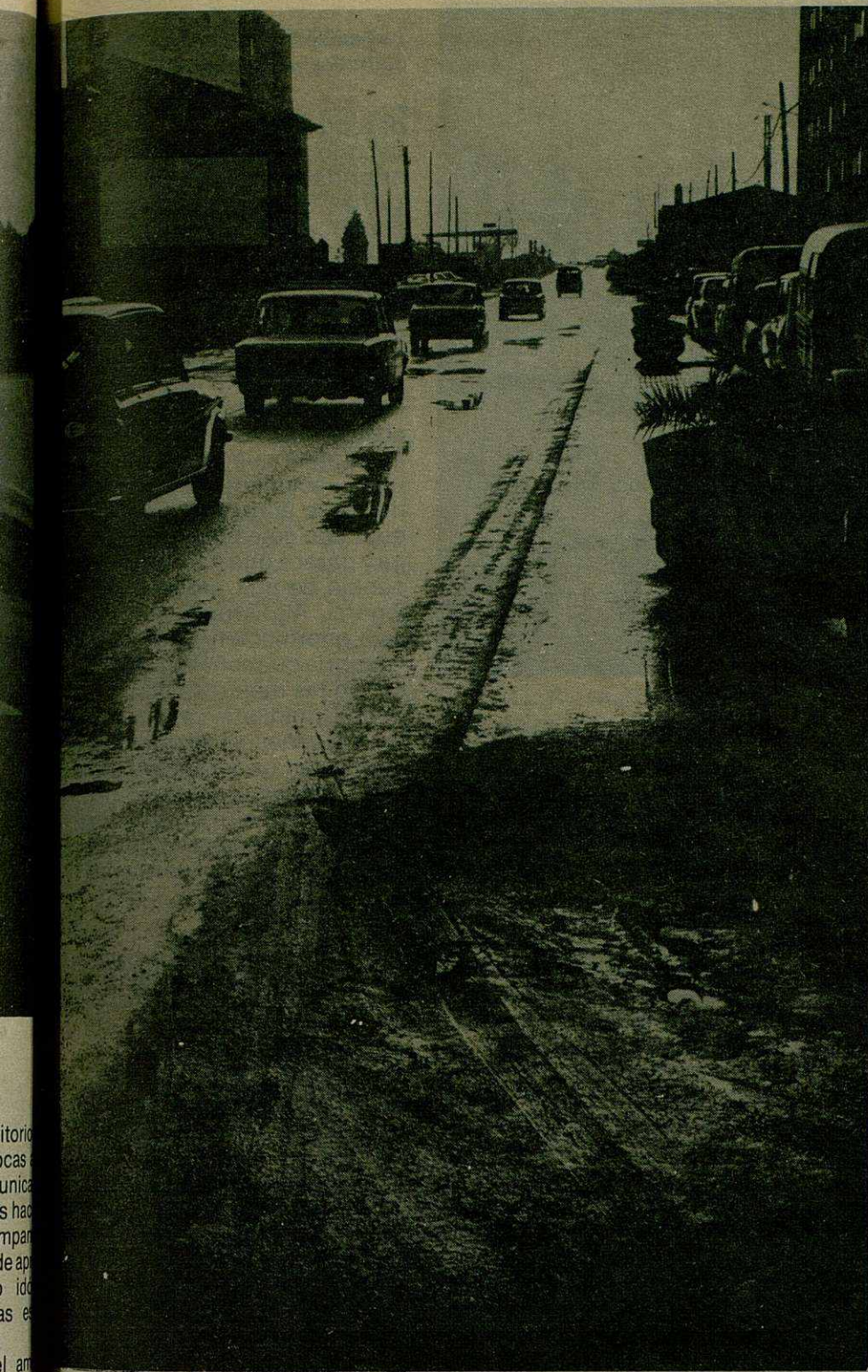




niebla, la lluvia, el barro, el mal estado del asfalto, la estrechez del vial, las travesías interiores... etc., han convertido la N-150 en una vía ineficaz y peligrosa.

Calculos realizados sobre el terreno con respecto a la relación entre el M.B. (Area Metropolitana de Barcelona) y el Vallés — permiten situar, en las actuales circunstancias, el problema de ocupación de esta zona hacia el futuro. Durante este período se realizará la ampliación de Sabadell-Terrasa, se creará un eje a lo largo de la autopista Barcelo-

na-Manresa y se urbanizará la Riera de Caldes. La zona de Rubí a La Llagosta se convertirá en un suburbio barcelonés.

También el ritmo actual y durante este periodo, se colma la industrialización del eje de la autopista a la Junquera, hasta el extremo del término provincial, y se extiende la aglomeración granollerina hasta la Garriga. El resultado de todo ello es un «continuum» urbano vertebrado por la autopista y el tercer cinturón de ronda, con unos contrapesos interiores en Sabadell-Terrasa, Caldes y Granollers. En resumen, la concesión del Vallés en un nuevo y quizá caótico plan de Ensanche de Barcelona»

## LAS COMUNICACIONES CON LAS COMARCAS PERIFERICAS

La forma geográfica Vallesana facilita las comunicaciones con la provincia gerundense y con el Valle del Llobregat a través de la cuenca que configuran sus rios y que dan forma a esta comarca. Las estribaciones de los macizos litorales por un lado, y las aún mayores del interior por otro, dificultan gravemente las comunicaciones internacionales. El Maresme es accesible, aunque con los condicionantes propios de unas carreteras de sinuoso y estrecho trazado, que entorpecen grandemente las necesidades creadas por el tráfico moderno. Con el barcelonés solo es posible comunicarse con un estrecho paso a la altura de Montcada; lo que deja bien a las claras, las deficiencias estructurales básicas Vallesanas, en el momento actual. Esta estructuración viaria de nuestra comarca, está plagada de pequeñas carreteras de montaña — no suficientes y mal equipadas — que son las que permiten el acceso al Bages, no sin antes superar una serie de altos relativamente difíciles. La otra solución, el otro tipo de red viaria comarcal del cual disponemos, son las carreteras bordeando los rios, las comunicaciones con Osona se realizan a través del Congost.

«El valle sin rio que es el Vallés, según feliz expresión de un geógrafo, acentúa aún mas su caracter de «traspaís», de barreras a la expansión».

## ¿EI VALLES EJE DE COMUNICACIONES?

Una vez analizada la gran dificultad vallesana para comunicarse con las comarcas vecinas, conviene resaltar, o sacar a la luz — como Vds. quiera —, algo tan tangible como puede ser la absoluta tendencia por parte de la administración (en cuanto a proyectos y hechos concretos se refiere), de la utilización del Vallés, aprovechando su favorable condición geográfica, como zona de paso; como un escenario de tránsito extraordinariamente apto para unir Cataluña con el resto de la península y esta con Francia y Europa en general. Lo cual deja ver a las claras, las manipulaciones a que el Vallés está sometido y sus favorables condiciones; sin que en ningún momento se intenten solucionar los deficits viarios internos que tanto bien podrían ejercer, y que tan necesarios son para el normal desenvolvimiento de una «verdadera» expansión comarcal.

## UNA SOLA VIA DE PENETRACION

Por un lado dejemos constancia de que la única vía de penetración al Vallés, la nacional 150 (N-150), a parte de su deficiente trazado, posee una pa-