i transformació de la carretera N-150 .*
- *Identificar els elements de fragmentació de la carretera N-150.*
- *Copsar el posicionament municipal vers la N-150 .*

[1] Àrea Metropolitana de Barcelona

2. MARC TEÒRIC. QUÈ SIGNIFICA UNA CARRETERA FRAGMENTADA?

La geografia del transport tracta dels sistemes de transport i dels seus suports infraestructurals, com són les carreteres. Aquesta disciplina analitza la configuració del transport, dels moviments, dels models territorials, i dels impactes espacials que generen una estructura i organització de fluxos sorgits de la interrelació xarxes-demanda-espai-temps amb implicacions econòmiques, socials i ambientals (Hoyle & Knowles, 2000). És aquesta extensa i complexa definició que inclou la interacció entre suport infraestructural i model territorial, donat que aquesta interacció mútua modela la producció d'un espai que originalment era un tot únic, la carretera N-150.

D'acord a Lefevre és l'espai i per l'espai on es produeix la reproducció de les relacions capitalistes de producció, on valoració de l'espai sempre és polític donat que la seva construcció és sempre una lluita de poders, inclòs en allò més quotidià (Lefevre, 1984). Una lluita de poders, que inclou tant la mercantilització de les zones adjacents d'una carretera, com una lluita de la governança d'aquesta que van fragmentant aquest tot. Així, la pèrdua de coherència i cohesió d'aquest tot suposa la base del concepte de carretera fragmentada. Vidal Rojas (1997) mostra la idea de fragmentació com una discontinuïtat física entre superfícies, però on és indissociable la observació d'aspectes morfològics, tipològics, arquitectònics per atorgar una identitat pròpia a cada fragment. Així, aquesta idea pot ser complementada amb l'existència del fraccionament de la governança de les ciutats i de les seves implicacions en l'organització socioespacial d'aquestes, que proposa Escolano-Utrilla, López-Escolano & Pueyo-Campos (2018), per establir el concepte de carretera fragmentada com el conjunt de fragments físics i fragments de governança que tenen una identitat pròpia amb l'organització socioespacial de les seves zones adjacents.

En aquest sentit, alguns autors anomenen la *discontinuïtat contínua* a la ciutat de fragments que caracteritza a conurbacions en termes d'activitats, constitució històrica, estructura territorial, nivell de renta, dimensions i formes arquitectòniques (Rojas, 1997). Aquest concepte de *discontinuïtat contínua* també es pot associar a la carretera fragmentada, on una continuïtat com és una carretera presenta discontinuïtats en forma de fragments físics com poden ser les voreres adjacents a ella, o bé, de fragments de models territorials pels quals travessa, ja que una carretera és més que un corredor amb un equipament específic apte per a circulació viària, sinó que queda caracteritzada pel tipus de transport realitzat per les activitats localitzades en les seves zones adjacents.

A banda de la fragmentació, el present TFG tracta de la ruptura del lloc practicat (Certeau, 1999) de l'espai urbà dominat per una calçada i pel trànsit on no és poden teixir

complexes relacions. Aquest elevat trànsit afecta a l'entorn físic urbà. Un entorn influït per les activitats realitzades en l'exterior de les edificacions, en l'espai lliure públic. En aquest sentit, les activitats socials a la ciutat depenen, entre d'altres qüestions, de la percepció de la qualitat de l'entorn físic. Jan Gehl ens ho explica així:

> *Una característica comuna a totes les activitats opcionals, recreatives i socials és que es produeixin només quan les condicions externes per a aturar–se i deambular siguin bones, quan s'ofereix el màxim nombre d'avantatges i el mínim d'inconvenients en els plans físics, psicològics i socials, i quan resulta agradable en tots els aspectes romandre en l'entorn. L'amenitat d'un lloc depèn en part de la protecció contra el perill i el dany físic, i sobretot contra la inseguretat produïda per la por, a la delinqüència i al trànsit rodat. Així, quan els ambients exteriors són de baixa qualitat, només es realitzen aquelles activitats estrictament necessàries com caminar cap a la lloc de treball, anar a comprar, esperar l'autobús. D'aquesta manera, un bon entorn físic permet una varietat d'activitats i esdeveniments socials.* (Gehl, 2006).

Saber diferenciar quines són les funcions d'una carretera a l'entrar en una zona urbana es torna una tasca complicada, donat que apareixen unes estructures urbanes contigües com són les voreres, les edificacions, places, carrils bicicleta...que podem descriure com a retalls o fragments, o bé, ruptures, donat que no tenen una continuïtat al llarg d'una carretera. Són les contradiccions propis dels processos d'urbanització diferencials que produeixen ruptures urbanes. Unes ruptures que poden manifestar-se de maneres múltiples, com les que impliquen les relacions entre societat i espai (Morcuende, 2018), una de les més importants és el lloc practicat.

3. METODOLOGIA

Per la definició d'un mètode és important recordar de manera sintètica les intuïcions teòriques, que han orientat el present TFG. En aquest cas es parteix d'un element territorial, la carretera N-150, que en l'any 1847 era un tot uniforme, el qual s'ha anat transformant, fent-se més complex i que ha produït una divisió física de l'espai així com una divisió social i de governança que anomenen fragments. Així, el mètode i les eines han de permetre la parcel·lació d'aquests fragments i contribuir als objectius del cas d'estudi mostrats en l'apartat 1 del present TFG: descripció de la fragmentació, anàlisi de les causes i conseqüències d'aquesta.

El mètode proposat pretén aproximar-se a les relacions entre els fragments físics de la carretera N-150 i els fragments socials i de governança, d'aquest tot que ha anat canviant i transformant-se fins avui dia. Aquesta tot és al capdavall una realitat en constant transformació (Santos, 2000). i la descripció de les fragmentacions actuals són heretades de la seva història local. Sense aquesta variable temporal no hi ha comprensió, i aquesta es torna fonamental per la comprensió de la variable espacial. (Santos, 1996).

Així la descripció d'aquests fragments espacial-temporals del territori i l'anàlisi de les causes i les seves conseqüències es realitzen d'una forma diacrònica seguint les següents tècniques. En primer lloc, el treball de camp. S'han realitzat expedicions d'observació de caràcter individual que s'anaven contrastant amb les pròpies experiències viscudes al llarg de 40 anys de recórrer la N-150.

En aquestes s'han sumat nombroses entrevistes de caràcter informal a veïns i coneguts personals, així com entrevistes en profunditat amb la Doctora Teresa Navas sobre el procés de formació de la xarxa viària catalana, i també amb el cronista Jaume Barberà del Vallès en general i en particular de la ciutat de Sabadell i molt coneixedor de la història urbana. També s'han realitzat aquest tipus d'entrevistes a membres de l'administració pública local de Sabadell, Terrassa i Ripollet. Aquestes entrevistes han resultat molt fructíferes a l'hora de posar en ordre certa informació contradictòria que es disposava.

Pel que fa a les tècniques de caràcter quantitatiu, ocupen un paper important, s'han analitzat dades cadastrals, volumetries d'edificacions i els seus usos, xarxes de transport, mides de voreres i calçada, nombre de places existents i de passos de vianants. Molta d'aquesta informació s'ha reflectit en la construcció de capes d'informació geogràfica amb el programari ArcGis, en el que es grafien alguns dels fragments que composen la N-150. Els plànols generats se suporten sobre diferents fonts d'informació, com ara la digitalització ad-hoc de determinades capes, la transformació mitjançant eines de geoprocés d'aquestes capes i d'altres produïdes, fonamentalment, pel Departament de Territori i Sostenibilitat, l'ICGC[2] i el CGC[3]. Tota la informació recollida s'ha emmagatzemat en una GeodataBase d'ESRI(GDB) en capes de cadastre, de carreteres, de ferrocarril, de BUS, carrils bici, etc i s'han organitzat per a la seva explotació i simbolització. Esmentar també, la dificultat alhora de la preparació de les dades alfanumèriques del Cadastre, donat que aquestes es distribueixen en brut en codi ASCII. Així com la configuració d'aquestes com a base de dades per la seva explotació amb ArcGIS per a la

[2] Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya
[3] Centre de Gestió Cadastral

seva explotació, ja que la gran quantitat de dades utilitzada, $4x10^5$, fa inviable la seva gestió en d'altres programaris com Excel.

No menys important és l'anàlisi documental realitzada, en la obtenció, classificació i interpretació de la informació sobre el cas d'estudi. S'han consultat, els arxius històrics de Sabadell i de la Diputació de Barcelona, així com el fons locals de les biblioteques de Sabadell, Terrassa i Cerdanyola del Vallès. La cartografia històrica consultada és també un element fonamental alhora de poder realitzar l'anàlisi de les causes de la fragmentació.

El treball s'estructura en 3 apartats. El primer descriu les fragmentacions existents a la carretera N-150 i les seves conseqüències. El segon analitza les causes d'aquesta fragmentació des de diferents dimensions. Finalment es realitza una síntesi general, per acabar amb unes conclusions. També s'inclouen 3 annexes: un primer, on es mostrant els plànols generats amb ArcGis que mostren certes fragmentacions existents; un segon, on es recopila cartografia històrica dels anys 1870, 1914, 1926, 1951 i 1961 per tal de mostrar l'evolució del territori; i un tercer, que consta d'un reportatge fotogràfic al llarg dels 20 kilòmetres de la carretera N-150.

4. FRAGMENTACIÓ ACTUAL DE LA N-150 I LES SEVES CONSEQÜÈNCIES

A partir del concepte de fragmentació definit en els punts anteriors i del treball de camp basat en l'experiència pròpia del territori viscut es descriuen les següents fragmentacions de la carretera N-150, així com les conseqüències d'aquesta.

El primer grup de fragments el formen els diferents límits de termes municipals i normatives urbanístiques. En efecte, la carretera N-150 discorre per un total de 6 municipis, els quals ordenats en el sentit que avancen els punts kilomètrics de la carretera són: Montcada i Reixac, Ripollet, Cerdanyola del Vallès, Barberà del Vallès, Sabadell i Terrassa. Així Montcada i Reixac arran del traspàs que la Generalitat de Catalunya va realitzar a l'Ajuntament -desprès de més d'una dècada de reivindicació–del tram de la N-150 que discorre dins del seu terme municipal, ha pogut imprimir un altre caràcter a la carretera, dotant-la d'una vorera, carril bici i enllumenat, no obstant això no ha pogut eliminar certs punts -que generen inseguretat–com són els trams que la N-150 discorre sota de dos grans viaductes, que coarten els moviments des d'un perspectiva de gènere. Pel que fa a Ripollet i Cerdanyola del Vallès –municipis contigus i separats per la carretera N-150– han realitzat diferents desenvolupaments urbanístics que han deixat diferents façanes urbanes a banda i banda de la N-150 . En relació a Barberà del Vallès, el municipi ha assumit un ample de calçada més gran donat que la N-150 és el seu principal accés viari des de la C-58 i la AP7. També ha dotat de vàries rotondes com a solució de les interseccions amb els seus carrers, alhora que les façanes residencials són molt superiors al

nombre de façanes industrials. Sabadell arrossega els seu passat industrial i veu la calçada de la carretera com un element del qual cal allunyar–se, en canvi, Terrassa, ha volgut transformar aquest territori en una major centralitat urbana donat que l'any 1995 va entrar en funcionament la variant de la carretera [4]. Per tant, podem veure com el límit administratiu actua de perímetre d'un fragment de planificació, actuació i gestió de la N-150 i de les seves zones adjacents.

Un altre fragmentació la formem els fragments contigus urbans i periurbans. La distinció d'on acaba un i comença l'altre ha presentat dificultats. El criteri que s'ha utilitzat ha estat el límit del continu urbà. En aquest sentit es consideren els fragments urbans de Montcada i Reixac i Terrassa i els conjunts Cerdanyola-Ripollet i Barberà-Sabadell.

Els fragments periurbans tenen una funció de carretera i els elements tècnics que la conformen són dedicats en aquest ús. Aquests fragments periurbans és on apareix el verdader caràcter de carretera que impedeix la continuïtat dels modes no motoritzats, la segregació d'edificacions aïllades existents i d'importants instal·lacions i/o serveis, generant alhora nous fragments de voreres. Es consideren 4 trams periurbans. El primer és el situat entre el Polígon Industrial de Can Cuiàs i el barri de Santa Maria de Montcada, un tram molt inhòspit pels modes no motoritzats malgrat la recent urbanització realitzada, no l'ha dotat de prou seguretat i no ha tingut en compte la perspectiva de gènere d'aquesta urbanització realitzada. El segon es troba entre el barri de Santa Maria de Montcada i el nucli urbà de Ripollet, són 1.200 m de carretera on la pròpia N-150 forma part de l'enllaç viari de la C-58 amb Ripollet, Cerdanyola i el Polígon industrial La Ferreria. Presenta un paisatge reblert de finques d'emmagatzematge de vehicles de desballestament, amb dues edificacions de PB+4 aïllades amb una planificació urbana desarrelada, i un pas sota gran viaducte amb gran efecte túnel[5]. Així aquest tram es conforma com un fragment desarticulat més enllà de la funció viària i el fa molt més inhòspit que l'anterior, tot i disposar de menys longitud. El tercer fragment interurbà és el situat entre els teixits urbans de Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès. Té una longitud de 1.300 m, forma part del gran nus viari entre les autopistes AP-7 i C-58 amb la mateixa N-150, és l'accés viari més important de Barberà del Vallès i del centre comercial Baricentro, i genera la més gran discontinuïtat dels modes no motoritzats de tota la N-150. Ofereix una percepció d'alta perillositat pels vianants i els ciclistes donat la inexistència de voreres i les altes velocitats del trànsit. És realment una fragmentació territorial entre dues poblacions veïnes, no obstant, existeix un nombrós trànsit de vianants entre aquestes poblacions i el centre comercial. Aquest

[4] En el present treball, el tram objecte d'estudi en el terme municipal de Terrassa, no és l'actual carretera N-150, sinó que ho és el conformat pel traçat original d'aquesta i que actualment és la carretera de Montcada. La N-150 a Terrassa és la variant existent entre la carretera C-243 i el cementiri d'aquesta població.

[5] S'anomena efecte túnel a la percepció d'inseguretat alhora de travessar un tram amb il·luminació baixa i sensació de tancament.

centre comercial es va dissenyar per l'accés amb vehicle i amb ferrocarril, no obstant això, l'estació ferroviària de la línia R8 existent en el subsòl d'aquest centre comercial que no ha entrat mai en servei. El quart i últim fragment periurbà és troba entre Sabadell i Terrassa, amb una longitud de 3,6 km travessa un entorn no urbanitzat on existeixen activitats econòmiques lligades a la restauració, el complex central de la Policia de la Generalitat, l'Institut de Formació Professional Castellarnau, el mercat Mercavallès, l'accés a la urbanització Castellarnau, l'hospital de Terrassa, la seu del Consell Comarcal del Vallès Occidental, el centre de recerca AMBER de la UPC i el cementiri de Terrassa. Aquesta intensa activitat entre dos importants nuclis com són Sabadell i Terrassa, no el fa patir d'aïllament, donat que no existeix accés per a modes no motoritzats i l'escàs transport públic. Un exemple significatiu és la infradotació de transport públic existent que ha de servir tres importants equipaments com són l'hospital de Terrassa, l'institut Castellarnau i el complex central de la Policia. Per una banda, les línees de bus interurbana que operen en aquesta zona són les escadusseres línies C2, C5 i C7, no coordinades i amb baixa freqüència, i per l'altra, l'efecte del límit de terme municipal, fa que els busos urbans no puguin travessar-lo. Així, els usuaris d'aquests equipaments que provenint de Barberà del Vallès, Cerdanyola, Ripollet i Montcada i Reixac no disposen de cap línia de transport col·lectiu que recorri la N-150 per cap els esmentats equipaments. Aquest aïllament també es mostra amb la falta d'infraestructura de voreres i carrils bici.

Seguint amb el transport públic, un altre fragment és el que formen les xarxes de transport públic col·lectiu, concretament les línies interurbanes d'autobusos. Així es pot veure com per una banda Sabadell fa de lligam de fragments a la N-150 de les línies interurbanes, els fragments Terrassa-Sabadell i Sabadell-Barbera. Per altre banda, el fragment Ripollet-Cerdanyola-Sabadell (hospital Taulí) sembla que pot lligar la continuïtat de la xarxa per la N-150, però el recorregut per l'interior de Cerdanyola del Vallès ho impedeix. El fragment transport públic no és només sobre la configuració física dels recorreguts, sinó que també ho són els factor operatius d'aquestes. En efecte, la gran dificultat de poder fer transbordaments entre línies donat que no sempre coincideixen parades de les línies d'un mateix corredor és especialment important, a banda de la no coordinació existent en l'explotació donat que el servei es realitza per mitjà de diferents operadors de transport. Això cal sumar la poca informació existent a l'usuari, i que a més es troba de forma desagregada i no pas unificada. Així, es tracta d'unes línies de transport interurbanes pensades en l'explotació de punt a punt, en línies aïllades unes de les altres amb una nul·la interconnexió, sense una planificació i gestió conjunta del transport públic i deixa només en mans de la línia R4 el transport públic col·lectiu en continuïtat entre aquests municipis.

La calçada i les voreres també formen fragments físics lineals. Per una banda són elements funcionalment diferents, però en les zones urbanes es troben units per la vorada. És aquest element el que ofereix una protecció al vianant davant el trànsit que circula contiguament dona que disposa d'un desnivell entre la calçada i la vorera, és el que tècnicament s'anomena "plinto" i hauria de ser d'aproximadament 14 cm. Successives accions de manteniment de la calçada –amb la superposició de capes d'asfalt una sobre l'altra– amb fet que aquest "plinto" en moltes zones s'hagi disminuït fins només 2 o 3 cm, fent disminuït molt la seguretat del vianant, a banda, d'afavorir l'estacionament de vehicles a les voreres. És fa difícil pensar que si calçada i voreres formessin part d'una mateix fragment de gestió, aquest fet pogués ocorre.

Pel que fa a la connexió entre voreres, aquesta es realitza per mitjà de passos de vianants. Així quan la major sigui la distància entre els passos de vianants, major serà la dificultat alhora de travessar la carretera. A continuació es mostra una taula resum dels nombre de passos de vianants existents en cada municipi, així com la seva distància mitjana entre ells.

Taula 1. Passos de vianants a la carretera N-150

	Nombre total de passos de vianants	Longitud de la zona urbana (m)	Distància mitjana entre passos de vianants (m)
Montcada i Reixac	9	1.900	210
Ripollet+Cerdanyola	6	1.700	280
Barberà del Vallès	14	1.800	130
Sabadell	40	5.600	140
Terrassa	32	3.000	95

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

Pel que fa l'ample de calçada, aquest també varia en funció del municipi. No només es això sinó que també la separació dels diferents carrils de circulació també es variable. Destaca com a fer singular l'ample de carril a Sabadell, el qual es troba al voltant de mínim 5,0 metres. Una amplada desproporcionada que fa que sigui un dels factors d'elevades velocitats, avançaments indeguts i d'inseguretat viària[6]. Esmentar també el municipi de Terrassa, on per mitjà d'obres ha realitzat estretaments de trams de l'amplada de fins 6,0 metres, tot augmentant l'amplada de vorera. Següent taula mostra un resum del amples de calçada existents.

[6] L'autor del present treball forma part de la taula del Consell Local de Seguretat Viària de Sabadell, on s'ha debatut de l'amplada inadequada dels carrils de circulació de la N-150.

Taula 2. Amples de calçada a la carretera N-150

	Variació d'amplària (m)
Montcada i Reixac	8-7
Ripollet+Cerdanyola	10-13
Barberà del Vallès	14-15
Sabadell	10-12
Terrassa	6-12

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

Al·ludir també el cas existent just en el PK 5[7] on existeix una corba de baix de desenvolupament, però que es troba peraltada per tal afavorir el gir dels vehicles a velocitats grans, dins de la zona urbana de Cerdanyola del Vallès. Aquest peralt transversal imposa un desnivell considerable entre voreres enfrontades el qual dificulta el travessar la carretera en aquest punt pel col·lectiu que utilitzar cadira de rodes donat l'important pendent que han de vèncer. Aquest és un element clar de la fragmentació de la gestió entre calçada i voreres

Un dels factors importants per tal que les relacions socials es realitzin són l'existència de places. En aquest sentit, el nombre de places adjacents a la carretera és molt baix. Excepte a Barberà del Vallès, la superfície de les places adjacents és reduïda. El nombre de places es mostra a continuació.

Taula 3. Places a la carretera N-150

	Nombre total de places
Montcada i Reixac	0
Ripollet+Cerdanyola	2
Barberà del Vallès	2
Sabadell	6
Terrassa	3

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de treball de camp

L'altre factor que facilita les relacions socials és l'amplada de les voreres, els trams urbans de la N-150 és veritable garbuix d'amplades on en poques desenes de metres l'amplada de vorera canvia vàries vegades. És per aquest motiu que es considera com a subfragments els petits trams de voreres d'amplada constant, que formen part del fragment complet de voreres d'un tram urbà de la N-150.

El fragment governança és manifesta per una banda en cadascun dels termes municipals, i els diferents planejaments urbanístics. Això es veu especialment en els diferents planejaments urbanístics, o bé, en el plans de mobilitat dels diferents municipis, donat que, per una banda, tot i tenir un element central del seu terme municipal com és la carretera N-150 no existeix un posicionament conjunt de quin caràcter ha de tenir aquesta via, i per altra banda, alguns

[7] PK: Punt Kilomètric

d'aquests plans de mobilitat proposen la "pacificació" d'aquesta via sense tenir-ne les competències. Recordem que la vigència dels plans de mobilitat són de 6 anys segons la legislació actual i les transferències i traspassos de titularitat de vies per tal que els municipis puguin planificar i gestionar -vist el cas de Montcada i Reixac–superen aquest horitzó temporal. Per tant, aquests plans de mobilitat no només generen unes expectatives de canvi de caràcter en la N-150, sinó que la pròpia desconnexió amb els municipis veïns consoliden aquests fragments.

Un altre fragment curiós és el generat pel planejament urbà de Sabadell a la N-150, en relació de la distància entre façanes en certs trams d'aquesta via. El planejament de 1993 va preveure que la distancia entre façanes en aquesta via havia de passar dels 16 als 22 m. Així a mesura que s'anava realitzant una actuació edificatòria, la futura façana calia endarrerir-la 7.0 m per tal de fugir de la intensitat de trànsit de la calçada i així "esponjar" la trama urbana adjacent a la carretera N-150. Amb aquesta acció s'anaven eixamplant les voreres de les edificacions de nova construcció, les quals avui dia desprès de 27 anys des de la seva aprovació, s'ha generat una composició d'amplades entre façanes i de voreres contigües que provoquen una disfunció dels elements urbans com l'arbrat voreres, vorades, senyalització urbana.. a banda de generar espais amagats que tractats sota la perspectiva de gènere no són els més adequats.

D'altres elements que impacten en la planificació de la N-150 i que conformen el fragment de la governança són el Pla Director d'Infraestructures (PDi) i el Pla director de la Regió Metropolitana de Barcelona (PdM), redactats per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el Pla Especial de Mobilitat del Vallès (PEMV) de la Generalitat de Catalunya. En tots aquests plans, s'esmenta la necessitat que la N-150 assumeixi funcions urbanes i de continuïtat dels diferents modes de transport, carrils específics de transport públic i la reducció de l'espai dedicat al vehicle privat.

Finalment, l'últim fragment considerat és la gestió del dia a dia. De les entrevistes mantingudes amb els responsables de mobilitat i/o espai públic dels diferents municipis, es desprèn que la carretera N-150 tot i ser de titularitat de la Generalitat, aquesta administració només gestiona el manteniment de la calçada, mentre que el manteniment de les voreres i les instal·lacions adjacents les han assumit els ajuntaments per imperatiu, malgrat que no existeix cap conveni i/o traspàs. Així, si apareix un sot a les voreres, o bé, un fanal deixar de funcionar, és la brigada municipal qui ho resol. Ja es pot intuir que aquesta governança no ofereix els millors resultats. Un altre exemple d'aquest fet és la coordinació semafòrica entre municipis amb continuïtat urbana.

Aquesta complexitat esdevé en una dualitat carrer-carretera en al N-150. Per un costat, la N-150 ofereix un espai per la mobilitat pel vehicle privat com és la carretera, i per un altre

costat la carretera travessa una zona urbana amb mancances de funcions urbanes per efecte de l'ús prevalent del vehicle privat. Així, la població situada a l'entorn de la carretera N-150 cohabita amb un intens trànsit conjuntament amb un passat industrial fixat en la carretera no permet el poder establir relacions socials importants en el seu entorn. Es tracta d'un entorn on el vehicle privat domina per sobre l'estància dels habitants i que no forma part de la vida pública. La contaminació acústica i atmosfèrica és alta, les voreres són estretes, les places són gairebé inexistents i no permet el gaudi del passeig o de la conversa.

Per altra banda, el fet de travessar zona urbana es pot quantificar amb la població contigua a la N-150. Així, a partir de les dades cadastral i amb ajuda del programari ArcGis, s'ha pogut determinar el nombre d'habitatges i a partir d'aquesta, determinar la població situada a 250 i 500 m de l'eix de la carretera, així com la densitat de població existent a les zones adjacents de la N-150.

Taula 4. Habitatges i població situada adjacent a la carretera N-150

	Nº habitatges situats a menys de 250 m de la N-150	**Població situada a menys de 250 m de la N-150[8]**	**Nº habitatges situats a menys de 500 m de la N-150**	**Població situada a menys de 500 m de la N-150[9]**
Montcada i Reixac	795	1.864	2.851	6.684
Cerdanyola+Ripollet	6.333	14.847	9.934	23.289
Barberà del Vallès	7.547	17.693	12.520	29.351
Sabadell	18.311	42.927	33.359	78.205
Terrassa	14.067	32.978	26.425	61.950
TOTAL	**47.053**	**110.309**	**85.089**	**199.479**

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Cadastre i de l'anàlisi amb ArcGis.

Podem observar que la població situada a menys de 250 metres de la carretera és de més de 110 mil i de quasi 200 mil la situada a menys de 500 metres.

Pel que a fa a la densitat de població, la següent taula mostra els valors en termes de densitat total, tenint en compte el fragment urbà i el fragment periurbà, i la densitat existent dins del fragment urbà.

[8] S'ha aplicat una ràtio de 2,34 persones/habitatges. El nombre mitjà de persones per cada habitatge al Vallès Occidental per l'any 2019 és de 2,34. Font: www.idescat.cat

[9] Idem anterior

Taula 5. Densitat de població adjacent a la carretera N-150

	Longitud de la N-150 dins del terme municipal (km)	Densitat a menys de 250 m de la N-150 (hab/km^2)	Densitat a menys de 500 m de la N-150 (hab/km^2)	Longitud de tram urbà de la N-150 dins del terme municipal (km)	Densitat) a menys de 250 m de la N-150 (tram urbà) (hab/km^2	Densitat a menys de 500 m de la N-150 (tram urbà) (hab/km^2)
Montcada i Reixac	3,7	1.007,4	1.806,4	1,9	1.961,9	3.517,8
Cerdanyola+Ripollet	2,3	12.910,3	10.125,6	1,7	17.466,8	13.699,3
Barberà del Vallès	2,3	15.385,1	12.761,4	1,8	19.658,7	16.306,3
Sabadell	6,3	13.627,8	12.413,5	5,6	15.331,2	13.965,2
Terrassa	5,4	12.214,1	11.472,1	3,0	21.985,4	20.649,9
TOTAL	**20,0**	**11.030,9**	**9.973,9**	**14,0**	**15.758,4**	**14.248,5**

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Cadastre i de l'anàlisi amb ArcGis.

Dels valors d'aquesta taula es desprèn que la densitat situada al voltant dels 250 metres de l'eix de la carretera és superior a la densitat situada a menys de 500 metres, el que significa una major concentració de població més propera a la N-150. Per altra banda, si considerem que aquesta concentració es troba en els fragments urbans, la densitat de població dins d'aquestes assoleix valors molt importants, de més de 15 mil hab/km^2. Per a poder comparar, la densitat mitjana del municipi de Barcelona[10] és de 16.000 hab/km^2, i el barri de l'eixample de 35.500 hab/km^2, mentre que el barri de Les Corts és de 13.600 hab/km^2.

La il·lustració d'aquests elements es mostra en l'Annex 1, el qual consta de la documentació gràfica ad hoc del present TFG i que vol mostrar certs elements de la fragmentació descrita anteriorment. Consta d'un total de 22 plànols a escala 1:10.000 i 50.000 realitzats amb el programari ArcGis. A continuació es descriuen cadascun dels plànols inclosos en aquest Annex 1.

- 1.–Fragmentació termes municipals. Escala 1:50.000. En aquest es mostren els límits dels termes municipals els quals travessa la carretera N-150. Es pot observar com aquesta és una successió d'aquests termes.
- 2.–Fragmentació per trams urbans i periurbans 2020. Escala 1:50.000. En aquest es mostren per l'any 2020 els 5 fragments urbans, mostrats amb colors, i els 4 fragments periurbans mostrats en color blanc.
- 3.–Fragmentació per trams urbans i periurbans 1956. Escala 1:50.000. A partir de la capa dels usos del sòl del vol americà de 1956, es mostren els fragments urbans i periurbans, els quals es poden comparar amb l'any 2020 del plànol anterior.

[10] Font: https://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/anuari/cap01/C0101050.htm

- 4.–Fragmentació del transport públic interurbà. Escala 1:50.000. En aquest es mostra la xarxa de bus interurbà que circula per la N-150 i el seu àmbit adjacent.
- 5.–Fragmentació de les vies ciclistes. Escala 1:10.000. Es mostren els diferents fragments de vies ciclistes adjacents a la N-150. Destacar el cas de Montcada i Reixac, i especialment, el de Barberà del Vallès.
- 6.–Fragments de la volumetria de les edificacions. Escala 1:10.000. A partir de les dades cadastrals, s'ha confeccionat aquest conjunt de plànols on es mostren el nombre de plantes de les edificacions adjacents a una distància no superior de 250 m a banda i banda de la N-150. És interessant veure com a partir de les mides en planta i dels colors mostrats es poden diferenciar fragments de teixits urbans al llarg de la N-150.
- 7.–Fragments d'activitats industrial-residencial. Escala1:10.000. Aquest conjunt de plànols mostren el nombre d'habitatges de cada parcel·la en la mateixa distància anterior. Es mostra la successió de fragments de façanes industrials i residencials en tot l'àmbit de la carretera.

Per altra banda, l'Annex 3 mostra un reportatge fotogràfic de tota la N-150. Aquest reportatge s'ha organitzat per municipis i vol descriure la realitat de la carretera des de l'escala 1:1. Cadascuna de les fotografies s'acompanya d'una petita descripció.

5. CAUSES DE LA FRAGMENTACIÓ DE LA N-150

En aquest punt s'exposen les causes de la fragmentació de la carretera N-150 mostrada al punt anterior. El present TFG postula que la principal causa d'aquesta fragmentació han estat els diferents processos d'urbanització ocorreguts en cadascun dels diferents municipis al llarg de més 170 anys sobre un corredor de la carretera N-150 . Cada procés urbanitzador en cadascun del municipis han conformat les bases de la fragmentació explicada. Cal afegir als 170 anys esmentats, els 14 anys que varen caldre per a decidir el territori que enllaçaria Terrassa amb Barcelona, sent aquesta una decisió clau pel devenir posterior de la N-150.

Tres són les components que caracteritzen aquest procés diferencial municipal d'urbanització: la primera és deguda als creixements urbanístics, la segona és troba en la revolució de l'automòbil i la tercera, és l'associada a la governança i gestió de la via N-150 i la gestió d'aquesta.

Per comprendre les causes d'aquests processos d'urbanització i com impacten en la fragmentació, l'anàlisi del territori es realitza d'una forma diacrònica tal i com s'ha explicat en l'apartat de la metodologia.

5.1. Processos d'urbanització

En el moment de la posada en servei del primer tram d'aquesta via en 1847 ens hem d'imaginar una via que travessa zones ermes i zones conreades i que té algun punt de pas en alguna fonda o masia tant a Montcada i Reixac, Cerdanyola i Barberà del Vallès, mentre que a Sabadell i Terrassa aquesta carretera discorre per l'exterior del nucli urbà existent. És a partir d'aquest moment, que aquests nuclis urbans tendeixen a estructurar–se i desenvolupar–se en sobre la carretera N-150, sent aquest via l'element geogràfic diferencial marcat en el territori que serveix de suport a l'organització urbana en un procés temporal d'ocupació de l'espai. Per tant, a partir d'un element fixat i uniforme, els processos que s'hi desenvolupen així com el creixement urbà adjacent és el reflex de la història urbana d'un territori (Rueda, 2002), el qual s'anirà fragmentant heterogèniament des d'aquell moment inicial i fins avui dia.

Aquests procés d'urbanització s'ha subdividit en 3 moments per tal de facilitar la comprensió d'aquests processos.

5.1.1. Projecte i construcció de la carretera (1833–1852)

És a l'any 1847 quan entra en funcionament el primer tram (Montcada–Sabadell) de l'actual carretera N-150 , i en 1852 el tram Sabadell–Terrassa. Tanmateix aquest traçat es va començar a decidir dues dècades abans.

La planificació de vies de l'època volia optimitzar la funció del transport en el territori: un transport de notícies, de persones i de mercaderies optimitzades per augmentar la seva velocitat, regularitat i capacitat de càrrega (Garolera, 1999). En aquest sentit, cal fer notar que en aquesta època les poblacions catalanes més dinàmiques –de del punt de vista productiu– se situen fora del que actualment anomenem primera i segona corona metropolitanes. És el cas d'Igualada, Manresa, Olot, Mataró, Berga, o bé, Vic. Així, es volia disposar d'una xarxa que connectés aquestes poblacions amb activitat productiva per generar relacions comercials i arribar als ports per expedir mercaderies a d'altres mercats, nacionals o internacionals. En aquell moment Sabadell i Terrassa eren nuclis industrials, però no ho eren amb el nivell rellevant que posteriorment van tenir. Així és com l'agost de 1834 s'inicià la construcció de la carretera de Barcelona a Vic en el seu primer tram fins a Montcada, carretera que desprès fou la N–152 i que actualment és la carretera C–17. El seu finançament a l'origen va efectuar–se amb els fons destinats al canal d'Urgell, donat que la Comissió Auxiliar de Carreteres presidida pel Governador Civil apostava per la via que segons expressà: *com l'artèria que més utilitat per*

Barcelona i per la província presentava, donat que una vegada arribada a Vic, desprès havia d'arribar a França per Puigcerdà (Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1135). La carretera de Vic té el valor de ser la primera fita en la materialització del nou sistema viari català començat a planificar unes dècades abans. Per tant, tirar endavant aquesta comunicació amb la plana interior del país era molt més transcendental que no pas comunicar el Vallès Occidental amb Barcelona (Navas, 2012). Recordem que a Barcelona encara existien les muralles i que l'eixample d'aquesta ciutat no s'inicià fins 1860.

Paral·lelament, la burgesia terrassenca fa notar la necessitat de desenvolupar una via que millorar la comunicació existent entre Terrassa i Barcelona, que estava conformada per dos camins: el camí Terrassa–Rubí–Sarrià–Barcelona i el camí Terrassa–Coll de Montcada–Sant Andreu–Barcelona. Aquesta millora del camí havia de ser la futura carretera Barcelona–Terrassa. El setembre de 1834 començà a debatre's la direcció que calia donar–li, via coll de Montcada, o bé, per Sarrià i Rubí. Hi va haver intensos debats i pugnes per part de Tarrassa, donat que no volia que aquesta carretera passés per Sabadell, i ho argumentava amb l'augment de temps que suposaria fer passar la carretera per Sabadell. Des de Sabadell, es mostrava com aquest fet només suposava un augment de 12 minuts del trajecte, Terrassa–Barcelona (Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1135). Finalment el 27 de desembre de 1844, la Diputació de Barcelona diu que no pot resoldre la qüestió de no fer passar la carretera per Sabadell i decideix el traçat definitiu de forma imperativa: *cal realitzar una carretera el més recte possible des del torrent de Tapioles –a Montcada i Reixac– fins Terrassa que passi per Sabadell i Castellarnau i d'altres pobles i establiments fabrils que es trobin*. (Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1135). Així,prevalgué el reconeixement al valor industrial de la ciutat de Sabadell i de Barberà del Vallès com a poble de "pública utilitat", en ser cruïlla dels camins que portaven vers la muntanya –Manresa, Cardona i Berga–, i gaudir, en conseqüència, d'una interessant concentració d'hostals (Navas, 2012).

Una vegada decidit el traçat, calia realitzar el projecte constructiu de la via. La Diputació de Barcelona l'any 1845 encarregà a un jove Enginyer de Camins, Canals i Ports la redacció d'aquest projecte, el qual en 1843 obtingué el títol a l'Escola de Camins de Madrid. Aquest enginyer fou Ildefons Cerdà, que el 20 d'abril de 1845 signà la *Memoria del proyecto de una carretera entre Barcelona y Tarrasa.*

En aquesta memòria, Cerdà fa una gran crítica als polítics per rivalitzar durant 10 anys sobre si la carretera havia de passar o no per Sabadell. Ho escriu de la següent manera:

> *Varias veces se habia tratado de hacer en regla esta carretera que debe considerarse como el principio de la de Barcelona a Manresa y Berga y a*

pesar de que todas las consideraciones politicas y economicas hacen ver cada dia con mas evidencia la necesidad de su construccion, siempre se habian estrellado los buenos deseos de los hombres sensatos contra las ribalidades y etiquetas de las poblaciones por las cuales tenia que pasar. Unos pretendian que la carretera pasara por Sarriá y atravesar la Sierra de S Pedro Martir fuera directamente a la villa de Tarrassa. Estos abogaban por la linea mas corta sin querer ver que la distancia entre los puntos extremos debia crecer considerablemente por el desarrollo que era indispensable para vencer aquella altura. Otros menos inconsiderados trataban de llevarla por el torrente de Tapiolas a Tarrassa sin pasar por otra poblacion que la S Quirze sacrificando el interes de todos las pueblos sin distincion de aquel, sin mas objeto que excluir a Sabadell por el solo motivo de ser una población rival de la primera, de mas vecindario y de un desarrollo tal que en el dia se fabrican simultaniamente doscientos edificios, de modo que situada en una llanura muy vasta promete con el genio de sus habitantes activo y laborioso ser en breve una poblacion de las mayores de España. Otros en otro parecer que por aquella misma ribalidad que existe entre las dos poblaciones per el crecido vecindario que cuentan cada una de ellas, porque tienen una misma industria por que el rodeo que sufren los de Tarrassa pasando por Sabadell no es mas que 1/5 de hora y por otras consideraciones que luego indicaré era politico economico y junto bajo todos concepto, el que ya que se trataba de construccion una carretera sirviera al propio tiempo para Tarrasa y Sabadell. El resultado ha sido que hasta ahora por esa diversidad de pareceres, por la ribalidades odiosas de las poblaciones, no se ha hecho la carretera mas util de la provincia despues de la Vich.... (Cerdà, 1845).

Cerdà acaba la memòria esmentant la importància d'aquesta carretera en un futur pròxim:

Esta carretera que a primera vista podria no parecer mas que un ramal aislado con destino a protejer los intereses de las poblaciones de Tarrasa y Sabadell formara parte mas adelante de la de Barcelona a Manresa y Berga, carretera que despues de la de Vich ocupa por su importancia y por el numero de poblaciones agricolas y fabriles que debe poner en comunicacion el primer lugar entre las que merecen llamar con preferencia la atención de las autoridades que estan al frente de los intereses de esta provincia. (Cerdà, 1845).

Tal i com s'ha esmentat, el projecte contempla iniciar la carretera amb un ramal de la carretera de Vic a l'alçada del torrent de Tapioles, en el terme municipal de Montcada i Reixac on superat el coll de Montcada, per mitjà de dues alienacions rectes de longitud total de 7 km travessa la plana vallesana i el termes de Ripollet, Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès fins arribar a la intersecció amb el camí de Molins de Rei, ja a Sabadell. En aquest punt la carretera gira cap a l'oest en direcció a Terrassa on hi arriba també amb una recta d'11 km, amb varis girs intermedis per salvar diferents torrents de manera més perpendicular. Per tant, Cerdà projecta la carretera amb els condicionants que li van establir: fer una carretera el més recte possible entre el torrent de Tapioles i Terrassa passant per Sabadell.

5.1.2. La urbanització de la N-150 (1847–1975)

Una vegada han acaben les obres de construcció l'any 1847 i la carretera queda fixada en el territori, s'inicien els diferents processos d'urbanització adjacents a la carretera que es desenvolupen durant 160 anys i que esdevindran en l'actual fragmentació. Així, en aquest 1847, es disposa d'una carretera de 20 km de longitud de titularitat de la Diputació de Barcelona, que té assignades unes funcions bàsicament de transport de mercaderies i notícies entre Terrassa i Sabadell amb Barcelona i de viatgers en menor mesura.

En les primeres dècades en servei de la carretera N-150 els processos d'urbanització varen ser molt minsos i la carretera encara és homogènia respecte del seu entorn immediat tal i com es pot observar en *Itinerario de Moncada á Tarrasa* (Coll & Arnal, 1870) de l'Annex 2 del present TFG. A mesura que passen les dècades, aquests processos es produeixen de forma diferencial en el municipis. Per una banda, les poblacions més grans, Tarrassa i Sabadell, realitzen un constant creixement i diferenciat gràcies a la base econòmica industrial que disposen. Per altra banda, la resta de nuclis, els més petits, aquests processos d'urbanització i creixement no comencen a despuntar fins la segona dècada del segle XX, i es faran molt importants ja en l'època del "desarrollismo" (Veure Annex 2).

Pel que fa a Montcada i Reixac, la seva situació geogràfica al segle XVIII la va convertir en una vila de posta on passaven militars, diplomàtics i viatgers que es dirigien a Barcelona. A les darreries del segle XIX, nombroses famílies barcelonines poblen Moncada i Reixac de cases estiuenques, donat que es troba ben comunicat per carretera i ferrocarril. És en la primera meitat del segle XX que es consolida el barri de Santa Maria de Montcada al costat de la N-150, passant d'una zona d'estiueig a ser zona residencial permanent. La industrialització s'inicià l'any 1917 amb la instal·lació de la fàbrica de ciment Asland, que extreu la matèria primera del turó de Montcada. Aquesta primera industrialització va seguir la vall del Besos i l'actual carretera C–17, i posteriorment en la zona adjacent al barri de Santa Maria de Montcada

(Alcázar, Lacuesta, & Gorina, 2001). No és fins l'any 1975 que no es desenvolupa el barri de Can Cuiàs mitjan anys setanta, primer amb industries alineades adjacents a la N-150 i desprès com a zona residencial. Així els creixements contigus a la carretera N-150 han estat el barri/polígon industrial de Can Cuiàs, el barri residencial de Santa Maria de Montcada i el desenvolupament industrial associat en aquest (Veure Annex 2).

En el present TFG es considera un desenvolupament i creixement d'aquesta etapa al conjunt format pels municipis de Ripollet i Cerdanyola del Vallès. Aquesta última població, al segle XIX era una vila rural i pagesa amb un agrupament dispers. El primer barri consta de 1828, anomenat de Dalt i en 1845 apareix el barri Baix, el qual va estar relacionat amb la construcció del ferrocarril[11], en el camí que anava a Barcelona i desprès recorrerà la carretera plantejada per Cerdà. L'obertura de la fàbrica de la Uralita l'any 1907 a la mateixa carretera N-150 i molt propera a l'estació dels ferrocarril marcaria el caràcter de la carretera N-150 a Cerdanyola del Vallès en les properes dècades. El procés d'urbanització va generar dues classes socials, una a cada banda de la carretera N-150 : a la part sud–oest estaven els obrers de la fàbrica Uralita i a la part nord–est estaven els burgesos que es beneficiaven del flux comercial que discorria per la carretera, el reclam laboral que suposa la fàbrica Uralita i la connexió directa amb Barcelona amb el ferrocarril. Al segon quart del segle XX es realitza l'expansió i continuïtat del territori preexistent, on la directriu marcada per la carretera N-150 fou molt important, tant en el creixement industrial com en el demogràfic, els quals es realimentaven mútuament. És a partir de 1950 on s'inicia una segona industrialització amb una ampliació de la zona industrial seguint la traça de la carretera N-150 , mentre que en una segona línia paral·lela a la carretera apareixen els blocs d'habitatge (Cubero, 2014). El creixement demogràfic d'aquesta època tant al Barcelonès com al Vallès es produeix on existeix indústria i transport. Per tant, les zones com les adjacents a la carretera N-150 són les que experimentaran un creixement immigratori més important (Font, Llop, & Vilanova, 1999). La dècada dels 60 és la de més creixement demogràfic, donat que es triplica la població de Cerdanyola del Vallès i Ripollet entre 1960 i 1970.

Barberà del Vallès, ha tingut un procés urbanitzador més lent que la resta de municipis. En efecte, el seu nivell d'urbanització és pràcticament el mateix entre 1885 i 1926. No és fins la dècada dels 70 que puja de nivell en el procés urbanitzador, però no ho fa tant seguint la directriu de la N-150, sinó que ho fa de forma més perpendicular entre la carretera i en sentit

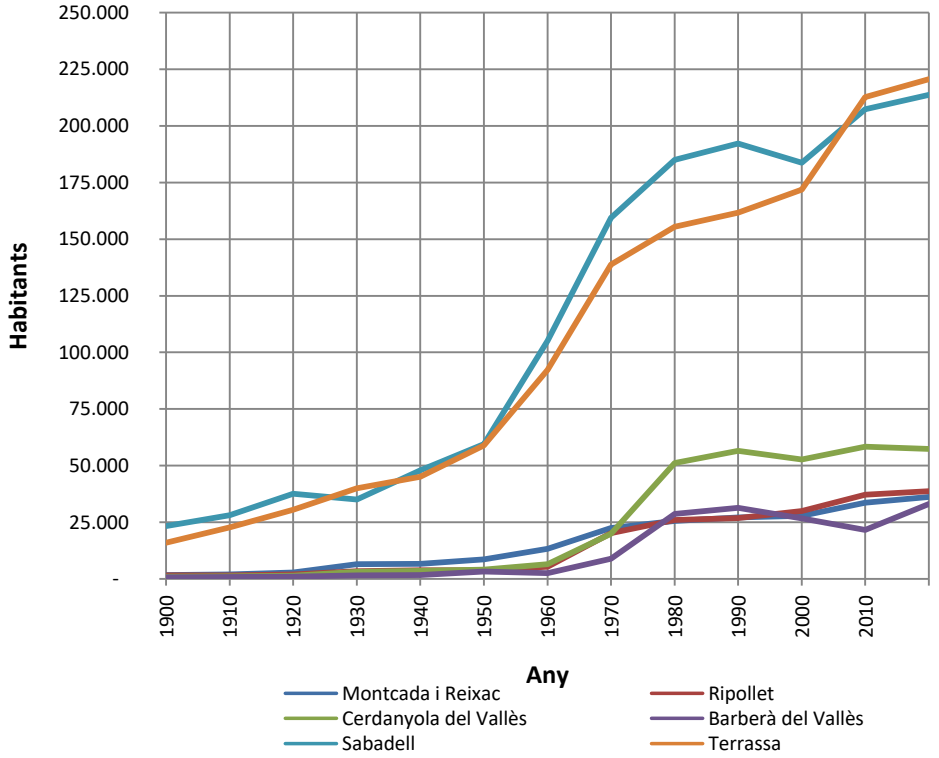
[11] L'actual línea R4. L'estació de ferroviària de Cerdanyola del Vallès es troba situada a 40 m del límit de terme municipal Cerdanyola del Vallès-Ripollet.

cap a l'estació del ferrocarril. Es tracta d'un creixement més de tipus residencial que no pas industrial.

Sabadell i Terrassa tenen uns processos d'urbanització paral·lels donada la seva base econòmica industrial tèxtil. En arribar la carretera N-150 en aquests municipis aquesta va marcar el límit de la ciutat construïda, conjuntament amb l'arribada del ferrocarril en aquestes poblacions uns anys més tard. Eren aquestes infraestructures que les que tancaven aquests nuclis (Veure Annex 2). És a principis de segle XX quan s'inicià la ubicació de fàbriques i cases seguint la directriu de la carretera N-150. Una dècada més tard, la urbanització ja creix en taca d'oli i travessa aquesta primera façana i s'urbanitza l'altra banda de la carretera. Aquesta urbanització creix dècada a dècada, però és a partir dels anys cinquanta que aquesta s'intensifica de manera considerable. Les façanes de la carretera N-150 tant a Sabadell o com a Terrassa és composen de fàbriques i taller, però també de cases d'obres de cases angleses[12].

Aquesta diferenciació processos d'urbanització fruit del desenvolupament demogràfic i industrial dels diferents municipis es pot veure en el següent gràfic on es mostra l'evolució de la població entre 1900 i l'actualitat.

Gràfic 1. Evolució de la població dels municipis que recorre la carretera N-150 (1900-2019)



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

[12] Casa normalment de PB+1 de 4,0 x18 m amb pati interior disposades entre mitjaneres formant fileres que es van construir a Sabadell i Terrassa per acollir les primeres onades d'immigració. (Larrosa, 2002).

Podem observar que tant Sabadell i Terrassa, entre l'inici de segle XX i 1950 tenen un creixement demogràfic important, mentre que la resta de poblacions ho fan amb taxes molt baixes –excepte Montcada i Reixac que si ho fa de manera important a partir de 1920– Però és a partir de 1950, que Sabadell i Terrassa tenen un creixement molt gran fins finals del 70, mentre que la resta poblacions pateix un endarreriment de 10 anys en l'augment de la taxa de creixement, donat que ho fan a partir de 1960. És destacable el gran creixement de Cerdanyola del Vallès entre 1960 i 1980, mentre que Barberà del Vallès la taxa de creixement és produeixi entre 1970 i 1980. És a partir de 1980 on les poblacions tendeixen a estancar–se, excepte Terrassa i Ripollet que continuen tenint creixements sostinguts.

Així arribem a l'any 1975, on els entorns de la carretera N-150 són els següents: A Montcada i Reixac existeix una incipient urbanització de caràcter industrial a Can Cuiàs, fins el PK 1,0 i residencial al barri de Santa Maria de Montcada, al PK 2,0. El conjunt Cerdanyola del Vallès-Ripollet disposa d'una urbanització desenvolupada a l'eix de la N-150 lligada a la metal·lúrgia, la Uralita i l'habitatge obrer. A Barbera del Vallès, la urbanització poc desenvolupada i de marcat caràcter residencial. Tant a Sabadell com a Terrassa es disposen de grans fàbriques tèxtils, especialment el subsector llaner, industria auxiliar molt intensa així com d'habitatge residencial dels treballadors d'aquestes indústries.

Per tal d'il·lustrar l'evolució temporal de la urbanització adjacent a la carretera N-150, s'ha recopilat un seguit de cartografia històrica del portal web de l'ICGC. En aquest sentit, s'han realitzat els retalls dels fulls de la col·lecció MTN Catalunya 1:50.000[13] corresponents a les sèries dels anys 1914, 1925, 1951 i 1961. Aquests retalls s'han agrupat per termes municipals per tal de facilitar el seu visionat i poder veure com s'ha desenvolupat la urbanització al llarg del temps. Una comparació interessant de fer és amb que podríem anomenar "moment zero". Per a poder fer això caldria disposar de documentació gràfica del moment de posada en servei de la carretera o en el seu defecte, amb la documentació gràfica del projecte de la carretera que va realitzar Ildefons Cerdà. No es conserven aquests documents, tanmateix existeix l'itinerari entre Montcada i Terrassa que van realitzar els militars l'any 1870 (Coll & Arnal, 1870). Aquesta documentació formada per 2 plànols encapçala l'Annex 2 i es

[13] Aquesta col·lecció agrupa els fulls corresponents a Catalunya del Mapa de España a escala 1:50.000. Conté edicions antigues, tant les publicades per institucions civils (Instituto Geográfico y Estadístico, després anomenat Instituto Geográfico y Catastral i actualment Instituto Geográfico Nacional) com les publicades per institucions militars (Depósito de la Guerra, Servicio Geográfico del Ejército, U.S. Army Map Service).

pot considerar aquest "moment zero" donat que mostra com era el territori de la carretera en 1870.

5.1.3. La no transformació de la carretera N-150 en carrer (1975-2020)

És arran de la posada en servei l'any 1975 de l'autopista C–58 –la primera de Catalunya exempta de peatge– el transit que circulava per la N-150 va disminuir. Aquest fet, combinant amb el caràcter urbà dels entorns adjacents de l'eix de la carretera, obrí la possibilitat de que aquesta via evolucionés cap un carrer, i d'aquesta evolució apaivagar la fragmentació i poder assumir noves funcions urbanes per part de la N-150. Va ocorre així realment? És actualment un carrer vertader? La resposta a les dues qüestions és negativa.

En 1975, la N-150 és un conjunt de zones on trobem un farciment de tallers i d'indústries mitjanes i petites que formen un carrer industrial consolidat on s'hi superposen usos residencials i comercials. Entre zones urbanes trobem les zones periurbanes amb activitats disperses on la N-150 encara conserva el caràcter de carretera. En aquest teixit, la forma polític–econòmic–social disposa d'una gran inèrcia al canvi. En efecte, el paper "conservador" dels espais socials produïts en quant a les possibles actuacions físiques i articulacions socials, juntament amb les inversions prèvies de capital que cal capitalitzar, juguem un paper important en la no transformació de la carretera N-150 cap un verdader carrer. El vehicle encara es veu com a símbol de progrés i la disminució del seu espai en la trama urbana no té acceptació social. Per altre banda, en aquest moment el desenvolupament de l'entorn metropolità com una expansió des de Barcelona que buscava sòl industrial, trobà una articulació aprofitant la industria existent d'aquest entorn. Així, aquesta dinàmica territorial com a procés d'expansió troba configurats uns espais funcionals, els quals es veuran reforçats per aquest procés. És en aquest sentit que s'afirma que no es dóna una canvi estructural en l'articulació del territori, sinó que es tracta d'un reforçament de l'estructura existent (Sánchez, 1991). La carretera N-150 , no només manté la base industrial al voltant del seu eix sinó que genera sinèrgies amb noves activitats industrials, el que provoca el manteniment d'un intens trànsit vehicular per ella.

Ja en els anys 80, l'assoliment de Barcelona i Catalunya en general d'una posició estratègica important conjuntament amb l'entrada d'Espanya a la Unió Europea afavoreix la penetració de capital estranger donat que s'ofereix una base territorial per a la localització d'empreses comunitàries, japoneses i nord–americanes atretes per una mà d'obra barata i una alta taxa de desocupació. L'acció d'aquesta entrada massiva d'empreses foranies sobre el teixit industrial de la carretera N-150 , provoca un canvi en les activitats industrials tradicionals basades en el sector tèxtil i la metal·lúrgia que ja havien entrat en crisi en la dècada dels 70 per efecte de la crisi del petroli, i es veuen forçades a ubicar–se en noves localitzacions en polígons

industrials perifèrics de major accessibilitat viària i a reconvertir–se en noves activitats productives en els camps de l'electrònica, la informàtica, les arts gràfiques, la industria auxiliar de l'automòbil i les indústries de plàstics i cautxú.

Aquest procés de desindustrialització de l'entorn urbà de la N-150, de l'antiga ciutat fàbrica i el buidatge industrial es realitza per mitjà del pas cap a l'especialització d'habitatge privat, serveis i equipaments. Es crearen unes zones de transformació de grans illes on hi havia els vapors i indústries. Les zones considerades sense transformació mantenen l'estructura de la fàbrica original, però no s'hi manté l'activitat industrial d'origen (Mestre, 2013). Aquesta dinàmica fa que la carretera es vagi transformant en una zona més densament poblada, donat que els municipis vallesans atrauen població de Barcelona.

La crisi post olímpica de l'any 1993 amb el tancament d'una gran part de les empreses tèxtils i metal·lúrgiques, es va iniciar un nou període amb unes bones expectatives del mercat immobiliari i el gran auge del sector de la construcció. Es van realitzar nombroses operacions urbanístiques que varen seguint transformant la carretera N-150 . Les fàbriques industrials i els antics habitatges obrers deixen pas a noves edificacions fins a dia d'avui fent de la carretera N-150 una zona més urbana sobre el paper, però la calçada segueix tenint entre 10 i 14 metres d'amplada i el vehicle privat continua sent el gran protagonista. Així, tot i la intensa planificació, les funcions urbanes de la carretera N-150 segueixen sent llastrades, i encara no s'ha convertit en un veritable carrer, més pel que fa als trams urbans i no tant pels trams periurbans.

5.2. L'esclat de la mobilitat. La revolució de l'automòbil

El segon vector que conforma els processos d'urbanització de la carretera N-150 ha estat, i continua sent la presencia de l'automòbil, i com aquest va revolucionar la mobilitat i el transport.

Una de les característiques de la Segona Revolució Industrial és l'adopció del petroli com a font d'energia en l'ús del transport. Aquest va donar peu al naixement de l'automòbil, un vehicle d'ús personal que aportava major comoditat, rapidesa i disminució de costos. Se'ns dubte el protagonisme de l'automòbil havia crescut des de que en 1907 es va matricular el primer vehicle a Barcelona. Les idees urbanístiques i arquitectòniques del Moviment Modern varen estar condicionades per l'automòbil, el qual es va convertir en l'eix sobre el qual es varen construir les ciutats durant el segle XX. A les primeres dècades del segle passat ja es va veure que modestos vehicles podien recórrer més distància i transportar més càrrega que un carruatge. És durant la segona meitat del segle XX quan la massiva implantació de l'automòbil facilità l'extensió de les àrees residencials i industrials, i va canviar la percepció de les distàncies i del

transport. És en aquest context que la via projectada per Cerdà es torna realment una carretera. Així, la carretera original que donava servei a carruatges i tartanes se la va anar dotant de l'equipament necessari per albergar les exigències del nouvingut, i les concessions a l'automòbil i al transport privat varen ser els factors detonants del fenomen metropolità.

El règim d'autarquia i d'intervencionisme estatal que havia caracteritzat la immediata postguerra, donava pas a un canvi d'estratègia econòmica on el transport s'erigia com un dels sectors hegemònics del desenvolupament del país (Navas, 2012). És l'etapa coneguda com el *desarrollismo* i la carretera N-150 va anar creixent el trànsit, donat que la concentració de petites i mitjanes empreses al Vallès Occidental era de les més altes del país, juntament amb les grans fàbriques tèxtils de Sabadell i Terrassa. És la dècada dels cinquanta i seixanta el zenit de la industria tèxtil llanera amb la màxima feminització (Deu & Llonch, 2005). La demanda de transport entre el Vallès i Barcelona creix molt amb el rellançament dels importants fluxos econòmics amb Sabadell i Terrassa i féu palesa la necessitat d'articular una nova via de més capacitat que obviés els importants colls d'ampolla de la N-150 , que provocava el pas per l'interior de les poblacions, i així refermar la vinculació industrial de Sabadell–Terrassa amb Barcelona (Sánchez, 1991). Aquests diferents colls d'ampolla provocats per aquest trànsit intens de camions i furgonetes amb mercaderies i de vehicles privats per la N-150 , els descriu el cronista Jaume Barberà de la següent manera:

> *A inicis dels seixanta, quan l'economia i el comerç creixien progressivament, anar de Sabadell a Barcelona per la carretera N-150 , era una epopeia complicada i lenta. S'havia de superar un pas a nivell amb barrera, travessar Santa Maria de Barberà i Cerdanyola, passar el Coll de Montcada, unir–se als vehicles que, circulant per la N–152, venien del Vallès Oriental. A continuació, per l'anomenada carretera de Ribes entrar a Sant Andreu, la Sagrera i el Clot, i accedir al centre pel carrer Aragó. Moltes vegades, en arribar a lloc, ja havien tancat. Un desastre. Entre 1965 i 1966, en obrir la Meridiana, es va mitigar la qüestió, principalment l'entrada a Barcelona, però de Sabadell a la Meridiana, el problema era el mateix.* (Barberà, 2019).

El planificador de l'època veu la necessitat d'augmentar la capacitat en aquest corredor. En aquest sentit, el Plan Nacional de Autopistas Españolas de 1964 volia unir els centres industrials importants amb autopistes de peatge. Així, en 1970 es va començar a construir l'autopista B–29, actualment la C–58, entre Barcelona i Terrassa, la qual va entrar en servei el

1975. Aquesta ampliava el radi d'influència locacional de Barcelona, afavoria la seva descongestió industrial i permetia l'aparició d'altres focus industrials.

En un altre ordre de coses, el 20 d'abril de 1980 s'inaugura el Centre Comercial Baricentro, situat entre les poblacions de Barberà del Vallès, Ripollet i Cerdanyola del Vallès. De fet, el seu nom és degut a que es troba situat al baricentre del triangle que formen aquestes tres poblacions. Aquest concepte de centre comercial es troba situat a la confluència de la carretera N-150 i les autopistes C–58 i AP–7, per tant la seva ubicació respon a la preeminència que el vehicle privat ha adquirit. La permanència en el temps d'aquesta instal·lació consolida el caràcter de carretera de la N-150 i l'ús del vehicle privat com opció principal per accedir en aquest.

5.3. Les titularitats, la governança i la gestió de la N-150

El tercer vector dels processos urbanitzadors de la carretera N-150, és la planificació i la gestió d'aquesta.

Disposar de la titularitat d'una infraestructura implica realitzar–ne la planificació, el manteniment i la gestió de les seves implicacions urbanístiques des del dia que es posa en servei la infraestructura. En el cas de la carretera N-150 , el dia 1 d'abril de 1849, l'enginyer encarregat de les carreteres de la província de Barcelona, certifica el bon estat de la construcció del tram de la carretera Ripollet–Barberà del Vallès–Sabadell, pel que ja pot entrar en funcionament (Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1086/exp 1), així el primer titular de la nova carretera fou la Diputació de Barcelona. En 1883, l'Ajuntament de Sabadell realitza un informe on s'esmenta que la carretera de Montcada a Terrassa hauria de ser de titularitat de l'estat, donat que aquesta ha estat abandonada per la Diputació de Barcelona i es troba en molt mal estat de conservació (Arxiu històric de Sabadell. Exp. 1883/0022). No sé sap si va ser per aquesta petició però la carretera N-150 va passar a ser de titularitat del Ministerio de Fomento. Durant aquest període de titularitat del Ministerio i fins l'any 1980, la planificació i la gestió de la conservació han tingut com a únic punt de vista, el manteniment de les funcions de la via com a carretera: nous enllaços viaris, nova pavimentació –passant de l'adoquinat a l'aglomerat asfàltic–prioritat semafòrica al vehicle, nova senyalització... amb l'objectiu de maximitzar la capacitat viaria.

Amb el retorn de la Generalitat de Catalunya, el Real Decreto 1943/1980 de 31 juliol ordena el traspàs de les següents carreteres "Nacionals" a la Generalitat de Catalunya:

- N–141 de Lleida a Girona
- N-150 de Barcelona a Manresa

- N–152 de Barcelona a Puigcerdà
- N–230 de Tortosa a França per la Vall d'Aran

El primer Pla de Carreteres que realitza la Generalitat de Catalunya l'any 1985, classifica la xarxa viària de Catalunya en 3 grups: *la xarxa bàsica, la xarxa comarcal i la xarxa rural i local* (Generalitat de Catalunya, 1985). En aquest Pla de Carreteres, la carretera N-150 no és considerada com a xarxa comarcal, sinó com a tram urbà. Aquesta consideració no ha tingut cap efecte en la posterior planificació, donat que en aquests moments, la carretera N-150 és de titularitat de la Generalitat de Catalunya, i es tracta de l'única carretera de titularitat d'aquesta administració que encara s'anomena "Nacional", mentre que la resta de carreteres que foren traspassades en el Real Decreto 1943/1980 de 31 juliol han canviat de nomenclatura passant a ser del tipus C–XX (Titularitat la Generalitat de Catalunya), o bé, BV–XXX (Titularitat de la Diputació de Barcelona).

En aquesta afirmació anterior, hi trobem dues excepcions. Per una banda, desprès d'anys de reivindicacions, el 28 de març de 2011 es va realitzar el traspàs del tram inicial de la carretera N-150 , des del seu PK 0,0 –connexió amb la C–17– fins el límit territorial de Ripollet situat al PK 3,8. És a partir d'aquest traspàs quan l'Ajuntament de Montcada i Reixac amb col·laboració de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) han executat obres per a convertir el tram de la carretera que discorre pel seu terme municipal en una via amb un caràcter més urbà. Ha estat aquest any 2020 quan s'han enllestit les obres per remodelar aquesta carretera tot dotant–la d'una vorera i un carril bici en tot aquest tram. L'altra excepció, ha estat l'ampliació de voreres i reducció d'ample de calçada en alguns trams de la carretera en el terme de Terrassa.

6. SÍNTESI I CONCLUSIONS

En el present Treball de Fi de Grau descric les diferents fragmentacions existents al llarg de la carretera N-150; analitzo les causes que les han creat, les exposo d'una forma diacrònica; i finalment, evidencio les conseqüències d'aquesta fragmentació tot utilitzant l'experiència pròpia viscuda d'aquest territori, recolzada amb documentació d'arxiu, entrevistes i plànols descriptius realitzats amb ArcGis.

En aquest TFG presento la carretera N-150 entre Montcada i Reixac i Terrassa com un element territorial, que a l'any 1849 era un tot uniforme, el qual s'ha anat transformant, fent un territori més complex i que ha produït una divisió física de l'espai, així com una divisió social i de governança que anomeno fragments. Aquests fragments, una vegada generats es superposen, cohabiten i s'interrelacionen creant un espai de baixa relació social juxtaposat amb un espai per a la mobilitat motoritzada, la dualitat carrer-carretera.

Les conseqüències d'aquesta fragmentació és l'impacte en les zones periurbanes, però especialment en les zones urbanes de la N-150 en la disminució o fins i tot l'anul·lació d'algunes de les funcions urbanes que li són inherents, com és la funció "d'estar", la no continuïtat dels modes a peu, bicicleta i de les xarxes de transport públic interurbà. Per altra banda, aquest efecte sobre de funcions urbanes ha donat lloc a espais singulars, tant urbans com periurbans, sense cap personalitat pròpia que són potenciats involuntàriament des del fragment de la governança i de la gestió, entesos aquests com les diferents maneres de concebre, planificar i gestionar aquest territori de la carretera N-150.

Les causes de la fragmentació d'una unitat contínua i homogènia com era la N-150, es troben en els processos d'urbanització diferencials ocorreguts en els municipis pels quals discorre des de que aquesta carretera es va fixar com element territorial en 1849. Aquests processos tenen tres components, la pròpia evolució de la urbanització de les zones adjacents, la revolució de l'automòbil i la governança i gestió des de diferents administracions.

Així, exposo com a conclusió final que la consideració per part del fragment governança del caràcter de carretera de la N-150 –no tant com a "carretera nacional" però sí respecte a la capacitat viària– manté estable el fragment calçada, el qual dificulta enormement el desenvolupament de les funcions urbanes abans esmentades. En efecte, els processos d'urbanització continuen transformant tot el conjunt de fragments que composen la carretera N-150, excepte el fragment de la calçada el qual es manté rígid i inamovible, mantenint avui dia la dualitat carrer-carretera i impedint la transformació d'aquesta en un veritable carrer d'on puguin emergir algunes funcions urbanes essencials, que no es poden desenvolupar avui dia. Algunes excepcions d'això esmentat són el recent traspàs de la titularitat de la via a l'ajuntament de Montcada i Reixac, i les actuacions realitzades a Terrassa amb la disminució de l'amplada de certs trams de la carretera.

Aquesta conclusió final, no formava part dels objectius inicials del present TFG, donat que el tarannà d'aquest és més de tipus descriptiu sobre les causes de la fragmentació: els processos d'urbanització diferencials. Tanmateix, a mesura que he anat veient el posicionament municipal vers la N-150, he considerat necessari aportar aquesta conclusió sobre el motiu últim de l'actual fragmentació: la pròpia fragmentació de la governança de la N-150.

Per altre banda, hom pot pensar que hi pot haver multitud de casos dins el territori català amb les propietats particulars de fragmentació que presenta la N-150. La realitat és que moltes travesseres de poblacions comparteixen la problemàtica de la disminució de les funcions urbanes, malgrat això, són poques les vies amb les característiques de longitud, densitat de població i fragmentació que presenta la N-150. Així, carreteres similars poden ser la N-II, la N-

340 (carretera de Sants), o bé, la C-245, on la fragmentació de la governança s'ha dissolt parcialment i els municipis de Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels, han endegat un projecte transformació de la carretera C-245 en un carrer de 9,0 kilòmetres, que es convertirà un corredor cívic i de transport públic[14] a base de la disminució de la capacitat viària del vehicle privat.

L'anàlisi de la perspectiva de gènere de la carretera, l'estudi concret dels "no llocs", la delimitació dels límits entre zona urbana i periurbana, l'aprofundiment en el concepte de carretera fragmentada o la determinació del moment quan una carretera es converteix en un carrer són possibles extensions del present treball que han de permetre la creació d'un coneixement més profund dels estudis urbans d'aquest territori que contribueixin a la consolidació d'unes Ciències Socials fortament explicatives.

Finalment, vull fer esment de les expectatives no acomplertes en relació a la revisió de la bibliografia respecte al concepte de fragmentació i l'enfocament que he fet d'aquest en aquest TFG, ja que no és un subjecte d'estudi molt difós i m'ha dificultat l'emmarcament teòric del treball. Per altre banda, constatar les limitacions causades pel COVID-19 en la redacció d'aquest TFG, com la no realització de la totalitat de les entrevistes previstes, o bé, com certa bibliografia no consultada tant a la sala de revistes de la UAB com a les diferents biblioteques disponibles.

7. REFERÈNCIES

Ajuntament de Cerdanyola del Vallès. (2014). *Pla de Mobilitat urbana Sostenible de Cerdanyola del Vallès. 2014-2020.* Cerdanyola del Vallès.

Ajuntament de Ripollet. (2016). *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2015-2020.* Ripollet.

Alcázar, J., Lacuesta, R., & Gorina, J. (2001). *Evolució urbana de Montcada i Reixac.* Gramagraf.

Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1086/exp 1. *Lligall 1086/exp 1.*

Arxiu General de la Diputació de Barcelona. Lligall 1135. *Lligall 1135.*

Arxiu històric de Sabadell. Exp. 1883/0022.

Augé, M. (2020). *Los no lugares.* Gedisa.

[14] Veure:www.amb.cat/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/la-c-245--de-carretera-a-carrer/6377914/1165

Barberà, J. (4 / febrer / 2019). (M. Taulats, Entrevistador)

Cerdà, I. (1845). *Memoria del proyecto de una carretera entre Barcelona y Tarrasa.*

Certeau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano.* México: Universidad Iberoamericana.

Coll, A., & Arnal, J. (1870). *Itinerario de Moncada á Tarrasa.* Cuerpo de Estado Mayor. Depósito de la Guerra. Biblioteca Virtual de Defensa.

Cubero, A. D. (2014). *L'evolució urbana a Cerdanyola del Vallès.* Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Curzio, C. (2008). El origien y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales. *Cuadernos Geográficos 42* , 53-82.

Deu, E., & Llonch, M. L. (2005). *Crisis económicas y desindustrialización del textil catalán: un análisis sectorial.* Universitat Autònoma de Barcelona.

Escolano-Utrilla, S., López-Escolano, C., & Pueyo-Campos, Á. (2018). Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: el caso de Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo xxi. *EURE (Santiago) 44(132)* , 185-212.

Font, A., Llop, C., & Vilanova, J. M. (1999). *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regio urbana de Barcelona.* Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Garolera, J. F. (1999). *La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935).* Barcelona: Oikos-tau.

Gehl, J. (2006). A *La Humanización del territorio público* (p. 185). Barcelona: Editorial Reverté.

Generalitat de Catalunya. (1985). *Pla de carreteres de Catalunya.*

Hoyle, B., & Knowles, R. (2000). *Modern transport geography.* Nova York: Wiley and Sons.

Larrosa, M. (2002). La vivienda obrera de la industrialización en Sabadell. *Vivienda obrera y colonias industriales en la península Ibérica*, (p. 78-81). Terrassa.

Lefevre, H. (1984). *La producción del espacio.* Barcelona: Anthropos.

Mestre, O. (2013). El procés de desindustrialització del nucli urbà de Sabadell a través de les zones de transformació d'ús (1978-2010). *Treball de la Societat Catalana de Geografia. núm 75* , 33-54.

Morcuende, A. (2018). *Rupturas Urbanas. Análisis de las relaciones entre la morfología urbana y la estructura social en la Barcelona contemporánea.* Universitat de Barcelona.

Navas, T. (2012). *Planificació, construcció i mobilitat: La modenització de la xarxa viària a la regió metropolitana. 1761-1969.* Barcelona: Universitat de Barcelonoa.

Rojas, R. V. (1997). Metrópolis en recomposición: Elementos para una teoría de la fragmentación urbana. *Sexto Encuentro de Geógrafos de América Latina (Buenos Aires).* Buenos Aires.

Rueda, S. (2002). Els costos ambientals dels models urbans dispersos. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estretègies, planejament* , Núm.36, p. 73-104.

Sánchez, J.-E. (1991). Transformacions en l'espai productiu a Barcelona 1975-90. *Revista Catalana de Goegrafia. Nº15* , 33-50.

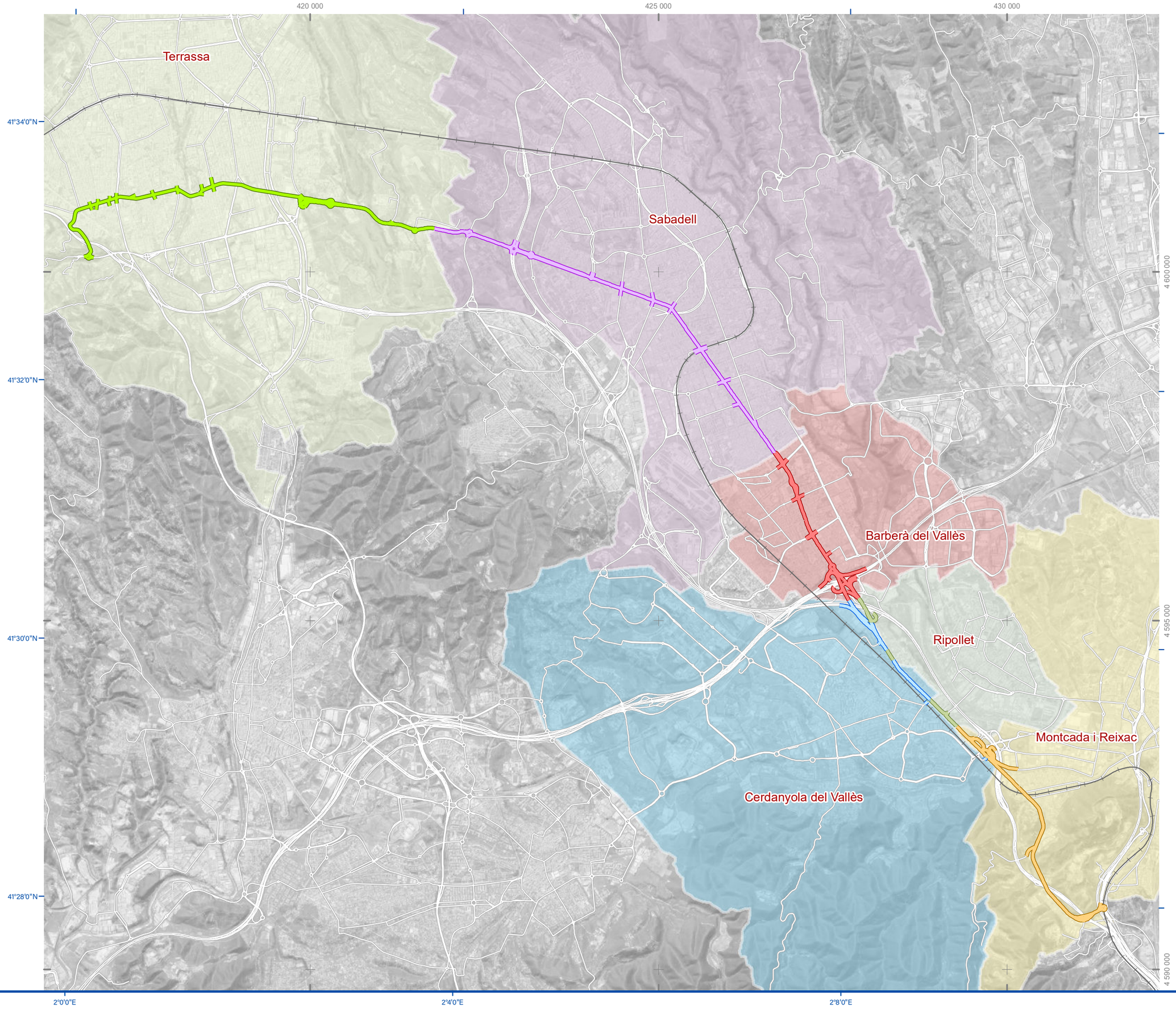
Santos, M. (1996). *De la totalidad al lugar.* Barcelona: Oikos-Tau.

Santos, M. (2000). *Por uma outra globalização: Do pensamemto único à consciência universal.* Rio de Janiero: Record.

Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokio.* Princeton University Press.

ANNEXOS

ANNEX 1.- PLANOLS FRAGMENTACIÓ



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150.
UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA

Municipis atravessats per la N-150

- Barberà del Vallès
- Cerdanyola del Vallès
- Montcada i Reixac
- Ripollet
- Sabadell
- Terrassa

- Rodalies. Línia R4
- Altres carreteres

N-150. Fragmentació administrativa

- Barberà del Vallès
- Cerdanyola del Vallès
- Montcada i Reixac
- Ripollet
- Sabadell
- Terrassa

N

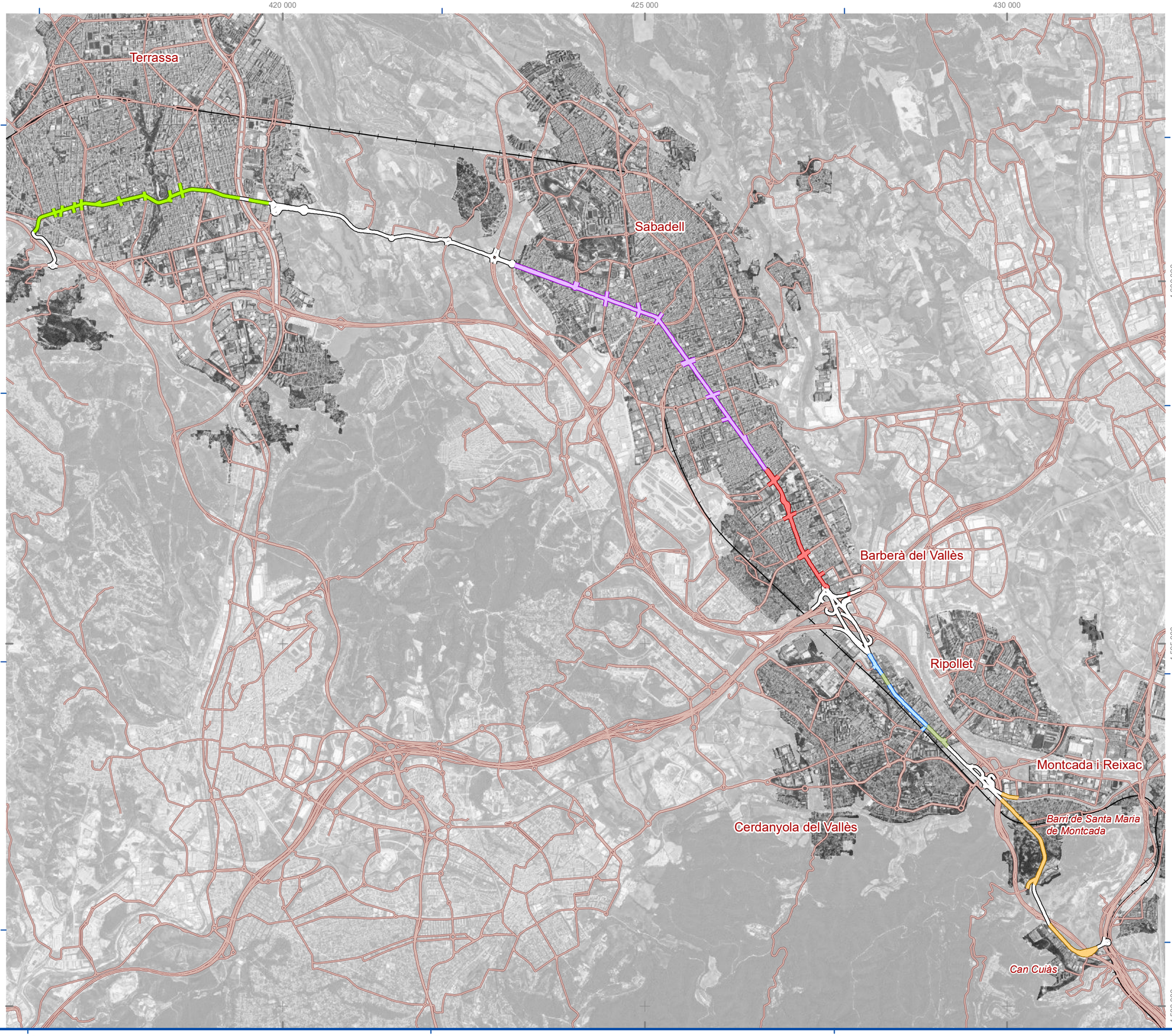
Fragmentació dels termes municipals

Esc. 1:50 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font Base: ICGC i DTiS
Resta de la informació: elaboració pròpia

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150.
UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA

- Límit de terme municipal
- Ferrocarril. Línia de Rodalies R4
- Trams no urbans
- *N-150. Trams urbans*
- Barberà del Vallès
- Cerdanyola del Vallès
- Montcada i Reixac
- Ripollet
- Sabadell
- Terrassa

N

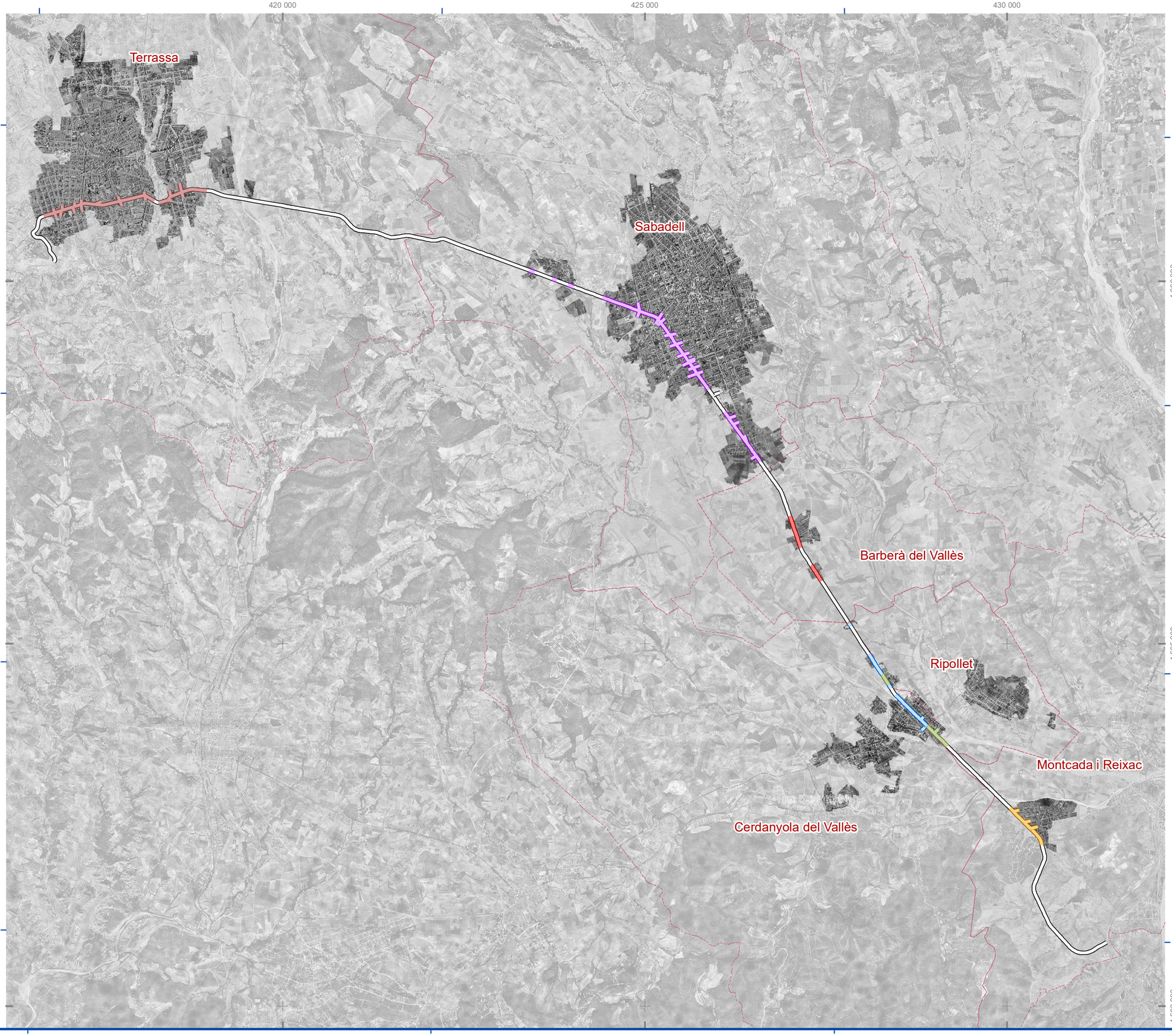
Tramificació urbana. Situació actual

Esc. 1:50 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font Base: ICGC i DTiS
Resta de la informació: elaboració pròpia

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150.
UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA

- Límit de terme municipal
- Trams no urbans
- *N-150. Trams urbans*
- Barberà del Vallès
- Cerdanyola del Vallès
- Montcada i Reixac
- Ripollet
- Sabadell
- Terrassa

N

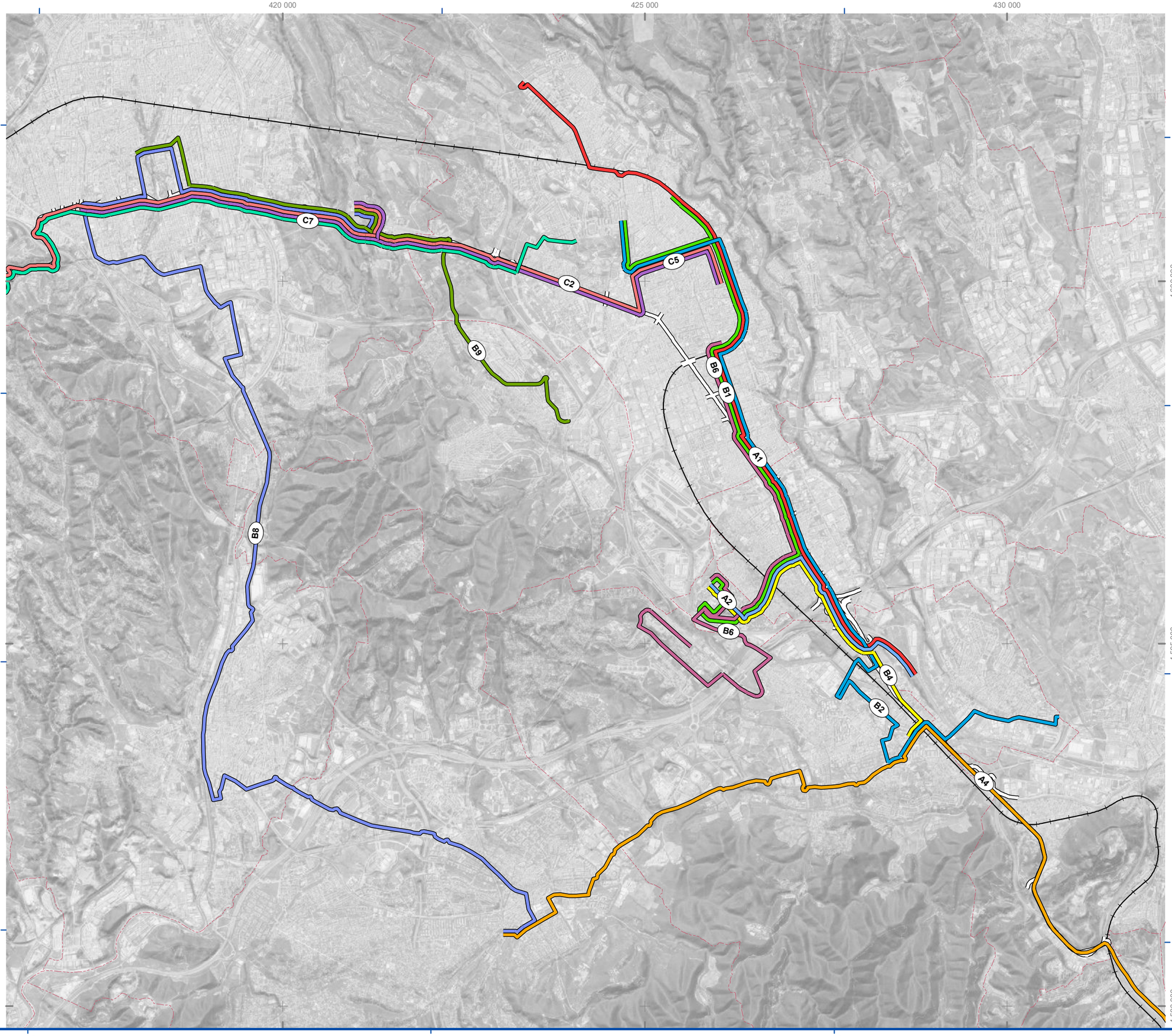
Tramificació urbana. Any 1956

Esc. 1:50 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font Base: ICGC i DTiS
Resta de la informació: elaboració pròpia

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA

- Traçat de la N-150
- Rodalies. Línia R4
- Límit de terme municipal

Línies de BUS (Moventis i Sarbus)

- 648. Montcada - UAB - Bellaterra
- A1. Sabadell - Barcelona
- A2. Badia - Barcelona
- A4. Sant Cugat del Vallès - Barcelona
- B1. Sabadell - Badia del Vallès
- B2. Sabadell - Ripollet
- B4. Badia - Cerdanyola
- B5. Sabadell - Ripollet
- B6. Sabadell - Badia del Vallès - UAB
- B8. Sant Cugat del Vallès - Rubí - Terrassa
- B9. Can Barata - Sant Quirze - Terrassa
- C2. Martorell - Terrassa - Sabadell
- C5. Sabadell - Terrassa
- C7. Can Rull - Hosp. Terrassa - Castellbisbal

N

Mobilitat fragmentada. Transport públic: BUS

Esc. 1:50 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

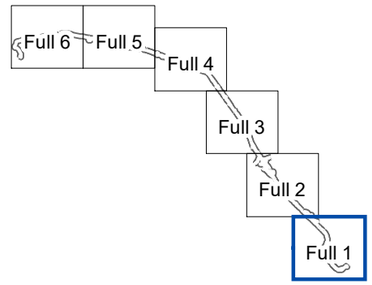
Font Base: ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



- Punt de discontinuïtat
- Carril bici segregat
- Límit de terme municipal
- Carretera N-150

Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 1

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

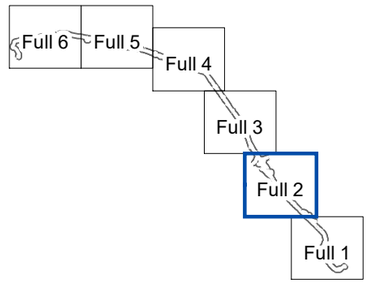
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



- Punt de discontinuïtat
- Carril bici segregat
- Límit de terme municipal
- Carretera N-150

Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 2

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

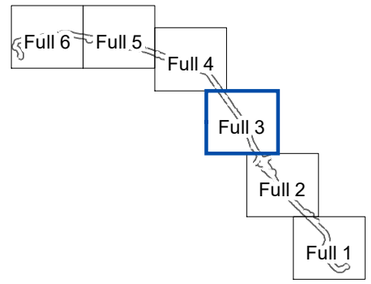
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



- Punt de discontinuïtat
- Carril bici segregat
- Límit de terme municipal
- Carretera N-150

N

Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 3

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Punt de discontinuïtat

Carril bici segregat

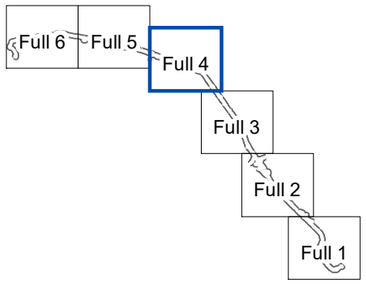
Límit de terme municipal

Carretera N-150

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 4

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020

Nom Marc Taulats Ibars

Tutor Francesc Muñoz Ramírez

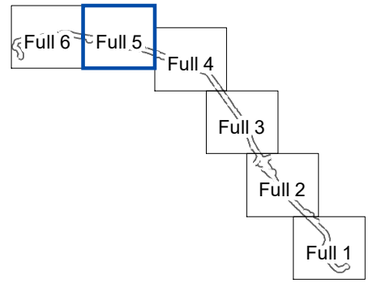
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



- Punt de discontinuïtat
- Carril bici segregat
- Límit de terme municipal
- Carretera N-150

Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 5

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

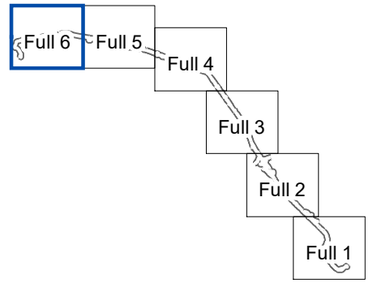
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

UAB
Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



- Punt de discontinuïtat
- Carril bici segregat
- Carretera N-150

Mobilitat fragmentada. Itineraris ciclables

Full 6

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

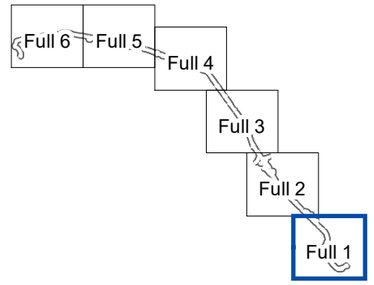
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base d'OpenStreetMapCycle

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

N

Volumetria de les edificacions adjacents

Full 1

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

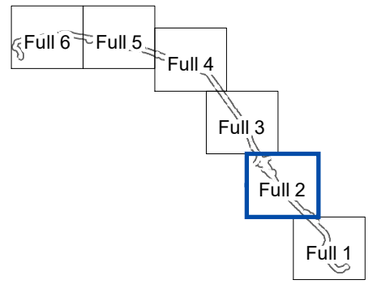
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

UAB
Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

N

Volumetria de les edificacions adjacents

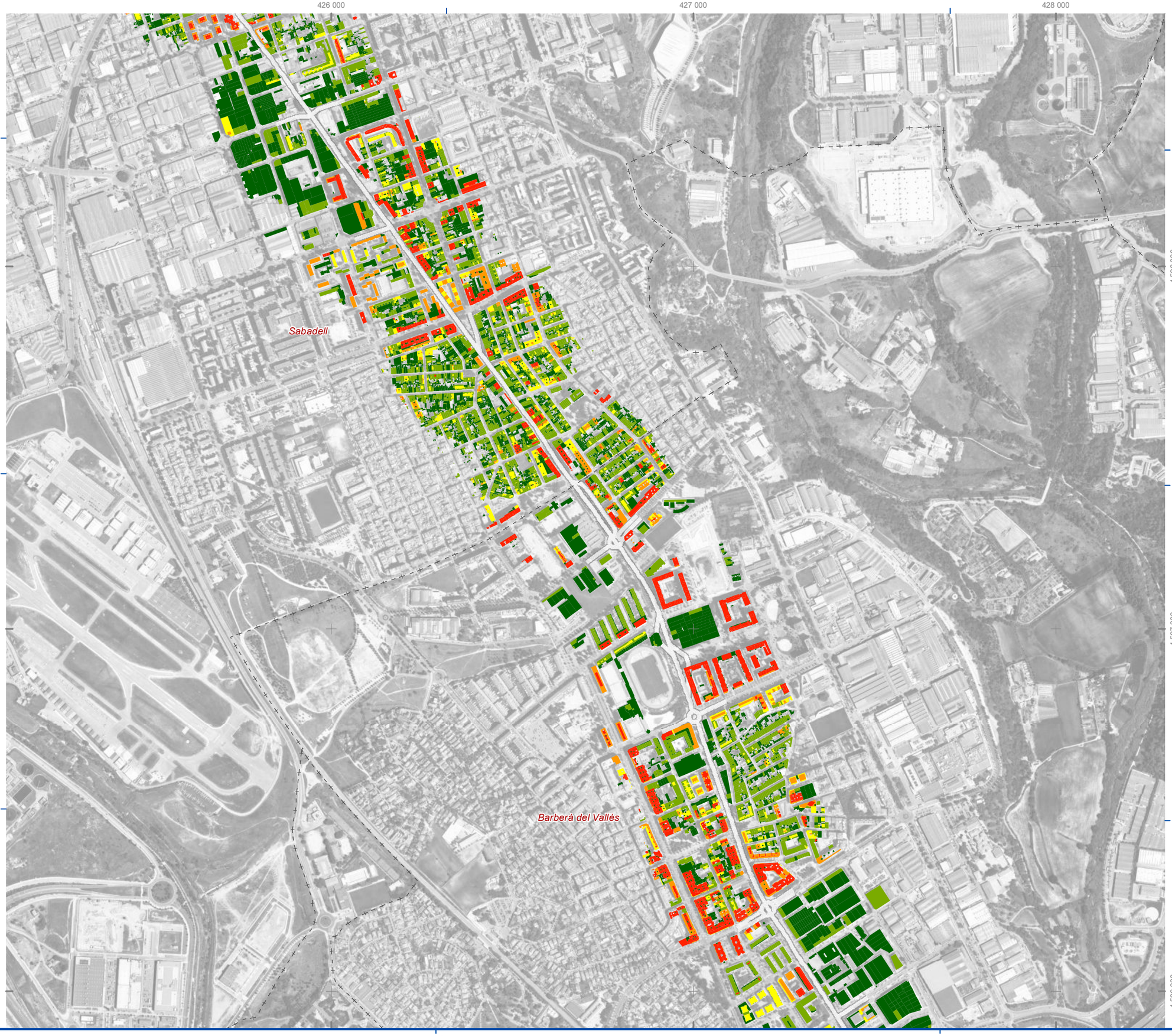
Full 2

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

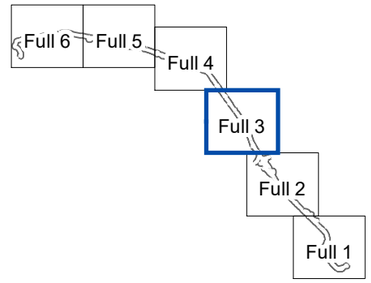
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

N

Volumetria de les edificacions adjacents

Full 3

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

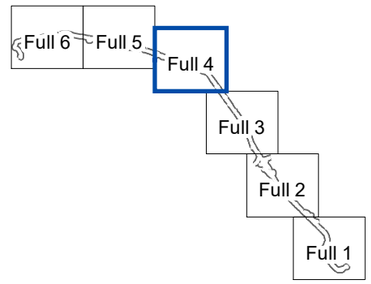
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

UAB
Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

N

Volumetria de les edificacions adjacents

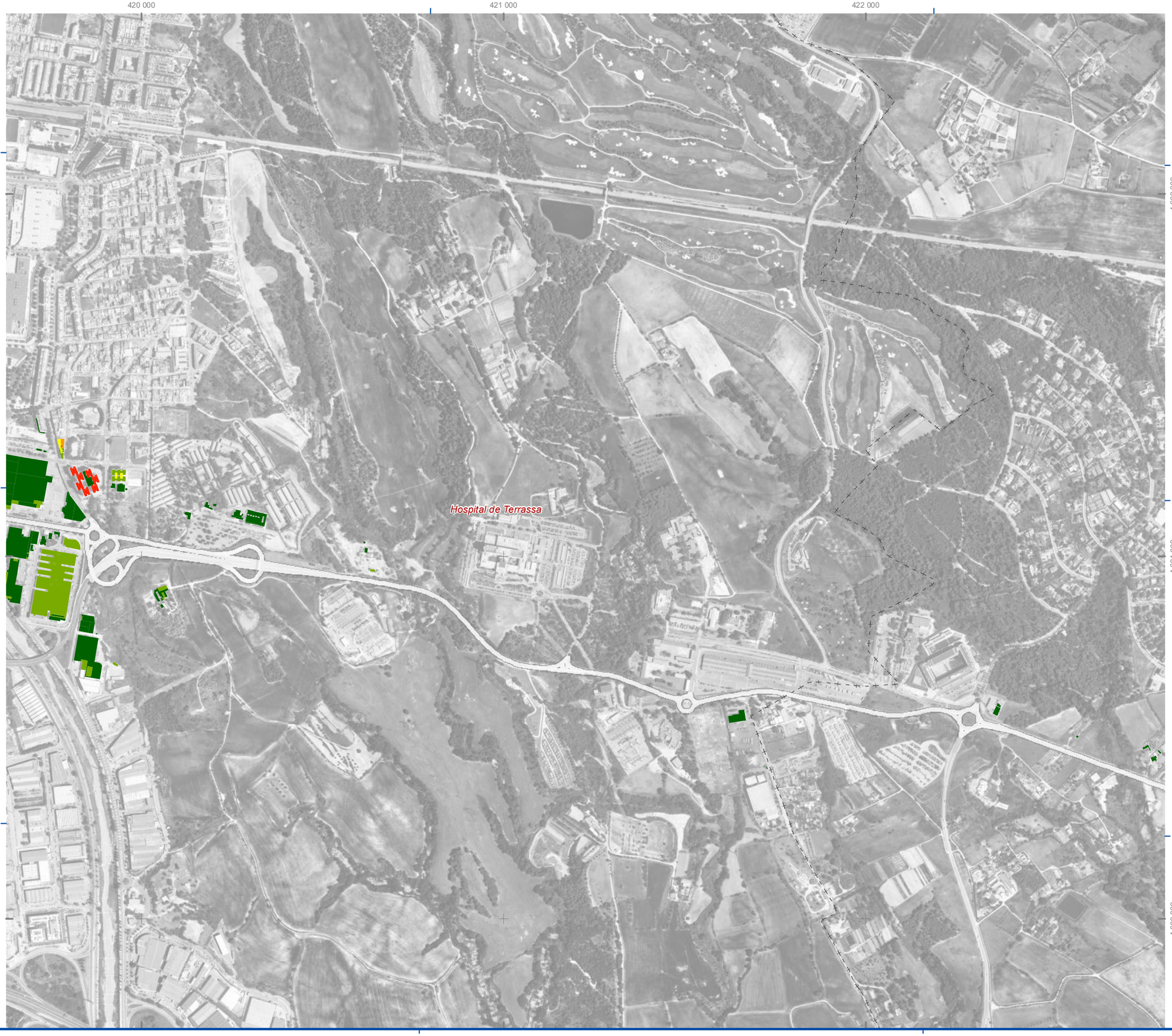
Full 4

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

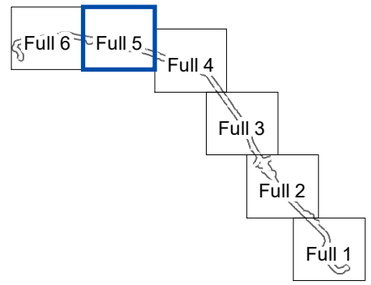
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



UAB
Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

N

Volumetria de les edificacions adjacents

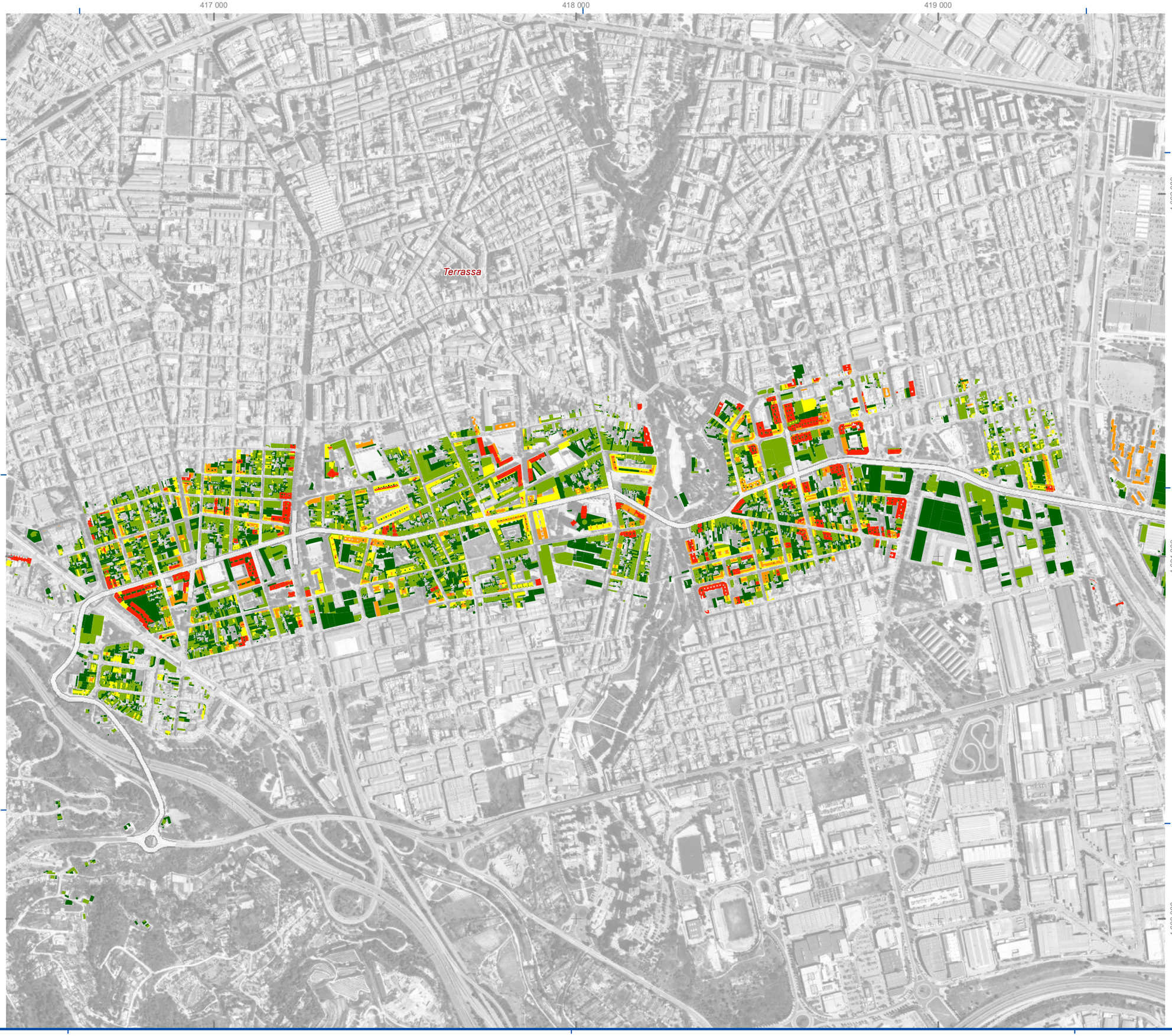
Full 5

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

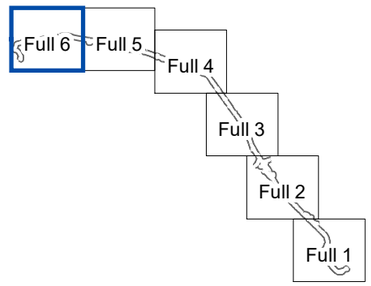
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Volumetria construïda situada a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre de plantes

- PB
- 2 - 3 plantes
- 4 plantes
- 5 plantes
- > 5 plantes

Volumetria de les edificacions adjacents

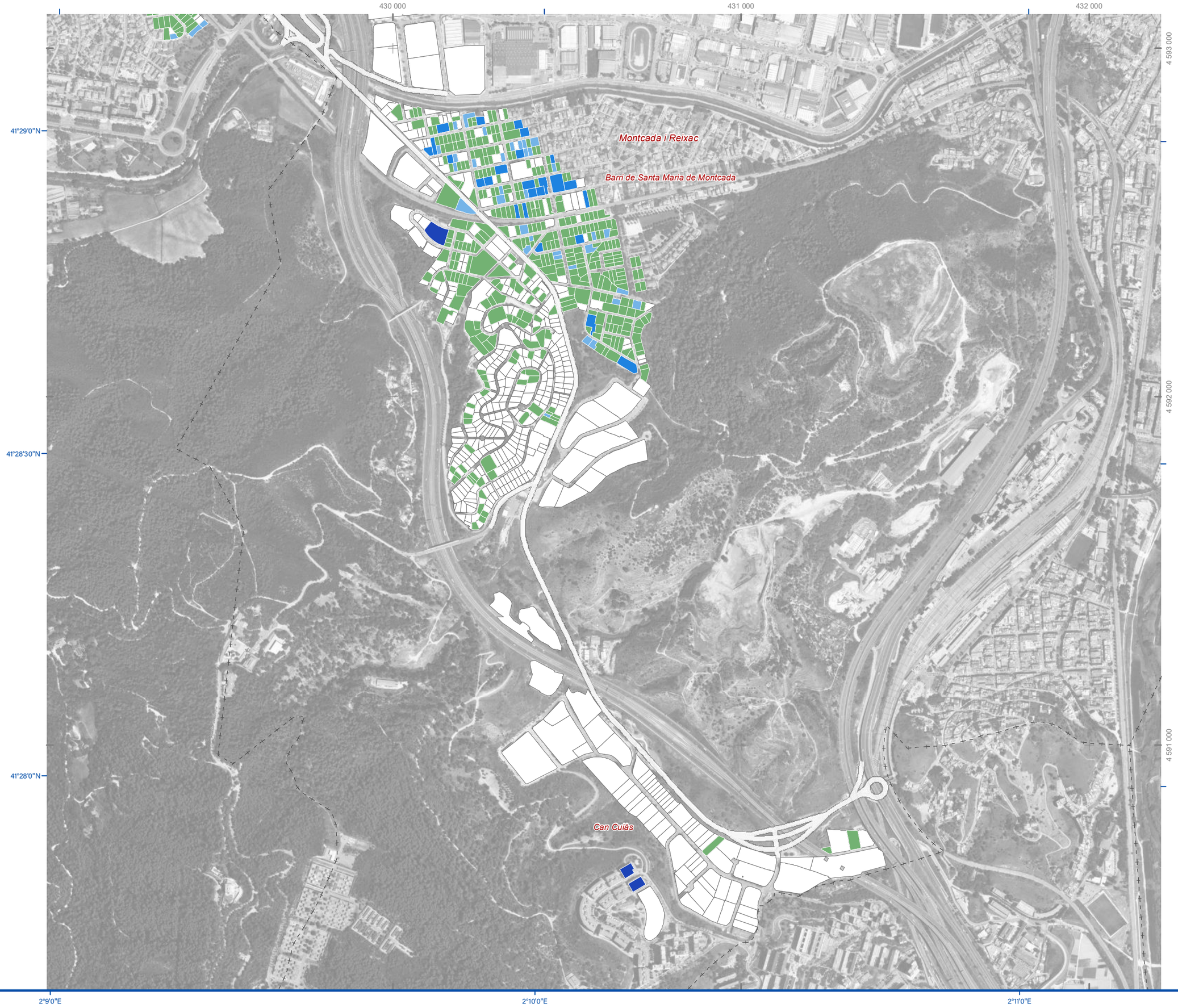
Full 6

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

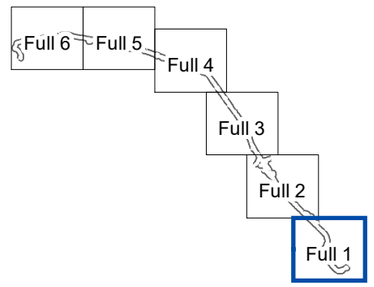
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297
- Sense habitatges

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

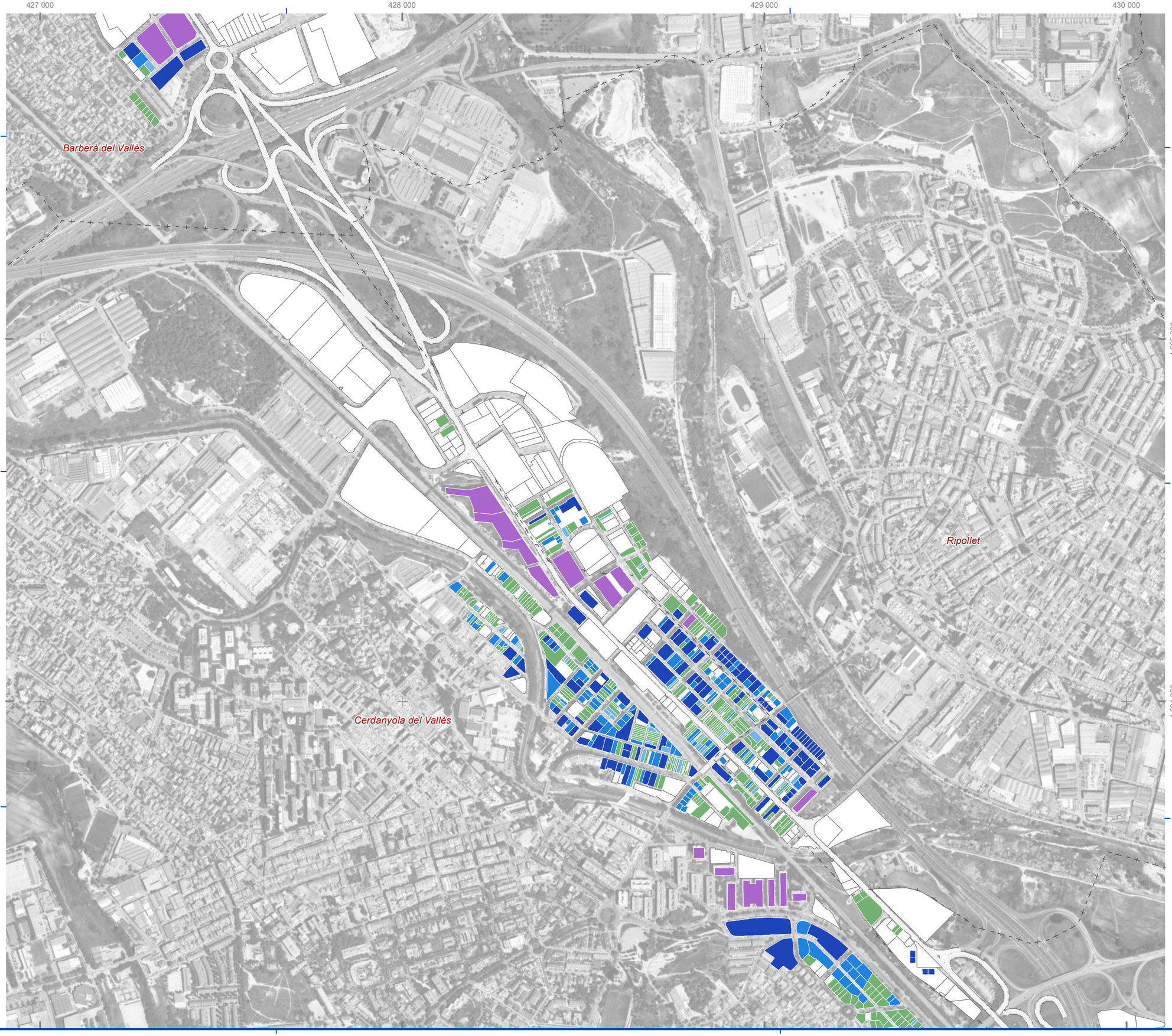
Full 1

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

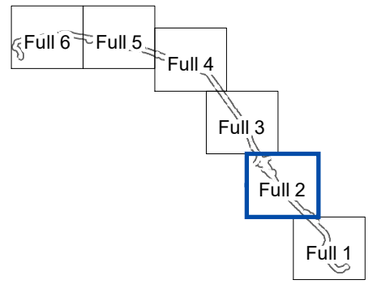
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297
- Sense habitatges

N

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

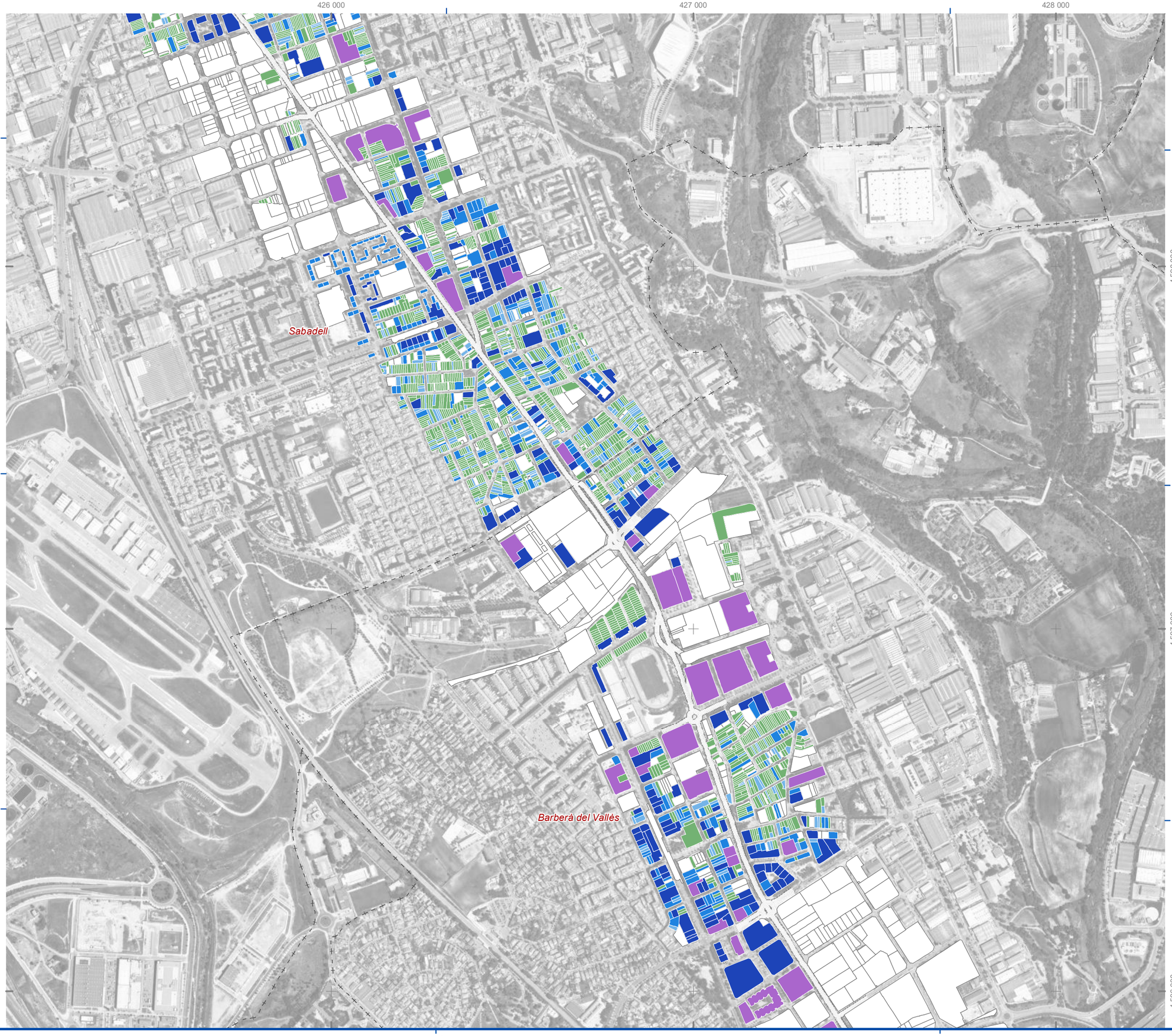
Full 2

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

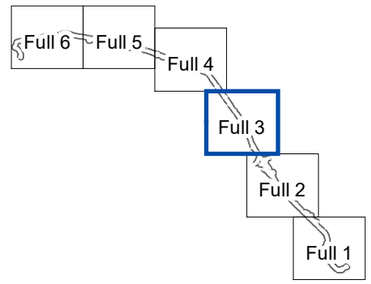
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297
- Sense habitatges

N

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

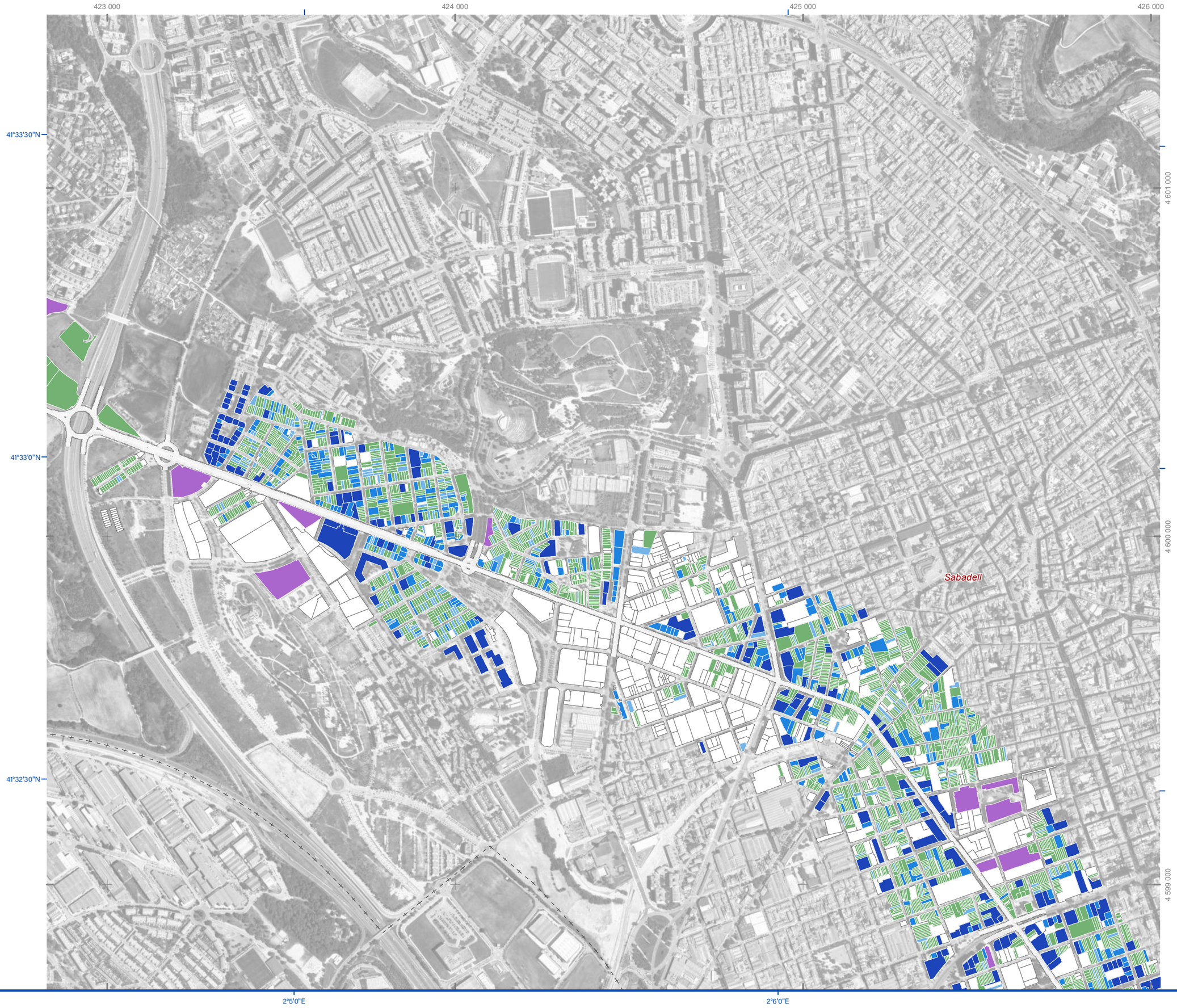
Full 3

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

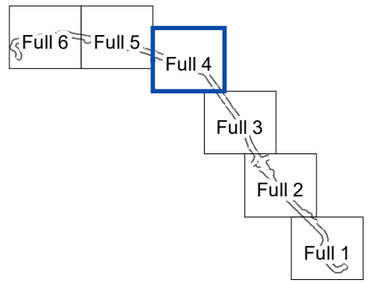
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297

Sense habitatges

N

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

Full 4

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

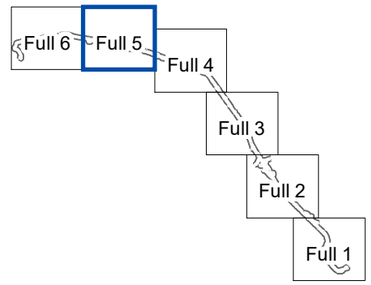
Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297
- Sense habitatges

N

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

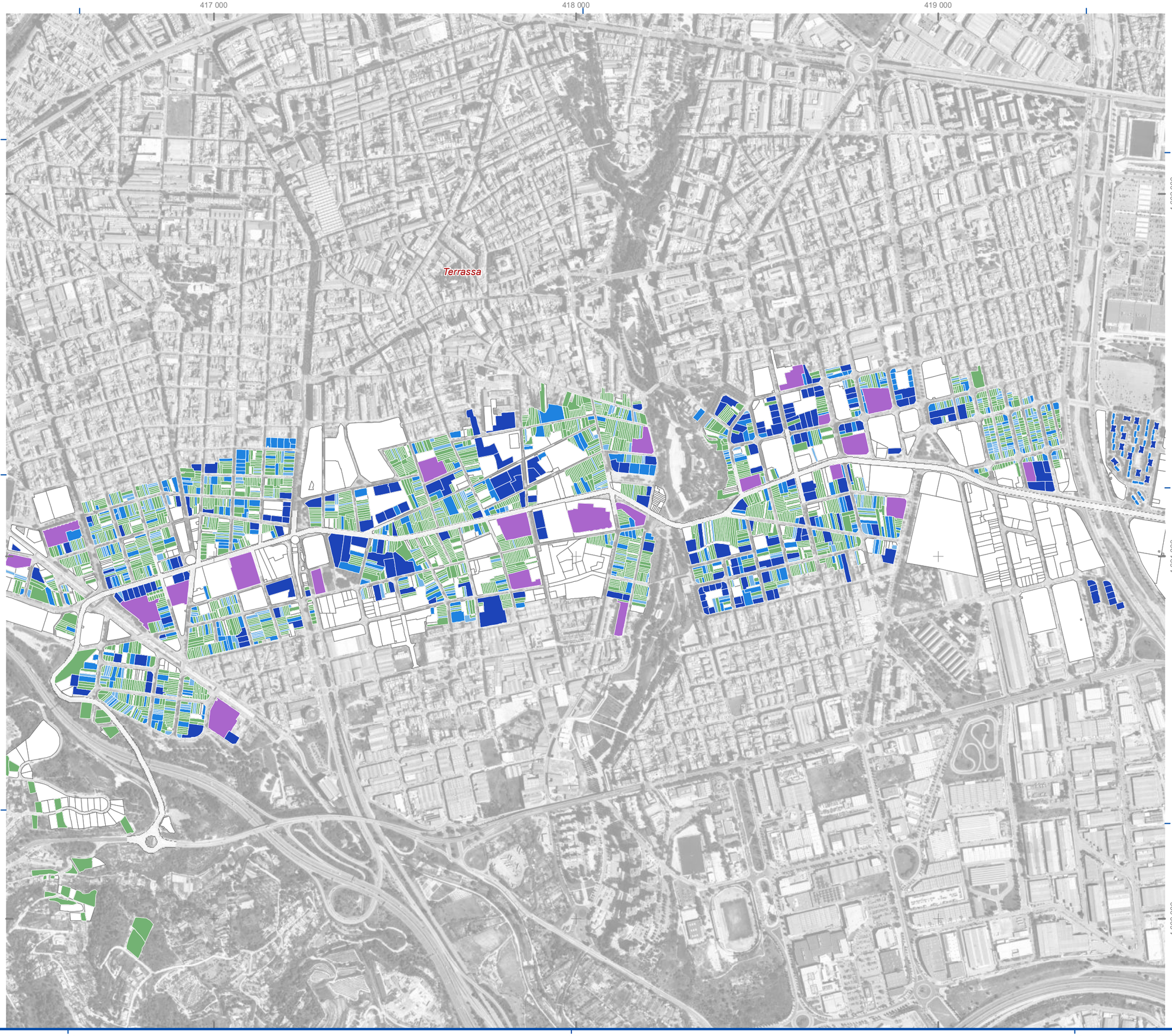
Full 5

Esc. 1:10 000

Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

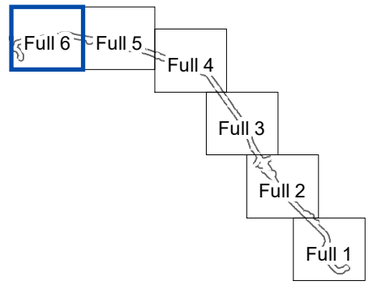
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89



Universitat Autònoma de Barcelona

Treball de Fi de Grau.
Geografia i Ordenació del Territori
Facultat de Filosofia i Lletres
Curs 2019 / 2020

LA CARRETERA N-150. UNA GEOGRAFIA FRAGMENTADA



Carretera N-150

Límit de terme municipal

Parcel·les situades a una distància no superior a 250 metres de la N-150

Nombre d'habitatges

- 1
- 2 - 3
- 4 - 15
- 16 - 60
- 60 - 297

Sense habitatges

N

Parcel·les urbanes adjacents amb habitatges

Full 6

Esc. 1:10 000

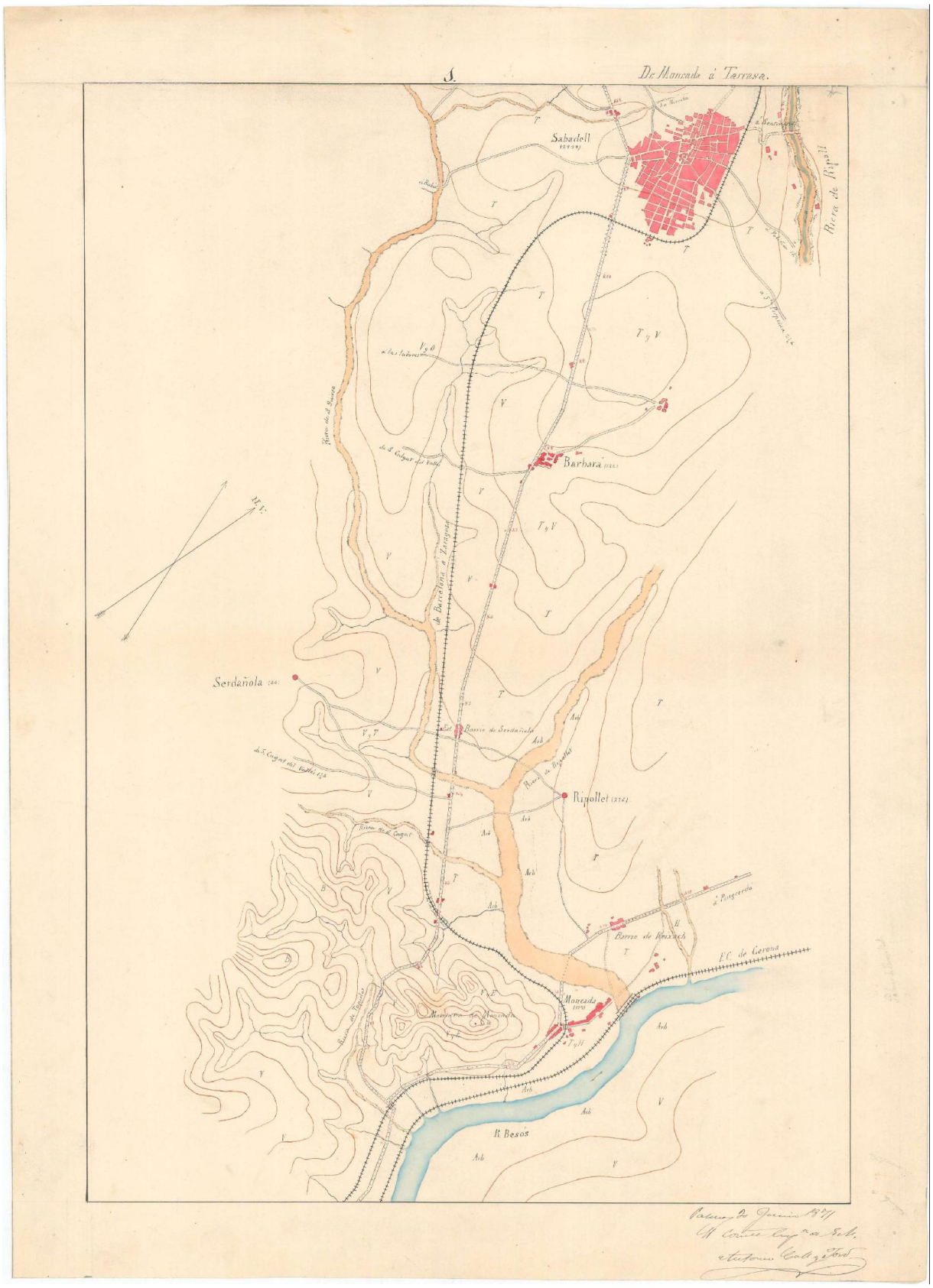
Data Juny de 2020
Nom Marc Taulats Ibars
Tutor Francesc Muñoz Ramírez

Font. Base ortofotogràfica: servei WMTS de l'ICGC
Resta de la informació: elaboració pròpia a partir de l'explotació de la base de dades del Cadastre

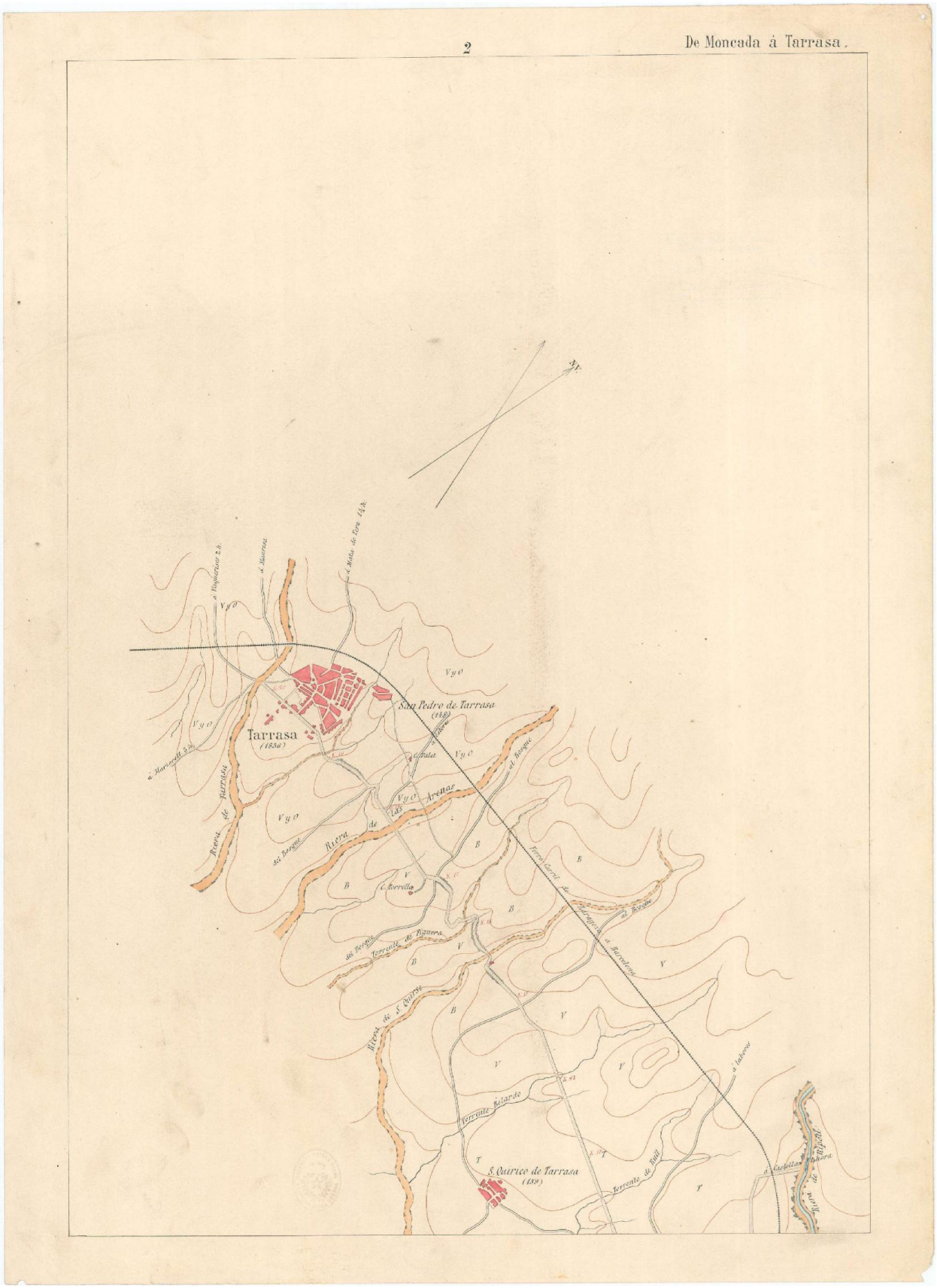
SRS Projecció UTM, fus 31, Latitud Nord, amb Datum ETRS89

ANNEX 2.- CARTOGRAFIA HISTÒRICA

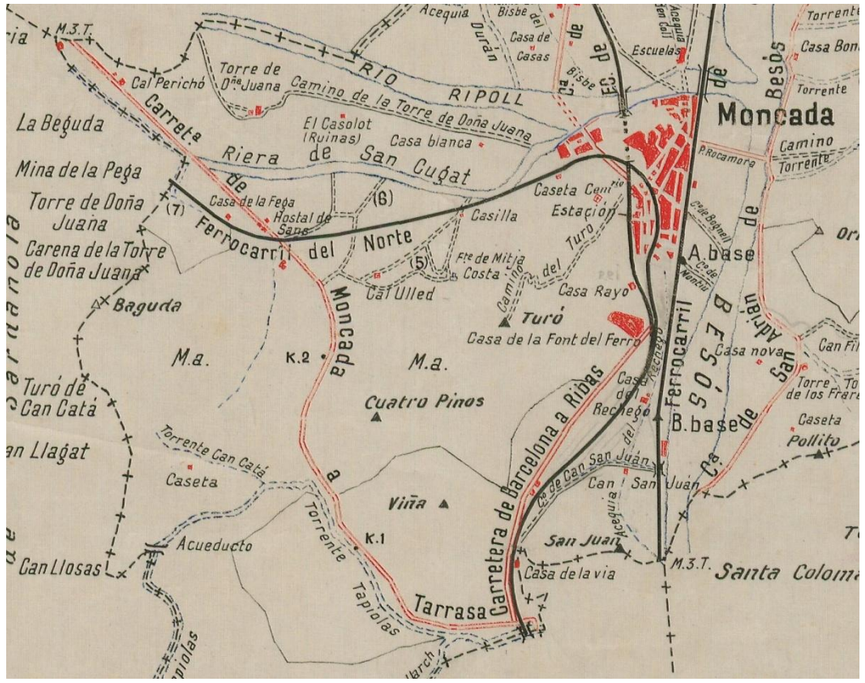
ITINERARI MONTCADA-TERRASSA (Coll & Arnal, 1870)



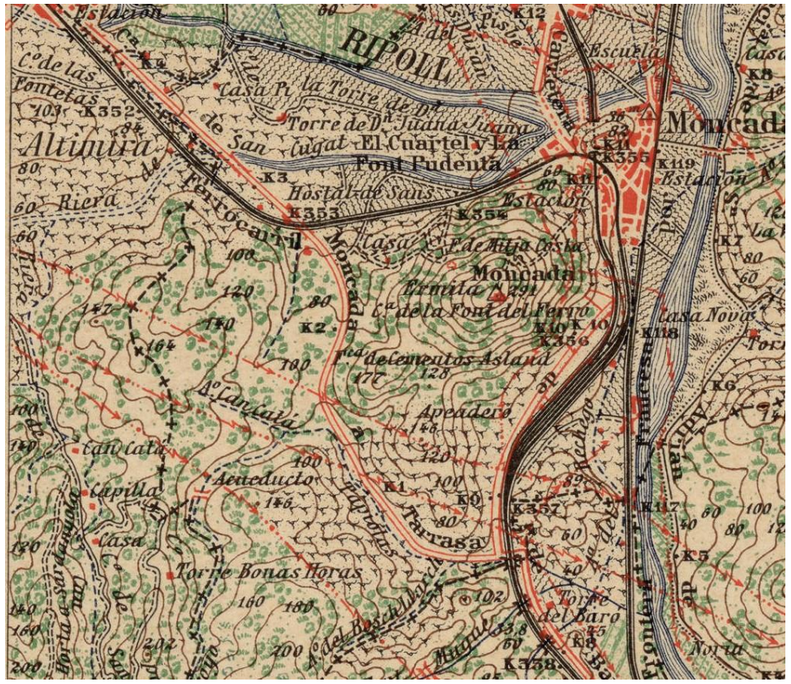
ITINERARI MONTCADA-TERRASSA (Coll & Arnal, 1870)



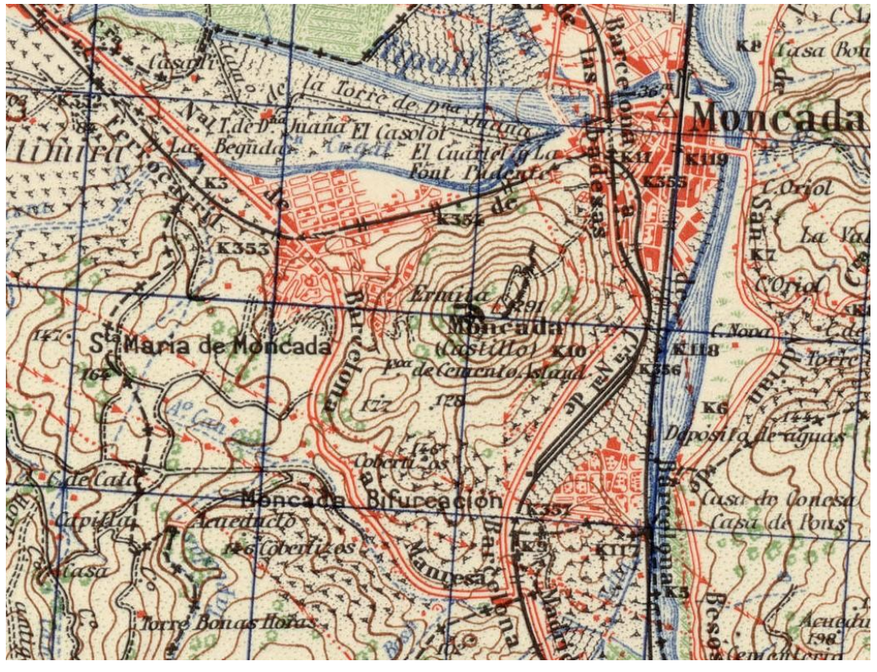
MONTCADA I REIXAC



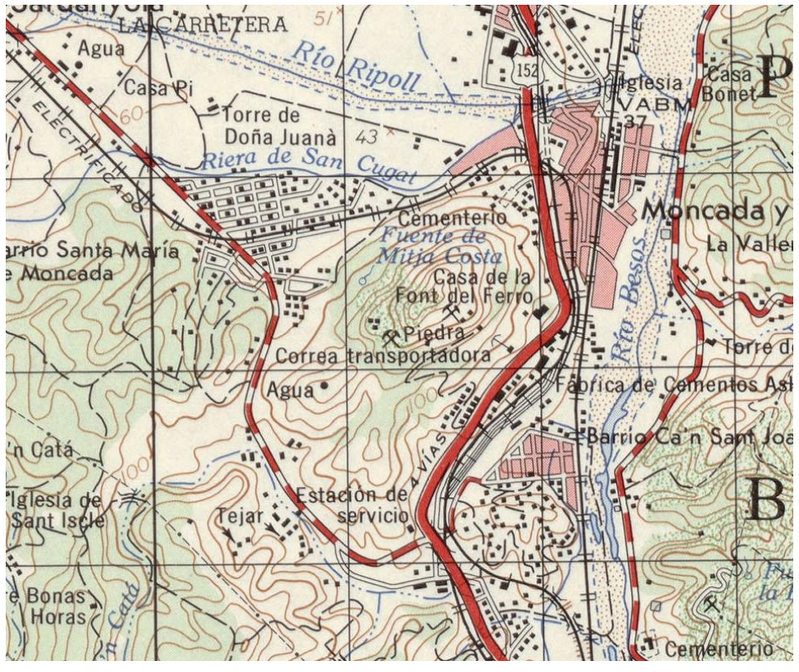
1914



1926

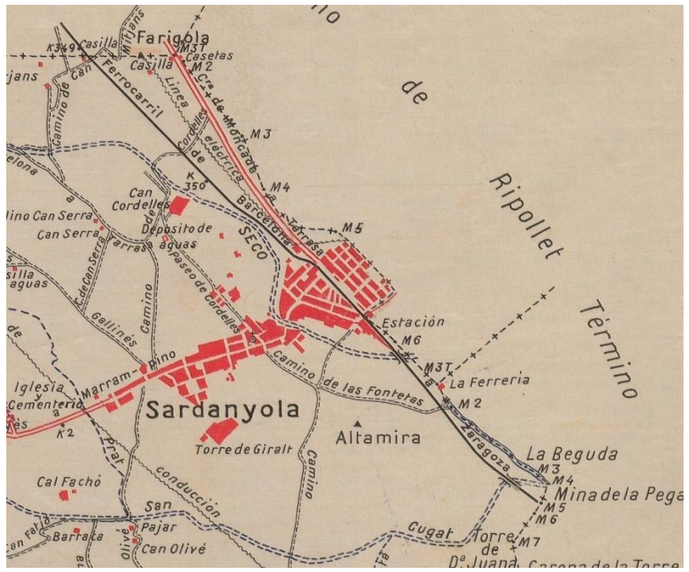


1951

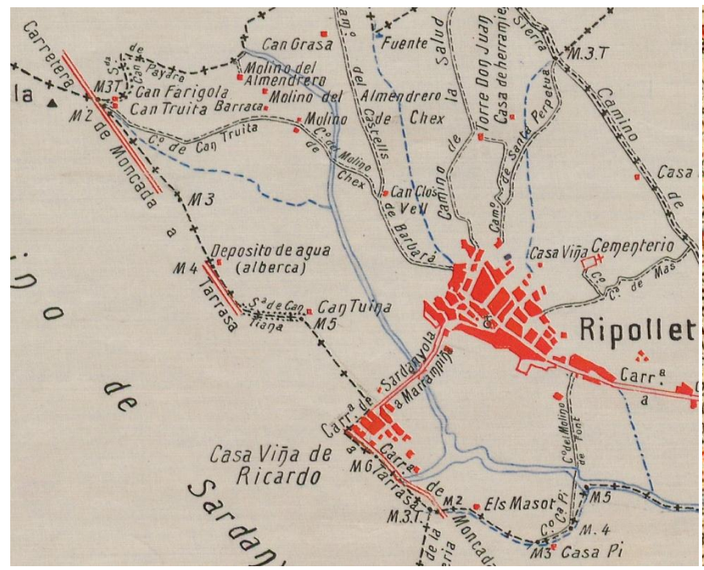


1961

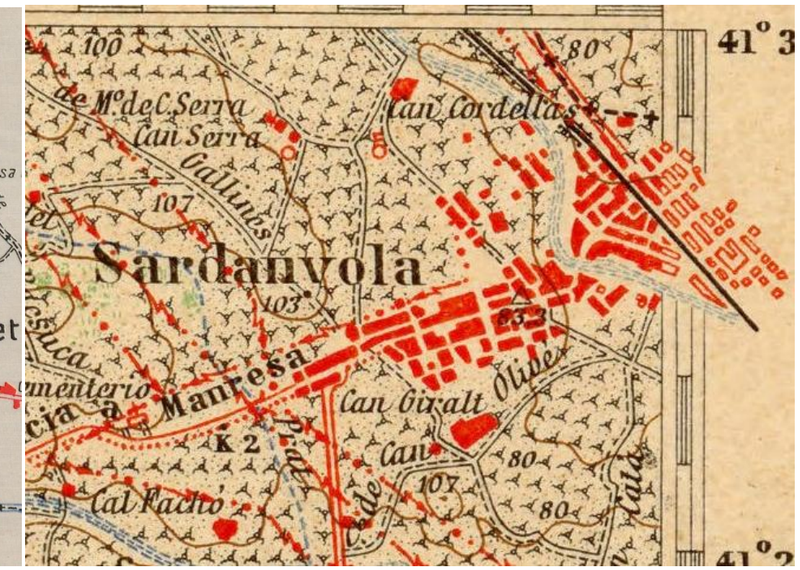
CERDANYOLA DEL VALLÈS-RIPOLLET



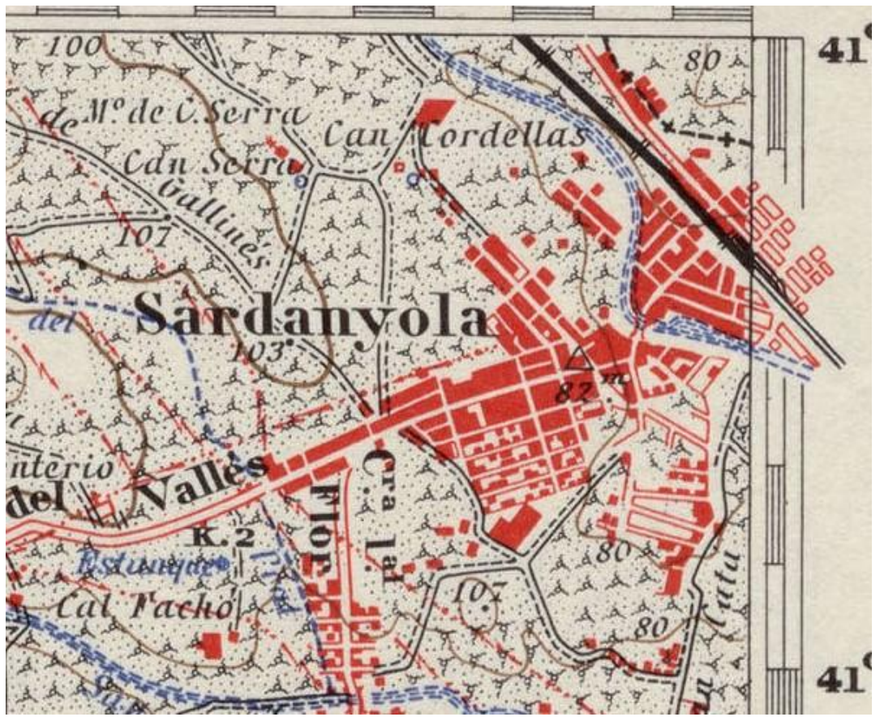
1914



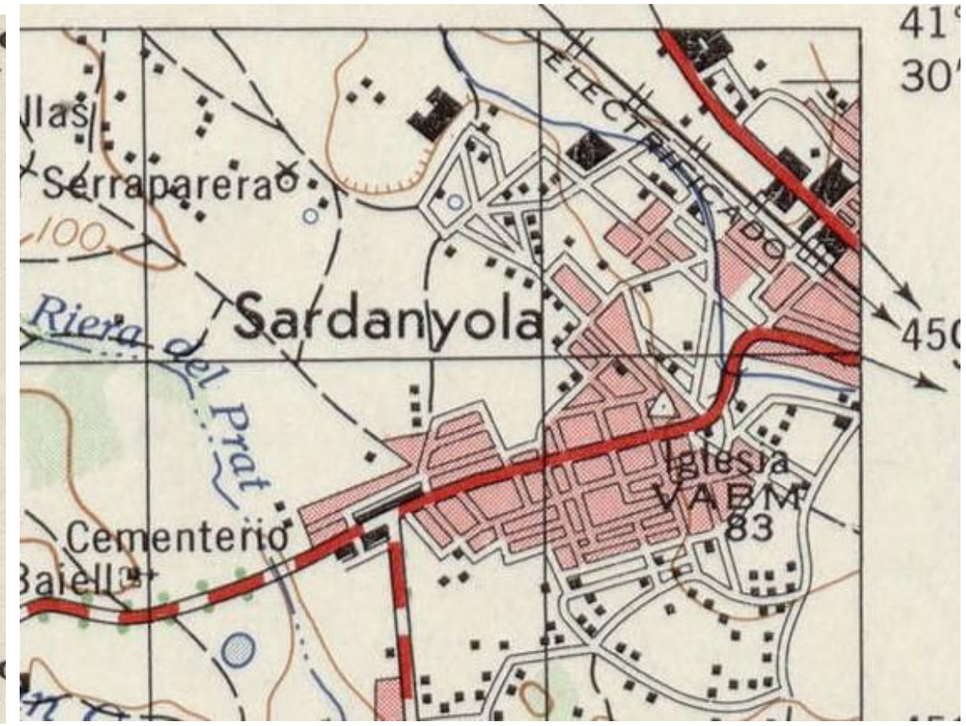
1914



1926

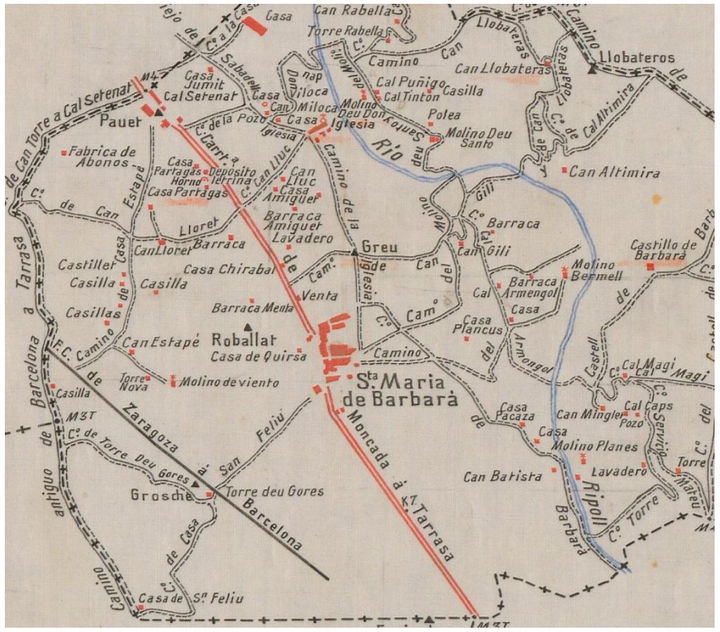


1951

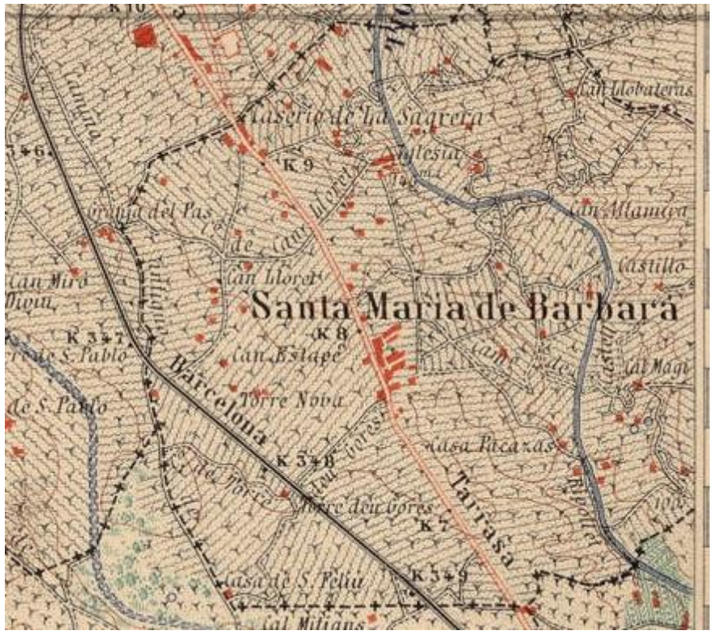


1961

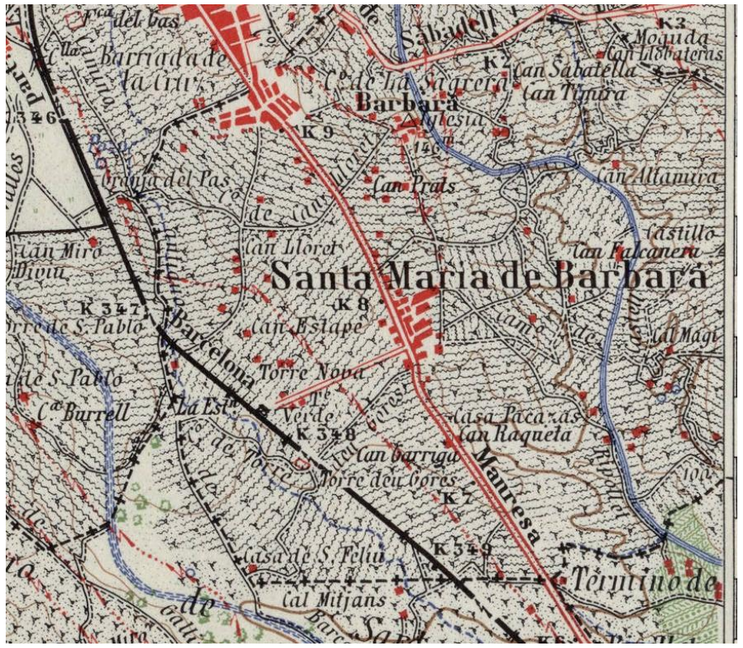
BARBERÀ DEL VALLÈS



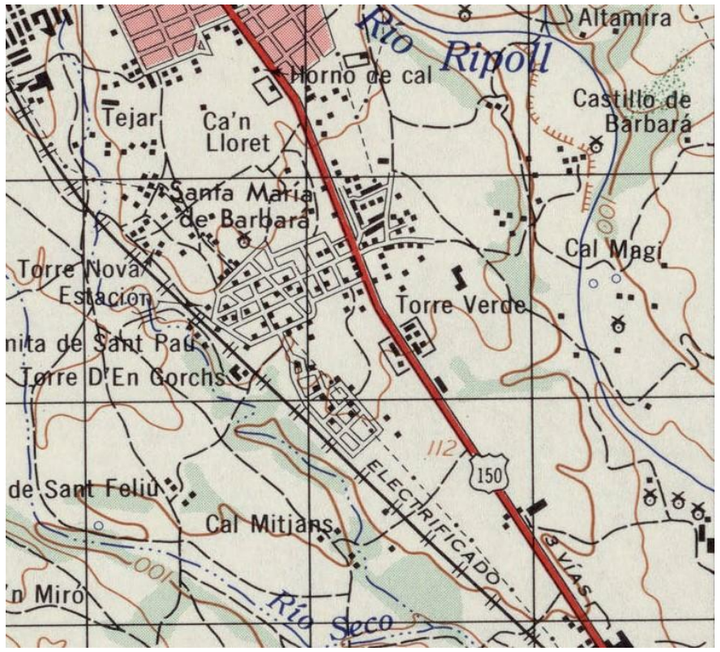
1914



1926

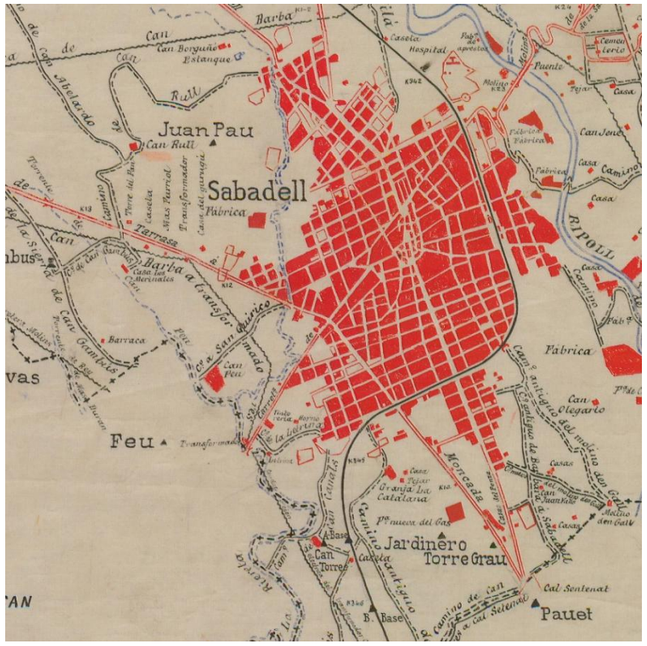


1951

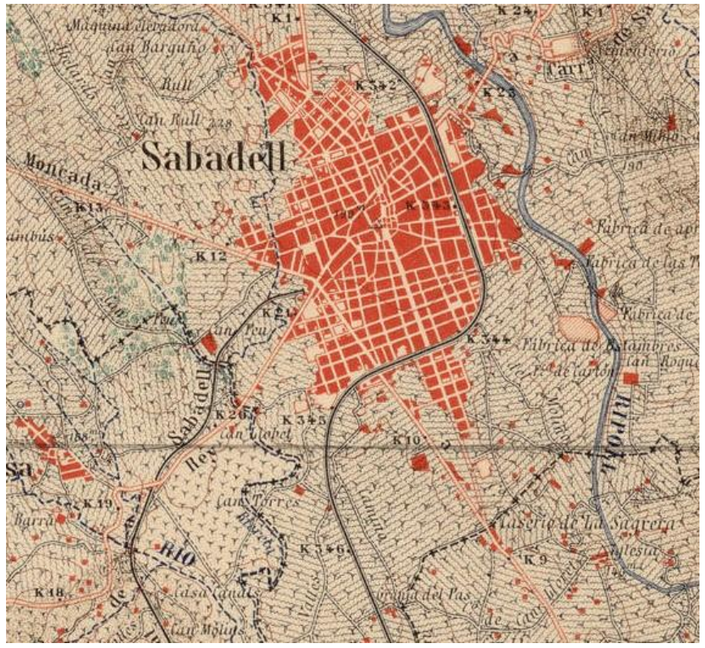


1961

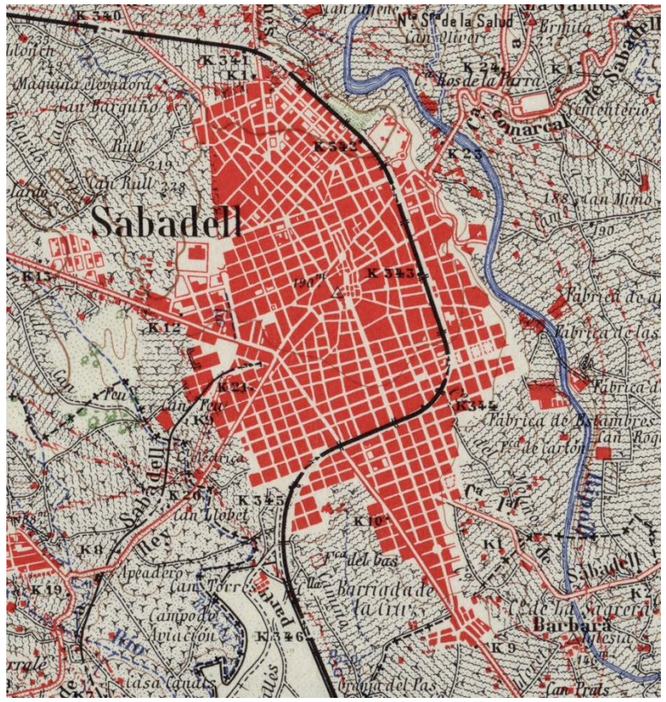
SABADELL



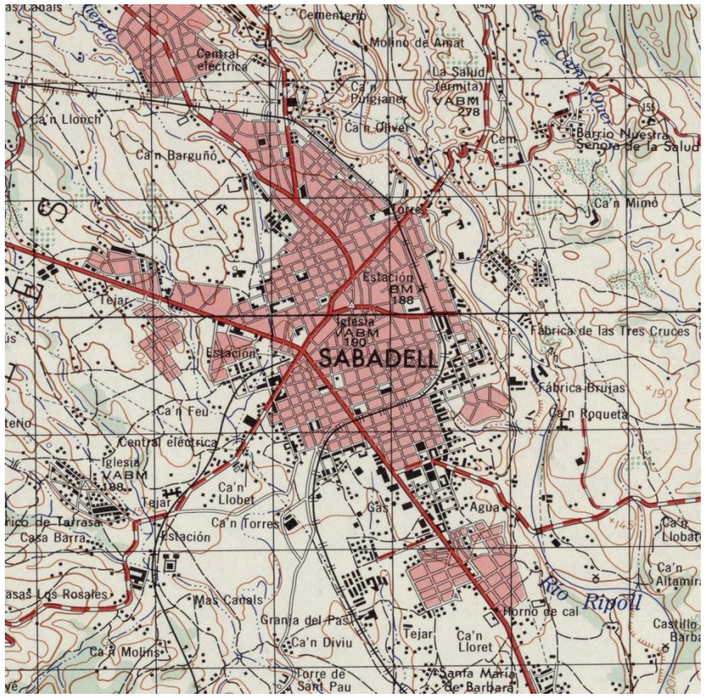
1914



1926

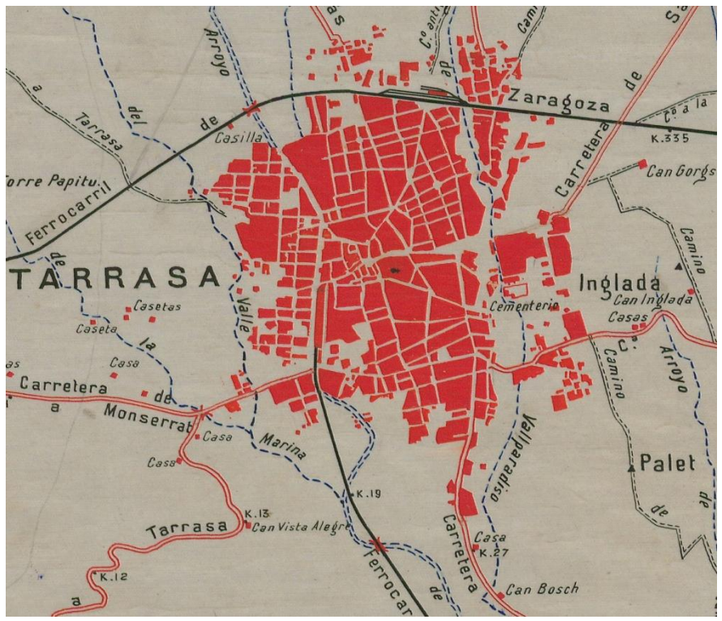


1951



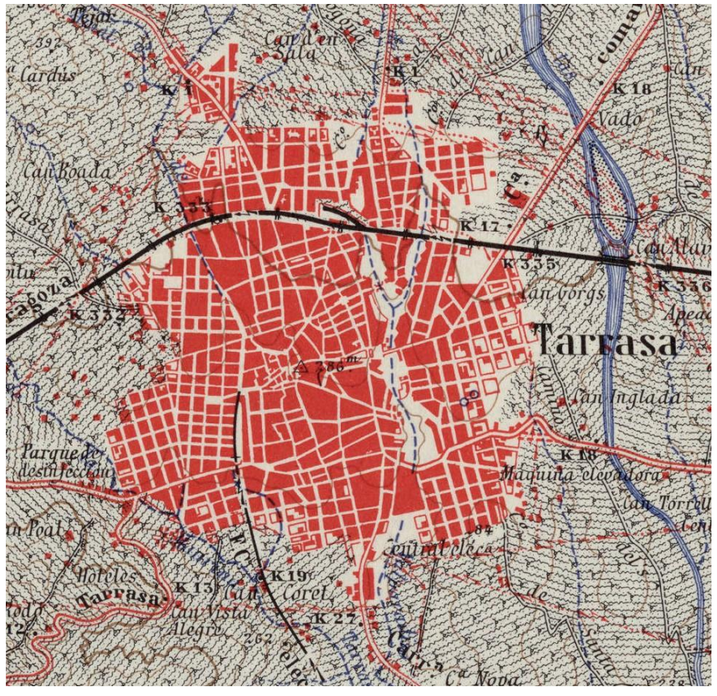
1961

TERRASSA

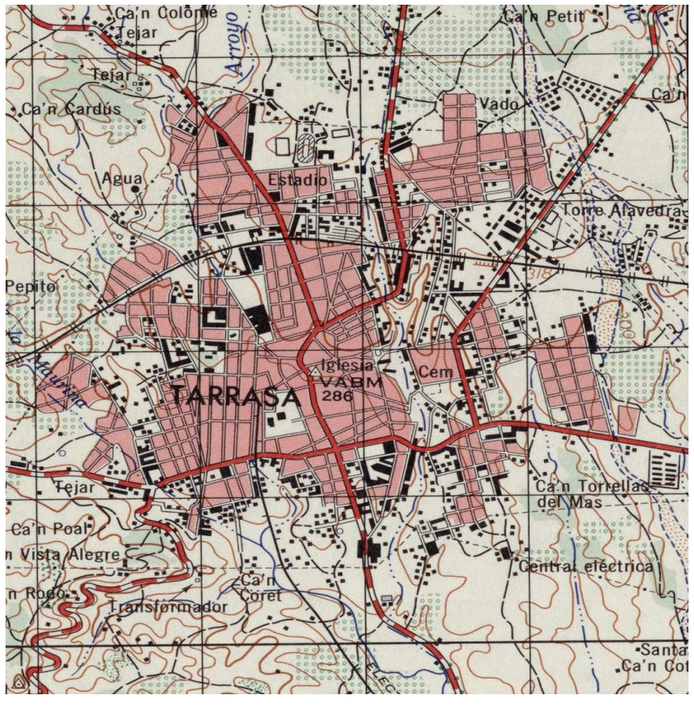


1914

1926



1951



1961

ANNEX 3.- REPORTATGE FOTOGRÀFIC

MONTCADA I REIXAC

Imatge 1

Inici N-150. PK 0,0

Imatge 2

Vista de la N-150. Vorera i carril bici adjacent. PK 0,2

Imatge 3

Vista de la N-150. Vorera i carril bici adjacent. PK 0,4

Imatge 4

Rotonda entrada Can Cuiàs. PK 0,8

Imatge 5

Vista sota viaducte C-58. PK 0,9

Imatge 6

Detall carril bici sota viaducte C-58. PK 0,9

Imatge 7

Vista de la N-150. PK 1,5

Imatge 8

Detall del carril bici. PK 2,0

Imatge 9

Vista de la N-150. Tram interurbà. PK 2,2

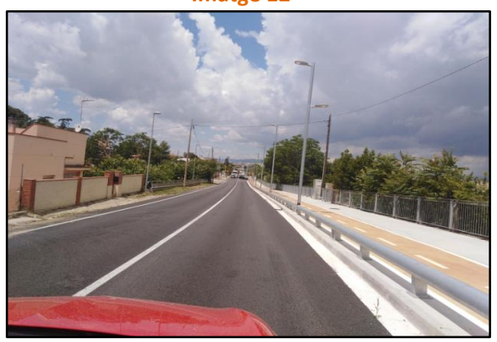
Imatge 10

Vista de la N-150 interubà. PK 2,5

Imatge 11

Entrada al barri de Sta. Maria de Montcada. PK 2,5

Imatge 12



Barri de Sta. Maria de Montcada. PK 2,6

MONTCADA I REIXAC

Imatge 13

Barri de St.a Maria de Montcada. PK 2,7

Imatge 14

Barri de St.a Maria de Montcada. PK 2,7

Imatge 15

Barri de St.a Maria de Montcada. PK 2,8

Imatge 16

Final carril bici sense continuïtat. PK 2,9

Imatge 17

Final barri Sta. Maria de Montcada. PK 2,9

Imatge 18

Vista de la N-150. Sota viaducte C-58. PK 3,0

Imatge 19

Vista de la N-150. PK 3,1

Imatge 20

Vista edificacions aïllades. PK 3,2

Imatge 21

Vista edificacions aïllades. PK 3,2

CERDANYOLA DEL VALLÈS-RIPOLLET

Imatge 1

Entrada al terme municipal de Ripollet. PK 3,8

Imatge 2

Vista de la N-150. PK 3,9

Imatge 3

Pas sobre el riu Sec. PK 4,0

Imatge 4

Entrada al nucli urbà de Ripollet-Cerdanyola. PK 4,1

Imatge 5

Entrada al nucli urbà de Ripollet-Cerdanyola. PK 4,2

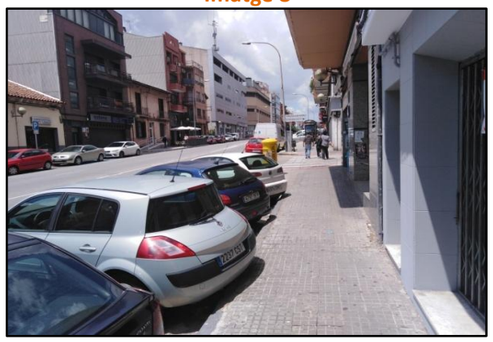
Imatge 6

Intersección N-150-carrer Tarragona. PK 4,2

Imatge 7

Punt especialment decadent. PK 4,2

Imatge 8

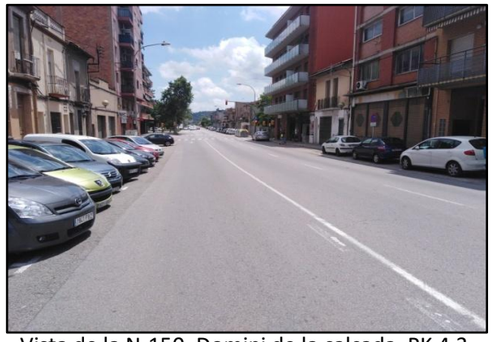


Vorera adjacent a la N-150. Gran espai dedicat al vehicle. PK 4,3

Imatge 9

Vista de la N-150. Gran espai dedicat al vehicle. PK 4,3

Imatge 10

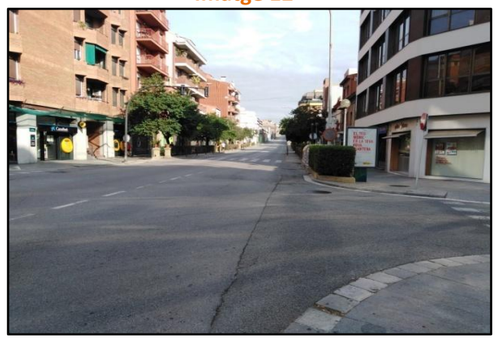


Vista de la N-150. Domini de la calçada. PK 4,3

Imatge 11

Vorera de la N-150. PK 4,3

Imatge 12



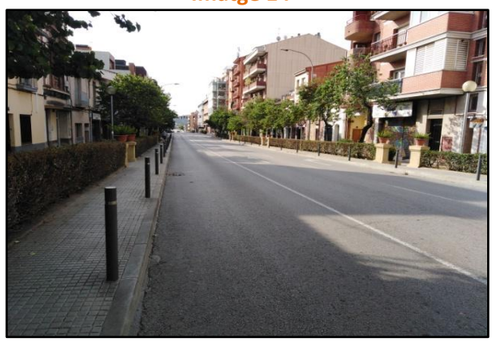
Intersecció Quatre Cantons. PK 4,4

CERDANYOLA DEL VALLÈS-RIPOLLET

Imatge 13

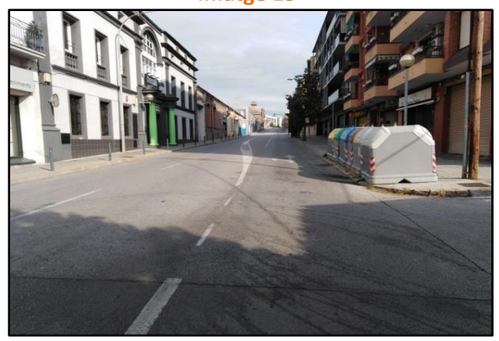
Vista mar de la N-150. PK 4,4

Imatge 14



Vista de la N-150. PK 4,5

Imatge 15



Vista de la N-150. PK 4,6

Imatge 16

Vista de la N-150. Domini de la calçada. PK 4,7

Imatge 17

Vista de la N-150. PK 4,8

Imatge 18

Vista de la N-150. Domini de la calçada. PK 4,9

Imatge 19

Vista de la N-150. Vehicles estacionats a la franja de separació.PK 5,0

Imatge 20

Peralt existent vist des del vial lateral. PK 5,0

Imatge 21

Vista de la N-150. Gran calçada. PK 5,1

Imatge 22

Vista de la N-150. Gran calçada. PK 5,2

Imatge 23

Diferència de façanes. Cerdanyola a l'esquerra, Ripollet a la dreta. PK 5,3

Imatge 24

Vorera estreta i degradada. PK 5,4

CERDANYOLA DEL VALLÈS-RIPOLLET

Imatge 25

Vista de la N-150. Sortida de Cerdanyola. PK 5,8

Imatge 26

Intersecció N-150-Carrer Uralita PK 5,8

Imatge 27

Zona periurbana. PK 5,8

Imatge 28

Vista d'un part de la N-150. PK 6,0

Imatge 29

Pas per vianants sobre la AP-7. Inexistència de vorera. PK 6,2

Imatge 30

Vista de la N-150 del nus AP7. PK 6,5

BARBERÀ DEL VALLÈS

Imatge 1

Ramal de la AP7 amb la N-150

Imatge 2

Rotonda entrada a Barberà

Imatge 3

Calçada de 4 carrils PK 7,0

Imatge 4

Vial lateral d'accés en el PK 7,0

Imatge 5

Escanyament vorera PK 7,1

Imatge 6

Detall vorera en PK 7,1

Imatge 7

Vista N-150 PK 7,2

Imatge 8

Vista N-150 en PK 7,3

Imatge 9

Imatge 10

Vista N-150 en PK 7,4

Imatge 11

Detall fi carril bici i escanyement vorera PK 7,4

Imatge 12

Vista N-150 en PK 7,4

BARBERÀ DEL VALLÈS

Imatge 13

Escanyament vorera PK 7,4

Imatge 14

Escanyament vorera PK 7,4

Imatge 15

Imatge 16

Vial lateral amb vorera pintada PK 7,4

Imatge 17

Espai lliurs adjacent a la N-150. PK 7,5

Imatge 18

Escanyament vorera per accés vial lateral. PK 7,5

Imatge 19

Zona adjacent de certa qualitat. PK 7,6

Imatge 20

Zona adjacent de certa qualitat. PK 7,6

Imatge 21

Vista N-150. PK 7,6

Imatge 22

Vial lateral amb aparcament en semi-bateria. PK 7,7

Imatge 23

Intersecció N-150 amb carrer amb via Sant Oleguer. Gran espai dedicat al vehicle

Imatge 24

Final terme Barberà. Els edificis ja es troben a Sabadell

BARBERÀ DEL VALLÈS

Imatge 25

Vial lateral adjacent a la N-150. Gran bossa d'aparcament

Imatge 26

Limit terme municipal Barberà-Sabadell. Sentit mar

SABADELL

Imatge 1

Entrada al terme de Sabadell. PK 8,2

Imatge 2

Escanyament de vorera. PK 8,3

Imatge 3

Vista de la N-150. PK 8,4

Imatge 4

Escanyament de vorera. PK 8,5

Imatge 5

Vista N-150 en PK 8,6

Imatge 6

Escanyament de vorera. PK 8,6

Imatge 7

Escanyament de vorera. PK 8,7

Imatge 8

Vista N-150 en PK 8,7

Imatge 9

Plaça de la Creu. Espai adjacent a la N-150. PK 8,8

Imatge 10

Escanyament de vorera. PK 8,7

Imatge 11

Vista N-150 en PK 8,9

Imatge 12

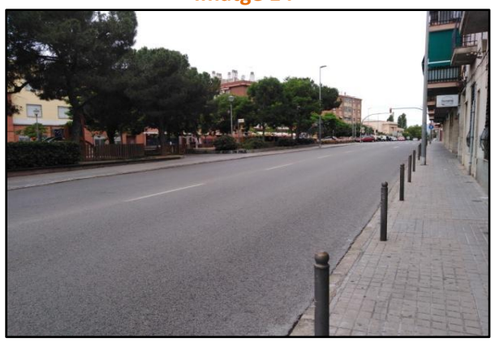
Vista N-150 en PK 7,4

SABADELL

Imatge 13

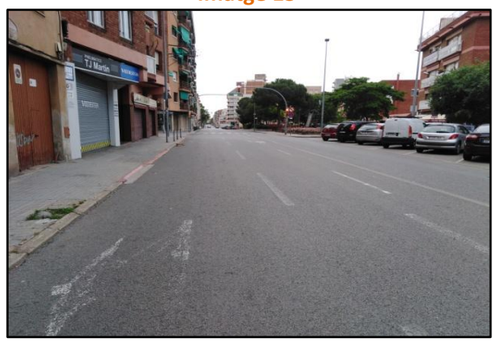
Retall urbà destinat a l'aparcament. PK 9,0

Imatge 14



Vista de la N-150. PK 9,0. Espai adjacent d'espai de jocs infantils

Imatge 15



Vista de la N-150. PK 9,0

Imatge 16

Vista de la N-150. PK 9,2

Imatge 17

Intersecció N-150-Passeig Comerç. PK 9,3

Imatge 18

Vista de la N-150 a l'alçada del CAP Sant Fèlix. PK 9,5

Imatge 19

Espai adjadent de qualitat. PK 9,5

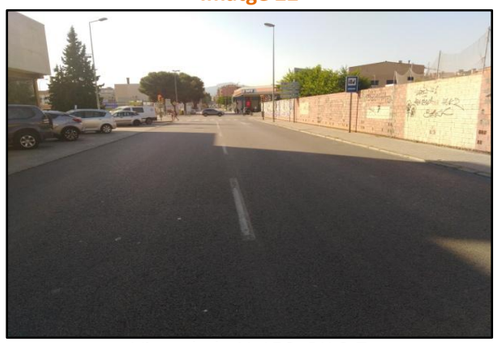
Imatge 20

Aparcament en semibateria a la N-150. PK 9,7

Imatge 21

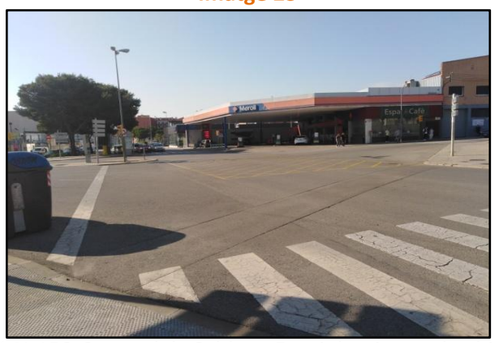
Espai adjacent de baixa qualitat. PK 9,7

Imatge 22



Vista de la N-150. PK 9,7

Imatge 23



Intersecció N-150-Carrer dels Calders. Espai dominat pel vehicle. PK 9,8

Imatge 24

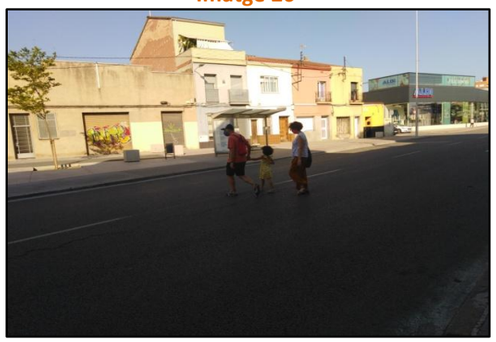
Vista de la N-150. Dominació del vehicle. PK 9,9

SABADELL

Imatge 25

Vial lateral adjacent a la N-150. Gran bossa d'aparcament

Imatge 26



Falta de passos de vianants. PK 9,9

Imatge 26

Vista de la N-150. PK 10,0

Imatge 26

Detall del "plinto" de 3cm. PK 10,1

Imatge 26

Vista de la N-150. Vivendes tipus casa anglesa. PK 10,2

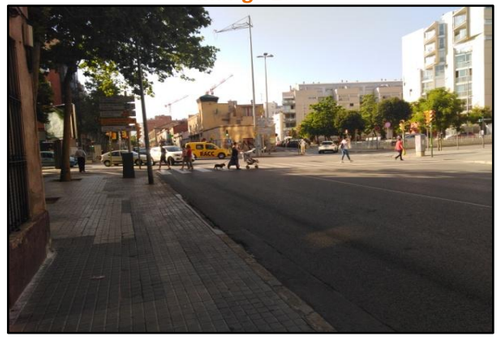
Imatge 26

Vista de la N-150. Façana de nova construcció. PK 10,3

Imatge 26

Vista de la N-150 dominada per vehicle privat. PK 10,3

Imatge 26



Intersecció N-150 amb Gran Via. PK 10,3

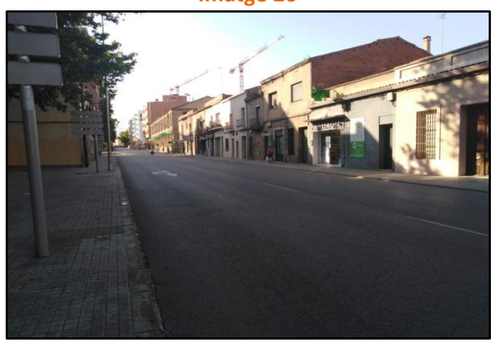
Imatge 26

Intersecció N-150 amb Gran Via. PK 10,3

Imatge 26

Detall del "plinto" de 3cm. PK 10,4

Imatge 26



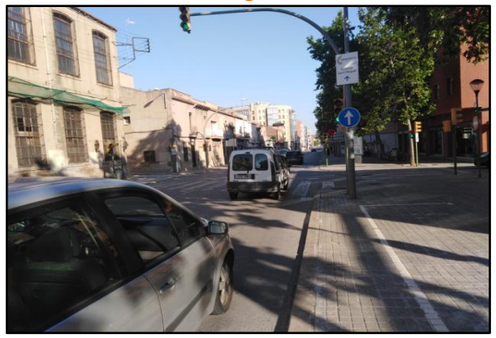
Escanyament vorera. PK 10,6

Imatge 26

Vista de la N-150. Edificació industrial. PK 10,7

SABADELL

Imatge 27



Vista de la N-150. PK 10,7

Imatge 28

Escanyament vorera. PK 10,8

Imatge 29

Vista de la N-150. PK 10,8

Imatge 30

Vista de la N-150. PK 10,9

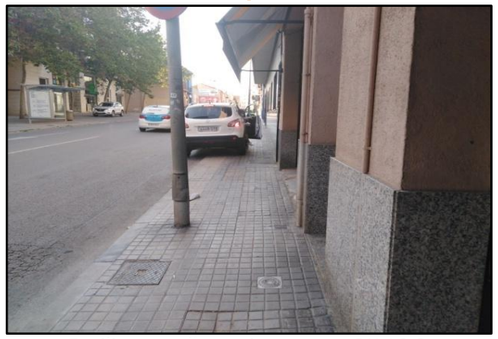
Imatge 31

Escanyament vorera. PK 10,9

Imatge 32

Dos escanyaments vorera. PK 10,9

Imatge 33

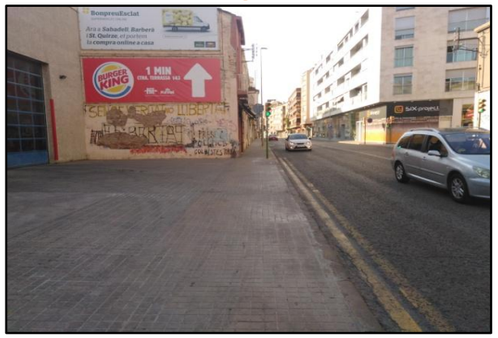


Facilitat per l'estacionament. PK 10,9

Imatge 34

Vista de la N-150. "Plinto" de 2 cm. PK 10,9

Imatge 35



Escanyament vorera. PK 10,9

Imatge 36

Escanyament de la vorera. PK 11,0

Imatge 37

Vista de la N-150. PK 11,0

Imatge 38

Escanyament de la vorera. PK 11,0

SABADELL

Imatge 39

Façanes decadents: PK 11,1

Imatge 39

Façanes decadents: PK 11,2

Imatge 40

Façanes decadents: PK 11,2

Imatge 41

Exponent màxim de l'endarreriment façanes. PK 11,4

Imatge 42

Vista de la N-150. PK 11,5

Imatge 43

Vista de la N-150. PK 11,6

Imatge 44

Vista de la N-150. PK 12,0

Imatge 45

Vista de la N-150. PK 12,4

Imatge 46

Tram de calçades separades. PK 12,6

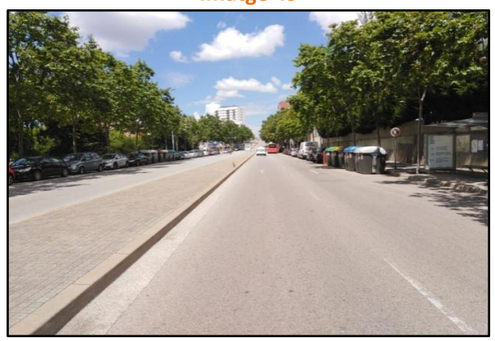
Imatge 47

Vista de la N-150: PK 12,7

Imatge 48

Tram de calçades separades. PK 12,7

Imatge 49



Tram de calçades separades. PK 12,8

SABADELL

Imatge 50

Tram de calçades separades. PK 12,9

Imatge 51

Límit zona urbana-periurbana. PK 13,2

Imatge 52

Vista de la N-150. Camí adjacent protegit. PK 13,4

Imatge 53

Parada bus interurbà. Central de Mossos i Institut Castellarnau. PK 13,7

Imatge 1

Vista del tram interurbà. PK 14,4

Imatge 2

Intersecció N-150-Hospital de Terrassa. PK 15,5

Imatge 3

Vista de la N-150. PK 15,2

Imatge 4

Tram interurbà. PK 16,0

Imatge 5

Entrada zona urbana Terrassa

Imatge 6

Escanyament de vorera. PK 8,6

Imatge 7

Pont que salva la riera de les Arenes

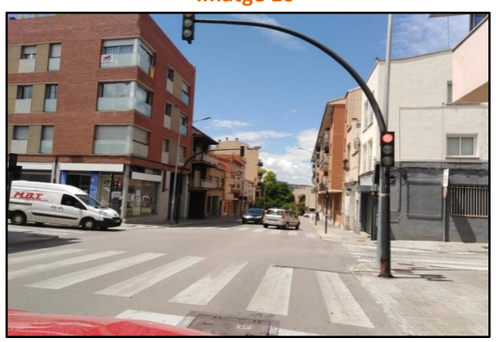
Imatge 8

Vista N-150

Imatge 9

Vista de la N-150. Plaça Països Catalans

Imatge 10



Escanyament de vorera

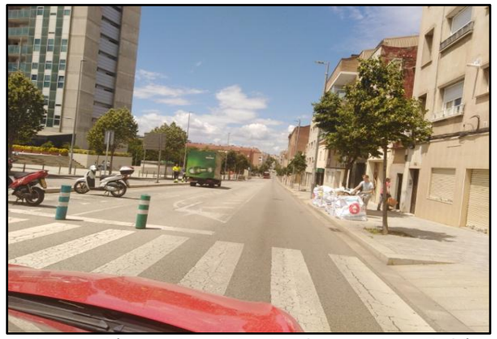
Imatge 11

Escanyament distància entre façanes

Imatge 12

Vista carretera Montcada

Imatge 13



Intersecció carretera Montcada-carretera Rubí

Imatge 14

Tram acondicionat amb eixamplament de voreres i disminució de calçada

Imatge 15

Tram urbà de la carretera de Montcada

Imatge 16

Tram urbà de certa qualitat de la carretera de Montcada

Imatge 17

Estació d'autobusos adjacent a la carretera de Montcada

Imatge 18

Carretera de Martorell

Imatge 19

Final de la carretera

Imatge 21