

Regió Metropolitana de Barcelona

TERRITORI- ESTRATÈGIES- PLANEJAMENT

Papers

17

EL VALLÈS OCCIDENTAL: PLANEJAMENT URBANÍSTIC I PROBLEMÀTICA TERRITORIAL



FEDERACIÓ DE MUNICIPIS
DE CATALUNYA



Àrea metropolitana de Barcelona
Mancomunitat de municipis



Ajuntament de Barcelona

El present quadern és fruit d'un seminari organitzat pel Consell Comarcal del Vallès Occidental i l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona. La seva edició ha estat finançada pel Consell Comarcal del Vallès Occidental.

CONSELL DE REDACCIÓ

Lluís Ballbé
Joaquim Clusa
Juli Esteban
Amador Ferrer
Santiago Juan
Oriol Nel·lo
Eduard Paricio

© **Ajuntament de Barcelona**
Federació de Municipis de Catalunya
Mancomunitat de Municipis
de l'Àrea metropolitana de Barcelona

Edició:
Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

Disseny:
Oficina de Disseny de l'AMB

Fotocomposició:
Estudi Gràfic Pedregosa

Impressió:
Gradisa

Barcelona, febrer 1994
DLB - 17.068
ISBN: 84-88068-34-4

S U M A R I

PRESENTACIÓ	7
EL VALLÈS OCCIDENTAL: INVITACIÓ AL DIÀLEG ORIOL CIVIL	9
EL VALLÈS OCCIDENTAL EN EL MARC METROPOLITÀ: PROCESSOS DE SUBURBIALITZACIÓ I DEBILITAT DE L'ESTRUCTURA TERRITORIAL MANEL LARROSA	13
EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT AL VALLÈS OCCIDENTAL JORDI CASSO	23
LES POLÍTIQUES DE SÒL: EL CAS DEL PLA GENERAL DE SABADELL FRANCESC MESTRES	41
ELS TRANSPORTS I LA XARXA VIÀRIA AL VALLÈS OCCIDENTAL PERE MONTAÑA	49
EL VALLÈS: SUBURBI, CORREDOR, PERIFÈRIA RICARD PIÉ	59
EL VALLÈS OCCIDENTAL: DADES BÀSIQUES BATIS IBARGUREN	65

P R E S E N T A C I Ó

El present quadern de la col·lecció «Papers» recull els materials presentats en el seminari organitzat pel Consell Comarcal del Vallès Occidental i l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota el títol «*El Vallès Occidental: planejament urbanístic i problemàtica territorial*». El seminari se celebrà el propassat mes de novembre en el campus de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Com el lector veurà, la monografia consta de set treballs. Els dos primers –obra, respectivament, d'Oriol Civil, president del Consell Comarcal, i de l'arquitecte Manel Larrosa– són sengles reflexions sobre l'encaix de la comarca en el context metropolità i català. A continuació, l'arquitecte Jordi Casso ofereix una panoràmica sobre la situació del planejament urbanístic vigent a la comarca. Hom passa, tot seguit, a tractar la realitat dels principals temes que configuren la problemàtica territorial metropolitana en el territori en estudi. Així, Francesc Mestres reflexiona sobre les polítiques de sòl a partir de l'exemple del Pla General de Sabadell; Pere Montaña tracta la qüestió de la xarxa viària i els transports; i, finalment, Ricard Pié, arquitecte, com els dos anteriors, explora el tema dels espais lliures a la comarca. El quadern es clou amb un breu recull estadístic sobre la realitat comarcal compilat pel geògraf Batis Ibarguren.

Amb aquest quadern s'enceta una sèrie de visions sobre la realitat metropolitana des de les diverses unitats que n'integren el territori. Així, tot seguint un esquema similar al de la present monografia, hom preveu d'oferir en números successius de la col·lecció «Papers» una visió de la problemàtica territorial i el planejament urbanístic en cada una de les grans àrees de la nostra regió urbana.



EL VALLÈS OCCIDENTAL: INVITACIÓ AL DIÀLEG

ORIOL CIVIL

Enginyer. President del Consell Comarcal del Vallès Occidental

SUMARI

- 1. El Vallès Occidental: una àrea clau per a l'ordenament territorial de Catalunya**
- 2. Com endegar la comarca?**
- 3. Un espai per al diàleg**

EL VALLÈS OCCIDENTAL: INVITACIÓ AL DIÀLEG

1. El Vallès Occidental: una àrea clau per a l'ordenament territorial de Catalunya

La comarca del Vallès Occidental és un petit tros de Catalunya –no arriba al 2%–, dens, ric, vital i, evidentment, amb un munt de problemàtiques i contradiccions. És un territori plural geogràficament, amb petites planes i muntanyes, amb municipis grans i d'altres molt petits, amb una efervescència social i cívica important, amb nivells econòmics molt diversos, amb zones relativament pobres i d'altres florents, amb indústries i serveis, amb treball i avui amb una alta proporció d'atur, amb espais urbans i rurals endreçats i d'altres bruts i deixats.

Més enllà del valor que cadascú doni a la comarca com a contrada històrica, com a demarcació administrativa o com una part integrant de la Regió I, al Vallès Occidental hi viu, hi està o hi dorm més de l'11% de la població de Catalunya –més de 650.000 persones–; és on hi duen a terme la seva tasca pública i política més de 330 ciutadanes i ciutadans regidors municipals.

El planejament que ordena un territori verge o crea una ciutat des del no res pot ser una ciència o una tècnica apassionant, com l'actuació de l'arquitecte o l'enginyer en fer una obra nova.

Ara bé, avui per avui el Vallès no és una terra verge, no és un país per fer, sinó que és un territori absolutament condicionat que necessita intervencions fortes tant per resoldre greus problemes com per erigir noves infraestructures necessàries per garantir la vida econòmica i social del nostre futur immediat.

Hi ha grans alternatives possibles per plantejar un creixement concentrat o difús a l'àmbit del Vallès, de caràcter únicament endogen o no, al pla o a la muntanya; considerar la comarca com un espai de pas o un àmbit tancat, depenent o suburbial de la conurbació barcelonina, o amb caràcter propi.

El procés iniciat a través del Pla Territorial Gene-

ral de Catalunya, del Pla Territorial Parcial de la Regió I, juntament amb els plans sectorials o municipals que es preparin, no és suficient, no és prou operatiu. I no és prou operatiu per dues limitacions. La primera, pel ritme d'aquestes actuacions, que és molt baix tal com s'ha demostrat, i la segona, per l'enorme dificultat d'articular les accions concretes en cada moment. Aquest darrer aspecte no s'ha de confondre amb la crítica lògica a l'acció de govern de la Generalitat o a d'altres opinions polítiques que hi concorren, sinó que prové de l'enorme complexitat i pluralitat d'aquesta comarca.

2. Com endegar la comarca?

I la pregunta que es fa el Consell Comarcal, amb preocupació, amb angoixa fins i tot, és com el Vallès, aquest conglomerat plural, viu, ric i complex, pot endegar el seu planejament, com pot endreçar el seu territori a escala supramunicipal, resolent problemes i contradiccions entre els diversos àmbits i amb l'àrea metropolitana i la resta de Catalunya, amb Espanya i Europa.

Es veuen poques sortides a aquesta pregunta. O esperar que els déus siguin propicis, que allò que es decideixi o faci per tot Catalunya no els vagi malament als municipis vallesans, o que un ens, una institució o individu assumeixi la funció de liderat explicant cap a on vol anar, com anar-hi i quin paper hi juga cadascú, lideratge que no pot ser imaginat ni des del modest, jove, mancat de competències i fràgil Consell Comarcal, ni des de cap altra instància radicada al territori.

Si es vol incidir, orientar i millorar el futur de la comarca cal treballar des de cada municipi, però també s'ha d'anar més enllà del municipi.

3. Un espai per al diàleg

És per aquest conjunt de raons que el Consell Comarcal ha decidit impulsar, conjuntament amb l'Institut d'Estudis Metropolitans, la realització del seminari *El Vallès Occidental. Planejament urbanístic i problemàtica territorial*, els materials presen-

tats en el qual, s'apleguen en el present quadern. El seminari pretén ser el primer d'una sèrie d'encontres de caràcter tècnic, i òbviament també polític, amb la finalitat de reflexionar sobre la problemàtica del planejament a la comarca del Vallès Occidental i la seva relació amb l'entorn immediat, el metropolità i el català. La preocupació bàsica i també una de les il·lusions del Consell Comarcal és de fer possible un intercanvi, un coneixement mutu, de les opinions, els interessos i la voluntat dels diversos agents que actuen a la comarca i dels creadors d'opinió.

Vull expressar l'agraïment del Consell Comarcal del Vallès Occidental a tots els qui des de fora d'aquesta entitat han fet possible la celebració del seminari. Al rector de la Universitat Autònoma de Barcelona, Josep M. Vallès, que va oferir el local;

al director de l'Institut d'Estudis Metropolitans, Oriol Nel·lo, que va preparar amb entusiasme la sessió de treball, i als ponents que van expressar preocupacions, il·lusions i punts de vista. L'acte tenia com a objectiu trobar idees compartides i també idees noves o diferents que podien ser o no ser compartides, que es voldrien rebutjar, però que, en qualsevol cas, farien pensar.

És amb l'objectiu i l'esperança d'arribar a trobar unes solucions acordades –no en va aquesta és una terra amb cultura de pacte– que el Consell Comarcal vol fer possible un espai de diàleg per donar a conèixer tot el que es pensa, es fa o es pot fer, per tal que des del Vallès, i amb una visió vallesana i catalana, es vagi avançant de forma positiva perquè dins d'uns anys tothom estigui orgullós d'aquest tros de Catalunya, d'aquest tros de món.

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

MANEL LARROSA

Arquitecte

SUMARI

1. Estructura del Vallès Occidental

2. Deficiències infraestructurals

3. Hipòtesi d'actuació

4. Conclusió

Bibliografia

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

1. Estructura del Vallès Occidental

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

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

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

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

Totes aquestes lectures es poden acompanyar de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Deficiències infraestructurals

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

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

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

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

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

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

Més greus serien aquestes xifres si es constata que, en relació amb el conjunt de l'Estat, Catalunya ocuparia la penúltima posició d'entre les comunitats autònomes en quantia de capital d'infraestructures per habitant¹. Hores d'ara es pot afirmar que el cor industrial i productiu de Catalunya, i un dels centres potents de l'Estat, és situat a les posicions últimes en termes de capitalització territorial.

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

3. Hipòtesi d'actuació

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Una primera fase d'actuació del Pla Territorial Regional hauria de contenir aquests tipus de propostes, tot i que no de manera exclusiva, ja que altres prioritats de més gran escala poden ésser igualment clares. Moltes d'aquestes prioritats haurien de recollir-se en la revisió del Pla de Carreteres de Catalunya² i en els plans d'inversió a la xarxa de ferrocarrils.

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

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

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

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

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

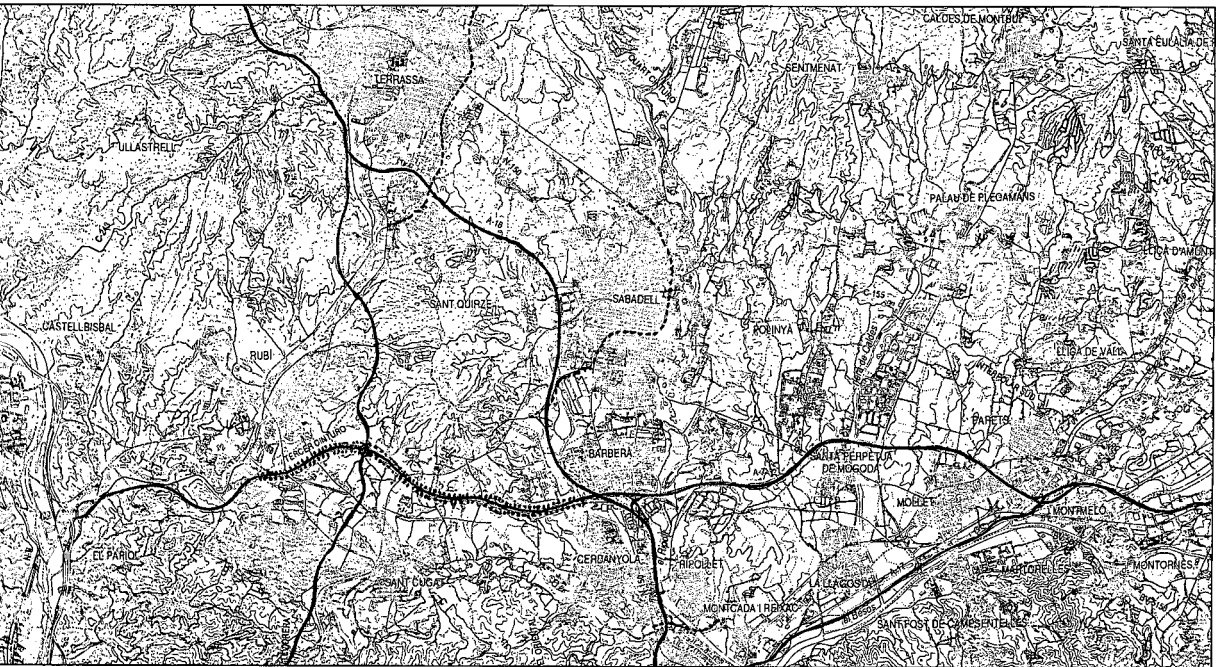
² De manera similar a com a moltes comarques hi ha hagut una millora notable de la xarxa de carreteres i el fet que el plantejament de les «variants» dels municipis és més que un fet de no circular a través d'un nucli urbà, ja que permet en tots els casos un replantejament de la dimensió i desenvolupament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

Figura 1. Xarxa viària segons el planejament urbanístic



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

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



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

Hi destaquen:

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

4. Conclusió

Com a conclusió es pot afirmar que aquest conjunt

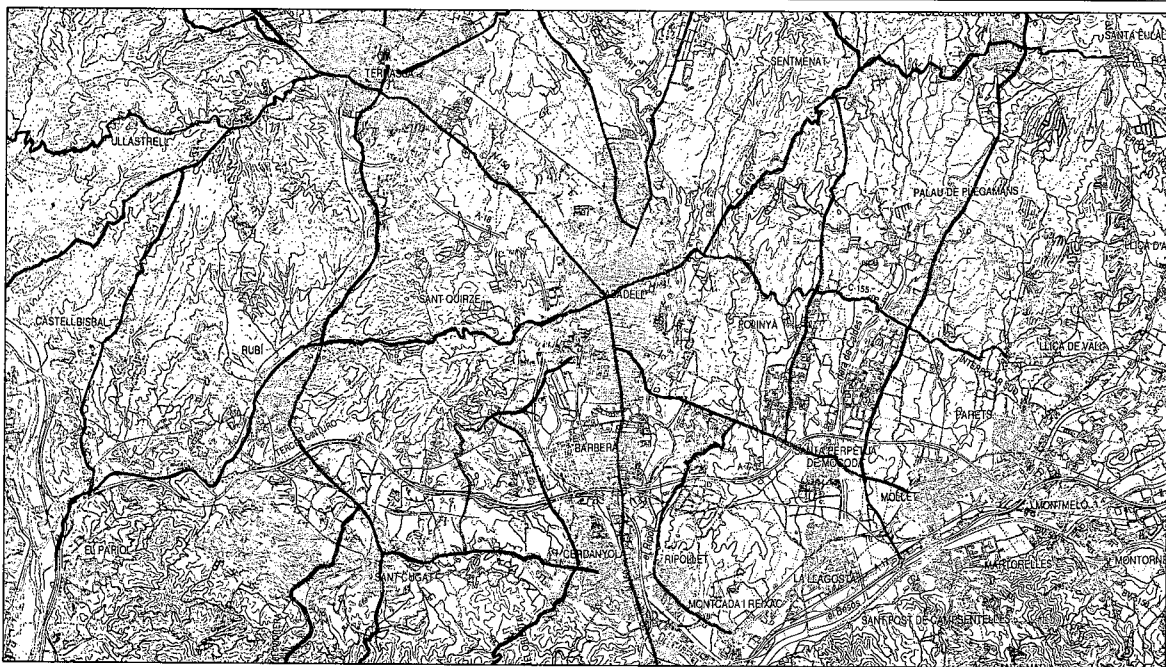
d'actuacions es planteja en termes de carreteres (o d'actuacions ferroviàries) però no que siguin construïbles mitjançant l'acció dels municipis o com a obres complementàries del creixement per polígons³. Són actuacions que se situen com anàlogues a la xarxa existent, de manera que per duplicació, o tot fent variants, s'assoleix un esquema de conjunt que reforça les relacions interurbanes i tendeix que els seus efectes es produeixin en el llinar que ha estat definit com a específic del problema: l'exhauriment de les estructures urbanes i l'envelliment de la xarxa de carreteres que la suporta.

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

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

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

Figura 3. Xarxa actual de connexió intermunicipal



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

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



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

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

Bibliografia

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

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

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

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

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

EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT AL VALLÈS
OCCIDENTAL

JORDI CASSO

*Arquitecte. Coordinador Territorial del Vallès i el Maresme. Direcció General
d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya*

SUMARI

1. Introducció

2. Evolució demogràfica del Vallès Occidental (1981-1991)

3. Planejament general vigent: procés d'aprovació

4. Característiques del planejament general

- 4.1. Primers plans generals d'ordenació municipal
- 4.2. Propostes d'ordenació
- 4.3. Pla General de la Comarca de Sabadell
- 4.4. Revisions dels plans generals
- 4.5. Planejaments de nova planta
- 4.6. Plans parcials

5. Dades globals del planejament general vigent

6. Desenvolupament i evolució del planejament general

- 6.1. Aspectes d'un pla general d'ordenació urbana
- 6.2. Sectors residencials
- 6.3. Modificacions del Pla General

7. Superfícies de sectors de sòl urbanitzable programat aprovats

8. La revisió del Pla General de Sabadell

EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT AL VALLÈS OCCIDENTAL

1. Introducció

La intenció i l'objectiu d'aquest treball és fer una valoració del planejament urbanístic del Vallès Occidental al llarg dels darrers 15 anys, prenent com a punt de partida les revisions del planejament general i la seva adaptació a la Llei del Sòl de 1976 dutes a terme a partir de la transició democràtica del país. La valoració s'emmarca en l'evolució demogràfica i urbanística de la comarca durant aquest període i es posa també en relació amb el conjunt de la Regió I, on es troba el Vallès Occidental, i amb el conjunt de Catalunya.

Les dades sobre les quals opera el treball són les estadístiques de la població del cens de 1991 de l'Institut d'Estadística de Catalunya i la Base de Dades de Planejament Urbanístic i Usos del Sòl des de l'any 1992, elaborada per la Direcció General d'Urbanisme, parcialment actualitzada amb les dades més rellevants de 1993.

2. Evolució demogràfica del Vallès Occidental (1981-1991)

Per poder emmarcar i valorar correctament la funció, l'evolució i el desenvolupament del planejament urbanístic dels darrers anys, convé tenir present l'evolució demogràfica general de la comarca dins el conjunt de la Regió I i de Catalunya, així com les

diferents dinàmiques de cada municipi dins la comarca.

A les taules 1 i 2 es pot veure com després dels forts creixements generals de població a Catalunya i especialment a la Regió I fins a l'any 1981, i més acusadament entre 1960 i 1975, a partir de 1981 es produeix un canvi brusc i entrem en un model radicalment diferent, caracteritzat pels elements següents:

- El creixement global de població de Catalunya (0,89%) és molt petit, per sota del creixement vegetatiu.
- El creixement del conjunt de la Regió I (0,31%), per primera vegada en tot el segle és inferior al de Catalunya, tot i que aquest és petit.
- Aquest creixement quasi nul amaga, però, apreciables moviments interns de la població dins de la Regió I. Així, de manera similar a moltes altres àrees metropolitanes d'altres països, es produeix un procés de pèrdua de població al centre de la regió (Barcelona perd 109.085 habitants i el Barcelonès 152.354, que representa una disminució en termes relatius del 6,2% en tot dos casos) mentre que el conjunt de les altres quatre comarques creix el 10%, amb un total de 165.100 habitants.

Taula 1. Creixement de la població 1981-1991

	Densitat 1991 (hab/km²)	Població 1981	Població 1991	Δ Absolut	Δ Percentatge	Percentatge anual acumulat	Percentatge 1986/ 1981	Percentatge 1991/ 1986
Catalunya	188,3	5.956.414	6.009.335	52.921	0,9	0,09	0,0	0,9
Regió I	1.671,6	4.104.898	4.117.644	12.746	0,3	0,03	-0,3	0,7
Baix Llobregat	1.252,4	573.461	610.192	36.731	6,4	0,6	1,7	4,6
Barcelonès	15.684,3	2.454.491	2.302.137	-152.354	-6,2	-0,6	-3,1	-3,1
Maresme	740,1	253.527	293.103	39.576	15,6	1,5	6,3	8,7
Vallès Occidental	1.116,7	598.324	649.699	51.375	8,5	0,8	3,7	4,6
Vallès Oriental	308,3	225.095	262.513	37.418	16,6	1,5	6,8	9,1
Regió I-Barcelonès	782,5	1.650.407	1.815.507	165.100	10,0	1,0	3,9	5,9
Catalunya-Regió I	64,2	1.851.516	1.891.691	40.175	2,2	0,2	0,8	1,4

Taula 2. Creixement 1981-1991 per municipis al Vallès Occidental

Municipi	Densitat 1991 (hab/km ²)	Població 1981	Població 1991	Δ Absolut	Δ Percentatge	Percentatge anual acumulat	Percentatge 1986/ 1981	Percentatge 1991/ 1986
Viladecavalls	168,9	1.549	3.399	1.850	119,4	8,2	54,4	42,0
Matadepera	45,1	2.376	4.746	2.370	99,7	7,2	47,0	35,7
Vacarisses	21,3	443	863	420	94,8	6,9	34,0	45,2
Palau de Plegamans	500,9	4.209	7.479	3.270	77,6	5,9	12,2	58,3
Sant Quirze del Vallès	633,9	5.115	9.046	3.931	76,8	5,9	26,4	39,8
Rellinars	13,0	151	235	84	55,6	4,5	17,8	32,0
Castellbisbal	160,9	3.403	4.983	1.580	46,4	3,9	19,2	22,8
Polinyà	379,1	2.321	3.385	1.064	45,8	3,8	17,9	23,6
Sant Cugat del Vallès	805,8	30.633	38.937	8.304	27,1	2,4	15,2	10,2
Sentmenat	162,3	3.674	4.582	908	24,7	2,2	7,8	15,5
Ullastrell	127,6	757	939	182	24,0	2,2	14,2	8,5
Santa Perpètua de Mogoda	1.069,6	13.549	16.792	3.243	23,9	2,2	11,0	11,5
Castellar del Vallès	302,0	11.008	13.500	2.492	22,6	2,1	5,7	16,0
Gallifa	5,4	72	88	16	22,2	2,0	11,1	10,0
Rubí	1.574,7	43.839	50.405	6.566	14,9	1,4	5,7	8,7
Cerdanyola	84,8	50.885	56.612	5.727	11,2	1,1	5,2	5,7
Barberà del Vallès	3.551,5	28.861	31.147	2.286	7,9	0,8	3,6	4,1
Montcada i Reixac	1.129,2	25.625	26.356	731	2,8	0,3	-0,4	3,3
Ripollet	6.100,7	26.133	26.782	649	2,4	0,2	-1,1	3,6
Sabadell	5.037,3	186.123	189.404	3.281	1,7	0,2	-0,0	1,7
Terrassa	2.254,8	155.614	158.063	2.449	1,5	0,2	2,8	-1,2
Sant Llorenç Savall	47,8	1.984	1.956	-28	-1,4	-0,1	-5,5	4,4
Total Vallès Occidental	1.116,7	598.324	649.699	51.375	8,5	0,8	3,7	4,6
Municipis menors de 100.000 habitants	637,5	256.587	302.232	45.645	17,8	1,6	7,0	10,1
Municipis menors de 20.000 habitants	178,3	50.611	58.118	71.993	42,2	3,6	14,8	23,9

– Creixen més, sobretot en termes relatius però sovint també a nivell absolut, els municipis petits i amb oferta d'àrees d'habitatge de baixa densitat i de qualitat ambiental que no els grans municipis industrials. Així, es veu que si bé el conjunt del Vallès Occidental (8,6%) està per sota del global Regió I-Barcelonès –excloent Sabadell i Terrassa– el creixement dels altres 20 municipis

és del 17,8%, i els 14 municipis de menys de 20.000 habitants creixen el 42,2%, amb puntes espectaculars com Viladecavalls i Matadepera, que dupliquen o més la seva població. Aquesta característica dominant de la demanda d'habitatge (desdensificació i qualitat ambiental) explica també que com a conjunt les comarques que augmenten més de població en termes relatius

siguin el Maresme (15,6%) i el Vallès Oriental (16,6%), i que la que ho fa menys sigui el Baix Llobregat (6,4%).

– Paral·lelament, es produeix una redistribució de les àrees industrials i d'activitat, que continuen desplaçant-se dels punts més propers a Barcelona cap als polígons industrials de les altres comarques de la Regió I, especialment del Vallès, tant l'Occidental com l'Oriental.

Dins d'aquest marc general es pot analitzar amb més detall l'evolució dels municipis del Vallès Occidental. La primera conclusió és que a la comarca es reproduïxen les mateixes tendències globals de la regió. Així, els municipis amb menor creixement relatiu són els de major població, amb només dues excepcions destacables: Sant Cugat del Vallès, que amb més de 30.000 habitants té un creixement del 27,1%, motivat per la seva estratègica posició metropolitana i per la gran quantitat de sòl urbanitzable per a nous creixements previstos pel Pla General Metropolità, coherentment amb l'extensió del terme i l'esmentada posició. I a l'extrem contrari trobem Sant Llorenç Savall, que pateix una petita pèrdua de població a causa de la forta crisi de la seva base industrial de poble de muntanya –el sector tèxtil– i del seu allunyament i manca de bones comunicacions.

També a la comarca es produeix el fenomen de creixement centrífug de les ciutats: els creixements reals de la població de Terrassa es localitzen a Matadepera i Viladecavalls, i els de Sabadell s'ubiquen a Castellar del Vallès i Sant Quirze del Vallès.

3. Planejament general vigent: procés d'aprovació

Actualment, els 22 municipis de la comarca disposen de planejament general aprovat (pla general o normes subsidiàries) i només en el cas del petit municipi de Gallifa (un centenar d'habitants) es tracta d'un Pla anterior a la Llei del Sòl de 1976, el qual està en procés de revisió i substitució per unes normes subsidiàries. Tanmateix, la petita

dinàmica d'aquest municipi de muntanya fa que aquest desfasament del planejament no produeixi problemes rellevants.

Els darrers municipis del Vallès Occidental que han actualitzat el planejament han estat Rellinars (que és l'únic municipi de la comarca que fins ara no havia tingut aprovada cap figura de planejament), amb l'aprovació d'unes normes subsidiàries, tipus b, en data 24 de març de 1993; i Castellbisbal, que després d'un llarguíssim procés de revisió ha substituït el vell pla general de 1973 per una revisió aprovada definitivament el 28 de desembre de 1992.

Llevat d'aquests casos més tardans, la major part dels municipis de la comarca; i especialment els de major entitat i dinàmica, disposen de planejament general adaptat des de fa força temps.

A destacar que 12 dels 22 municipis estan inclosos en dos plans de caràcter supramunicipal, que són precisament els plans adaptats més antics: el Pla General Metropolità de Barcelona (aprovat el 14 de juliol de 1976), on s'inclouen els quatre municipis del Vallès Occidental que abans formaven part de la Corporació Metropolitana de Barcelona (Cerdanyola, Montcada, Ripollet, Sant Cugat); i el Pla General d'Ordenació Municipal de la Comarca de Sabadell (aprovat el 27 de juliol de 1978), que engloba vuit municipis de l'entorn d'aquesta ciutat (Sabadell, Castellar del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Barberà del Vallès, Sentmenat, Polinyà del Vallès, Palau de Plegamans i Santa Perpètua de Mogoda).

Després d'aquests, l'altre pla supramunicipal de la comarca, que s'havia iniciat a finals dels anys setanta, el de Terrassa, no va acabar el seu tràmit de conjunt i es va desagregar en plans municipals, bàsicament per l'interès dels nous equips de govern municipal, ja elegits democràticament, de controlar de forma més directa l'ordenació i la gestió del seu territori.

Així, es van aprovar les revisions dels Plans

Generals de Rubí (24 de juliol de 1981), Terrassa (14 de març de 1983), Matadepera (21 de setembre de 1983), Sant Llorenç Savall (5 de desembre de 1983) i Viladecavalls (27 de març de 1985), i els nous planejaments d'Ullastrell (normes subsidiàries tipus a, el 15 de setembre de 1984) i Vacarisses (Pla General, el 23 de gener de 1985) en un lapse de temps força reduït.

Després d'aquest període intens, ha calgut esperar fins a finals de 1992 per acabar, com hem dit, la revisió del Pla General de l'últim municipi de la comarca de forta dinàmica, Castellbisbal, coincidint amb l'inici d'una nova sèrie de revisions començada per la del municipi de Sabadell, actualment en fase d'aprovació definitiva.

4. Característiques del planejament general

4.1. Primers plans generals d'ordenació municipal

Els primers plans generals d'ordenació municipal del Vallès Occidental del període analitzat són, com hem vist, dos plans de caràcter supramunicipal, el de Barcelona i el de Sabadell. Tenen en comú força elements que els caracteritzen: ordenen àrees de gran conflictivitat urbanística pels descontrolats i especulatiu creixements residencials i industrials dels anys seixanta i setanta, són aprovats en el període polític de transició del franquisme a la democràcia, amb les contradiccions pròpies del moment, però utilitzant molt bé les possibilitats d'introduir criteris de racionalitat tècnica tot aprofitant la debilitat de les estructures polítiques centrals i el fet que la responsabilitat de la tramitació es va escapar dels governs municipals locals, molt més vinculats a les forces especulatives urbanístiques. Així, ambdós plans, d'ordre molt tècnic, redueixen sensiblement els potencials de creixement dels plans anteriors (tot i que presenten importants reserves de sòl urbanitzable programat i no programat), augmenten notablement les reserves per a sistemes d'espais lliures i equipaments i incorporen àmpliament, encara que amb ajustos, les directrius dels estudis de la xarxa arterial metro-

politana. La qualitat bàsica d'ambdós documents ve avalada pel fet que, malgrat haver estat aprovats en època predemocràtica, foren assumits pels nous governs democràtics municipals i han estat i són instruments urbanístics de gran utilitat.

Tanmateix, especialment en el cas del Pla de la comarca de Sabadell, la inexistència d'un òrgan d'Administració local amb competències específiques de gestió del pla conjunt i la voluntat dels ajuntaments democràtics de responsabilitzar-se més directament de l'urbanisme del seu municipi han portat, d'una banda, a la manca de desenvolupament dels aspectes supramunicipals del pla (sobretot sistemes) i, d'una altra, a problemes de tramitació per raons de competència municipal o supramunicipal que, en certs casos, han acabat amb sentències judicials d'anul·lació de planejament tramitat (sector Castellarnau i àrea del Ripoll de Sabadell). Aquesta situació ha portat, finalment, a la Comissió d'Urbanisme de Barcelona a acceptar la desagregació del pla plurimunicipal de Sabadell i a autoritzar la configuració de plans municipals individualitzats, bé per la via de la revisió del pla (com és el cas de la pròpia ciutat de Sabadell), bé mitjançant l'elaboració d'un text refós del planejament vigent sobre les bases cartogràfiques actualitzades.

4.2. Propostes d'ordenació

Quant a les propostes d'ordenació d'aquests dos plans plurimunicipals, el Pla General Metropolità distribueix el sòl urbanitzable en àmbits de grans dimensions, fonamentalment als municipis de Sant Cugat i Cerdanyola, tot aprofitant l'accessibilitat generada per l'autopista A-7 i el fet que es tracta de municipis extensos. Destaca entre aquestes reserves la del Centre Direccional al terme de Cerdanyola, que s'estén sobre un àmbit de 385 Ha, delimitat pels nuclis de les dues poblacions esmentades, l'autopista A-7 i la riera de Sant Cugat.

També són importants les àrees situades al terme de Sant Cugat a banda i banda de l'autopista i que

ja han estat, en gran part, objecte de desenvolupament per a usos terciaris i d'activitat: la Guinardera, Parc d'Activitats Econòmiques de Can Sant Joan, Can Graells, Vall Solana, etc.

Als municipis de Ripollet i Montcada, de menor extensió, el Pla General Metropolità preveu expansions molt més reduïdes.

4.3. Pla General de la Comarca de Sabadell

El Pla General de la Comarca de Sabadell distribueix el sòl urbanitzable industrial fonamentalment al llarg del subsistema de la riera de Caldes, als municipis de Palau de Plegamans i Santa Perpètua de Mogoda (sector riera de Caldes, Can Roca i les Minetes i Gallecs-la Creueta), i en menor mesura al de Sentmenat (sector A), i als marges menys accidentats del riu Ripoll, a Barberà del Vallès (sectors Provasa i Can Salvatella) i a Castellar del Vallès (sectors Pla de la Bruguera i Can Carner).

En canvi, les reserves més importants de sòl urbanitzable residencial es concentren a Sant Quirze del Vallès, entre les estribacions de la serra de Galliners i Sabadell, en sectors de dimensions mitjanes (Can Casablanques, Vallès Park, Vallsuau-Can Feliu, Mas Duran-Can Feu); de manera més fragmentària, el pla fa també una important previsió de sòl a Palau de Plegamans, relligant els diversos nuclis rurals originaris de la població al llarg de l'antic camí ral i de l'actual carretera de Caldes (Pla de l'Alzina, Mas Pla, el Castell, etc.); finalment, els municipis de Castellar, Sentmenat i Santa Perpètua també recullen apreciables previsions de sòl residencial.

4.4. Revisions dels plans generals

Les revisions dels plans generals –ja d'àmbit només municipal, aprovades a continuació (entre 1983 i 1985)– corresponents a Rubí, Terrassa, Matadepera, Sant Llorenç Savall i Viladecavalls continuen en la línia dels plans de Barcelona i Sabadell de reducció de potencials (superfícies totals i densitats) i d'increment de sistemes. No

obstant això, s'hi nota molt més la intencionalitat de control per part dels ajuntaments, com a reacció a les etapes anteriors; són, en general, més restrictius quant a previsions de sòl i es fa ús de forma més limitada de la classificació de sòl urbanitzable no programat.

Es tendeix a programar sòl a relativament curt termini, per evitar expansions massa grans o dispersió del creixement, i es deixa tàcitament per a modificacions o revisions futures del pla general la decisió, controlada directament pels consistoris, de classificar i programar nou sòl. Aquest criteri és especialment acurat al Pla General de Terrassa, i no tant al de Rubí, que presenta unes dimensions de sòl programat moderadament expansives. Del Pla de Terrassa destaca el fet que ja classifica com a sòl no urbanitzable quasi tot l'àmbit de l'antiga ACTUR, perquè ja era imminent la decisió d'eliminar l'actuació. El Pla opta per una política de protecció del territori de l'antiga Mancomunitat entre Terrassa i el terme de Sabadell, i de creació de reserves importants per a equipaments d'àmbit supramunicipal.

Entrant amb més detall en l'ordenació d'aquests plans, l'eix de la riera de les Arenes o de Rubí concentra al llarg de les seves terrasses gairebé tot els sòls urbanitzables industrials (i els urbans consolidats) del subsistema urbà d'aquesta conca fluvial (sectors Nord, Can Petit, Can Parellada i Santa Margarida, de Terrassa; la Llana, la Bastida, Cova Solera, Can Jardí i Rubí, Sud de Rubí; i Ca n'Estapés i Santa Rita, de Castellbisbal). En són excepció els sectors Can Mitjans i Can Trias de Viladecavalls, que corresponen a la comarca del torrent de Gaià.

Els petits àmbits residencials previstos, tant a Terrassa com a Rubí i Viladecavalls, no configuren eixos de creixement, sinó que se situen complementant els teixits urbans ja consolidats, omplint buits semiperifèrics. En són excepció les extenses àrees d'urbanitzacions de segona residència en transformació a primera situades al nord-oest de Rubí i al sud-oest de Terrassa, vora la carretera d'Ullastrell,

recollides pels plans com a sòls urbanitzables, més per reordenar els processos d'edificació i urbanització que com a noves expansions.

4.5. Planejaments de nova planta

Els dos planejaments de nova planta, d'Ullastrell i Vacarisses, aprovats en aquest mateix període, són d'un caràcter diferent, ja que corresponen a municipis de caràcter encara rural amb una forta incidència de segona residència, sobretot a Vacarisses. Aquests dos plans tenen el caràcter bàsic d'endrega i control, d'establir regles de joc urbanístiques per poder reconduir processos de parcel·lació i edificació fins llavors sense pla.

4.6. Plans parcials

Finalment, dels dos plans aprovats més recentment, el de Rellinars participa del caràcter dels d'Ullastrell i Vacarisses i el de Castellbisbal és un pla de reordenació de l'enorme quantitat de sòl posada en joc durant els anys setanta i vuitanta com a conseqüència del gran nombre de plans parcials aprovats en desenvolupament de l'expansió pla general de 1973.

5. Dades globals del planejament general vigent

Les taules 3 i 4 i les figures 1 i 2 donen el resum de la superfície de sòl del Vallès Occidental segons el règim jurídic d'urbà, urbanitzable i no urbanitzable, i la divisió del sòl programat segons els usos.

Les taules inclouen també les mateixes dades de les altres quatre comarques de la Regió I a efectes comparatius.

Aquestes dades mostren amb força claredat el pes determinant que pren el Vallès Occidental en les expectatives de creixement: el 35% del sòl urbanitzable programat i el 40% del no programat a tota la Regió I són situats a municipis del Vallès Occidental.

I encara és més significatiu que se situïn al Vallès Occidental el 42,7% del sòl urbanitzable programat industrial i el 34,4% del sòl programat per a usos terciaris i altres no específicament residencials; usos mixtos residencials-industrials, cosa que confereix a la comarca un paper bàsic per acollir les activitats de nova implantació en l'àrea de l'entorn de Barcelona.

6. Desenvolupament i evolució del planejament general

6.1. Aspectes d'un pla general d'ordenació urbana

Un pla general d'ordenació urbana és el document on es plasma la imatge del creixement físic del municipi en funció de les voluntats i de la política de l'Administració corresponent, i és, alhora, el marc jurídic de les regles de joc de l'activitat urbanística.

En la mesura que una societat urbana dinàmica, com ho és l'entorn de Barcelona, és canviant amb el temps i continuament apareixen fets nous, demandes noves que no es poden preveure o dimensionar correctament només uns pocs anys abans, el planejament urbanístic conduït per administracions elegides democràticament ha de ser un instrument viu, una eina flexible i adaptable a aquestes necessitats canviants. Però cal, alhora, mantenir sempre la relació amb un marc de referència i donar la màxima transparència als processos de canvi per tal de fer clares les regles del joc, elements la manca dels quals va caracteritzar precisament l'activitat urbanística dels anys anteriors a l'etapa que estem valorant.

Aquesta dinàmica es tradueix en el gran nombre de figures de planejament derivat aprovades en desenvolupament dels plans generals del Vallès Occidental (vegeu taula 5): 32 programes d'actuació urbanística, 120 plans parcials i 54 modificacions d'aquests, 171 plans especials de reforma interior o de millora urbana, 27 plans especials d'infraestructures, 37 plans especials d'altre tipus i 321 estudis de detall. En total, 762 figures de pla-

Taula 3. Règim del Sòl. Planejament general

	Superfície		Sòl urbà			
	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges		
Baix Llobregat	48.652	100	9.740,56	20,0		
Barcelonès	14.307	100	10.199,24	21,7		
Maresme	39.690	100	5.486,56	71,3		
Vallès Occidental¹	54.624	100	10.583,80	22,7		
Vallès Oriental²	81.862	100	8.916,09	13,8		
				12,2		
				23,6		
				10,9		
				19,8		
Regió I	239.135	100	44.926,25	18,8		
				100		
	Sòl urbanitzable					
	Programat		No programat		Sòl no urbanitzable	
	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges
Baix Llobregat	3.914,3	8,0	2.867,01	5,9	32.157,99	66,1
		23,5		32,8		19,6
Barcelonès	342,57	2,4	250,94	1,8	3.514,39	24,6
		2,1		2,9		2,1
Maresme	3.145,87	7,9	582,73	1,5	30.473,84	76,8
		18,9		6,7		18,5
Vallès Occidental¹	5.906,61	10,8	3.532,61	6,5	34.595,79	63,3
		35,4		40,4		21,1
Vallès Oriental²	3.370,96	4,1	1.516,50	1,9	63.575,08	77,7
		20,2		17,3		38,7
Regió I	16.680,31	7,0	8.749,79	3,7	164.317,04	68,7
		100		100		100

¹ No s'hi compten les superfícies de Gallifa, en procés de revisió, ni les de les normes subsidiàries de Rellinars, que encara no estan incorporades a la base de dades.

² No s'hi compten les superfícies de Granera, que no té pla; Vilalba de Sasserra, en procés de revisió, ni Santa Maria de Martorelles, que encara no estan incorporades a la base de dades.

nejament derivat. A més, hi ha dos plans especials de protecció de parcs naturals, el de Sant Llorenç de Munt i la Serra de l'Obac, i el de Collserola, que afecten en major o menor grau nou municipis de la comarca.

Dels plans parcials, que donen una idea més directa de l'expansió urbana, 73 són d'ús residencial, 36 industrial, 4 d'ús mixt residencial-industrial, 5 d'ús terciari i 2 d'ús terciari i d'activitat tecnològica industrial, que representen respectivament unes superfícies brutes de 2.162,79 Ha (residencial), 1.809,58 Ha (industrial), 281,69 Ha (residencial-industrial), 136,70 Ha (terciari) i 278,69 Ha (terciari-industrial). Els plans parcials d'ús residencial i mixt signifiquen la previsió d'un total de 37.500 habitatges.

6.2. Sectors residencials

El nombre i l'extensió dels sectors residencials

aprovats es correspon en general amb el creixement de població dels municipis, bé en termes percentuals (Palau de Plegamans, Sant Quirze del Vallès), o bé en termes absoluts (Rubí), o en ambdós aspectes (Sant Cugat del Vallès). En canvi, als municipis amb una important base anterior de segona residència, els forts augments de població no es corresponen amb el desenvolupament de planejament recent, ja que la major part de la nova població ho és per transformació de la segona residència en primera, de manera que l'increment poblacional no ha requerit en proporció nou sòl, només ha canviat el caràcter del sòl ja existent (Matadepera, Vacarisses i, en part, Viladecavalls).

Hi ha també alguns municipis amb creixements importants de població i amb poc o gens de planejament derivat, que s'explica perquè el Pla General ja va recollir en règim de sòl urbà sectors de pla-

Taula 4. Distribució del sòl urbanitzable programat per usos

	Total superfície		Residencial		Industrial		Altres*	
	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges	Ha	Percentatges
Baix Llobregat	3.914,30	100	1.797,36	45,9	1.146,42	29,3	970,52	24,8
		23,5		20,9		23,3		30,7
Barcelonès	342,57	100	151,21	44,1	62,54	18,3	128,82	37,6
		2,1		1,7		1,3		4,1
Maresme	3.145,87	100	2.122,73	67,5	589,52	18,7	433,62	13,8
		18,9		24,7		12,0		13,7
Vallès Occidental ¹	5.906,61	100	2.715,33	46,0	2.101,63	35,6	1.089,65	18,4
		35,4		31,6		42,7		34,4
Vallès Oriental ²	3.370,96	100	1.813,69	53,8	1.016,59	30,2	540,68	16,0
		20,2		21,1		20,7		17,1
Regió I	16.680,31	100	8.600,32	51,5	4.916,70	29,5	3.167,95	19,0
		100		100		100		100

* Inclou sectors per a ús terciari, sectors mixtos residencials i industrials i sistemes.
¹ No s'hi compten les superfícies de Gallifa, en procés de revisió, ni les de les normes subsidiàries de Rellinars, que encara no estan incorporades a la base de dades.
² No s'hi compten les superfícies de Granera, que no té pla; Vilalba de Sasserra, en procés de revisió, ni Santa Maria de Martorelles, que encara no estan incorporades a la base de dades.

Figura 1. Règim del sòl

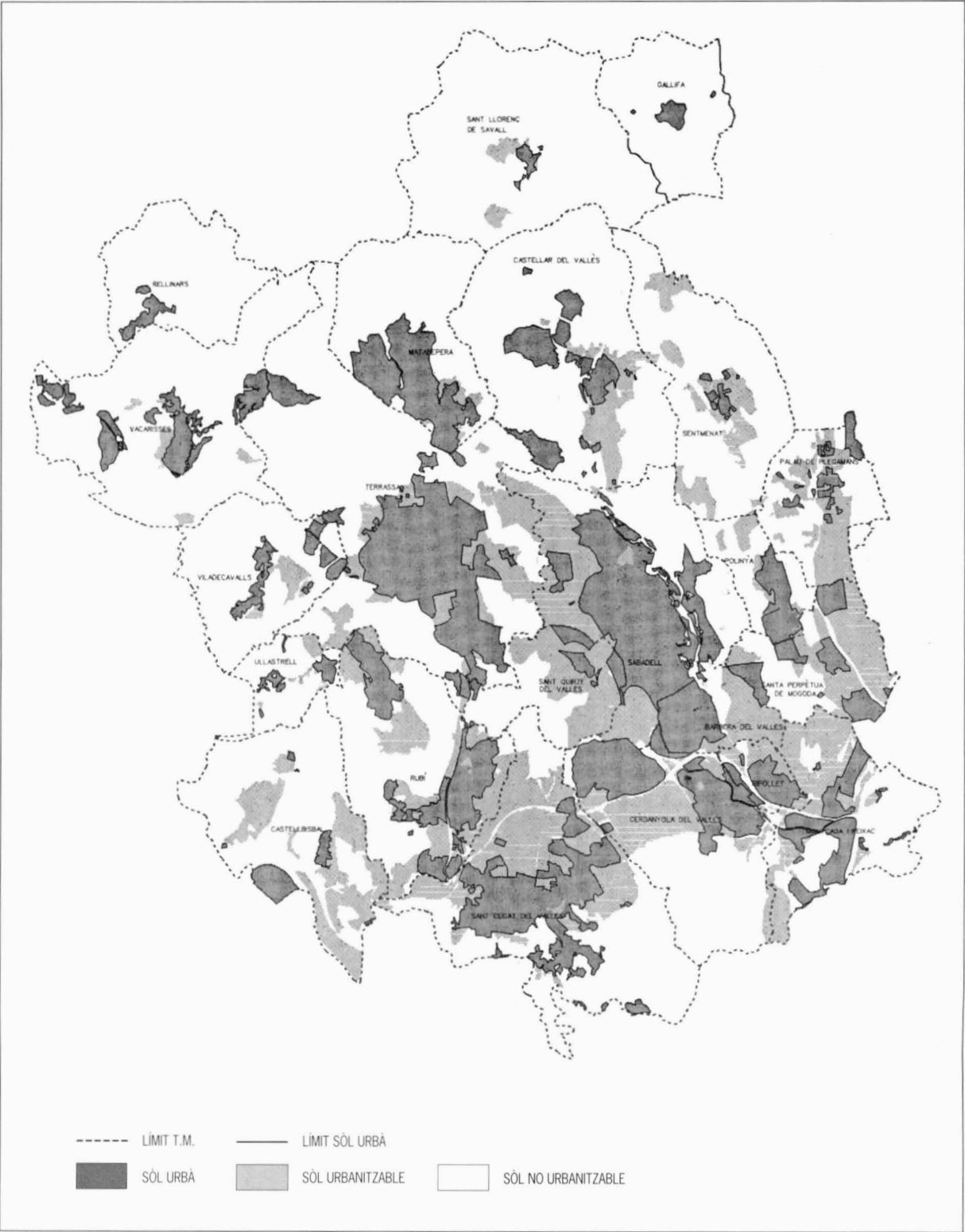
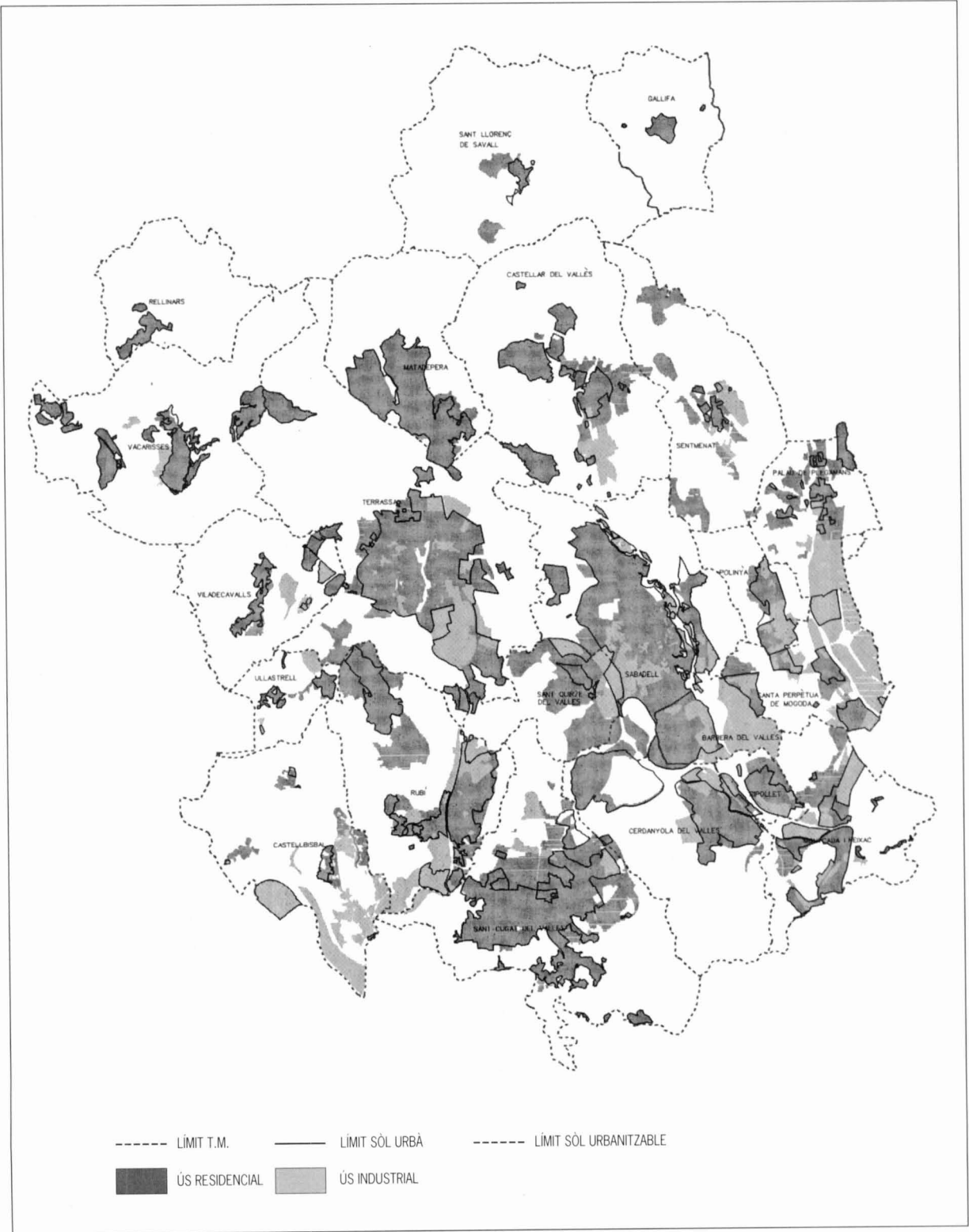


Figura 2. Usos del sòl urbanitzable



Taula 5. Planejament tramitat. Vallès Occidental

Municipi	Revisió parcial de PG	Revisió PAU i/o Modificació	Modificació PG	NC	PAU	PP	MPP	PEM PEMU	PE informació	PE altres	ED	PE supra- municipal
Barberà del Vallès (PG 78)	-	-	6	2	-	3	1	3	1	-	29	-
Castellar del Vallès (PG 78)	-	-	9	-	-	4	3	2	-	3	15	1
Castellbisbal (PG 92)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cerdanyola del Vallès (PG 76)	-	2	15	-	-	6	15	20	2	2	11	1
Gallifa (PG 71)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Matadepera (PG 83)	-	-	8	-	-	2	-	-	-	-	9	1
Montcada i Reixac (PG 76)	-	2	9	-	1	3	1	10	-	1	10	1
Palau de Plegamans (PG 78)	-	-	4	-	6	20	9	-	2	-	9	-
Polinyà (PG 78)	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	9	-
Rellinars (NS 93)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ripollet (PG 76)	-	2	8	-	-	2	-	9	2	3	6	1
Rubí (PG 81)	-	1	8	-	4	16	3	8	1	-	18	-
Sabadell (PG 78)	-	-	21	1	1	3	2	21	-	5	76	-
Sant Cugat del Vallès (PG 76)	-	2	16	-	14	20	8	43	14	8	47	1
Sant Llorenç Savall (PG 83)	-	-	2	-	1	3	1	1	-	-	3	1
Sant Quirze del Vallès (PG 78)	-	-	4	-	-	8	7	6	2	-	10	-
Sta. Perpètua de Mogoda (PG 78)	-	-	7	1	2	8	3	5	-	1	20	-
Sentmenat (PG 78)	-	-	-	-	2	9	-	2	-	-	4	-
Terrassa (PG 83)	-	-	12	-	1	7	1	23	1	14	39	1
Ullastrell (NSA 83)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vacarisses (PG 85)	1	-	1	-	-	4	-	15	1	-	1	1
Viladecavalls (PG 85)	-	-	2	-	-	2	-	3	-	-	5	-
TOTAL	2	9	135	4	32	120	54	171	27	37	321	9

nejament parcial anterior mig desenvolupat (Polinyà i Viladecavalls).

Les ciutats de Sabadell i Terrassa, amb nuclis de sòl urbà extens i ja molt consolidats, es caracteritzen lògicament pel gran nombre de plans especials i d'estudis de detall, més que no pels sectors urbanitzables. Bona part d'aquests plans especials corresponen a transformacions d'ús cap a residencial d'antics vapors obsolets.

Tanmateix, del conjunt de municipis destaca Sant Cugat pel nombre i varietat de planejament derivat que ha tramitat, dinàmica que es correspon al fet que, en termes absoluts, és el municipi que ha tingut el major creixement de la comarca entre 1981 i 1991 (8.304 habitants).

6.3. Modificacions del Pla General

D'altra banda, la necessitat de canalitzar els fets nous i la voluntat de donar transparència als canvis i a les regles de joc es tradueixen en l'elevat nombre de modificacions de Pla General o norma subsidiària aprovats en els anys de vigència dels diversos planejaments generals, 135. Els municipis que més modificacions han tramitat són els de més població (Sabadell 21, Terrassa 12, Cerdanyola 15, Rubí 8, Montcada 9) o dinàmica (Sant Cugat 16).

El tipus de modificacions aprovades és molt variable i va des de qüestions de poca envergadura que han requerit el tràmit de modificació per raons més formals que de fons, fins a modificacions de gran abast o intensitat, com ho són algunes de les corresponents a Sabadell (l'Eix Macià i la reordenació del Ripoll), que estarien al límit del que serien quasi revisions parcials del pla vigent. Aquests dos exemples esmentats són prou significatius del caràcter del planejament com a instrument viu, com a eina flexible i adaptable, i també de la importància de dur, dia a dia, un procés de reflexió sobre la ciutat i l'ordenació urbana que permeti, sense discontinuïtat ni salts al buit, encaixar correctament, en un marc referencial escaient, els

fets nous traduïts, si cal, en expedients de modificació del planejament.

Un darrer apartat en l'anàlisi de l'evolució del planejament són les revisions de programa d'actuació i les revisions de pla pròpiament dites.

La figura de revisió de programa d'actuació en sentit estricte és molt poc utilitzada, i només s'ha dut a terme en dues ocasions als quatre municipis inclosos al Pla General Metropolità: la revisió per al quadrienni 1984-1988 i la del 1988-1992.

Rubí va dur a terme també una revisió del programa d'actuació l'any 1987, però ho féu amb un document que incloïa un important nombre de modificacions i l'adaptació a la Llei de Mesures d'adequació, així com el refós del planejament derivat aprovat i dels recursos estimats. Aquest complex document constitueix una àmplia posada al dia de la revisió del Pla General de 1981 que sense arribar a constituir una nova revisió pròpiament dita, substitueix totalment, com a document tècnic, el document de 1981. Aquest tipus d'expedient no s'ha tramitat a cap més municipi del Vallès Occidental, però sí a altres municipis del Vallès Oriental, i constitueix una figura a mig camí entre la modificació concreta i la revisió de molta utilitat per mantenir actualitzat el document Pla General.

Als municipis de Vacarisses i Ullastrell s'han aprovat, al cap de pocs anys de disposar per primer cop de la figura de planejament general, veritables revisions d'aquestes figures, motivades pel fet que, com hem dit, els documents anteriors van tenir un caràcter de mínims per controlar i adreçar els creixements produïts sense planejament. Als dos municipis, així que van poder notar els efectes controladors derivats del propi procés de planejament i més encara de la vigència d'aquest, es van adonar que els documents aprovats els quedaven curts, ja que s'havien plantejat en termes de passat i present, però no de futur. La proximitat d'Ullastrell a Terrassa i la progressiva millora de comunicacions de Vacarisses, amb la consolidació de la carretera de la Bauma i, sobretot, l'obertura de l'autopista Terrassa-Manresa, va moure els ajuntaments a pensar propostes més de futur.

Així, Vacarisses va tramitar una revisió anticipada, que es va aprovar el 7 de març de 1990, per crear una zona industrial de dimensió mitjana (12,34 Ha) i obtenir una certa base econòmica pròpia, trencant l'opció estrictament residencial proposada pel Pla de 1985. I Ullastrell ha substituït les normes subsidiàries tipus a de 1984 per unes noves normes tipus b, per tal de preveure reserves de sòl urbanitzable residencial de baixa densitat per canalitzar demanda procedent de Terrassa i un sector industrial amb l'objectiu, també, de diversificar les bases econòmiques del municipi.

7. Superfícies de sectors de sòl urbanitzable programat aprovats

La taula 6 i la figura 3 permeten completar la visió sobre el grau de desenvolupament del planejament general en el sòl urbanitzable programat al Vallès Occidental i fer una valoració comparativa en el marc de la Regió I.

Es pot veure-hi, agrupat per usos residencial, industrial i altres, quina proporció del sòl programat de cada comarca ha estat ja objecte de pla parcial que el desenvolupi.

Com es pot observar, el paper dinàmic del Vallès Occidental dins de la Regió I es tradueix també en el

fet que de les quatre comarques de la corona en creixement, és la que té, de bon troç, percentatge més alt de sòl desenvolupat (79%), mentre que a les altres tres comarques el percentatge del sòl programat que disposa de pla parcial no arriba al 50% (44,0%, 47,0%, 48,8%).

Però a més, cal posar en relleu que les 4.669,45 Ha de sòl programat del Vallès Occidental que tenen pla parcial representen el 47,48% –quasi la meitat– del total de 9.487,56 Ha que han estat desenvolupades a tota la Regió I.

Si es mira la distribució per usos, torna a destacar-se el caràcter de la comarca com a generadora d'activitat productiva: la superfície dels plans parcials industrials aprovats del Vallès Occidental és el 53,4% de tota la regió, i la dels sectors terciaris i mixtos, el 48,0%.

La superfície dels sectors residencials, tot i que té menys pes, representa tanmateix el 43,2% de la regió.

8. La revisió del Pla General de Sabadell

Com a complement de la valoració del planejament vigent al Vallès Occidental, en aquest apartat cal fer un comentari sobre la revisió del Pla General de

Taula 6. Sectors de sòl urbanitzable programat aprovats (Ha)								
	Total	Percentatges	Residencial	Percentatges	Industrial	Percentatges	Altres	Percentatges
Baix Llobregat	1.910,63 (3.914,30)	48,8 (19,4)	867,49 (1.797,36)	48,3 (17,3)	609,50 (1.146,42)	53,2 (18,0)	433,64 (970,52)	44,7 (29,9)
Barcelonès	299,02 (342,57)	87,3 (3,0)	125,28 (151,21)	82,9 (2,5)	60,34 (62,54)	96,5 (1,8)	113,40 (128,82)	88,0 (7,8)
Maresme	1.383,38 (3.145,87)	44,0 (14,0)	1.066,03 (2.122,73)	50,2 (21,3)	235,70 (589,52)	40,0 (6,9)	81,65 (433,62)	18,8 (5,6)
Vallès Occidental	4.669,45 (5.906,61)	79,0 (47,4)	2.162,79 (2.715,33)	79,7 (43,2)	1.809,58 (2.101,63)	86,1 (53,4)	697,08 (1.089,65)	64,0 (48,0)
Vallès Oriental	1.585,08 (3.370,96)	47,0 (16,1)	782,11 (1.813,69)	43,1 (15,6)	676,27 (1.016,59)	66,5 (19,9)	126,70 (540,68)	23,4 (8,7)
Regió I	9.847,56 (16.680,31)	100 (100)	5.003,70 (8.600,32)	50,8 (100)	3.391,39 (4.916,70)	34,4 (100)	1.452,47 (3.163,29)	14,7 (100)

Figura 3. Plans parcials aprovats



Sabadell per la significació que pot tenir en el planejament urbanístic de la comarca.

Com s'ha esmentat abans, la revisió del Pla General de Sabadell enceta el camí d'una previsible nova sèrie de revisions i/o actualitzacions dels Plans generals de la comarca del Vallès Occidental, començant per alguns municipis dels compresos al Pla Plurimunicipal de la Comarca de Sabadell, com Santa Perpètua de Mogoda i Palau de Plegamans.

Aquestes revisions de planejament general no es plantegen pròpiament com una reforma profunda del planejament vigent, sinó com un punt singular en l'evolució continuada del procés del planejament i de la seva execució, per tal de reordenar i posar al dia la documentació tècnica del pla, refonent tot el planejament derivat i les modificacions del pla anterior, i revisar alguns aspectes parcials del pla.

En el cas de Sabadell, aquest caràcter de la revisió és molt palès, per bé que introdueix alguns conceptes nous, prou interessants.

Des del punt de vista de classificació del sòl, la revisió només incideix de forma sensible respecte al Pla Comarcal de 1978 en la desclassificació cap a sòl no urbanitzable de quasi tota la reserva de sòl no programat corresponent a l'ACTUR, tal com ja es va fer al Pla General de Terrassa de 1983. I sense canviar la classificació d'urbanitzable programat del sector Sant Pau de Riusec, li canvia l'ús de residencial a industrial i de serveis, entenent que aquests destins són més coherents amb la posició perifèrica respecte a la ciutat, però ben comunicada amb la xarxa general (enllaç A-18, interpolar sud).

La revisió recull i integra en un discurs global les diverses peces que s'havien desenvolupat com a modificacions del pla de 1978: l'Eix Macià, la remodelació viària de la zona est, la reordenació de les vores del riu Ripoll, etc., tot completant-ne els aspectes que no s'havien desenvolupat prou, i proposa la configuració de noves àrees per a activitat terciària al llarg del front oest de la ciutat, recolzada sobre la ronda de connexió entre l'A-18 i el Quart Cinturó.

Com a nova aportació, cal esmentar la configuració d'unes extenses àrees de protecció agrícola, que es denominen Parc Agrícola, i s'integren jurídicament dins del concepte de sistema d'espais lliures, per tal de poder garantir des de l'Administració la preservació d'unes àrees properes a la ciutat que mantinguin el paisatge rural-agrícola, entès com una peça necessària en la qualitat mediambiental de la ciutat, a més de la seva funció de protecció de l'ús agrícola.

A més dels parcs agrícoles, la revisió proposa en el sòl no urbanitzable àmplies reserves de sistema d'espais lliures, amb caràcter de parc periurbà o ecològic-paisatgístic, que configuren en conjunt una forta protecció de les característiques paisatgístiques de l'entorn de la ciutat.

Des d'una consideració més global, la revisió del Pla de Sabadell reflecteix una molt més gran imbricació del planejament urbanístic amb la gestió i la política municipal, a diferència del Pla Comarcal que, per les característiques del moment, tenia un contingut més tècnic i més indefinit pel que fa a intencionalitats.



LES POLÍTIQUES DE SÒL: EL CAS DEL PLA GENERAL DE SABADELL

FRANCESC MESTRES

*Arquitecte. Director tècnic de l'Institut Municipal pel Desenvolupament
Estratègic de Sabadell. Ajuntament de Sabadell*

SUMARI

1. Els condicionants i les necessitats en la revisió del Pla General de Sabadell

2. Les opcions bàsiques adoptades

LES POLÍTIQUES DE SÒL: EL CAS DEL PLA GENERAL DE SABADELL

1. Els condicionants i les necessitats en la revisió del Pla General de Sabadell

És evident que la complexitat territorial de la comarca del Vallès Occidental és massa gran com per considerar-la unitàriament ja que les realitats municipals hi participen de forma diferent i per tant les reflexions i propòsits poden ser sobretot referències per comparar sobre l'ordenació i el paper a desenvolupar per les ciutats de l'anomenada segona corona, com les que configuren els sistemes metropolitans de Terrassa o de Sabadell.

La revisió del Pla General de Sabadell no pot ser entesa com a resultat d'un conjunt de propostes de futur, en un procés d'elaboració tancat en un període determinat. És el resultat d'un procés que parteix de la mateixa aplicació del Pla Comarcal de Sabadell aprovat l'any 1978, i que continuarà posteriorment, ja que la revisió deixa encara per resoldre alguns aspectes d'ordenació territorial importants des del punt de vista de la ciutat i de la mateixa estructuració metropolitana. En la revisió del Pla General de Sabadell s'ha invertit esforç, d'una banda en completar un discurs que s'ha anat forjant amb la pràctica urbanística dels últims anys, i d'altra, recompondre una documentació i un instrumental que s'havien fet fragmentaris al llarg d'aquest procés que comença el 1979. En aquest temps han tingut rellevància especial diferents «revisions» parcials del Pla en forma de modificacions. Cal destacar tres o quatre temes que esdevenen claus en la reflexió sobre la planificació i l'acció transformadora al llarg dels vuitanta que no es consoliden com a planejament fins al final de la dècada. Constitueixen les «peces anticipades» de la revisió:

a) Les modificacions de la vitalitat territorial en el sector est de la ciutat (1987) pel fet que introduïen el criteri de simplificar la xarxa metropolitana de comunicacions (eliminant l'anomenada autopista del Ripoll, entre el Tercer i el Quart Cinturó, i també qüestionava la previsió de la interpolar nord que doblava el Quart Cinturó). Es buscava la màxima simplificació econòmica i de l'impacte de les comunicacions sobre el territori.

b) La modificació del Pla General per ordenació del curs del riu Ripoll (iniciada amb els estudis previs l'any 1981, aprovada el 1988 i amb una previsió d'execució de 15 anys). Es pretén la integració del corredor de 7 km de llarg amb la ciutat. Va ser el primer exercici de fer compatible la relació activa entre l'espai buit i la ciutat edificada. Aquest Pla es complementa posteriorment per la modificació del Pla General a l'àmbit del riu Ripoll al terme municipal de Barberà, aigües avall, fet que constitueix una forma de coordinació del planejament a tenir en compte. La relació de la ciutat amb el territori lliure circumdant serà un dels temes en els quals més incidirà el Pla.

c) La modificació del Pla per l'ordenació del Parc Catalunya i de l'Eix Macià com a creació d'una nova centralitat (iniciada el 1984, aprovada el 1989 i en execució). Esdevé punt de referència per la requalificació de la ciutat però, com veurem, ultrapassa l'àmbit municipal. És el tema més ric, dins del nostre àmbit municipal, d'assaig sobre la capacitat de transformació de la pròpia ciutat a partir d'incorporar elements de descentralització metropolitana. Constitueix una promoció pública (Ajuntament-Generallitat) vinculada a l'increment d'espai lliure a l'interior de la ciutat; el Parc Catalunya esdevé un gran espai públic que es financia íntegrament amb els plusvàlues de l'operació. Es dona així satisfacció a dues necessitats bàsiques: el reforç de capitalitat i d'identitat urbana amb un nou centre de qualitat que pot ser equiparable a un espai de la ciutat central, i l'aportació d'un gran espai lliure a l'interior de la ciutat que revaloritza encara més l'operació de l'eix a part de satisfer una reivindicació general de la ciutat.

d) Es pot afegir, finalment, la modificació anticipada i l'actualització urbanística de la quarantena d'illes de transformació d'ús previstes pel Pla General de 1978, perquè aquesta modificació, aprovada el 1990, ha suposat un diàleg amb els sectors industrials sobre la conveniència i les possibilitats del trasllat i reconversió de

l'espai urbà interior cap a usos residencials i espais públics, i ens planteja també una aproximació sobre la capacitat de transformació de la pròpia ciutat construïda.

Amb aquest bagatge, entre d'altres experiències, es va iniciar la revisió del Pla tot plantejant alguns aspectes que poden ser d'interès.

Sabadell és en el moment d'inici de la revisió (finals dels vuitanta) una ciutat que s'ha transformat i que ha crescut interiorment (el Parc i l'Eix són a punt, s'ha construït un nou barri, amb 1.000 habitatges de promoció municipal a la plaça d'Espanya, les transformacions d'ús van consolidant-se a l'exemple, el nou sector industrial de Can Roqueta; tot això suposa operacions de renovació interior o de completament urbà en gran part). La ciutat no s'ha expansionat, no ha crescut en grandària. La iniciativa pública ha tingut una incidència molt gran en aquest procés actuant sobre peces grans de transformació, urbanitzant i reequipant les parts de la ciutat deficitàries, mentre que la incidència privada s'ha limitat a operacions de completament de mida més aviat reduïda.

El sòl urbanitzable previst pel Pla General de 1978 està aturat per manca d'iniciatives. Però també per imprecisió o indefinició de com encaixar el creixement amb la pròpia ciutat existent i amb el territori circumdant; o amb la xarxa viària estructuradora del territori. També en alguns casos està compromès amb plans parcials aprovats a la dècada dels seixanta que no tenen sortida actualment per raons de mercat o de localització (Sant Pau de Riusec i Castellarnau). Aquests temes esdevindran objectius principals de la revisió.

Per tant, constitueixen aspectes bàsics del debat resoldre el completament físic de la ciutat, decidint cap a on créixer i amb quina dimensió i amb quina relació de complementarietat amb els municipis de la ciutat real (el sistema urbà de Sabadell). Però també amb quin grau d'incidència i presència en el context metropolità, mitjançant l'especialitza-

ció d'usos en determinats llocs que jutgem estratègics en funció de la seva actual o futura accessibilitat.

Dos aspectes semblen essencials a l'hora d'iniciar la revisió. En primer lloc, fer compatible reforçar la presència de la ciutat en el conjunt metropolità amb elements de centralitat (consolidant l'Eix Macià i creant noves polaritats) i mantenir alhora un equilibri urbà, en el sentit d'identitat, de no dilluir-se en un conjunt indiferenciat. Sembla necessari estructurar el subcentre metropolità de Sabadell amb nivells de qualitat equiparables als de la ciutat central i, d'altra banda, facilitar la seva especialització en funcions productives, de consum, de lleure o residencial. Això obliga a fer tria i obrir possibilitats concretes sense transgredir els límits de la coherència que planteja el Pla Comarcal de 1978, tot respectant-lo ja que és l'únic referent cohesionador.

En segon lloc, seleccionar sobre quins punts del territori amb valor estratègic cal incidir de forma determinant pel seu futur, mantenint una relació entre la ciutat construïda i l'espai lliure de l'entorn. S'ha d'establir i mantenir un equilibri entre l'expansió urbana (creixement) i l'espai lliure, invertint el discurs que el creixement comporta expansió física. Així, es passa en primer terme als conceptes de «reestructuració» urbana i de reinvençió sobre les possibilitats de la perifèria d'espais lliures. Això constitueix una aposta per la major «qualitat ambiental» i territorial, amb la finalitat de no forçar el territori.

En aquesta tessitura s'hi conjuguen dues línies de treball, dues possibilitats:

- a) Consolidar el model urbà central de Sabadell en relació amb el seu *hinterland* (ciutat real) tot configurant-lo com a centre econòmic, de serveis i de comunicacions jugant amb mecanismes de recomposició urbana i de reequilibri intern (es pot parlar de l'urbanisme clàssic, de reforma interior, completament, distribució dels

serveis, millores de la xarxa interna i la mobilitat, reserves de sòl públic...).

b) Però, també, impulsar un model de centralitat superior al municipal i comarcal (pensem en un radi de 30 km des de Barcelona), valorant les actuacions estratègiques de nova activitat o residència, i les iniciatives que tendeixin a valorar el territori com a quelcom amb voluntat de ser, de forma permanent, espai lliure sense més ús que el de reserva ecològica. L'àrea metropolitana necessita, al nostre entendre, preservar, relativament nets d'edificació, sectors del seu territori la finalitat decisiva dels quals ha de ser articular corredors d'espais lliures de tota activitat (cal un urbanisme més anticipador, ja que falten referències de planificació més global).

2. Les opcions bàsiques adoptades

Cal ara sintetitzar les opcions bàsiques del Pla General revisat, emmarcades en les anteriors consideracions, que poden agrupar-se en aquests dos aspectes: consolidació del model urbà central i en l'impuls d'actuacions estratègiques.

Primera opció: limitar el creixement urbà (expansió en el territori) buscant una relació equilibrada entre renovació interna i expansió mesurada (grandària de la ciutat), com a garantia d'identitat (capacitat pròpia) i d'un nivell de qualitat sostenible. Aquesta decisió comporta un debat important per entendre la ciutat més enllà dels seus límits administratius. Això es concreta:

- Quantitativament, en una relació entre el nou espai residencial i la capacitat de renovació interior de l'ordre del 50% i 50% (7.500 habitatges de nova construcció en sòl urbanitzable i capacitat de 7.500 habitatges en àrees de renovació urbana). La participació del centre de la ciutat amb la renovació-transformació d'illes d'edificació i d'indústria obsoleta és de prop de 2.000 habitatges de capacitat (en aquest moment hi ha planejament aprovat o en tràmit

amb capacitat per a 1.000 habitatges al centre i amb possibilitats d'actuació immediata de 600 habitatges més).

- El sòl urbanitzable residencial es limita a una ocupació del 3,7% del territori municipal, amb una extensió dels sectors residencials de 170 Ha. Les densitats brutes mitjanes oscil·len entre 45 i 50 habitatges/hectàrea. Per tant, constituïran creixements amb densitat important (amb gruix de ciutat, no suburbans). Això no es redueix exclusivament a un problema de disponibilitat d'espai, sinó d'assegurar la realització d'un nivell d'urbanització de qualitat i de continuïtat urbana. És una opció conscient que es vol un determinat tipus de ciutat a l'espai de Sabadell, però que cal entendre-la completada per l'oferta residencial de caràcter suburbà dels municipis de l'entorn.

- En tant que hi ha escàs marge de sòl disponible per habitatge, s'incorporen mecanismes correctors del mercat del sòl i habitatge mitjançant la qualificació d'àrees per habitatge en règim de protecció (possiblement de preu taxat). S'aprofita per aquesta finalitat la legislació estatal. Aquesta qualificació de sòl correspon a una capacitat d'1/3 del conjunt de nous habitatges previstos. Paral·lelament, es juga el compromís d'intervenció pública en el mercat del sòl i l'habitatge mitjançant l'increment de patrimoni municipal (especialment en conjuntures econòmiques baixes-recessió) tal com l'experiència de la política de sòl i habitatge precedent ha demostrat. Aquesta política s'aplica a diversos sectors de creixement i també a espais de completament interior. El Pla es dirigeix al propòsit de mantenir un ritme de producció mitjà de 250 habitatges/any per part de l'empresa municipal (VIMUSA), en el qual es considera també la diversificació del tipus d'oferta residencial i la possibilitat d'introduir un cert nivell de mobilitat (habitatge de lloguer).

- Es dirigeix el creixement concentradament cap a completar la ciutat al Nord-Nord-oest (di-

recció Terrassa), integrant la urbanització de Castellarnau a la ciutat, i evitant totalment la dispersió en noves àrees. Es limiten molt les possibilitats de creixement que atorgava el Pla anterior així com el sòl urbanitzable a l'ACTUR Sabadell-Terrassa i als terrenys al voltant de l'entrada Sud (A-18) vora l'aeroport, que es requalifiquen per a usos no residencials.

– En aquesta opció és clar –cal insistir-hi– que l'oferta residencial de la ciutat real es complementa entre les diferents possibilitats dels altres municipis del sistema urbà de Sabadell (majors disponibilitats de sòl i, per tant, de qualificacions amb densitats menors). No obstant això, la proposta està pensada des de la pròpia ciutat i s'hauria de contrastar quantitativament i qualitativa amb les necessitats i impossibilitats del conjunt comarcal, i també dins l'àmbit de l'AMB.

Segona opció: Contribuir responsablement a mantenir un territori lliure a l'entorn de la ciutat com a element d'identitat territorial, necessari per a l'equilibri del sistema metropolità des del punt de vista ecològic, però també cultural i paisatgístic. La participació en el manteniment de la part de territori que correspon al municipi, dels corredors «ecològics» de Sant Llorenç a Sant Quirze i de la riera de Santiga (espais lliures a la riera de Caldes) es vol també com a garantia d'identificació dels diferents sistemes urbans a partir d'aquests separadors lliures.

– D'una banda es juga, en el transcurs de la pròpia revisió del Pla, a vincular el creixement (residencial o bé d'activitats) amb l'alliberament de sòl per mantenir-lo permanentment lliure, mitjançant negociacions que s'han tancat amb convenis entre propietaris i l'Ajuntament en quatre sectors de creixement. En aquests casos s'ha convingut, a partir de les propostes inicials enunciades a l'Avanç de Pla, la cessió anticipada de sòl per a finalitats agrícoles i forestals (100 Ha). Aquests sòls se situen en una corona fora del límit d'urbanització. El compromís de la propietat és de lliurar-los nets d'activitats irregulars i d'edificacions fora d'ordenació abans de desenvolupar el planejament.

– Per tant, l'Administració es dirigeix i es compromet a la gestió d'aquests espais lliures amb la garantia de mantenir els contractes d'arrendament als pagesos que cultiven la terra i, per tant, continuar amb els conreus o els boscos, segons el cas (aquest tipus de gestió ja té el precedent de l'ICS a Gallecs).

– Amb l'ordenació general del Pla s'introdueixen nous criteris d'intervenció activa sobre el sòl no urbanitzable mitjançant la qualificació de sistemes en extenses àrees qualificades com a parc agrícola (terres al límit amb Terrassa que formen part de la delimitació de l'ACTUR), de parc periurbà a les àrees de conservació del bosc (Castellarnau, bosc de Can Deu) o de la seva ampliació (la Salut) o de parc ecològic-paisatgístic (torrenteres). La qualificació permet el manteniment de la titularitat privada, però la possibilitat d'expropiació de terrenys amb un ús disconforme amb les finalitats assenyalades pel Pla, prèvia ordenació de cada àrea mitjançant un Pla Especial.

– Per aconseguir la continuïtat dels cultius agrícoles i una dinàmica de control d'aquest sòl, es busquen fórmules de creació d'activitats a les edificacions rurals existents o de creació de nous centres d'activitat. És el cas del conveni amb la Universitat Autònoma (Facultat de Veterinària) per a la creació de granges experimentals (pràctiques docents i assaigs) a l'àrea de Mas Canals. També es garanteixen activitats privades per al manteniment i l'impuls dels parcs periurbans pensats de cara a la freqüentació més intensiva de la població.

– Aquesta consideració de l'espai lliure de l'entorn de la ciutat (corredors) fa passar el percentatge d'extensió de l'anterior Pla (el 33% del terme municipal) al 44% del nou Pla. Comporta una nova dimensió en els estàndards d'espais lliures periurbans a l'hora de considerar la realitat dels sistemes urbans de l'àmbit metropolità. Als 11 m² per habitant d'espais lliures urbans (les places, els jardins i els parcs

interiors), cal afegir-hi en aquest cas els 5 m²/hab. provinents dels espais lliures del corredor del Ripoll, més els 22 m²/hab. del sistema d'espais lliures periurbans (parcs agrícoles, forestals o ecològics). En conjunt, s'aconsegueix un nivell de 38 m² per habitant de reserva per a espais lliures.

– També s'imposen mecanismes de control, en la mesura de les nostres possibilitats, de la incidència sobre l'espai lliure del territori que tenen les grans obres d'infraestructura (Quart Cinturó, Ronda Est i Ronda Oest). Això s'ha dut a terme des de la previsió i la negociació dels seus respectius traçats: s'ha exercit durant el procés de revisió per a la protecció de les franges de terrenys laterals al traçat de les vies, i també per a la preservació de l'espai no urbanitzable, prèvia definició de l'ordenació mitjançant un Pla Especial. Cal remarcar això per què el tema del traçat i la incidència mediambiental del Quart Cinturó s'haurà de plantejar a l'àmbit supracomarcal perquè pot produir efectes molt negatius si va aplegant activitats de forma no planificada. En aquest mateix sentit, també s'ha esmentat abans l'ordenació del riu Ripoll i la necessitat que hi hagi continuïtat de tractaments en els municipis veïns. Això es pot estendre al tractament del sòl lliure i dels itineraris.

Tercera opció: Es tracta de millorar la posició de Sabadell guanyant més centralitat a escala metropolitana mitjançant l'increment d'accessibilitat i el reforçament amb major dotació terciària productiva en els punts estratègics del territori.

– L'oferta de major accessibilitat es pretén mitjançant la consolidació de malla metropolitana de comunicacions que faciliti més mobilitat a diferents nivells amb els següents elements:

a) Simplificació del model viari previst al Pla Comarcal (xarxa arterial metropolitana) suprimint la reserva de la interpolar nord

(Canovelles-Palau de Plegamans seguint el Quart Cinturó).

b) Millora de la interrelació municipal amb la definició del traçat de la ronda Est de Sabadell (a l'altra banda del Ripoll), que facilitarà la comunicació amb tots els municipis les carreteres dels quals conflueixen al centre de la ciutat (Castellar, Polinyà, Sentmenat, Palau, Santa Perpètua), on se situa la major part del sòl industrial de l'àrea d'influència de Sabadell.

c) Consolidació de l'autopista de Terrassa (A-18) com a corredor o avinguda urbana mitjançant el reforçament de vials laterals de servei que ajudin a descongestionar-la del trànsit de curt recorregut.

d) I, sobretot, la incorporació de la ronda Oest, que rega el creixement urbà de ponent i que enllaça direccionalment el traçat previst pel túnel d'Horta (passant pel centre direccional de Sant Cugat-Cerdanyola fins a l'A-18) amb tota la façana urbana de Sabadell fins al Quart Cinturó, proporcionant un nou servei d'accessos a la ciutat pel Nord-Nord-oest.

– D'altra banda, es pretén establir condicions de major centralitat mitjançant el reforç de les àrees d'activitat econòmica presents, i també amb la introducció de noves, que permetin una major especialització productiva i en serveis.

a) Primerament, la consolidació de l'Eix Macià mantenint el seu estàndard de qualitat. Això passa per consolidar els 65.000 m² de sostre comercial. Gairebé tan gran com tot el comerç tradicional acumulat al centre de la ciutat (71.000 m²), aquest sector gaudeix de bones perspectives fins al moment, a l'igual que el servei dels tres hotels existents. Però també cal consolidar els 66.000 m² de sostre per a oficines, que gairebé doblen el que existeix al centre de

la ciutat (35.000 m²) i que actualment tenen majors dificultats de promoció. L'Eix consolida també els 28.000 m² d'habitatges i els espais d'oci (multicines) ja iniciats. Caldrà completar-lo definitivament amb les instal·lacions culturals i de promoció econòmica de la ciutat (Fòrum) conjuntament amb la instal·lació de serveis administratius els projectes dels quals estan en fase de discussió. En l'èxit de l'Eix, fins al moment, hi ha concorregut un conjunt de circumstàncies que en síntesi són aquestes:

- Domini municipal de la propietat del sòl en pràcticament la totalitat de les 40 hectàrees del parc i l'Eix (aquest n'ocupa el 10%) mitjançant la compra municipal durant el període 1981-1984.

- Combinació dels estudis de mercat amb els processos de planejament de forma flexible, no condicionant d'entrada el projecte però partint d'una idea unitària i no fragmentada.

- Un cop definits els continguts necessaris, configurar un projecte d'ordenació global volumètric i funcional que serveixi per encaixar el concurs d'adjudicació de parcel·les (on es valora tant l'oferta comercial com la formal dels projectes).

- Consolidació del planejament de detall en el darrer pas quan se sap exactament el que es vol construir.

b) De forma simultània a la consolidació de l'Eix cal desenvolupar les accions de reequilibri interior actuant primordialment en la recomposició del centre històric de la ciutat (lligant-lo a l'atracció exterior que facilita

l'Eix) i reforçant l'activitat present a Llevant, més especialitzada en formació universitària i de formació de cara a noves possibilitats d'especialització productiva (escoles de disseny, informàtica, idiomes, empresarials).

c) El Pla també proposa la configuració d'un nou eix d'activitats lligat a la ronda Oest i als nous creixements, amb ordenacions mixtes industrials i terciàries (de tipus comercial en superfície mitjana) a les noves entrades de Sabadell des de la ronda Oest. Aquests sectors formen part dels convenis signats i estan essent estudiats per al seu desenvolupament a partir de l'aprovació del Pla.

d) La consolidació de la potencialitat econòmica industrial-productiva pròpia mantenint el sòl industrial existent i donant major flexibilitat en la distribució dels usos (compatibilitats i nova regulació de l'ordenança d'ús i activitats), però amb la consideració que les àrees industrials de Sabadell se situen als municipis de la seva influència (Sant Quirze, Barberà, Castellar i el corredor de la riera de Caldes).

Finalment, cal dir que la revisió només ha resolt parcialment la renovació del sud de la ciutat, on les peces clau consisteixen en la renovació de l'estació de Renfe Sud i la consolidació de l'aeroport, les funcions del qual s'han de definir per fer-lo competitiu com a centre logístic de serveis i també comercialment. La potenciació de l'aeroport obrirà una expectativa de renovació de la façana sud de la ciutat, que el Pla ha preparat amb la qualificació de sòl per a indústria, serveis i àrees recreatives (als terrenys propers a la Universitat Autònoma per tal de mantenir el paisatge obert existent en el lloc), però que caldrà definir a partir de les múltiples possibilitats que ofereix.

ELS TRANSPORTS I LA XARXA VIÀRIA
AL VALLÈS OCCIDENTAL

PERE MONTAÑA

Arquitecte. Gerent d'Urbanisme de l'Ajuntament de Terrassa

SUMARI

1. La problemàtica plantejada

3. La xarxa viària

**2. El transport de viatgers per ferrocarril
i carretera**

4. El Quart Cinturó (B-40)

ELS TRANSPORTS I LA XARXA VIÀRIA AL VALLÈS OCCIDENTAL

1. La problemàtica plantejada

La mobilitat al Vallès Occidental s'ha convertit en un dels elements clau per al seu desenvolupament. La força dels seus nuclis urbans, la seva implantació industrial i el nivell de desenvolupament dels serveis, entre d'altres factors, s'ha de recolzar ineludiblement en la capacitat d'absorció de la mobilitat induïda i també en la qualitat dels diferents components de la infraestructura de transport.

L'estructura del Vallès Occidental és suficientment complexa i la seva posició territorial suficientment compromesa com per resultar un àmbit territorial estratègic des del punt de vista de la xarxa de comunicacions catalana.

Darrerament són moltes les opinions que es formulen a partir de considerar el Vallès Occidental com el «contenedor» de la possible –però probable?– descentralització de Barcelona-ciutat i el seu entorn metropolità. Alhora, aquestes formulacions es basen en gran mesura en la bona relació territorial dimanant d'un bon nivell de comunicació. Sovint sentirem a dir: «El Vallès Occidental té la millor comunicació possible respecte als diferents pòls estratègics per al desenvolupament econòmic del país». La innegable tradició industrial i la potència i qualitat del seu desenvolupament urbà semblen, fins i tot, quedar subordinats al potencial del seu nivell de comunicació com si aquest factor per si sol pogués comportar un desenvolupament fins ara desconegut, encara que iniciat, jugant un paper fonamental en la consolidació de «l'arc mediterrani» com a estructura de reforç de Barcelona i la Regió Metropolitana.

Pero, ¿és veritat que el Vallès Occidental té un bon nivell d'infraestructures de transport? ¿La seva xarxa viària és suficient? És de suficient qualitat? ¿És l'adequada per als requeriments de mobilitat? ¿La xarxa ferroviària està ben implantada i millor desenvolupada?

Al Vallès Occidental hi viuen prop de 700.000 ciutadans i hi treballa un nombre de persones similar.

Hi ha prop de 300.000 vehicles censats, dels quals gairebé 80% són cotxes (vegeu taula 1). Aquest parc d'automòbils, en creixement encara, genera una demanda interna, a la comarca, molt forta i també la genera entre el Vallès Occidental i les comarques veïnes amb una relació molt intensa amb Barcelona-ciutat. Aquestes dades, entre moltes d'altres, configuren el Vallès Occidental com una de les àrees urbanes més importants de Catalunya i fins i tot de la resta del país.

En una àrea urbana d'aquesta magnitud, la mobilitat ha de ser forçosament molt complexa i fins avui s'ha desenvolupat utilitzant infraestructures viàries i de transport basades en la radialitat focalitzada a Barcelona. La infraestructura existent al Vallès Occidental no ha estat ni dissenyada ni executada per tal de crear una xarxa amb qualitat urbana per servir les necessitats de les poblacions de la comarca, sinó que ha estat plantejada per servir l'accessibilitat de Barcelona i els seus requeriments de mobilitat.

D'altra banda, el gran nivell d'implantació de nous nuclis urbanitzats i habitats, així com l'extensió dels nous polígons industrials i l'emplaçament de nous serveis amb escassa accessibilitat amb transport públic, obliga els habitants del Vallès Occidental a utilitzar el seu vehicle particular per a la majoria dels seus desplaçaments. La pressió respecte a la demanda d'infraestructures que es pot derivar d'aquest fenomen s'ha de resoldre complementant l'actual tendència a la construcció de noves vies amb tipologia d'autopista, mitjançant la millora i la completació de les carreteres existents per relacionar adequadament el Vallès Occidental amb Barcelona i el sistema metropolità, el Maresme, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat.

Per tant, per al conjunt de poblacions del Vallès Occidental, tan important com completar la xarxa d'autopistes d'accés a Barcelona ha de ser la millora i la completació de la xarxa local o comarcal, molt lligada als nuclis urbans i amb els nivells

Taula 1. Cens de població i vehicles al Vallès Occidental

Municipi	Turismes 1986	Vehicles 1986	Vehicles/ 1000 habitants	Turismes/ 1000 habitants	Població 1985	Turismes 1991	Vehicles 1991
Barberà del Vallès	8.260	10.081	337	276	29.917	10.771	14.235
Castellar del Vallès	3.580	4.557	392	308	11.637	5.181	6.966
Castellbisbal	1.099	1.577	389	271	4.057	1.963	2.955
Cerdanyola del Vallès	13.182	15.980	298	246	53.537	18.639	24.058
Gallifa	43	64	800	538	80	55	91
Matadepera	1.156	1.474	422	331	3.495	2.188	3.052
Montcada i Reixac	7.853	9.700	380	308	25.499	9.445	12.348
Palau de Plegamans	1.570	2.105	446	332	4.324	3.276	4.917
Polinyà	857	1.205	440	313	2.338	1.417	2.190
Rellinars	59	92	517	331	78	82	146
Ripollet	7.011	8.725	338	271	25.833	8.625	11.409
Rubí	12.234	14.816	320	264	46.560	16.908	22.068
Sabadell	60.147	74.784	402	323	186.215	65.873	86.843
Santa Perpètua de Mogoda	4.121	5.229	347	274	15.051	6.499	8.778
Sant Cugat del Vallès	11.474	14.472	410	325	35.502	16.662	21.926
Sant Llorenç Savall	455	608	325	243	1.873	624	909
Sant Quirze del Vallès	1.241	1.557	241	192	6.470	3.614	4.929
Sentmenat	1.188	1.572	397	300	3.964	1.620	2.377
Terrassa	53.790	67.665	423	336	160.005	60.965	81.639
Ullastrell	249	355	410	288	865	332	522
Vacarisses	164	250	421	276	594	339	564
Viladecavalls	549	728	304	230	2.592	1.342	1.960
TOTAL	190.282	237.596	383	307	620.486	236.420	314.882

Font: Ole Thorson. INTRA.

de servei i equipament necessaris per a la promoció del transport públic.

2. El transport de viatgers per ferrocarril i carretera

El transport de viatgers i mercaderies es desenvolupa al Vallès Occidental fonamentalment per carretera, i més de dos terços del total de viatges es fan utilitzant el transport privat en front a un terç que opta pel transport col·lectiu o públic (vegeu taula 2 i figura 1).

No obstant això, cal esmentar que no sempre ha estat així i es podria considerar que fins a la implantació de l'autopista A-18 i l'accés per autopista a la Diagonal de Barcelona des de Molins de Rei, el medi de transport que havia donat major accessibilitat relativa a una part important de l'entorn metropolità de Barcelona era el tren.

Els darrers anys s'ha produït una variació substancial respecte les accessibilitats relatives, fonamentalment pel que fa a les hores punta, en tant que les obres en infraestructura de transport executa-

Taula 2. Distribució modal dels viatges totals generats. Nombre de viatges en cotxe/transport públic/peu

Municipi	1986					
	Cotxe	Percentatge	Transport públic	Percentatge	Peu	Percentatge
Barcelona	200.573	22,4	353.229	39,5	339.785	38,0
l'Hospitalet de Llobregat	27.626	18,9	42.332	29,0	75.992	52,1
Mataró	16.426	29,5	3.505	6,3	35.694	64,2
Sabadell	29.699	32,0	17.122	18,4	46.090	49,6
Terrassa	21.058	27,9	4.767	6,3	49.647	65,8
Rubí	5.915	23,3	3.878	15,2	15.647	61,5
Granollers	8.572	31,3	3.090	11,3	15.732	57,4
Vilafranca del Penedès	2.922	20,2	854	5,9	10.702	73,9
Vilanova i la Geltrú	4.876	21,0	2.197	9,5	16.115	69,5

Municipi	1991					
	Cotxe	Percentatge	Transport públic	Percentatge	Peu	Percentatge
Barcelona	236.831	28,0	361.177	42,7	247.843	29,3
l'Hospitalet de Llobregat	36.735	25,3	53.663	37,0	54.551	37,6
Mataró	20.475	36,8	4.655	8,4	30.492	54,8
Sabadell	42.749	43,8	22.085	22,6	32.843	33,6
Terrassa	35.294	45,0	11.550	14,7	31.541	40,2
Rubí	11.589	40,3	5.552	19,3	11.637	40,4
Granollers	12.078	42,8	3.224	11,4	12.949	45,8
Vilafranca del Penedès	5.010	33,1	1.220	8,0	8.921	58,9
Vilanova i la Geltrú	8.304	35,3	2.798	11,9	12.424	52,8

Font: Ole Thorson. INTRA.

des a la Regió I han estat enfocades principalment per la potenciació de la mobilitat en cotxe. L'autopista a Manresa, l'autopista Rubí-Terrassa, els túnels de Vallvidrera, el nus de la Trinitat i el conjunt de les rondes de Barcelona, entre d'altres, són clars exponents d'aquesta tendència.

Mentrestant, en aquest mateix període de temps, pel que fa a la infraestructura ferroviària s'han fet ben poques coses. No es pot dir que invertir en soterraments, supressió de passos a nivell, alguna nova estació (com la de l'Hospital General) al traçat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, o la millora dels equips dotant-los de major comodi-

tat per a l'usuari, signifiquin millores que no s'han de tenir en compte; ben al contrari, de segur que són del tot imprescindibles, però això no contribueix a millorar l'accessibilitat, augmentar les capacitats de transport i, en definitiva, competir amb el cotxe i les seves virtuts. A part de la doble via als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya fins a Terrassa i Sabadell, la resta de la infraestructura ferroviària podríem dir que és la mateixa o que s'assembla molt a la de principis de segle.

En aquest sentit, és important tenir en compte que el plantejament no ha de ser en cap cas una simple afirmació en el sentit que més trens ens solu-

cionaran tots els problemes de mobilitat i transport, però sens dubte comença a arribar l'hora de considerar la necessitat de comunicar el Vallès Occidental amb el Baix Llobregat, lligant serveis a desenvolupament industrial i plantejant una xarxa que en diversos sentits funcioni amb freqüències, interrelacions i flexibilitats corresponents al «metro exprés» o qualsevol model alternatiu equivalent al grau de desenvolupament urbà, industrial o de serveis de la totalitat de la Regió I.

Aquesta situació referida al transport per ferrocarril és molt similar a la del transport col·lectiu per carretera, malgrat que, com s'ha citat anteriorment, és la infraestructura en xarxa viària pensada per a l'automòbil la que més s'ha desenvolupat els darrers anys al Vallès Occidental i al conjunt de la Regió I.

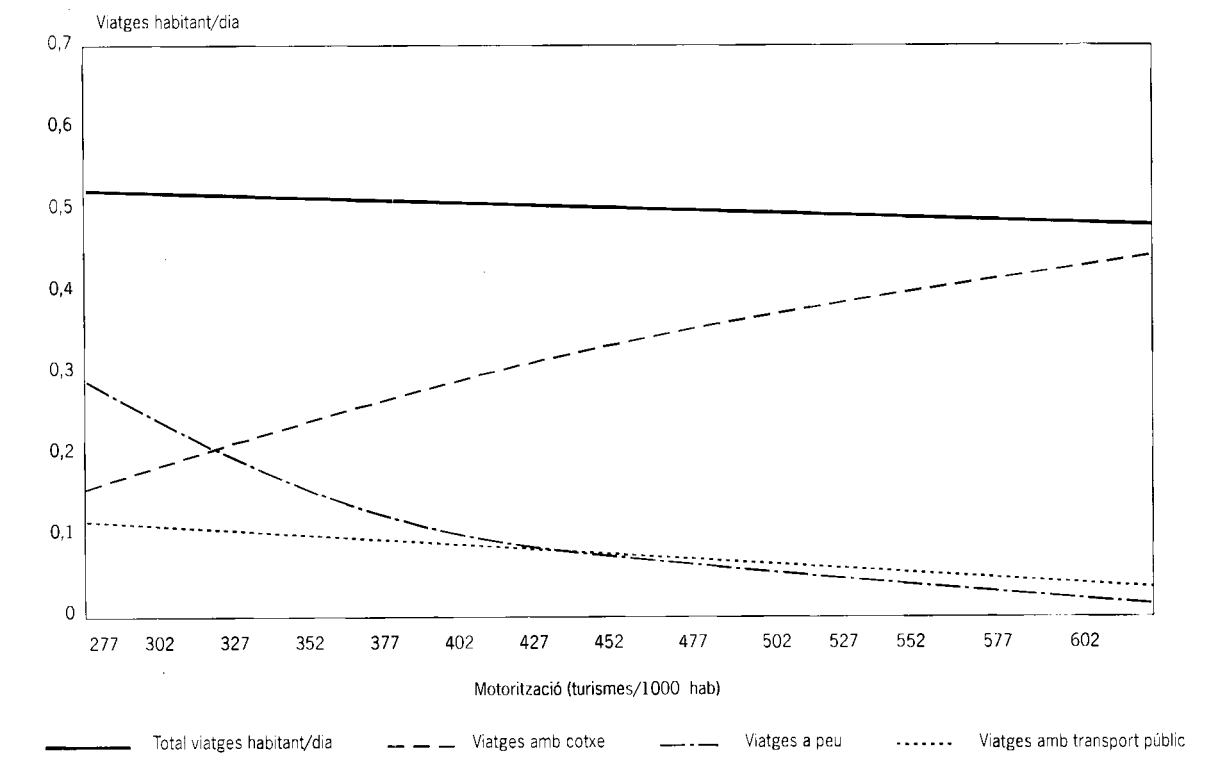
Cal considerar, per tant, que la completació de la

xarxa d'autopistes no contribueix a la millora dels serveis de transport públic per carretera.

En l'estudi del transport del Vallès Occidental, dirigit per Ole Thorson, s'identifiquen 65 línies amb origen i/o destinació al Vallès Occidental, servides per un total de 22 empreses diferents, cada línia amb la seva concessió específica, en molts casos entrant en clara competència i fins i tot en situacions de bloqueig que fan difícil adaptar l'oferta de transport a l'evolució de la demanda a la comarca.

Només aquestes dades ens fan pensar que cal abordar una important racionalització d'aquesta modalitat de transport. En aquest sentit, el retard en la implantació a les ciutats de les noves estacions d'autobusos, desenvolupades com a punts d'intercanvi entre el cotxe particular i el transport públic, i la seva relació amb les xarxes dels diferents serveis de transport públic urbà són obsta-

Figura 1. Relació de viatges habitant/dia i motorització a l'àrea d'estudi. EMO 1991



cles clau per millorar els índexs de servei d'aquesta modalitat, fent-la més competitiva i amb possibilitats reals d'arribar al conjunt de la població independentment del grau de disseminació de nuclis habitats i de polígons d'activitat.

Si la nova xarxa d'autopistes no ajuda a millorar el transport públic per carretera, caldrà pensar que només un arranjament substancial de la xarxa de carreteres locals o comarcals permetrà perfeccionar aquest servei, dotant aquestes vies de la infraestructura necessària (senyalització, parades, il·luminació...) que les faci compatibles amb el nivell de servei que es requereix.

3. La xarxa viària

A l'àmbit d'estudi, la xarxa viària de primer ordre es desenvolupa fonamentalment de forma radial respecte a Barcelona, pensada per entrar i sortir de la ciutat central, i no aporta excessives alternatives per a la millora de la connectivitat entre altres nuclis i pols d'activitat.

Igualment, la xarxa viària de segon ordre del Vallès

Occidental, les carreteres locals i comarcals, es desenvolupa fonamentalment de forma radial respecte a les dues ciutats que comparteixen capitalitat, Terrassa i Sabadell. Aquesta xarxa, que és la que garanteix la comunicació entre les diferents poblacions i les comarques confrontants, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat, respon a criteris de traçat i de disseny molt desfasats i les seves escasses renovació i millora es contraposen a l'important augment dels requeriments de servei que els creixements dels nuclis urbans i la implantació de noves activitats ha anat demandant al llarg del temps.

En l'anàlisi de la xarxa viària general de la comarca, desenvolupat a l'Estudi de Mobilitat i Tràfic del Vallès Occidental i dirigit per Ole Thorson, es constata una gran concentració de vies de gran capacitat al centre de l'àrea, entre Sant Cugat, Sant Quirze i Sabadell i es contrasta aquest grau de concentració amb les necessitats de mobilitat d'una àrea territorial tan completa i complexa i de tanta densitat poblacional i d'usos. Una de les infraestructures que completa aquesta concentració viària a l'àrea central és l'autopista A-7 (antiga

Taula 3. Relacions amb la comarca. Origen-destinació a l'A-7 (març 1990)

	Laterals		Calçada central (percentatge)	Total A-7 (percentatge)
	nord (percentatge)	sud (percentatge)		
Intern comarca	21	16	3	14
Intern Regió I	86	82	61	77
Origen/destinació comarca	78	75	41	65
Trànsit pas Regió I	1	1	7	3

Taula 4. Distribució del trànsit que actualment utilitza les calçades laterals de l'A-7 (març 1990)

Lloc enquesta	Ús correcte		Ús incorrecte. (Hauria de passar per la calçada central)	
	Vehicles	Percentatge	Vehicles	Percentatge
Lateral direcció Mollet	3.274	17	14.620	73
Lateral direcció el Papiol	7.862	42	10.998	58

B-30), amb el seu tronc central de peatge i les seves saturades calçades laterals. Aquesta via és, d'altra banda, la incorporació més notable en sentit transversal a la xarxa radial, encara que pensada també en funció de les necessitats de circumval·lació de Barcelona i no tant en relació amb les necessitats de servei dels diferents àmbits territorials pels que transcorre, del Vallès Oriental al Baix Llobregat, passant pel Vallès Occidental.

Aquesta consideració és especialment important ateses les característiques del moviment de vehicles a la comarca, que es caracteritza per un pes específic decantat pel costat del que denominem trànsit estrictament local o, millor, generat per les pròpies necessitats de mobilitat de la comarca. Aquesta situació es pot observar en l'anàlisi de la distribució del trànsit entre comarcal i de pas mesurat a l'autopista A-7 (vegeu taules 3 i 4), en el conjunt de les seves calçades laterals i centrals, del que és important retenir que el trànsit de pas respecte a la Regió I no supera el 3% i per contra el trànsit estrictament comarcal supera el 50%.

Cal considerar, per tant, que el grau de concentració de la xarxa viària segons siguin les qualitats i característiques no és l'element determinant per considerar que certa àrea territorial està ben servida per la xarxa viària i que unes concepcions excessivament rígides (pocs accessos, peatges...) distorsionen normalment la relació entre la quantitat d'infraestructures i les qualitats de servei i adaptació a la demanda.

Les darreres incorporacions a la xarxa viària del Vallès Occidental, fonamentalment les autopistes Rubí-Terrassa i Terrassa-Manresa, presenten bastantes similituds amb l'anàlisi anterior. Els recorreguts tradicionals respecte als que aquestes noves vies tenien que complementar continuen amb alts nivells de congestió, fonamentalment la comarcal de Rubí a Terrassa. L'autopista no acaba amb aquest problema per l'excessiva rigidesa de la solució adoptada, massa lligada a criteris d'explo-tació i poc lligada a criteris de servei, almenys pel

que respecta a les necessitats internes del Vallès Occidental.

Finalment, les precàries relacions per carretera amb el Maresme i el Baix Llobregat constitueixen el principal obstacle per poder considerar una xarxa viària completa. Les característiques de la via que racionalment ha de comunicar Martorell i Castellbisbal amb Rubí i Terrassa dista molt de les que actualment i des de fa molts anys cobreixen aquesta creixent necessitat.

Per tant, del Pla de Carreteres (no del Pla Territorial General de Catalunya) caldrà desenvolupar les interpolars nord i sud entre Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell; adaptades i complementàries a l'actual xarxa comarcal amb pretensions clares de servei a la mobilitat intercomarcal i sense elements excessivament rígids que no permetin que una inversió d'aquesta envergadura serveixi per racionalitzar, reordenar i modernitzar la xarxa viària avui ja existent.

Altres actuacions com l'ampliació de l'autopista A-18 i altres túnels d'accés a Barcelona són opcions que en cap cas no es poden deixar de banda, però reiterant que l'ordre de prioritats, si no es pot fer tot, s'ha d'invertir lleugerament per evitar caure en el parany de la quantitat enfront de la qualitat i complementarietat de serveis.

4. El Quart Cinturó (B-40)

El Quart Cinturó mereix capítol a part, entre altres coses pel temps que fa que se'n parla i també en tant que és l'única infraestructura viària per a l'àrea del Vallès Occidental a la qual es fa una referència clara en el Pla Territorial General de Catalunya.

La primera pregunta que cal respondre en plantejar el Quart Cinturó és si aquest s'ha de dissenyar com una via per al trànsit comarcal i intercomarcal, que també recull trànsit de llarg recorregut (com és el cas del Tercer Cinturó), o si per contra s'ha de plantejar com una via fonamentalment de llarg recorregut i que també recull una part de trànsit comarcal.

Sens dubte que pel desenvolupament i reequilibri del Vallès Occidental així com per la racionalització de la seva xarxa viària, és molt important disposar d'una infraestructura al nord de la comarca que permeti aconseguir amb una millor accessibilitat la demanda de mobilitat entre Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell i per extensió fins a Mataró i Vilafranca del Penedès.

Que per Terrassa, Sabadell i altres poblacions es puguin superar els colls d'ampolla dels peatges de Granollers i Martorell de l'autopista de la Jonquera a Alacant no deixa de ser tota una revolució respecte les actuals i ja gairebé històriques condicions de mobilitat de llarg recorregut.

És indubtable que fins avui, la idea bàsica en plantejar el Quart Cinturó ha estat la necessitat d'alleugerir la congestió actual del Tercer Cinturó, pensant en el trànsit «de pas» i no tant en la mobilitat comarcal.

En aquest punt és en el qual cal tenir molt presents les reflexions desenvolupades a l'apartat anterior

d'aquesta ponència i posar l'èmfasi en la manca d'adaptació a la demanda de mobilitat que mostra el Tercer Cinturó respecte al Vallès Occidental. Pensar a repetir l'experiència podria comportar un fracàs considerable.

Per tant, i encara que el trànsit que es pot preveure a curt termini per aquesta nova via de comunicació pot considerar-se poc important, no existeixen gaires raons objectives que permetin diferenciar en excés els requeriments d'ús actuals del Tercer Cinturó respecte els que acabi servint el Quart Cinturó. Així, s'hauria de plantejar una infraestructura pensada per a les necessitats del Vallès, amb els enllaços adequats independentment del model de gestió que s'implementi, i amb nivells de permeabilitat i d'integració al territori coherents amb els graus de desenvolupament de l'àrea i amb les característiques de qualitat territorial dels entorns pels quals ha de discórrer. La relació ciutat-territori al nord dels nuclis urbans com Terrassa i Sabadell s'haurà de tenir molt en compte per tal de no malbaratar una de les característiques més rellevants del Vallès que ens queda.

EL VALLÈS: SUBURBI, CORREDOR, PERIFÈRIA

RICARD PIÉ

*Arquitecte. Professor titular i Cap de Secció del Departament d'Urbanisme i
Ordenació del Territori a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès*

SUMARI

1. Introducció

2. Nova lectura del territori català

3. El Vallès

4. Els corredors

5. Perill de suburbialització

EL VALLÈS: SUBURBI, CORREDOR, PERIFÈRIA

1. Introducció

L'any 1937, en Lluís Solé i Sabarís publica per primer cop el mapa d'unitats de relleu del Principat, on es dibuixa la imatge global del país. La descripció dels grans conjunts geomorfològics del territori català que fa aquest mapa presenta una lectura de l'espai absolutament nova, que obre nous camins en la interpretació del territori i que tindrà efectes importants sobre l'endegament del Principat.

Amb aquest mapa, Catalunya deixa de ser un paper arrugat, més o menys allisat, tal com ens la descriuen els vells mapes, per descobrir-se com un treball de papiroflèxia, de geometries molt precises i cuidades. La seqüència de plecs orogràfics: la costa, lleugerament ondulada, i la doble serralada, la Litoral i la Pre-litoral, separades per una depressió lineal, pentinen el territori català dibuixant una imatge de solcs i carenes, totalment nova.

Efectivament, la cartografia de Catalunya, des dels primers aixecaments científics del segle XVIII i la *Nueva descripción geográfica del principado de Cataluña*, d'en Josep Aparici, de 1720, fins als d'en Francisco de Coello de Portugal y Quesada, de mitjans del XIX, no troba arguments per sintetitzar la geografia catalana. Mentre que les escoles cartogràfiques europees utilitzen els rius per explicar l'estructura del seu territori, a Catalunya, la manca d'un sistema fluvial important ho fa impossible.

El canvi en la interpretació del territori, introduït pel mapa d'unitats de relleu, no ve ni de la geografia humana i ni de la física, ni dels pioners del planejament territorial, sinó dels mapes temàtics i dels estudis geològics, que, aquesta nova geografia, deixeble de la francesa, dibuixa no com una lectura passiva, com una descripció d'un estat de fet, sinó com la interpretació dels signes i rastres dels relleus, dels episodis de construcció d'un espai, que permet entendre la forma actual.

2. Nova lectura del territori català

Els treballs de mossèn Almera i Comas, amb un

conjunt de mapes parcials, o la carta geològica de Norbert Font i Sagué, que publica a la *Geografia General de Catalunya* –que dirigia en Francesc Carreras Candi– el 1910, van servir per donar forma a aquesta nova lectura del territori català. En aquests mapes, les línies del relleu i l'estructura geològica passen per sobre les traces dels rius, fent confluïr totes les direccions cap a l'Empordà, dibuixant el Principat com un vano mig obert, que pivota sobre aquesta plana.

A partir del mapa d'en Soler i Sabarís, Catalunya va esdevenir un país de corredors que vénen d'Europa i van cap a la Península. Amb aquesta interpretació del relleu, tal com després ens explica en Pierre Vilar a *Catalunya dins l'Espanya moderna*, el país es veu com una terra de pas i com un passadís de cultures que van de nord a sud, com un riu sòlid per on transiten els fluxos culturals i econòmics de la modernitat. Aquest mapa dibuixa un gran corredor en el qual s'encadenen uns espais i unes ciutats des de Perpinyà per Figueres, Girona i Granollers, fins al Vendrell, i d'aquest fins a Tarragona.

Barcelona i certs eixos fluvials com el Ter o el Llobregat, que van ser la base de la industrialització del país, queden fora. Talment podem dir que la nova lectura geomorfològica sembla que acusa la història d'haver-se equivocat i d'haver situat la capital de Catalunya fora del seu eix vertebrador.

El Vallès, la part central del corredor Pre-litoral, situat a l'esquena de Barcelona, apareix des d'aleshores com el gran espai de futur per a la Catalunya ciutat. Els problemes que pot haver acumulat Barcelona per culpa del seu emplaçament sembla que tenen una nova oportunitat, gràcies a l'existència d'aquest espai estratègic, el Vallès, que encara no ha estat saturat.

De totes maneres, els descobriments i les sorpreses que han proporcionat els esquemes de relleu no s'acaben aquí. Si bé a escala general, la moderna geografia ha dibuixat el Principat com un país de corredors, a escala de detalls les formes i particularitats es multipliquen.

Tornant enrera, s'ha d'admetre que Catalunya continua essent una terra arrugada, encara que tingui un ordre general. A gran escala, el corredor Pre-litoral no és un canal continu i ampli, sinó una seqüència de recintes, amb vessants d'aigües diferents i amb zones més muntanyoses que altres. En l'últim moviment tectònic, quan el mar es va retirar de la depressió Pre-litoral cap al Camp de Tarragona i es dessecà l'interior del país, el solc que quedà no fou uniforme. El temps i les aigües van modelar l'espai, i l'home ha acumulat sobre aquesta terra una història molt densa.

3. El Vallès

El Vallès, aquesta terra de promissió urbana que ha de salvar Barcelona dels seus problemes de creixement i d'articulació, no és una gran canaleta, sinó un espai pentinat per rieres en direcció nord-oest/sud-est perpendiculars a l'eix del corredor, més pròxim a un sistema ondulat i segmentat per l'aigua que a un gran canal amb un únic pendent.

Solament a partir d'aquests detalls es pot entendre perquè una part del Vallès, suposadament tan ben situada, ha tardat tant a descobrir-se, i també perquè alguns punts estratègics han estat tan poc cuidats. La despreocupació pel punt d'encontre entre les comarques del Vallès i el Baix Llobregat, especialment del congost de la riera de Rubí, i en general per tota la transició entre aquesta part del corredor i el recinte següent, l'Alt Penedès, deixen clar les dificultats per entendre el lloc en cada un dels seus plecs i el conjunt com un llarg passadís de pas.

Des d'un altre punt de vista, la descoberta del Vallès en el planejament territorial és relativament recent. El primer que en parla és en Nicolau Maria Rubió i Tudurí en el projecte de la *Barcelona futura*, presentat l'any 1929 amb motiu de l'Exposició Universal. En aquest document, el Vallès és un espai per estendre el creixement de la metròpoli barcelonina. Encara no n'hi ha una visió dels corre-

dors, i al igual que passa en el Pla Comarcal de Barcelona de 1953, el plantejament encara és coperniquià.

4. Els corredors

De fet, les lectures territorials d'en Solé i Sabarís no fan efecte en el planejament territorial fins que no es projecta a una escala més àmplia. A partir del maig de 1964, després de la constitució de la Comissió Tècnica para la revisió del Plan Comarcal de 1953, que amplia l'àmbit d'estudi de Barcelona i la seva corona i a gairebé tot l'espai que abarca el vuit català, es comença a parlar dels corredors.

Tots els esquemes que elabora aquella comissió tenen tres idees matrius: descongestionar Barcelona; reconèixer la nova dimensió del problema metropolità, i fer passar per Catalunya l'autopista europea, que va de Helsinki a Gibraltar.

En aquests esquemes apareix la idea de corredor i el Vallès s'afirma com l'estructura alternativa a la ciutat de Barcelona. Un dels esquemes, el que va més lluny en aquests arguments, situa a l'Alt Penedès i a la frontera entre el Vallès Oriental i Occidental, dos noves barcelones, dos noves ciutats de grandària semblant a la capital, i en altres tres punts aprofita l'existència de les ciutats de Sabadell-Terrassa, Mataró i Vilanova i la Geltrú per crear tres pols nous. La redefinició de l'espai català i el corredor sembla que solament és possible si s'assessina Barcelona.

Altres esquemes no van tan lluny. Un d'ells assaja la idea de refundar el territori a la manera dels campaments romans. Una altre s'interessa pel disseny d'una retícula general i el desdoblament de diferents eixos: tres vies litorals, situades a diferents distàncies de la costa; tres d'interiors, dos d'elles autopistes, i una sèrie d'enllaços entre ambdós sistemes de comunicacions. La idea bàsica és crear un canemàs per donar suport a tot el territori i col·locar la ciutat de Barcelona dins d'una de les caselles de l'entramat.

Altres propostes són més teòriques i volen sintonitzar amb les idees sobre la ciutat-regió. Algunes d'elles indiquen que les autopistes han de ser els carrers d'aquesta ciutat-regió, i no els carrers-corredors d'unitats residencials. D'altres consideren que el model encara ha de ser coperniquià.

El projecte de ciutat lineal, que implica el corredor Pre-litoral, s'imposà definitivament en els esquemes posteriors. Les grans infraestructures modernes ja no arriben solament a Barcelona, sinó que fan el *bypass* pel Vallès. L'espai entre Sant Cugat i Cerdanyola ja no es presenta solament com una oportunitat per al suburbi barceloní, sinó com una peça alternativa, capaç d'articular un projecte de major volada.

Aquesta és, o millor dit era, una de les grans oportunitats que tenia el país per afrontar un projecte a gran escala. Malauradament, però, la idea de corredor no ha estat suficient per formular un projecte-força. Talment sembla que les grans traces de la geografia no han acabat d'imposar-se ni han estat suficients per fer coherents totes les peces d'aquest *puzzle*.

La geografia del lloc, que no solament es troba a les gran formes del paisatge, sinó també en els seus detalls, ha fet confós el diàleg entre els diferents elements que se superposen sobre aquest territori.

Perquè si és cert que el Vallès és una peça del corredor Pre-litoral, també és cert que a escala detallada és un espai amb quatre vessaments diferents i diverses cares. La part nord està modelada per les rieres que recullen les aigües de la serralada Pre-litoral. El sol, en aquest lloc, pren la forma d'un material tou, tallat periòdicament pels solcs profunds de l'aigua. Al mig, al peu dels contraforts de la serra de Collserola hi ha un punt d'inflexió, i una carena en el centre. Unes aigües van cap al

Llobregat per la riera de Rubí i les altres cap al Besòs pel riu Ripoll.

5. Perill de suburbialització

El paisatge del Vallès esdevé per tot això un espai treballat pel temps i l'aigua, que dona lloc a un territori quartejat, fet de fragments on hi ha molts racons ocults. El Vallès no és un territori verge, indiferent o isotròpic, que es rendeixi fàcilment a una idea territorial més o menys encertada. Aquesta és la comarca que està treballada en múltiples direccions, que, espontàniament, no entén de grans eixos, sinó de les petites coses: dels camins, de les parcel·les, de les construccions.

La manca de regles per a la colonització moderna, capaç d'integrar totes les escales, pot abocar aquest territori a una suburbialització que desaprofiti part de les seves potencialitats. La incapacitat per redissenar l'espai a escala del nou discurs pot fer difícil que s'assoleixi la condició d'eix de Catalunya i potser també la perifèria qualificada de Barcelona.

En el debat actual, en el qual les graelles d'infraestructures semblen garantir la funció-forma de la ciutat, la manca d'una visió global, d'una infraestructura que reconeixi el caràcter plural d'unes traces, les dificultats per redibuixar el paisatge a partir dels sistemes generals i de les seves característiques particulars, pot fer fracassar un projecte de refundació d'aquest territori.

Per tot això, el diàleg entre la gran infraestructura i el camí, la gran implantació i la casa suburbana, l'ús intensiu i l'activitat agrícola, necessiten d'unes referències capaces de crear i mostrar un nou paisatge, en el qual l'ordre de cada peça resumeixi el caràcter general i particular d'aquesta comarca.



EL VALLÈS OCCIDENTAL: DADES BÀSIQUES

BATIS IBARGUREN

Geògraf. Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona

SUMARI

1. Índex de taules

1. Superfície, població i densitat dels municipis del Vallès Occidental, (pàg. 68).
2. Evolució de la població de la comarca del Vallès Occidental, 1975-1991, (pàg. 70).
3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Vallès Occidental, 1991, (pàg. 71).
4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991, (pàg. 72).
5. Moviment natural de la població, 1990, (pàg. 74).
6. Moviment migratori de la població, 1990 (pàg. 75).
7. Cens d'habitatges, 1991, (pàg. 76).
8. Evolució del nombre d'habitatges familiars, 1981-1991, (pàg. 77).
9. Població activa, 1991, (pàg. 77).
10. Evolució del nombre d'inscrits a l'INSS per sectors d'activitat, 1986-1992, (pàg. 78).
11. Atur registrat per sectors d'activitat, 1992, (pàg. 79).
12. Distribució percentual per sectors de les empreses industrials del Vallès Occidental , (pàg. 80).
13. Distribució percentual per sectors dels treballadors industrials del Vallès Occidental, (pàg. 80).

14. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Vallès Occidental per sectors d'activitat, 1986-1990, (pàg. 81).

15. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Vallès Occidental per sectors d'activitat, 1986-1990, (pàg. 82).

16. Principals empreses amb seu al Vallès Occidental segons el nombre d'empleats, 1992, (pàg. 83).

17. Principals empreses amb seu al Vallès Occidental segons el volum de facturació, 1992, (pàg. 83).

18. Consum d'energia i distribució percentual per sectors, 1989, (pàg. 84).

19. Altres indicadors d'activitat, 1991, (pàg. 85).

2. Índex de figures

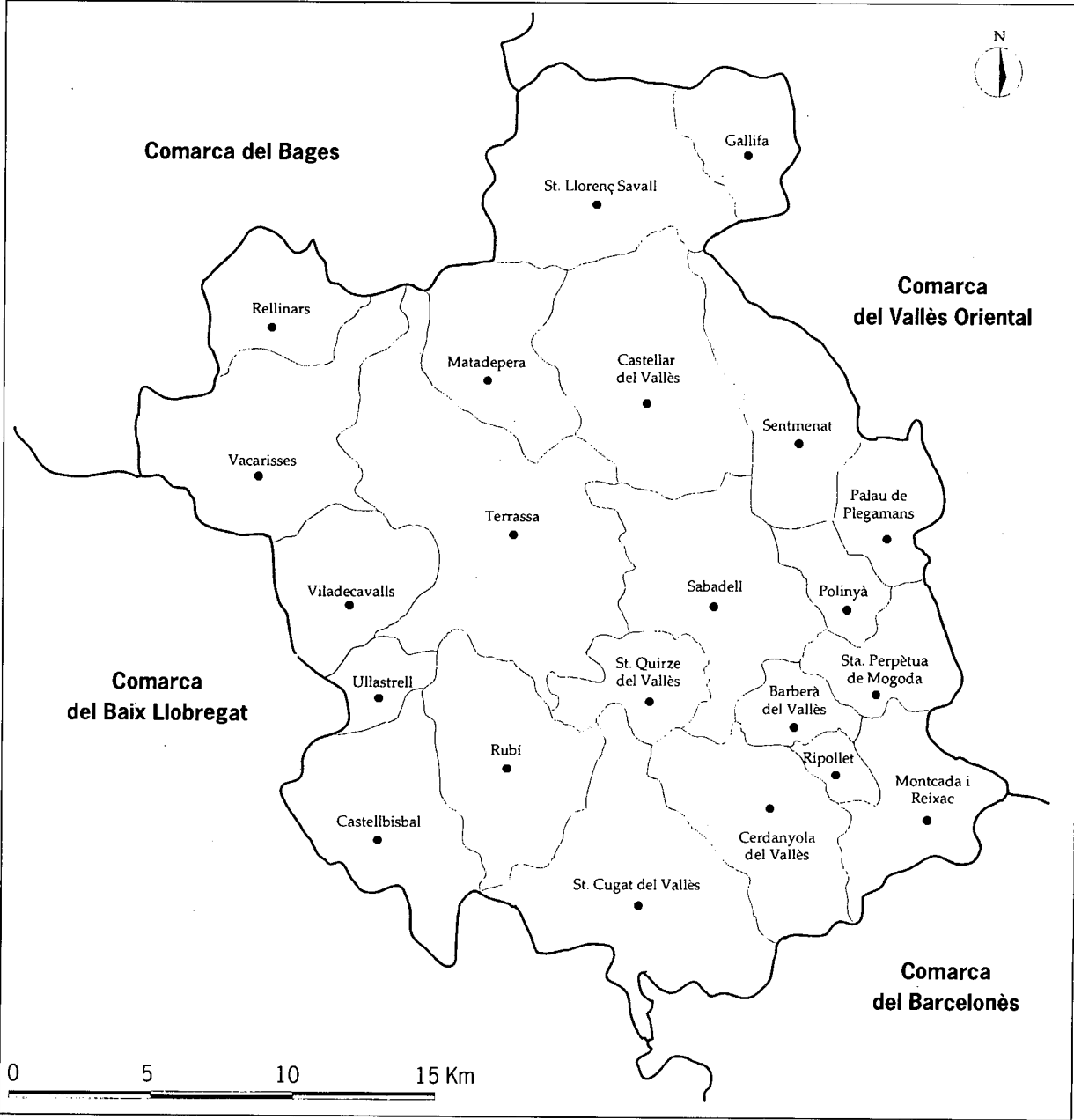
1. Divisió municipal de la comarca del Vallès Occidental, (pàg. 67).

2. Distribució de la població a la comarca del Vallès Occidental, 1991, (pàg. 69).

3. Evolució de la població del Vallès Occidental, de la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991, (pàg. 72).

4. Estructura d'edat de la població de la comarca del Vallès Occidental, de la Regió Metropolitana de Barcelona i de Catalunya, 1991, (pàg. 73).

Figura 1. Divisió municipal de la comarca del Vallès Occidental

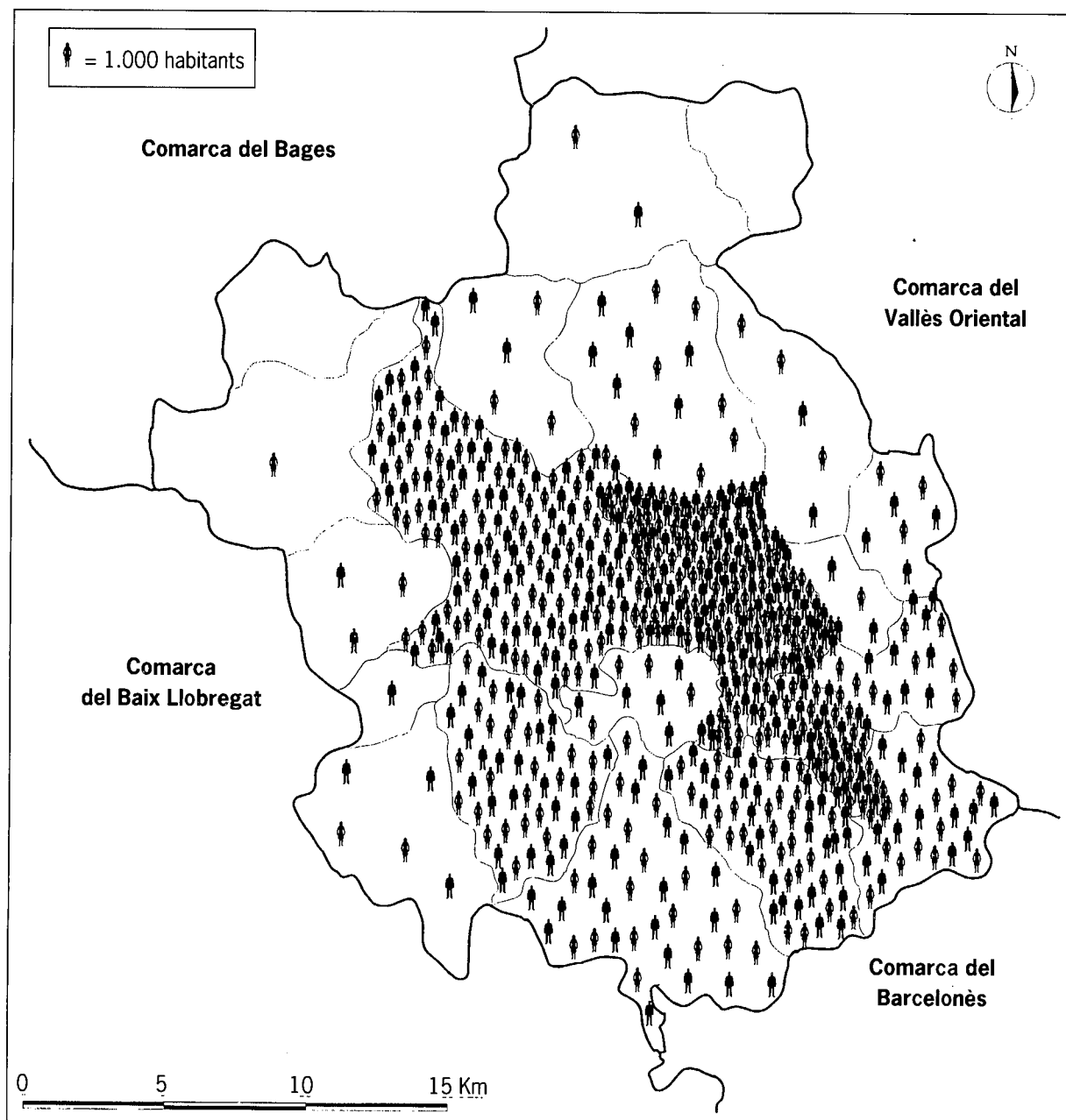


Taula 1. Superfície, població i densitat dels municipis del Vallès Occidental

Municipi	Superfície km ²	Població de dret 1991	Densitat hab/km ²
Barberà del Vallès	9	31.147	3.539,4
Castellar del Vallès	45	13.500	302,0
Castellbisbal	31	4.983	160,7
Cerdanyola del Vallès	31	56.612	1.808,7
Gallifa	16	88	5,4
Matadepera	25	4.746	191,4
Montcada i Reixac	23	26.356	1.131,2
Palau de Plegamans	15	7.479	501,9
Polinyà	9	3.385	380,3
Rellinars	18	235	13,1
Ripollet	4	26.782	6.086,8
Rubí	32	50.405	1.575,2
Sabadell	37	189.404	5.189,2
Sant Cugat del Vallès	48	38.937	806,1
Sant Llorenç Savall	41	1.956	47,7
Sant Quirze del Vallès	14	9.046	632,6
Santa Perpètua de Mogoda	16	16.792	1.069,6
Sentmenat	28	4.582	162,5
Terrassa	70	158.063	2.254,8
Ullastrell	7	939	126,9
Vacarisses	41	863	21,3
Viladecavalls	20	3.399	169,1
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	581	649.699	1.118,8
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	3.236	4.264.422	1.317,8
TOTAL CATALUNYA	31.895	6.059.494	190,0

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 2. Distribució de la població a la comarca del Vallès Occidental, 1991



Taula 2. Evolució de la població de la comarca del Vallès Occidental, 1975-1991

Municipi	Població de dret				Evolució (percentatge) 1975-1991
	1975	1981	1986	1991	
Barberà del Vallès	15.047	28.861	29.917	31.147	107,0
Castellar del Vallès	9.711	11.008	11.637	13.500	39,0
Castellbisbal	3.133	3.403	4.057	4.983	59,0
Cerdanyola del Vallès	30.498	50.885	53.537	56.612	85,6
Gallifa	66	72	80	88	33,3
Matadepera	1.462	2.376	3.495	4.746	224,6
Montcada i Reixac	23.274	25.625	25.499	26.356	13,2
Palau de Plegamans	3.407	4.209	4.724	7.479	119,5
Polinyà	1.705	2.321	2.738	3.385	98,5
Rellinars	156	151	178	235	50,6
Ripollet	24.114	26.133	25.833	26.782	11,1
Rubí	35.915	43.839	46.360	50.405	40,3
Sabadell	182.926	186.123	186.115	189.404	3,5
Sant Cugat del Vallès	29.156	30.633	35.302	38.937	33,5
Sant Llorenç Savall	1.901	1.984	1.873	1.956	2,9
Sant Quirze del Vallès	3.932	5.115	6.470	9.046	130,1
Santa Perpètua de Mogoda	12.500	13.549	15.051	16.792	34,3
Sentmenat	3.417	3.674	3.964	4.582	34,1
Terrassa	161.049	155.614	160.105	158.063	-1,9
Ullastrell	699	757	865	939	34,3
Vacarisses	368	443	594	863	134,5
Viladecavalls	1.155	1.549	2.392	3.399	194,3
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	545.591	598.324	620.786	649.699	19,1
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	4.019.713	4.238.876	4.229.527	4.264.422	6,1
TOTAL CATALUNYA	5.660.362	5.956.414	5.978.638	6.059.494	7,1

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 3. Estructura d'edat de la població de la comarca del Vallès Occidental, 1991

Municipi	0-14	15-29	30-44	45-64	65 i més	Total
Barberà del Vallès	7.268	8.636	7.380	5.681	2.182	31.147
Castellar del Vallès	2.810	3.227	3.149	2.687	1.627	13.500
Castellbisbal	1.092	1.351	1.117	974	449	4.983
Cerdanyola del Vallès	12.951	14.963	13.869	10.823	4.006	56.612
Gallifa	16	23	17	17	15	88
Matadepera	1.035	1.196	1.134	956	425	4.746
Montcada i Reixac	5.240	6.888	5.588	5.733	2.907	26.356
Palau de Plegamans	1.745	1.773	2.017	1.259	685	7.479
Polinyà	882	885	833	565	220	3.385
Rellinars	41	46	43	60	45	235
Ripollet	5.625	7.502	5.637	5.696	2.322	26.782
Rubí	11.405	12.782	11.964	9.691	4.563	50.405
Sabadell	34.375	48.636	39.222	42.822	24.349	189.404
Sant Cugat del Vallès	8.102	9.609	9.697	7.799	3.730	38.937
Sant Llorenç Savall	305	445	350	436	420	1.956
Sant Quirze del Vallès	2.182	1.915	2.669	1.471	809	9.046
Santa Perpètua de Mogoda	3.901	4.488	4.057	3.090	1.256	16.792
Sentmenat	927	1.043	1.009	948	655	4.582
Terrassa	29.631	39.468	33.038	34.658	21.268	158.063
Ullastrell	148	230	192	217	152	939
Vacarisses	140	178	192	231	122	863
Viladecavalls	774	808	909	630	278	3.399
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	130.595	166.092	144.083	136.444	72.485	649.699
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	751.445	1.055.409	897.249	983.278	577.041	4.264.422
TOTAL CATALUNYA	1.076.276	1.468.443	1.267.302	1.380.151	867.322	6.059.494

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades sobre el *Padró d'habitants 1991*, proporcionades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 4. Composició percentual per grups d'edat de la població de les diferents àrees, 1991

Grup d'edat	Vallès Occidental	Regió Metropolitana	Catalunya
0-14	20,1	17,6	17,8
15-29	25,6	24,7	24,2
30-44	22,2	21,0	20,9
45-64	21,0	23,1	22,8
65 i més	11,2	13,5	14,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades sobre el *Padró d'habitants 1991*, proporcionades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 3. Evolució de la població del Vallès Occidental, la Regió Metropolitana i Catalunya, 1975-1991 (1975=100)

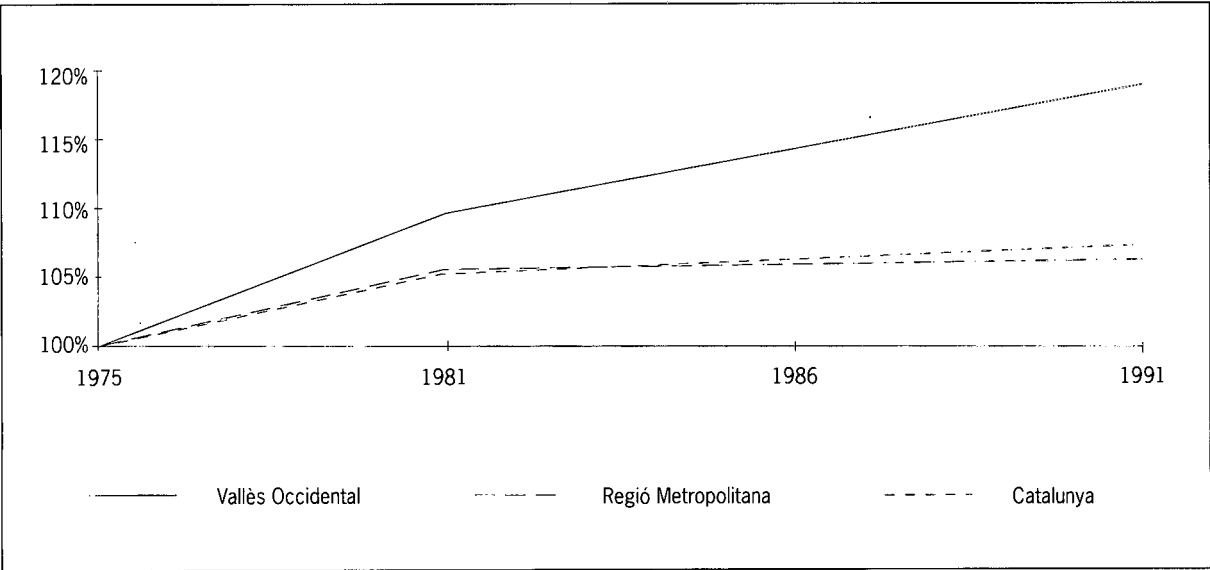
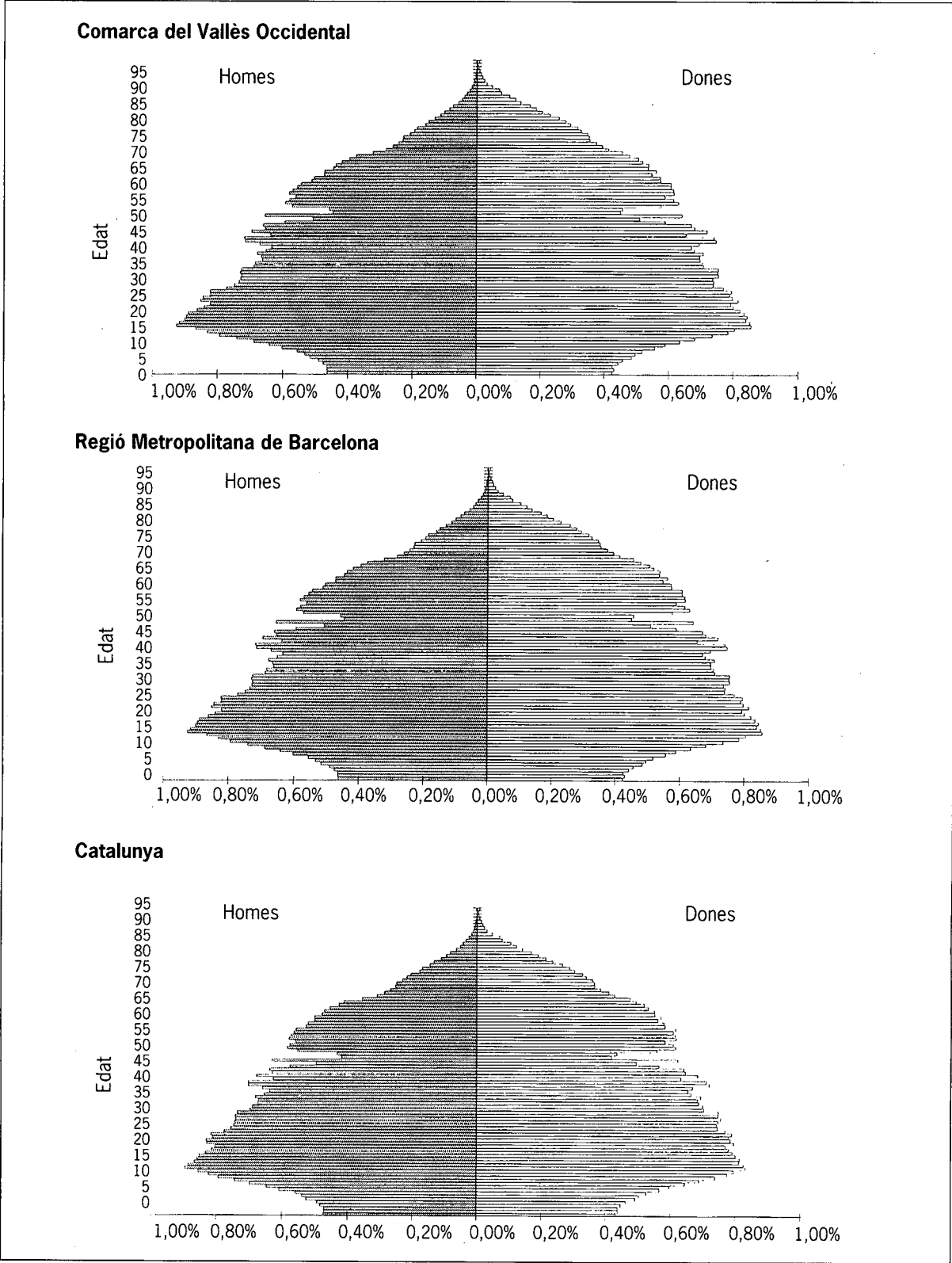


Figura 4. Estructura d'edat de la població, 1991



Taula 5. Moviment natural de la població, 1990

Municipi	Nascuts vius	Defuncions	Creixement vegetatiu	Matrimonis
Barberà del Vallès	319	146	173	166
Castellar del Vallès	143	89	54	93
Castellbisbal	60	38	22	25
Cerdanyola del Vallès	609	256	353	332
Gallifa	2	0	2	0
Matadepera	48	16	32	40
Montcada i Reixac	269	205	64	157
Palau de Plegamans	92	57	35	44
Polinyà	53	20	33	17
Rellinars	1	3	-2	1
Ripollet	297	160	137	194
Rubí	562	275	287	303
Sabadell	1.815	1.471	344	1.056
Sant Cugat del Vallès	404	239	165	212
Sant Llorenç Savall	15	41	-26	17
Sant Quirze del Vallès	100	39	61	46
Santa Perpètua de Mogoda	169	70	99	117
Sentmenat	29	42	-13	25
Terrassa	1.696	1.182	514	850
Ullastrell	8	6	2	3
Vacarisses	9	5	4	1
Viladecavalls	49	17	32	21
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	6.749	4.377	2.372	3.720
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	39.274	35.048	4.226	22.712
TOTAL CATALUNYA	56.464	51.700	4.764	31.790

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 6. Moviment migratori de la població, 1990

Municipi	Resta comarca	Resta Catalunya	Resta Espanya	Total
Barberà del Vallès	63	137	-30	170
Castellar del Vallès	317	86	15	418
Castellbisbal	22	114	17	153
Cerdanyola del Vallès	-215	423	-3	205
Gallifa	-2	-3	-5	-10
Matadepera	209	53	6	268
Montcada i Reixac	-76	92	-20	-4
Palau de Plegamans	60	571	17	648
Polinyà	-4	16	14	26
Rellinars	19	0	0	19
Ripollet	-29	113	-9	75
Rubí	108	422	63	593
Sabadell	-443	46	88	-309
Sant Cugat del Vallès	-178	654	52	528
Sant Llorenç Savall	-11	16	0	5
Sant Quirze del Vallès	113	201	8	322
Santa Perpètua de Mogoda	-2	268	39	305
Sentmenat	56	53	-1	108
Terrassa	-225	-14	58	-181
Ullastrell	-4	-9	1	-12
Vacarisses	41	15	0	56
Viladecavalls	181	97	2	280
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	-	3.351	312	3.663
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	-	-	-495	-
TOTAL CATALUNYA	-	-	2.255	2.255

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 7. Cens d'habitatges, 1991

Municipi	Habitatges familiars				Establiments col·lectius
	Principals	Altres	Total	Percentatges principals	
Barberà del Vallès	8.426	1.866	10.292	81,9	0
Castellar del Vallès	4.025	1.685	5.710	70,5	3
Castellbisbal	1.434	1.136	2.570	55,8	1
Cerdanyola del Vallès	16.595	2.732	19.327	85,9	10
Gallifa	30	80	110	27,3	3
Matadepera	1.281	784	2.065	62,0	1
Montcada i Reixac	8.445	1.471	9.916	85,2	4
Palau de Plegamans	2.215	1.304	3.519	62,9	4
Polinyà	967	309	1.276	75,8	1
Rellinars	75	370	445	16,9	1
Ripollet	7.974	1.295	9.269	86,0	4
Rubi	15.206	4.726	19.932	76,3	11
Sabadell	57.035	8.580	65.615	86,9	33
Sant Cugat del Vallès	12.049	4.531	16.580	72,7	18
Sant Llorenç Savall	576	536	1.112	51,8	3
Sant Quirze del Vallès	2.649	662	3.311	80,0	2
Santa Perpètua de Mogoda	4.775	1.015	5.790	82,5	3
Sentmenat	1.411	675	2.086	67,6	4
Terrassa	48.733	8.850	57.583	84,6	26
Ullastrell	245	137	382	64,1	2
Vacarisses	295	2.168	2.463	12,0	1
Viladecavalls	982	606	1.588	61,8	2
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	195.423	45.518	240.941	81,1	137
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.379.375	344.996	1.724.371	80,0	1.658
TOTAL CATALUNYA	1.939.044	806.509	2.745.553	70,6	3.306

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 8. Evolució del nombre d'habitatges familiars, 1981-1991

Municipi	Habitatges familiars		Variació 1981-1991	
	1981	1991	Total	Percentatge
Barberà del Vallès	9.076	10.292	1.216	13,4
Castellar del Vallès	4.419	5.710	1.291	29,2
Castellbisbal	1.902	2.570	668	35,1
Cerdanyola del Vallès	17.047	19.327	2.280	13,4
Gallifa	86	110	24	27,9
Matadepera	1.220	2.065	845	69,3
Montcada i Reixac	9.792	9.916	124	1,3
Palau de Plegamans	2.530	3.519	989	39,1
Polinyà	884	1.276	392	44,3
Rellinars	296	445	149	50,3
Ripollet	8.576	9.269	693	8,1
Rubí	17.974	19.932	1.958	10,9
Sabadell	62.424	65.615	3.191	5,1
Sant Cugat del Vallès	14.521	16.580	2.059	14,2
Sant Llorenç Savall	939	1.112	173	18,4
Sant Quirze del Vallès	1.997	3.311	1.314	65,8
Santa Perpètua de Mogoda	4.822	5.790	968	20,1
Sentmenat	1.583	2.086	503	31,8
Terrassa	55.751	57.583	1.832	3,3
Ullastrell	295	382	87	29,5
Vacarisses	1.487	2.463	976	65,6
Viladecavalls	646	1.588	942	145,8
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	218.267	240.941	22.674	10,4
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.605.536	1.724.371	118.835	7,4
TOTAL CATALUNYA	2.452.869	2.745.553	292.684	11,9

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya, i *Censo de Viviendas, 1981*, Instituto Nacional de Estadística (INE).

Taula 9. Població activa, 1991

Àrees	Actius			Percentatge d'actius*
	Ocupats	Aturats	Total	
Vallès Occidental	237.454	51.249	288.703	56,9
Regió Metropolitana	1.579.805	287.318	1.867.123	54,3

*Calculat sobre la població més gran de 16 anys.

Font: CIDEM. Dades econòmiques comarcals 1993 a partir de les dades del *Padró* de 1991.

Taula 10. Evolució del nombre d'inscrits a l'INSS per sectors d'activitat, 1986-1992

Sector d'activitat	Vallès Occidental			Regió Metropolitana		
	1986	1992	Percentatge 1986-1992	1986	1992	Percentatge 1986-1992
Agricultura i ramaderia	-	-	-	-	-	-
Pesca	-	-	-	-	-	-
Extracció de carbó, petroli, gas i minerals radiactius	29	32	10,3	1.618	441	-72,7
Electricitat, aigua i gas	187	283	51,3	11.776	10.881	-7,6
Extracció i transformació de minerals	4.425	4.972	12,4	30.892	27.880	-9,8
Indústria química	4.362	6.808	56,1	48.204	52.190	8,3
Construcció de maquinària i material elèctric	24.648	30.785	24,9	124.170	124.656	0,4
Material de transport	865	1.525	76,3	35.634	38.473	8,0
Alimentació, begudes i tabac	3.022	5.374	77,8	33.418	37.396	11,9
Tèxtil, confecció i cuir	26.786	19.861	-25,9	98.066	72.137	-26,4
Fusta, suro i fabricació mobles fusta	2.078	3.218	54,9	13.922	15.631	12,3
Papers, arts gràfiques i edició	4.798	5.930	23,6	35.603	41.365	16,2
Cautxú, material plàstic i altres indústries manufactureres	4.639	5.799	25,0	28.409	28.054	-1,2
Indústria de la construcció	8.731	15.107	73,0	63.356	94.110	48,5
Comerç i reparacions	13.143	30.628	133,0	122.111	215.913	76,8
Restaurants, cafès i hostaleria	1.475	3.728	152,7	28.491	47.875	68,0
Transports i activitats annexes	2.299	4.021	74,9	43.421	61.367	41,3
Comunicacions	16	97	506,3	8.257	744	-91,0
Financeres, assegurances i immobiliàries	3.184	4.964	55,9	54.926	63.119	14,9
Serveis a les empreses i lloguers	3.334	6.737	102,1	35.276	69.681	97,5
Administració pública, defensa i seguretat social	3.666	5.761	57,1	58.804	71.880	22,2
Educació, investigació i serveis culturals	5.161	9.901	91,8	46.386	76.516	65,0
Sanitat i assistència social	6.175	13.521	119,0	56.401	115.337	104,5
Altres serveis	1.124	2.090	85,9	16.867	23.041	36,6
TOTAL	124.147	181.142	45,9	996.008	1.288.687	29,4

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 11. Atur registrat per sectors d'activitat, 1992*

Sector d'activitat	Vallès Occidental		Regió Metropolitana	
	Atur registrat	Percentatge sector	Atur registrat	Percentatge sector
Agricultura i ramaderia	80	0,2	643	0,3
Pesca	3	0,0	38	0,0
Extracció de carbó, petroli, gas i minerals radiactius	6	0,0	101	0,1
Electricitat, aigua i gas	46	0,1	307	0,2
Extracció i transformació de minerals	93	0,3	1.620	0,8
Indústria química	1.290	3,8	7.909	4,1
Construcció de maquinària i material elèctric	3.900	11,4	20.148	10,3
Material de transport	168	0,5	2.416	1,2
Alimentació, begudes i tabac	928	2,7	6.589	3,4
Tèxtil, confecció i cuir	9.282	27,1	29.031	14,9
Fusta, suro i fabricació mobles fusta	422	1,2	2.455	1,3
Papers, arts gràfiques i edició	823	2,4	5.849	3,0
Cautxú, material plàstic i altres indústries manufactureres	930	2,7	7.091	3,6
Indústria de la construcció	2.514	7,4	14.080	7,2
Comerç i reparacions	3.697	10,8	24.363	12,5
Restaurants, cafès i hostaleria	1.221	3,6	10.045	5,1
Transports i activitats annexes	397	1,2	3.841	2,0
Comunicacions	69	0,2	730	0,4
Financeres, assegurances i immobiliàries	205	0,6	2.418	1,2
Serveis a les empreses i lloguers	987	2,9	13.084	6,7
Administració pública, defensa i seguretat social	2.028	5,9	10.149	5,2
Educació, investigació i serveis culturals	730	2,1	6.331	3,2
Sanitat i assistència social	728	2,1	4.736	2,4
Altres serveis	1.075	3,1	5.869	3,0
Busca primera feina	2.582	7,5	15.344	7,9
TOTAL	34.204	100,0	195.187	100,0

* 31 de març de 1992.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per l'INEM.

Taula 12. Distribució percentual per sectors de les empreses industrials del Vallès Occidental

Sectors industrials	1986	1987	1988	1989	1990
Captació, depuració i distribució d'aigua	0,9	0,5	0,3	2,5	0,4
Producció i primera transformació de metalls	1,4	0,7	0,9	0,6	0,6
Indústries de productes minerals no metàl·lics	5,5	6,8	8,6	4,4	4,9
Indústria química	5,9	6,1	7,4	6,2	5,5
Fabricació de productes metàl·lics (excepte maquinària)	24,9	40,7	36,9	33,0	20,1
Construcció de maquinària i equips mecànics	14,2	11,2	18,0	16,0	9,8
Construcció de maquinària d'oficina i ordinadors	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2
Construcció de maquinària i material elèctric	5,8	3,2	4,7	2,4	5,7
Fabricació de material electrònic	0,4	0,4	1,6	1,3	0,9
Construcció de vehicles automòbils	1,0	1,1	2,9	0,5	1,7
Construcció naval	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0
Fabricació d'instruments de precisió	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Indústria alimentària	16,1	16,7	11,1	23,9	8,5
Indústria tèxtil	48,3	50,1	48,5	38,3	39,3
Indústria de la pell	0,4	0,5	0,9	0,2	0,6
Confecció de calçat i roba	5,5	4,4	10,7	4,0	9,1
Indústria de la fusta i el moble	12,9	9,6	11,0	16,5	18,2
Indústria del paper	6,8	6,1	7,1	5,3	8,5
Indústria del cautxú i plàstic	7,5	10,7	8,8	10,2	13,7
Altres indústries manufactureres	2,2	1,6	1,5	1,1	1,4
TOTAL SECTORS INDUSTRIALS	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya. *Enquesta Industrial*. Anys diversos.

Taula 13. Distribució percentual per sectors dels treballadors industrials del Vallès Occidental

Sectors industrials	1986	1987	1988	1989	1990
Captació, depuració i distribució d'aigua	0,9	0,7	0,7	1,2	1,1
Producció i primera transformació de metalls	4,8	4,3	4,6	3,1	2,9
Indústries de productes minerals no metàl·lics	5,8	7,1	9,6	8,5	8,9
Indústria química	15,7	15,4	19,6	20,2	20,5
Fabricació de productes metàl·lics (excepte maquinària)	25,7	24,6	30,0	29,3	23,8
Construcció de maquinària i equips mecànics	18,4	15,8	19,0	18,6	16,8
Construcció de maquinària d'oficina i ordinadors	0,0	0,2	0,4	0,5	2,5
Construcció de maquinària i material elèctric	32,1	26,0	26,9	26,9	25,4
Fabricació de material electrònic	1,1	1,0	1,4	2,8	2,9
Construcció de vehicles automòbils	8,6	8,2	9,5	7,5	9,3
Construcció naval	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0
Fabricació d'instruments de precisió	2,8	2,7	3,9	3,0	2,8
Indústria alimentària	7,1	9,5	5,4	10,5	8,2
Indústria tèxtil	52,3	50,8	50,2	45,0	39,6
Indústria de la pell	0,3	0,5	0,4	0,2	0,4
Confecció de calçat i roba	5,8	5,7	7,9	6,2	8,7
Indústria de la fusta i el moble	5,3	3,4	4,6	5,0	4,8
Indústria del paper	11,3	10,6	11,9	11,9	13,6
Indústria del cautxú i plàstic	12,5	14,7	13,6	14,8	19,3
Altres indústries manufactureres	2,6	2,1	2,1	3,3	2,6
TOTAL SECTORS INDUSTRIALS	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Font: Dades facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya. *Enquesta industrial*. Anys diversos.

Taula 14. Evolució de les inversions industrials realitzades a la comarca del Vallès Occidental per sectors d'activitat, 1986-1990* (milions de pessetes)

Sector d'activitat	1986	1987	1988	1989	1990	Total	Percentatge sector
Agricultura, ramaderia i pesca	-	-	-	-	-	-	-
Indústries extractives	6,9	-	59,3	110,4	34,2	210,8	0,3
Indústries d'alimentació, begudes i tabac	805,7	310,8	380,9	1.041,2	201,5	2.740,1	3,9
Indústries tèxtils	1.625,3	2.110,6	1.028,3	2.368,0	2.414,4	9.546,6	13,5
Indústries de la pell i la confecció	116,6	122,1	442,7	213,9	327,6	1.222,9	1,7
Indústries de la fusta, suro i mobles	90,4	181,9	370,2	169,3	191,6	1.003,4	1,4
Indústries del paper i arts gràfiques	380,6	469,1	1.799,3	4.180,3	2.435,5	9.264,8	13,1
Indústries químiques	2.438,2	962,7	1.562,3	1.973,8	3.625,9	10.562,9	15,0
Indústries de materials de la construcció	427,7	225,6	511,8	1.102,1	558,0	2.825,2	4,0
Indústries siderometal·lúrgiques	5.748,8	2.208,2	4.092,2	5.121,9	11.039,3	28.210,4	39,9
Altres indústries manufactures	61,8	93,1	521,3	15,1	103,9	795,2	1,1
Indústries de la construcció	134,3	88,5	365,7	344,2	-	932,7	1,3
Indústries energètiques i aigua	-	259,5	41,7	953,2	175,9	1.430,3	2,0
Comerç al major	-	3,9	-	-	-	3,9	0,0
Comerç al detall	8,6	17,3	22,0	188,4	-	236,3	0,3
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	106,7	150,9	216,9	348,6	-	823,1	1,2
Hostaleria i turisme	-	-	-	-	-	-	-
Transports i comunicacions	-	0,8	3,0	163,3	-	167,1	0,2
Financeres, asseguradores, serveis a empreses i lloguers	11,2	49,9	10,1	440,2	-	511,4	0,7
Administració, educació, sanitat i altres serveis	118,6	20,2	7,7	16,1	-	162,6	0,2
TOTAL	12.081,4	7.275,1	11.435,4	18.750,0	21.107,8	70.649,7	100,0

* Inclou tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades sobre inversions industrials proporcionades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 15. Evolució dels llocs de treball creats per les inversions industrials realitzades a la comarca del Vallès Occidental per sectors d'activitat, 1986-1990*

Sector d'activitat	1986	1987	1988	1989	1990	Total	Percentatge sector
Agricultura, ramaderia i pesca	-	-	-	-	-	-	-
Indústries extractives	0	-	13	12	9	34	0,2
Indústries d'alimentació, begudes i tabac	261	134	151	61	135	742	3,3
Indústries tèxtils	552	586	319	545	292	2.294	10,3
Indústries de la pell i la confecció	321	166	427	303	193	1.410	6,3
Indústries de la fusta, suro i mobles	141	129	154	120	146	690	3,1
Indústries del paper i arts gràfiques	156	175	389	612	494	1.826	8,2
Indústries químiques	377	312	501	396	695	2.281	10,3
Indústries de materials de la construcció	102	148	137	202	172	761	3,4
Indústries siderometal·lúrgiques	1.677	1.254	1.642	1.403	2.275	8.251	37,1
Altres indústries manufactureres	141	57	72	16	94	380	1,7
Indústries de la construcció	592	414	700	409	-	2.115	9,5
Indústries energètiques i aigua	-	6	6	31	11	54	0,2
Comerç al major	-	6	-	-	-	6	0,0
Comerç al detall	9	11	4	97	-	121	0,5
Recuperació de productes, intermediaris i reparacions	167	145	183	185	-	680	3,1
Hostaleria i turisme	-	-	-	-	-	-	-
Transports i comunicacions	-	7	16	61	-	84	0,4
Financeres, asseguradores, serveis a empreses i lloguers	5	5	39	309	-	358	1,6
Administració, educació, sanitat i altres serveis	75	10	13	28	-	126	0,6
TOTAL	4.576	3.565	4.766	4.790	4.516	22.213	100,0

* Incloues tant les noves inversions com les ampliacions.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades sobre inversions industrials proporcionades per la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona.

Taula 16. Principals empreses amb seu al Vallès Occidental segons el nombre d'empleats, 1992

Nom de l'empresa	Municipi	Activitat	Treballadors
Banco de Sabadell	Sabadell	Banc	4.188
Lucas Automotive	Sant Cugat del Vallès	Fabricació de recanvis i peces de motor d'automoció	1.370
Palex Internacional	Rubí	Majorista de productes de drogueria, perfumeria i farmàcia	1.365
Mútua de Terrassa	Terrassa	Mutualitat hospitalària i mèdica	1.200
Unidad Hermética	Sant Quirze del Vallès	Fabricació de compresors, extractors i ventiladors	1.185
Catalana Occidente	Sant Cugat del Vallès	Asseguradora	1.000
AEG Fábrica de Motores	Terrassa	Fabricació de motors i generadors	984
Sanyo España	Barberà del Vallès	Fabricació d'aparells de ràdio, TV i Hi-Fi	857
Centro de Cálculo Sabadell	Barberà del Vallès	Processament de dades i centre de càlcul	829
Caixa d'Estalvis de Sabadell	Sabadell	Caixa d'estalvis	825

Font: Duns 30.000. Principales Empresas Españolas, 1992. Dun & Bradstreet International, 1992.

Taula 17. Principals empreses amb seu al Vallès Occidental segons el volum de facturació, 1992

Nom de l'empresa	Municipi	Activitat	Facturació (milions de pessetes)
Cargill España	Sant Cugat del Vallès	Fabricació d'oli de soja	75.000
Sanyo España	Barberà del Vallès	Fabricació d'aparells de ràdio, TV i Hi-Fi	31.642
Compañía Española de Laminación	Castellbisbal	Fundició d'acer laminat	28.000
Palex Internacional	Rubí	Majorista de productes de drogueria, perfumeria i farmàcia	17.000
Sharp Electrónica España	Sant Cugat del Vallès	Fabricació de subministraments elèctrics	17.000
Whirlpool España	Montcada i Reixac	Fabricació de frigorífics i congeladors domèstics	16.150
Unidad Hermética	Sant Quirze del Vallès	Fabricació de compresors, extractors i ventiladors	15.422
Dismo	Montcada i Reixac	Majorista distribuïdor de productes alimentaris	15.000
Panrico	Santa Perpètua de Mogoda	Fabricació de pa i productes de pastisseria	13.000
Almacenes Farmacéuticos Galénica	Polinyà	Majorista de productes farmacèutics	12.500

Font: Duns 30.000. Principales Empresas Españolas, 1992. Dun & Bradstreet International, 1992.

Taula 18. Consum d'energia i distribució percentual per sectors, 1989

Municipi	Total (MWh)	Distribució percentual per sectors				
		Primari	Indústria	Serveis	Domèstic	No consta
Barberà del Vallès	149.935	0,09	64,28	20,05	15,49	0,09
Castellar del Vallès	94.142	0,18	77,42	7,09	11,91	3,40
Castellbisbal	470.705	0,12	97,84	1,08	0,95	0,01
Cerdanyola del Vallès	151.221	0,03	53,43	21,96	21,59	2,99
Gallifa	352	0,00	1,81	46,31	51,88	0,00
Matadepera	12.314	0,74	5,46	27,25	64,35	2,19
Montcada i Reixac	204.895	0,02	70,57	18,15	8,24	3,02
Palau de Plegamans	58.138	0,48	58,05	14,56	12,59	14,31
Polinyà	66.499	0,05	88,82	5,01	3,73	2,39
Rellinars	2.367	0,09	75,79	6,30	17,82	0,00
Ripollet	76.149	0,01	45,26	16,41	18,73	19,60
Rubi	170.742	0,03	60,22	17,87	20,64	1,24
Sabadell	437.065	0,12	41,56	26,50	27,79	4,03
Sant Cugat del Vallès	134.304	0,13	34,69	33,63	31,09	0,46
Sant Llorenç Savall	9.010	1,39	50,65	31,27	16,68	0,01
Sant Quirze del Vallès	67.203	0,08	74,36	10,18	9,51	5,87
Santa Perpètua de Mogoda	155.207	0,23	84,10	7,11	7,77	0,80
Sentmenat	21.766	2,82	62,37	14,97	17,98	1,85
Terrassa	437.332	0,16	44,84	28,62	25,08	1,31
Ullastrell	2.733	15,25	34,96	20,59	28,13	1,08
Vacarisses	6.090	0,00	53,72	14,23	32,05	0,01
Viladecavalls	15.522	2,49	69,07	9,16	18,89	0,38
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	2.743.695	0,17	62,90	17,63	16,72	2,59
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	14.007.015	0,27	47,90	26,73	22,62	2,48
TOTAL CATALUNYA	23.807.462	0,86	53,51	23,12	20,60	1,90

Font: Estadística comarcal i municipal, 1991, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.

Taula 19. Altres indicadors d'activitat, 1991

Municipi	Línies telefòniques		Nombre d'oficines	
	Particulars	Comercials	Bancs	Caixes
Barberà del Vallès	9.642	2.894	9	13
Castellar del Vallès	3.823	1.169	6	4
Castellbisbal	1.404	1.093	3	6
Cerdanyola del Vallès	13.143	3.532	16	16
Gallifa	54	10	0	0
Matadepera	1.615	288	0	2
Montcada i Reixac	6.738	2.868	14	13
Palau de Plegamans	2.365	1.212	5	2
Polinyà	786	1.100	2	1
Rellinars	149	19	0	0
Ripollet	6.438	1.796	12	9
Rubí	13.696	4.536	21	17
Sabadell	50.662	17.554	72	73
Sant Cugat del Vallès	12.983	4.249	16	14
Sant Llorenç Savall	504	176	1	2
Sant Quirze del Vallès	2.382	1.222	3	2
Santa Perpètua de Mogoda	4.099	2.333	10	6
Sentmenat	1.179	411	3	2
Terrassa	43.325	15.023	65	75
Ullastrell	208	66	0	1
Vacarisses	880	69	0	0
Viladecavalls	978	234	0	2
TOTAL VALLÈS OCCIDENTAL	177.053	61.854	258	260
TOTAL REGIÓ METROPOLITANA	1.312.267	510.574	2.433	2.461
TOTAL CATALUNYA	1.792.734	702.148	3.753	3.960

Font: *Estadística comarcal i municipal, 1991*, Generalitat de Catalunya, Institut d'Estadística de Catalunya.