



Comunicacions i creixement urbà

Domènec Miquel i Serra

La present comunicació està encaminada a ressaltar els lligams que han existit entre l'augment de comunicacions i increment demogràfic en la població de Sant Cugat del Vallès

El problema més greu que va patir la vila de Sant Cugat del Vallès al llarg del segle XIX fou la incomunicació. No existien carreteres i tan sols un parell de camins carreters unien la població amb Rubí. Per anar a Barcelona amb carruatge calia anar a voltar per Cerdanyola, i com que no existia cap camí, calia anar pel llit de la riera, sempre que aquesta ho permetés. Amb l'especialització agrària i l'accés a la plena propietat de la terra mercè a la desamortització del monestir, la població va doblar el seu nombre d'habitants en pocs anys. Tanmateix, una producció excessivament centrada en el vi suposava un canvi de mentalitat, un pas de l'economia d'autoconsum a la de mercat. Però per accedir al mercat, per a poder exportar els excedents de producció són necessàries unes bones comunicacions. Així, al llarg del segle XIX, la principal lluita política girarà entorn els diversos projectes tan de ferrocarrils, com de carreteres, alguns d'ells utòpics i altres difícils de portar a terme a causa de la intervenció de diferents administracions, no sempre amb interessos coincidents.

El 1877, després d'onze anys d'obres i aturades, s'inaugurà la primera carretera que comunicava Sant Cugat amb l'exterior, la de Gràcia. El seu objectiu bàsic fou facilitar l'exportació dels excedents de vi vers el Pla de Barcelona. Immediatament, però, es va poder comprovar el seu doble sentit i la gent de Barcelona comença a arribar-se a Sant Cugat, uns per raó de negoci, altres, com excursionistes que volien veure el monestir i finalment els que venien a cercar cases per a passar l'estiu. Només dos anys després de l'obertura de la carretera, comença la urbanització de l'eixample sud. El 1880 s'inaugura la carretera amb Rubí i caldrà esperar el 1893 per a fer el mateix amb la de Cerdanyola. Sense aigua que pogués ser utilitzada com energia hidràulica i sense ferrocarril que permetés l'arribada de carbó, la industrialització fou difícil i la població es va veure forçada a mantenir el caire rural. La gran opció és veure en el residencialisme de temporada, l'estiueig, ara molt més factible mercè a les noves comunicacions que facilitaven anades i vingudes. Hi ha, doncs, un primer creixement urbanístic amb consum de territori basat en gran mesura en l'estiuejant. Com és fàcil suposar, aquesta ocupació es realitza en detriment de zones de conreu veïnes al nucli urbà. Paradoxalment, doncs, la vinya, els excedents de la qual obligaren a la construcció de la carretera, en fou la primera víctima una vegada inaugurada aquesta.

El segon gran impacte demogràfic, molt més important que l'anterior, fou l'arribada del ferrocarril a la vila, el 1917. Sempre s'havia pensat en una línia de mercaderies que servis per a exportar vi i importar carbó. Però quan el tren arriba, és elèctric i de passatgers, justament perquè està pensat per a impulsar l'opció residencialista que s'havia dibuixat anys abans. El ferrocarril possibilita viure a Sant Cugat i treballar a Barcelona, a Sabadell o a Terrassa. La vila creixerà a expenses dels que volen gaudir de la seva imatge rural, de poble de pagès, tranquil i sanítos. A partir d'aquest moment coexistiran dos models de població, el concentrat, integrat pel casc històric i les seves expansions més immediates i el dispers, en les noves urbanitzacions perifèriques, on encara predominaran els habitatges d'estiueig que ara, el tren, dona la doble utilitat de temporada i de cap de setmana. Aquest segon model presentarà una problemàtica pròpia important a causa del gran consum de territori, alhora que el seu desenvolupament perifèric i un xic marginal fa que els controls municipals siguin més laxes i no es planifiquin els serveis que hi hauria d'haver. En el cas de Valldoreix, la lluita serà primer per aconseguir una estació pròpia del ferrocarril, com ja tenia La Floresta, i, després, assolir una



certa autonomia municipal, especialment en el que fa referència al camp de l'urbanisme. El 1958, el Ministeri de Governació va autoritzar la constitució de l'Entitat Local Menor i el president de la poderosa Associació de Propietaris va ser el primer alcalde.

Aquest esquema es mantindrà vigent fins a la dècada de 1960. Amb la nova etapa del desenvolupament industrial que viu Espanya, comencen a arribar noves indústries a Sant Cugat. La seva necessitat de mà d'obra comporta una primera onada d'immigració obrera que demanda habitatge barat, encara que sigui massificat. Aquest fet trenca amb la ciutat ideal. Els polítics del moment reconduïxen la situació vers el residencialisme de més alt *standing* en bona part mercè a la instal·lació de la Universitat Autònoma i a l'obertura de la B-30. Aquest gran eix transversal posa en comunicació la població amb la resta del país i Europa per autopista. A les qualitats residencials se sumen les facilitats de comunicació. L'agricultura té les hores comptades. Trenta anys després de la major collita de vi del celler cooperatiu, aquest ha de tancar les portes perquè la urbanització ha fet desaparèixer les vinyes

El túnel de Vallvidrera, un vell somni de Porcioles, esdevé una realitat, de forma que la cruïlla del gran eix nord-sud amb l'est-oest cau en el nostre municipi. A les noves facilitats de desplaçament amb automòbil, cal sumar-hi una nova línia de ferrocarril, avui per avui subexplotada. Arriben noves empreses d'alta tecnologia i alt valor d'exportació i, amb elles, noves onades immigratòries que fugen de la Gran Barcelona i cerquen un xic de natura, no massa lluny de la capital, però. Les cases d'estiueig esdevenen de primera residència, contribuint a incrementar la població fixa en detriment de la flotant. Alhora, en la dècada dels 80, s'imposa un nou model basat en les cases adossades, que implica un consum força elevat de territori, però en poc més de deu anys entra en crisi a favor dels grans polígons residencials on retornen els blocs de pisos envoltats de grans zones verdes i comunitàries. Aquesta darrera proposta, actualment en plena eufòria, ha estat possible en bona part mercè a l'invent del metro del Vallès, és a dir a l'increment de la freqüència en els trens, sobretot vers Barcelona, encara que els models extensius de ciutat obliguen a la creació de grans zones d'aparcament properes a les estacions.

A manera de conclusió, doncs, l'expansió urbanística de Sant Cugat ha estat sempre lligat a les grans obres de comunicació que s'han fet en cada moment, en especial a les que permeten un accés més ràpid i directe amb Barcelona, però també amb les que transformen el municipi en una important cruïlla de comunicacions del país. La vocació residencialista manifestada a finals de segle XIX, s'ha mantingut vigent al llarg del segle XX, malgrat que els models desconcentrats imposats pels nouvinguts hagin estat grans consumidors de territori i sobretot l'hagin privatitzat sota la fórmula del jardí particular. L'atractiu del ruralisme ha sucumbit davant la realitat de ser una petita ciutat on s'intenta preservar un dels darrers espais lliures a canvi d'urbanitzar totalment la resta.