

El Vallès Oriental: definició d'un model territorial i eixos de desenvolupament metropolità

11

Ponències
Anuari del
Centre d'Estudis
de Granollers
2006

Resum: La comarca del Vallès Oriental es troba, cada cop més, integrada en un sistema metropolità complex, que no es pot analitzar per parts separades les unes de les altres. I, no obstant això, configura un àmbit territorial que per la seva tradició urbana i per la seva dinàmica de desenvolupament, està obligat a fer un plantejament territorial a escala metropolitana, tot i assumint les limitacions imposades per la inexistència, fins avui, de planejament territorial. Els sistemes urbans de la segona corona metropolitana estan jugant –i han de jugar cada cop més– un paper determinant en la consolidació de l'estructura metropolitana. Actualment destaca, de manera rellevant, la seva capacitat per articular la ciutat metropolitana. Potenciar aquesta capacitat amb l'objectiu de resoldre les noves necessitats de creixement, en termes de població, d'activitat econòmica i d'infraestructures, serà fonamental per garantir un projecte metropolità respectuós amb el manteniment d'una estructura territorial de qualitat i sostenible. La globalització de l'economia, la desaparició de bona part de la indústria tradicional, la consolidació de la societat del coneixement com a base de la reconversió industrial i productiva, la transformació de l'escenari de convivència social resultat dels fluxos i canvis poblacionals, i la barreja de cultures, són elements d'un conjunt de canvis que afecten la qüestió urbana i territorial.

1. Algunes aportacions per a la diagnosi

1.1. Població i habitatge

Al llarg dels darrers 25 anys a la regió metropolitana de Barcelona es produeix un procés demogràfic caracteritzat pel desplaçament de població de Barcelona i l'àrea metropolitana cap a les ciutats

i sistemes urbans de la segona corona. L'àrea central del sistema metropolità perd població que es desplaça, fonamentalment, a les ciutats madures de la resta de la regió metropolitana. Entre l'any 1991 i l'any 2001, les sis comarques de la segona corona han experimentat un creixement de més de 125.000 habitants.

Evolució de la població a la Regió Metropolitana de Barcelona (1981-2001)

	Població Cens 2001	increment	percentatge s/àmbit	Població Cens 1991	increment	percentatge s/àmbit	Població Cens 1981
Vilafranca del Penedès	31.248	3.430	12,3%	27.818	2.793	11,2%	25.025
rodalia	13.373	2.690	25,2%	10.683	853	8,7%	9.830
resta comarca	36.355	4.993	15,9%	31.362	1.323	4,4%	30.039
ALT PENEDÉS	80.976	11.113	15,9%	69.863	4.969	7,7%	64.894
Martorell	23.023	6.370	38,3%	16.653	705	4,4%	15.948
rodalia	37.162	13.920	59,9%	23.242	4.019	20,9%	19.223
resta comarca	632.707	62.410	10,9%	570.297	32.007	5,9%	538.290
BAIX LLOBREGAT	692.892	82.700	13,6%	610.192	36.731	6,4%	573.461
BARCELONÉS	2.093.670	-208.467	-9,1%	2.302.137	-152.354	-6,2%	2.454.491
Vilanova i la Geltrú	54.230	8.366	18,2%	45.864	2.031	4,6%	43.833
rodalia	32.618	15.077	86,0%	17.541	4.245	31,9%	13.296
resta comarca	21.346	7.836	58,0%	13.510	1.555	13,0%	11.955
GARRAF	108.194	31.279	40,7%	76.915	7.831	11,3%	69.084
Mataró	106.358	4.848	4,8%	101.510	4.502	4,6%	97.008
rodalia	24.590	8.536	53,2%	16.054	4.111	34,4%	11.943
Baix Maresme	115.418	22.897	24,7%	92.521	20.340	28,2%	72.181
Alt Maresme	110.179	27.161	32,7%	83.018	10.623	14,7%	72.395
MARESME	356.545	63.442	21,6%	293.103	39.576	15,6%	253.527
Sabadell-Terrassa	357.563	10.096	2,9%	347.467	5.730	1,7%	341.737
rodalia	169.112	30.308	21,8%	138.804	25.312	22,3%	113.492
resta comarca	210.007	46.579	28,5%	163.428	20.333	14,2%	143.095
VALLÉS OCCIDENTAL	736.682	86.983	13,4%	649.699	51.375	8,6%	598.324
Granollers	53.105	1.232	2,4%	51.873	6.525	14,4%	45.348
rodalia	71.109	14.487	25,6%	56.622	8.813	18,4%	47.809
resta comarca	196.344	42.957	28,0%	153.387	22.083	16,8%	131.304
VALLÉS ORIENTAL	320.558	58.676	22,4%	261.882	37.421	16,7%	224.461
RMB	4.389.517	125.726	2,9%	4.263.791	25.549	0,6%	4.238.242
BARCELONÉS	2.093.670	-208.467	-9,1%	2.302.137	-152.354	-6,2%	2.454.491
ALT PENEDÉS	80.976	11.113	15,9%	69.863	4.969	7,7%	64.894
GARRAF	108.194	31.279	40,7%	76.915	7.831	11,3%	69.084
BAIX LLOBREGAT	692.892	82.700	13,6%	610.192	36.731	6,4%	573.461
VALLÉS ORIENTAL	320.558	58.676	22,4%	261.882	37.421	16,7%	224.461
MARESME	356.545	63.442	21,6%	293.103	39.576	15,6%	253.527
VALLÉS OCCIDENTAL	736.682	86.983	13,4%	649.699	51.375	8,6%	598.324

Entre l'any 1996 i l'any 2001, la població del Vallès Oriental ha crescut molt més que la del conjunt de Catalunya i que la del conjunt de la província de Barcelona. Concretament, el Vallès Oriental ha experimentat un augment de la seva taxa anual acumulativa del 2,4% mentre que a tot Catalunya s'ha situat al voltant del 0,7% i al conjunt de la província de Barcelona s'ha situat una mica per sobre del 0,8%.

Creixement demogràfic 1996-2001:**Catalunya: 7,4****Vallès Oriental: 21,8**

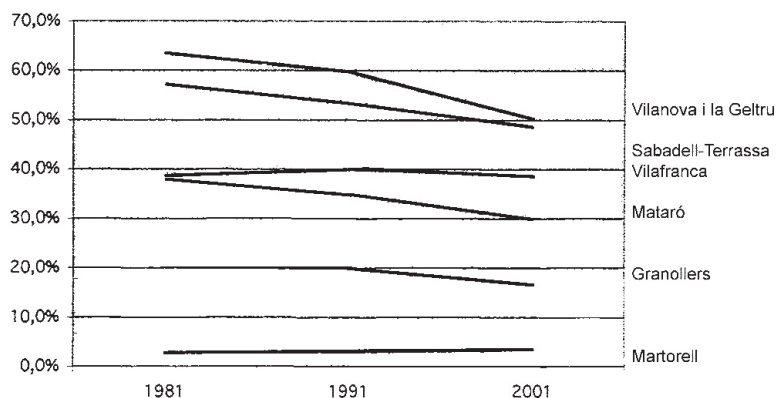
Segons les dades corresponents a l'any 2001, la població total al Vallès Oriental ja es troba situada lleugerament per sobre dels 321.000 habitants, el que representa el 5,1% de la població de Catalunya i el 6,7% de la població de la província de Barcelona.

Només el Garraf, amb factors de desenvolupament diferents per la seva localització costanera, ha crescut més, al llarg d'aquest període, que el Vallès Oriental. És destacable el fet que entre els vint-i-cinc municipis amb més població de Catalunya, al Vallès Oriental en trobem dos, Granollers i Mollet, dels set de la segona corona metropolitana, que apareixerien en aquesta llista.

Tanmateix hem d'observar que, mentre la població del conjunt de la comarca ha crescut, i segueix creixent, a un ritme alt, les ciutats principals, Granollers i Mollet, de la mateixa manera que Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa i Vilanova i la Geltrú, perden pes específic en relació amb les seves conurbacions i el conjunt comarcal. Progressivament, i sense ser encara reconeguts com a tals, es van consolidant els sistemes urbans d'aquestes ciutats establint i reforçant clares dependències estructurals i funcionals.

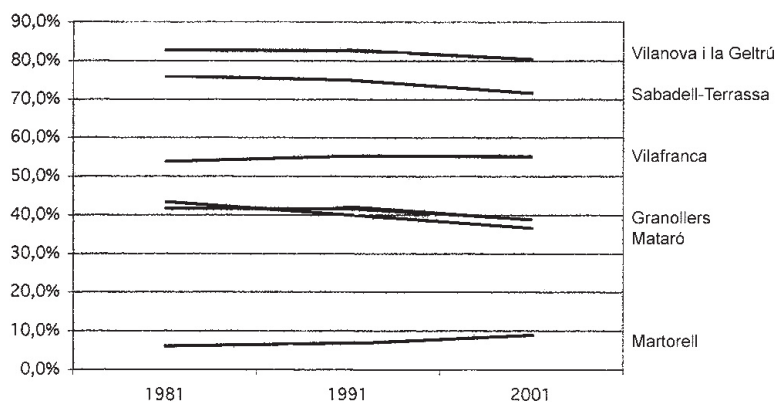
Durant aquest mateix període, el decenni 1991/2001 i fins avui mateix, les ciutats i poblacions del Vallès Oriental, han experimentat un intens creixement del seu parc d'habitatges. Al conjunt de la regió metropolitana, el 90% de les unitats construïdes correspon a habitatges i el 10% restant es destinen a altres activitats. Tanmateix, Granollers destaca en aquest aspecte respecte la resta de ciutats de la segona corona i és una de les ciutats en què es construeixen més unitats destinades a altres usos, que arriben a un percentatge del 15,8%, lleugerament per sota de Mataró.

Ciutats de la segona corona



Ponències

Ciutats i entorns de la segona corona



En una comarca en què és més que significatiu el nombre d'habitatges secundaris, les ciutats més importants, Granollers i Mollet, mantenen un percentatge d'habitatges principals molt alt i se situen al voltant del 85%, a la franja alta del conjunt de ciutats importants de la segona corona.

A tall d'exemple, mentre que a Granollers els nous habitatges unifamiliars han suposat el 15% del total dels habitatges construïts i, per tant, la major part del creixement del parc d'habitatges s'ha concentrat en la tipologia de l'habitatge plurifamiliar, al conjunt de la comarca el 39% dels nous habitatges corresponen als de tipologia unifamiliar i només el 61%, als de tipologia plurifamiliar.

1.2. Activitat econòmica

Al Vallès Oriental, la indústria segueix tenint un pes rellevant en el conjunt de la seva estructura productiva. Mentre aquesta comarca mantenia l'any 2001 un 47% d'assalariats en el sector industrial, al conjunt de la província de Barcelona aquest percentatge se situava prop del 26,4% i al conjunt de Catalunya no superava el 25,7%.

Indústria any 2001:
Vallès Oriental: 47,0% dels assalariats Prov. Barcelona: 26,4% dels assalariats Catalunya: 25,7% dels assalariats
Serveis 1991-2001:
1991 - 36,1% dels assalariats 2001 - 42,7% dels assalariats

Això no obstant, si considerem dades corresponents al darrer decenni (1991-2001) el sector dels serveis ha seguit guanyant pes específic en el conjunt de l'activitat econòmica. La consolidació d'aquesta progressió, iniciada anys abans, ha estat en detriment del sector industrial. D'aquesta manera, mentre l'any 1991 el sector dels serveis concentrava el 36,1% de la població assalariada de la comarca, les dades del 2001 situaven aquest percentatge al voltant del 42,7%, molt a prop, per tant, del 47% d'ocupats en el conjunt del sector industrial.

Avui, el Vallès Oriental és una de les comarques catalanes amb una estructura productiva més diversificada. Estructura productiva en què es barregen petites empreses, organitzades en clústers industrials; amb empreses multinacionals grans i amb un alt grau de concentració de l'activitat econòmica dins dels municipis, d'una manera apreciablement superior al del conjunt de municipis de la província de Barcelona.

De la mateixa manera que al conjunt de Catalunya, al Vallès Oriental segueixen predominant les indústries tradicionals, encara que el seu pes relatiu, respecte del conjunt i des de 1991 disminueix a favor de les d'estructura intermèdia i la indústria avançada. Tanmateix, es

Activitat econòmica 2000. Establiments per activitats

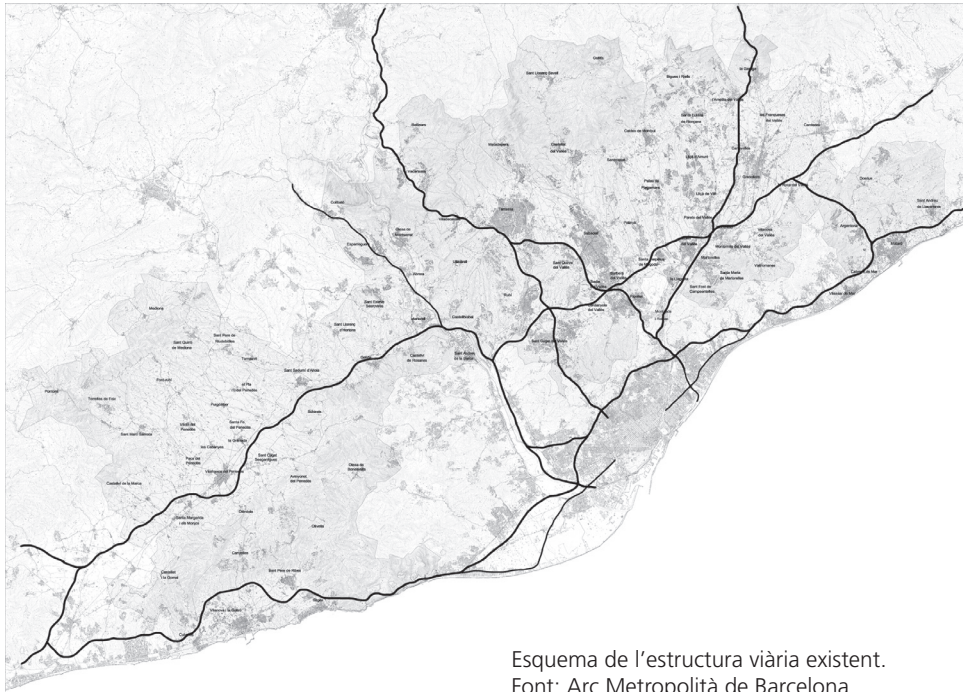
	TOTAL	percentatge s/comarca	Indústria	percentatge s/comarca	Construcció	percentatge s/comarca	Comerç detall	percentatge s/comarca	Serveis	percentatge s/comarca	Professionals	percentatge s/comarca
ALT PENEDES	4.289	100,0%	1.156	27,0%	1.364	31,8%	767	17,9%	767	17,9%	235	5,5%
BAIX LLOBREGAT	51.973	100,0%	5.700	11,0%	7.511	14,5%	10.471	20,1%	22.486	43,3%	5.805	11,2%
BARCELONÉS	204.004	100,0%	16.264	8,0%	12.831	6,3%	40.735	20,0%	92.403	45,3%	41.771	20,5%
GARRAF	9.408	100,0%	556	5,9%	1.594	16,9%	1.994	21,2%	3.782	40,2%	1.482	15,8%
MARESME	31.420	100,0%	4.295	13,7%	4.359	13,9%	6.362	20,2%	11.570	36,8%	4.834	15,4%
VALLS OCCIDENTAL	62.775	100,0%	9.395	15,0%	8.277	13,2%	11.674	18,6%	25.286	40,3%	8.143	13,0%
VALLS ORIENTAL	29.920	100,0%	4.217	14,1%	5.238	17,5%	5.278	17,6%	11.806	39,5%	3.381	11,3%
RMB	393.789	100,0%	41.583	10,6%	41.174	10,5%	77.281	19,6%	168.100	42,7%	65.651	16,7%

	TOTAL	percentatge s/ RMB	Indústria	percentatge s/ RMB	Construcció	percentatge s/ RMB	Comerç detall	percentatge s/ RMB	Serveis	percentatge s/ RMB	Professionals	percentatge s/ RMB
ALT PENEDES	4.289	1,1%	1.156	2,8%	1.364	3,3%	767	1,0%	767	0,5%	235	0,4%
BAIX LLOBREGAT	51.973	13,2%	5.700	13,7%	7.511	18,2%	10.471	13,5%	22.486	13,4%	5.805	8,8%
BARCELONÉS	204.004	51,8%	16.264	39,1%	12.831	31,2%	40.735	52,7%	92.403	55,0%	41.771	63,6%
GARRAF	9.408	2,4%	556	1,3%	1.594	3,9%	1.994	2,6%	3.782	2,2%	1.482	2,3%
MARESME	31.420	8,0%	4.295	10,3%	4.359	10,6%	6.362	8,2%	11.570	6,9%	4.834	7,4%
VALLS OCCIDENTAL	62.775	15,9%	9.395	22,6%	8.277	20,1%	11.674	15,1%	25.286	15,0%	8.143	12,4%
VALLS ORIENTAL	29.920	7,6%	4.217	10,1%	5.238	12,7%	5.278	6,8%	11.806	7,0%	3.381	5,1%
RMB	393.789	100,0%	41.583	100,0%	41.174	100,0%	77.281	100,0%	168.100	100,0%	65.651	100,0%

segueix observant que els serveis basats en el coneixement tenen un pes i un dinamisme inferior al de Barcelona i al del conjunt de Catalunya. Es manté un apreciable dèficit de personal qualificat elevat i se segueix observant manca d'activitat en el terreny de la innovació i en el desenvolupament d'infraestructures de suport a la recerca.

1.3. Posicionament i eixos

Pel que fa a les infraestructures de la mobilitat, el Vallès Oriental ha vist, al llarg dels darrers anys, una relativa evolució de les corresponents al sistema viari i, de la mateixa manera que al conjunt del país, un clar estancament de les corresponents al sistema ferroviari. Tanmateix, només la posada en servei de l'autopista C60 ha suposat una novetat i ha obert la tan necessària connexió viària amb el Maresme. Mentre, el ferrocarril no s'ha adaptat gens a les noves necessitats i es manté als mateixos nivells de sempre.

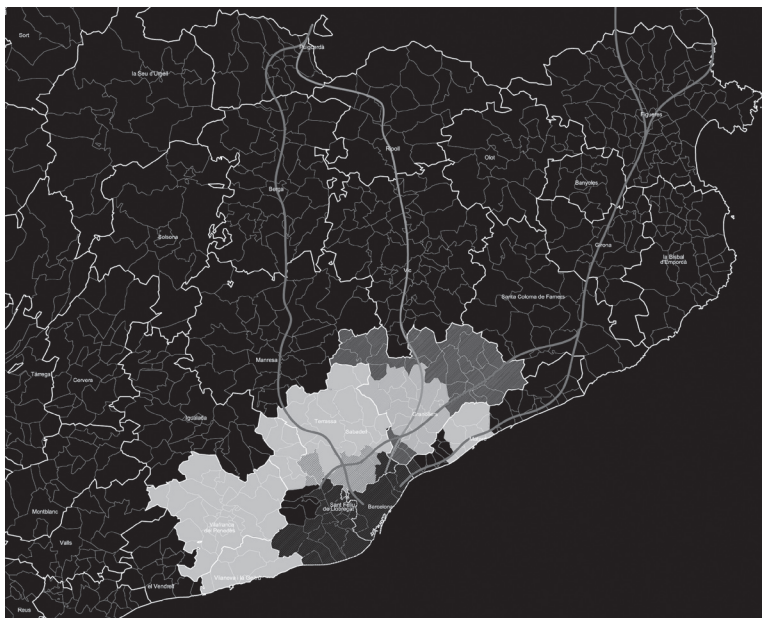
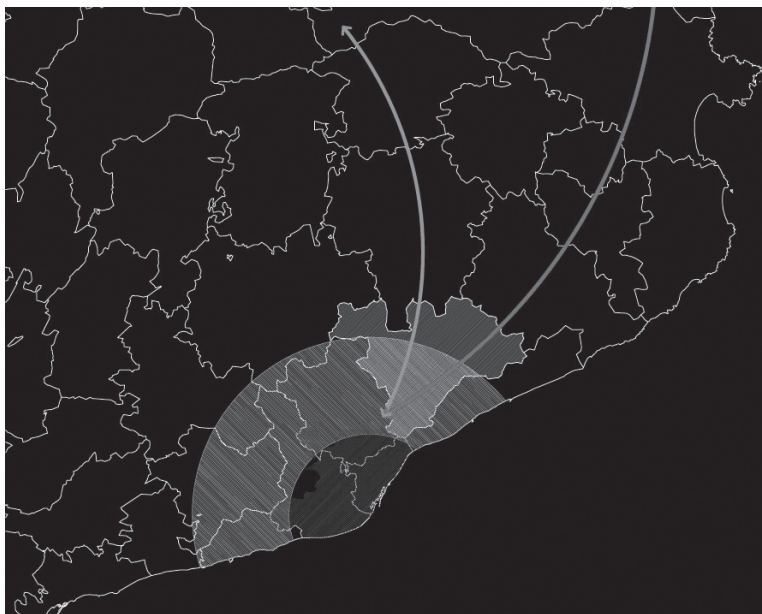


Esquema de l'estructura viària existent.
Font: Arc Metropolità de Barcelona.

2. Algunes conclusions

2.1. Punts forts i oportunitats

- Ocupa una bona posició metropolitana en relació amb la dimensió, a l'activitat i a la connectivitat.
- Ha consolidat una dimensió de ciutat atractiva i sostenible.
- Manté una dinàmica urbanística activa i amb projectes de transformació urbana definits a Granollers i Mollet.
- Impulsa noves iniciatives en activitats emergents.
- Manté una oferta comercial creixent, quantitativament i qualitativament.
- Potenciar la relació amb els municipis del seu sistema urbà.
- Participar en el projecte metropolità juntament amb les ciutats de l'arc metropolità de Barcelona.
- Plantejar la revisió (traçat i servei) de la línia ferroviària.
- Impulsar la renovació del front marítim i la incorporació del mar al projecte urbà.
- Millorar la relació entre el projecte de ciutat i el de les infraestructures. Millorar la mobilitat interior resolent la ronda urbana. Completar la connectivitat exterior resolent accessos i continuïtat nord de la C32.
- Reciclar la ciutat obsoleta i facilitar la promoció d'habitatge accessible, la implantació de noves activitats estratègiques i la reserva per a noves dotacions i serveis.



El sistema de ciutats de la segona corona metropolitana i la posició relativa respecte als principals eixos de desenvolupament metropolità: les infraestructures estructurants de l'Euroregió.

2.2. Punts dèbils i amenaces

- La falta d'estructuració del seu sistema urbà.
- La desconfiança en les possibilitats reals de consolidació de la ciutat i del seu model de desenvolupament.
- El preu del sòl per al desenvolupament de nous sectors per a la implantació de noves activitats.
- Les dimensions de l'oferta d'habitatge econòmicament accessible.
- Les dimensions dels equipaments i dels serveis respecte de la dimensió de la ciutat real, del seu entorn i metropolitana.
- Falta de consolidació en el context de les ciutats de la segona corona metropolitana.
- Estancament dels projectes universitaris i d'implantació de les noves tecnologies.
- Desequilibri entre els diferents usos urbans i excessiu enfortiment dels usos residencials.
- Alta complexitat tècnica i administrativa per als projectes relatius a les infraestructures viàries i ferroviàries.

2.3. La dimensió metropolitana

El conjunt de les ciutats de la segona corona metropolitana han incrementat, al llarg dels darrers anys, el seu pes específic en el context territorial català i, concretament, en el de la regió metropolitana de Barcelona. Es tracta de ciutats que, a més, tenen i reforcen la capacitat de configurar sistemes urbans més amplis al seu entorn, amb continuïtat física i, en qualsevol cas, amb relacions funcionals molt consolidades.

En l'estructura territorial de la regió metropolitana, aquests sistemes urbans, juguen cada vegada un paper més important i, actualment, destaca la seva capacitat per articular la ciutat me-

tropolitana. Potenciar aquesta capacitat és fonamental per tal de garantir un projecte metropolità amb capacitat de resoldre els seus creixements, en termes de població, activitat econòmica, serveis i infraestructures; respectuós, al mateix temps amb el manteniment d'una estructura territorial de qualitat i sostenible.

Segons les dades que es desprenen d'estudis recentment realitzats per les ciutats de l'arc metropolità de Barcelona (Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú), aquestes ciutats i els seus sistemes urbans poden tenir, en alguns temes, igual o més importància que l'àrea metropolitana en el seu conjunt.

Concretament, les ciutats de l'arc metropolità de Barcelona i els seus sistemes urbans concentren, respecte del conjunt de la regió metropolitana; el 34 % dels residents, el 30% dels habitatges i el 28% dels llocs de treball. Els darrers 10 anys s'han localitzat a l'àmbit de l'arc, el 38% dels nous habitatges i el 54% dels nous llocs de treball. El pes específic d'aquest conjunt de ciutats, augmenta 0,5 punts percentuals per any en població i en llocs de treball i 0,7 punts percentuals en habitatge.

Pel que fa al potencial urbanístic del conjunt de la regió metropolitana, segons el planejament vigent, es localitza, fonamentalment, en les ciutats i sistemes urbans de la segona corona metropolitana. Segons les dades de què disposem, en l'àmbit de l'arc metropolità es podrà localitzar el 68% del potencial de localització de nous habitatges i el 53% del potencial de localització de nous llocs de treball.

Així les coses, resulta evident que l'escala del procés metropolità, al nostre país, ja supera els límits tradicionalment reconeguts. Ara, mantenint aquesta relació entre la ciutat central metropolitana i les ciutats de la segona corona, tendim a un model de metròpolis diferent i fonamentada en ciutats amb capacitat per assumir funció de capitals.

Per tant, i si fins ara aquestes ciutats han estat capaces de definir perfils propis en termes residencials i d'activitat, a partir d'ara serà fonamental que assumeixin l'articulació urbanística i funcional dels seus sistemes urbans. És per aquest motiu que cal considerar estratègic atendre adequadament la limitació del desenvolupa-

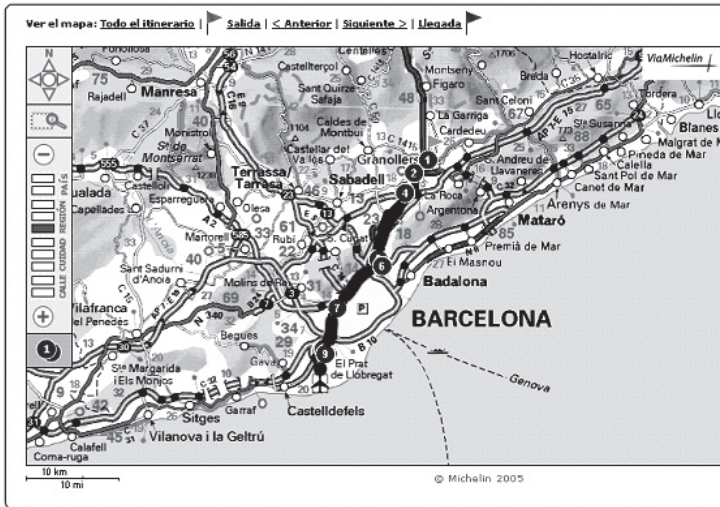
ment de les infraestructures locals, la consolidació dels diferents sistemes urbans i l'estructuració metropolitana; per tal de donar resposta a aquest desenvolupament sense una pèrdua de qualitat urbana i territorial.

Per això caldrà:

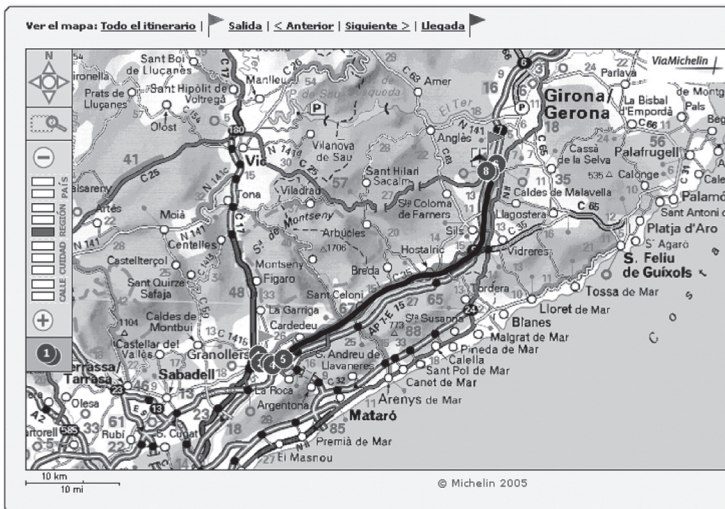
- Atendre no només les coses de dins de la ciutat i del seu desenvolupament, sinó que també, i cada cop més, les coses de fora.
- Apostar més, i amb més intensitat, per les qüestions qualitatives que per les quantitatives. La ciutat ha d'aprofitar les seves oportunitats de transformació al servei del projecte en la seva dimensió real i no les pot desaprofitar en projectes a curt termini a l'escala estrictament local.
- Mantenir una posició de més ambició en les propostes urbanes i de tots els agents implicats, públics i privats. Una mentalitat més positiva i més competitiva per al projecte urbà.
- Ampliar els conceptes de compactació urbana (intensitat i densitat) i traslladar-los al conjunt del sistema urbà, per tal de garantir, potenciant aquests sistemes, la sostenibilitat global del projecte de desenvolupament.
- Atendre amb una especial atenció els aspectes relacionats amb la posició de les ciutats principals, Granollers i Mollet del Vallès, amb relació als eixos de desenvolupament metropolità. Òbviament l'eix litoral nord però, i d'una manera cada cop més interessada, també l'eix Mataró-Girona, molt especialment atenent les condicions, característiques i dimensions, de l'aeroport de Girona. Poques ciutats de l'entorn metropolità de Barcelona poden estar a la mateixa distància de dos aeroports i amb possibilitats d'assolir nivells d'accessibilitat a aquestes infraestructures a partir de la xarxa viària millorada i de la xarxa ferroviària, igualment millorada.

Si bé podem creure que farem els 69 km en 47 minuts entre Granollers i l'aeroport de Girona la majoria de dies, no podem confiar a fer els 44 km en 44 minuts entre Granollers i l'aeroport del Prat gairebé mai per les condicions de col·lapse de la xarxa metropolitana:

Su itinerario: Granollers — El Prat de Llobregat



Su itinerario: Granollers — 17185 Vilobí d'Onyar



Granollers - El Prat de Llobregat: 44 km 44 min

Granollers - Vilobí d'Onyar: 69 km 47 min

Font: Via Michelin 2005

2.4 La identitat

Les ciutats, les de la segona corona metropolitana pròximes a Barcelona i, de fet, totes les ciutats del món, manifesten preocupació per la pèrdua d'identitat pròpia enfront dels processos d'integració a la dimensió de la ciutat metropolitana. En gairebé tots els plans estratègics d'aquestes ciutats apareix, d'una o altra manera, el desenvolupament del concepte «integració metropolitana... mantenint la personalitat pròpia... mantenint els trets identificadors... mantenint la condició de ciutat enfront de la integració en el suburbi metropolità».

Tanmateix, davant d'aquesta més que comprensible aspiració local, és imprescindible no caure, per aquest camí, en la negació d'allò que no és possible, ni interessant: condicionar el desenvolupament de la dimensió metropolitana en el seu conjunt. La ciutat, en el marc de la seva evolució i desenvolupament, no trobarà la seva identitat en la contemplació del seu passat i dels factors que en un o altre moment han estat les seves característiques identificatòries. La ciutat trobarà la seva identitat i la reforçarà en la mesura que sigui capaç d'acollir la diversitat manifestada en totes les seves formes:

- Diversitat de la gent
- Diversitat d'usos i activitats
- Diversitat de paisatges

En definitiva, considerant la diversitat com a concepte bàsic integrat en els diferents processos de construcció i transformació de la ciutat consolidada, la relació de la ciutat amb els altres (altres ciutats), a l'escala del seu sistema urbà i a l'escala metropolitana, farà en favor de la seva identitat més del que la ciutat és, o pot arribar a ser, per ella mateixa. Compartir projectes, especialitzar propostes i dimensionar les actuacions a una escala superior a la local han de permetre a la ciutat identificar-se millor per ella mateixa i assumir el seu rol en el conjunt del sistema, per complex que aquest sistema sigui.



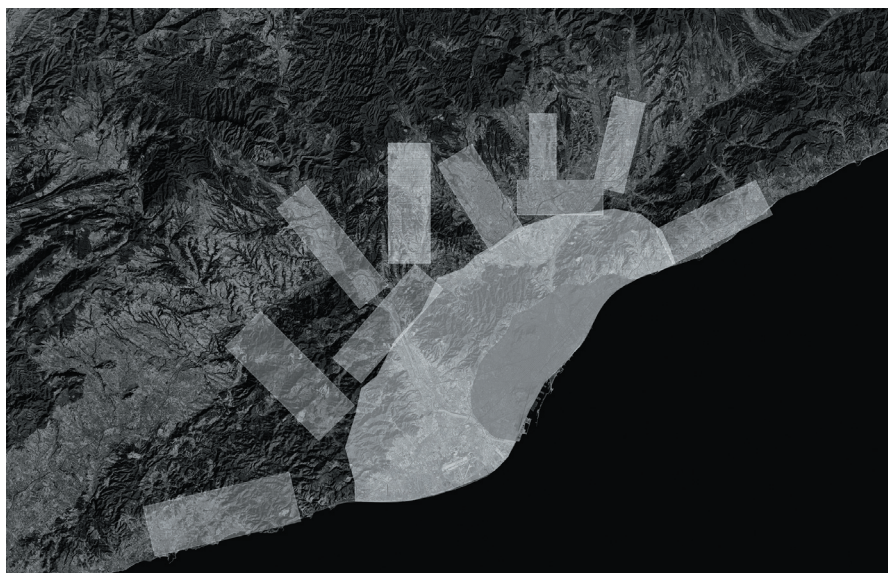
Ortofotomapa de l'àmbit territorial metropolità que inclou les comarques del Barcelonès, Maresme, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Baix Llobregat, Alt Penedès i Garraf.



Barcelona: la ciutat.
Concentració quantitativa i qualitativa d'activitat urbana («el rovell de l'ou»).



Barcelona + àmbit metropolità: l'àrea metropolitana «reconeguda» amb concentració d'activitat a la ciutat central i difusió a la resta de nuclis urbans.



Barcelona + àmbit metropolità + sistemes urbans de la segona corona metropolitana: un sistema intuït i pendent d'estructuració amb, no obstant, clars símptomes de metropolinització relativa a la concentració d'activitat urbana i de recentralització.

Alternatives de desenvolupament metropolità:

28



... un sistema metropolità que manté la ciutat central (concentració d'activitat urbana) i que es fa gran augmentant la dimensió de la perifèria difusa (Concentració).



... o, alternativament, un sistema metropolità que estructura la totalitat de la seva dimensió territorial i que relocalitza l'activitat urbana aprofitant els nodes (ciutats i sistemes urbans) existents al seu voltant (recentralització nodal).

2.5 El creixement

El desenvolupament urbanístic recent del Vallès Oriental, i concretament de les seves ciutats principals, ha experimentat una espectacular acceleració i s'observa com, en general, s'escurcen de forma important els terminis previstos per al desenvolupament planificat i programat.

29

Tanmateix i malgrat aquesta important acceleració, el desenvolupament urbanístic d'aquestes ciutats, s'ha caracteritzat pel manteniment de les característiques essencials del model proposat pels respectius plans. La ciutat s'ha compactat, s'ha densificat i s'ha anat transformant mentre, i en paral·lel, ha apostat per mantenir, en termes generals, els límits de la seva extensió territorial. L'entorn de Granollers i Mollet, però també el dels principals nuclis urbans, és configurat per un conjunt d'espais d'especial valor, protegits alguns, i estratègics fins i tot en la dimensió metropolitana.

Davant la clara vocació de contenir els límits de les ciutats consolidades, Granollers, Mollet i les principals poblacions de la comarca, han de resoldre sense dubtes el més que habitual conflicte, o si es vol tensió, entre l'aposta pel creixement en extensió o l'aposta pel creixement interior. La resposta és, de fet ho ha estat aquests darrers anys, i ha de seguir sent, clara: la ciutat s'ha de consolidar més intensa que extensa i ha de buscar en la densitat un factor de qualitat que li permeti dimensionar les dotacions i els serveis a nivells qualitatius superiors als actualment consolidats.

No obstant això, el model de desenvolupament, pel qual s'està apostant, té reptes nous a què ha de poder fer front: l'oferta d'habitatge en les millors condicions d'accessibilitat econòmica, de promoció pública i privada; i en règim de venda o de lloguer. El desenvolupament de sòl per a la implantació de noves activitats econòmiques relacionades amb els sectors emergents i amb més valor afegit pel projecte territorial i de ciutat. La reserva de sòl per als equipaments de referència comarcal i metropolitana.

Segurament, la resposta ha de passar per plantejar el desenvolupament de totes les possibilitats tingudes en compte per al planejament vigent, a escala local; i, al mateix temps, estudiar possibles ajustos i modificacions que facilitin el manteniment de l'equilibri del model, als ritmes actuals de consolidació de les ciutats i pobla-

cions consolidades. No han de ser propostes indiscriminades que es plantegin el creixement pel creixement. Han de ser propostes que donin resposta als nous requeriments i a la nova dimensió, metropolitana; i que la facin coherent i compatible amb el model assumit fins ara:

30

- El potencial per créixer ha de privilegiar aquells aspectes, usos i activitats que posin més en relació la ciutat amb l'exterior.
- Les operacions que es faran, a partir d'ara, dins la mateixa ciutat; s'han de plantejar amb una major complexitat. Les operacions a escala metropolitana, d'iniciativa pública o privada, obliguen a assumir una major complexitat tant en la dimensió i els programes com, i de manera determinant, en la competitivitat.
- S'ha de privilegiar la localització d'aquelles activitat que aportin, al projecte de ciutat, factors diferenciadors i d'alt valor afegit: la captació de talent. La universitat. La recerca en sectors emergents.
- S'ha de ser cada cop més exigents en la protecció i el manteniment actiu de l'espai lliure, natural o productiu; tant a l'escala local com a l'escala metropolitana o regional.

Ponències

Pere Montaña i Josa
Arquitecte