

Rosa Barba
Ricard Pié

El Vallès suburbi-corredor-perifèria

El Vallès: suburb-corridor-periphery



L'any 1958, Lluís Solé i Sabarís publicà per primer cop, a la *Geografia de Catalunya*, el mapa d'unitats del relleu del Principat, on es dibuixa la imatge moderna d'aquest país. La descripció dels grans conjunts morfològics del territori català que fa aquest mapa institucionalitza una lectura de l'espai i de les relacions interiors del país que són absolutament diverses de les que hi havia fins al moment, i que han estat claus en la lectura geogràfica que darrerament s'ha fet del territori català.

Amb aquesta aportació, Catalunya deixà de ser un paper arrugat més o menys allisat, tal com ens la descrivien els vells mapes del país, per descobrir-se com un treball de papiroflèxia de geometries molt precises i acurades. La seqüència de plecs orogràfics; la costa, lleugerament ondulada, i la doble serralada, la litoral i la prelitoral, separades per una depressió lineal que té al darrera la depressió central, pentinen el territori català i dibuixen una imatge de solcs i carenes que no s'havia fet evident fins aleshores.

Efectivament, la cartografia de Catalunya, des dels primers aixecaments científics del segle divuit de Josep Aparici, en la *Nueva descripción geographica del principado de Cataluña* de 1720, fins els de Francisco de Coello de Portugal y Quesada de mitjan segle dinou, no trobà arguments que sintetitzessin la geografia catalana. Mentre que les escoles cartogràfiques europees utilitzaven els rius per llegir l'estructura del territori, a Catalunya això no era possible, ja que les línies blaves dels rius es perden dins dels ombrejats de l'orografia.

En tot cas, la proposta de Solé i Sabarís no surt del no-res; des dels anys trenta els geògrafs catalans debatien aquests temes. Fins aleshores prevalgué el sistema copernicà dels models teòrics formulats sobre la base de l'anàlisi del lloc central com l'únic diagrama capaç d'interpretar la realitat de Catalunya. En són una mostra les propostes de la Ponència de la Divisió Territorial de Catalunya a favor d'una lectura polinuclear de l'espai català, en sintonia amb les tesis contemporànies del geògraf alemany Christaller, que entén el país com un estol de ciutats de rang diferent, amb territoris dependents que ocupen i esgoten tot l'espai. En aquest model no hi ha línies, ni corredors ni eixos. Hi ha peces de diferents grandàries que encaixen en el mapa català.

El canvi en la interpretació del territori al qual ens referim no ve ni de la geografia humana ni de la física, ni dels pioners en el planejament territorial, sinó dels mapes

temàtics i dels estudis geològics. La geografia francesa, especialment a partir dels treballs de Vidal de la Blanche, descobreix la capacitat d'aquests mapes i estudis per descriure la formació d'un territori. Dibuixar els tipus de sòls, les falles tectòniques o els plecs geològics d'un territori no és des d'aleshores una lectura passiva, descriptiva, d'un estat de fet de la terra, sinó la interpretació, a partir dels signes i dels rastres en el relleu, dels episodis de la construcció d'un espai durant diversos mil·lenis.

Els treballs de Mn. Almera i Comas, amb un conjunt de mapes parcials, o la carta geològica que Norbert Font i Sagué publica a la *Geografia General de Catalunya*, que dirigia Francesc Carreras Candi, l'any 1910, van donant 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 i fan confluir totes les direccions cap a l'Empordà, dibuixant un ventall mig obert que pivota sobre aquesta plana.

A partir del mapa de Solé i Sabarís, Catalunya és un país de corredors que vénen d'Europa i van cap a la península Ibèrica. La geografia, amb aquesta interpretació del relleu, tal com després ens ho explica Pierre Vilar en el volum sobre el medi físic dins l'obra *Catalunya dins l'Espanya moderna*, sembla trobar un altre argument per explicar les particularitats i les diferències d'aquest país i la crisi d'identitat i d'articulació que això provoca dins de l'Estat espanyol.

En altres paraules, a partir d'aquesta lectura Catalunya es presenta com una terra de pas i d'encontre, com un passadís de cultures que van de nord a sud i com un riu sòlid per on transiten fluxos humans. Aquesta nova forma territorial trenca amb el model uniformista que havia proposat la Ponència de la Divisió Territorial de 1932 i obre nous camins a l'organització i la planificació de l'espai.

Aquest model dibuixa un gran corredor transversal que articula una sèrie d'espais i de ciutats que comença al nord, a Perpinyà, passa per Figueres, Girona i Granollers fins al Vendrell, per continuar cap a Tarragona i acabar a la Serralada Pre-Litoral, que en aquest tram final s'aboca sobre el mar. Barcelona i els rius com el Ter o el Llobregat, que van ser la base de la industrialització del país, queden fora d'aquesta estructura. Talment sembla que la nova lectura morfològica acusa la història d'haver-se equivocat, d'haver triat malament l'em-

In 1958, Lluís Solé i Sabarís published, for the first time, in *Geografia de Catalunya*, the map of relief units of the Principality, where the modern image of this country is drawn out. The description of the large morphological units of Catalan territory given by this map institutionalises a reading of the country's space and interior relationships which are absolutely different to those existing until that moment, and which have been keys to the recent geographical reading made of Catalan territory.

With this contribution, Catalonia ceased to be a screwed-up paper which has been more or less smoothed out, as described to us by old maps of the country, to be discovered as a piece of paper-folding of highly precise and careful geometry. The series of orographic folds: the slightly waving coast, and the double mountain chain, littoral and pre-littoral, separated by a linear depression with the central depression behind it, comb out the Catalan territory, drawing a picture of furrows and ridges which had so far been hidden.

In fact, the cartography of Catalonia, from the first scientific stirrings, in the eighteenth century, of Josep Aparici, in the *Nueva descripción geographica del principado de Cataluña* (New Geographical Description of the Principality of Catalonia) in 1720, to those of Francisco de Coello de Portugal y Quesada in the mid-nineteenth century, was not to find a line of reasoning to synthesise Catalan geography. While the European cartographic schools used rivers to read territorial structure, in Catalonia such an approach was impossible, as the blue lines of the rivers lose themselves in the shelter of orography.

In any case, the proposal of Solé i Sabarís did not arise from thin air. Since the thirties, Catalan geographers had been debating these questions. Up until then, the Copernican system of theoretical models, formulated on the basis of an analysis of the central place, prevailed as the only diagram capable of interpreting the reality of Catalonia. Proof of this are the proposals of the Report on the Territorial Division of Catalonia which favoured a polynuclear reading of Catalan space, in harmony with contemporary theses of the German geographer Christaller, who understands the country as a throng of towns of different statuses, with dependent territories which occupy and drain the whole space. In this model there are neither lines, nor passages nor

axes. There are different-sized pieces which fit together to form the map of Catalonia.

The change in territorial interpretation which we are referring to comes neither from human nor physical geography, nor from pioneers in territorial planning, but from thematic maps and geological studies. French geography, especially since the works of Vidal de la Blanche, uncovers the capacity of these factors for describing the formation of a territory. Drawing the types of soil, tectonic faults or geological folds of a territory is, from then on, no longer a passive, descriptive reading of a factual state of the ground, but the interpretation, based on signs and traces of the relief, of the episodes in the construction of a space in the course of several thousand years.

The studies of Mn. Almera i Comas, with a series of partial maps, or the geological chart published in 1910 by Norbert Font i Sagué in the *Geografia General de Catalunya*, directed by Francesc Carreras Candi, continued to give shape to this new reading of the Catalan territory. In these maps, the contour lines and geological structure hold sway over the lines traced by rivers, making all the directions come together towards the Empordà, drawing a half-open fan with this plain as pivot.

On the basis of Solé i Sabarís' map, Catalonia is a country of passages leading from Europe to the Iberian peninsula. With this interpretation of the relief, geography, as Pierre Vilar later explains in the volume of texts on the physical environment in *Catalunya dins l'Espanya moderna* (Catalonia within Modern Spain), seems to find another line of reasoning to explain the particularities and differences of this country and the identity and articulation crisis this brings about within the Spanish State.

In other words, on the basis of this interpretation, Catalonia is seen as a land of passage and encounter, like a corridor of cultures running from north to south, a solid river where human transit flows. This new territorial shape breaks with the uniformistic model which had been proposed by the 1932 Territorial Division Report, and opens new inroads to spatial organisation and planning.

This model draws out a great transversal passage which joins a series of spaces and cities beginning in the north at Perpignan, passing through Figueres, Girona and Granollers to El Vendrell, to continue on to Tarragona

plaçament de la capital catalana i d'haver refugiat la primera industrialització tèxtil en espais marginals on, això sí, hi havia una mica d'aigua.

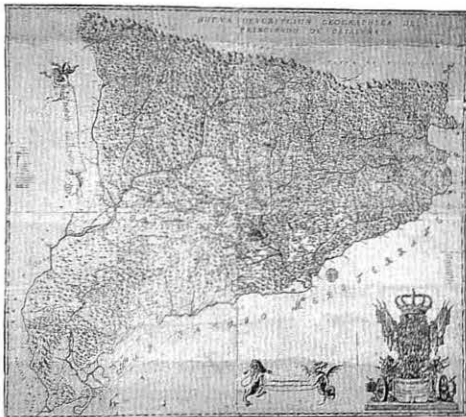
Barcelona, tal com hem dit, queda a l'altre cantó de la Serralada Litoral, davant del mar i darrera de la serra de Collserola, connectada amb el Corredor Pre-Litoral a través de dues portes: el riu Besòs, que s'obre directament al Vallès Occidental, i el riu Llobregat, que ho fa a través d'una petita conca.

El Vallès, la part central del Corredor Pre-Litoral que està a l'esquena de Barcelona, es veu, també segons aquest model, com un gran espai de futur per a la Catalunya ciutat. D'aquesta manera, l'emplaçament pretesament erroni de Barcelona podria ser resolt gràcies a l'existència d'una reserva espacial estratègica, que encara està relativament buida. Sembla que, finalment, la lògica territorial podrà imposar-se, i es pot connectar la ciutat de Barcelona amb els corredors estructurals del país.



El primer mapa català que veu el país com un corredor és el de les grans unitats de relleu que publica Lluís Soler i Sabarís el 1958.

The first map of Catalonia to see the country as a passage is the map of large relief units published by Lluís Solé i Sabarís in 1958.



Per als mapes històrics, com el de Josep Aparici del 1720, Catalunya és durant molts segles un camp ple de muntanyes i rius sense una estructura aparent.

As far as historical maps, like the one by Josep Aparici dated 1720, are concerned, Catalonia was for many centuries a stretch of countryside full of mountains and rivers with no apparent structure.

De totes maneres, els descobriments i les sorpreses que podem tenir examinant atentament la geografia del territori català no s'acaben mai, en l'escala global de la seva forma i en les interpretacions dels grans geògrafs, sinó que continuen i es multipliquen quan ens aproximem al sòl.

El Corredor Pre-Litoral, en el tram del Vallès Central, sembla que també vol contradir aquella interpretació de la forma general de Catalunya des dels corredors, que Barcelona i les cadenes de rius industrialitzats posen en crisi. El sistema urbà d'aquesta comarca, format per les ciutats de Sabadell i Terrassa, està situat al vessant nord del corredor, lluny de la part més propera a Barcelona, aquella que està al peu de la serra de Collserola. Això fa que el corredor ofereixi encara un espai relativament verge, que, des d'aquella interpretació, sembla el lloc més adequat per a la configuració del gran eix vertebral.

Totes aquestes contradiccions plantegen clarament que més que no pas a errades històriques, la posició de Barcelona i de les ciutats del Vallès respon a altres criteris que els que hem esmentat abans, i fan que puguem creure totalment els arguments de les determinacions de la geografia física exclusivament des de l'escala general. Barcelona i Catalunya són una peça massa articulada per creure que n'hi ha prou amb un model per interpretar-la. Per això si apliquem un sol d'aquests models apareixen tantes dissonàncies. És necessari, per tant, fer una nova lectura més detallada de la forma i de la posició territorial del Vallès per poder explicar el que passa actualment.

Tornant enrera, Catalunya continua essent a alguns efectes una terra arrugada, encara que tingui aquesta estructura de grans plecs. A petita escala, el Corredor Pre-Litoral no és un canal continu i ampli, sinó una seqüència de recintes, amb vessants d'aigües diferents i amb unes 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 han modelat l'espai i l'home ha acumulat sobre la terra una història molt densa.

El Vallès Occidental, aquesta terra de promissió urbana que ha de salvar Barcelona de l'errada històrica atribuïda a la seva posició, no és en realitat sinó un espai col·locat marginalment a les ciutats industrials que, almenys per la promesa que conté, no es pot reduir a una

and end up at the Prelittoral mountain chain, which in this final stretch sweeps down to the sea. Barcelona and rivers like the Ter or the Llobregat, which were the basis of the country's industrialisation, are excluded from this structure. It seems literally as though the new morphological reading were accusing history of having made a mistake, of having chosen badly the site of the Catalan capital and giving refuge to the first wave of textile industrialisation in marginal spaces where there was a little water if nothing else.

Barcelona, as we said, is on the other side of the Littoral chain, before the sea and behind the Collserola range, connected to the Prelittoral Passage by means of two gateways: the river Besòs opening directly into the Vallès Occidental and the river Llobregat which does the same via a small basin.

The Vallès, the central part of the prelittoral passage, which is behind Barcelona, is seen also according to this model as a large future space for Catalonia-City. In this way, the supposedly erroneous positioning of Barcelona could be resolved thanks to the existence of a strategic spatial reserve, which is still relatively empty. It seems as though territorial logic is finally able to impose itself, and the city of Barcelona can be connected with the country's structural passages.

In any case, the discoveries and surprises which may rise from a thorough examination of the territorial geography of Catalonia do not finish here, with the overall scale of its shape and the interpretations of great geographers; they continue and multiply the nearer we come to the ground.

The Prelittoral Passage, in the Central Vallès stretch, also seems to want to contradict that interpretation of the general form of Catalonia from the passage angle, thrown into a state of crisis by Barcelona and the lines of industrialised rivers. The urban system of this country, made up of the cities of Sabadell and Terrassa, is situated on the northern edge of the passage, and not on the nearest part to Barcelona, at the foot of the Collserola ridge. This means that the passage still offers a relatively virgin space which, from the point of view of that interpretation, seems to be the most suitable place for the shaping of the great vertebral axis.

All of these contradictions are a clear suggestion that, rather than being mistakes of history, the position of Barcelona and the cities of the Vallès respond to other cri-

teria than those so far mentioned, and make totally credible the determining lines of reasoning of physical geography exclusively from the point of view of a general scale. Barcelona and Catalonia are too much of a piece to suppose that a model is enough to interpret them. For this reason, if just one of these models is applied, so many clashes appear. Therefore it is necessary to make a new, more-detailed reading of the form and the territorial position of the Vallès in order to be able to explain what is currently happening.

Catalonia continues to be to some intents a creased land, in spite of having a structure of large folds. On a small scale, the Prelittoral Passage is not a continuous, wide channel, but rather a series of enclosures, draining into different rivers and with some areas more mountainous than others. In the last tectonic movement, when the sea drew back from the Prelittoral Depression towards the countryside near Tarragona, and the interior of the country dried out, the remaining furrow was not uniform. Time and water have shaped the space and man has accumulated a very dense history on the land.

The Vallès Occidental, this land of urban promise which has to save Barcelona from the historical error attributed to its position, is really no more than a space positioned at the edge of the industrial cities which, at least for the promise it holds, cannot be reduced to a simple physical characteristic.

If we take a closer look at this space we will see that it is arranged by gullies in a NW-SE direction, perpendicular to the axis of the corridor, and its general form is nearer to an undulating system segmented by water, than a large channel with a single flow.

The historical cities of Sabadell and Terrassa, in the nineteenth century the leading textile nuclei of Catalonia, are situated on the folds left by these river-beds and have taken ridge-top paths as the axes of their urban development. At the foot of the Collserola ridge, where the water comes together before flowing into the Llobregat and Besòs rivers, there are only rural villages like Sant Cugat or Cerdanyola which are now the new suburban Barcelona.

On the basis of these and other data we will see why this part of the Vallès, despite its favourable position, has taken so long to become urbanised. In order to do this it is important to understand that although the northern edge of the county has a free and open relation-

caricatura física.

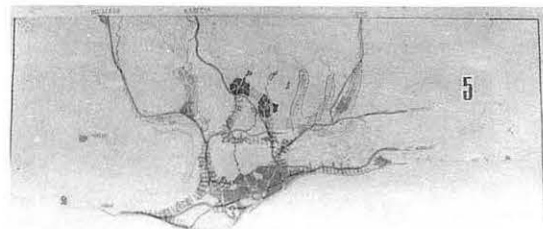
Si mirem de prop aquest espai veiem que està pentinat per rieres en direcció NO-SE, perpendiculars a l'eix del corredor, i la seva forma general és més propera a un sistema ondulat i segmentat per l'aigua que no pas a un gran canal amb un únic pendent.

Les ciutats històriques de Sabadell i Terrassa, que en el segle dinou foren els nuclis tèxtils més importants de Catalunya, estan situades sobre els plecs que deixen aquestes rieres, i han pres els camins careners com a eixos per al desenvolupament urbà. Al peu dels contraforts de la serra de Collserola, on es recullen les aigües cap al Llobregat i al Besòs, solament hi ha pobles rurals, com Sant Cugat o Cerdanyola, que ara són la nova Barcelona suburbana.

A partir d'aquestes dades i d'altres, potser podrem veure per què aquesta part del Vallès, tot i que és tan ben situada, ha tardat tant a urbanitzar-se. Per això és important entendre que si bé el capçal nord de la comarca té una relació amb el Vallès Oriental oberta i franca, al sud el pas s'escanya en el congost de la riera de Rubí, entre els pobles de Castellbisbal i el Papiol. En aquest punt no hi ha una bona transició entre aquesta part del Corredor i el recinte següent, l'Alt Penedès. El coll de Martorell, la riera de Rubí i la llera del Llobregat configuren un punt crític de resolució difícil, com ho mostren els cinc punts entrelligats i a diferent nivell que travessen el riu a aquesta alçada.

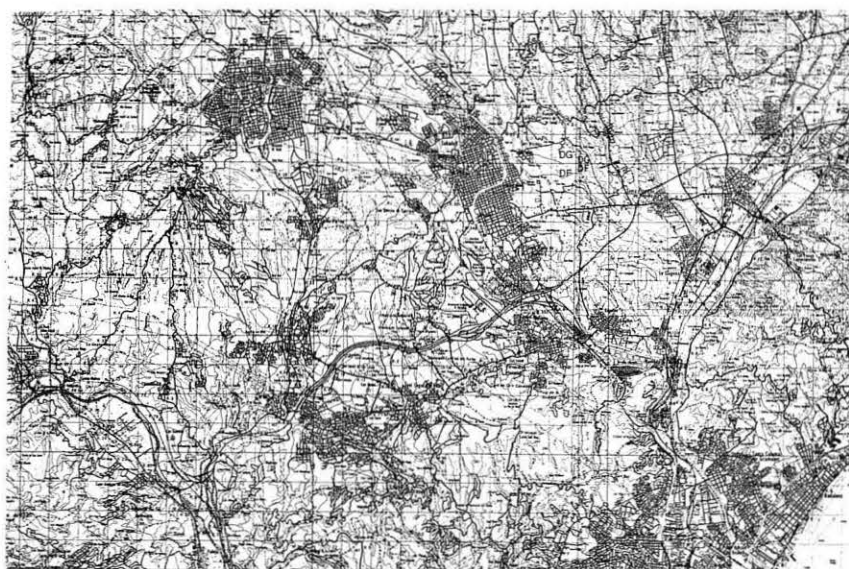
La descoberta del Vallès en el planejament territorial és relativament recent. El primer que en parla és Nicolau Maria Rubió i Tudurí en el projecte de la *Barcelona futura* presentat l'any 1929 amb motiu de l'Exposició Universal. En aquest document, el Vallès, situat a redós de la serra de Collserola, és l'espai apte per estendre el creixement en taca d'oli de la metròpoli barcelonina. Encara no hi ha una visió dels corredors i solament interessa aquest espai com una àrea més per incorporar a la ciutat, i com una excusa per qualificar de parc la serra de Collserola.

El Pla Comarcal de Barcelona de l'any 1953, que serveix per institucionalitzar un òrgan per governar aquest pla intermunicipal que abasta vint-i-vuit municipis, no és més que la translació mecànica de la fórmula que enllaça amb la vella imatge de la Catalunya copernicana, feta d'un mosaic de peces entorn de les ciutats i que és la continuació del projecte de la *Barcelona futura* de Rubió.

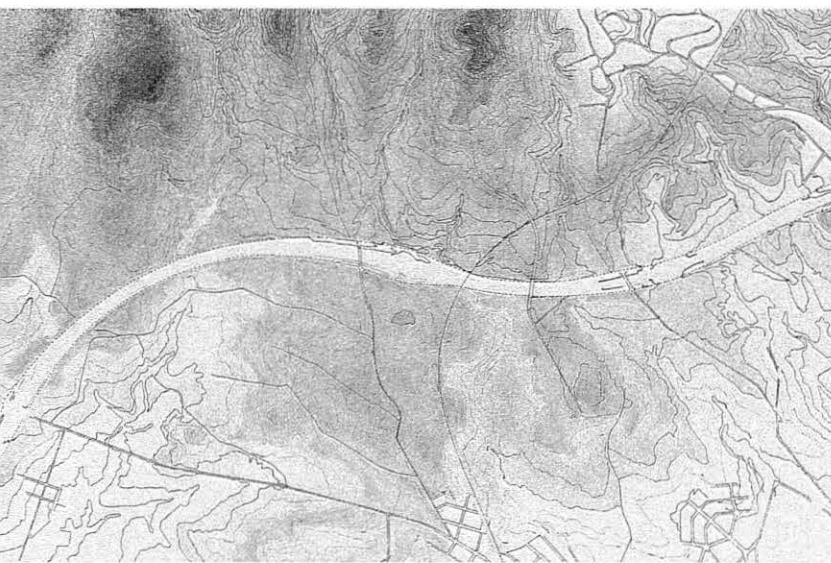


Els primers esquemes de planejament que incorporen la idea del Corredor Pre-Litoral com l'eix vertebrador de Catalunya són els que elabora l'any 1965 la "Comisión Técnica para la Revisión del Plan Comarcal de 1953".

The first planning schemes to contain the idea of the Prelittoral Passage as the backbone of Catalonia are those made in 1965 by the "Technical Commission for the Revision of the 1953 County Plan".



La magnitud espacial de la nova ciutat anglesa de Milton Keynes i l'àmbit del Vallès situat al peu de la serra de Collserola són quasi equivalents, però no ho són la densitat d'infraestructures que ordenen i suporten el creixement, ni tampoc la mesura dels teixits i el pes dels usos que sostenen. Bases cartogràfiques a escala 1: 50.000 (reduïdes).
The spread of the English new town Milton Keynes and that of the Vallès area at the foot of the Collserola ridge are almost equal, unlike the density of infrastructures which order and support their growth, or the size of the fabric and quantity of uses they sustain. Cartographic bases on a scale of 1:50 000 (reduced).



La posició i la forma de l'autopista ha desaprofitat les possibilitats de recompondre l'espai de manera que el corredor es fes perceptible a totes les escales. Anàlisi d'un tram on s'exposa una lectura del relleu del sòl en relació amb la banda del nou viari. (Font: Rosa Barba, *L'abstracció del territori*, tesi doctoral, Barcelona 1987, ETSAB)

The position and shape of the motorway have failed to take advantage of the potential for recomposing the space in such a way that the passages would be perceptible on all scales.

Analysis of one stretch showing an interpretation of the land's relief in relation to the new road. (Source: Rosa Barba, *L'abstracció del territori*, Barcelona 1987, ETSAB)

L'autopista del Vallès és l'element que millor sintetitza la idea de corredor que apareix a mitjan segle vint. El problema que planteja el traçat d'una autopista és poder aplicar sobre el sòl una cinta que permeti fer passar el trànsit a velocitats raonablement altes, donar suport a diferents usos i incorporar a la volumetria del sòl un element que, competint o fonent-se amb el seu relleu, ofereixi noves perspectives al paisatge.

The Vallès motorway is the element which best synthesises the passage idea appearing in the middle of this century. The problem posed by the route of a motorway is how to apply a strip on the land which allows transit at reasonably high speeds, supports different uses and incorporates in the volumetry of the land an element which, either competing or melting into its relief, offers new perspectives to the landscape.

Les lectures territorials de Solé i Sabarís no fan efecte en el planejament fins que no es projecta el territori des d'una escala més àmplia. El maig de 1964 es constitueix la *Comisión Técnica para la Revisión del Plan Comarcal de 1953*, que amplia l'àmbit d'estudi de Barcelona.

Aquesta comissió prepara diferents esquemes de treball, que conclouen en l'anomenat "Esquema Director" que s'aprova el juliol de 1968. En tots aquests esquemes hi ha tres idees matrius: descongestionar Barcelona, reconèixer la nova dimensió del problema metropolità i fer passar l'autopista vertebradora d'Europa, l'eix de Hèlsinki a Gibraltar.

En aquells esquemes on és més clara la idea de corredor, el Vallès apareix com una estructura dual i alternativa a la ciutat de Barcelona. L'esquema que va més lluny en aquests arguments situa a l'Alt Penedès i a la frontera entre el Vallès Oriental i l'Occidental dues noves barcelones, dues noves ciutats de grandària semblant a la capital i tres altres ciutats satèl·lits que aixopluguen Sabadell-Terrassa, Mataró i Vilanova i la Geltrú. La redefinició de l'espai català i el corredor sembla que solament és possible si s'assassina Barcelona.

Altres esquemes no van tant lluny. Un assaja una idea fundacional del territori semblant a la forma dels campaments romans. Un altre s'interessa pel disseny d'una retícula general i tracta de desdoblar els diferents eixos establint tres vies litorals, situades a diferents distàncies de la costa; tres d'interiors, dues d'elles autopistes i una altra parc, 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 del moment sobre la ciutat-regió. Per a una d'aquestes propostes, "las autopistas son las calles de la ciudad-región, pero no calles-corredor de unidades residenciales". Per a una altra, el model encara és copernicà.

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

Aquest és, o millor dit era, una de les grans oportunitats que tenia el país per assolir una escala superior de projectació. La idea de corredor internacional, a la qual més tard s'hi ha sumat la del corredor del sistema mediterrani de ciutats europees, que alguns autors han batejat amb el nom de la "banana blava", no ha estat suficient per formular un projecte amb força. Talment semblava que la geografia a gran escala havia d'imposar-se als elements construïts, i havia de resoldre la imperícia humana fent coherent amb un vincle totes les peces construïdes.

La geografia dels llocs, però, no solament es troba en les grans formes del paisatge, sinó també en les petites. La translació mecànica dels esquemes i diagrames de cada lloc o un error en la diferent apreciació d'un territori segons l'escala de treball en què es vol intervenir pot ser fatal. En aquest sentit, el Vallès n'és un exemple.

Un cop formulada la idea mare de corredor territorial i descobertes les potencialitats de l'espai, no s'ha estat capaç de col·locar correctament moltes de les infraestructures que responen a l'esquema general, mentre que algunes de les peces petites no han estat capaces d'entendre el sentit concret del corredor.

Si és cert que el Vallès és una peça del corredor a nivell de Catalunya, a escala petita és un territori 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 sòl en aquesta part 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 se'n van cap al Llobregat per la riera de Rubí, i les altres cap al Besòs pel riu Ripoll.

El paisatge del Vallès és un espai treballat pel temps i l'aigua, que dona lloc a un territori quartejat, fet de fragments on hi caben molts racons ocults els uns dels altres. L'efecte corredor solament és detectable si s'està situat als punts alts de les serralades i no hi ha boira. A peu pla no hi ha grans espais que es puguin abastar d'un sol cop d'ull.

La urbanització històrica aprofita aquests elements i es col·loca sobre els lloms d'ase, entre rieres, seguint els camins de carena i les traces en espinas de peix dels conreus. A la zona baixa, on s'hi posen les boires, l'ocupació rural és més difosa i pren pautes més erràtiques.

ship with the Vallès Oriental, in the south the passage narrows down to the Rubí gully, between the villages of Castellbisbal and El Papiol. Transition is not good at this point between this part of the Passage and the following area, the Alt Penedès. The Martorell Pass, the Rubí gully and the bed of the Llobregat form a critical point, difficult to resolve, as demonstrated by the five interwoven bridges crossing the river at different levels around this point.

The discovery of the Vallès in territorial planning is relatively recent. The first person to speak of it was Nicolau Maria Rubió i Tudurí in the "Future Barcelona" project presented in 1929 on the occasion of the World Fair. In this document, the Vallès, situated in the shelter of the Collserola ridge, is a fitting space for the extension of the spreading oil stain of metropolitan Barcelona. The passages had not yet been visualised and this space was only interesting as one area more to be incorporated into the city, and as an excuse to call the Collserola ridge a park.

The 1953 Barcelona County Plan which serves to institutionalise an entity to govern this intermunicipal plan, affecting twenty-eight municipalities, is no more than the mechanical transfer of the formula connecting with the old image of Copernican Catalonia, made up of a mosaic of pieces around the cities, and which is the continuation of Rubió's "Future Barcelona" project.

The territorial readings of Solé i Sabarís do not take effect in planning until the territory is planned on a grander scale. In May 1964, the Technical Commission for the Revision of the 1953 County Plan is set up, widening the field of study of Barcelona.

This commission prepared different work schemes, concluding in a single scheme called the "Directive Scheme", approved in July 1968. In all of these schemes there are three basic ideas: to decongest Barcelona, recognise the new dimension of the metropolitan problem and bring in the connecting European motorway, an axis from Helsinki to Gibraltar.

In those schemes where the passage idea is clearest, the Vallès appears as a dual structure and an alternative to the city of Barcelona. The scheme which goes further in this line of reasoning, situates two new barcelonas, one in Alt Penedès and one at the border between the Vallès Oriental and Occidental, two new cities of similar size to the capital, and three other satellite cities to take in

Sabadell-Terrassa, Mataró and Vilanova i la Geltrú. The redefinition of Catalan space and the passage only seems to be possible if Barcelona is assassinated.

Other schemes do not go that far. One of them tests a functional territorial idea similar to the form of Roman camps. Another takes interest in the design of a general reticule and tries to double up the different axes, thus establishing three coast roads, situated at different distances from the sea, three inland roads, two of them motorways and another a green area, and series of connections between the two communication systems. The basic idea is to create an outline to give support to the whole of the territory, and place the city of Barcelona in one of the squares of the grid.

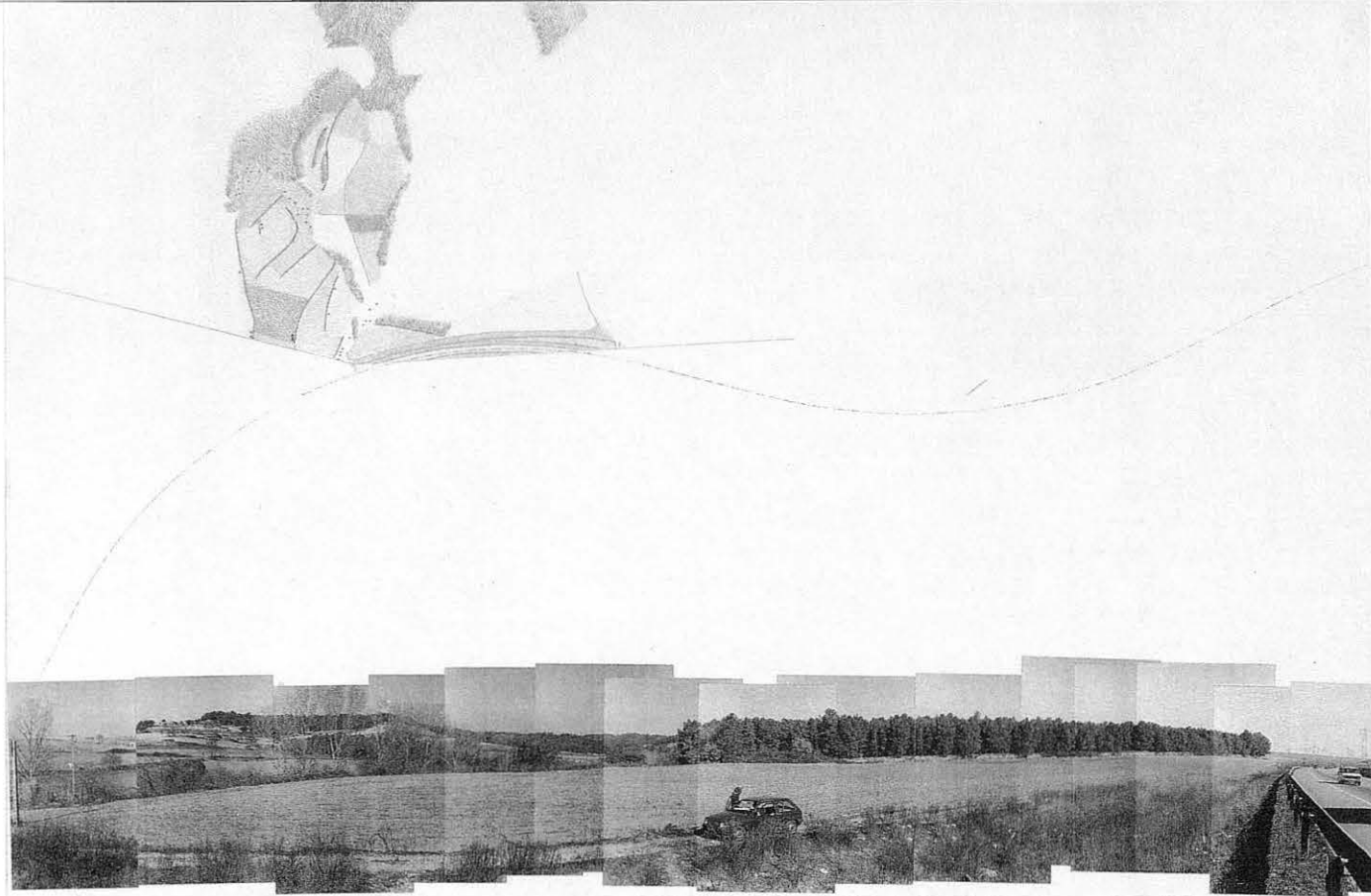
Other proposals are more theoretical and aim to tune in with the ideas of the moment on the city-region. In one case, "the motorways are the streets of the city-region, but not passage-streets of residential units". In another, the model is still Copernican.

The linear city project implied by the Prelittoral Passage imposes itself definitively among the great later schemes. The new infrastructures by now no longer only reach Barcelona, but make a by-pass through the Vallès Occidental. The space between Sant Cugat and Cerdanyola not only presents itself as an opportunity for the Barcelona suburb, but also as an alternative stretch able to join up a more ambitious project.

This is, or rather was, one of the country's great opportunities to achieve a higher level of projection. The idea of international passage, later joined by the idea of the Mediterranean-system passage of European cities, christened by certain authors with the name the "blue banana", was not sufficient to formulate a project. It seemed literally as though large-scale geography had to impose itself on constructed elements, and to resolve human incompetence, making all the constructed pieces coherent with one link.

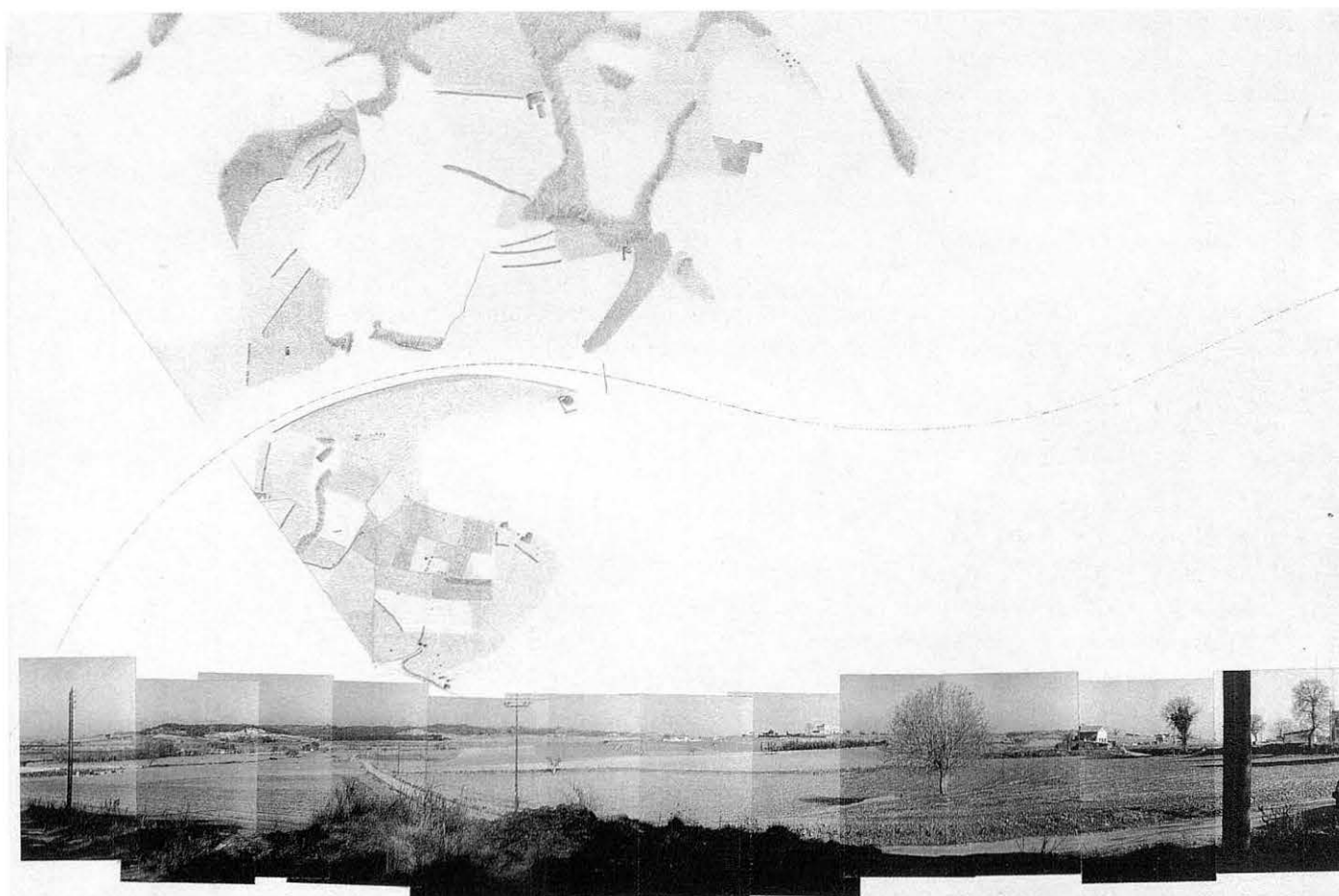
The geography of places, though, can be found not only in large but also in small landscape forms. The mechanical transfer of schemes and diagrams of each place, or an error in the different evaluation of a territory depending on the scale of desired intervention in the work, can be fatal. The Vallès is an example of this.

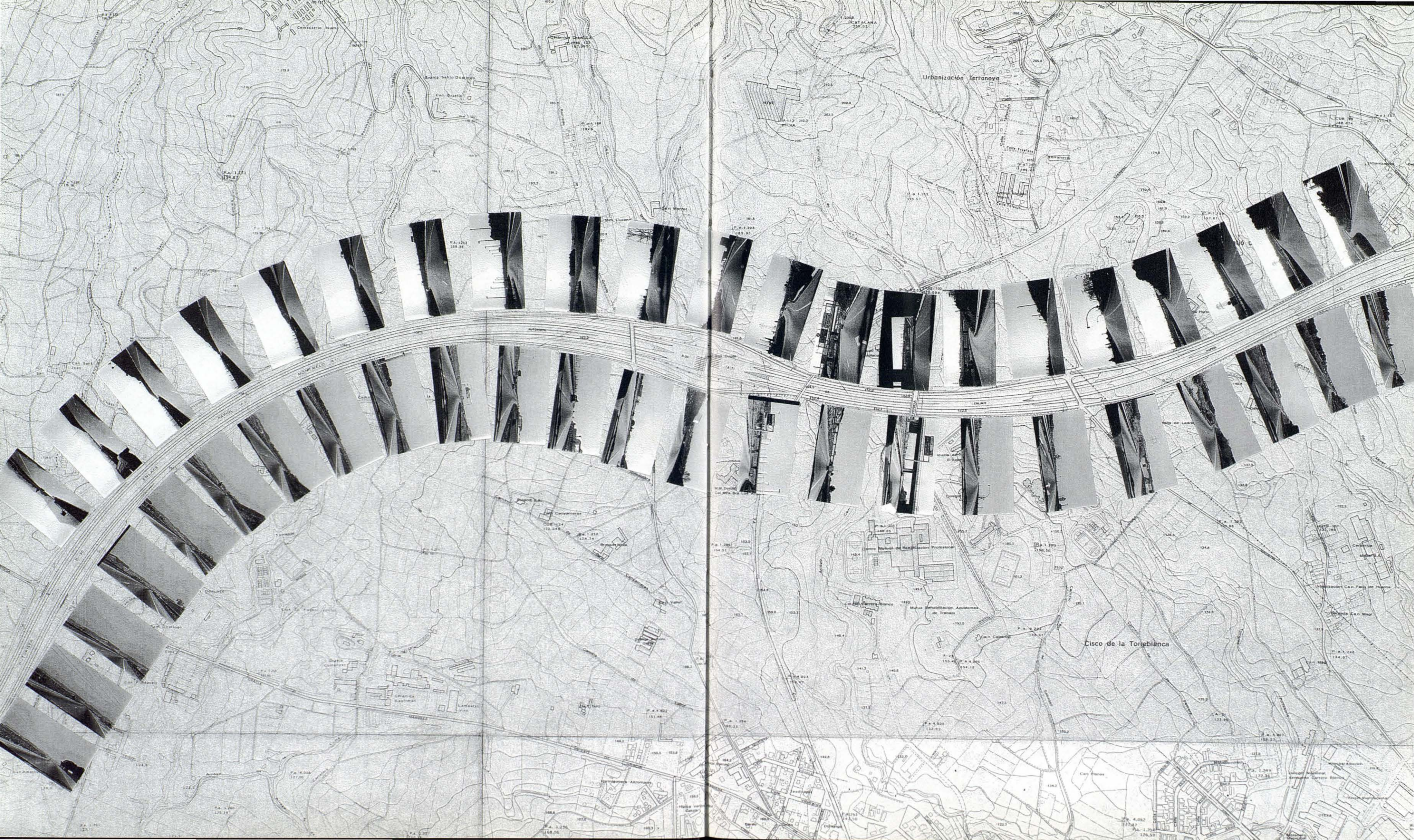
Once the main idea of a territorial passage was formulated, and the space's potentials discovered, the ability to correctly place many of the infrastructures responding to



El paisatge rural des de dos punts arran de l'autopista. El que es veu no és tot el paisatge que hi ha, sinó només el que es mostra des d'un cert traçat, que estableix només uns quants punts de vista sobre el sòl quan l'autopista enllaça amb les travesseres que articulen l'espai a escala mitjana.

The rural landscape from two points level with the motorway. Not all of the landscape can be seen, just what is shown from a certain line, establishing only a few viewpoints of the land when the motorway joins up with the cross roads which unite the space on a medium scale.





the general scheme was lacking, while some of the small pieces were not capable of understanding the specific meaning of the passage.

If it is true that the Vallès is a piece of the passage in Catalonia, on a small scale it is a territory with four different drainage channels and several faces. The north is shaped by the gullies which collect the water from the Pre-littoral chain. The ground in this part takes the form of a soft material periodically cut into by deep furrows of water. In the middle, at the foot of the Collserola ridge, there is a point of inflexion and a ridge in the centre. Some of the water goes off towards the Llobregat through the Rubí gully, and the rest to the Besòs through the river Ripoll.

The landscape of the Vallès is a space which has been worked by time and water, making way for a divided territory, made up of fragments full of many corners, all hidden from each other. The corridor effect can only be detected from the highest peaks of the ridges when there is no mist. From ground level, it is not possible to take in large spaces at a single glance.

The historic urbanisation exploits these elements and takes up its positions on the spaces, between gullies, following ridge-top paths and the herring-bone pattern of the cultivated fields. In the low-lying areas, where the mists lie, rural occupation is more scattered and follows more erratic lines.

So the Vallès is not a virgin, indifferent, isotropic territory, which gives in easily to a more or less fitting territorial idea. This county is a space which has been worked in different directions, which does not spontaneously understand large passages or axes, but the little things: paths, plots, constructions, etc. The lack of new rules for modern colonisation is turning this territory into a suburb without taking advantage of a great deal of its potential. Inability to redesign the space on the scale of the new discourse means that it is difficult to acquire the condition of an alternative periphery.

If it is necessary to point to these lacks, we should start with the irrational rivalry between the cities of Sabadell and Terrassa, unable to make a joint move between the two cities which would allow them to lead the new Vallès. Sabadell is trying out an operation of this kind, but in any case in such a way that it is not possible to continue and fuse it with the city of Terrassa.

As regards the motorway, there is a lack of sensibility to

understand the role it should play in the territory. If there is one element which can sum up the idea of the passage, it is this road. The line it draws and its design are very important. On the one hand, it is the element which provides access to the territory, but it is also the element which divides and fragments. The motorway is the balcony and showcase of the space it crosses. It is the only element capable of explaining the meaning of the corridor on a small scale. The results, however, have not been too favourable. In a study of one section, affecting part of the municipality of Sant Cugat, we can see the dismissive way in which the land is cut up and the inability to translate the territory into a comprehensible space.

This does not mean that it is a question of claiming the rules of play of a civic condition for the motorway, but of demanding a translation to its scale of the guidelines for the passage. In other words, of drawing large infrastructures at the level of the pieces which form this territory, making it comprehensible and, at the same time, capable of taking on the wider sense of this condition of passage and connection.

In today's urbanism, in which there seems to be a grid of infrastructures guaranteeing the function-form of a city, there are spaces, like the Vallès, which need something more, an infrastructure which recognises its plural character, a stroke capable of redrawing its landscape and making the object of the project comprehensible on a large scale.

In order to achieve this, it was a question of claiming an infrastructure which passes through and shows the space, because it is from the point of view of this capacity to create and display a new landscape that the order of each part becomes more open.

The current situation of the Vallès, for the want of these references, tends to be one of an inferior periphery, when just a little more, just a good motorway outline, could have been enough to give concrete shaping to new territorial form.

The magnitude of promotional efforts, the density, the type of residential and tertiary use, the possibility of a more Anglo-Saxon expansion model, the integration of traditional nuclei, etc., deserved a better fate than that of being almost exclusively the periphery of Barcelona. ■

Per tant, el Vallès no és un territori verge, indiferent i isotròpic, que es rendeixi fàcilment a una idea territorial més o menys encertada. Aquesta comarca és un espai treballat en múltiples direccions, que espontàniament no entén de grans corredors o eixos, sinó de les petites coses: dels camins, de les parcel·les, de les construccions, etc. La manca de noves regles per a la colonització moderna aboca aquest territori a una suburbialització que desaprofitja gran part d'aquelles potencialitats. La incapacitat per redissenyar l'espai a l'escala del nou discurs fa molt difícil adquirir la condició d'una perifèria alternativa.

Si hem d'assenyalar alguna d'aquestes manques, cal començar per la competència irracional de les ciutats de Sabadell i Terrassa, que no han estat capaces de tirar endavant una peça mancomunada, situada entre les dues ciutats, el que els hauria pogut permetre liderar el nou Vallès. Sabadell està assajant una operació d'aquest tipus, però en qualsevol cas l'ha fet de tal manera que no és possible continuar-la i fondre-la amb la ciutat de Terrassa.

Respecte a l'autopista, no hi ha hagut cap sensibilitat per entendre el paper que havia de jugar sobre el territori. Si hi ha un element capaç de resumir la idea de corredor és aquesta via. La seva traça i disseny és molt important. D'una banda, és l'element que dona accessibilitat al territori, però de l'altra també el divideix i el fragmenta. L'autopista és el balcó i l'aparador de l'espai en què discorre. Per això és l'únic element capaç d'explicar el sentit del corredor a petita escala. Els resultats, però, no han estat molt favorables. En un estudi d'un fragment, que afecta una part del municipi de Sant Cugat, veiem la manera esbiaixada amb què es talla el parcel·lari i la incapacitat per traduir-nos el territori en un espai comprensible.

Amb tot això no es tracta de reivindicar per a l'autopista unes regles de joc pròpies d'una condició ciutadana, sinó de demanar que es tradueixin a la seva escala les pautes del corredor. En altres paraules, de dibuixar les grans infraestructures al nivell de les peces que componen aquest territori, fent-lo comprensible i, al mateix temps, capaç d'assumir el sentit més ampli d'aquesta condició de pas i de connexió.

En l'urbanisme actual, en què sembla que una graella d'infraestructures garanteix la funció-forma d'una ciutat, hi ha espais, com el Vallès, que necessiten alguna cosa

més, una infraestructura que reconegui el seu caràcter plural, una traça que sigui capaç de redibuixar el seu paisatge i fer entendre l'objecte del projecte a gran escala.

Per això es tractava de reclamar una infraestructura que passi i ensenyi l'espai, perquè és des d'aquesta capacitat per crear i mostrar un nou paisatge que l'ordre de cada peça es fa més obert.

La situació actual del Vallès, per manca d'aquestes referències, tendeix a ser la d'una mala perifèria, mentre que solament amb molt poc, amb un bon traçat d'autopista, n'hi podia haver prou per concretar una nova forma territorial.

La grandària de les peces de promoció, la densitat, els tipus d'usos residencials i terciaris, la possibilitat d'un model de creixement més anglosaxó, la integració dels nuclis tradicionals, etc., mereixien una millor sort que no pas la de ser quasi exclusivament perifèria barcelonina. ■



El corredor de l'autopista articula avui peces més dissenyades des de les restes d'un anterior parcel·lari agrícola que exploten les noves possibilitats que la geografia del lloc ofereix, en relació amb la mida de les noves intervencions. (fotos de ciutat jardí i d'indústries).

The passage of the motorway today joins designed pieces from the remains of a previous agricultural patchwork rather than exploiting new possibilities offered by the geography of the place, in relation to the magnitude of the new interventions. (photos of garden and industry city)