

El desenvolupament del Vallès Occidental vist des de Terrassa

Jordi Petit i Fontseré
*Jaume Valls i Vila

Aquestes són, en set apartats, les propostes i perspectives de desenvolupament del Vallès Occidental en una òptica terrassenca.

1. La bipolaritat del Vallès Occidental

És un fet conegut que la comarca del Vallès Occidental s'estructura territorialment a partir de dos eixos que corren respectivament al llarg de les corresponents vessants fluvials: el riu Ripoll, d'una banda, que desemboca en el Besòs, i que configura la sub-comarca que gravita a l'entorn de Sabadell. D'altra banda la riera de Rubí, que desguassa en el Llobregat, i que té Terrassa com a centre integrador. Hi hauria encara una tercera realitat sub-comarcal formada per la zona de Caldes de Montbui i l'anomenat Vallès Central, la qual està cada vegada més sotmesa a la influència de la comarca veïna del Vallès Oriental, que cavalca sobre la seva capital, la ciutat de Granollers.

De les perspectives de desenvolupament d'aquesta sub-comarca que té com a centre Terrassa, ens ocupem en aquest escrit.

2. Vocació industrial del Vallès

Les perspectives de futur desenvolupament comarcal es contempen estretament lligades a l'establiment d'una xarxa de comunicacions suficient i ben dotada que enllaci pel camí més curt amb el Cap i Casal de Barcelona i amb les comarques interiors de Catalunya.

De fet, aquest és el paper que històricament ha jugat el Vallès Occidental dins el context de la Catalunya moderna; comarca del rerafons de Barcelona, terra de pas que ha servit bàsicament de zona de relació entre la gran metròpoli i les comarques interiors de la regió setena del nostre ordenament territorial.

El camí de Barcelona des de la

Catalunya endins ha seguit, naturalment, l'eix del Llobregat, sobre el qual s'ha projectat una bona part de la vigoria industrial catalana: en un primer estadi, el sector tèxtil llaner, després, el cotoner, i més modernament, les indústries de transformació del metall.

Terrassa va seguir amb força aquesta empena del procés industrialitzador que caracteritzà la Catalunya del tombant de segle.

L'alentiment del ritme del seu pols pot establir-se en paral·lel amb la nova progressiva desconexió amb el gran centre impulsor que constitueix la gran conurbació barcelonina i els seus eixos d'expansió. No és tampoc per atzar que la implantació recent de les grans indústries, especialment les de capital multinacional, s'hagi portat a terme a l'entorn dels nous eixos de comunicació moderns que són les autopistes a Girona i a Tarragona/Lleida.

3. L'aïllament de Terrassa

L'aïllament físic de Terrassa i de les poblacions de la seva rodalia ha estat un fet durant els anys del desenvolupament.

La sub-comarca de Terrassa s'ha vist fortament condicionada en el seu desenvolupament per la manca de comunicacions ràpides amb Barcelona i les comarques de l'interior.

Tal com declarava l'alcalde de

*Jordi Petit: Gerent Municipal d'Urbanisme. Jaume Valls: Cap del Gabinet Municipal de Mitjans de Comunicació. Ajuntament de Terrassa.



L'Ajuntament de Terrassa.

Refusar la continuïtat d'aquells plans de desenvolupament que han creat les ciutats-dormitori i l'anarquia industrial

Terrassa, Manuel Royes, en la presentació del nou Pla General d'Ordenació de la ciutat, «Terrassa era –dit en termes vulgars– un cul-de-sac», una ciutat a la qual calia anar-hi expressament i des de la qual no es podia anar pràcticament enlloc. Aquesta manca de bones comunicacions per carretera ha condicionat en gran manera el desenvolupament comarcal i la possibilitat d'instal·lació de noves indústries en aquesta zona del Vallès. Malauradament, el ferrocarril ha deixat de jugar aquests papers en la conjuntura present.

Terrassa i la seva rodalia s'han quedat amb una indústria molt lligada a interessos locals, sense participar activament en els beneficis que sempre comporta l'establiment de nous sectors industrials, tècnicament avançats, que revitalitzin la producció i obrin noves perspectives laborals.

4. La presència de Barcelona en la vida vallesana

La proximitat d'una gran capital com Barcelona i de les poblacions que hi estan lligades, la gran Barcelona, té una importància decisiva respecte a les comarques que envolten la metròpoli. En el cas del Vallès Occidental això és un fet inqüestionable i una realitat que cal tenir ben present.

L'atracció i el pes específic de Barcelona respecte a les ciutats i pobles vallesans abasta tots els àmbits de la vida col·lectiva, sense que això vulgui dir que els esforços dels municipis vallesans per conrear els tarannàs que els són propis i mantenir la pròpia identitat no siguin prou lloables i necessaris. Senzillament, avui no és factible de considerar la realitat del Vallès al marge de Barcelona, com a una realitat aïllada i al marge de la influència de la capital catalana. Els fets ho corroboren: els habitants de Sant Cugat i Rubí, o de Terrassa i Sabadell, són molt propensos a desplaçar-se a Barcelona directament per a qualsevol qüestió i no tant a fer-ho en el marc de l'interior de la comarca. La mateixa transformació dels Ferrocarrils de la Generalitat en funcions de metro

suburbà accentua progressivament aquesta tendència.

És per això que el creixement ponderat de Barcelona haurà d'afectar necessàriament la nostra comarca. Si fins ara Barcelona ha crescut fonamentalment dins la comarca del Barcelonès, i s'ha expandit també industrialment en direcció al Baix Llobregat i al Maresme, és lògic que una dinàmica de creixement ponderat –les ciutats disposen ara d'Ajuntaments democràtics que regeixen llurs destins i decideixen lliurement les condicions del seu creixement– pugui afectar en el seu futur la nostra comarca i, més concretament, l'eix que es dibuixa lligant Sant Cugat, Rubí i Terrassa. Naturalment, aquest creixement ponderat i controlat no ha de tenir res a veure amb actuacions tan aberrants com les promogudes en el període dels plans de desenvolupament, de creació de polígons d'habitatges de construcció vertical, que converteixi els municipis vallesans en ciutats-dormitori, així com tampoc amb l'emplaçament anàrquic de les indústries pesants que Barcelona vulgui eradicar de la seva àrea metropolitana.

5. Les noves comunicacions que es proposen

En els darrers anys s'han produït dos fets importants que serveixen per lligar la sub-comarca de Terrassa a la xarxa general de comunicacions de Catalunya. D'una banda, la construcció de l'autopista B-29 entre Barcelona i Terrassa passant per Sabadell, i el reforçament de la carretera N-150 com a enllaç entre les dues capitals comarcals, i d'altra banda la construcció de l'autovia de la Bauma, que enllaça directament l'antiga Egara amb Manresa, cor de Catalunya i centre de les comunicacions amb la regió setena i de l'eix transversal.

L'enllaç ja projectat entre aquestes dues vies de comunicació que uneixen, a través del Vallès, el Barcelonès amb el Bages, obres que s'ha previst d'iniciar en el proper exercici a Terrassa, constitueixen una bona esperança d'avanç en aquest sentit. Però al marge d'aquestes realitats, s'obren noves perspectives que ens fan sentir optimistes pel que fa a l'esdevenidor d'aquesta vessant del Vallès: l'obertura del túnel de Vallvidrera i la configuració d'un àgil nexe d'unió amb Barcelona a través de Rubí i Sant Cugat evitant la



L'Escola d'Enginyers de Terrassa.

La xarxa general viària i la revitalització industrial de la ciutat, grans objectius del Pla de Terrassa

Rabassada, i també, en l'altra direcció, l'obertura del túnel del Cadí.

Aquestes perspectives van dissenyant un nou i esplèndid eix de comunicacions entre la gran Barcelona i les comarques interiors de Catalunya, en el qual la sub-comarca de Terrassa juga el paper de plataforma giratòria. I encara més, el projectat Centre Direccional i la creació d'una àrea de serveis a Sant Cugat (centre emissor de TV catalana, etc.) són nous elements netament positius per a l'enfortiment de la terciarització de tota aquesta àrea vallesana. Situada aquesta àrea entre dos parcs naturals ja configurats: el de Collserola i el de St. Llorenç del Munt, i la Serra de l'Obac, la preservació dels corredors naturals de verd al llarg dels dos

corrents d'aigüa (riera de Rubí i Ripoll) garanteix l'equilibri físic comarcal i la protecció de les activitats agrícoles i dels boscos.

6. El nou Pla d'Ordenació de Terrassa i rodalia

Terrassa té en fase d'aprovació definitiva el nou Pla General d'Ordenació que va néixer amb una perspectiva plurimunicipal, i que, encara que ha acabat cenyint-se a l'àmbit local, s'ha fet tenint presents els planejaments dels municipis de la rodalia: Rubí, Matadepera, Viladecavalls, Vacarisses, St. Quirze, etc.

El nou Pla General ordena, des d'una perspectiva no desenrotllista, el futur

desenvolupament de la ciutat i preveu entre els seus objectius la construcció d'una xarxa general viària suficient i ben connectada, a més de comportar una clara qualificació i definició del sòl que abona decididament l'objectiu de revitalització industrial de la ciutat. De moment, els municipis de la conca que aboca al Llobregat, Terrassa, Matadepera i Rubí, han planejat i esperen realitzar conjuntament el seu planejament integral, i en un altre ordre de coses s'ha conjurat la possibilitat megalomaniaca de conversió dels terrenys de la Mancomunitat intermunicipal Sabadell/Terrassa en una ciutat-monstre entre les dues capitals de la comarca.

La creació de la Gerència Municipal d'Urbanisme, la primera d'aquestes



El mercat de Terrassa.

Necessitat de l'ordenació territorial que tingui en compte la ciutat, la comarca i tota la zona geogràfica

institucions que s'estableix a Catalunya, dota Terrassa de l'instrument adient per garantir el rigor en el disseny del seu planejament i l'eficàcia en la seva execució.

7. La manca d'una política clara d'ordenació del territori

De fet, en tots aquests projectes que es van executant i que tanta importància tenen per al desenvolupament de les nostres ciutats i comarques, hom hi troba a faltar les grans línies directrius pel que fa al futur de la política territorial de Catalunya en el seu conjunt. És a l'interior d'aquest esquema general director on haurien de trobar-se de forma coherent, les grans opcions que afecten al Vallès Occidental en ordre a

una ordenació racional del territori, les directrius polítiques de la qual cal que defineixi clarament la Generalitat. En un altre àmbit, l'alcalde de Barcelona, Narcís Serra, exposà clarament que amb la candidatura de la Ciutat Comtal als Jocs Olímpics de 1992 pretén d'executar tota la infraestructura necessària per entrelligar Barcelona i el Barcelonès amb les comarques veïnes, perquè d'aquesta manera seria possible tirar endavant projectes com l'enllaç del metro suburbà entre l'Hospitalet i Santa Coloma, acabar els projectats cinturons de ronda i altres obres públiques avui necessàries i que la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona permetria cristal·litzar.

Obres que, d'altra manera, tardarien molts més anys a poder ser

executades. D'altra banda, organismes públics, com les Cambres Oficials de Comerç i Indústria de Terrassa i Manresa, han fet sentir les seves veus en aquesta línia de treball.

Si aquestes perspectives favorables s'acomplissin, s'haurien establert les bases per a una revitalització de les poblacions afectades i s'obririen al Vallès unes perspectives de futur prou engrescadores. Les noves indústries podrien trobar-hi el seu assentament adient i el Vallès Occidental retrobaria l'esperança d'afermar el seu caràcter industrial, paral·lelament a l'acollida d'una sèrie de centres de serveis que poden trobar, en un territori ben comunicat i proper a Barcelona, amb universitat i escoles tècniques, un emplaçament idoni. ■



L'Església del Sant Esperit, a la plaça Vella de Terrassa.