

L'encaix metropolità de Mollet del Vallès. (una alternativa d'ordenació territorial)

per Manel Larrosa

INTRODUCCIÓ

El desenvolupament recent del Vallès ha portat al naixement de noves polaritats, com és el cas de Mollet. D'antic sobresortien les capitals, com ara Granollers, Sabadell o Terrassa, però el creixement de les últimes dècades ha portat a que, tot i la manca de planejament territorial a l'escala comarcal o metropolitana, hagi existit una articulació que ha reforçat el conjunt dels nuclis preexistents i en particular els de dimensió mitjana i ben situats.

S'ha malmès i tacat molt el territori. S'han ocupat llocs que mai no havien d'haver estat urbanitzats i les infraestructures s'han fet tard i amb manca de visió, però el canemàs del territori de suport ha estat prou fort com perquè l'estructura urbana hagi estat la base principal dels assentaments i l'element que encara el relliga.

En el futur immediat aquest procés continuarà. I serà així per la via d'un planejament territorial que finalment reforci aquesta tendència, un planejament que sigui respectuós amb el medi i tendeixi a controlar el desordre de l'ocupació territorial o, en cas contrari, per la via dels fets, de les inèrcies i la resistència del territori a ser canviat de manera tecnocràtica.

En aquest context, les polaritats com Mollet s'han desenvolupat i tendiran a ser més fortes encara. Uns altres casos similars són els de Cerdanyola-Ripollet-Montcada, o el de Sant Cugat-Rubí.

L'estructuració d'aquestes polaritats és un pas de cara a fer més potent el seu paper urbà i per a superar les components suburbials que en molts casos van fer-les créixer, com també una oportunitat per a controlar el perímetre urbà, acotar el seu creixement i definir fronteres clares amb els espais lliures. Una oportunitat, sobretot, per a estructurar aquests espais amb una lògica pròpia.

En aquest context de polaritats que apleguen uns quants municipis, però que posseeixen una lògica que és clarament d'escala inferior a la comarcal i a la metropolitana, apareix una possibilitat d'ordenació territorial important.

D'aquesta manera, el futur Pla Territorial de la Regió hauria de tenir en compte aquests àmbits territorials, almenys a l'hora de l'estudi i el detall de les propostes i sense entrar, de moment, a plantejar si aquests àmbits emergents han d'ésser alguna cosa més en termes administratius. Aquesta darrera resposta la deixem ajornada en la mesura que, en el conjunt del territori, difícilment avui per avui es pot estructurar en aquest tipus d'àmbits, però ens serveixen, si més no, d'àmbit d'estudi i de proposta.

LA SITUACIÓ DE MOLLET.

La ciutat de Mollet del Vallès, situada en la part alta del riu Besòs després de la unió del Tenes, el Congost i el Mogent i abans de la desembocadura de la Riera de Caldes, es troba en un punt que és excepcional. Cap al sud les planes de la Llagosta i de Masrampinyo desguassen cap a Montcada. Pel nord, la divisió fluvial mateixa manifesta la doble direcció que s'estén cap al Vallès més oriental i cap l'interior de Catalunya, o sigui la vall del Congost cap a Vic.

Granollers participa també de moltes d'aquestes qualitats territorials que hi ha a Mollet, però ho fa en un establiment que és més al nord, més central en una comarca de vella articulació agrícola. La posició de Mollet, al contrari, és clarament molt més recent, amb caràcter de lloc de pas, en una posició de confluència i de colador cap a la desembocadura del Besòs o bé, dit en termes urbans, cap a Barcelona.

Finalment, les infraestructures han atorgat a Mollet encara una situació de connexió important en relació al Vallès Occidental i, en particular, amb l'àrea de Sabadell, a través de la vella carretera B-140 i, més modernament, a través de l'A-7.

EL MALTRACTAMENT TERRITORIAL DE MOLLET

La configuració de les infraestructures més modernes (Fig. 1) i la manca de planejament territorial respectuós amb els municipis, en particular els més petits, ha portat a que sobre Mollet hi pesin algunes circumstàncies negatives que caldria superar per tal de plantejar una opció d'ordenació territorial amb capacitat de rehabilitar el territori i millorar els seus nuclis. Referirem algunes d'aquestes circumstàncies negatives de partida :

1- L'ACTUR : L'antiga "Actuació Urgent" del Ministeri. Negativa perquè el seu sòl ha servit per a diferents ocupacions disperses, més greus encara en la mesura que han estat totes elles d'iniciativa pública.

2- El ferrocarril Mollet-Papiol : per l'absència de visió del paper que podia jugar aquesta connexió.



Fig. 1 Mollet i les principals infraestructures lineals

3- La variant de la N-152 : per la seva errònia traça, realitzada al marge del caràcter del territori.

4- La degradació de les planes fluvials, considerades sempre espais sense valor.

5- Una autopista d'esquena a la població. L'A-17 ignora Mollet i és una via amb un peatge feudal.

Com a conclusió, cal entreveure que el territori resultant ha estat mancat d'un respecte a un esquema que relligui amb intel·ligència els tres sistemes bàsics que haurien de configurar un territori endreçat:

- el sistema dels espais lliures i naturals,
- el sistema urbà,
- el sistema de les infraestructures.

A Mollet, el sistema dels espais lliures té un gran capital que és decisiu pel que representa Gallecs. Els límits mossegats d'aquest àmbit a través de la urbanització han permès ocupacions no sempre subjectes a un model adequat. A Mollet el cas més sobresortint és la Gec-Alstion, pel que representa en la fractura de la continuïtat dels espais lliures des del centre de Gallecs en direcció al Besòs, cap a sud. Per a valorar l'impacte d'aquesta implantació cal tenir present que la seva dimensió supera la del Parc de la Ciutadella a Barcelona. Una dimensió enorme, amb molt poca història, però amb una enorme velocitat en el consum d'espai.

En un altre àmbit, els espais degradats de les planes fluvials han resultat esquarterades en massa llocs, per exemple en els nusos viaris de la nova N-152, amb ocupacions marginals, etc.

En el sistema viari de l'entorn de Mollet hi ha exemples de tot el catàleg possible d'elements negatius que es poden produir: des d'una autopista de peatge a l'interior d'una àrea metropolitana que està d'esquena a les poblacions que hauria de servir, fins a la duplicitat d'infraestructures i traçats que no segueixen la lògica del territori, com és el cas de la variant de la N-152.

Aquesta via ha destruït bona part de la lògica de la plana fluvial al costat del Besòs. Des de Montcada a Mollet ha anul·lat la possibilitat d'unes rondes amb tràfic pacificat a l'entorn de les poblacions i ha multiplicat el sistema de connexions, els nusos, amb un costós caos, entre les diferents vies : l'antiga N-152, les rondes, la nova N-152 i l'A-17, amb un consum de sòl notable i tot confeccionant una muralla a Mollet. Aquesta mateixa via, quan arriba a Montcada topa amb els semàfors de la vila i esdevé de categoria molt reduïda fins a l'entrada a Barcelona. És evident que, com a mínim, hauria d'haver confluït amb l'autopista, però no ho fa i deixa la prioritat de l'ocupació del territori i de l'accés a la capital per a qui ha pagat el peatge. Si fins arribar a la capital podien fer-nos creure que hi havia "duplicitat" de vies, amb peatge i sense, en arribar a la capital hi ha, únicament, bon servei en l'una i mal servei en l'altra.

Pel que fa al sistema urbà, l'ocupació de sòl i la traça de les infraestructures més negatives han limitat enormement la possibilitat d'arrodonir el nucli urbà, de Mollet en aquest cas, però també a la Llagosta i a Montcada. Aquesta situació planteja un exhauriment de sòl urbanitzable que es podria haver estalviat amb més cura del pas dels nous vials. En aquest context, només la pressió ambiental per a la preservació de Gallecs permetrà estalviar de saltar l'autopista A-7 per aconseguir aquell sòl que ja era present a la immediata perifèria de Mollet i els seus veïns.

LES RIQUESSES DEL TERRITORI

La situació geogràfica de Mollet ha generat un conjunt d'infraestructures que seria també una riquesa si estiguessin lligades correctament al territori que serveixen. Aquestes poden ésser replantejades i d'aquesta opció partim en les alternatives traçades més avall.

Mostra d'aquesta situació de riquesa ho és el fet que pocs municipis són a una cruïlla d'autopistes, o en el punt de connexió de tres línies ferroviàries.

Aquesta centralitat d'infraestructures és una consolidació del que Mollet representa a escala geogràfica, per la seva situació al capçal del riu Besòs i en les planes baixes del Vallès que permeten el pas més fàcil cap al Vallès Occidental.

L'encaix territorial compta també amb la dualitat de Mollet amb Martorelles-Sant Fost, complement que no es produeix en els mateixos termes en altres llocs de la conca fluvial.

Finalment, en la mesura que Mollet participa de les característiques tant de la conca del Besòs com de les planes intermèdies del Vallès, l'exemple millor de les quals és avui Gallecs, la complexitat i varietat del seu territori es manifesta amb tot la seva varietat.

L'ALTERNATIVA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI DE MOLLET

El model futur d'organització territorial que es planteja seguidament per a l'àrea de Mollet, parteix de diferents alternatives que fan referència al sistema dels espais lliures, al de les infraestructures i al sistema urbà, entesos com a articulats i respectuosos entre ells respectivament.

a) *El sistema dels espais lliures*

El sistema dels espais lliures es basa en dues categories d'espais, les planes del Vallès i els espais fluvials.

Les opcions són, la preservació de Gallecs i la recuperació dels espais fluvials de la Riera de Caldes i del Besòs, avui degradats i marginats.

Com a complement entre els dos tipus es planteja l'establiment de connexions entre Gallecs i les àrees fluvials de la Riera de Caldes i del Besòs.

Es planteja un sistema fluvial d'espais lliures d'amplada suficient que incorpora la llera estricta i les planes adjacents com a espais lliures no urbanitzats i on el pas de les infraestructures no podrà tallar-los. Per a aquest objectiu cal, en primer lloc, minorar l'impacte que representa el pas de les infraestructures en la part final de la desembocadura de la Riera de Caldes i, en segon lloc, considerar les instal·lacions de la Gec-Alsthon com a una excepció en l'àmbit que ocupen. La continuïtat d'espais lliures entre el centre de Gallecs fins la riera de Caldes ha de ser possible per sota de l'A-7, sense augmentar les àrees urbanitzades i adequant els espais lliures de l'entorn de la fàbrica.

Es tractaria de considerar la rehabilitació de les lleres àmplies de la Riera de Caldes i del Besòs com a espais accessibles, ordenats i amb una urbanització el més naturalitzada possible, ho i preveient que la seva recuperació serà una ordenació humanitzada i alhora respectuosa amb els seus aspectes més naturals.

b) *El sistema de les infraestructures: les vies*

El replantejament del sistema de vies parteix de l'ús de l'A-17 al servei de Mollet, de l'establiment d'una clara jerarquia del conjunt viari, de l'anul·lació de les duplicitats, i de la pacificació del sistema de rondes interiors.

- *L'A-17 i el peatge*

L'anul·lació del peatge permet plantejar dos nusos al servei de Mollet i l'àrea del seu entorn: Mollet-nord i Mollet-sud. Mollet-nord és l'accés clar i origen de la N-152, com a autovia de l'Ametlla, o via vers Vic i Ripoll. Mollet-sud és el final lògic de l'eix de la carretera de Caldes (B-143).

- *Les rondes de Mollet i la variant de la N-152*

L'entrada en funcionament de l'A-17 com a via primària al servei del territori de Mollet permet fer desaparèixer el traçat i el caràcter de l'actual variant de la N-152, la qual travessa el nucli urbà amb el caràcter de via ràpida. En la mesura que l'eix de la N-152 cap a Vic partiria del nus de Mollet-nord, és possible redefinir el caràcter de la variant a través del nucli urbà i integra-lo com a tancament del sistema de rondes que ja existeixen en el nord de la població. La pacificació del tràfic seria possible en tota l'anella urbana.

- *El sistema Mollet-Martorelles-Sant Fost*

Es resolen les connexions entre Mollet i Martorelles-Sant Fost a través de la xarxa viària primària de l'A-17 i els dos nous nusos d'autopista, de manera

que l'eix de la carretera de Caldes arribaria fins la carretera de sant Adrià a la Roca (BV-5001) pel nus de Mollet-sud, i l'enllaç de la N-152 connectaria també amb aquesta carretera en el nus de Mollet-nord. Aquesta solució estalvia el fet escandalós que es produeix en l'actualitat on, tot i l'elevat nombre d'infraestructures realitzades a l'entorn de Mollet, les comunicacions amb Martorelles, Sant Fost i amb Badalona (B-500) es continuen realitzant pel cor de la ciutat i en el vell pont del Besòs. Un cop resolta els enllaços per la perifèria dels dos nuclis urbans, la traça antiga esdevindria un eix cívic entre el centre dels dos municipis.

c) *El sistema de les infraestructures : el ferrocarril*

L'aprofitament del sistema ferroviari parteix de l'ús de la xarxa existent i de la centralitat que generen les possibles connexions.

- *El ferrocarril Mollet-Papiol*

L'aprofitament d'aquesta línia per al transport de viatgers permet, com ja ha estat proposat sovint, una línia al llarg del Vallès, la qual demanaria algunes noves estacions d'interconnexió. En el nostre cas, la més evident se situaria en la connexió amb la línia de Barcelona a Vic. Aquesta nova estació d'enllaç se situaria al mig de l'àrea dels espais lliures dels marges de la Riera de Caldes i la seva implantació hauria de ser respectuosa amb aquest context (sobreelevada, sense talussos...).

- *El tramvia a Caldes*

Es proposa recuperar una línia estable de transport públic entre Caldes i Mollet, que passaria per la carretera actual (B-143). La carretera, en canvi, tal i com ja està previst, sortirà de l'interior de Palau de Plegamens amb una variant. Per l'àrea interurbana el tramvia aniria paral·lel a la carretera. Connectaria amb l'estació d'enllaç dels ferrocarrils de Mollet-Papiol i Barcelona Vic, però el seu origen se situaria en l'estació de Mollet de la línia a Girona.

- *El tren de gran velocitat*

La redacció del projecte de la traça per al tren de gran velocitat a través del Vallès ha plantejat la dicotomia de la seva alternativa de pas a través del Vallès, o per l'interior del Barcelonès, per no fer de la capital un cul de sac. El debat és interessant perquè s'ha demostrat que el pas de la línia a través de la Llagosta i Santa Perpètua suposa una afecció medi-ambiental molt considerable. Si la línia baixés pel Besòs i travessés pel Barcelonès en comptes de fer-ho per darrera del Tibidabo, ens estalviariem un pas pel Vallès que, en particular, serà dur a la Llagosta i Santa Perpètua, però també per l'àrea de Cerdanyola fins a Rubí. L'estació entre Cerdanyola i Sant Cugat era una opció a considerar si el tren no

penetrava mai a la capital i els barcelonins l'anaven a prendre a l'àrea que es definia com a Centre Direccional. Amb l'estació a la Sagrera, l'estació a Cerdanyola-Sant Cugat és sobrera. Estalviar-se-la pot significar deixar intacta la via verda entre Sant Llorenç i Collcerola, cosa que és del màxim interès.

Però, en aquest context, sorgeix la possibilitat d'una parada metropolitana a Mollet, en una situació d'enllaç amb les altres línies de metro regional i ben relacionada amb l'eix de Vic (autovia de l'Ametlla). Com que la línia de gran velocitat no ha de servir només per anar a París, aquesta línia, en la mesura que serà de major velocitat, permetrà que la xarxa actual faci les funcions de metro regional, amb totes les parades que convingui, mentre que la línia nova, superior en jerarquia, connectarà ciutats a més de cinquanta quilòmetres de distància, talment com les autopistes representen una jerarquia superior en relació a la vella xarxa de carreteres.

Mollet pot aspirar plenament a ser un nòdul d'intercanvi i parada d'aquesta jerarquia interurbana. En aquest municipi, les possibilitats d'aprofitament del capital ferroviari són molt considerables i mereixerien una atenció en el detall de les traces per tal que aquesta potència pugui esdevenir realitat.

Caldria, però, estalviar-se una nova agressió a la llera del Besòs. Per a fer possible la interconnexió entre els sistemes ferroviaris i per a ésser més respectuosos amb el riu, la nova línia hauria de traçar-se paral·lela a l'existent. En aquest cas, l'estació de Mollet-Sant Fost esdevindria una gran estació intercanvi.

d) *Desenvolupament urbà i noves centralitats*

El desenvolupament urbà es planteja com un creixement que ocuparia únicament àrees avui ja consolidades, a través de la seva renovació urbana, sigui per motiu de desallotjament d'activitats obsoletes o per la recuperació d'espai vial sobrer.

- *desenvolupament urbà*

Es posiciona, sobretot, en els marges de la nova N-152 en la mesura que quedaria redefinida en el seu caràcter i eliminaria nusos duplicats.

- *noves centralitats*

L'obertura de Mollet a l'autopista generaria una àrea situada entre aquesta i el ferrocarril a Girona que posseeix una gran centralitat d'interès comarcal. Aquesta àrea avui industrial, es renovaria de manera gradual a través d'una iniciativa pública. Aquesta àrea permetria la recuperació d'un 50% dels espais avui ocupats per a nous habitatges i serveis privats, i un 50% per a equipaments i espais lliures públics. Seria una nova àrea amb una pluralitat d'usos propis d'un centre-ciutat d'escala de seu metropolitana. El potencial de la seves comunicacions (viàries i ferroviàries) impulsaria aquesta regeneració.

L'eix longitudinal d'aquesta nova àrea de centralitat estaria situat entre la línia del ferrocarril i l'autopista, mentre que en el sentit perpendicular la carretera de Mollet a Martorelles i Sant Fost en seria el complement convertida en eix cívic.

CONCLUSIONS

L'alternativa d'articulació territorial de Mollet és possible establir-la quan es superen els factors més negatius que han pesat en la seva configuració territorial recent :

Primer: a nivell d'infraestructures, el concepte erroni de la duplicitat de vies i els peatges en les infraestructures bàsiques metropolitanes. És a dir, una autopista d'esquena a la ciutat i sense sortides i la creació d'un desgavell de vialitat (nova N-152) per a compensar-ho. A nivell ferroviari, l'existència de la línia Mollet-Papiol, sense ús i mai dissenyada com a possible xarxa interconnectada. En el futur immediat, el traçat del ferrocarril d'alta velocitat no hauria de repetir aquests mals antecedents.

Segon: el segon punt a superar és la manca de model per a defensar els espais lliures de l'entorn urbà, situació que ha d'ésser totalment capgirada fins al punt que és el respecte dels espais lliures existents, la recuperació dels degradats i l'establiment de connexions el primer pas que permet ordenar el territori. Tot això començant des de fora dels nuclis urbans, per arribar, finalment, a ells i no a través del procés invers que sempre s'ha practicat. El respecte a l'estructura dels espais lliures obliga a un tractament diferent de les infraestructures, les quals han estat un dels grans mecanismes de triturar i crear marginalitat en els espais lliures.

Tercer: el tractament adequat dels espais lliures en primer lloc i el capgirament del paper de les infraestructures permet entreveure un potencial urbà enorme per al cas de Mollet, avui desconegut. Un potencial que permet endreçar els límits i ordenar una nova centralitat de primer ordre en l'àrea metropolitana. Només amb el respecte als espais lliures i un plantejament diferent de les infraestructures és possible assolir aquesta perspectiva de potenciació de centralitat urbana.

Es planteja, doncs, respectar el gradient que posseeix el territori de Mollet, amb un alt grau d'urbanització i d'infraestructures en les terres baixes, mentre que cap amunt, en el límit de Gallecs, desapareix aquella densitat d'elements artificials i es produeix una continuïtat entre ciutat i espais lliures només sobtada pel pas de l'autopista A-7. Aquest gradient és similar al d'altres poblacions del Vallès, notablement el cas de les capitals, Granollers, Sabadell i Terrassa, on les seves capçaleres estan en contacte amb amplis espais lliures. A Mollet aquesta circumstància és més significativa, però també més dèbil, en la mesura que la seva localització territorial, al centre de la depressió prelitoral, empeny una possible urbanització d'aquests espais alts, possibilitat que hauria de ser completament es-

talviada. Per a permetre alliberar-nos aquesta pressió, les possibilitats de les parts baixes del municipi, ben jugades, constitueixen un capital enorme de possibilitats alternatives. La modernització de Mollet hauria de partir del respecte d'aquest gradient territorial perquè el capital medi-ambiental és el principal recurs a valorar per al futur.

EPILEG : UN TÚNEL

El cas de Mollet és paradigmàtic en l'àrea metropolitana, demostratiu de com els plantejaments viciats en l'actuació territorial dels darrers anys han propiciat una situació molt negativa i abocada a una manca de perspectiva, tot i posseir, com hem vist, un emplaçament i una riquesa de comunicacions completament decisiva.

El cas de Mollet és exemplar, també, en mostrar-nos com no solament és necessari un replantejament del què cal fer en endavant, que ha d'ésser necessàriament diferent de les pràctiques recents, sinó de com caldrà reconstruir part del que ha estat fet. Aquesta seria una mostra palesa de com el malbaratament de recursos ha estat tan enorme que revela una ràpida caducitat de les inversions realitzades, fins i tot a l'interior del propi esquema que les va generar.

Per acabar, volem proposar de cobrir una part de l'autopista A-7 amb un fals túnel. Es tractaria de cobrir una dimensió de mig quilòmetre de l'enorme trinxera que creua la carena entre els termes de Mollet i Santa Perpètua per a permetre la continuïtat de les planes de Gallecs i integrar una àrea, la qual en termes ambientals ha estat estudiada com a molt interessant per a les comunitats naturals, d'ocells per exemple.

Una proposta d'aquest tipus seria titllada ràpidament d'utòpica, i fora de tota consideració econòmica viable. Però, com hem vist, de recursos no n'han faltat per a la construcció de la duplicitat de vies i per a l'ocupació exagerada de territori efectuada en els darrers anys.

Enfront a la tècnica i a l'economia que fins ara han construït l'entorn de Mollet, meditem, doncs, si un túnel d'aquesta naturalesa, avui per avui tan fora de la nostra realitat quotidiana, no seria realment una mostra ben clara d'una racionalitat alternativa que caldria assolir.