1.- PROCÉS DE FORMACIÓ

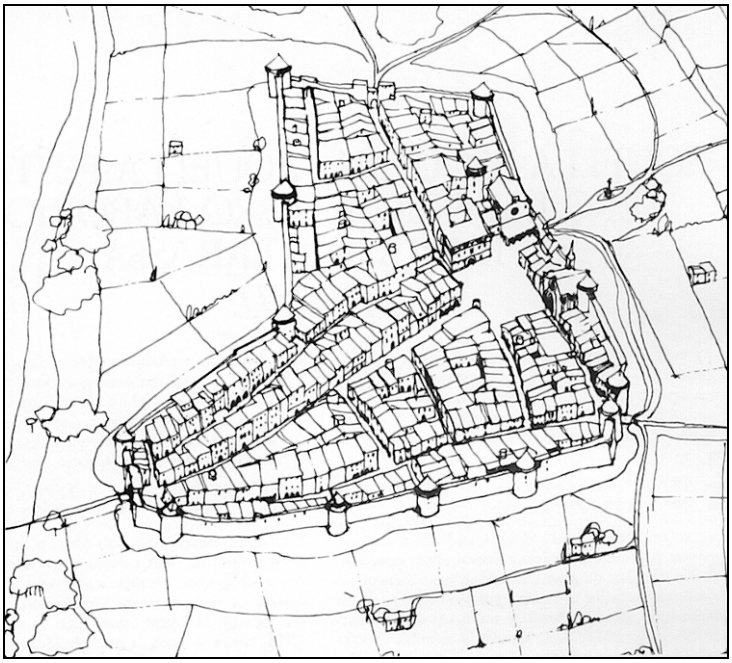
La ciutat de Terrassa i el seu entorn han sofert al llarg dels segles de la seva història profundes transformacions en la seva estructura física, com a conseqüència dels canvis socials i econòmics que s'han produït sobre aquest territori. La fesomia actual urbana i territorial, és sobretot el resultat de les més recents intervencions que han operat sobre aquests àmbits en els darrers decennis.

Cal entendre la realitat urbana d'avui, a través d'una aproximació –encara que sigui breu i esquemàtica– al procés de formació de la ciutat, suportat per un territori, com a element passiu de totes les transformacions que s'ha produït en la seva morfologia i utilització.

1.1.- DE POBLE A CIUTAT

La formació de la ciutat de Terrassa té la seva arrencada, dins la primera meitat del segle XIX, quan encara existia la divisió administrativa i física entre els municipis de Sant Pere de Terrassa (originari nucli romà d'Ègara) i Terrassa (originari castell de Terrassa del segle IX, de la línia de defensa del Llobregat).

Fins el 1904, quan es produeix l'annexió de Sant Pere, el municipi de Terrassa quedava limitat pel torrent de Vallparadís i la riera del Palau, i el territori a l'entorn del recinte emmurallat del segle XIV (aproximadament, els actuals carrers Major, del Vall i de l'Església) (Il·lustració 2).

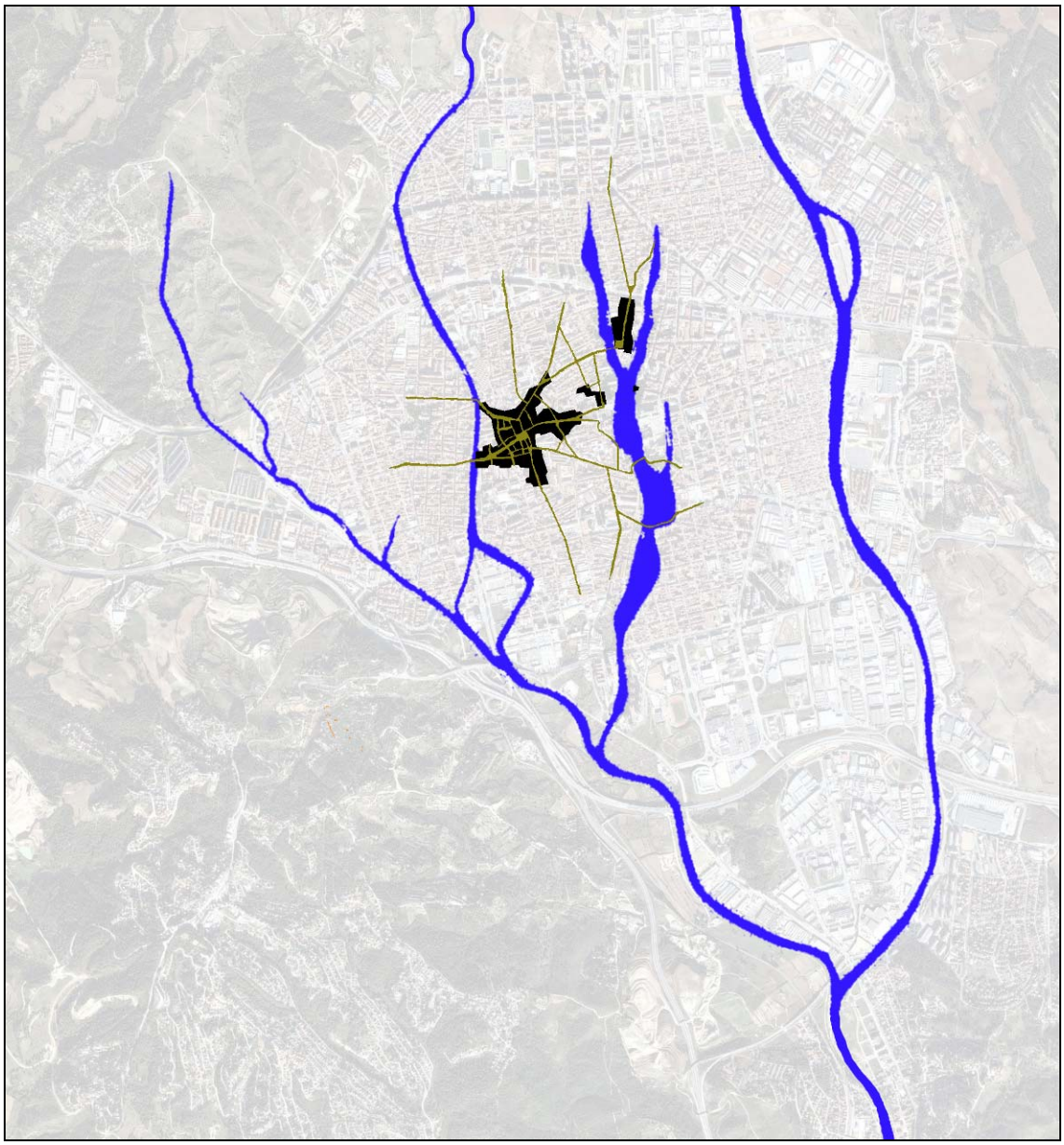


Il·lustració 2: Estudi aproximat de la Terrassa del segle XY: Font: Tarrasa, cien años de urbanismo.

Ja el 1560, es produí la primera expansió urbana extramurs, amb la vila Nova i el raval de Dalt. A partir de les diferents portes de la ciutat, on s'iniciaven els camins de Martorell, Manresa, Sant Pere, Sabadell i Barcelona, s'anaven consolidant sobre aquests eixos els creixements lineals fora de les muralles, limitats per les rieres, tant a llevant com a ponent (Il·lustració 3).

La preeminència de la Vila sobre Sant Pere fou progressiva, malgrat la creació, en

aquest poble, d'una universitat particular el 1562. El 1601 la parròquia de Sant Pere es trasllada a Terrassa a l'església del Sant Esperit. El cens de 1787 declarava 2.933 habitants a la Vila, 16 a la quadra de Sant Jaume de Vallparadís i 1.143 a Sant Pere i part forana.



Il·lustració 3: Primera expansió urbana extramurs (primera meitat del segle XVI – inicis dels segle XIX). Font: elaboració pròpia.

El creixement de la ciutat es correspon amb el gran desenvolupament de la indústria tèxtil a Terrassa, un cop superada la crisi del final de la primera meitat del segle XIX. La transformació industrial significa la introducció a Terrassa de la primera màquina de filar (1832) i la de vapor (1833), la implantació progressiva dels telers Jacquard (1845) i dels telers mecànics (1863). La necessitat d'importants dotacions d'aigua, motiva la fundació de la Mina Pública d'Aigües de Terrassa el 1842, essent avui la més important companyia subministradora d'aigua de la ciutat.

L'aparició dels vapors significa una autèntica revolució tecnològica, ja que no tan

sols servien per a moure la pròpia indústria, sinó també per a la venda d'energia a d'altres indústries; al mateix temps, les seves grans dimensions i la singularitat dels seus elements, especialment les xemeneies, introduïen una nova dimensió i un fort impacte en la imatge i configuració urbana de la ciutat.

Es milloren les comunicacions, amb la construcció de la carretera de Barcelona (1845) i la inauguració del ferrocarril del Nord (1856) que comporten majors facilitats per a l'abastament de carbó, primeres matèries i la connexió amb els centres consumidors de la península.

La necessitat de mà d'obra per a les indústries i per a les obres públiques, com la construcció del ferrocarril, suposa un important creixement demogràfic de Terrassa, amb població immigrada procedent de la comarca; i també del Bages, el Penedès, la Segarra, etc., passant dels 4.079 habitants el 1830, als 8.721 habitants el 1857.

1.2.- CIUTAT COMPACTA

Com a conseqüència del creixement demogràfic, l'extensió de la ciutat és important en aquest període, produint-se encara entre rieres (Il·lustració 4). Cap el nord-est del casc antic, entre aquest, l'estació i el torrent de Vallparadís, es desenvolupa el primer eixample residencial de Terrassa, organitzat en una trama geomètrica, quasi ortogonal, prenent com a eix central el camí de Sant Pere i recolzant-se en els camins existents. Cap el sud, l'espai s'organitza, aprofitant també els camins existents, en illes de gran dimensió, aptes per a la instal·lació de les indústries al voltant dels generadors de vapor, així com també per a l'edificació residencial alineada en alguns dels fronts de carrer.

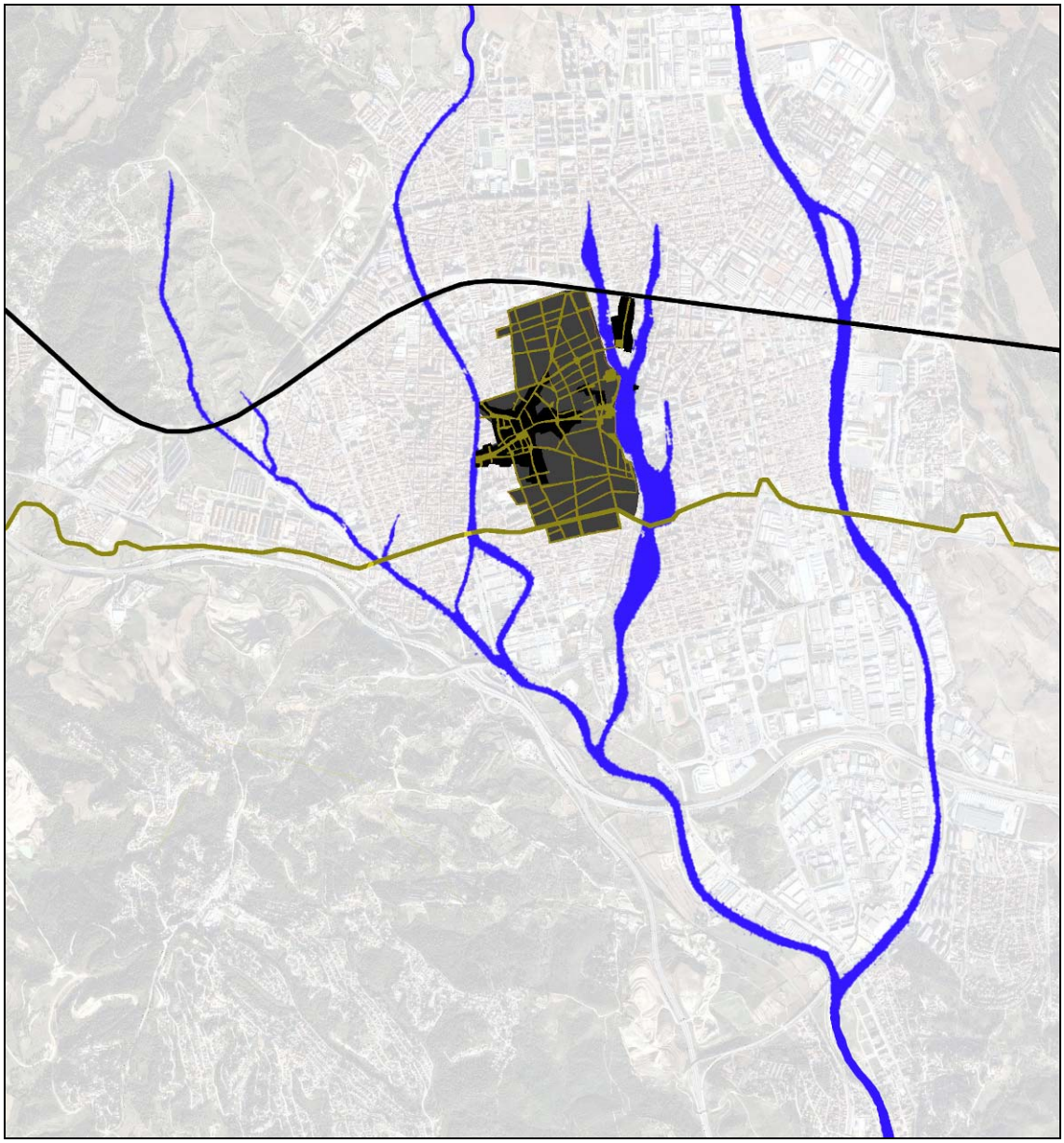
En aquest període a més del traçat i obertura dels nous carrers i placetes, de què n'és exemple rellevant l'actual placeta de la Creu, es realitza una obra urbana singular, com és la creació del passeig del Comte d'Ègara (1830) (Il·lustració 4).

Tots aquests factors culminen en la dècada més brillant del segle XIX (1876-1886) coneguda com la de la "febre de l'or". La política aranzelària i la guerra de Secessió americana permeten a la indústria tèxtil catalana i a la indústria de la llana, situar-se en el quart lloc en el mercat mundial, després de l'anglesa, francesa i nord-americana.

També s'inicien les tensions socials, amb els moviments reivindicatius i vagues obreres (1877), que donen lloc la creació de diferents organitzacions sindicals cap a finals de segle. Poc abans (1873) els gremis i associacions patronals, es fusionen amb la creació de l'Institut Industrial, entitat que defensarà els interessos dels fabricants, controlarà la qualitat de les produccions i promocionarà un seguit de mesures socials, com són la construcció d'habitatges obrers de la Constructora Tarrasense i la creació del Seguro Tarrasense (1901).

El 1876, el consistori pren l'acord d'enderrocar les darreres restes de muralles, i s'adopten les primeres disposicions urbanístiques, com són la prohibició de construir i reformar edificis sense l'autorització de l'ajuntament, i la publicació d'un programa per als projectes d'eixample i rectificació de la ciutat. S'acorda la confecció del primer plànol geomètric de la ciutat, que s'encarrega al mestre d'obres Miquel Coret, que l'acaba de projectar el 1878.

La ciutat (títol que obtingué el 1877), amb més d'11.000 habitants, creixent dins d'uns límits clars, les rieres a llevant i ponent, el ferrocarril al nord, i més imprecisos cap al sud, a partir de la carretera de Montcada, té necessitat de preveure la seva futura expansió, fins i tot més enllà de les barreres existents, i en aquest cas, és evidentment la riera del Palau, la més fàcil de superar.

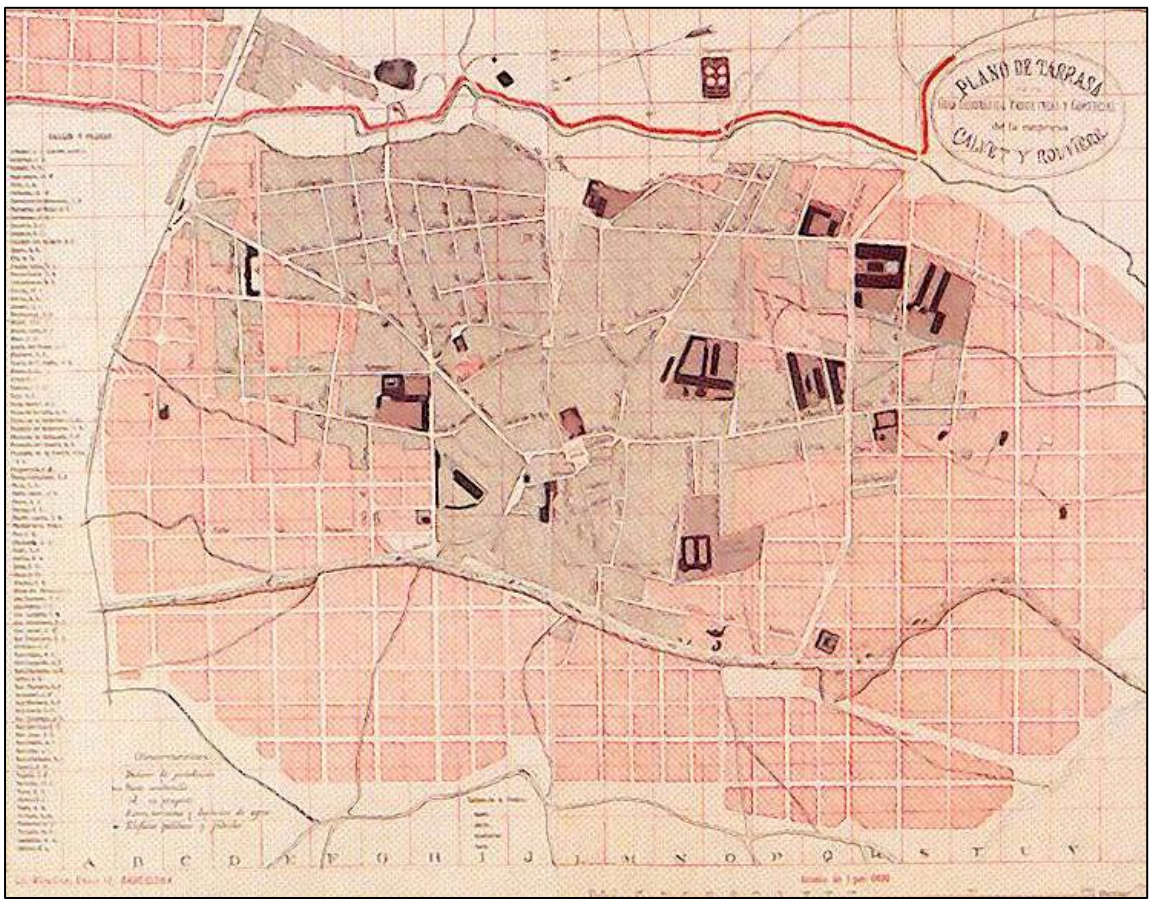


Il·lustració 4: Implantació dels grans vapors i configuració dels primers eixamples (inicis del segle XIX – primera meitat del segle XIX). Font: elaboració pròpia.

Així el projecte de Miquel Coret (Il·lustració 5), s'estén des del torrent de Vallparadís, fins el torrent de Ca n'Aurell, cobrint i canalitzant la riera del Palau en forma de rambla, i des del ferrocarril del Nord, fins a uns 500 m al sud de la carretera de Montcada. Adopta com a pauta d'ordenació la quadrícula nord-sud / est-oest, sense altra adaptació a les preexistències que la de resoldre correctament les entregues amb el casc antic i eixamples ja iniciats, i la incorporació de la Rambla sobre la riera del Palau, com a element singular, esbiaixat, que tanca la quadrícula bàsica.

El projecte no s'aprova, ni se segueix en els posteriors creixements urbans. Les causes serien, tant d'ordre jurídic, com de l'abast i concepció del propi projecte, ja que l'envergadura i extensió de l'eixample amb un traçat tant rígidament geometritzat, no encaixa amb la dimensió i formes d'ocupació del creixement de Terrassa, ni amb les possibilitats de l'actuació pública. Els petits creixements es recolzen molt més en les preexistències immediates.

Malauradament però, Terrassa no recuperà fins el 1983 una idea de projecció, amb els principis de claredat, unitarisme i ordre, que inspiraren el projecte de Coret.



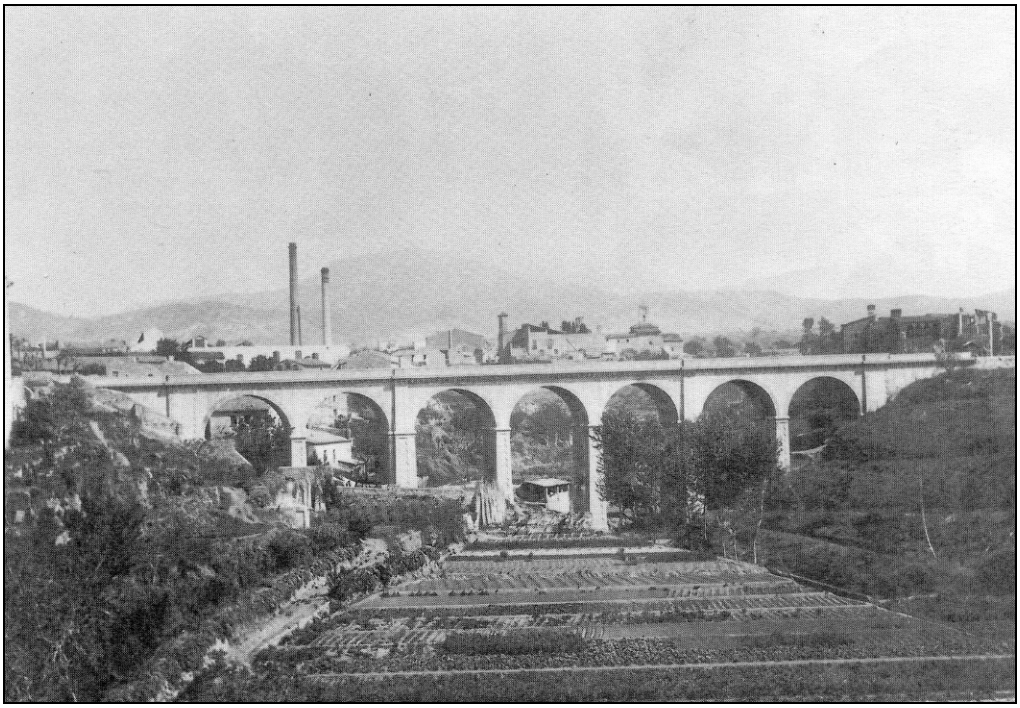
Il·lustració 5: Plànol del projecte de Miquel Coret (Terrassa, 1878).

El creixement urbà no s'aturava, reomplint cap el nord i cap el sud, l'espai entre rieres. En aquest període fins finals del segle s'inicia l'arquitectura culta, d'estil eclèctic, sota l'impuls de la nova burgesia industrial, que permet als arquitectes de l'època i als mestres d'obres barcelonins i locals, la realització d'una sèrie d'edificis de singular interès, entre els que destaquen els magatzems tèxtils, els quals a més de dipòsits de mercaderies eren els edificis representatius per a les relacions comercials. Avui, molts d'ells ja han desaparegut: Magatzems Ventayol (1892), Magatzem Prat (1895), etc., restant entre d'altres el magatzem Alfons Sala (1893), i com una de les peces més interessants el Magatzem Freixa i Sans (1894) actual seu de l'Institut Industrial. També dins d'aquest esteticisme eclèctic tan peculiar a Terrassa es realitzen el conjunt de cases de la façana sud del Passeig, i a part del carrer de la Font Vella, i l'edifici de l'estació del Nord.

En els primers anys del nou segle, predomina dins l'arquitectura culta el "revival", en edificis de caràcter públic o singular, amb l'estil neogòtic: Convent i Capella de les Josefines (1900), Ajuntament (1900-1903), nova façana de l'església del Sant Esperit (1918), Caixa d'Estalvis de Terrassa (1895-1906-1920; desaparegut), etc., o d'estil neoromànic com la Universitat Industrial (1903).

Entre finals i primers de segle, es realitzen dues obres públiques de vital importància per al futur creixement urbà de la ciutat. El pont del Passeig sobre el torrent de Vallparadís (1896) (Il·lustració 6), i la canalització i cobriment de la riera del Palau

convertint-la en la rambla d'Ègara (1902). Al mateix temps, l'annexió a Terrassa, del municipi de Sant Pere (1904), suposa la desaparició de les barreres administratives, quan ja es començaven a superar les barreres físiques.



Il·lustració 6: El pont del Passeig l'any 1898. Font: B. Ragon/Arxiu Tobella

Aquests fets obren nous horitzons a l'expansió urbana, quan ja s'anaven reomplint els espais entre el carrer del Nord i el ferrocarril i els de l'entorn de la carretera de Montcada i l'antiga carretera de Rubí (Rutlla, Sant Francesc, Pare Font), amb traçats de carrers que no s'ajusten al projecte Coret.

La ciutat salta la riera del Palau, recolzant-se en el nou eix que constitueix la Rambla, i en poc temps es comencen a configurar i edificar les primeres illes del nou eixample de ponent cap a Ca n'Aurell (entre els actuals carrer de Volta i carrer de l'Infant Martí).

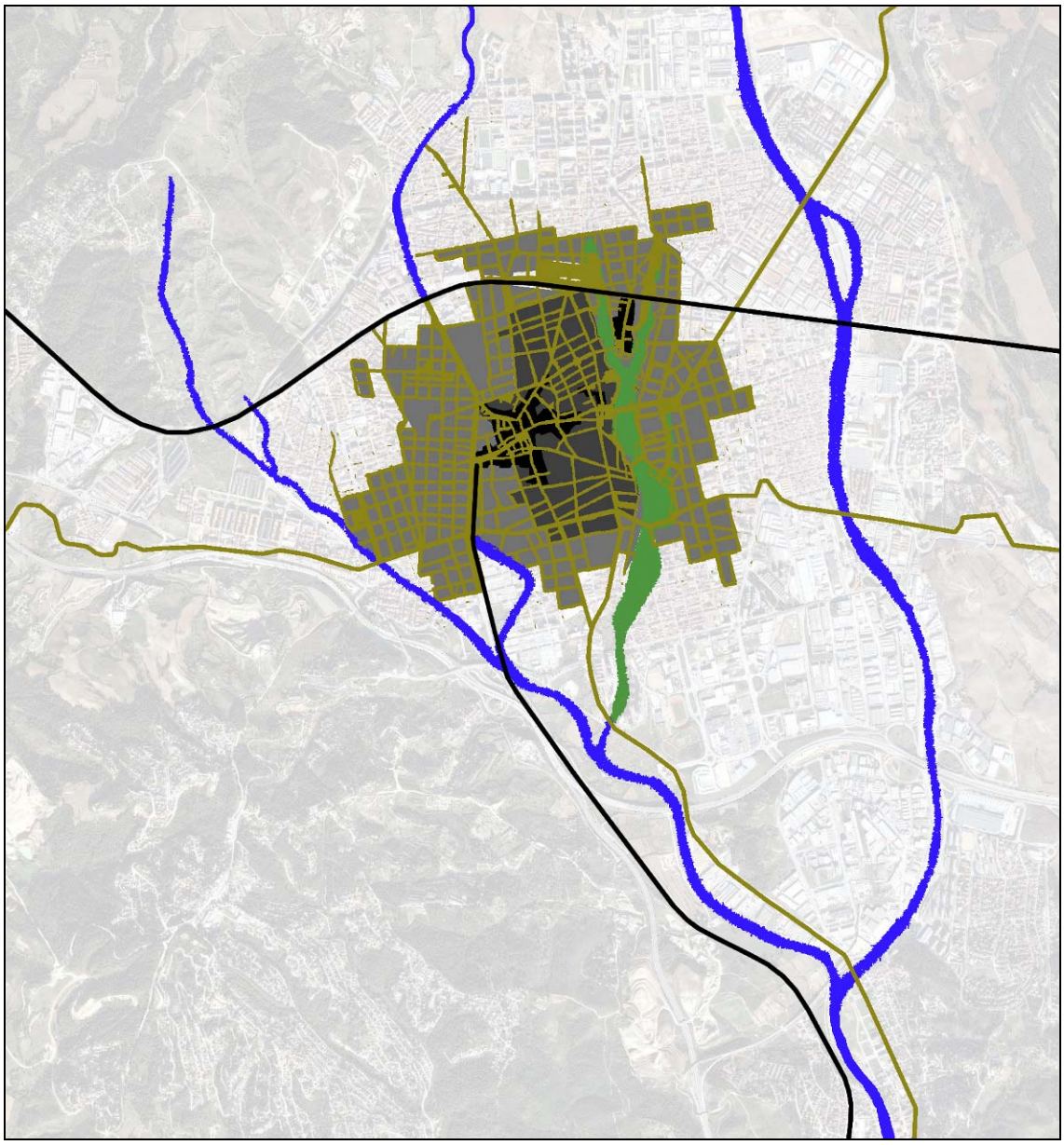
També per la part alta de Sant Pere es depassa la via fèrria (Il·lustració 7).

En aquests anys la ciutat de Terrassa (annexionat Sant Pere) depassa els 20.000 habitants. Els immigrants procedeixen de la comarca, resta del Principat i del País Valencià (especialment del Maestrat).

En aquest primer decenni i mig del nou segle, és quan cal situar les realitzacions arquitectòniques del Modernisme a Terrassa –on destaca, sens dubte, la genial producció de l'arquitecte Lluís Muncunill–, i el naixement d'un dels focus més importants del Noucentisme català, sota l'impuls de Llongueras i Alexandre Galí, amb la participació de l'arquitecte J. Mª. Coll i Bacardí, creant R. Benet, A. Badrinas i J. Armengol, l'actiu Gremi d'Artistes el 1914.

A part de les vivendes privades de remarcable interès arquitectònic, les edificacions de caràcter públic o singular de l'època són nombroses, entre d'altres la Fundació Busquets (1916), la Clínica del Remei (1907) i la Torre de les Aigües, el Gran Casino del Foment (1920), el Teatre Principal (1916), el Parc de Desinfecció (1912), el Mercat de la Independència (1904-1908), l'antic Banc de Terrassa (1909), la Masia Freixa

(1907-1910).



Il·lustració 7: Superació de les barreres físiques (segona meitat del segle XIX – primera meitat del segle XX). Font: elaboració pròpia.

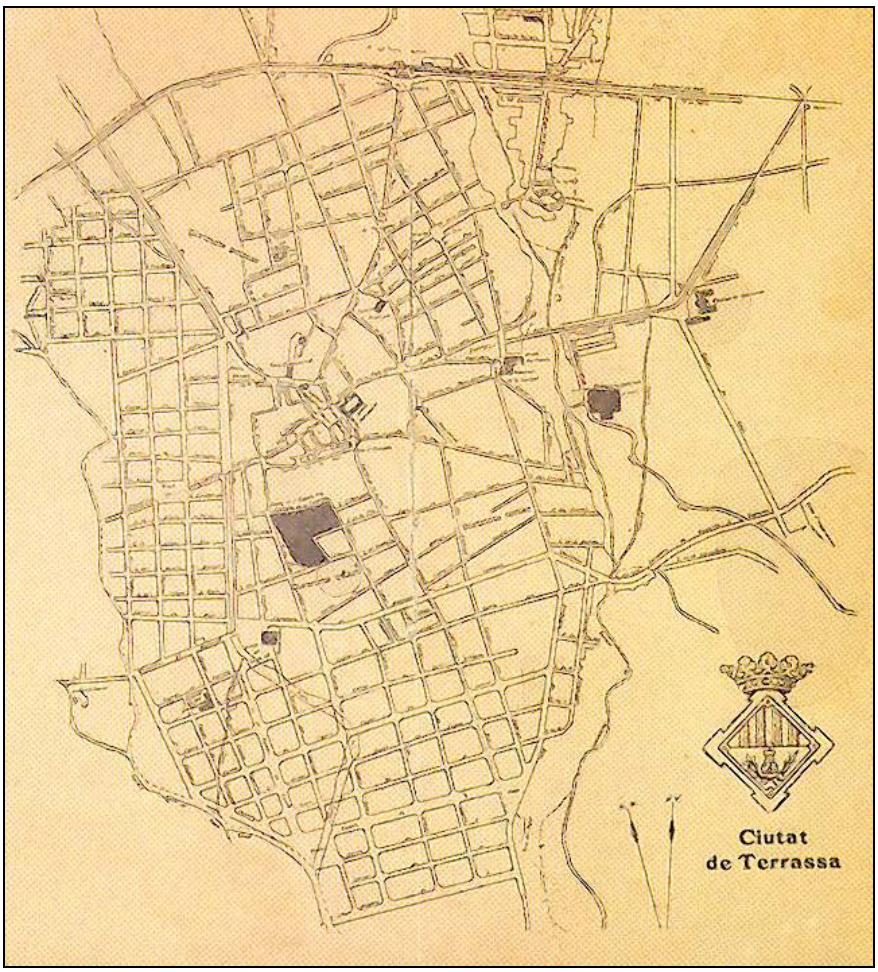
També cal destacar entre els edificis industrials: la fàbrica Aymerich i Amat (1907-1909), la fàbrica Marcet (1914-1920), la fàbrica Albinyana Ribas (1900), la fàbrica Gibert i Junyent (1911), l'edifici de la Societat General d'Electricitat (FECSA) (1908), el Condicionament Terrassenc (1916-1920), i la fàbrica Font Batallé (1916).

A partir dels projectes d'ordenació urbana global, es troben el d'Antoni Pascual del 1910 i el primer projecte d'eixample de Melcior Vinyals del 1919.

Antoni Pascual, en el seu projecte (Il·lustració 8) ja no manté l'objectiu de donar un tractament unitari al creixement de la ciutat. La proposta bàsicament consisteix en adoptar una ordenació similar a l'existent en les zones contigües ja ocupades. Les àrees més importants de creixement queden a l'est de la rambla d'Ègara i al sud de la carretera de Montcada..

Aquesta proposta tingué escassa fortuna, possiblement perquè feia necessària l'obra de canalització i cobriment de l'últim tram de la riera del Palau. Això possiblement provoca que l'any 1919 es redacti un nou projecte d'eixample, obra de Melcior Vinyals, modificat pel mateix autor l'any 1933.

Aquest projecte pren com a base la fragmentació. La ciutat que s'ha d'ordenar no és ja un element tancat, homogeni i estàtic sinó que posseeix vàries àrees de creixement basades en les que, ja espontàniament segueixen les propostes d'eixample anteriors, i que ja són un fet. El projecte no pot menysprear aquestes realitats fraccionàries i disperses, el resultat seria fraccionari i dispers.



Il·lustració 8: Plànol del projecte d'Antoni Pascual.

L'envergadura del projecte Vinyals és extraordinària (Il·lustració 21), per a una ciutat de poc més de 30.000 habitants (1920), si bé en el darrer decenni havia experimentat un important creixement demogràfic (aproximadament del 3,6 % entre el 1910 i 1920).

Es reforma i s'extén la quadrícula fins a la riera de les Arenes (est), pla del Garrot – Bon Aire (nord), Can Boada i turó del Roc Blanc (oest), turons de Vista Alegre, Can Bosch i Can Palet (sud); si bé cap a ponent (la Maurina, Can Boada) l'adaptació al territori ondulat és forçada, com més tard ha demostrat la realitat. Tanmateix el projecte Vinyals té algunes propostes interessants i valentes, com són la superació i la integració de les barreres físiques existents (passos per sota del ferrocarril del Nord, el pas elevat de la carretera de Castellar, el torrent de Vallparadís com a parc urbà, la urbanització del

torrent de Ca n'Aurell), i el traçat d'una anella viària d'ordre superior, pel mig de la futura ciutat (actual avingudes de Santa Eulàlia, les Glòries Catalanes, Barcelona, Jaume I, l'Abat Marcet i transvasament). En els sectors de Can Boada, Can Poal, Vista Alegre, el projecte Vinyals preveu ordenacions de ciutat jardí, amb vista panoràmica sobre la ciutat.

Els projectes d'obres públiques i d'urbanització més importants d'aquests anys són: el carrer de Salmerón, la carretera de Castellar, l'avinguda de Jacquard i el carrer Major, i a nivell del transport públic la línia dels Ferrocarrils Catalans (1921).

El creixement demogràfic de la ciutat en el tercer decenni continua a un ritme semblant a l'anterior, si bé la procedència dels immigrants és sobretot de Múrcia i Almeria.

La ciutat comença a extendre's cap a ponent de la Rambla, al nord de Sant Pere i cap a Can Palet (Il·lustració 9), creixent a batzegades, i servint de poc els projectes urbanístics que s'havien realitzat fins la dècada de 1930, dels quals es desvirtua progressivament la idea d'eixample, per a ser utilitzats com simples instruments tècnics definidors de les línies de carrers, sobre les que es van edificant els diversos fragments de ciutat, que s'afegeixen a l'assentament preexistent.

Il·lustració 9: El 1931 comença a urbanitzar-se el barri de Can Palet. Font: Tarrasa, cien años de urbanismo.

El balanç global del que fou construït és de qualitat mitjana, a excepció de les edificacions públiques, privades o per a establiment industrials, ja esmentats en comentar els estils i moviments culturals de la darreria del segle XIX i les dues primeres dècades del XX; aquests edificis pràcticament tots se situen dins del gran espai urbà central, resultant del nucli antic i dels primers eixamples, delimitat per la Rambla, el ferrocarril del Nord, el torrent de Vallparadís i la carretera de Montcada.

Les edificacions per habitatges si bé són modestes, són les adequades al tipus de creixement que es produeix a la trama urbana i xarxa viària que es va configurant. La parcel·lació en mòdul de "casal" (4 a 5 m d'amplada) és la pauta absolutament

generalitzada per tota l'extensió urbana.

Des dels anys abans de la Guerra Civil fins ben passat el període d'autarquia postbèl·lica, Terrassa no experimenta canvis significatius a nivell urbanístic. Elements urbans important com la plaça del Progrés o el mercat del Triomf, ja existeixen a començaments de la dècada de 1930. L'abast de la taca urbana l'any 1934 és similar a la de l'any 1950 (Il·lustració 7). Cal remarcar ja l'existència de la barriada de les Fonts.

Fins i tot en aquests anys el planejament urbanístic general de la ciutat (1949 PG de J. Pratmarsó: retocs del Pla Vinyals del 1933, i el 1957 PG de M. Baldrich) és operativament intranscendent, si bé és significatiu des d'un punt de vista retòric.

El creixement demogràfic intercensal (Taula 1) és un clar exponent dels efectes de la guerra i de la immediata postguerra, en comparació amb els anys de la recuperació econòmica, a la segona meitat de les dècada de 1950.

Any	Població	Increment
1920	30.532	
1930	39.975	31 %
1940	45.081	13 %
1950	58.880	31 %
1960	92.234	57 %

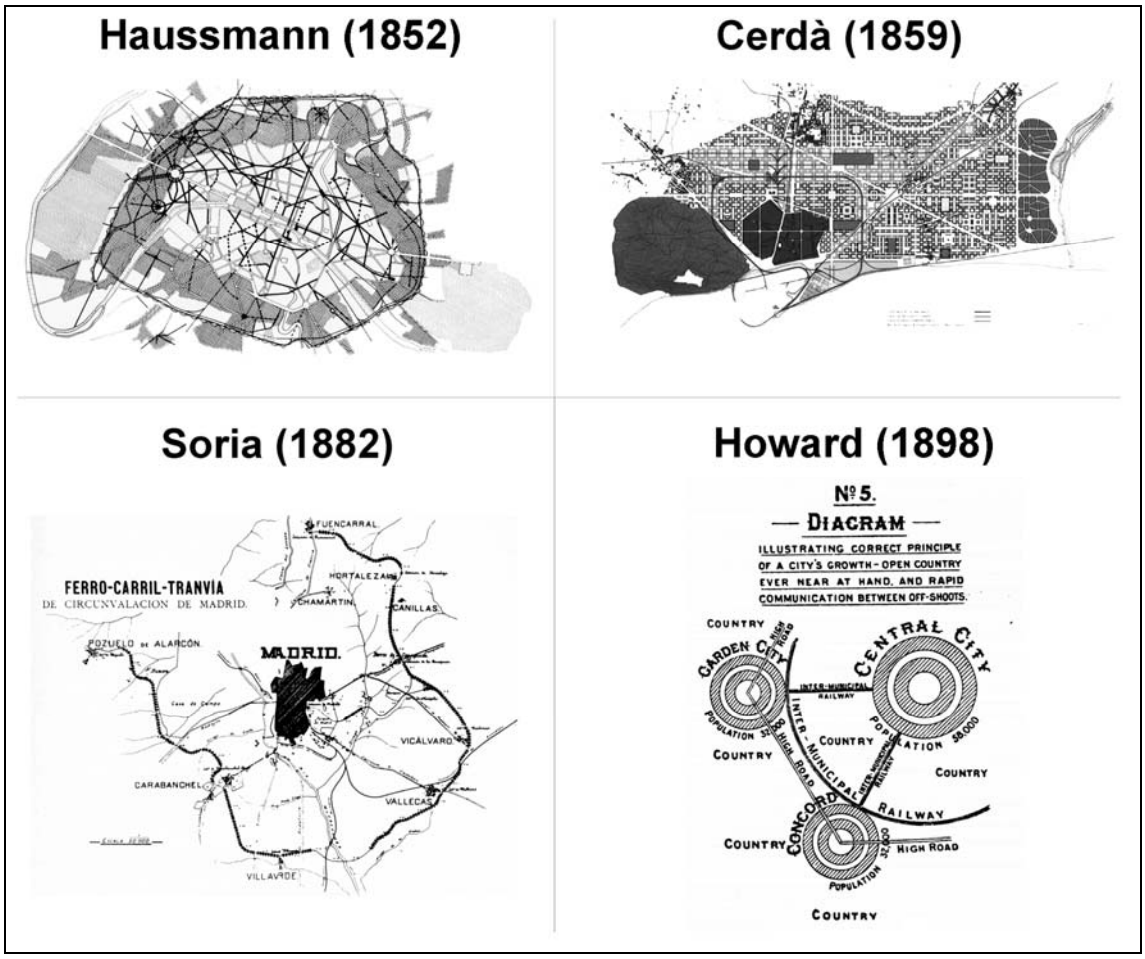
Taula 1: Evolució de la població intercensal durant la primera meitat del segle XX.

A partir de 1956-1957 s'inicia el creixement urbà de Terrassa motivat per l'espectacular creixement demogràfic, conseqüència de l'onada immigratòria procedent sobretot d'Andalusia.

En aquest període d'uns deu anys (1955-1965), la ciutat, no preparada urbanísticament, consolida una estructura urbana tan fragmentària i deficitària, que el seu redreçament suposà, vint anys més tard, un dels principals reptes d'actuació urbanística.

Es pot afirmar, doncs, que durant aquest període es produeix el canvi de ciutat compacta que creix al voltant d'un nucli en forma de conurbació, a la ciutat fragmentària que es va dispersant pel territori.

Per tant, s'observa una similitud amb altres processos d'evolució de la ciutat compacta a la fragmentada descrits en la literatura (Magrinyà, 2007) com els de Haussman, Cerdà, Soria o Howard.

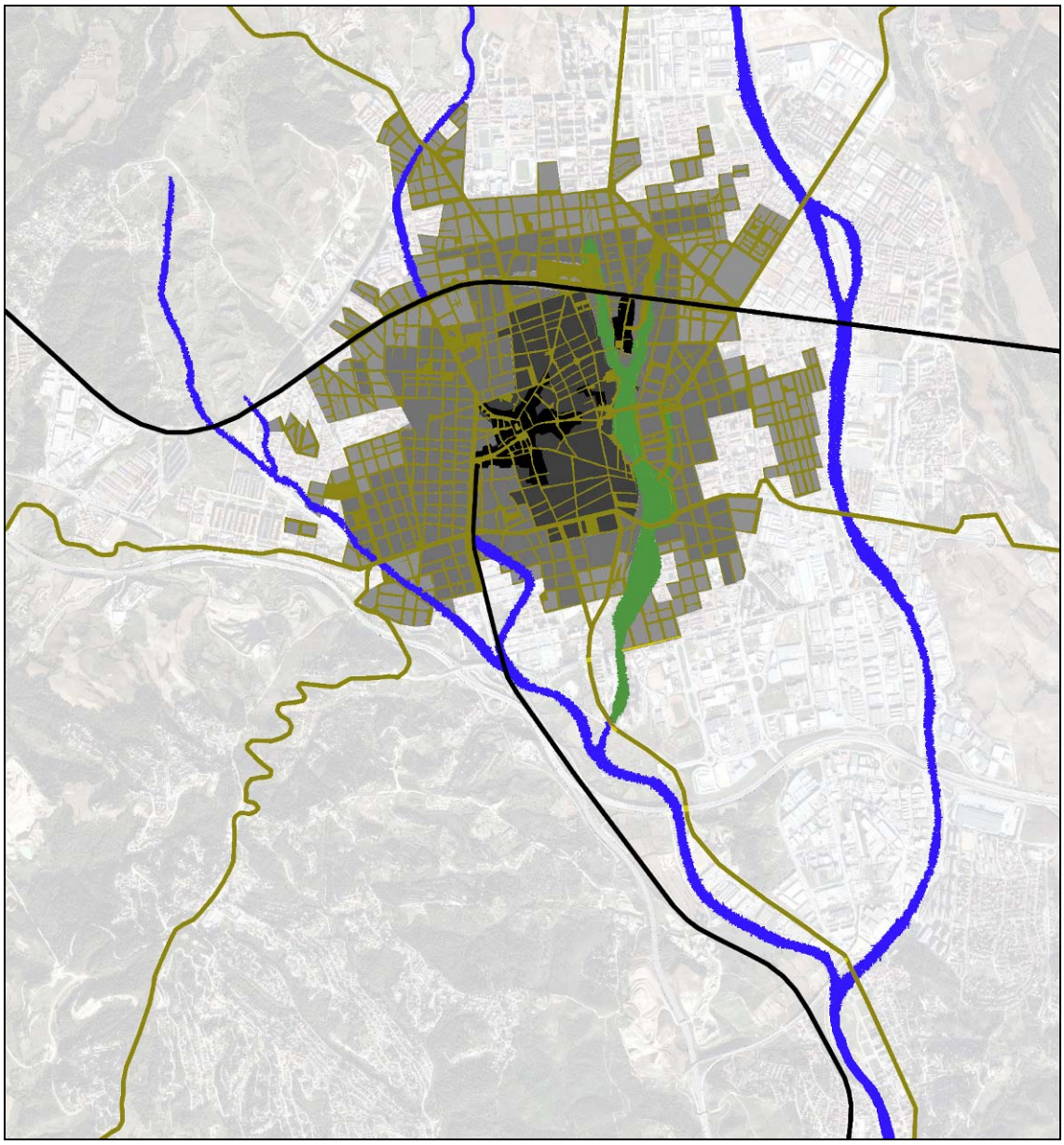


Il·lustració 10: Models urbanístics representatius de l'evolució de la ciutat compacta a la ciutat fragmentada: Haussmann (1852), Cerdà (1859), Soria (1882), Howard (1898), i llur relació amb les xarxes de transport. Font: Magrinyà, 2007.

1.3.- CIUTAT FRAGMENTADA

Sense cap instrument de planejament aprovat (el pla general i els plans parcials operatius s'aproven a partir del 1965) la ciutat s'extén seguint les pautes dels traçats dels eixamples anteriors (bàsicament a partir del de Vinyals de 1933), i de les noves ordenacions parcials i poligonals, no articulades en un esquema de conjunt. En aquest període fan la seva aparició els primers assentaments perifèrics marginals.

La implantació industrial es produeix seguint les alineacions dels eixamples: entre la Rambla i l'estació del Nord, a l'entorn de la carretera de Castellar (sector nord-est – AEG), entre l'Escola Industrial, Ca n'Anglada, Can Palet i barriada del Segle XX. Apareix el nucli industrial al costat de la carretera de Montcada passada la riera de les Arenes (Camí Farcan) (Il·lustració 11).



Il·lustració 11: Extensió de la ciutat de Terrassa l'any 1959, abans de les catastròfiques riuades. Font: elaboració pròpia.

El creixement residencial en canvi segueix bàsicament tres tipus de formació (Il·lustració 12):

a) Els eixamples, reduïts a simples traçats de carrers, que amb un procés de "suburbanització" (tan sols obertura dels carrers en connexió directa amb la infraestructura preexistent), parcel·lació i edificació (amb gran proporció d'autoconstrucció), donen lloc, en aquest període, a les barriades de Ca n'Anglada, Sant Pere Nord, la Maurina, Can Palet, Can Boada, Poble Nou i la Cogullada.

   El tipus bàsic de parcel·lació en mòdul de "casal" normalment unifamiliar entre mitgeres. Com a adaptació a la ciutat de la vivenda de nucli rural, molt adequada als usuaris, a l'estructura precapitalista, dels sectors de la construcció local, i a l'estructura de la propietat del sòl; són les característiques comunes de tots els

eixamples, si bé la qualitat de l'edificació i de l'entorn ambiental varien, segons la posició més o menys marginal, les dificultats topogràfiques (que són una constant en el sentit est i oest) i el procés constructiu dels habitatges (la Cogullada, la Maurina, Can Boada i Poble Nou són les barriades més deficients).

Integrades en la trama dels eixamples, es realitzen petites operacions unitàries de vivenda, que tant segueixen la pauta general de parcel·lació i edificació del "casal uni o plurifamiliar" (realitzacions del Patronat Pro-vivendes Econòmiques de Terrassa: placeta de Sant Miquel, placeta de Sant Ramon, passatge de Sant Ferran, etc.), com introdueixen el nou tipus d'edificació en blocs aïllats, de promoció d'empreses privades (VITASA, Caixa de Pensions, etc.), amb majors alçades i densitats que les de l'eixample (grup de Gibraltar, grup Núria, grup Pius XI – Salmerón – Prat de la Riba, petits grups a Can Palet, etc.).

b) Els polígons residencials són la resposta a l'extraordinària demanda d'habitatge (agreujada per les inundacions del 1962) en el període de més activitat de la promoció pública (si bé totalment insuficient), i en plena vigència de tot el desplegament legislatiu necessari (llei de Vivendes de Renda Limitada de 1954, llei del Sòl 1956, pla Nacional de la Vivenda 1956, pla d'Urgència Social 1957).

Els polígons, es plantegen com operacions aïllades de vivendes, en forma de nous barris "equipats", sobre terrenys barats, per tant perifèrics i allunyats del centre, sobre un vial de penetració important. Són peces que per la seva concepció, origen i situació queden desarticulades i marginades de la ciutat: grup Montserrat (500 vivendes), grup Ègara (200 vivendes), grup Sant Llorenç del Munt (1.750 vivendes), polígon de la Carretera de Rubí, només urbanització (les 832 vivendes es construïren uns 10 anys més tard), grup d'"Urbanizaciones Nordeste, SA" entre Ca n'Anglada i el ferrocarril del Nord, etc. Els habitatges públics foren realitzats per l'*Obra Sindical del Hogar* amb un resultat curt (unes 2.500 vivendes en deu anys), i de pèssima qualitat.

c) Els creixements perifèrics marginals, resultants de processos de parcel·lació de finques i autoconstrucció, sense cap mena d'urbanització, apareixen com una resposta alternativa al problema de l'habitatge, no del tot, ni ben resolt amb l'oferta pública, ni amb l'eixample suburbà. La qüestió essencial del cost final de la vivenda, i la llibertat del sistema autoconstructiu per a adaptar-se als canvis de dimensió familiar, i la demanda d'una segona vivenda no-urbana, són algunes de les claus essencials per a entendre el fenomen.

En aquest període a Terrassa s'inicia l'ocupació de Torre-sana, la Grípia, "Islas Perdidas" (inici del barri del Roc Blanc), Can Gonteres, Vista Alegre – Carbonelles i les Martines, Pla del Bon Aire (ja ocupat anteriorment).

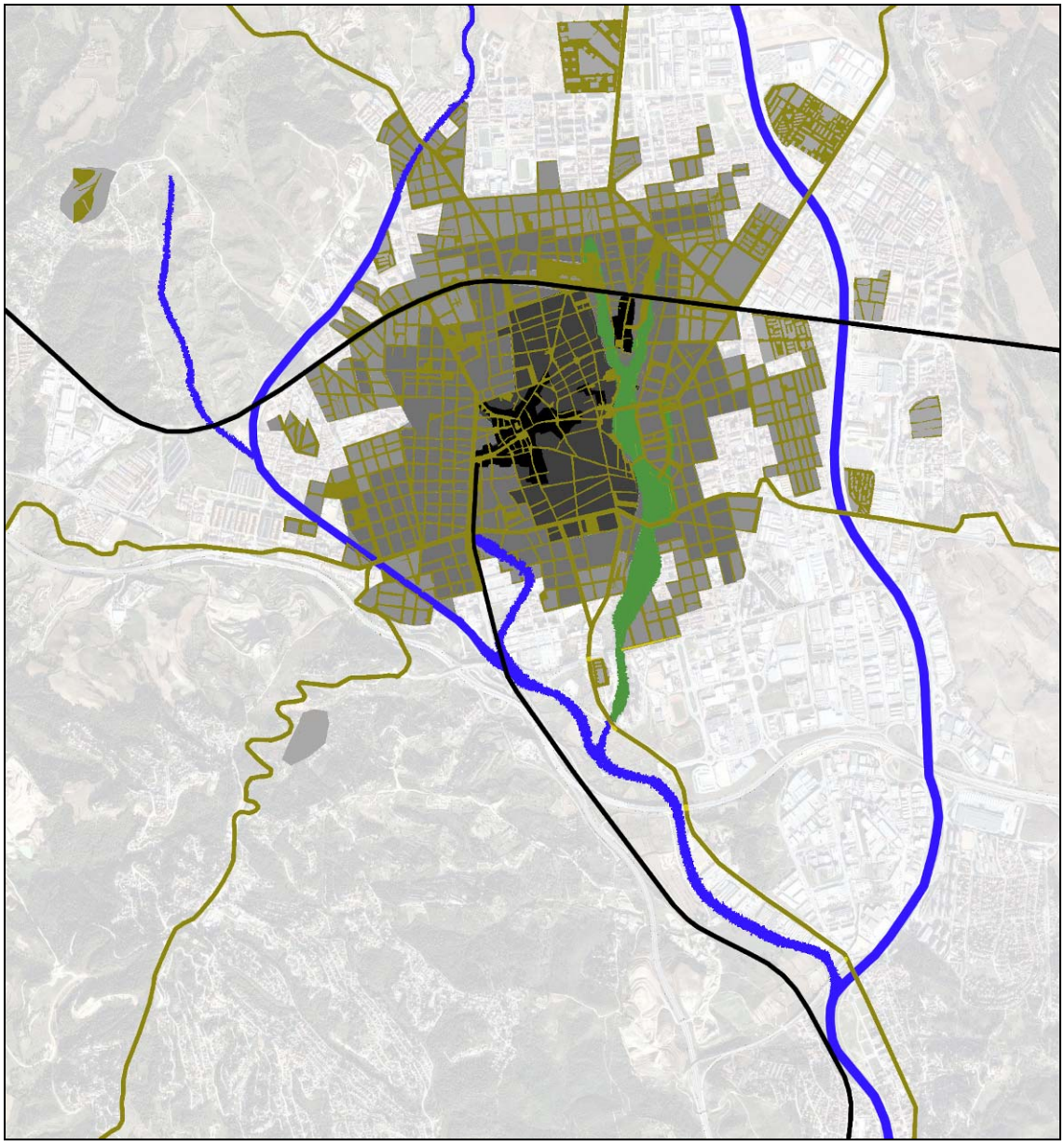
Dins d'una estratègia diferent, i prèviament planificada es comencen a obrir els carrers de Can Parellada residencial, segons un pla parcial que s'aprovaria més endavant.

Les obres públiques d'equipament o d'infraestructura en aquest període, van ser totalment insuficients i retardades en relació al creixement urbà.

La realització urgent (1963) dels marges de protecció de la riera de les Arenes i del transvasament de la riera del Palau, com a conseqüència de les catastròfiques inundacions del 1962, posaren de relleu la manca de previsió i control sobre el territori,

en relació al creixement urbà de la ciutat.

S'inicia la construcció de polígons residencials perifèrics per donar solució al problema de l'habitatge, agreujat pels efectes de les riuades. L'inici de la socialització de l'automòbil catalitza l'efecte de fragmentació iniciat (Il·lustració 12).



Il·lustració 12: Extensió de la ciutat de Terrassa l'any 1965, una vegada construït el transvasament de la riera del Palau i l'endegament de la riera de les Arenes després de les catastròfiques riuades del 1962. Font: elaboració pròpia.

A part d'aquestes dues obres importants, junt amb la reconstrucció dels corresponents ponts; les obres d'urbanització més singulars o el seu inici se centren en les grans avingudes: Abat Marcet i Àngel Sallent.

En el capítol de les realitzacions en equipament col·lectiu cal remarcar la nova Escola d'Enginyeria Industrial, el complex esportiu municipal, el parc de Sant Jordi, l'escola de la Maurina i el grup França.

L'aprovació del Pla General d'Ordenació Urbana el 1965 –modificat del de 1963

entre d'altres raons, per la incidència de la canalització de les rieres– introdueix un nou element de referència en l'explicació del successiu creixement urbà, per la influència indirecta que té sobre el mateix, i també per la influència més directa que tenen els plans parcials que s'aproven a partir del 1965.

Les opcions fonamentals del pla general del 1965 tendeixen a propiciar el creixement important cap el nord (al llarg de la carretera de Matadepera, per sobre de l'avinguda de l'Abat Marcet) i cap a l'est (marge esquerra de la riera de les Arenes); cap als sud, només una franja per a possibilitar la connexió amb la barriada de les Fonts; i cap al nord-oest una àrea molt localitzada de reserva (Can Boada).

Sembla que existeix l'intent de "superar" el model radioconcèntric, fonamentalment ortogonal, ja configurat en el moment de la redacció del pla, en el sentit d'ampliar-lo cap els sectors nord, nord-est i est. Aquesta afirmació es fonamenta bàsicament en l'estructura de la xarxa viària bàsica que el pla proposa, i en la localització de les qualificacions de reserva i camp urbanitzable, com a orientadors dels nous creixements.

En aquest període s'aproven tot un seguit de plans parcials (Parc de Sant Jordi, Industrial Nord, Can Parellada Residencial, Industrial de l'Est, la Grípia, Pla de Can Roca, Can Colomer, els plans parcials de Can Palet i Colom II s'aproven el 1970), que tant legalitzaven situacions de fet iniciades anteriorment, com ja preveien l'ordenació del que havien de ser els nous creixements més immediats. Cal remarcar que amb l'aprovació definitiva del pla parcial de Can Parellada Residencial (amb 23 parts de la seva superfície sobre sòl rústic i forestal), es vulnerava el pla general que encara no havia complert el primer any de la seva vigència. Aquests tipus de transgressions del pla general es repetiren i s'aprovaren en més d'una ocasió en l'historial dels plans parcials de Terrassa.

En el període de 1965-70, el creixement urbà de Terrassa té dues vessants diferenciades.

Per un costat va seguint el procés de reompliment i densificació de les trames d'eixample, amb pautes similars a les del període anterior, si bé a diferència d'aquest, l'extensió superficial dels eixamples és mínima en comparació amb l'altre tipus de creixement majoritari del quinquenni, produït per l'edificació en els sectors que han estat objecte del planejament parcial. Es comencen a produir en el casc consolidat, canvis tipològics molt puntuals, però d'un fort impacte ambiental i densificador, com són els del carrer de Sant Isidre, carrer de Sant Ignasi, carrer del Passeig, etc.

Per l'altre costat, doncs, l'inici de la urbanització o "suburbanització" i parcel·lació dels sectors perifèrics, transformant sensiblement la morfologia del territori, amb pla parcial (aprovat o no), obre les portes a un nou procés d'ocupació del sòl per les edificacions tant residencials com industrials en aquests sectors alguns totalment separats del casc urbà existent: Can Parellada Residencial, Can Parellada Industrial, Can Palet, Industrial Nord, polígon de la Carretera de Matadepera, Santa Margarita (franja al costat de la riera de les Arenes), Can Guitart, Pla de Can Roca (petits nuclis d'edificació) i la Grípia.

En els sectors perifèrics marginals, el procés d'ocupació segueix consolidant les situacions il·legals de fet, prenent en alguns casos noves perspectives de llançament en el mercat del sòl, per la instal·lació de grans equipaments esportius (Club Egara al Pla del Bon Aire, i Club Athletic a Can Salas), o pel tipus de parcel·lació i orientació vers uns determinats usuaris de cert poder adquisitiu (Font de l'Espardenyera, Can Palet de Vista Alegre –amb pla parcial no aprovat, però amb gran part dels vials oberts– etc.).

A part de l'acabament de l'obra del transvasament de la riera del Palau, no es realitzen en aquest període les obres públiques d'infraestructura d'urbanització necessàries per a donar un mínim d'estructura, coherència global i funcionament al creixement caòtic i deficitari que s'anava produint, i que assolia segons el cens del 1970, la xifra de 138.697 habitants (+50 % respecte 1960), sense disposar, ni de molt lluny, de la dotació mínima necessària d'equipaments col·lectius.

1.4.- ESPECIALITZACIÓ SECTORIAL

El desenvolupament de Terrassa entre el 1970 i 1980 presenta unes característiques físiques generals similars al quinquenni anterior, si bé amb més intervenció pública tant en la realització d'habitatges i equipaments, com en la infraestructura primària.

La nova edificació omple i densifica les trames d'eixample i els espais immediats, tant amb les construccions sobre les parcel·les de "casal", com amb els nous tipus edificatoris que agrupen varis "casals" o són blocs aïllats en els terrenys vacants (Can Boada, Ca n'Anglada, etc.).

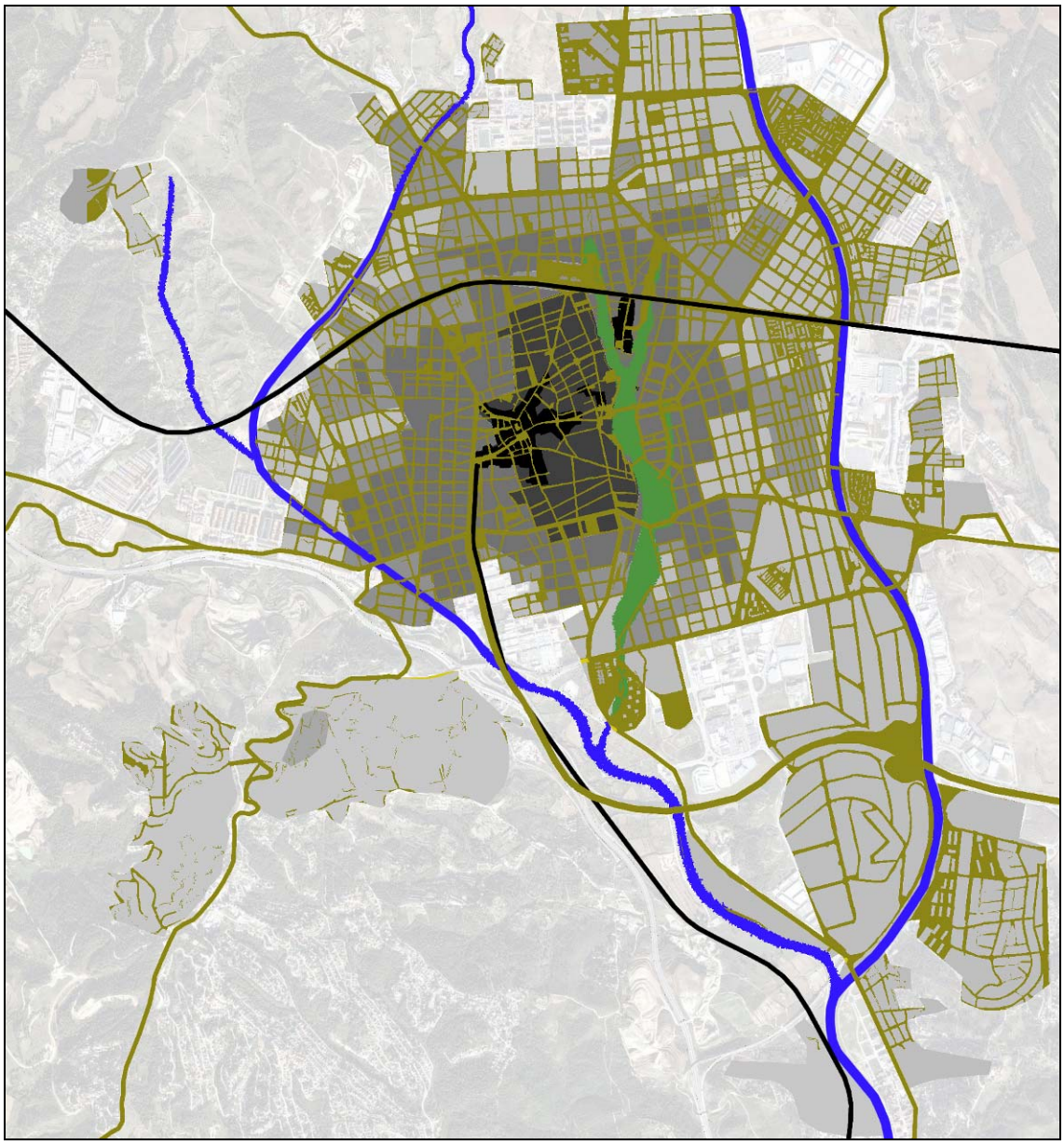
Els polígons iniciats, tant residencials com industrials, experimenten una important consolidació. A nivell d'actuació pública estatal s'edifiquen el polígon de la Carretera de Rubí i el polígon de la Carretera de Matadepera; i s'urbanitza el polígon de Vallparadís.

L'empresa privada municipal VIMUTASA des de la seva creació el 1971, compta amb les següents realitzacions: grup Santa Cecília, grup de Sant Cosme, grup de Can Boada, grup de Can Palet, grups de la Grípa, amb un total de 1.000 vivendes.

Així mateix, la iniciativa privada realitza certes promocions, relativament importants de vivenda protegida a Can Boada, polígon Vilardell, Can Palet, Can Parellada Residencial.

La implantació de noves indústries (Il·lustració 14), és important a la primera meitat del decenni fins al 1977, tant en els polígons (Santa Margarida, Can Parellada, Colom II, Can Palet), com en el nucli urbà (Industrial de l'Est, Segle XX), a partir de la urbanització de les avingudes de Barcelona i Jaume I, i del sector de la Rambleta, amb l'entrada de l'autopista de Barcelona (1975) i l'eliminació dels vestigis de la riera del Palau.

L'actuació pública en la xarxa viària és considerable en aquest període, sobretot si es té en compte la migrada inversió dels períodes anteriors. La necessitat de funcionalitzar mínimament l'estructura urbana perquè no suposi fregadisses intolerables, ni costos addicionals excessius, a tot el procés productiu i d'intercanvi, fa que es realitzi i connecti quasi totalment l'anella urbana (rambleta del Pare Alegre, rambla d'Ègara, avinguda de Josep Tarradellas, avinguda de l'Abat Marcet, avinguda de Jaume I, avinguda de Barcelona, avinguda de les Glòries Catalanes, avinguda de Santa Eulàlia, a excepció de la seva connexió amb la Rambleta o la ronda del Transvasament, pel seu cost i dificultats). Arriba l'autopista C-58 (en aquell moment B-29 i posteriorment A-18) a la Rambla, s'urbanitza l'avinguda del Vallès connectant amb l'autopista i la carretera de Montcada. S'urbanitza l'avinguda d'Àngel Sallent, es construeix el nou pont sobre el torrent de Vallparadís, entre la plaça de l'antic cementiri i el carrer de Sant Quirze, etc.



Il·lustració 13: Extensió de Terrassa l'any 1983. Font: elaboració pròpia.

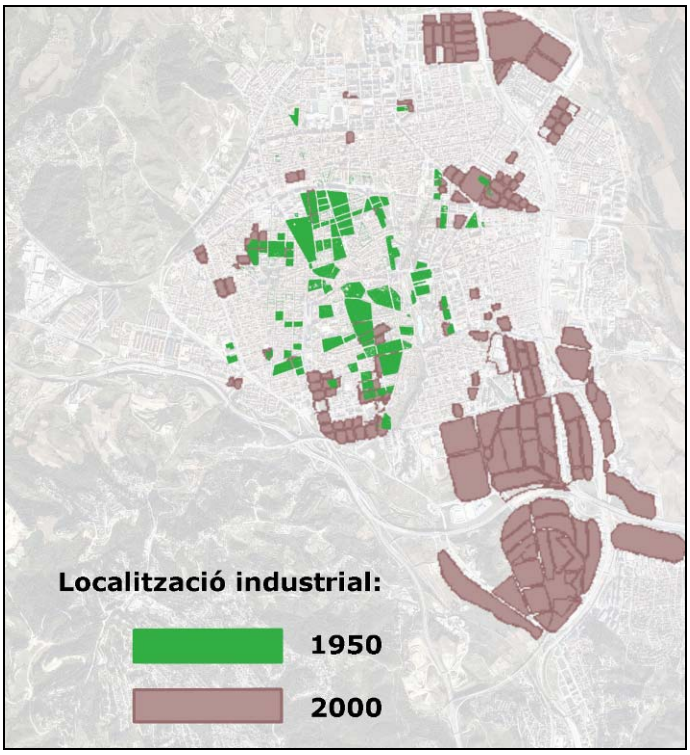
Les realitzacions més importants en equipaments són les del conjunt de Can Jofresa, si bé es construeixen diverses escoles a Can Boada, Sant Pere Nord, Torre-sana, Can Palet, polígon de la Carretera de Matadepera, etc. Es construeix el singular edifici de la Mútua de Terrassa.

El planejament urbanístic en aquest decenni, com en el període anterior, a través de plans parcials (Can Palet, Colom II, Santa Margarida, Can Jofresa, etc.) que paral·lelament o a remolc de les actuacions sobre el territori, configuren, per la concepció dels mateixos, els accidents topogràfics, i la feblesa del pla general del 1965, una estructura urbana desarticulada, i més dispersa encara que aquella heretada amb els eixamples.

La revisió del pla general del 1971, és un intent seriós de superar i avançar-se als efectes del planejament que és i serà vigent fins el 1983 (Il·lustració 13).

El model de creixement que proposa, reorienta les previsions del Pla General de

1965, en el sentit de dirigir les noves qualificacions de creixement residencial cap al nord-oest, saltant el transvasament de la riera del Palau, fins al Quart Cinturó, i fins i tot més enllà, per acabar amb una important qualificació de bosc urbanitzable. Per la banda de llevant, es recullen els sectors de la Grípia, Montserrat i Vilardell, i a partir d'aquest comença la zona qualificada com a àrea de la Mancomunitat de Sabadell-Terrassa. Cap al sud hi ha un reconeixement de les qualificacions industrials (Il·lustració 14), reconeixement d'una situació que de fet s'iniciava.



Il·lustració 14: Expulsió de la indústria a l'exterior de la ciutat. Font: elaboració pròpia.

La definició dels sistemes viari, d'espais lliures i d'equipament, en la revisió del 1971, és molt completa, clara i precisa. Amb grans reserves a la perifèria del sòl urbà i de reserva, però també amb propostes clares i precises dins del sòl urbà.

La qualificació de sòl introdueix una important clarificació, en relació al pla del 1965 i en relació a la situació de fet, ja que es precisa fins al nivell d'illes, introduint canvis tipològics de dubtosa conveniència en alguns casos. Per altra banda el potencial de creixement que teòricament es podrà assolir a partir de les propostes d'ordenació, és quantitativament molt més important que les previsions de creixement demogràfic que s'estableixen en els estudis del pla.

Les tendències del creixement urbà durant la dècada del 1980 es poden resumir, en línies generals, en les següents:

a) Densificació de les zones residencials urbanes, principalment als eixamples.

b) Facilitat per a l'expansió residencial en la zona nord de la ciutat.

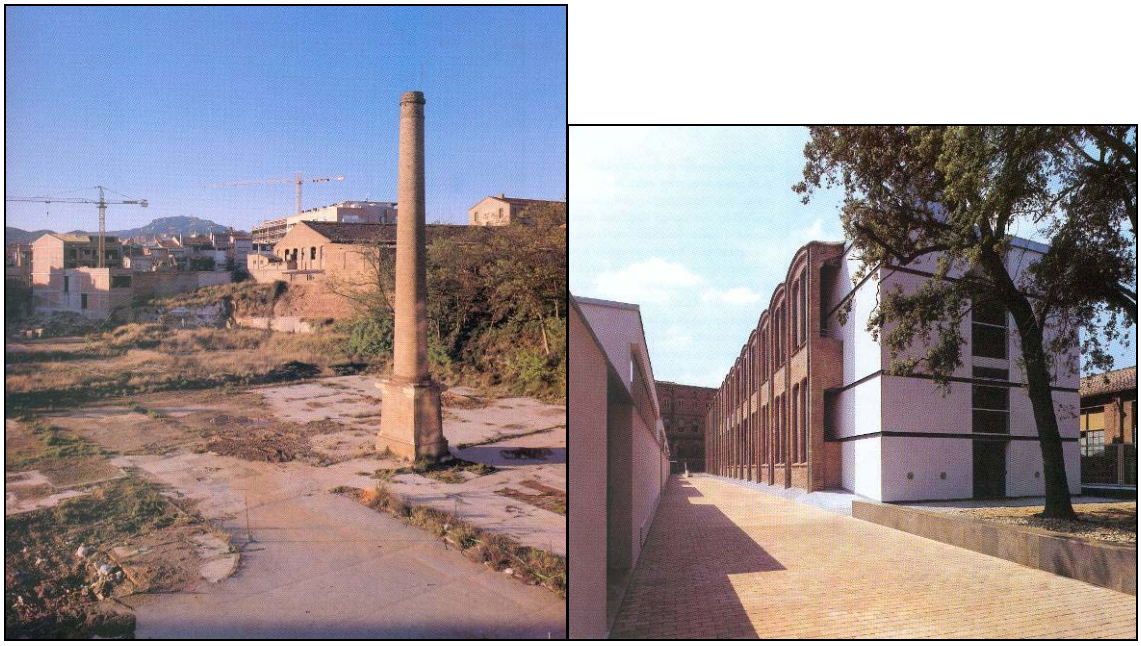
c) Possibilitat de creixements residencials a l'altre costat de les barreres: Transvasament i riera de les Arenes, resolent els problemes d'accessibilitat a la

trama urbana central.

d) Tendència a la disminució de la indústria dins el nucli urbà antic (Il·lustració 15).

e) Edificació dels polígons industrials existents en aquell moment, i tendència a la localització de noves indústries fora del terme municipal.

f) Importància dels assentaments perifèrics marginals, que restaven encara descontrolats.



Il·lustració 15: Transformació de les naus dels antics vapors per a usos residencials i comercials. Font: Història industrial de Terrassa.

El 1983 s'aprova el nou Pla General d'Ordenació, i és a partir de llavors, que la ciutat experimenta els canvis més significatius durant la seva història.

Les primeres actuacions se centren en la consolidació dels espais buits dins la ciutat, permetent d'aquesta manera la connexió dels polígons residencials perifèrics amb la trama del nucli urbà. Moltes d'aquestes actuacions van enfocades a l'enjardinament de molts espais públics que fins llavors havien estat oblidats per l'administració municipal.

La primera de les grans actuacions que es porten a terme és el soterrament de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Aquesta obra era de menor envergadura que el soterrament de les vies de RENFE, i per tant, ja s'encarreguen els primers estudis a l'inici de la democràcia. Finalment, el 1986, s'inaugura la nova estació soterrada dels FGC i també la reforma de la rambla d'Ègara entre el portal de Sant Roc i la carretera de Montcada. Aquesta reforma consisteix en eliminar el passeig central en forma de rambla i traslladar-lo al marge dret de l'antiga riera, ja que és on es concentren la majoria de comerços i habitatges. Encara han de passar vuit anys fins que no es desmantelles les vies antigues, s'enderroca l'antiga estació i es crea el parc del Catalans, permetent d'aquesta manera l'obertura dels carrers del Doctor Cabanes i de Vallhonrat fins a la Rambla. Per a fer-ho, s'enderroquen tots els immobles situats al carrer de

Vinyals entre els dos carrers citats.

En aquest mateix període, també s'impulsa el cinturó interior descrit al Pla General d'Ordenació del 1983 i format per la rambleta del Pare Alegre, la rambla d'Ègara, i les avingudes de Josep Tarradellas, l'Abat Marcet, Jaume I, Barcelona, les Glòries Catalanes i Santa Eulàlia, fonamentalment redissenyant els encreuaments. Queden pendents l'encreuament de l'avinguda de Barcelona amb l'avinguda de les Glòries Catalanes i la carretera de Montcada i la connexió entre la Rambleta i l'avinguda de Santa Eulàlia.

Un altre dels fronts d'actuació és la millora dels accessos a Terrassa, per part de la Diputació o la Generalitat. El 1988 s'inaugura l'autopista de Terrassa a Manresa, i és llavors quan s'ha de remodelar el nus sud d'accés per la Rambleta. Paral·lelament es millora el traçat de la carretera de Matadepera, i s'amplia la secció fins a 10 m, però no als 15 m previstos; i també s'eixampla la carretera de Rubí.

En motiu de la nominació de Terrassa com a subseu dels Jocs Olímpics de Barcelona de l'any 1992, e porten a terme tot un seguit d'actuacions de millora de la ciutat, especialment a la zona esportiva. En aquest sentit es prolonga l'avinguda de Béjar fins a la riera de les Arenes i des de la carretera de Matadepera fins al pont sobre la riera del Palau. També es construeixen els laterals de la riera de les Arenes (avinguda del Vallès), prioritzant-se la contemplació del vial del marge dret. Es millora el pont del ferrocarril del Nord al seu pas per la Rambla, eliminant l'estructura vella amb molts pilars que dificultaven la circulació fluida.

Per abans de la celebració dels Jocs Olímpics, el consistori vol tenir enllestit el soterrament de la línia de RENFE, però degut a la magnitud del projecte i als diferents retards, no resulta possible. No és fins al 1994 que el primer tren circula pel traçat soterrat. Posteriorment, es porta a terme la urbanització del nou passeig del Vint-i-dos de Juliol, i s'aporfita per la creació de la rotonda a l'enllaç entre aquest passeig, la carretera de Castellar i les avingudes de Jaume I i Barcelona. Això suposa una millora substancial en la mobilitat degut a la nova possibilitat d'efectuar tots els girs possibles. Tampoc cal detallar la millora que suposa el soterrament per a la mobilitat amb la conseqüent desaparició dels passos a nivell que tant marcaren la vida quotidiana de la ciutat.

Les administracions públiques segueixen insistint en la millora de la xarxa interurbana, i l'any 1995 s'inauguren els túnels de Vallvidrera i l'autopista Sant Cugat – Terrassa (inicialment E-09 i actualment C-16/E-09). Per aquest motiu també es prolonga l'eix procedent del túnel de Vallvidrera, com a carretera, però no com a autovia, tal i com preveu el pla. El vial es construeix per l'est dels sectors de Can Parellada Residencial fins la seva intersecció amb l'autopista.

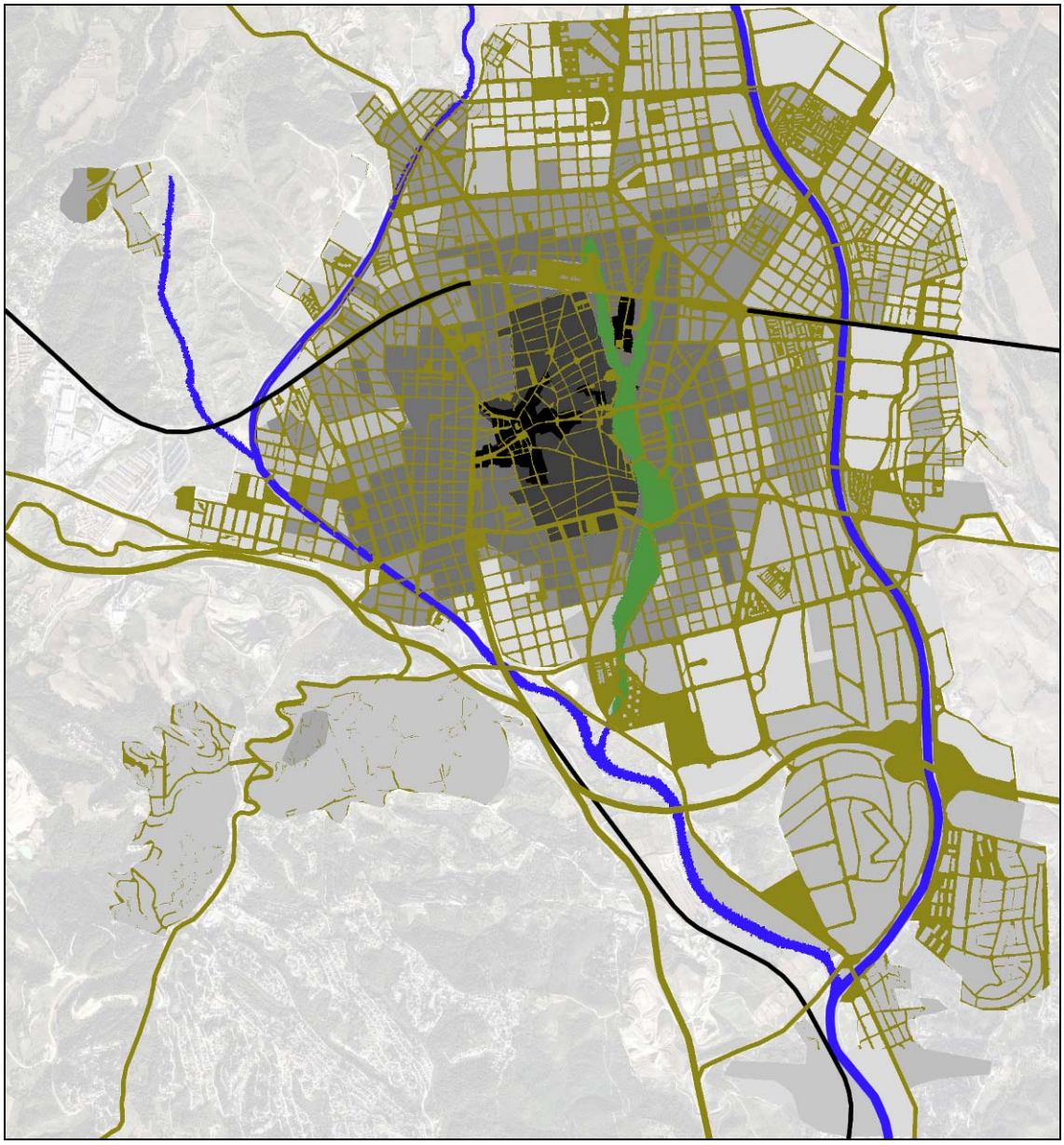
El 1996 s'executa la millora del traçat i connexió amb la xarxa bàsica urbana, de l'eix Terrassa – Sabadell (N-150 carretera de Montcada), preveient la seva connexió amb la ronda Sud de la ciutat (avinguda de Santa Eulàlia) a partir del seu desviament, un cop passat el cementiri, ampliant el camí Farcan i salvant la riera de les Arenes.

Fins a l'actualitat s'actua en diversos fronts:

- per un costat hi ha una clara tendència a reomplir aquells espais buits de l'interior de la ciutat, a la vegada que es densifiquen els espais propers al centre històric;

- s'accentua el procés d'expulsió de la indústria cap als polígons industrials de l'exterior de la ciutat i;

- es reformen els espais alliberats per la indústria cap a usos residencials i terciaris juntament amb la creació de zones verdes i d'esbarjo.



Il·lustració 16: Extensió actual de la ciutat de Terrassa. Font: elaboració pròpia.

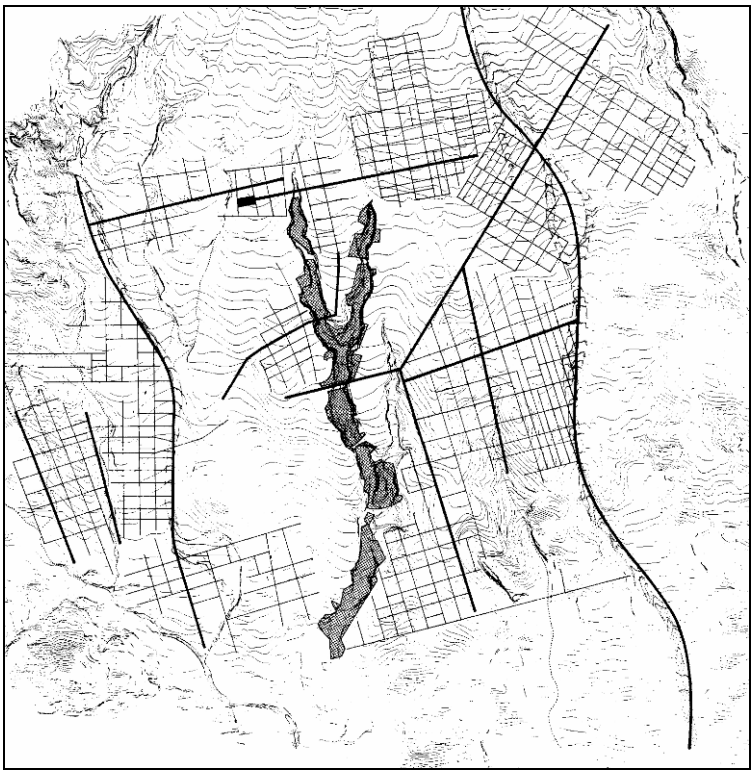
Podem dir, per tant, que Terrassa no és el resultat d'un procés de projecció i gestió d'un eixample, que ordena amb un mateix criteri tota la ciutat, sinó que és el resultat de diverses malles en quadrícula, definides bàsicament com a "projectes d'alineacions", amalgamades i cosides mitjançant elements de soldadura de diferent caràcter (barreres físiques com la riera de les Arenes, el Transvasament, el torrent de Vallparadís, els FGC, la Rambla, les carreteres, etc.)

Aquests elements de soldadura, en realitat constitueixen una malla d'ordre superior, que ha possibilitat estructurar quasi la totalitat del teixit urbà.

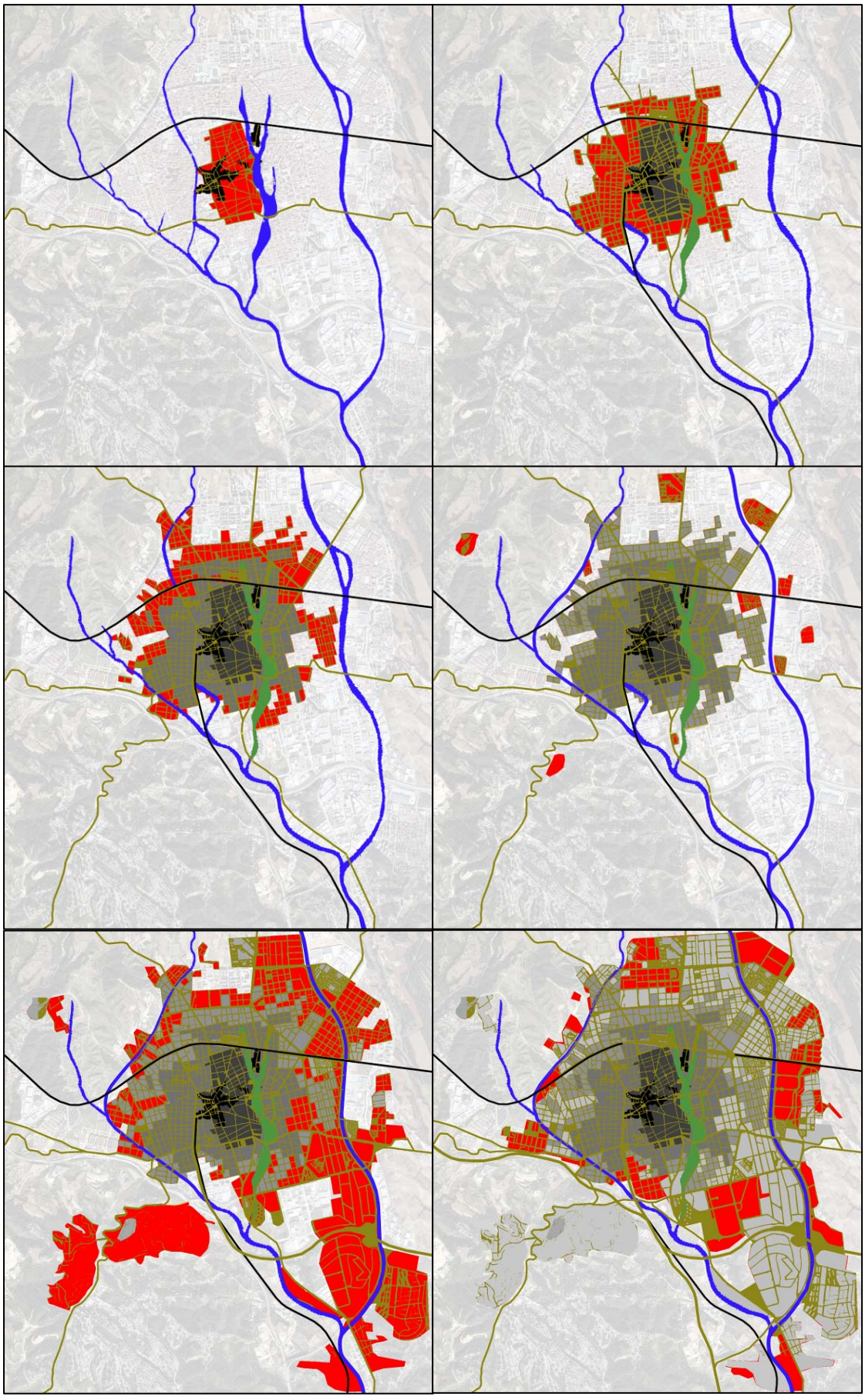
El grau de creixement que introdueix la forta immigració de les dècades de 1950 i 1960, i la nova forma de produir de la ciutat, entesa funcionalment més com a ciutat per parts, amb actuacions poligonals, tant projectades, com absolutament descontrolades per part dels operadors públics de la ciutat, tendeix a organitzar uns sectors de creixement autònoms, tant pel seu teixit com per la relació escassa amb la ciutat. Aquests sectors queden recolzats clarament en algun dels elements de la malla d'ordre superior.

El nou creixement des de finals del segle XX fins a l'actualitat (Il·lustració 16) degut també a la immigració i a l'arribada de nous residents provinents de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, també força la creació de nous barris residencials perifèrics, però aquest cop, consolidats i agrupats a la ciutat i amb els serveis bàsics i equipaments garantitzats. Paral·lelament s'expandeixen les zones dedicades a equipaments comercials també a l'extraradi.

La ciutat és doncs una "ciutat per parts", ja des de la morfologia de malles històriques, on s'aguditzen els problemes de la ciutat del 1980, funcionalment zonificada i de teixits diferencials. Els sectors exteriors pengen umbilicalment del centre i deixen entre ells extenses àrees lliures que s'han anat omplint amb un nou teixit, constituint una nova sutura dels elements de l'estructura d'ordre superior, on es recolzen, reproduint un cop més, el model morfològic de creixement de la ciutat de Terrassa.



Il·lustració 17: Estructura de la trama urbana a partir de la superació de les barreres topogràfiques. Font: "Debat Terrassa 2001, ponència *Ciutat i territori*, abril de 1986".



Il·lustració 18: Resum gràfic del procés de formació de Terrassa. Font elaboració pròpia.

En el procés de formació de Terrassa, no seria bo obviar les dificultats que han plantejat contínuament els accidents orogràfics (Il·lustració 17). Torrents, rieres i turons, han plantejat sempre nous reptes al creixement de la ciutat, i en moltes ocasions el resultat no ha estat satisfactori. A l'oest de la ciutat s'han format barris amb uns pendents poc aptes per a la mobilitat. A la vegada, els barris propers a la Rambla i els del sector oriental, són els que més van patir les conseqüències de les catastròfiques riuades del 1962.

A la Il·lustració 18 es pot observar el procés de formació de la ciutat, destacant la implantació dels grans vapors i configuració dels primers eixamples (inicis del segle XIX – primera meitat del segle XIX), la superació de les barreres físiques (segona meitat del segle XIX – primera meitat del segle XX), l'extensió de la ciutat degut a les primeres onades migratòries abans de les catastròfiques riuades, la fragmentació a partir de l'any 1965, l'especialització territorial de la dècada del 1980 , i per últim la recompactació de la ciutat iniciada durant la dècada del 1990 i que ha arribat fins els nostres dies.

Aquest últim procés de recompactació, s'ha d'entendre com un procés de polarització ocorregut a la Regió Metropolitana de Barcelona durant les dues darreres dècades del segle XX.

En la literatura destaquen estudis d'autors com A. Font (1999), on es descriuen les etapes d'explosió de la ciutat, entesa com a metròpolis.

S'observa una primera fase entre els anys 1956 i 1972, on la ciutat central i els diferents nuclis de menor envergadura creixen compactes al seu voltant formant una conurbació urbana.

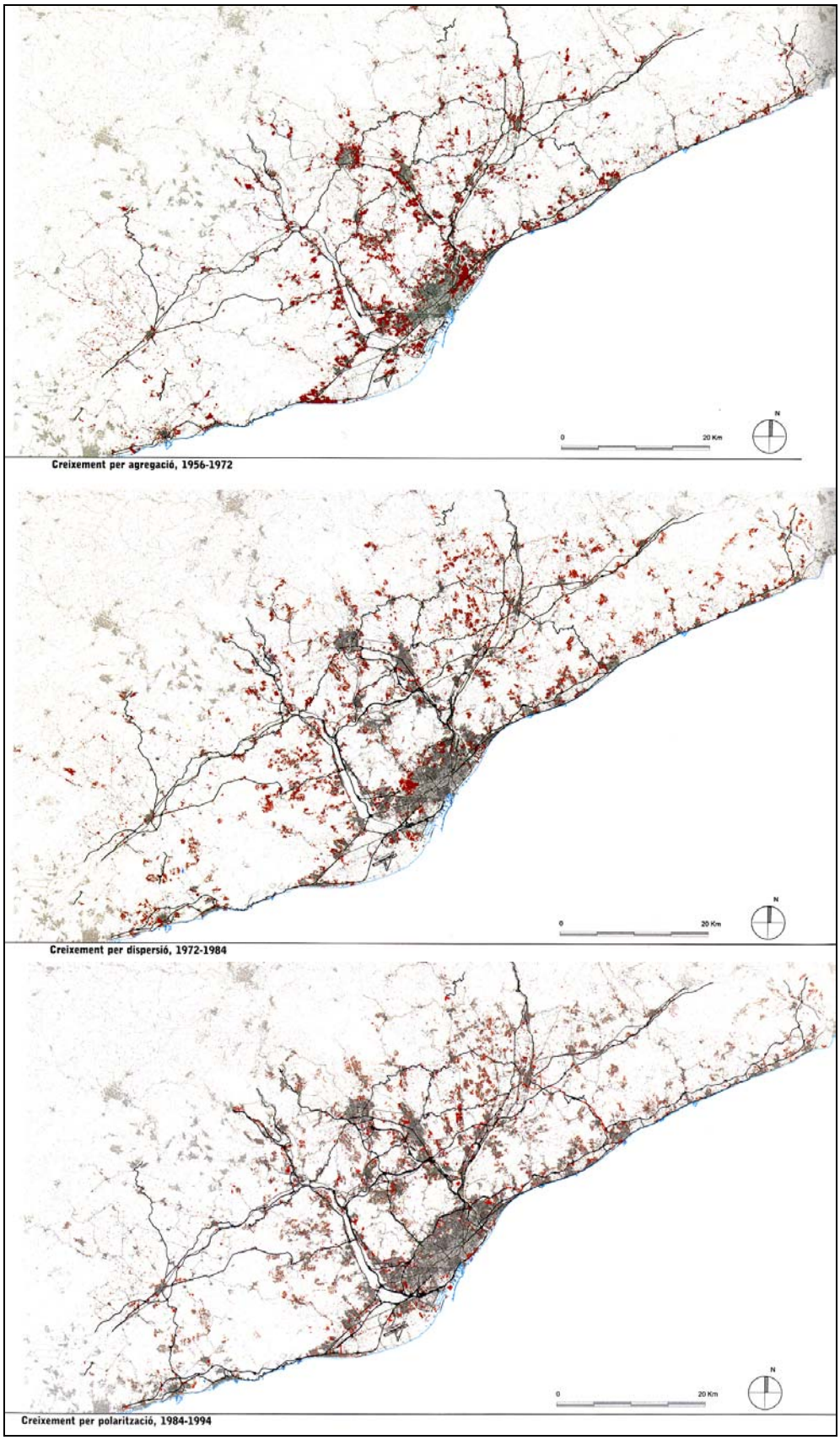
A partir del 1972 i fins el 1984 apareix el fenomen de dispersió, amb una ocupació vasta del territori, caracteritzada en molts casos per urbanitzacions de segona residència i de baixa densitat.

En aquest context és quan es produeix la fragmentació de Terrassa, iniciada vers el 1959 amb l'arribada de grans quantitats de persones immigrades, i catalitzat per les riuades del 1962.

En aquest moment comencen a sorgir barris que pengen umbilicalment de la ciutat o fins i tot se'n creen de nous totalment separats d'aquesta. Tampoc s'ha d'obviar el paper de l'automòbil, que es comença a socialitzar i, per tant, també és un factor catalitzador d'aquesta dispersió o fragmentació.

Ja en l'última etapa entre el 1984 i el 1994, Font descriu un procés on els diversos nuclis tornen a guanyar importància i tornen a ser l'element a partir del qual s'expandeix la ciutat. La nomenclatura utilitzada en aquest cas és "polarització". Traslladant-ho a Terrassa, és tradueix com un fenomen de reompliment dels buits generats per la fragmentació. De fet, es produeix una densificació d'aquesta ciutat fragmentada prèviament i comporta, doncs, una compactació de la mateixa.

És en aquesta època quan comencen a sorgir zones d'ús terciari predominant, que ajuden a trencar la monotonia creada per els extensos polígons industrials del sud de la ciutat.



Il·lustració 19: Etapes de conurbació (1956-1972), de fragmentació (1972-1984) i de polarització i compactació (1984-1994) dins l'aglomeració de Barcelona. Font: A. Font, 1999.

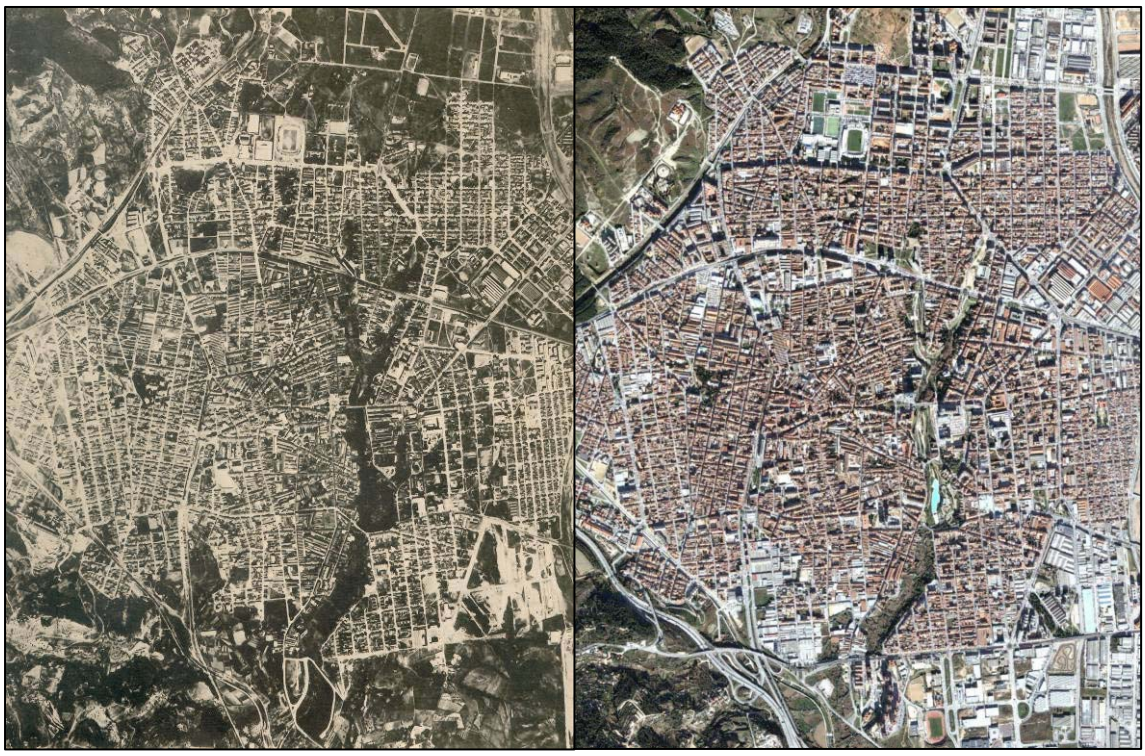
Per acabar de lligar aquests conceptes, destacar que el creixement de la població no s'atura, en part degut als nous habitants expulsats del municipi de Barcelona i en part per les noves onades migratòries provinents de països extracomunitaris.

Tot i que el nombre d'habitants creix molt significativament durant la dècada del 1960, no es poden menysprear els increments posteriors fins l'actualitat, ja que la ciutat assoleix, a principis del segle XXI la xifra dels 200.000 habitants (Taula 2).

Any	Població	Increment
1960	92.234	
1970	136.952	48 %
1981	155.614	14 %
2001	173.775	12 %
2006	201.442	16 %

Taula 2: Evolució de la població des del 1960 fins al 2006.

A la (Il·lustració 20) es pot veure a través de fotografies aèries l'evolució de Terrassa entre els anys 1970 i 2005.



Il·lustració 20: Fotografies aèries de Terrassa del 1970 i 2005. Font: "Tarrasa: Cien años de urbanismo" i "Google Maps".