

LA GESTIÓ EN L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA: EL CAS D'ARENYS DE MAR.



Ubicació de inicío

Arenys de Mar

per
MIQUEL FANÉ I TORRENT
DOCTOR ARQUITECTE

Aquest treball constitueix la revisió i ampliació i del que fou la tesi doctoral de Miquel Fané i Torrent, Dr Arquitecte, que, sota la direcció del Dr. Lluís Cantallops i Valeri, fou llegida el 30 de setembre de 1993 i qualificada de “*cum laude*” pel següent tribunal:

President:

Dr. Manuel Ribas i Piera (UPC)

Vocals:

Dr. Miquel Domingo Clota (UPC)

Dr. Salvador Tarragó Cip (UPC)

Dr. Jacint Ros i Hombravella (UB)

Dr. Carles Carreres Verdaguer (UB)

i publicat:

Primera edició, 1993, amb el títol: «Arenys de Mar: evolució fins la realitat urbanística actual».

© Miquel Fané i Torrent.

© Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya. Av. Dr. Gregorio Marañon, s/n, 08028 Barcelona.

ISBN: 84-7653-367-5

Dipòsit legal: B.35.719-93

Microfitxes i impressió: ETD, SA Micropublicacions.

Segona edició, revisada, 1996, amb el títol: «La gestió en l'evolució urbanística: el cas d'Arenys de Mar».

© Autor: Miquel Fané i Torrent.

© Edita: D.A.U. / M.F.: Despatx d'Arquitectura i Urbanisme de Miquel Fané.

Fotolits: Fotograbados Igual

Impressió: C.M.G.

ISBN: 84-7653-367-5

Dipòsit legal: B.35.719-93

L'actual revisió i ampliació fou presentada i llegida el 8 de gener de **2014** dins les “*Jornades Doctorals*” del Departament d'Ordenació del Territori i Urbanisme de la U.P.C. i es pot descarregar en versió digital PDF des de les diverses pàgines web relacionades amb el lloc o el tema.

A tots aquells companys anònims que, durant la transició política d'aquest país, no van escatimar l'aportació del seu esforç i del seu talent per tal de redreçar les nostres ciutats i llurs territoris.

LA GESTIÓ EN L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA: EL CAS D'ARENYS DE MAR.

SUMARI

0- PROLEG.

0.- PROLEG DE LLUÍS CANTALLOPS	pg. 15
--------------------------------------	--------

I- INTRODUCCIÓ.

1.1.- ELS MOTIUS INICIALS D'AQUESTA OBRA I LA SEVA ACTUALITZACIÓ.	pg. 18
1.2.- OBJECTE DEL TREBALL I METODOLOGIA UTILITZADA.	pg. 20

II- SOBRE L'EMMARCAMENT DEL MUNICIPI

2.- EL MARC GEOGRAFIC HISTORIC I SOCIO-ECONÒMIC.

2.1.- EL TERME MUNICIPAL.	pg. 23
2.2.- EL MEDI NATURAL.	pg. 25
2.3.- RESSENYA HISTORICA.	pg. 27
2.4.- ENMARCAMENT SOCIO-ECONÒMIC	pg. 31

III- SOBRE LA INTERVENCIÓ EN EL TERRITORI

3. LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES REALITZADES

3.1. - LA FORMACIÓ DEL NUCLI ANTIC.

3.1.1.- ELS ORÍGENS	pg.37
3.1.2.- LES PARCEL·LACIONS	pg.38
3.1.3.- LES EDIFICACIONS ESTRUCTURADORS DEL NUCLI ANTIC .pg.43	
a) Les Torres de Defensa	
b) El Temple Parroquial	
c) Les antigues cases dels carrers de Cantalagrella, d'Amunt i d'en Godall	
d) Les antigues cases de l'eix dels carrers d'Avall i Ample:	
e) Les antigues cases de l'eix de la Riera	
3.1.4.- LA TIPOLOGIA EDIFICATORIA DEL NUCLI ANTIC: LES CASES DE CÓS	pg.55
3.1.5.- LES PRIMITIVES ACTUACIONS MUNICIPALS DE MILLORA DEL TEIXIT URBÀ	pg.59
3.1.6.- EL DESDOBLAMENT DE FRONTS. DE FAÇANA	pg.61
3.1.7.- LA DENSIFICACIÓ DE LES ÚLTIMES DÉCADES	pg.63

3.2.- LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES DE TIPUS RESIDENCIAL O TURÍSTICO-COMERCIAL. pg.67

3.2.1.- LES ACTUACIONS D'HABITATGE SOCIAL. pg.69

- a) Les "Cases Barates"
- b) Les actuacions del patronat parroquial de vivendes "Santa Maria".
- c) L'actuació de l'O.S.H: El grup Sant Elm
- d). Les actuacions de "La Caixa": El gruop Sagrada Família.
- e). Les noves actuacions d'habitatge social

3.2.2.-LES PRIMERES ACTUACIONS DE TIPUS TURÍSTIC I HOTELER.pg.76

- a) Les actuacions hoteleres
- b) Les primeres actuacions turístico- residencials.
 - 1- Les "torres" de l'antic "Can Catarineu"
 - 2- Els grups d'apartaments de "la tercera platja"

3.2.3.- LES ACTUACIONS A L'EIX DE LA RIERA. pg.80

- a) Les actuacions del marge esquerra.
- b) Les actuacions del marge dret.

3.3.- LES ANOMENADES "URBANITZACIONS" I ELS NOUS EIXOS RESIDENCIALS.

3.3.1.- "URBANITZACIONS" DE CASES AILLADES I DE CASES ARRENGLERADES pg.83

- a) "Ciutats-jardí" planejades.
- b) "Urbanitzacions" no planejades.
- c) Actuacions de cases en filera
- d) Els nous eixos residencials.

3.3.2.- LES ANTIGUES URBANITZACIONS DE AMPLIACIÓ DEL NUCLI ANTIC. pg.86

- a) Els terrenys de Can Pi
- b) El Sector del Cementiri o "Can Fermin"

3.3.3.- L'EIX DELS RIALS DE LES DOEDES I SA CLAVELLA pg.88

- b) L'actuació de Can Nadal
- b) El sector Lourdes- Sa Clavella (P-8)

3.3.4.- L'EIX DELS RIALS DEL SAPÍ I SA CLAVELLA pg.89

- a) L'actuació del Vilardell- Institut
- b) El sector de "la Raureta"
- c) El sector "Hort del Bisbe"
- d) "Can Tutó" i el sector Sapí

3.3.5.- L'EIX DEL RIAL DEL BAREU. pg.92

- a) "Can Vilaplana"
- b) "Les Roses"
- c) Les darreres actuacions residencials del Bareu

3.3.6.- LES ANTIGES "URBANITZACIONS" DE LLEVANT I L'EIX DEL RIAL DE LES CANALIES. pg.96

- a) Les urbanitzacions de carena del turó del Maltemps

- “El Maltemps”
- “El Montmar”
- “El Portinyol”

b) El “Portimar II” i la consolidació de la part baixa del rial de les Canalies

3.3.7.- L'EIX DEL RIAL DE LA SERP. pg.100

- a) “El Portimar I”
- b) “Les Carolines”

3.3.8.- LES URBANITZACIONS DE LA CORNISA MARÍTIMA DE PONENT pg.102

- a) “Les Vil·les”
- b) “El Canyadell”
- c) El Passeig Marítim de “La Musclera”

3.3.9.- LES URBANITZACIONS DE LA RIERA DE CALDES I L'EIX DELS CAMINS DEL MORBO I DEL REMEI pg.105

- a) “La Colònia Àndersen” o “El Cònsol”
- b) El Tennis Riera” i Eurostage.

3.3.10.- LES URBANITZACIONS DE LA CARRETERA DEL REMEI pg.107

3.4.- LES ACTUACIONS DE TIPUS INDUSTRIAL.

3.4.1. ELS ASSENTAMENTS INDUSTRIALS FINS ELS ANYS 80. pg.109

3.4.2. LA TRANSFORMACIÓ DE L'EIX DE LA N-II pg.111

3.4.3.- L'EIX INDUSTRIAL- COMERCIAL DELS RIALS DE VALLDEGATA I LLARG. pg.112

- a) El polígon “Valldegata Draper”
- b) “Valldegata Ponent”

3.4.4. ALGUNES CONSIDERACIONS SOBRE L'INDUSTRIA A ARENYS DE MAR. pg.116

3.5.- LES ACTUACIONS AGRÍCOLES I MEDIAMBIENTALS.

3.5.1. L'ANTIC ARENYS AGRÍCOLA.. pg.118

3.5.2 ELS CÀMPINGS pg.121

3.5.3.- ACTUACIONS DE TIPUS MEDIAMBIENTAL pg.122

3.5.4.. LES NOVES ÀREES FORESTALS. pg.122

3.6.- LES ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS PÚBLICS I PRIVATS.

3.6.1.- LES ACTUACIONS D'EQUIPAMENTS COL·LECTIUS AL NUCLI ANTIC. pg.124

- a) El Temple i els Centres Parroquials
- b) Les Escolàpies
- c) L'actual conjunt museístic
- d) El Teatre Principal
- e) L'Ateneu i el Casino
- f) La Sala Mercé
- g) L'Ajuntament i els Jutjats Vells

- h) La Biblioteca
- i) El "Sindicat de Pagesos"

**3.6.2.- ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS MONUMENTALITZATS
DISTORSIONADORES DEL TEIXIT URBÀ pg.129**

- a) La Plaça Del Mercat
- b) El Calisay

**3.6.3.- LES ACTUACIONS D'EQUIPAMENTS COL·LECTIUS EN EL
CINTURÓ DE CONVENTS I INSTITUCIONS. pg.133**

- a) El Cementiri
- b) El Col·Legi Cassà
- c) Vil·la Betània.
- d) La Zona Esportiva..
- e) L'Orfelinat Vilardell i l'Institut
- f) L'antiga finca del Xifré
- g) La finca de "Les Clarisses"
- h) L'Asil Torrent
- i) El Parc i Santuari de Lourdes
- j) El Forn del Vidre
- k) La Presentació
- l) "Els Frares"
- m) "El Paraiso"
- n) La finca de "Stella Maris"

**3.6.4.- LES ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS A L'EIX DE LA N-II I EL
FRONT MARÍTIM. pg.147**

- a) L'antic escorxador
- b) El que fou Balneari Lloveras i la Creu Roja
- c) La Caserna.
- d) Els equipaments del port

3.6.5.- ELS EQUIPAMENTS ALS NOUS EIXOS URBANS pg.149

3.6.6.- L'EQUIPAMENT COMERCIAL. pg.151

3.6.7.- EQUIPAMENTS ESPORTIUS A L'AIRE LLIURE. pg.152

**3.6.8.- ESTRUCTURACIÓ TERRITORIAL DELS EQUIPAMENTS
COL·LECTIUS pg.153**

**3.7.- LES ACTUACIONS EN L'INFRAESTRUCTURA VIÀRIA, D'ESPAYS LLIURES I
DE SERVEIS.**

3.7.1.- ELS CAMINS RURALS. pg.155

3.7.2.- LES CARRETERES I L'AUTOPISTA pg.157

- a) La Carretera de Barcelona, N-II
- b) La Carretera de Sant Celoni C-61
- c) De la "Autovia del Maresme" a l'autopista de peatge
- d) Els entorns de carreteres i autopistes.
- e) La xarxa viària local

3.7.3.- EL FERROCARRIL. pg.164

- 3.7.4.- LA COSTA I EL PORT. pg.168
 a) La Costa.
 b) El Port.
- 3.7.5.- LES OBRES HIDRÀULIQUES FLUVIALS pg.174
 a) La Riera.
 b) els rials i la xarxa de desguàs del municipi
- 3.7.6.- ELS SERVEIS GENERALS URBANS. pg.178
 a) L'abastament d'aigua
 b) El sanejament
 c) Els residus sòlids
 d) L'electricitat
 e) El gas
 f) Les telecomunicacions
- 3.7.7.- LA URBANITZACIÓ DELS ESPAIS PÚBLICS pg.183
 a) Els paviments
 b) L'enllumenat públic i el moblament urbà.
 c) Les places i placetes. del nucli antic.
 d) Les places dels eixamples.
 e) La Riera
- 3.7.8.- EL VERD PÚBLIC URBÀ pg.191

3.8.- LES ACTUACIONS DE MANTENIMENT I REHABILITACIÓ

- 3.8.1.- EL MANTENIMENT DEL MEDI RURAL. pg.192
- 3.8.2.- EL MANTENIMENT DE LA INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL
 pg.193
- 3.8.3.- EL MANTENIMENT DELS ESPAIS PÚBLICS I ELS SERVEIS URBANS
 MUNICIPALS pg.194
- 3.8.4.-EL MANTENIMENT DELS EDIFICIS. pg.194
- 3.8.5.- LES ACTUACIONS D'INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI
 ARQUITECTÒNIC. pg.195
 a) La restauració integral
 b) Les restauracions amb rehabilitació de l'edifici.
 c) La demolició amb manteniment o rèpliques de façana.
 d) Les ampliacions i reformes
 e) La demolició i substitució de l'edificació.

4-ELS INSTRUMENTS URBANÍSTICS.

4.1.- LA INFORMACIÓ BÀSICA I ELS ENREGISTRAMENTS

- 4.1.1.- LA INFORMACIÓ CARTOGRÀFICA pg.203
- 4.1.2.- LA INFORMACIÓ I L'ENREGISTRAMENT DE LA PROPIETAT.
 pg.209
 a) Els cadastres

b) L'enregistrament de la propietat.

4.1.3.- ALTRA INFORMACIÓ TERRITORIAL. pg.212

4.1.4.- L'ENREGISTRAMENT DELS AGENTS URBANÍSTICS .pg.213

4.1.5.- LA TOPONÍMIA pg.214

4.2.- L'ENTRAMAT LEGISLATIU I LES NORMES D'APLICACIÓ DIRECTE

4.2.1.- LA LEGISLACIÓ URBANÍSTICA FINS ELS ANYS 90 ... pg.218

4.2.2.- L'ALLAU LEGISLATIU DE A PARTIR DELS 90 pg.220

4.2.3.- LES NORMES D'APLICACIÓ DIRECTA. pg.220

4.3.- EL PLANEJAMENT D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

4.3.1.- EL PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL DEL SEGLE XX pg.221

4.3.2.- EL PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL ACTUAL pg.222

...

4.3.3.- EL PLANEJAMENT D'ORDENACIÓ MUNICIPAL. pg.223

4.3.4.- ELS PLANS SECTORIALS I ELS PROJECTES D'INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL. pg.230

a) Els projectes de carreteres

b) Els projectes pel ferrocarril

c) Els projectes del port i de la costa

d) Els projectes hidràulics

e) Els plans i projectes agrícoles i mediambientals.

4.4.- ELS PROJECTES TÈCNICS I DE GESTIÓ A NIVELL MUNICIPAL.

4.4.1.- ELS ANTICS PROJECTES D'URBANITZACIÓ, DE PARCEL·LACIÓ I ELS ESTUDIS DE DETALL. pg.234

4.4.2.- ELS ACTUALS PROJECTES D'URBANITZACIÓ. pg.235

4.4.3.- ELS PROJECTES DE REPARCEL·LACIÓ. pg.236

4.5.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ

4.5.1.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ DEL PATRIMONI. pg.237

4.5.2.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ DEL PAISATGE. pg.237

4.5.3.- ELS PROJECTES D'EDIFICACIÓ I ACTIVITATS: LES LLICENCIES COM A INSTRUMENT URBANÍSTIC. pg.238

4.5.4.- ELS INSTRUMENTS PER AL MANTENIMENT. pg.239

5.- ELS AGENTS URBANÍSTICS.

5.1 AGENTS “ACTIUS” I AGENTS “PASSIUS”. PROMOTORS I ÀRBITRES DE LES ACTUACIONS.

5.1.1.- TIPUS D'AGENTS URBANÍSTICS. pg. 240

5.1.2.- AGENTS PASSIUS: ELS USUARIS DE L'URBANISME. pg.240

5.1.3.- AGENTS ACTIUS: PROMOTORS I ARBITRES DE LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES. pg.240

5.2.- ELS AGENTS URBANÍSTICS DE L'ADMINISTRACIÓ PÚBLICA

5.2.1.- L'ADMINISTRACIÓ LOCAL I LES ADMINISTRACIONS SUPRAMUNICIPALS. pg.241.

5.2.2.- ELS ORGANISMES DE L'ADMINISTRACIÓ SUPRAMUNICIPAL.- pg.241

5.2.3.- L'AJUNTAMENT COM A ARBITRE I PROMOTOR ... pg.243

5.3.- ELS AGENTS URBANÍSTICS PROMOTORS DEL SECTOR PRIVAT.

5.3.1.- ELS COMPONENTS DE LES PROMOCIONS. pg.244

5.3.2.- ELS PROPIETARIS DE SÒL pg.244

- a) Els propietaris agrícoles
- b) Els propietaris urbans
- c) La promoció selectiva: Les institucions religioses

5.3.3.- LES SOCIETATS PROMOTORES pg.245

- a) Les antigues promotores immobiliàries.
- b) Les antigues empreses urbanitzadores.
- c) Els patronats i les entitats d'obra social.

5.3.4.- LES ENTITATS URBANÍSTIQUES COL·LABORADORES. pg.246

- a) Les Junes de Compensació
- b) Les Comunitats de Propietaris i Ens de Conservació.

5.3.5.- ALTRES AGENTS URBANÍSTICS PER A LES ACTUACIONS pg.247

5.4.- L'ACCIÓ POLÍTICA I SOCIAL pg.248

- a Fins la postguerra
- b L'època del "desarrollo"
- c L'època de la transició
- d) La primera època de la democràcia
- d Les darreres epoques

5.5.- LES ACTUACIONS DE L'ADMINISTRACIÓ DE JUSTÍCIA. pg.251

5.6.- ALTRES INFLUÈNCIES EN LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES pg.251

IV- SÍNTESI DE L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA D'ARENYS DE MAR :

6 - EL METABOLISME TERRITORIAL I URBÀ D'ARENYS DE MAR.

6.1.- EL METABOLISME URBÀ I LA PERMANÈNCIA DELS ELEMENTS.
pg.254

6.2.- EL METABOLISME URBÀ D'ARENYS DE MAR.

6.2.1 L'ARENYS DE LES PRIMERES ÈPOQUES.- pg.255

6.2.2. L'ARENYS DEL SEGLE XVIII.- pg.257

6.2.3. "SINERA" pg.259

6.2.4. L'ARENYS DELS 80 pg.261

6.2.5. L'ARENYS DE MAR D'AVUI,- pg.265

6.3.- EL CANVI D'ESCALA DEL FET URBÀ LITORAL. pg.268

V- CONCLUSIONS SOBRE LA GESTIÓ EN L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA.

7. EL PAPER DE LA GESTIÓ EN L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA

7.1- VITALITAT I PATOLOGIES DE L'ESTRUCTURA URBANA D'ARENYS DE MAR.

7.1.1.- ELEMENTS URBANS VITALITZADORS I ELEMENTS PATOLÒGICS. pg.273

7.1.2.- A L'EIX DEL FRONT MARÍTIM pg.274

a) a les carreteres

b) al ferrocarril

c) als sòls dels entorns de les infraestructures

d) al port i la costa

7.1.3.- A L'EIX DE LA RIERA pg.278

7.1.4.- AL TEIXIT TERRITORIAL I URBÀ pg.279

7.1.5.- AL NUCLI ANTIC pg.280

7.1.6.- ALS SÒLS RÚSTICS pg.281

7.1.7.- EN LA QUANTITAT I LA QUALITAT DE LES ACTUACIONS PÚBLIQUES pg.281

7.1.8.- EN LA AGENDA DE LES ACTUACIONS pg.282

7.2.- ÀMBITS TERRITORIALS DE LES PATOLOGIES I DE LES CLAUS DELS SEUS REMEIS pg.282

7.3 –LA RELACIÓ ENTRE LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES, ELS SEUS AGENTS I ELS INSTRUMENTS UTILITZATS.

7.3.1.- TIPUS I RANGS D'ACTUACIONS URBANÍSTIQUES, pg.284
D'AGENTS I D'INSTRUMENTS.

7.3.2.- DISFUNCIONS ENTRE AGENTS I INSTRUMENTS EN LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES..... . pg.286

7.4.- L'URBANISME LOCAL DEL SEGLE XXI I EL REFERENT DE BARCELONA. pg.291

8.- CLOENDA.

8.1.- SÍNTESI DE LES CONCLUSIONS. pg.292

8.2.- REFLEXIÓ FINAL. pg.294

9.- LES FONTS D'INFORMACIÓ:

9.1.- ORGANISMES I INSTITUCIONS pg.297

9.2.- COL·LABORACIONS I ASSESSORAMENTS. pg.299

9.3.- CARTOGRAFIA, PLANS I PROJECTES. pg.300

9.4.- FOTOGRAFIA I GRAVATS. pg.312

9.5.- BIBLIOGRAFIA pg.314

PRÒLEG

Territori, ciutat i grans infraestructures. Si hi ha un lloc a Catalunya on la simbiosi d'aquests tres elements constituents dels assentaments urbans de l'Edat Moderna es presenta amb especial singularitat aquest és el cas d'Arenys de Mar.

Un nucli urbà assentat al llarg del tram baix d'una riera de règim mediterrani i dels seus rials afluents. Una posició geoestratègica que situa aquest nucli en mig d'un dels passadissos territorials per on circulen els fluxos de relació entre entitats urbanes d'ordre superior. Una vall, relativament estreta, que arriba al mar entre penyes rocalloses que encaixen platges sotmeses a una certa dinàmica litoral. Una història, i sobre tot, una activitat econòmica que propicien un creixement important en moments de crisi política institucional.

Aquests són alguns dels condicionants de partida i dels trets significatius del desenvolupament urbà d'Arenys de Mar en els darrers cinquanta anys.

Està clar que entendre i descriure un procés com el de l'evolució urbana d'aquesta ciutat no és una tasca senzilla. Cal haver viscut molt a prop dels llocs de comandament, haver-se endinsat en l'estudi de cada intervenció d'expansió o remodelació de l'ens urbà, conèixer el ritme de les actuacions, els seus protagonistes, i els procediments que s'han seguit al llarg d'un període històric de suficient entitat, per arribar a formular una síntesi com la que es planteja en el llibre de Miquel Fané. Ell ha fet tot això i més. I ho ha fet amb la intensitat i la profunditat que la singularitat del cas demanava.

Com arquitecte coneixedor de les tècniques urbanístiques, com a polític implicat en una determinada concepció de ciutat i com a estudiós i home de cultura interessat en divulgar tot allò que ha arribat a saber i entendre de la població que estima, Miquel Fané descriu analitza i valora tots els processos que han anat conformant la ciutat d'avui. I ho fa des de la consciència cívica de qui, per una banda sap valorar les fites aconseguides i per l'altra pot parlar amb suficient autoritat d'allò que es podia haver aconseguit i que s'ha perdut pel camí per no tenir idees clares de futur, per imprevisió, descoordinació o incúria.

L'evolució de l'estructura urbana d'Arenys de Mar és analitzada en un període que comprèn el darrer mig segle. Des de l'experiència com a tècnic que, a través de responsabilitats polítiques en el camp de la seva activitat professional i del coneixement apassionat de la vila on viu i treballa, ha participat plenament en el desenvolupament urbanístic dels darrers anys, l'autor passa revista a les actuacions urbanístiques que han configurat la ciutat i el territori que l'envolta.

L'obra, a més d'una tasca de documentació extensiva i de recerca rigorosa traspua, a vegades amb excés, l'amargor i la queixa de qui voldria que les coses haguessin esdevingut d'una altra manera.

L'impacte de les grans infraestructures, la carretera, el ferrocarril i el port en la delicada geografia de la vella vila d'Arenys, la manca d'adequació de les grans actuacions de l'obra pública i la passivitat de la ciutat i d'alguns dels seus representants enfront de moltes de les barroeres intervencions urbanes que s'hi han produït, desencadenen un clam en l'autor que té una presència permanent al llarg del llibre.

Encara que, a vegades, les opinions i els judicis de valor semblen predominar sobre les demostracions o les comprovacions, això no és així. El treball de Miquel Fané és una rigorosa i important aportació al coneixement de la història urbana i dels agents que han configurat la vila moderna d'Arenys de Mar.

LLUÍS CANTALLOPS I VALERÍ

DR. ARQUITECTE

I- INTRODUCCIÓ.

1.1.- ELS MOTIUS INICIALS D'AQUESTA OBRA I LA SEVA ACTUALITZACIÓ.

Al final de la dècada dels setanta, amb l'adquisició de competències urbanístiques per part d'una Catalunya amb la Generalitat restaurada i uns flamants Ajuntaments democràtics, s'endegà un il·lusionat programa de renovació del planejament general, de tot el país, amb la idea de redreçar urbanísticament el nostre malmès territori.

Això va esperonar-nos, a bona part del col·lectiu de professionals de l'arquitectura i l'urbanisme, a participar amb afany en aquest redreçament, acudint a totes les fonts d'ensenyament i de debat per a ampliar els nostres modestos coneixements d'aleshores sobre l'ordenació del territori en general i l'urbanisme en particular..

Fou en aquest context i amb la voluntat de dirigir l'esforç cap a un profit per a la pràctica professional, que molts començarem a veure la importància de no només saber llegir cada ciutat des dels paràmetres, més o menys universals, que ens dona la cultura urbanística clàssica, sinó també –i especialment- des de la recerca i el descobriment de la pròpia lògica interna de cada fet territorial i urbà..

De fet, ja coneixíem -des dels estudis en la carrera i l'exercici professional – el com evolucionaven els paràmetres fonamentals de l'acció urbanística - ordenació de l'edificació, usos del sòl, mobilitat, espais comunitaris, etc.-, juntament amb la seva instrumentació tècnica, econòmica i jurídica, i com aquesta evolució es donava, en el temps, segons les diferents cultures i - especialment- segons els diferents sistemes ideològic-polítics.

Aquesta línia de comprensió del fet urbà, es matisava, en els molt nombrosos estudis realitzats des de diferents vessants i èpoques, per a, en

concret, algunes metròpolis i grans ciutats i fins i tot algunes de mitjanes i de petites, però amb elements d'identitat urbana remarcable. En el nostre cas era inevitable que totes les referències girassin a l'entorn dels treballs sobre Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Malgrat tot, el fet és que durant el meu exercici professional -sempre en poblacions petites- em trobava cada cop més que, els meus pressupostos teòrics -extrapolats de ciutats grans i mitjanes- em fallaven quasi sempre en la seva aplicació.

Això em va fer pensar que, en el nostre país, havia estat molt estudiada l'evolució de les ciutats grans i potser mitjanes, tant pel que fa a les actuacions capdavanteres com als fenòmens de patologia urbanística, però, en canvi, escassejaven els estudis d'aquelles poblacions en què tots els corrents culturals i tècnics quan hi arriben són, potser, de segona mà. Aquestes, pel fet de tenir encara una certa -molta o poca- identitat, veuen amb recel la seva inevitable integració en un autèntic teixit urbà o suburbà d'escala comarcal o, fins i tot, supracomarcal com és el cas de la regió metropolitana de Barcelona.

D'entre els plans generals que jo havia redactat hi havia el de la meua pròpia vila -Arenys de Mar- on després, vaig actuar com a Regidor-Delegat d'Urbanisme i Obres.

El fet de ser-ne natural i resident - llevat dels quinze anys d'estada a Barcelona-, d'haver-hi detectat durant la redacció del Pla General una complexitat urbanística subtil però important i desproporcionada per la seva mida, i, el fet de canviar la meua forma d'entendre l'urbanisme -obligat pel fet d'haver de gestionar el meu propi pla tot convivint amb els seus afectats i des d'un càrrec electe-, tot plegat, em va proporcionar material

suficient com per creure que estava en condicions d'assajar una forma d'anàlisi urbanística que fos vàlida per a poblacions petites i complexes com la meua.

La decisió de desenvolupar l'anàlisi urbanístic de l'Arenys de Mar actual tenia per a mi un inconvenient i diversos avantatges. L'inconvenient era la desigualtat de la quantitat i qualitat de les fonts documentals - quan n'hi havien- de tot el procés d'urbanització de l'Arenys d'avui.

Per contra, el primer avantatge era que d'aquest material incomplet i dispers jo era, potser, un dels millors coneixedors de la seva localització gràcies als anys de redacció i gestió del Pla General i a la meua filiació a la vila. L'altre gran avantatge era que el bon nivell i l'eficàcia del "Arxiu Històric Fidel Fita" d'Arenys de Mar, i la meua vella relació amb els arxivers -des de l'època del advocat i historiador, Josep Maria Pons i Guri, feia que no tingués problemes en l'obtenció de documents i dades per a tot el que fos considerat com a ja històric.

Però potser el més gran avantatge era el fet de viure dins el nucli de la població estudiada ja que, cal no oblidar, que la naturalesa d'una tesi com aquesta no és la d'un llibre que parla d'altres llibres -com diria Umberto Eco ¹- sinó la d'un llibre, la matèria primera del qual, és l'observació directa de la realitat física d'allò del que es tracta: Arenys de Mar.

Un cop fet aquest plantejament, calia no caure en la temptació de deixar-se portar per la generositat o parquedat de les fonts i, per tant, imposar-se una metodologia i unes acotacions del tema el més rigoroses possible.

Umberto Eco. "Como se hace una tesis"

1.2.- OBJECTE DEL TREBALL I METODOLOGIA UTILITZADA.

Cada ciutat, cada poble, és com és segons **la manera amb què l'home ha actuat sobre el seu territori** al llarg del temps. Com si d'un organisme viu es tractés, podem parlar del "**metabolisme**"² d'un poble o d'una ciutat, i són els resultats d'aquest metabolisme els que realment identifiquen i diferencien una ciutat d'una altra en cada moment històric.

L'acció física de l'home sobre el territori, sobretot urbà, és certament **un reflex de l'estructura socio-econòmica i cultural de les persones que hi viuen**. Alhora, també és cert que el territori i la ciutat construïda condicionen, **recíprocament**, l'estructura social, econòmica i cultural.

Així doncs, si en aquests moments Arenys de Mar és com és i no d'una altra manera, és per la influència mútua, recíproca i successiva dels marcs físics i socio-culturals. En aquest treball, doncs, s'analitza l'estructura de **la forma urbana de l'Arenys que avui tenim**, com a resultat de **les actuacions** i també de les omissions -o "no actuacions"- que hi ha hagut en el seu territori incidint especialment en les últimes èpoques.

No és, objecte d'aquest treball fer l'estudi de la història de la Vila d'Arenys de Mar³ sinó del **substancial canvi de la seva forma i estructura urbana** el darrer mig segle.

Per aconseguir entendre la forma

² Segons el "Diccionari General de la Llengua Catalana" de Pompeu Fabra "metabolisme" es defineix com a "conjunt dels canvis químics que s'esdevenen contínuament en les cèl·lules vives". (veure bibliografia)

³ Aquest tema és l'objecte del llibre "Aproximació històrica al mite de Sinera" d'Agustí Espriu, Núria Nogueras i Ma. Assumpció de Pons.(v. biblio.)

actual de la Vila i del seu territori municipal, cal analitzar el "**què**", el "**qui**" i el "**com**" de les actuacions fetes en aquest territori.

Caldrà, doncs, que **en primer lloc estudiem el "què"** de la forma urbana, és a dir que, després d'una anàlisi prèvia de la **formació del nucli antic**, analitzem el resultat físic de les posteriors **actuacions que s'han fet** sobre el territori. Aquestes actuacions les classificarem segons si són de tipus residencial, comercial, turístic, industrial, agrari, d'equipaments de infraestructures o de manteniment destacant les intervencions en el patrimoni arquitectònic i urbà...

En segon lloc, caldrà estudiar el "**com**", és a dir, amb quins **instruments tècnics i jurídics** s'han dut a terme les diferents actuacions, com també aquelles **actuacions administratives** que juguen en el fet urbà d'una forma indirecta.

Finalment, caldrà estudiar "**qui**" **les ha fet**, és a dir, **els "agents" de les diferents actuacions** -o omissions-realitzades, tipificant-los en promotors, usuaris i àrbitres del metabolisme urbà, i classificant-los segons siguin persones i institucions privades o bé administració pública.

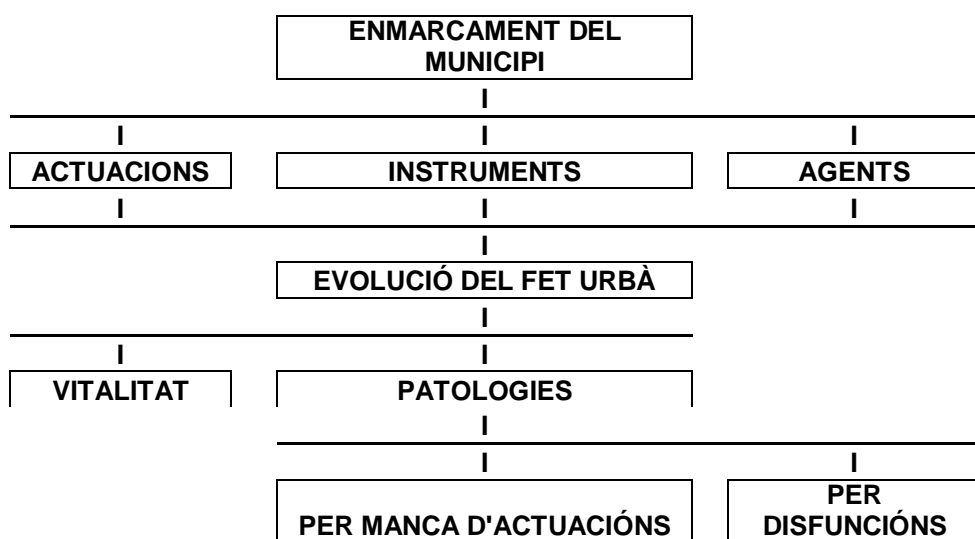
Després d'aquesta anàlisi, farem un repàs al que en hem dit "**metabolisme territorial u urbà**" observant com a **seqüències de la evolució urbanística d'Arenys de Mar**, l'Arenys de les primeres èpoques, l'Arenys del segle XVIII, la "Sinera" d'Espriu –l'Arenys de la primera meitat del segle XX-, l'Arenys del anys 80 i l'Arenys d'avui.

Després d'això, estarem en condicions de detectar **quins son els elements vitals i els elements patològics** de la estructura urbana de la població i el **paper que juga la gestió en la seva evolució urbanística**.

Amb això veurem com en els fonamentals **canvis del metabolisme** urbà d'Arenys de Mar, en els darrers períodes estudiats, molts dels seus **aspectes patològics**, tenen el seu origen, entre altres coses, en les omissions i **actuacions inadequades** en els **sistemes generals** i en la mala gestió de la **programació** i promoció urbanitzadora, quasi sempre a causa de **disfuncions en relació entre l'actuació** que cal realitzar, l'**agent**

que te la competència per fer-la i **el instrument** emprat per a realitzar-la.

De tot això deduïm que, de cara el futur, cal més quantitat d'actuacions urbanes, i de més qualitat, i per aconseguir-ho cal reajustar moltes de les relacions actuacions-instruments-agents, alhora que també cal fomentar una pedagogia de l'ordenació del territori.



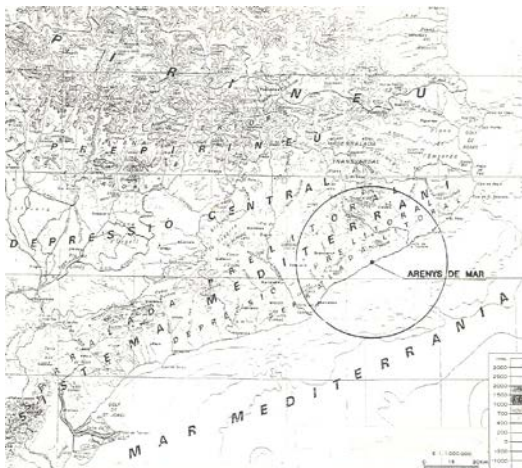
II
SOBRE L'EMMARCAMENT DEL MUNICIPI

2 EL MARC GEOGRAFIC HISTORIC I SOCIOECONÒMIC

Amb la finalitat de fer una primera aproximació al fet territorial i urbà d'"Arenys de Mar", començarem per un repàs de les característiques del seu terme municipal i del medi natural

on es troba emplaçat, així com una ressenya de la seva història. i del seu perfil socioeconòmic.

2.1.- EL TERME MUNICIPAL.



- Situació geogràfica -



- Situació dins el relleu comarcal -

La Vila d'Arenys ¹ de Mar està situada a l'actual comarca del Maresme, a la confluència de l'eix de la vella carretera costanera N-II i, avui l'autopista C 32, amb un dels passos cap al Vallès Oriental com és la carretera B-511, o de Sant Celoni i la seva variant.

Es un dels municipis de la part del que podem anomenar l'Alt Maresme on una orografia molt accidentada arriba fins el mar i on encara hi resten algunes reminiscències culturals del fet d'haver estat històricament vinculat a l'antic comtat de Girona i a la comarca de La Selva, de la qual n'era "la marina" ². De fet, la vinculació administrativa amb Barcelona és de l'any 1833 amb la creació dels Corregiments i les actuals Províncies.

El seu terme municipal té una superfície de 6,45 km², amb una forma de rectangle allargassat en el sentit de la costa, la longitud de la qual, dins el terme municipal, és de 3,7 km. ³

Pel nord limita amb el terme municipal d'Arenys de Munt, població matriu de la qual, com veurem, es va segregar el terme municipal d'Arenys de Mar en el segle XVI. El límit del terme per ponent és la riera de Caldes, amb les petites i, com es veurà, insuficients modificacions del terme fetes a causa del creixement del nucli urbà de Caldes d'Estrac, el qual és, de fet, molt més extens que el seu minúscul terme municipal. L'actual límit de terme d'Arenys de Mar per llevant, és el rial de Valldemaria, al bell mig del paratge costaner del "Cabaió" que va

¹ Per la toponímia, veure el "Diccionari etimològic i complementari" de Joan Coromines, p.371, "arena".

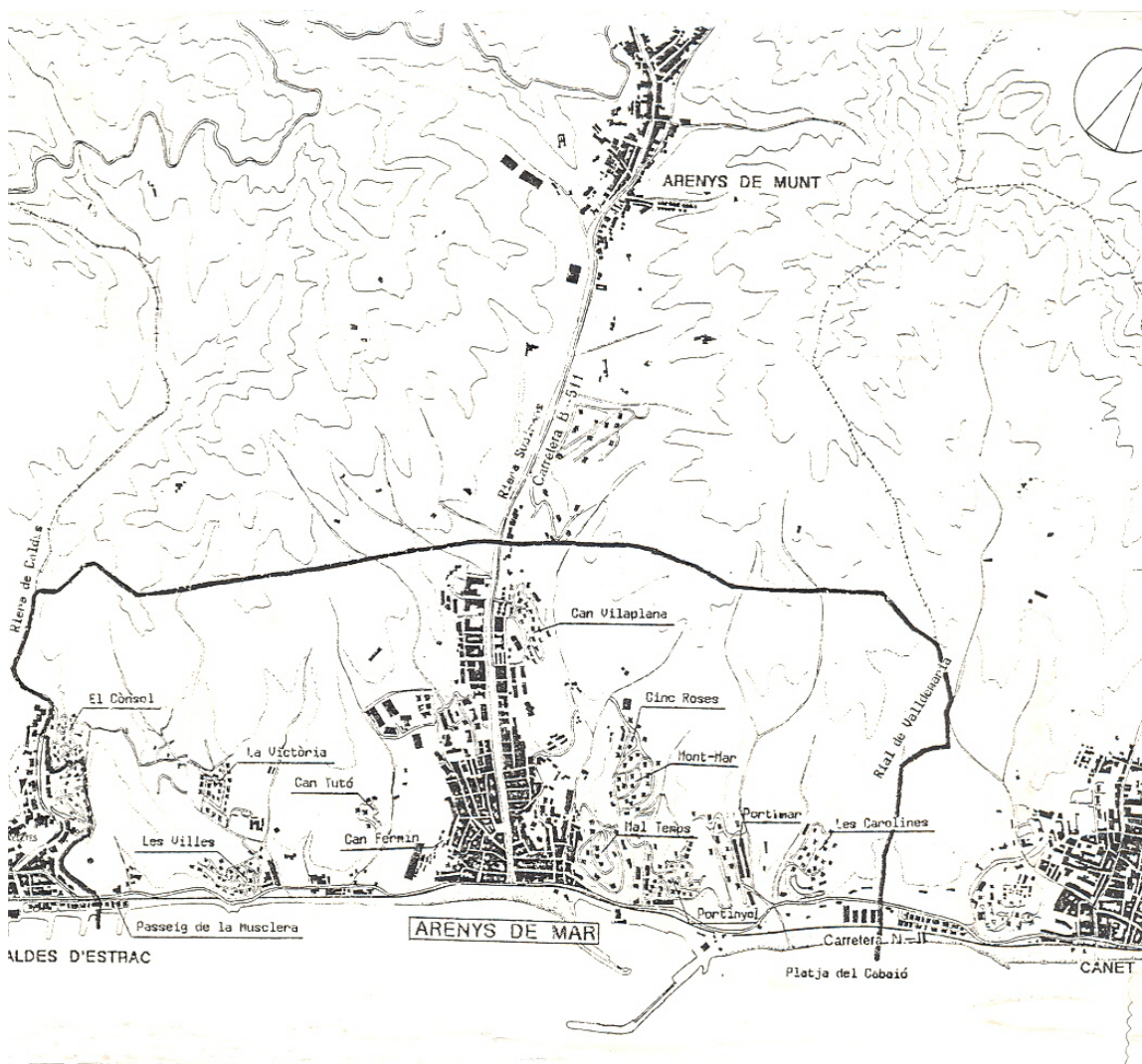
² Vegeu: "Geografia de Catalunya" d'editorial AEDOS, de Solé i Sabaris tom III, apèndix "Les divisions territorials". "Aproximació històrica al mite de Sinera". A. Espriu, N. Noguera, M. A. de Pons. 1.L'entorn comarcal.

³ "Revisió i Adaptació del Pla General d'Ordenació Municipal d'Arenys de Mar, 1982. - Gran Enciclopèdia Catalana. -Gran Enciclopèdia Larousse.

des de la punta del Portinyol fins la del Rocatell de Canet.

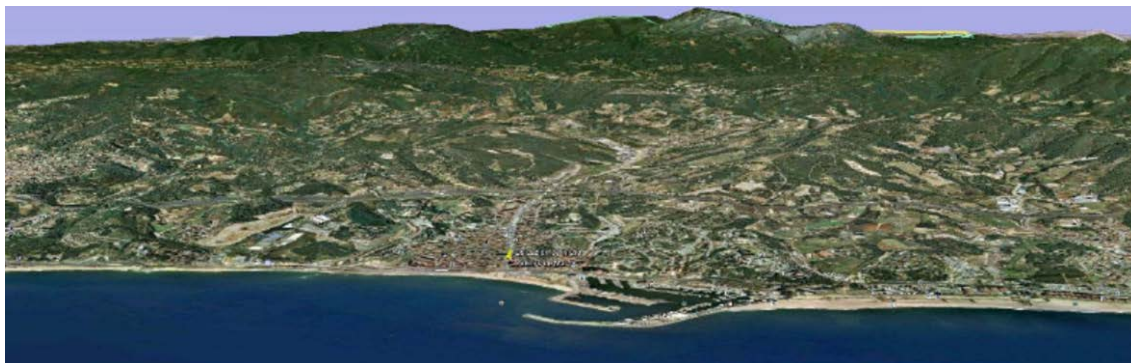
Només donant una simple ullada a qualsevol plànol topogràfic o fotografia aèria d'aquest territori ja es veu que la línia de límit del terme municipal no es correspon, avui, amb cap delimitació territorial natural ni amb cap tendència dels assentaments urbans. Això s'evidencia especialment al límit amb Caldes on, tant la part del passeig

Marítim de la Musclera com la de la urbanització "el Cònsol", tot i pertànyer al terme municipal d'Arenys de Mar, formen part de la conurbació del municipi veí. També passa quelcom semblant en el límit actual amb Canet, el qual parteix artificialment en dues la zona d'apartaments del paratge de "El Cabaió".

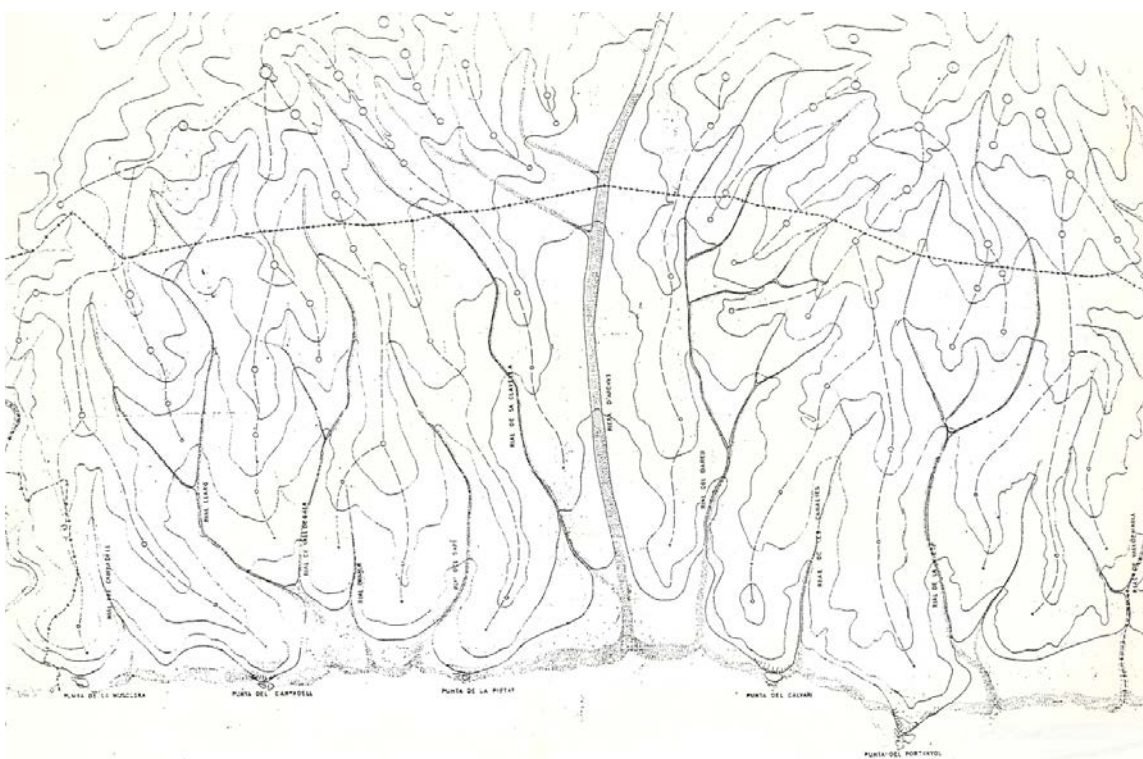


- El terme municipal respecte del continu urbà -

2.2.- EL MEDI NATURAL.



- Front marítim d'Arenys de Mar -



- El medi natural d'Arenys de Mar -

A la geografia de Catalunya d'AEDOS se'ns descriu la comarca del Maresme com a "Comarca costanera allargada entre la carena de la Serralada Litoral i el mar ..." i ens diu que " de materials granítics predominants n'és característica principal la suavitat del relleu muntanyós i la plana que s'hi estén gairebé al llarg de tota la costa." ⁴

Aquesta descripció, però, no ens val per definir el medi natural del tram de costa del Maresme comprès entre Caldes d'Estrac i Calella, on es troba emplaçat el terme municipal d'Arenys de Mar.

Es cert que comparteix amb tot el Maresme el paisatge característic del sòl granític, però aquest tram costaner en concret era, abans d'ésser alterat

⁴ Vegeu "Geografia de Catalunya" d'editorial AEDOS, tom III, Capítol XIII.

per l'home, molt més semblant a la costa de la comarca de la Selva o "Costa Brava" que no pas a la del Baix Maresme, a causa de la penetració dels contraforts de la serralada litoral en el mar i de la formació de platges a les cales d'entre les "puntes".

Així doncs, Arenys de Mar, que, històricament va pertànyer sempre a les successives administracions gironines de la Selva, com veiem, no només compartia l'administració amb aquesta comarca, sinó també les característiques del seu medi natural.

En concret, l'àmbit geogràfic costaner on trobem el terme municipal d'Arenys de Mar venia definit per cinc cales acotades per les corresponents sis "puntes" que les defineixen.(fig. 290)

- De ponent a llevant, la primera era la cala del paratge del "Canyadell", compresa entre la punta de la "Musclera" -prop del límit del terme amb Caldes- i la punta del "Sapí" o de la "Foradada" -on hi ha el túnel del FFCC-. En aquest paratge s'hi aboca el rial del "Canyadell", comprès entre el turó de Castrillar -o de la "Torre dels encantats"- i la dels "Passerells".

- La següent cala arriba fins a la punta de la "Pietat" amb les "Roques d'en Lluc" -corresponent a la "Serra de la Pietat" o "del Cementiri"- i rep les escorrenties dels rials "Llarg", "Valldegata", "Draper" i "Sapí".

- El tercer tram comprès entre la punta de la "Pietat" i la del "Calvari" -corresponent al turó del Maltemps- és la vall on s'assenta el nucli antic de la població, amb l'important eix territorial de la riera de "Subirans" o "Riera d'Arenys" i la seva ramificació del rial de "Sa Clavella" i el seu paral·lel, el rial del "Bareu".

- Entre la punta del "Calvari" -amb la llosa natural de "la Planassa" al seu davant- i la del "Portinyol" hi tenim la cala més arrecerada i que va donar origen al port actual.

- A llevant del "Portinyol", fins a la punta del "Rocatell", de Canet, hi tenim el paratge del "Cabaió", on s'obre la també anomenada "Tercera Platja" i on aboquen els rials de la "Serp" i de "Valldemaria", el qual marca l'actual límit del terme municipal amb Canet.

Les carenes dels contraforts, tant les de llevant com les de ponent es localitzen en dos massissos corresponents als dos costats de la "Riera d'Arenys" i configuren la seva vall. Es tracta, doncs, d'una orografia marcada per uns eixos mar-muntanya on la naturalesa granítica del sòl permet l'escorrentia ràpida dels rials, els quals, acabada aquesta, es converteixen en les vies longitudinals de comunicació terrestre.

Transversalment, en canvi, la comunicació terrestre, en el passat i encara avui-, era pèssima i el vertader medi de transport, com veurem, era el mar.

Les rompudes ⁵ dels camps, al Maresme i a la Selva -que es dona de forma progressiva des del segle XVI fins la primera meitat del segle XX- provoquen una erosió continuada, les sorres resultants de la qual es dipositen al litoral a través dels rials i són arrossegades de llevant a ponent pels temporals, engruixint així els sorrals de les platges i fent avançar, aparentment, la línia marítime-terrestre.

Aquesta consolidació dels sorrals a les cales més protegides, que fa guanyar terreny al mar, permet que aparegui un eix de comunicació transversal terrestre a la mateixa línia litoral, el qual de tant en tant és destruït pels temporals, en recuperar el mar les seves posicions primitives. Aquesta basculació de la línia marítime-terrestre s'anirà produint fins a la formació de l'actual línia de defenses de les comunicacions -ferrocarril i carretera- que s'hi varen

⁵ Terra que es romp a fi de conrear-la. D.G.L.C.

assentar.

2.3.- RESSENYA HISTÒRICA.

Al territori que estem estudiant hi trobem assentaments humans tan antics i importants com el poblat ibèric de la "Torre dels Encantats", situat dalt del turó del mateix nom, excavat pels volts del 1882 ⁶, que data del segle V abans de Crist i que es mantingué actiu fins a la romanització, a la fi del segle I dC ⁷. La seva localització és, però, fora de l'àmbit de l'actual nucli urbà d'Arenys de Mar.

De l'època romana, entre els segles I i IV, trobem vestigis de vil·les en els jaciments arqueològics situats tan sobre el possible traçat de la Via Augusta –mes o menys a l'alçada de l'actual autopista- com per sota, fins el mar. L'existència de camins pavimentats que arribaven a les platges -com el descobert prop del riu de Valldemaria-, ens donen a entendre que el comerç marítim ja jugava, aquí, un important paper en aquella època ⁸.

Malgrat les tombes trobades al que fou camí litoral i avui Carrer de Munt - o d'Andreu Guri- no ens consta que hi hagués cap nucli urbà entre les ciutats de Iluro (Mataró) i Blandae (Blanes) sinó un disseminat de vil·les, algunes segurament, prou importants.

Ens diu Francesc Forn *"Els segles VII, VIII i IX, constitueixen certament un període fosc de la nostra història. La ruralització s'havia accentuat i tota la*

⁶ 5 Aquestes excavacions son qualificades per Pons i Guri, al seu article de "Oreig", de "desgraciades" per que "La falta de tècnica i la ignorància ocasionaren aleshores la destrucció de la ceràmica en bon estat i han impedit també fer posteriorment una excavació metòdica i científica de la dita necròpolis (la del poblat)" (1)

⁷ J. M. Solias. "Arqueologia d'Arenys de Mar". J. M. Pons i Guri. "Un poblat ibèric al terme d'Arenys de Mar".(veure bilió.)

⁸ La documentació sobre el resultat de les excavacions es troba a l'Arxiu Històric Fidel Fita i les troballes al Museu del mateix nom.

zona havia quedat despoblada" ⁹

Al final de l'edat mitjana, però, ja trobem una certa població cap a l'interior, assentada en torn a la parròquia de Sant Martí d'Arenys, avui Arenys de Munt ¹⁰ (8) i ben aviat es forma, també, el "poblat de mar" que, a més de barri dels pescadors, era el punt de partida del transport per mar - el més important fins a l'arribada del ferrocarril- cap a Barcelona, Blanes o Sant Feliu. Aquest poblat es consolida a les darreries del segle XV, en els nuclis de "Es Caravar" i de "Sa Boada", a llevant i a ponent de la part baixa de la Riera, donant lloc a la parròquia de Santa Maria d'Arenys ¹¹.

Però és al segle XVI quan es produeix un fort creixement del "poblat de mar" que Pons i Guri retrata de la següent manera:

"Els camperols que havien alternat les ocupacions rurals amb la pesca i el petit marinatge, van desplegant noves activitats en la navegació als ports del Mediterrani, en la construcció naval i en les indústries que li són annexes: mestres d'aixa, calafats, velers, corders, clavetaires; van sorgint els mestres de cases, boters, ferrers, fusters i, fins i tot, importants comerciants. I tot això s'opera en una etapa ben difícil, car al país s'hi va estenent el banditatge, les epidèmies són freqüents, hi ha molta carestia de blat i, com si tot això fos poca cosa, els corsaris turcs i algerins -sobretot

⁹ Francesc Forn i Salvà. "Petita història d'Arenys de Munt: Una visió global i pròpera sobre les fonts de la nostra memòria Històrica"

¹⁰ Segons Pons i Guri el correcte seria dir Arenys "d'Amunt", ja que en principi, quan s'ometia el nom de la parròquia, es parlava de "Arenys d'Amunt" i de "Arenys d'Avall" i no és fins el segle XVIII que "d'Amunt" degenera en "de Munt".

¹¹ Pons i Guri: IV centenari d'Arenys de Mar: A.V.P.331-332-333

en la primavera i l'estiu, que el mar acostuma a ser plana-, fan incursions a les nostres mars, posen proa a la platja i deixen el seu rastre de saqueigs, incendis i morts, enduent-se'n captius alguns dels habitants." ¹²

Es per això que la població es configura sota una important xarxa de torres fortificades, algunes de les quals encara resten dempeus. ¹³

El poblament de la ribera d'Arenys és dels que més participa dels creixements de la "Costa de Llevant" catalana a partir del segle XVI, tot rebent immigració de "gent d'altres indrets de Catalunya i, fins i tot, francesos, gascons i altres estrangers". ¹⁴

Aquest creixement s'intensifica a la segona meitat de segle perquè - sempre seguint Pons i Guri- "tot va en progressiu augment, perquè les activitats navals i el comerç marítim dels pobles de llevant es van desplaçant cap a Arenys, car la seva platja, que arribava fins al carrer Ample i el carrer d'Avall, era de les més abrigades de la costa i protegida pels caps del Far i Puig de Palom ¹⁵(13) i pel mateix Portinyol". ¹⁶

El resultat d'aquest important creixement diferencial va ésser l'emancipació de Santa Maria d'Arenys (de Mar) de la parròquia de Sant Martí d'Arenys (de Munt). El dia 11 de juliol de 1574 els caps de família del poblat marítim es varen constituir en Consell General de la Universitat de la Nova Vila, nomenant els seus síndics i representants, encarregats d'obtenir la llicència de la

¹² Pons i Guri: IV centenari d'Arenys de Mar: A.V.P.331-332-333.

¹³ Pons i Guri: "La torre del carrer d'Avall"

¹⁴ Pons i Guri: IV centenari d'Arenys de Mar: A.V.P.331-332-333.

¹⁵ "Es Far": nom de l'època del després dit "turó de la Pietat" i avui del "Cementiri". "Puig d'en Palom": antic topònim del turó del "Mal Temps".

¹⁶ Pons i Guri: IV centenari d'Arenys de Mar: A.V.P.331-332-333

Santa Seu i del bisbe de Girona per tal de poder construir una església parroquial, amb cementiri i fonts baptismals". L'erecció de l'església de Santa Maria d'Arenys de Mar fou "decretada canònicament el 8 de març de 1575". ¹⁷

Aquest fenomen, de les poblacions desdoblades, és molt corrent en tot el corredor de l'actual comarca del Maresme, però no segueix una llei tan simple i extensible a tot aquest litoral com a vegades se'ns ha volgut presentar. La importància dels creixements dels poblats "d'avall" o "de mar" respecte de les poblacions "d'amunt" o "de dalt" depenia, no només de la pressió de la pirateria de costes i de la capacitat de defensa, sinó també de l'adequació de l'assentament urbà a les condicions del seu desenvolupament econòmic en cada època. ¹⁸

D'altra banda, a l'Alt Maresme -antiga "Marina de la Selva"- Arenys és l'única població desdoblada car la resta tenen el seu nucli original a la costa, amb assentaments històricament tan importants com Sant Pol¹⁹ o Blanes²⁰.

Administrativament, la parròquia d'Arenys de Mar, en els seus orígens, pertanyia a l'Ardiaconat de la Selva de la Diòcesi de Girona -Diòcesi a la qual encara pertany-, al terme del Castell de Montpalau del Vescomtat de Cabrera i de la Vegueria de Girona. Els dos Arenys, però, romanien en una sola batllia²¹.

¹⁷ Pons i Guri: IV centenari d'Arenys de Mar: A.V.P.331-332-333.

¹⁸ Josep Maria Pons i Guri ens alertà dels errors en què constantment fa caure l'anomenada "teoria de les dobles poblacions al Maresme" molt difosa a causa de la influència de l'obra de Pau Vila. Certament, ni totes les poblacions del Maresme són dobles ni, a les que ho són, forçosament la població d'amunt és més antiga que la d'avall.

¹⁹ Jaime Rodriguez Suriñach: "Estampas de San Pol de Mar.

²⁰ " Pierre Vilar: "Catalunya dins l'Espanya moderna", tom II, "El medi històric"

²¹ Pons i Guri: "Recull d'estudis d'Història Jurídica Catalana".

L'actual límit divisor de les dos termes municipals s'establí amb la "Sentència arbitral entre las universitats de sant Martí de Arenys, y Santa Maria de Arenys, Bisbat de Gerona, feta lo any 1599."²². A l'espai d'entre el primer àmbit de la parròquia i el nou límit se l'anomenava la "Vila Nova".

Al segle XVII continua el creixement de la Vila, que té com a indústria principal la naval, amb les drassanes situades a les platges. La millor mostra de l'esplendor d'aquesta època la tenim en l'actual Temple Parroquial de Santa Maria -amb el seu retaule major, obra de Pau Costa- que avui és Monument Nacional²³.



- Gravat, de Marià Ribes, on es reconstrueix l'Arenys del segle XVIII -

El segle XVIII, malgrat les repressions felipistes imposades a Catalunya, és una època pròspera²⁴ especialment cap a les darreries, amb l'obertura dels nostres ports al comerç de les Índies pel decret de Carles III de 12 d'octubre de 1778²⁵. Arenys de Mar

²² "Sentencia arbitral entre las universitats de sant Martí de Arenys y santa Maria de Arenys, Bisbat de Gerona, feta l'any 1599". (biblio.)

²³ Pons i Guri: "Nuestro templo parroquial", "L'església parroquial de Santa Maria d'Arenys de Mar", "el retaule mayor de Pau Costa"... Carme Miquel "L'Església de Santa Maria d'Arenys de Mar, 1575-1800"

²⁴ Pierre Vilar: "Catalunya dins l'Espanya moderna", tom III, "Les transformacions agràries del segle XVIII català"

²⁵ Pierre Vilar: "Catalunya dins l'Espanya moderna", tom IV, "La formació del capital

participa de l'embranchida demogràfica d'aquest segle de transformació de l'estructura econòmica, tant pel que fa als canvis en l'agricultura com en la creixent relació entre la que podríem anomenar indústria naval i el comerç colonial amb Amèrica.

Pierre Vilar utilitza els comentaris del contemporani Zamora sobre els Arenys, en el seu viatge de gener de 1790²⁶, per il·lustrar el fenomen demogràfic de la "Costa de Llevant". Vilar escriu: "El barri marítim d'Arenys té 1.000 cases; 1.500 dones fan puntes, i els inscrits a la matrícula de la marina són 740; en deu anys hi han estat construïdes 200 cases; i, d'altre banda, la vila és quasi tota nova; s'hi pot reconèixer fàcilment un petit nucli de cases velles, ens diu Zamora; de fet, el veritable nucli primitiu és el de dalt, Arenys de Munt, que té també les seves 1.000 cases. Zamora exagera ací fins a l'error tant la importància de la vila antiga com la novetat del barri marítim; però ens lliura la impressió directa del viatger".²⁷

De fet, el creixement demogràfic de la Vila en aquest segle és espectacular. 1.245 persones censades el 1718 i 4.253 el 1787, és a dir un índex d'augment de 342²⁸.

Es l'època de l'extensió de les rompudes i el desboscament per tot el terme municipal. S'utilitza l'enginy per incrementar les superfícies de regadiu, mitjançant tècniques d'elevació de les "aigües profundes" a base de fer jugar els desnivells propis del nostre territori tot construïnt "mines" i "aqüeductes" i "basses" i "safareigs" per l'emmagatzematge²⁹.

Es, també, al final d'aquest segle -el

comercial".

²⁶ Fco. de Zamora. "Diario de los Viajes...". Vegeu P. Vilar. "Catalunya dins ..." tom I Instruments de treball, fonts i bibliografia.

²⁷ P.V.. "Catalunya dins ..." tom III p.84

²⁸ P.V.. "Catalunya dins ..." tom III p.143.

²⁹ P.V.. "Catalunya dins ..." tom III p.270. Tècniques individuals.

1779- que Josep Baralt funda la "Escuela particular de Pilotos de Arenys de Mar", que, després de l'estància a la població de Carles IV, camí de Figueres, s'anomenà "Real Escuela de Nàutica" i que popularment sempre fou l'"Estudi de Pilots"³⁰.

La competència que les drassanes d'Arenys de Mar, fan, en aquesta època, a moltes altres de la costa i especialment a les de Barcelona, ens ho demostra Pierre Vilar en estudiar les barques, construïdes a Arenys, "Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep" i "Sant Crist del Calvari". Aquesta competitivitat -basada més en l'enginy professional que no en l'escala de producció- és un bon indicador de la prosperitat de la Vila, si tenim en compte la directa relació industrial-comercial en l'activitat dels armadors catalans de l'època. Es a dir que en el segle XVIII, tant Arenys de Mar com tota la "costa de llevant" participa de la "proto-industrialització" catalana, gràcies a la seva bona posició litoral³¹.

Al segle XIX, després d'una davallada motivada per la Guerra del Francès, la Vila consolida la seva posició en la relació marítimo-comercial amb les colònies d'Amèrica, tot generant molts personatges il·lustres. Es l'època dels anomenats "americanos", arenyencs que tornen enriquits i esmercen la fortuna feta a Amèrica en activitats econòmiques de la Vila³² (30). Efectivament, la relació d'Arenys de Mar amb algunes colònies d'Amèrica, ens la posen cada cop més al descobert modernes recerques, en especial sobre els arenyencs a l'illa de Cuba³³.

Però, sobre tot, el segle XIX és l'època de la industrialització, que es consolida amb l'arribada del ferrocarril, el 1857. El procés d'industrialització de l'Arenys decimonònic, està caracteritzat pel seu emplaçament clau per al comerç, però sense recursos energètics. Fins a l'arribada de l'electricitat, ha de comptar, doncs, només amb el vapor, en no haver-hi energia hidràulica. El gas -que jugarà també el seu paper en instal·lar-se una fàbrica a la Vila- és un producte industrial i no una font natural d'energia.

Els tipus d'indústria arenyenca seran, doncs, sempre els corresponents a les oportunitats comercials del seu emplaçament, amb un clar domini del sector tèxtil i en especial del gènere de punt. No és una època de creixements demogràfics. Si abans hem vist com la població passava de 1.245 habitants l'any 1718 a 4.253 l'any 1787, aquesta es manté amb alts i baixos fins al 1920, quan són censats 4.812 habitants.

El començament del segle XX es caracteritza per la davallada de la indústria naval en favor d'altres activitats propiciades per l'extensió de la xarxa d'electricitat, de la qual també se'n gaudeix l'agricultura de regadiu.

El ferrocarril va ser un element decisiu per al manteniment del nivell de vida a Vila davant les transformacions de l'estructura econòmica de l'època, però no va influir per res en el creixement de la població ni en la modificació de la seva estructura urbana, d'altra banda prou consolidada als segles anteriors³⁴. Caldrà esperar al "boom" demogràfic i urbanitzador dels anys cinquanta per trobar canvis substancials en el fet urbà d'Arenys de Mar, l'estudi dels quals és precisament el principal objecte d'aquest treball.

³⁰ Pons i Guri: "Estudi de Pilots"

³¹ J. Nadal i J. Malluquer. "Catalunya la fàbrica d'Espanya". La producció manufacturera tradicional.

³² Aproximació històrica al mite de Sinera". Biblio. (31)

³³ Programa de F.M. 1992. "Comentaris a l'entorn d'una litografia"

³⁴ Miquel Domingo. Xarxa ferroviària i construcció urbana a Catalunya.

2.4.- EMMARCAMENT SOCIOECONÒMIC

POBLACIÓ RESIDENT I POBLACIÓ FLOTANT.-

En parlar del nombre d'habitants d'Arenys de Mar es fa referència, quasi sempre, a la població resident empadronada, és a dir, la que, oficialment, hi té la seva llar permanent.

Quantitativament, veiem que la població de dret evoluciona de la següent manera:

El 1718, Arenys de Mar tenia 1.245 habitants.

El 1787, en tenia 4.253 i després de les fluctuacions del segle XIX,

el 1900, en tenia 4.168.

" 1910, " "	4.812
" 1920, " "	4.869
" 1930, " "	5.702
" 1940, " "	5.475
" 1950, " "	6.477
" 1960, " "	6.665
" 1970, " "	8.325
" 1981, " "	10.087
" 1990, " "	11.057
" 2000, " "	12.610
" 2010, " "	14.888
" 2012, " "	15.030 ⁽³⁵⁾

En aquest llistat cronològic, el primer que hi podem veure, és com el espectacular creixement que es dona al segle XVIII, no es repeteix fins a èpoques actuals.

Certament, al final dels 50 i durant els 60 del segle XX, de la mateixa manera que la resta del país, Arenys de Mar rep un flux migratori, majoritàriament procedent d'altres regions de l'Estat, que la fa quasi duplicar. Però no té la importància del de les poblacions industrials de la rodalia de Barcelona. Per efecte del port, Arenys rep també, un flux migratori d'altres poblacions pesqueres catalanes, com Sant Carles de la Ràpita.

L'important creixement vegetatiu, d'aquelles dècades més els fluxos migratoris, és el principal motor de la densificació del nucli antic i de les actuacions residencials de vivenda -de protecció oficial o no- en els eixamples de la Vila. Però no és l'únic. No podem ignorar que el conjunt d'usuaris de la Vila inclou també tota aquella població que hi resideix transitòriament -normalment per vacances, caps de setmana, o bé que hi són per alguna activitat temporal-. Aquest tipus de població ha tingut, de sempre, a Arenys de Mar, un pes específic tan important -o més, en alguns aspectes- que la població censada.

També cal recordar -especialment per entendre l'Arenys de finals del segle XX- que si bé ara no és una població turística, sí que ho va ser durant el "boom" dels anys seixanta d'aquell segle. Durant aquella dècada, Arenys rebia un turisme de vacances, holandès, danès, alemany i francès molt estable, però que, amb el temps, va anar essent substituït per una població de segona residència del país. Això ens explica les actuacions hoteleres de l'època -inclosos els anys que l'edifici Xifré va ser Alberg Juvenil Internacional, YHA.-, la proliferació de les zones de càmpings -molts encara resten- i bona part de la transformació de cases de cos del nucli antic en "miniblocs" de tres pisos. La població de "segona residència fixa", però, s'assentà, sobre tot, en les agrupacions d'apartaments i en les urbanitzacions.

No podem deixar d'esmentar, encara, entre els usuaris de l'urbanisme d'Arenys de Mar, els visitants que venien per activitats lligades a algun equipament. Cal tenir en compte la presència dels Jutjats, o del Registre de la Propietat, que obligaven, fins fa ben poc, a molta gent del Partit Judicial a venir a

³⁵ Segons dades de INDESCAT.

Arenys de Mar. També la platja i el port són centres d'atracció, no només de la població barcelonina, sinó molt especialment de la del Vallès Oriental.

Els creixements de les darreres dècades cal ja explicar-los atenint a la progressiva integració d'Arenys de Mar en l'àmbit costaner metropolità perifèric de Barcelona, amb semblants proporcions de creixement vegetatiu i de immigració –especialment extracomunitària- i una tendència a la transformació de la segona en primera residència.

EL ASSENTAMENT DE LA POBLACIÓ EN BARRIADES.-

No disposem de cap estudi rigorós de la localització espacial de la població d'Arenys de Mar entre les seves àrees urbanes però, treballant la informació del Pla General de 1.982, hem pogut deduir que, dels aleshores 11.000 habitants censats, uns 4.500 residien al nucli antic i els 6.500 restants a les àrees d'eixample, mentre que la població de segona residència era també d'uns 4.500 habitants, repartits entre les urbanitzacions i els grups d'apartaments turístics.

Cap pensar que creiem que aquestes proporcions hagin variat avui a favor de la població resident als eixamples, a les àrees turístiques i a les urbanitzacions

L'equilibri i la manca de grans diferències en els nivells de renda, permetia que les correspondències entre els sectors econòmic-socials i les diferents barriades de la població - que es donava en les ciutats industrials de manera molt acusada- fossin –i siguin encara- poc notòries a Arenys. Les excepcions a aquest relatiu integracionisme socio-urbanístic es donava sempre en sectors de la Vila -els ja estudiats-, afectats pel retard en fer les actuacions urbanístiques necessàries per donar continuïtat als seus teixits urbans respecte dels del nucli

urbà preexistent.

Aquesta observació era vàlida, no només per a les noves barriades de creixement i eixample del nucli de la població –aviu ja quasi tots ben integrats- sinó també per a les "urbanitzacions" més desconnectades d'aquest nucli i que tenien molta població de segona residència.

Avui, però, el problema ja no és el de la integració de totes les barriades en un sòl Arenys que tan preocupava als 70s i 80s sinó els problemes de cohesió social resultants de les immigracions extracomunitàries de les últimes dècades, de tan diferents cultures, especialment la comunitat islàmica, bàsicament assentada al nucli antic.

L'ESTRUCTURA SOCIOECONÒMICA.-

Les diferents activitats econòmiques de la Vila, han tingut alts i baixos al llarg de la història i també en els darrers períodes que estem estudiant. El treball de Rubirola de 1990 ³⁶ ens palesava un estancament de la població, en fer l'estudi de creixements comparatiu amb altres municipis del Maresme i l'atribuïa -crec que encertadament- a la manca d'una estructura industrial forta³⁷.

El fet és que l'estructura econòmica d'Arenys de Mar ha estat sempre força equilibrada. (fig. 3). Efectivament, segons aquest treball, l'ocupació el 1981 en sectors es repartia de la següent manera:

-agricultura i ramaderia	2.2%
-pesca	7.6%
-indústria	39.4%
-construcció	7.2%
-serveis	43.6%

Es a dir que, si tenim en compte la

³⁶ "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari", Miquel Rubirola, vegeu bibliografia.

³⁷ Vegeu també "El Maresme: les claus de la seva contínua transformació".

naturalesa del nostre terme municipal dins els anys 90, malgrat el retrocés en el sector industrial (que tendia a desplaçar-se cap a Arenys de Munt), encara es podia parlar d'un bon equilibri entre aquest sector, les activitats derivades del port (naval, pesquera, etc.), l'agricultura i, lògicament, el sector serveis, que és el més important.

No disposem de cap estudi de l'efecte de l'expansió del últims 90 i els 2.000, de l'eclosió de la bombolla immobiliària i de l'actual greu crisi econòmica iniciada el 2008. En qualsevol cas, en aquestes dècades, l'economia d'Arenys de Mar, ja es mou a nivell metropolitana. Ni els agents urbanístics, ni els operadors comercials ni els centres de decisió financera, ja no són locals.

Pel que fa a l'estructura d'edats - de la població censada, es clar- al mateix treball de Miquel Rubirola de 1990, veiem com "Arenys de Mar pertanyia al grup de municipis del Maresme on no predominen ni els joves (més del 26% de la població total) ni la gent d'edat (més del 15% de la població total)". No creiem que aquesta proporció hagi canviat avui substancialment.

En darrer lloc recordarem que, la forta interrelació amb Barcelona i amb les poblacions i comarques veïnes, ja en dècades anteriors, no només afectava a la població flotant; sinó també a l'ocupació. Rubirola el 1990 ja ens diu que "la població ocupada resident era de 3.272 persones el 1986, superior en 152 als 3.120 llocs de treball localitzat"³⁸ (3), i arriba a la conclusió que "un 25'49% de la gent que viu a Arenys i té feina, la fa fora de la Vila, i un 21'98 dels llocs de treball de la Vila són ocupats per gent de fora".

El procés de metropolitanització de l'Arenys de les últimes dècades ha accentuat la mobilitat de la seva població respecte els llocs de treball. Caldrà però esperar a tenir estudis prou solvents de després l'etapa d'expansió i crisi per veure les tendències per a les properes dècades.

³⁸ "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari", Miquel Rubirola, vegeu bibliografia.

III
SOBRE LA INTERVENCIÓN EN EL TERRITORIO

3. LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES REALITZADES

En aquest capítol, passarem revista a totes aquelles actuacions urbanístiques, realment executades, que configuren l'actual estructura territorial i urbana d'Arenys de Mar. Els diferents tipus de actuacions les agruparem segons siguin les històriques, de la formació del nucli antic, o les més modernes de tipus residencial o turístic-comercial, de tipus industrial, de tipus agrari, d'equipaments públics i privats, i d'infraestructura viària, d'espais lliures i de serveis.

D'aquestes actuacions en podríem dir "directes" per tal de distingir-les d'altres que, en ésser també actuacions urbanístiques - planejament, projectació, formació de cadastres i padrons, aixecaments topogràfics, etc.- cal, als nostres efectes, considerar-les com a "indirectes". Aquestes "actuacions urbanístiques indirectes" les estudiarem al proper capítol en parlar dels instruments per a les actuacions sobre el territori.

3.1. - LA FORMACIÓ DEL NUCLI ANTIC.

3.1.1.- ELS ORÍGENS

Malgrat que el primer assentament urbà que trobem al territori que estem estudiant -el poblat ibèric del turó de la "Torre dels Encantats"- no està relacionat amb la formació del nucli antic de la nostra vila, sí que assenyala ja, la importància estratègica del rosari de turons costaners que configura el medi natural del litoral on es troba el terme municipal de l'actual Arenys de Mar.

Efectivament, sobre el poblat s'hi bastirà, al segle XIII, l'actual "Torre dels Encantats" que anirà tenint ampliacions fins al segle XVI i que històricament formarà sempre part del sistema defensiu costaner que tant influirà en la formació de la població que estem estudiant.

Desconeixem l'existència d'un nucli urbà, pròpiament dit, a l'època romana, però la idea que l'actual Maresme era una de les zones més poblades d'aleshores¹, ho avala la localització dels jaciments arqueològics coneguts que ens mostren un disseminat de vil·les,

comunicades transversalment pel camí -o camins- litoral i amb la platja pels rials o per camins paral·lels a ells, àdhuc pavimentats com en el cas d'aquell excavat vora el rial de Valldemaria². El tractament acurat d'aquests camins dóna idea de la importància del comerç marítim de l'època.

Aquests jaciments arqueològics -els quals no han estat tots excavats- els trobem en una línia que ens pot donar idea del traçat del primer camí litoral. Efectivament, per Fidel Fita, tenim notícia de sepultures trobades a l'entorn de l'actual carrer d'Amunt, que -si tenim en compte la tradició romana dels enterraments a les vores de les vies importants- ens indiquen que el que esdevindrà primer camí Ral, existia ja a l'època romana³

Aquest model territorial -una disseminació de vil·les assentades i

¹ Pierre Vilar: Catalunya dins l'Espanya Moderna, tom II, el medi històric.

² Es tracta del camí pavimentat amb ciment romà paral·lel al rial de Valldemaria -en el límit del terme amb Canet- que anava de la vil·la existent a "can Linati" a la platja del Cabaió. Es conserven mostres del material excavat al museu local Fidel Fita, avui desmuntat.

³ D'una conversa amb J.M. Pons i Guri.

comunicades amb el mar pels rials, resultat de la pau romana- és, ben segur, el punt de partida de la formació de la nostra població. Quan, amb la progressiva degradació de la seguretat al litoral, apareix la necessitat d'agrupar-se per fortificar-se, aquesta agrupació es desenvolupa, naturalment, als llocs amb més idoneïtat física pel seu creixement econòmic, com són els marges de la Riera, amb el seu delta prou ben arrecerat pels turons que el perfilen.

Ens diu Pons i Guri que *"El veritable poblament s'opera a les darreries del segle XV, quan prop de la riba del mar ja hi ha una vintena de cases, escampades unes a la banda de llevant, al lloc que se'n deia "Es Caravar", travessat pel camí Ral -on avui és el carrer de la Perera- i, a la banda de Ponent, al veral de Sa Boada, sota el tram de camí Ral, que ara és el carrer d'Amunt, que davallava d'Es Far procedent de Caldes d'Estrach"*.

Efectivament, per entendre la formació del nucli antic d'Arenys de Mar cal tenir present les particularitats del medi natural que constitueix el delta

3.1.2.- LES PARCEL·LACIONS

La part més antiga d'aquests sub-nuclis, originaris del que serà el nucli antic d'Arenys de Mar,, ben segur que es formà en anar-se recolzant les cases en els primers camins -l'actual carrer d'Avall, el del Turó, etc.-, una a una, i d'una forma progressiva i no planejada, tot connectant aquests sub-nuclis, l'eix transversal del Camí Ral mes o menys coincident amb els actuals carrers d'Amunt i de la Perera.

Però, a partir dels forts creixements del segle XVI, podríem dir que els creixements de les àrees antigues, ja constitueixen un remot precedent del que avui en diríem "actuacions urbanístiques", ja que són clares "parcel·lacions" doncs les constitueixen

de la riera d'Arenys tancat pels turons del Mal Temps -primitivament Puig d'en Palom- i del Cementiri -o de la Pietat i abans d'es Far-. La Riera i el rial de Sa Clavella, en tan que torrents d'escorrentia ràpida, són perilloses barreres d'aigua durant l'estona en què aquesta baixa i, els únics vials mar-muntanya, després. La "Y" que formen la Riera i el Rial, dividia el territori en tres parts -Es Caravar a llevant, Sa Boada a ponent i Sa Voga entre Rial i Riera-, la qual cosa explica aquesta formació polinuclear del nucli del segle XV i XVI, més si tenim en compte que els seus antecedents no són els d'un nucli emmurallat sinó els d'un poblat disseminat (fig. 7).



- Esquema de la formació del nucli antic segons els fronts de façanes dels carrers: segle XV -

aquells carrers oberts amb la finalitat bàsica de parcel·lar els terrenys de les seves vores en "cossos", per tal de, bastir posteriorment, una darrera l'altra o en grups, les noves sèries de cases. (fig. 8)

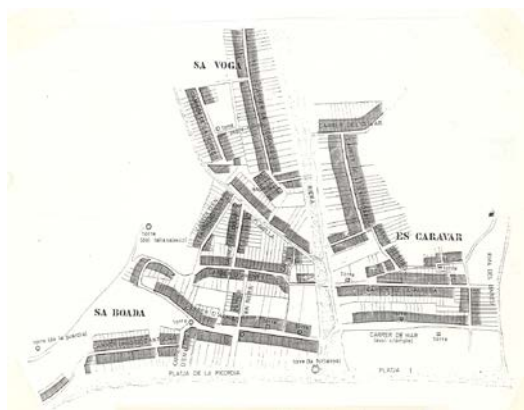
Són, actuacions de particulars -en Riera, en Cantalagrella, el Joglar, en Titus, etc.- amb l'obertura de vial i la segregació i transmissió de parcel·les amb l'establiment enfiteutic com a instrument⁴. En moltes d'aquestes

⁴ Malgrat el saber de les recerques de Pons i Guri en els documents notariais de l'Arxiu Històric, no tenim coneixement de la publicació de cap treball sobre Arenys de Mar, com el de Manuel Gurdia sobre "Matar 1500-1900: la continuïtat de les formes de fer ciutat".

actuacions, el carrer conserva el nom del "parcel·lador", com en el cas del carrer d'en Riera.

L'instrument tècnic devia ser, com a molt, el "pla geomètric" traslladat al terreny per un agrimensor o, com es deia, un "destrador". Pons i Guri ens fa notar que la bona traça del carrer de la Torre és gràcies al fet d'haver estat donada per destradors⁵ (28).

Aquestes actuacions urbanístiques primàries converteixen l'antic traçat del vell camí ral, al segle XVI, en els carrers d'Amunt i de la Perera d'avui.

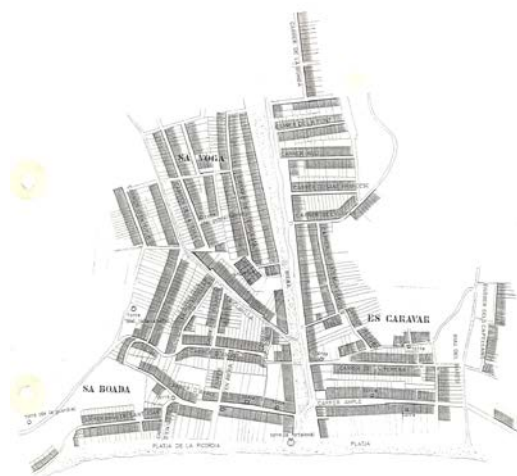


- Esquema de la formació del nucli antic segons els fronts de façanes dels carrers: segle XVI -

A la part de Sa Boada, fan néixer els carrers de Sant Joan, el de Jaume Borrell, el d'en Riera, el del Joglar -avui del Bonaire-, el d'en Cantalagrella, el d'en Goday -popularment, dels Pixerers- i el carrer d'Avall, mantenint-se en aquest últim com a parcel·les molt més grans les de les cases senyorials, ben segur finques matrius d'algunes parcel·lacions⁶. A la part de Es Caravar, en aquest mateix segle, es consolida el carrer del Turó, part del de l'Olivar, i el costat muntanya del

carrer Ample i s'obren els de les Margarides i de Sant Antoni⁷. A la part de Sa Voga es configura el carrer de l'Església i bona part del carrer de la Torre, alhora que es comencen a consolidar parts del rial de Sa Clavella.

Al segle XVII apareix el carrer del Tossal, el de Sant Josep, el de Sant Jaume i el de Sant Ramon, alhora que es van consolidant el costat mar del carrer Ample i el rial de Sa Clavella i comencen a aparèixer edificacions amb façana a la Riera⁸. Del segle XVIII són el carrer dels Capellans i el del Bareu -paral·lels al rial del mateix nom-, el d'en Titus -avui Sant Rafael- sobre el rial de Sa Clavella i els de Sant Francesc, Nou -avui, Bisbe Vilà i Mateu-, de la Font, de la Bomba -avui Professor Castelló-, començament del de Sant Gabriel i de Sant Zenon, sota la plana del Paradís -abans, d'en Fornaguera i del Convent-⁹.



- Esquema de la formació del nucli antic segons els fronts de façanes dels carrers: segle XVIII -

Aquest model de creixement, a base d'actuacions de successives parcel·lacions amb obertura de vial suportat entre camins antics existents, no variarà substancialment fins als grans canvis tipològics de l'època

⁵ Pons i Guri: "Els noms dels carrers d'Arenys"

⁶ Una mostra que "els quatre carrers" -d'Amunt, d'Avall, de la Perera i Ample- es consolidaren com a part "noble" de la població, és que eren pas obligat de les processons solemnes, malgrat estar relativament separats de l'Església.

⁷ Pons i Guri: "Els noms dels carrers d'Arenys"

⁸ Pons i Guri: "Els noms dels carrers d'Arenys"

⁹ Pons i Guri: "Els noms dels carrers d'Arenys"

actual. Aquesta és una de les conclusions a la que arribà Manuel Guàrdia a la seva tesi sobre "Mataró 1500-1900: la continuïtat de les formes de fer ciutat" ¹⁰, perfectament extrapolable al cas d'Arenys en aquest aspecte.

La resta de carrers del nucli antic -pocs més- són del segle XIX i tenen continuïtat amb els preexistents llevat del cas del carrer de Sant Narcís i del de Josep Baralt. Aquests carrers, malgrat estar alineats amb els dos trams finals del carrer de l'Església, mai no s'hi varen connectar, doncs romangué el Molí de Dalt fins que se hi varen bastir les Destil·leries Mollfuleda –més conegudes per "El Calisay"-, la qual cosa ja ens dona una primera mostra de conflicte entre assentaments residencials i industrials en aquesta "perifèria" decimonònica.

A les parcel·lacions, les promocions d'edificació de les cases es feien sempre individualment, cos a cos i, segurament, amb diferències cronològiques importants entre elles, llevat dels casos concrets en què una marcada unitat tipològica -grups del carrer de la Torre, d'en Titus, etc.- palesen que es tracta de construccions contemporànies i, potser, bastides pel mateix mestre d'obres.

No és fins a finals del segle XIX o començaments del XX que podem trobar clares actuacions d'obertura -o de rectificació- de vial amb la construcció simultània de totes les cases que hi donen, a la manera de les actuals promocions de "cases en filera", si bé es donaven a les àrees més o menys industrials del que era la perifèria de l'època. L'actuació d'aquest tipus que roman intacta fins el dia d'avui és la del carrer de Santa Rita, realitzada aleshores àrea industrial del rial del Bareu. Aquestes

actuacions són d'iniciativa privada i ja tenen ja un projecte com a instrument d'actuació.



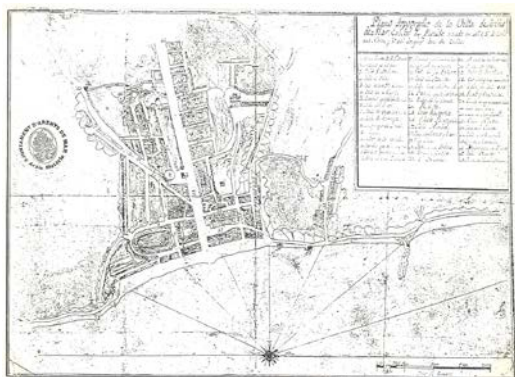
- Carrer de Santa Rita -

Cal fer l'observació que, com molt sovint passa, l'estructura urbana del nucli antic, que ens arriba, no depèn tant de les actuacions corresponents al seu creixement com de les de la seva transformació. Efectivament, als marges de la Riera, rial de Sa Clavella i les platges, en principi, només hi donaven els darreres de les cases, i no és quasi fins al segle XVII que els edificis comencen a donar-hi front generant, paradoxalment, els que avui constitueixen els vials més representatius i determinants del nucli antic i de la pròpia vila.

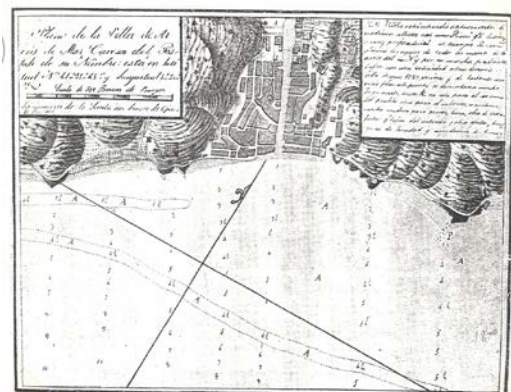
Es amb aquestes transformacions que es consolidà l'estructura urbana reflectida en el conegut gravat del segle XVIII conservat a l'Arxiu Històric

En els plànols que es conserven de 1840 -els més antics de què disposem-, veiem que el nucli urbà de la Vila no difereix de l'àmbit que hem deduït -amb els lògics marges d'error- (fig. 9) basant-nos en les dades que Pons i Guri ens facilita en els seus escrits, fruit de les seves recerques en els protocols notariais i resta de documentació de l'Arxiu Històric. Això ens confirma el nul creixement demogràfic d'Arenys en el segle XIX, que ja coneixíem pels censos de l'època.

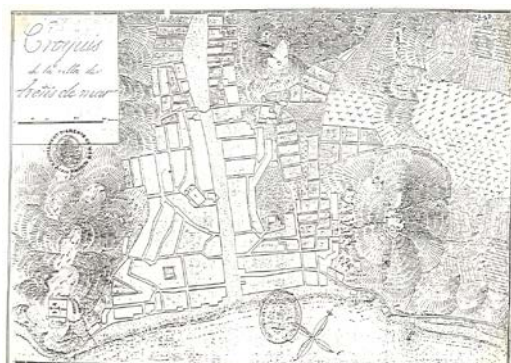
¹⁰ Posteriorment desenvolupada amb Albert Garcia en l'obra "La Construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900.



-“Plano topográfico de la Villa de Arenys de Mar” Aprox. 1820 -



-“Plano topográfico de la Villa de Arenys de Mar” Aprox. 1840 -



-“Criquis de la Villa de Arenys de Mar” -



-“Plano de Arenys de Mar”-

Ara, però, sí que podem parlar d'un únic nucli urbà de població. Es el que, amb centre a la Riera, encaixonat entre els turons del Mal Temps i del Cementiri i limitat a baix pel mar, segons veiem en un dels plànols de 1840, es vol també tancar per dalt de la Riera, a l'alçada del carrer de la Bomba, amb dues torres de defensa i possiblement una muralla. Aquesta estructura urbana es manté -només amb la novetat del flamant ferrocarril- en el magnífic plànol de 1858 que es conserva a l'Arxiu Històric¹¹

Entre el plànol de 1858 i el següent de què disposem, de 1916, no s'hi aprecia cap canvi pel que fa al teixit urbà. Només cal destacar la presència d'algunes noves fàbriques i infraestructures en els buits deixats per a activitats "proto-industrials" ja obsoletes, com les velles drassanes partides per la línia del ferrocarril.



- Extracte esquemàtic del plànol de 1858”-

Amb aquest mateix nucli antic i sense transformacions ni creixements del seu teixit urbà -malgrat els inicis d'urbanització dels sectors del carrer

¹¹ Aquest plànol és d'una vàlua incalculable, atès que el seu nivell de minuciositat permet tenir una representació de l'Arenys de 1858 més exacta que la que puguem tenir amb molts plànols actuals. Segons Pons i Guri, aquest plànol era usat fins no fa gaires anys per molts advocats locals, que l'usaven per obtenir dades vàlides per als conflictes civils en matèria de propietat.

de la Bomba (Prof. Castelló, St. Zenon) i de Sa Voga (St. Ramon, Hospital, etc.), ens situem en la

postguerra, tal i com palesa el plànol cadastral dels anys 40.



- "PLANO TOPOGRÁFICO - GENERAL I PARTICULAR- de la - villa de Arenys de mar, cabeza de partido de su nombre-

3.1.3.- LES EDIFICACIONS ESTRUCTURADORES DEL NUCLI ANTIC.

Difícilment entendríem les actuacions urbanístiques que anaren formant la massa residencial del nucli antic de la població si no passéssim revista als seus edificis històrics, significatius.

Molts d'ells, formen part de l'estructura d'equipaments. –públics o privats- del municipi i configuren la imatge del nucli urbà de la Vila, Però no tots son

–o han estat en el seu origen- equipaments col·lectius. Hi ha totes les grans cases i casals més significatius del nostre passat i que, malgrat que algunes inclús fossin nobles, lògicament,, tard o d'hora varen anat quedant buides del seu contingut i significat social primigeni.

a) LES TORRES DE DEFENSA

A banda de l'església, els equipaments potser més importants de la població, en els seus orígens, foren les torres que conformaven el seu sistema defensiu de les quals encara en resten quatre dempeus.



- Torre dels Encantats –

Segons ens explica Pons i Guri, *"El perill dels desembarcaments de pirates i corsaris fou molt greu durant els regnats de l'emperador Carles, de Felip II i de Felip III (malgrat que als seus dominis no s'hi ponía el sol), però encara que minvés sota el govern dels darrers Austries, perdurà fins ben avançat el segle XVIII. Al*

*primer quart del segle XIX no hi havia desembarcaments, però perduraven les incursions mar endins, àdhuc a voltes ben a prop del litoral"*¹.

La xarxa de torres exemptes -algunes només de vigia-, juntament amb alguns edificis significatius també fortificats -com la pròpia església- constituïen la base del sistema defensiu. Als turons enfilats sobre el mar teníem, en primer lloc i fora de l'àmbit del nucli antic, la torre "dels Encantats", encara existent. Fou bastida sobre les restes del poblat ibèric i en un principi era una torre de talaia coneguda per "torre de Castellar". Té parts dels segle XIII i construccions addicionals dels segles XV i XVI, com és el cas de la muralla emmerletada que la circumda².

Als dos turons que flanquegen el delta, hi havia, en el de l'actual cementiri, la torre de "Es Far" o de la "Guardia", mentre que al del Mal Temps s'hi bastí, al segle XVIII el "baluard de Sant Elm".

¹ J.M.P.G. "La torre del carrer d'Avall"

² Badosa/Doate/Mestre/Rabella. "P.E. de Protecció del Patrimoni".



- Torre d'en Llobet.-

Sobre el front dels carrers d'Avall i Ample hi tenim, en primer lloc, la magnífica torre "d'en Llobet", "... bastida el 1560 i encara dempeus. Protegia la part més antiga del carrer d'Avall, a "Sa Boada" i és del tipus "torre rodona" de 7 metres de diàmetre exterior i amb 1,25 metres de gruix. La seva alçada és d'uns 16 metres des del primer pla interior i conté una planta semisoterrani i dues de pis, totes elles cobertes amb volta ..."³

En parlar d'aquesta torre, Pons i Guri ens descriu el funcionament de les torres de defensa: "La torre d'en Llobet tenia dues entrades: una pel portell d'agulla, que, des del carrer de Jaume Borrell, dóna pas al semisoterrani (la seva reduïda alçada obligava a entrar-hi ajupit). L'altra entrada era per la poterna que hi ha a la segona planta, davant de la prolongació de la plaça del Casino, o de Flos i Calcat, aleshores més reduïda que no pas ara i a la qual calia entrar amb una escala de mà o, tal volta, per una passarel·la de fusta que es muntava cada vegada des de la casa del davant. La garantia de la torre era el seu aïllament; s'hi

refugiaven les dones, els vells i els infants -tothom tenia fixada, per les ordinacions, la torre on li calia introduir-se- i quan els homes joves, organitzats en "desenes", eren a punt de ser vençuts o acorralats pels invasors, entraven a la torre per tal de seguir la defensa des d'aquesta, fent ús de les espitlleres i d'altres obertures amb armes de foc i ballestes, i fins i tot amb pedres des dels matacans, impedit així que l'enemic s'hi pogués acostar." "... "Tampoc no podem oblidar que les incursions dels corsaris duraven poques hores i només tenien èxit en cas de sorpresa, a part que la petita artilleria de desembarcament, aleshores en ús, podia ben poca cosa contra construccions tan sòlides com aquella torre; per això no ens ha pervingut cap dada sobre que alguna torre de semblants característiques hagués estat mai expugnada."⁴



- Torre de can Cabirol.-

Tot seguint el carrer d'Avall -a l'indret aleshores anomenat "la Picòrdia" hi havia la també torre "rodona" de "l'Umbert" que "es desféu al segle XVII quan es bastí el palau d'En Marc Antoni Ferrer (Can Pol)⁵.

³ J.M.P.G. "La torre del carrer d'Avall".

⁴ J.M.P.G. "La torre del carrer d'Avall".

⁵ A.H.F.F. "El vell carrer d'Avall"

Al cantó de dalt tenim encara la torre "quadrada" de can Cabirol, de finals del segle XVI, i ben a prop n'hi havia una de rodona "a la cantonada de la Riera i el carrer d'Avall, on hi ha el pati de la casa Milans (Ramis)"⁶

Al final del marge dret de la Riera, sota "El Través"⁷, el 1551 s'hi bastí "la Fortalesa" o Torre "de Mar" -que fou Casa Consistorial fins al 1773, quan es traslladà a l'edifici actual-. Era "una gran torre circular amb dos torricons que li protegien l'entrada, ... , tenia una espadanya amb una campana per donar avisos."⁸



- Torre del carrer Ample.-

Tot seguint el mateix eix, trobem, encara avui, la torre del carrer Ample, "cilíndrica d'un costat i plana de l'altre" i "amb voltes gòtiques de nervadura ogival en el seu interior"⁹. Aquesta forma fa pensar que podria no tractar-

⁶A.H.F.F. "El vell carrer d'Avall"

⁷ El nom del lloc prové del "través" que s'hi construí, més tard, per regular el nivell de la llera de la Riera.

⁸ Pons i Guri: "IV centenari d'Arenys de Mar".

⁹ Badosa/Doate/Mestre/Rabella. "P.E. de Protecció del Patrimoni".

se d'una torre exempta sinó part d'un casal fortificat.



- Torre del carrer Ample.-

Més endavant, al costat mar de l'actual carrer, n'hi havia una altra del tipus quadrat.

El subnucli de "Es Carabar" també estava protegit per dues torres quadrades. L'una prop del Bareu i l'altra al carrer de la Parera junt a la Riera.

Al subnucli de Sa Voga hi havia la del "Pobre Home" i sobre el Tossol -a l'actual carrer de "Sant Pere el Més Alt"-, la del "Tallacabells"¹⁰.

¹⁰ Pons i Guri: "Una visita real en 1802", programa oficial de Festa Major de 1946.

b) EL TEMPLE PARROQUIAL.

El conjunt arquitectònic de l'església parroquial de Santa Maria d'Arenys de Mar, que avui el percebem exteriorment com un volum, obert cap a l'actual espai de la plaça de l'Església és el resultat de quatre segles d'un seguit desigual d'actuacions de nova edificació, ampliacions, reformes, destruccions i restauracions

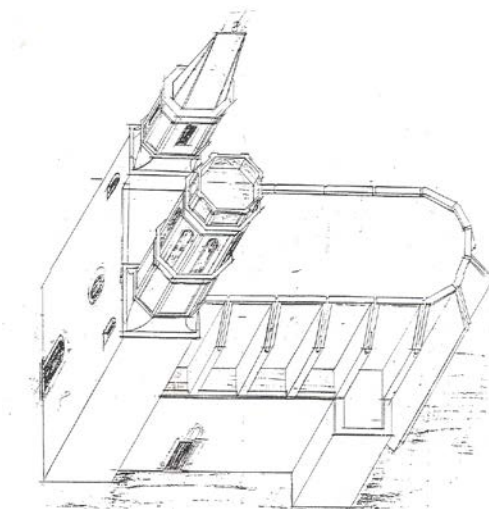
Poc sabem del que hi havia en l'antiguitat en el lloc exacte on avui s'ubica l'actual església, el qual pot no ser casual que estigui situat al centre de la "y grega" fluvial que formaven la Riera i el Rial.



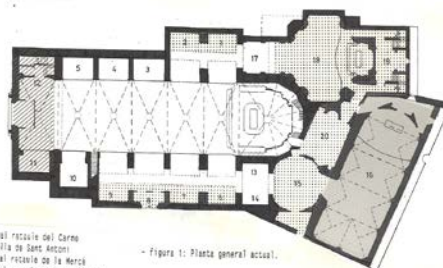
- Emplaçament del Temple Parroquial.-

El que sí sabem però, és que, a partir de 1575, es basteix la poc documentada església anterior a l'actual, dedicada a Sant Elm, situada en el mateix lloc. Molt precària però, deuria ser aquesta església, quan vuit anys després de ser bastida - el 1583 - ja es demana, al bisbe, permís per a bastir l'actual.

Així, entre 1584 i el 1628 es basteix "l'església nova", de nau única amb capelles laterals entre els contraforts amb aquella arquitectura, pròpia del moment, que Alexandre Cirici va definir com a "gòtic català". Aquesta nau, tingué la seva primera ampliació, en un tram per la façana, a mitjan segle XVIII.



- Reconstrucció de la forma inicial.-



- 1.- Actual restau de Sant Elm
2.- Capella de Sant Elm
3.- Actual restau de la Mercè
4.- Actual restau de la Immaculada
5.- Actual restau de Sant Josep
6.- Capella de Sant Roc
7.- Actual restau de Montserrat
8.- Portal Vic. a de Sant Elm
9.- Actual Capella de Santa Lúcia
10.- Capella de Sant Crist
11.- Retornar
12.- Escala d'accés a l'actual cor alt
13.- Actual restau de la Mare de Déu del Daport Cor
14.- Restau del Calvari: restat, iat
15.- Ancis capella de la Minerva del segle XVIII, avui atri
16.- Capella del Santíssim del segle XIX
17.- Ancis capella del segle XIX, avui san atri Dolers
18.- Capella capellada de la Dolers
19.- Capella de la Mare de Déu de la Dolers
20.- Sagrera actual del segle XVIII
21.- Cor alt del segle XVIII
- Figura 1: Planta general actual.
1. L'església als segles XVI-XVII
2. Ampliació de l'església al segle XVIII
3. Ampliació de l'església al segle XIX

- La evolució del conjunt parroquial.-

La nova façana, amb el seu portal major s'obre a l'actual plaça de l'església -on abans hi hagué "la Sagrera"- d'una forma esbiaixada.

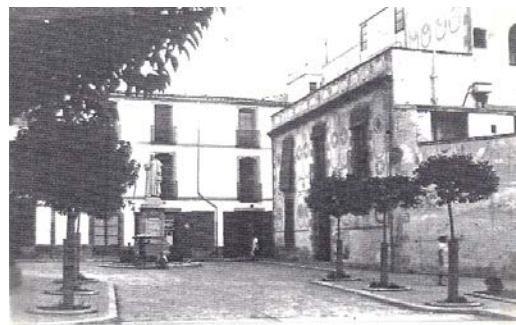
La segona ampliació fou la de les naus laterals i les capelles dels Dolers i de la Minerva, a les darreries del segle XVIII.

El portal xic, es mantingué -avançat però en la mateixa posició- a la façana lateral que, també d'una forma esbiaixada respecte a la placeta, configurava el fons de "el Carreró".

La darrera ampliació fou la de la construcció de la capella del Santíssim, ja a la meitat del segle XIX.



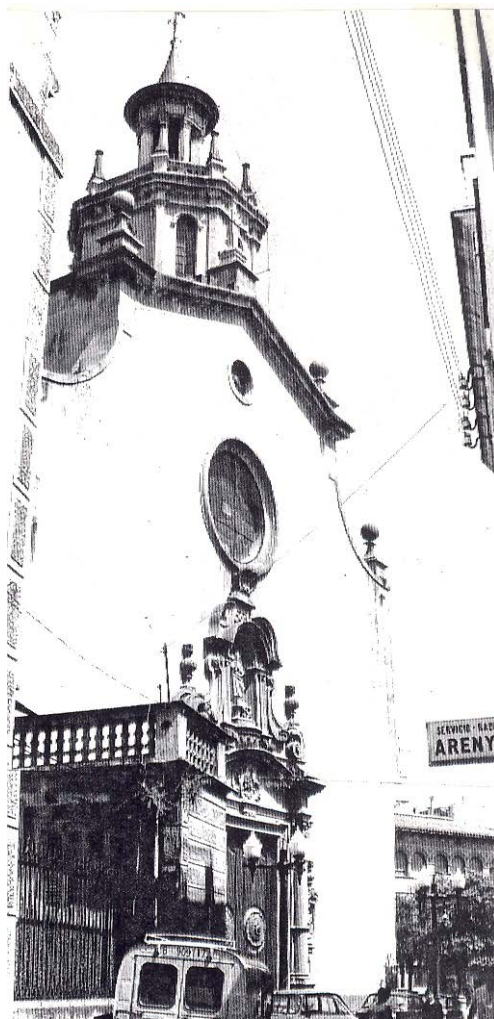
- Dibuix del l'església parroquial, amb la rectoria i la plaça, al plànol de 1858.-



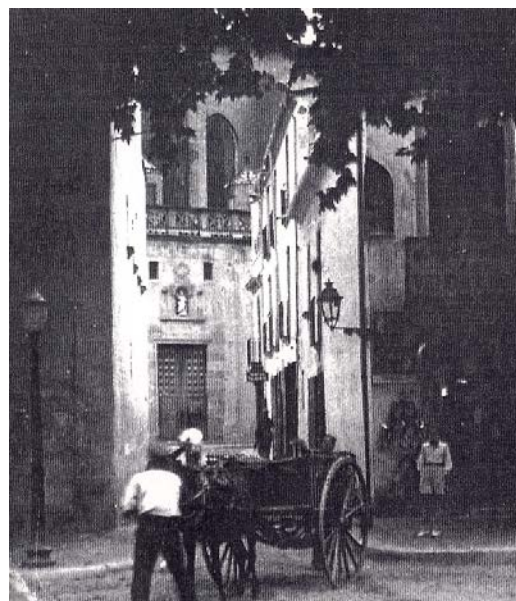
- La "placeta" i la rectoria, abans de 1936-



- Enfilada de vista del campanar des del carrer de l'Església.-



- Enfilada de vista de la façana, des del Pas de Sota Estudi.-



- "El Carreró"

c) LES ANTIGUES CASES DELS CARRERS DE CANTALAGRELLA, D'AMUNT I D'EN GODAY



- L'àmbit dels carrers de Cantalagrella, d'Amunt i d'en Godaly al plànol de 1858.

En aquests carrers, segurament els més antics del nucli urbà d'Arenys de Mar, amb parcel·lacions formades en fragments de camins molt antics tronen encara cases com la del nº 4 del carrer d'en Goday ("carrer dels pixaners"), "casa de cós" del segle XVI de planta baixa i un pis, de poca alçada i amb un portal "solar", o sigui, de mig punt de grans dovelles,

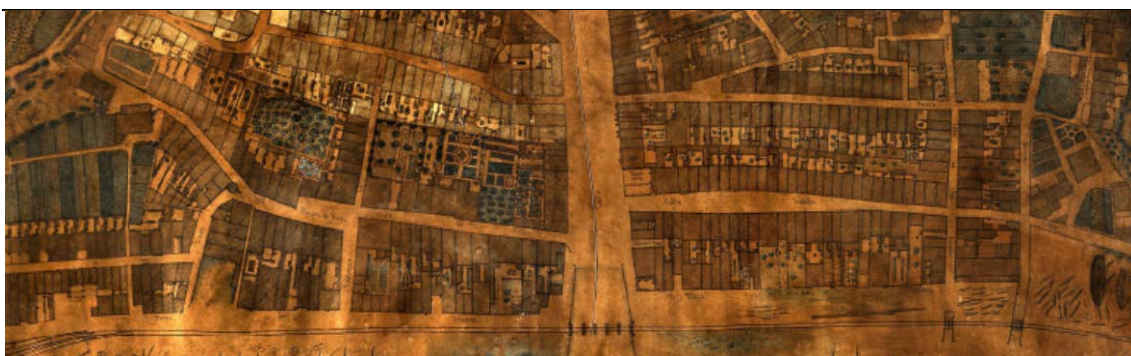
o bé la casa del nº 8 del carrer de Cantalagrella, del segle XVII, també "de cós".

Les cases de "Can Arenas" i la que devia haver-hi abans de l'actual edifici de "Les Escolàpies" constituïen el fronts dels extrems del carrer d'Amunt, iniciant el carres de Godall, la primera i el carrer de Cantalagrella la segona,



- Casa del carrer d'en Goday, 4. del sgle XVI.-

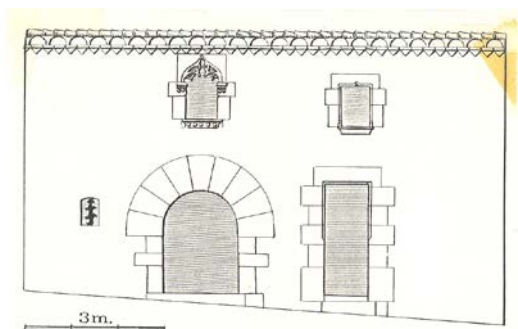
d) LES ANTIGUES CASES DE L'EIX DELS CARRERS D'AVALL I AMPLE:



- L'àmbit dels carrers d'Avall i Ample, al plànol de 1858.

Els carrers d'Avall i Ample, en contenir l'antic camí litoral, que esdevingué en "camí ral" -bo i totes les variants que hagi tingut aquest al llarg del segle— constitueix el primer eix transversal paral·lel al mar d'Arenys i, en contenir el front de les millors torres de defensa que ens han arribat, junt als principals casals dels segles XVII i XVIII, alguns d'ells també fortificats, palesa que aquest eix, és la base de la consolidació urbana de la Vil·la.

aleshores la més antiga d'Arenys de Mar, construïda cap a l'any 1500. Era un casal de baix i un pis, que formava dos cossos d'edifici: l'un, o sia el destinat a vivenda, amb portal d'entrada adovellat (portal rodó) i una finestra amb festejador al pis, una gran entrada d'on arrencava l'escala. Un altre cos lateral quelcom posterior anava destinat a magatzem o "botiga" tal com se'n deia a l'època de la seva construcció"¹¹.



- Façana de can Marc- Moles, al carrer d'Avall, del 1500.-

Moltes cases d'aquest eix urbà històric, ens han arribat, mes o menys modificades. Altres no, pero van poder ser prou documentades.

Es el cas e la que fou "Casa Marc Moles" situada a la part del carrer d'Avall, del vell nucli del segle XV de Sa Boada, que Pons Guri documentà abans del se enderroc i de la qual ens dona la següent descripció: "Fins l'hivern de 1948-1949, es conservava gairebé entera la casa d'En Marc Moles, del carrer d'Avall, que era



- Can Marc- Moles, abans de la seva demolició.-

¹¹ A.H.F.F. "El vell carrer d'Avall"

El màxim interès urbanístic d'aquest històric eix, el trobem, potser, el el conjunt dels tres casals que devien configurar l'actual plaça de Flos i Calcat ja abans que s'hi bastis "el Casino" i que, algú dia fou la plaça principal de la Vil·la.



- Casa de la cara oest de l'actual plaça de Flos i Calcat.-

La casa de l'actual taller modern, que constitueix la cara oest de la plaça, i és l'inici de la bifurcació del tram del carrer d'Avall que va per "la Davallada" cap el turó de la Pietat, i el que va al carrer de Sant Joan. Que també fou "camí ral" algú dia.

L'angle sud-oest de "Can Cases" està alineat amb els carrers d'en Riera i d'Avall, l'entrada del qual –en el seu tram més noble- ve configurada també pel casal de Can Pol que hi te al davant.



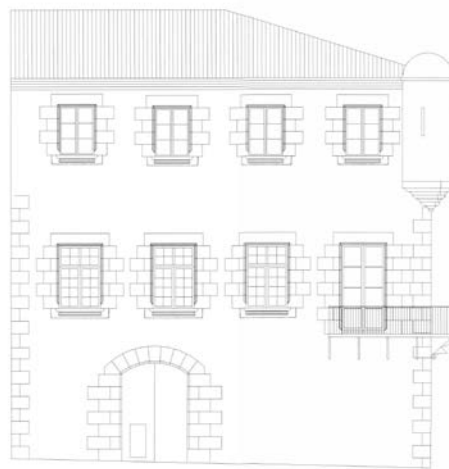
- "Can Cases" a la cantonada dels carrers d'en Riera i d'Avall,-

"CAN POL", que en el temps també fou "Palau Marc Antoni Ferrer" "Casa Pujol" i Casa Pastor, era un edifici del Segle XVIII, amb la façana principal al carrer d'Avall i la lateral, alineada com "Can Cases" amb el carrer d'en Riera,

que constitueix el front est de la placa abans esmentada.

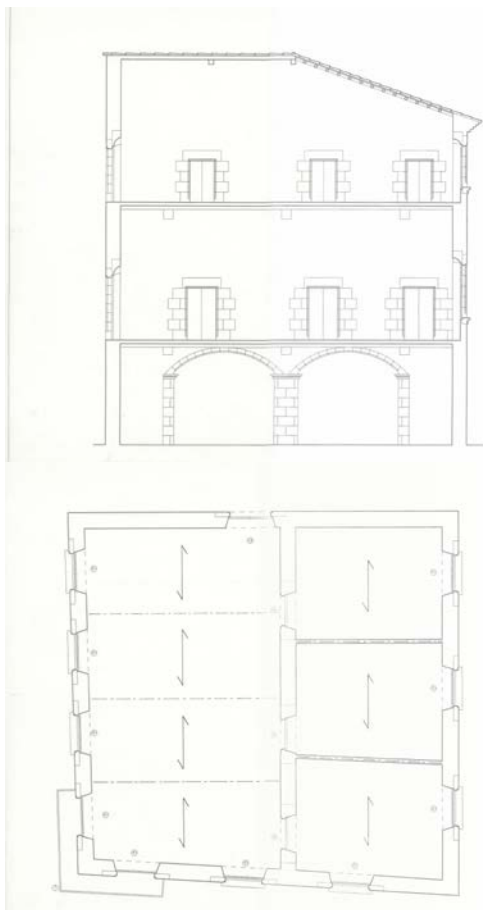


- Palau "Marc Antoni Ferrer" - "Can Pol"- del Segle XVII.-



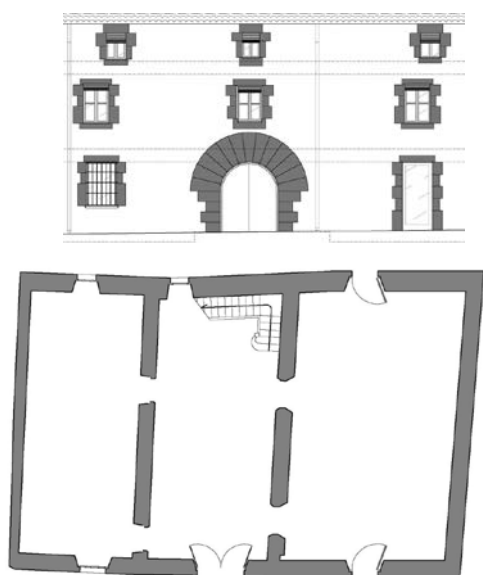
- "Can Pol". Façana del carrer d'Avall.-

Era un edifici de tres còssos paral·lels a la façana del carrer d'Avall, i el seu pati posterior arribava fins la "Platja d'en Cassà" L'edifici, era inacabat, en el sentit del carrer d'Avall, possiblement per la presència de la torre de defensa que es creu que allí es trobava.



- "Can Pol".. Secció .i planta noble.-

Seguint el carrer d'Avall cap a la Riera hi troben edificis del segle XVII com Ca L'abadal, al número 9 la seva contigua del número 7, "CAN MANEL RECADER", de la mateixa época.



- "Casa Pascual". Segle XVII.-

Aquesta última, fou el Casal de la família Pasqual. Era un edifici d'un tipus molt corrent de casal o "casa bona" d'aquesta época a casa nostra. Constava d'una planta baixa i dos pisos, d'alçades diferents, en tres cossos d'edifici, amb el portal d'arc de mig punt adovellat al cos central. Aquest cos central contenia les sales de distribució cap a les peces dels cossos laterals amb l'escala al fons.



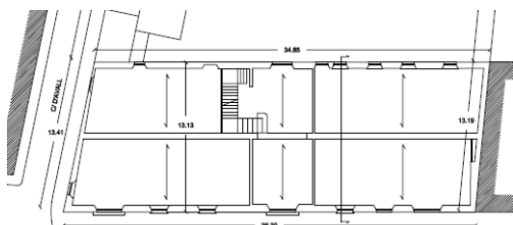
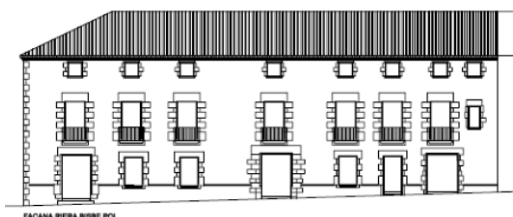
- Casa Clavell - "El Través".- Segle XVII.-

Al centre de la "T" formada per la Riera i l'eix dels carrers d'Avall i Ample, hi trobem el que sens dubte fou –i, en part, encara és– el nucli civil històric de la Vila. Per marge dret de la Riera, a l'entrada del carrer d'Avall hi trobem encara la casa de "El Través" al costat mar i "Can Ramis", més amunt.

Can Ramis o Can Milans del Través, és un palau de tres plantes del segle XVIII, -amb elements del segle XVII- . De dos cossos allargassats paral·lels a la Riera. La façana principal és la de la Riera i la interior que dona al pati li és paral·lela. La del carrer d'Avall, s'adapta a la inclinació d'aquest carrer, igual que la mitgera de l'altre costat ho fa adaptant-se a alguna parcel·lació anterior.



alineat lateralment amb el carrer Ample“, l'Hostal, quin pati davanter és avui la plaça de la Vil·la. Ambdós edificis son del segle XVII i, amb el temps, el govern municipal es traslladà allí acollint els Jutjats el primer i l'Ajuntament el segón.



- "Can Ramis" Segle XVIII.-

Ran de mar, a aquest mateix costat de la Riera, hi havia la "Torre del Mar" o la Fortalesa , que fou la seu de la Universitat de la Vil·la.

Al marge esquerra de la Riera, fent cantonada amb el carrer ample, hi trobem, alineada i amb façana a la Riera la casa que fou "forn de puja" i,



e) LES ANTIGUES CASES DE L'EIX DE LA RIERA



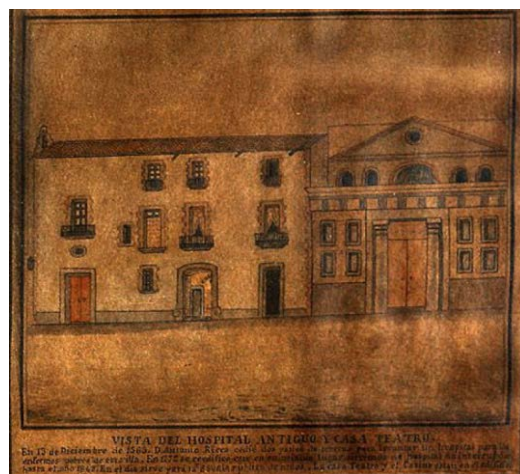
- La Riera al plànol de 1858.-

Per damunt de l'eix paral·lel al front marítim que hem vist l'altre eix de formació del nucli antic de la Vil·la és, sens dubte el de la Riera.

Com veurem més endavant, de fet, la riera no es consolida com a carrer fins al segle XVIII doncs, fins aleshores la conformaves només els darreres dels

carrers paral·lels a ella, el de les Margarides, al marge esquerra i el de l'Església, al marge dret.

Així, al marge dret, a part de la propi conjunt del temple parroquial, ha trobem cases com "Can Baralt" de finals del segle XVII¹² que fou el primer "Estudi de Pilots", o el conjunt del que fou l'Hospital de Sant Jaume – avui museu Marés de les puntes" junt al decimonònic Teatre Principal



-- Dibuix de l'Hospital de Sant Jaume i el Teatre Principal al plànol de 1858.-



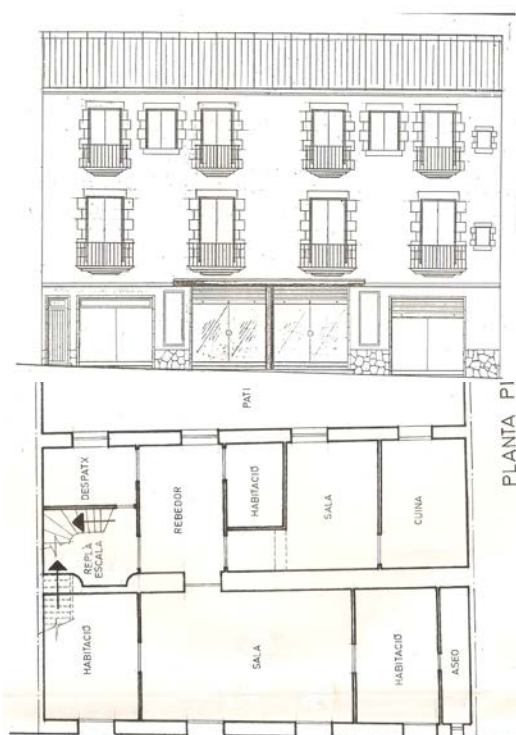
- L'Hospital de Sant Jaume.-

¹² B.D.R.M., Catàleg del P.G.O

Un altre dels edificis significatius d'Arenys de Mar, configuradors de la Riera com a carrer, fou "can Milans de la Riera", , que havia també estat "Real Hospital Militar de San Bernardo"¹³

Bastit a començament del segle XVIII - segons resa una de les llindes recuperades: "BONAVENTURA MILANS EDIFICA – ANNO 1733"- era un edifici de planta baixa i dos pisos amb dos cossos allargassats paral·les a la Riera, on dona la façana principal

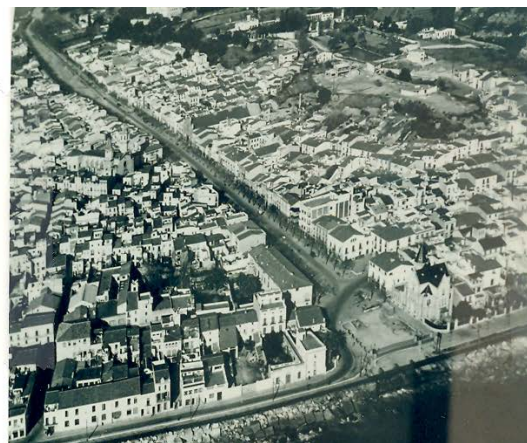
El seu gran pati interior, que arribava fins el carrer de les Margarides,contingué el "Teatro Sala Merced", després cinema.



- L'edifici "Sala Mercè" – Can Milans de la Riera- abans del seu enderroc.-

¹³ La llinda amb la inscripció es va poder recuperar, i es troba col·locada en un dels balcons del nou edifici.

3.1.4.- LA TIPOLOGIA EDIFICATORIA DEL NUCLI ANTIC: LES CASES DE CÓS



- El nucli antic fins a principis dels anys 60.-

El concepte zonal -usat en planejament- del que avui anomenem "casc antic"¹⁴ -o nucli antic- el podem estendre fins els límits del conjunt de la població de la darrera postguerra, ja que en ells, i fins aleshores, es mantingué una forta unitat tipològica. Aquests límits coincideixen amb els del sòl urbà del 1940, reflectits en el plànol corresponent de l'Institut Geogràfic i Cadastral.

Avui, el sòl urbà d'Arenys de Mar és de més de 200 ha., de les quals només unes 30 o 40 correspondrien al nucli antic. Així, mentre que la vida de les noves àrees urbanes -la majoria- no compta quasi bé mai amb una antiguitat de més de cinquanta anys, el nucli antic en fa més de quatre-cents que, el seu metabolisme urbà, el fa estar viu

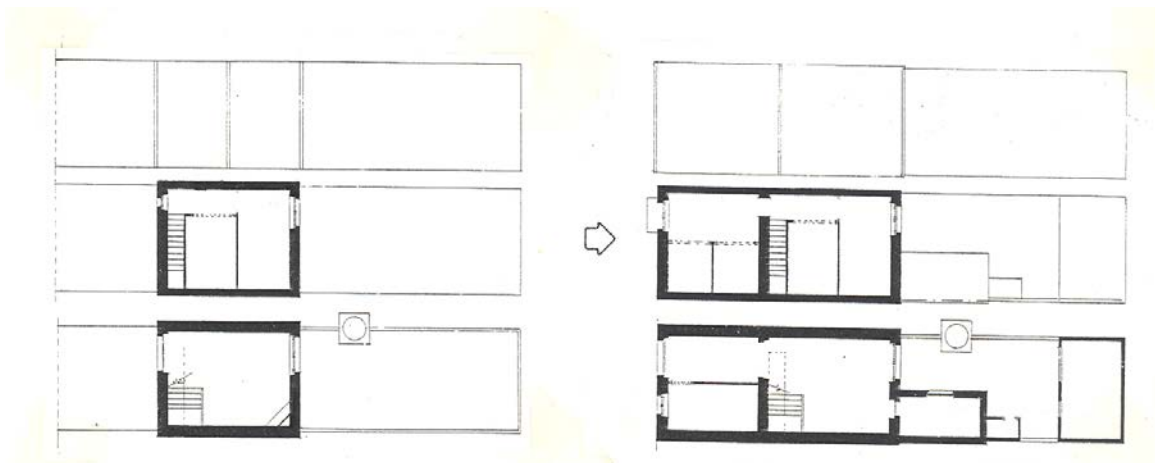
Això vol dir que, en cercar els elements d'identificació zonal dels diferents àmbits urbans d'una població, mai no es podrà analitzar amb els mateixos criteris i instruments les tipologies del nucli antic que les de les àrees urbanes modernes. Fins i

tot, parlar d'una tipologia urbanística de "casco antiguo" o nucli antic, com es fa quasi sempre en el planejament -o es feia en aquells Plans derivats del Pla Provincial del 63- és, segons com es miri, una aberració, ja que un casc antic viu es caracteritza, precisament, en el fet que conté una mescla de tipus d'edificis de diferents moments històrics¹⁵.

Cada casa és una cèl·lula urbana que es renova quan envelleix, amb independència cronològica de les seves veïnes i amb vocació d'expressar autònomament la seva identitat. Així, doncs, quant més "viu" és un nucli antic, més "modernes" són les seves cases -cadascuna segons la seva època- i menys uniforme el seu estil. Arenys de Mar ha estat, en general i al llarg dels temps, una població viva, i és per això que són escassos els tipus edificatoris més antics, però això no impedeix que tinguem prou mostres o testimonis documentals per fer-nos una idea de l'evolució de la tipologia edificatoria del nostre nucli antic.

¹⁴ Ens referim especialment a la definició de la qualificació urbanística anomenada "Casco Antiguo" -extreta del "Plan General Provincial de Barcelona"- que s'usava, per als nuclis vells de població, a quasi tots els Plans Generals dels anys 60 i primers 70, d'una forma no sempre adequada.

¹⁵ Aquí entrariem en el que Aldo Rosi anomena la "teoria de la permanència" en "La arquitectura de la ciudad".



- La "casa-cuina" com a nucli del creixement orgànic d'un habitatge.-



- Una casa encara reculada que resta al carrer del Tossal.-

LES CASES DE CÓS

En general, a les parcel·lacions dels segles XVI al XIX el mòdul de parcel·lació -l'amplada de les parcel·les- és sempre el "cos". El "cós" tenia 27 pams (sobre 5,25 m.)¹⁶ que és la llum que pot ser coberta amb bigues de fusta normals. No totes les parcel·les, però, són d'un cos. Els edificis significatius, com els que abans hem estudiat, lògicament, sempre en tenen més d'un. És també força freqüent trobar parcel·les d'un

cos i mig que, posteriorment, han estat partides en edificar-s'hi dues cases.

No totes les cases es bastien, des del principi, completes i alineades al carrer. La majoria tenien un procés de creixement orgànic similar al de la mostra que hem pres, corresponent a una casa del carrer del Tossal -per tant sobre una parcel·lació del segle XVII- que expliquem a continuació.

Sobre un "cos" es basteix una primera construcció -una "casa-cuina" segons definició de Pons i Guri- d'uns 8 metres de fons i reculada uns 5 metres de l'alineació del carrer. Les parets laterals són mitgeres i tenen un gruix de 50 a 60 cm. Es compon de planta baixa i un pis i es cobreix amb teulada vessant cap a les façanes. A la planta habitacions -o, si es prefereix, una habitació i una alcova-

La primera ampliació que s'hi fa consisteix en edificar fins a l'alineació del carrer, traslladant els elements de la vella façana interessants i completant la nova. La segona ampliació consisteix en el petit cos de la cuina sortit cap al pati posterior o "eixida".

Amb aquestes ampliacions s'arriba al model arquetípic de casa del nucli antic. Consisteix en una planta baixa dividida transversalment per l'escala, amb l'entrada i una habitació o

¹⁶ "La casa de cós de Mataró" (v.b.)

magatzem lateral, al davant, i el menjador donant pas al cos sortint de la cuina, al darrera. A dalt, una planta pis amb habitació amb alcoves al davant -la principal- i al darrera. A sobre hi havia les golfes que arribaven fins al "badalot" de l'escala que sovint donava a un terrat. Algunes cases en lloc de golfes tenien un segon pis i les de més categoria, segon pis, i golfes

.A "l'eixida" es trobava quasi sempre el pou -normalment mitjaner-, animals domèstics -cort pel cavall, pallissa, conillers, etc.- i, fins i tot, algun mínuscul hortet. Aquestes "eixides" a les cases burgeses del segle XIX es transformen en jardins romàntics, alguns força interessants.

Les façanes d'aquestes cases, malgrat el pas dels diferents estils arquitectònics de cada època, mantenen una unitat estilística que donarà un fort caràcter als carrers de la població: portal i finestral a la planta baixa, balcó i finestra a les plantes pis i espiralls quadrats a les golfes. L'aigua de les teulades -sempre amb pendent cap al carrer- és recollida en una "tortugada"¹⁷ fins la "canal"¹⁸ (25) vista que les aboca sobre el carrer.

Es la tipologia edificatòria més corrent, no només al Maresme, sinó, segurament, a la major part de Catalunya, però el que sempre havia cridat l'atenció en el cas d'Arenys de Mar era la proporció i la qualitat material dels seus portals, formats per brancals i arc escarser de pedra, l'esveltesa i treballat dels quals depèn de l'època en què varen ésser tallats¹⁹.

La unitat tipològica i estilística -no pas seriació- de molts conjunts de cases de trams de carrers que encara romanen dempeus, fa pensar que, si bé no eren actuacions unitàries en el

sentit que ho entenem avui, sí que devien ser sèries de cases bastides pel mateix mestre d'obres.

Aquesta unitat tipològica del nucli de la Vila no només era perceptible en els fronts edificats dels carrers, sinó que -gràcies al domini de les teulades- també ho era des de les nombroses vistes que de la Vila es podien prendre des dels punts alts²⁰

Tornant a l'evolució de la nostra casa de mostra, veiem com en els anys quaranta s'adapta la planta pis com a una vivenda completa -més compacta, és clar- deixant la planta baixa com a obrador i magatzem. Les restants transformacions ja són les dels anys seixanta amb el següent ordre: Es remodela l'escala del primer pis i es basteix una altra vivenda al segon. Se n'hi afegeix un tercer -o un àtic, o ambdues coses-. Es buida la planta baixa tot convertint-la en garatge. D'aquestes transformacions en resulta un autèntic prototip de "mini-bloc" dels anys setanta.

Amb aquestes importants transformacions es trenca definitivament la unitat tipològica i estilística de l'època anterior, tant als fronts edificats com al "sostre" de la població, amb el domini del terrat -als nous tipus d'edifici- contenidor de tota mena d'instal·lacions.

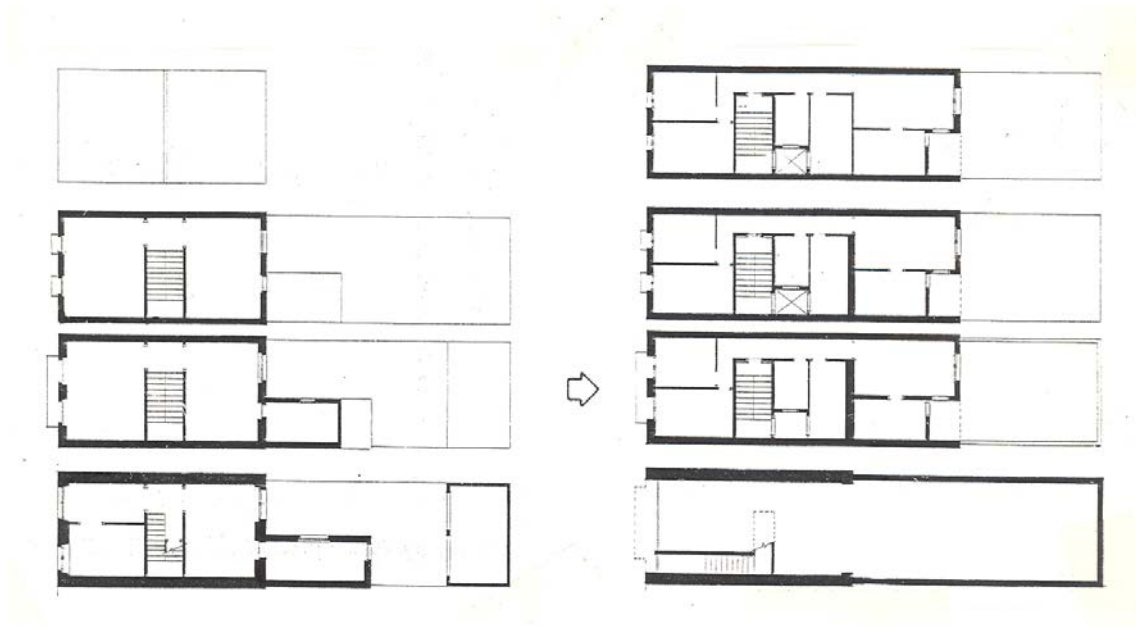
Les normes urbanístiques dels anys vuitanta posen fre a aquest últim tipus de transformació en reduir les fondàries edificables i limitar les alçades a planta baixa més dos pisos. Això està donant lloc a la consolidació d'un altre tipus: el de, altre cop, casa unifamiliar, però amb la planta baixa destinada a garatge i magatzem, i la vivenda, en dúplex, a les dues plantes pisos, és a dir, poc diferent del de les cases arrenclerades tan promogudes en aquesta dècada.

¹⁷ Cornisa amb canal de recollida d'aigües.

¹⁸ Baixant ceràmic o metàl·lic.

¹⁹ Badosa/Espriu. "L'arquitectura popular a Arenys de Mar"

²⁰ Fotografies aèries del vestíbul de l'Ajuntament. Aprox. 1960.



- Prototip de casa del segle XIX i principis del XX.-

Prototip de casa transformada en petit bloc de pisos a la segona meitat del segle XX.-

3.1.5.- LES PRIMITIVES ACTUACIONS MUNICIPALS DE MILLORA DEL TEIXIT URBÀ

Tal i com hem vist, fins el segle passat, a banda de les petites parcel·lacions que progressivament s'anaven produint als marges dels rials i, sobre tot, dels antics camins, totes les actuacions urbanístiques de creixement del nucli històric que trobem consisteixen en l'obertura d'algun nou vial a través d'alguna gran finca amb la parcel·lació del sòl en "còssos", a banda i banda d'aquell.

Les promocions de les cases es feien individualment, cos a cos i, segurament, amb diferències cronològiques importants entre elles, llevat dels casos concrets en què una marcada unitat tipològica -grups del carrer de la Torre, d'en Titus, etc.- palesen que es tracta de construccions contemporànies i, potser, bastides pel mateix mestre d'obres.

Al segle XIX, però, ens apareix la primera actuació pública, prou documentada, d'obertura i urbanització de vial, en una de les parts més mal consolidades del nucli, de les que avui en diríem actuacions "de reforma interior". Es el cas de l'obertura del carrer de la Revolució, l'instrument de la qual és un "*Plano geomètrico de una calle que ha proyectado el Ayuntamiento de Arenys de Mar que unirà la de la Yglesia con las de la Torre, Rial, Tussol y otras*"¹ (30). El projecte és del 1860 i calgué una revolució -"la Gloriosa" de 1868- perquè una "Comissió Popular" el pogués tirar endavant el 1869².

Quant a antigues actuacions en edificis públics, que tenen una incidència directa beneficiosa en el teixit urbà del moment, volem destacar la de la conversió en carrer del "túnel"

del pas Sota Estudi mitjançant l'extinció d'aquest edifici.

Però, potser, les actuacions públiques del segle XIX més importants són les obres d'urbanització per a la transformació en passeigs de les franges marginals del rial de Sa Clavella, la Riera o el front marítim -de les quals en parlarem més endavant, en tractar de les actuacions en infraestructura.

Aquestes actuacions de construcció de passeigs a la Riera, trams del rial de Sa Clavella i Passeig de Mar, fan que es consolidi el gir dels fronts edificatoris de les velles parcel·lacions amb la qual cosa es formen els actuals eixos urbans representatius, amb promocions residencials o d'equipaments realitzades, també, de forma individualitzada³.

¹ Cartografia, plans i projectes: nucli antic.

² Pons i Guri: "Els noms dels carrers d'Arenys".

³ Al plànol de 1858 es pot veure, encara, com molts "patis de l'eixida" (posterior) donen a la platja



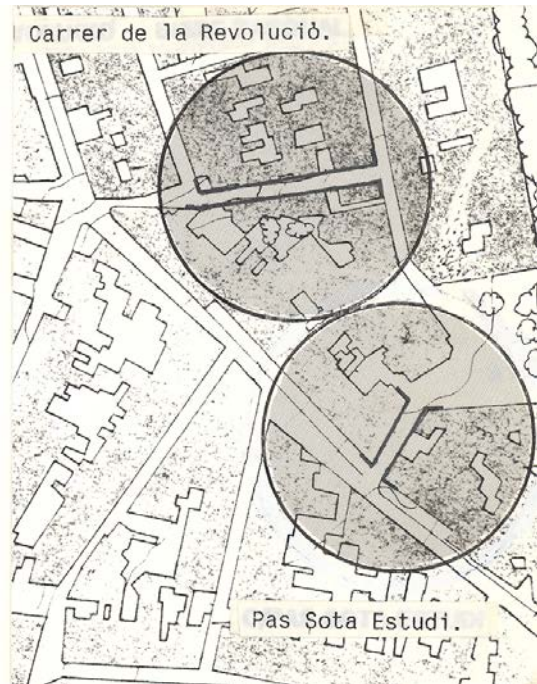
- El carrer "de la Revolució".-



- Les mancances de pas vistes al plànol de 1858.-



- El "Pas de Sota Estudi".-



- Les obertures del carrer i el pas.-

3.1.6.- EL DESDOBLAMENT DE FRONTS DE FAÇANA.

Val la pena de fer una reflexió sobre quin ha estat el procés prototípic seguit, al llarg del temps, per a l'edificació en els solars del nucli antic d'Arenys de Mar⁴.

En el seu origen, tots els solars - modulats en còssos (27 pams: 5,25 metres) són generalment molt allargassats i poden anar des del carrer que genera la parcel·lació a la qual pertanyen, fins als darreres dels solars de la parcel·lació veïna. Aquest seria el cas dels del carrer d'en Cantalagrella -avui Escolàpies-, del carrer Nou -avui Bisbe Vilà Mateu-, etc.. Però també és possible que pel darrera donessin -amb uns límits més o menys indeterminats- a la part alta d'un turó -com els cossos del costat muntanya del carrer del Tossal-, o bé a un rial o riera.

En qualsevol dels casos, la primitiva edificació era quasi sempre de planta baixa i, com a molt, un pis i, tal com abans hem explicat, majoritàriament, es començava per la "casa-cuina", reculada del carrer i donant, així, lloc a dos patis, el del davant -fins que s'edifiqués completant la casa- i el del darrera o "eixida".

Però el que més ens interessa de les transformacions dels segles XVIII i XIX és el gir dels fronts de façanes i el desdoblament de les parcel·les que donaven al Rial i, sobretot, a la Riera i a la platja. Ens referim a les parcel·les dels corresponents costats dels carrers de Sant Joan, d'Avall, Ample, - pel que fa al front marítim, dels de les Margarides i de l'Església- pel que fa a la Riera i del d'Amunt i de la Torre pel que fa al rial de Sa Clavella.

Aquest gir del front de l'edificació principal amb el desdoblament -quasi sempre- de les parcel·les es dona a mesura que es consolida el caràcter urbà d'aquests espais abans urbanísticament marginals i només entesos com a canals de transport -els sorral de la Riera per al terrestre i les platges per al marítim-.

Efectivament, a partir del segle XVIII, la Riera es converteix en el principal carrer d'Arenys de Mar en tenir-hi la façana principal les noves cases nobles, restant els carrers matriu com a entrades posteriors, en el cas que no s'hagués produït la segregació de la parcel·la en els dos fronts.

La tipologia edificatòria arenyenca s'adapta als inconvenients de les rierades, tot modificant alguns elements. Es el cas dels portals que a la Riera contenen les guies per les fustes de protecció de l'aigua a les parts baixes, la forta alçada dels graons d'entrada -amb el primer sortit cap a fora- i les portes obrint cap a fora, per convertir-se en autèntiques "comportes" d'aigua per les rierades més intenses.



- La Riera l'any 1865.-

⁴ Cal veure l'estudi d'aquest tipus fet, per a la ciutat de Barcelona, per Joan Antoni Solans "De las construcciones a los edictos de obrera, de los edictos a las ordenanzas municipales, de las ordenanzas a las normas urbanísticas". Revista Arquitecturas bis, n 5 gener 1975. biblio.



- La Riera l'any 1920.-

El gir del front edificat cap al front marítim, però, és molt més tardà i desigual. Fins i tot la part del passeig Xifré, després de l'actuació urbanística del passeig, mantingué el seu caràcter d'àrea de jardins posteriors, això sí, d'una forma ben elegant i senyorívola. De fet, el gir de l'edificació cap el front marítim es produeix, de debò -d'una forma a voltes traumàtica, però inevitable- en les èpoques recents.

Així en base al pla 70, es comencen a bastir en aquests fronts, edificis de blocs entre mitgeres de planta baixa i sis pisos o més, a voltes amb la mateixa parcel·lació de les cases de cós. Amb el Pla 82, l'alçada es redueix a planta baixa i quatre, amb la qual durant les tres últimes dècades, s'acaben de consolidar el front del Passeig Xifré –amb els patis al davant- i el de Platja de Cassà –a ran de carretera-.

Un fenomen semblant es produeix -si bé, d'una forma també tardana- en els casos de les parcel·les obertes als turons. Es el cas de les parcel·les altes del carrer del Tossal que en desdoblar-se formen el front del carrer de "Sant Pere el més alt". En aquests casos, però, el nou front edificat no relleva en importància al primer.



- La transformació del Passeig de Mar.-

3.1.7.- LA DENSIFICACIÓ DE LES ULTIMES DÈCADES.

Amb el "boom" demogràfic i turístic dels anys seixanta del segle XX, és quan es produeix de debò, la gran densificació del nucli antic de la població, per la transformació de les cases unifamiliars tradicionals en cases de pisos.

Aquests "miniblocs" es consoliden amb la transformació dels següents paràmetres:

- La fondària edificada, que era normalment de 10 a 12 metres –a més del cos de la cuina, que sobresortia-, passa a ser d'uns vint metres, per tal que hi càpiga una vivenda per planta.

L'alçada passa a ser de planta baixa més tres pisos (durant el principi de la dècada també s'hi feia un "àtic" que, en realitat, era un quart pis un xic reculat de la façana davantera. A la Riera i al passeig de Mar, aquesta alçada es converteix en planta baixa, entresol i cinc pisos (i als primers temps, a més, l'àtic).



- La transformació de "la Davallada" vista des d'amunt.-



- La transformació de "la Davallada" vista des d'avall.-

En els solars que donen als carrers que foren antics camins de dalt de les penyes, com és el cas dels del carrer de l'Olivar -la plana del Paradís i els del carrer de Sant Pere- camí de la Pietat (per citar-ne alguns dels més coneguts), és on es generen els edificis entre mitgeres més desmesuradament alts, perquè es sumen les quatre plantes d'alçada sobre la rasant del carrer de dalt amb les generades per la important diferència de nivell entre aquest i el carrer de baix.

Això fa que les dues vores del nucli antic per les penyes –el sector del carrer de l'Olivar per la vora de la plana del Paradís i el sector del carrer de Sant Pere el Més Alt i camí de la Pietat per la vora del turó del Cementiri- siguin els primers camps de maniobra del sector privat, en la construcció de blocs d'habitatges per satisfer la forta pressió de la demanda, fruit del moviment demogràfic dels primers anys seixanta.

Totes aquestes obres gaudeixen de llicència municipal i de l'examen dels corresponents expedients municipals⁵ (34) se'n dedueix que la coincidència entre el projecte i l'obra realitzada és molt superior que la de la majoria d'obres de transformació de cases antigues que abans hem esmentat. No es pot, doncs, parlar d'irregularitats legals urbanístiques dels promotors, sinó d'una forma d'entendre el planejament -o la manca de planejament-, per part de l'administració, desafortunadament pròpia de l'època.

La desmesurada proporció de la massa edificada respecte dels espais públics oberts, es palesa en els gràfics de la figura 36 sobre l'evolució de la secció d'unes illes tipus -una del costat Riera i l'altre del costat turó-.



- Les teulades d'Arenys durant la nevada de 1962.-

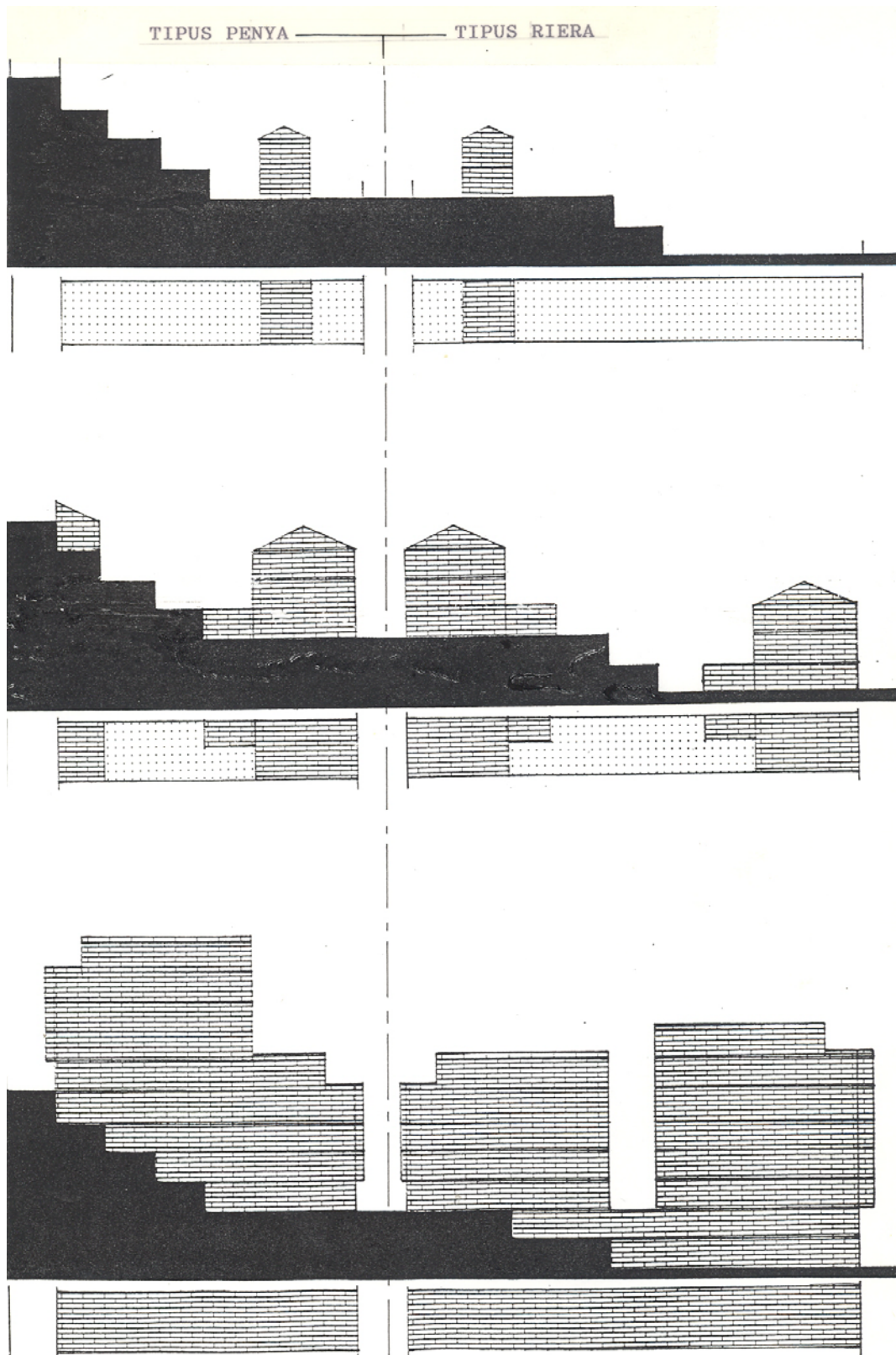
Malgrat que al final de la dècada dels Aquesta densificació també ha tingut un efecte negatiu directe sobre la visió del conjunt de la Vila des dels punts alts. Tots els edificis significatius que li donaven identitat, resten "engolits" pel mar de terrats, caixes d'escala, dipòsits i antenes, que han elevat desmesuradament el seu nivell

Malgrat que al final de la dècada dels seixanta i durant tota la següent, amb el desenvolupament dels sectors d'eixample de la població, es va començar a atenuar una mica -no gaire- aquest procés, no es va apreciar una certa tendència a

l'aturada d'aquesta transformació -de vivenda unifamiliar a "minibloc" de pisos, fins als anys vuitanta- en bona part perquè les ordenances eren més restrictives i, també, perquè es tornà a apreciar aquella primera tipologia edificatòria.

Es evident, però, que amb els instruments urbanístics Els del moment d'escriure aquest treball - Ordenances del Pla General i Pla Especial de Protecció del Patrimoni- no és possible endegar una autèntica recuperació del nucli antic, sinó que calen altres instruments més concrets i que incideixin en la gestió.

⁵ Expedients de l'Arxiu Municipal n: -/1960, 313/1961, 217/1963.



- Evolució de la secció de la illa de cases prototipus: des de l'inici fins els anys setanta.-



- El nucli antic a principis del segle XX.-



- El nucli antic alks anys 80.-



- El nucli antic, avui, des de "la Plana del Paraiso"

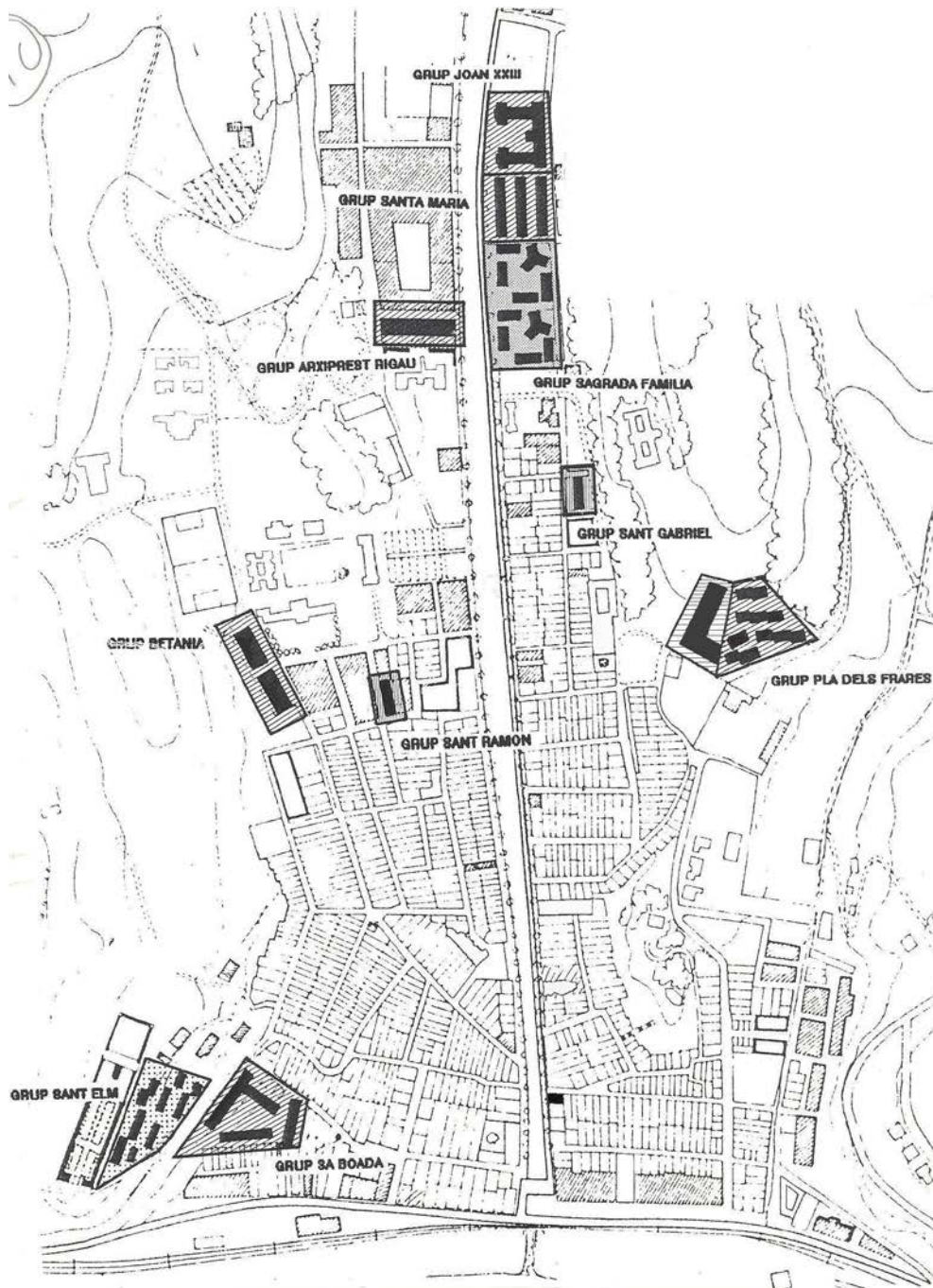
3.2.- LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES DE TIPUS RESIDENCIAL O TURÍSTICO-COMERCIAL.

Després d'haver fet un anàlisi del nucli antic d'Arenys de Mar, passarem a revista a totes les actuacions que han configurat el parc d'habitatges, d'apartaments i d'hotels, de les actuals àrees urbanes, segons si pertanyen a les actuacions d'habitatge social, a les operacions immobiliàries residencials privades, a les actuacions amb finalitats inicialment turístiques, o a les dites "urbanitzacions" o "ciutats-jardí" d'habitatge unifamiliar, aïllat o en filera, amb la formació dels darrers eixos estructuradors

Per fer-nos una idea del volum del sector de la construcció direm que Arenys de Mar tenia, l'any 1986, 4.978 habitatges dels quals 2.931 eren de primera residència, 1.650 de segona i 397 vacants. Les llicències de obres majors concedides per l'Ajuntament voltaven, als anys 90, la mitjana de 25.000 m². construïts anualment¹, augmentant fortament els creixements del parc d'habitatges durant la darrera dècada de febre immobiliària i aturant-se en sec amb l'esclat de la bombolla i la entrada a la crisi actual (14 habitatges iniciats el 2011)².

¹ Dades extretes del treball de Miquel Rubirola "Arenys de Mar: una economia diversificada vers el terciari".

² Dades de IDESCAT.



- Situació de les actuacions.-

LLEGENDA



Cases Barates



Patronat de Vivendes Santa Maria



..... „Obra Sindical del Hogar”



Caixa de Pensions



Incasol Adigsa-Ajuntament

3.2.1.- LES ACTUACIONS D'HABITATGE SOCIAL.

Diffícilment podrem entendre el creixement del nucli de la població d'Arenys de Mar, no és tenint en compte les actuacions d'habitatge social fetes pels antics ajuntaments, el Patronat de Vivendes Santa Maria, l'Obra Sindical del Hogar, l'Obra Social de La Caixa i, fins i tot, la

darrerament realitzada entre l'Ajuntament i la Generalitat.

Al plànol anterior podem veure com aquestes actuacions configuren les directrius de creixement de la primera residència de la vila.

a) LES "CASES BARATES".

Les primeres actuacions del que avui en diríem "habitatge social" o "vivenda de protecció oficial" es realitzen al començament de la dècada dels cinquanta, sota la reglamentació de "cases barates"³, essent-ne el promotor l'Ajuntament.



- "Cases Barates" del carrer de Sant Ramon.-



- "Cases Barates del carrer de Sant Gabriel.-

Es basteixen dos blocs, corresponents a dues actuacions diferents -la del carrer de Sant Ramon i la del carrer

de Sant Gabriel - segons projecte de l'arquitecte Valls, de febrer de 1949⁴ (36).

La del grup del carrer de Sant Gabriel es realitza en terrenys que havien estat de la finca del col·legi de la Presentació.⁵ La del carrer de Sant Ramon, és en els terrenys dits de "Can Pi" -sobre l'antic Sa Voga-, que constituïen la reserva de creixement urbà d'aleshores. L'obra s'adjudica a Edificios i Estructuras S.A. el 1952⁶.

Aquestes actuacions són del tipus de bloc d'habitatges de poca alçada i, dins de la seva modèstia, s'integren prou bé en el teixit urbà d'aleshores, ja que s'assenten en les prolongacions dels corresponents carrers i, en regular les alineacions de l'edificació, no es perd la proporció entre l'alçada de bloc i l'amplada de l'espai del carrer.

³ Vegeu "La vivienda social", C.A.U. n.42.

⁴ "Proyecto de viviendas ..." Cartografia, plans i Projectes. 2.9 nucli antic.

⁵ El text de la llegenda de la fotografia de l'A.H.F.F., d'on s'han tret aquestes dades, ens diu "terrenys cedits per la Presentació".

⁶ Llegendes de la fotografia de la construcció de l'edifici. A.H.F.F.

b) LES ACTUACIONS DEL PATRONAT PARROQUIAL DE VIVENDES DE SANTA MARIA.

El patronat parroquial de vivendes de "Santa Maria", neix per donar una resposta local al greu problema de la mancança de vivenda social, que resulta del creixement demogràfic produït des del final dels anys cinquanta fins al començament dels setanta.

De la mateixa manera que a les "cases barates" abans esmentades, el projecte de totes aquestes actuacions és de l'arquitecte Manel Valls, i es caracteritzen per utilitzar el tipus d'edifici de bloc de pisos baix -de planta baixa i tres o quatre plantes- disposat de tal forma que tingui la màxima simplicitat constructiva -per minimitzar els costos sense perdre solidesa- i amb una distribució higienista i funcional, coherent amb els criteris del CIAM -únics dominants en aquells moments, ja que no es valorava, com ara, la integració en l'entorn urbà preexistent -⁷.

A diferència d'ara, l'urbanisme no generava reserves de sòl per a habitatge social, i, el Patronat, necessitava actuar amb preus d'adquisició de sòl baixos i, per tant, no especulatiu, però, en no ser un organisme de l'administració pública no tenia competències per actuar amb sistemes expropiatoris o similars, per la qual cosa actuava quasi sempre en finques que eren propietat d'institucions amb fins no lucratiu, com ho són les religioses.

En conseqüència, aquestes actuacions, generalment, es realitzen en terrenys als quals els manca gran part de la urbanització i, fins i tot, l'obertura d'alguns vials, previstos al planejament d'aleshores i amb el sistema d'actuació indeterminat. Cal

recordar que, no fou fins al planejament dels anys vuitanta que es van determinar els "Sistemes d'Actuació" per a l'obtenció dels diferents vials i la seva urbanització..

Atès que l'objectiu del patronat no era l'execució del planejament municipal sinó l'obtenció de vivendes dignes amb un cost mínim, es realitzava la urbanització mínima necessària pel grup de vivendes, mentre, quasi sempre, restava sense ni tan sols obrir la resta del sistema viari perimetral.

Malgrat això, cal dir que l'ordenació dels blocs, la majoria de vegades, ha generat espais urbans vius i no privatitzats, la qual cosa fa que hagin estat un bon model de cèl·lula de creixement de la població.

Les actuacions del patronat que ens interessin són:



- El grup Santa Maria.-

1- EL GRUP DE VIVENDES DE "SANTA MARIA".- És la més antiga -1962-1964- i es tracta d'una illa ordenada amb el sistema de blocs arreglerats -tres, l'un darrera l'altre-, amb bona orientació i suficientment espaiats pels criteris higienistes, però que no generen espais urbans comuns d'interès.. El projecte del primer bloc, amb front a la Riera, és de 1961 i amb aquesta actuació, s'inicia l'autèntic creixement de la població riera amunt, tot saltant el "cinturó" de convents -i finques d'altres institucions- que aleshores constituïa

⁷ El repertori tipològic de l'època es resumeix molt bé en el llibret divulgat pel C.O.A.C. de Barcelona "Urbanismo para todos", de F. Folguera.

el límit del nucli urbà⁸. El solar procedeix de la compra d'una segregació de la finca de can Vilaplana. El constructor és Grau-Batet i l'obra finalitzada, és beneïda pel bisbe de Barcelona Dr.Modrego el 23 de juny de 1962⁹

El projecte del segon i tercer bloc, ja provoca un contenciós amb un dels residents en habitatge unifamiliar aïllat de l'altre costat del carrer Pompeu Fabra en veure com amb aquest tipus d'ordenació l'últim bloc dona "l'esquena" al esmentat carrer, paral·lel a la Riera. La proposta és defensada per l'arquitecte i els promotors -i el bloc s'acaba realitzant- però avui veiem que els temors del denunciant eren fonamentats¹⁰.

2- EL GRUP DE VIVENDES JOAN XXIII.- És el que es basteix a continuació -1965- a l'illa de més amunt. En aquest cas, per la seva disposició en forma de "U" oberta cap a la Riera, genera un espai urbà que, si bé no és pròpiament una plaça, sí que és un espai de relació suficientment qualificat.



- El grup Joan XXIII.-

3- EL PRIMER GRUP DEL PLA DELS FRARES.- En el moment de bastir-se, el 1972, aquest grup quedava molt despenjat del teixit urbà perquè, la infraestructura viària d'accés, no va ésser realitzada llavors, sinó amb posterioritat.

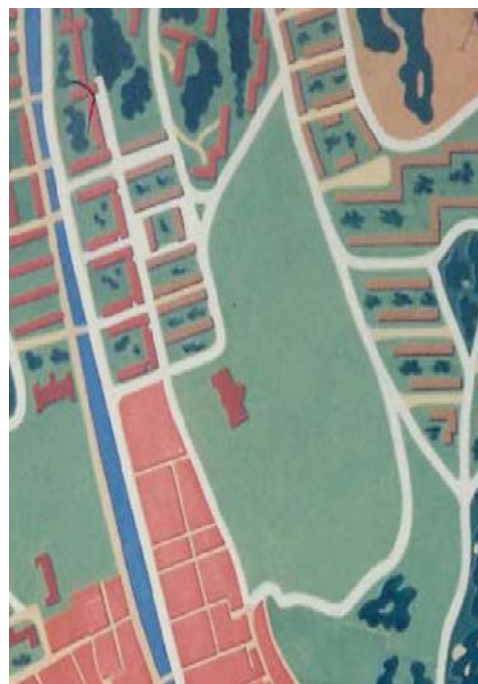
⁸ Ex.Mun. 64/1961.

⁹ Llegendà de la fotografia de la construcció de l'edifici. A.H.F.F.

¹⁰ Ex.Mun. 382/1962, amb denúncia de Alfredo Sanahuja.



- El primer grup del Pla dels Freres.-



- El "pla dels Freres al Pla General de 1957.-



- El "pla dels Freres al Pla General de 1970 amb el vial d'accés.-

L'Ajuntament va col·laborar també, a la llarga, en aquesta actuació, urbanitzant un dels accessos, el de la Plana del Paradís i el del carrer de l'Olivar. Restà, però, per obrir el que, segons el planejament de l'època -Pla 70- havia d'unir aquest barri i la

Plana-Bareu amb la part alta de la Riera -a pesar d'haver-se realitzat el Projecte tècnic- a causa de l'oposició del Convent de Caputxins -propietaris dels terrenys facilitats per a l'actuació-, perquè els dividia la finca restant.

4- ELS GRUPS DEL PASSEIG ARXIPREST RIGAU I DE VIL·LA BETÀNIA.- Consisteixen en blocs lineals amb jardí al davant, bastits el 1969 i el 1973, respectivament, als corresponents solars segregats dels fronts de vial de les finques del Patronat Torrent (Asil) l'un, i de Vil·la Betània (Xurigueres) l'altre.

EL GRUP DE SA BOADA.- De l'any 1977, es situa al cèntric solar de l'antiga fàbrica de gas. Com sempre, no es realitzen tots els vials previstos al Pla General (el carrer que havia d'unir la Plaça de l'Estació amb el carrer Sant Pere i el Barri de Pescadors) ni l'ordenació dels blocs segueix les pautes de les alineacions del casc antic on s'insereixen, però el fet d'alliberar com a plaça pública el gran espai central aconsegueix un important efecte integrador i requalificador del barri.



- El grup de Sa Boada.-

b) LES ACTUACIONS DE L'O.S.H.: EL GRUP DE SANT ELM.

Es tracta d'una actuació de la "Obra Sindical del Hogar"¹¹ de 100 vivendes en l'any 1964, segons projecte dels arquitectes Luis M^a Escolà i Juan Masriera, promoguda per la Confraria de Pescadors a través de la "Delegación Nacional de Sindicatos", O.S.H.¹²



- Grup Sant Elm.-

Consisteix en un conjunt de tretze escales de blocs de pisos de poca alçada, disposats tots amb la mateixa orientació en els terrenys tocant al Cementiri, al vessant de llevant del turó del mateix nom.

Malgrat la seva posició privilegiada – es un autèntic mirador- la seva posició respecte al cementiri la fa una actuació de poca qualitat, en el aspecte urbanístic. Era una actuació molt dirigida a donar vivenda a estrats més modestos de la població i, en especial al important col·lectiu de pescadors. De aquí el seu nom patronal, Sant Elm.

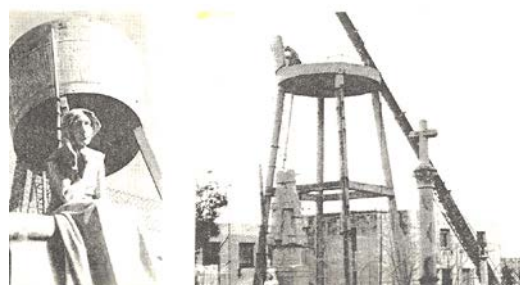
En el moment de bastir-se el grup, no hi havia legalment cap Pla General d'Ordenació, però en el fracassat intent del "Pla Baldric" de 1957, que estudiarem més endavant, es podia veure com aquests terrenys havien estat proposats com a zona verda.



- Col·lisió urbanística amb el cementiri.-

Si hagués prosperat aquesta frustrada proposta de planejament o alguna alternativa més pragmàtica, però suficientment estudiada, s'hauria evitat la forta agressió al paisatge de l'entorn del espriuà "Cementiri de Sinera" que va significar aquesta actuació, així com el recíproc efecte degradant que es produeix, entre els últims blocs i la part monumental del cementiri. No es va fer, doncs, cap tipus d'acció urbanitzadora ni tan sols es varen deixar les reserves viàries mínimes (els dos últims blocs són tan arran del cementiri que escanyen el vial de carena obert posteriorment).

Amb l'actuació realitzada per ADIGSA als anys 80, es va procedir tan a regularitzar la situació de les vivendes, com a reurbanitzar el sector, procedint, entre altres coses, a la demolició del dipòsit d'aigües que, per la seva ubicació respecte e la part monumental del cementiri, s'havia convertit, per a la població, en un autèntic "antimonument".



- El dipòsit del grup i el seu enderrocament.-

¹¹ Vegeu "La Obra Sindical del Hogar", Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, n.105.

¹² Ex.Mun. 168/1964.

c) LES ACTUACIONS DE "LA CAIXA": EL GRUP "SAGRADA FAMÍLIA".



- L'edifici de "la Caixa" a la Riera.-

La primera actuació de l'obra social de "La Caixa" és la de l'edifici de la Riera, cantonada amb el carrer de la Perera, del 1957, segons projecte de l'arquitecte Linus Monge¹³, on la institució hi va tenir la seu fins als anys 80. Però la que a nosaltres ens interessa, pels seus efectes en el creixement de la Vila, riera amunt, és el grup "Sagrada Família". ubicat a les dues illes de la part del davant de l'Horta Matances¹⁴. L'actuació va consistir a bastir un conjunt de blocs de pisos que, a causa de les altes torres que, a més dels blocs baixos, componen l'ordenació del conjunt, donaren com a resultat una forta densificació de l'edificació en aquest àmbit.



- El grup Sagrada Família.-

El projecte, dels arquitectes Claret i Monge, és de 1965 i, a causa del que abans s'ha dit, en aquest cas sí que hi va haver un instrument urbanístic, sinó

previ, almenys simultani al projecte i la corresponent llicència municipal d'obres¹⁵. L'instrument en qüestió era l'"Estudio Volumétrico y de Ocupación", que fou aprovat per la C.P.U. el 12 de juliol de 1965. Aquest era un instrument molt usat a l'època i formalment semblant als postreiors Estudis de Detall, però realment utilitzat per a legitimar edificabilitats singulars en determinats sòls que no tenien planejament general definitivament aprovat.

Es, doncs, una altra actuació bàsicament pensada per alleujar els problemes creats per la forta demanda de vivenda social del moment i també inspirada en els mateixos criteris higienistes i funcionals que abans hem descrit per a les altres actuacions. Urbanísticament, però, a causa de l'ordenació de planta en estrella i de la gran alçada dels blocs, els espais urbans generats, malgrat ser públics, potser no aconsegueixen tenir tota l'entitat urbana que fora desitjable per al seu bon emplaçament.



- Les places interiors.-

Bo i això, l'encert de reservar les plantes baixes per a locals comercials, ha permès que es formés un necessari –i adient- nucli comercial en aquest marge esquerre de la part alta de la Riera.

¹³ Ex.Mun. 267/1957.

¹⁴ Pel que fa a aquest terreny, s'havien fet gestions per a ubicar-hi un edifici escolar (el Col·legi Cassà que, finalment, no es va traslladar sinó que es va ampliar).

¹⁵ Ex. Mun. 351/1965.

d) LES NOVES ACTUACIONS D'HABITATGE SOCIAL.

A partir de la dècada dels 90, en la prolífica legislació urbanística les reserves de sòl per a habitatge social passen a ser obligatòries i cada cop més regulades per a tots els sectors de sòls urbanitzables o no consolidats que es desenvolupin en qualsevol municipi.

Malgrat això, l'actuació d'habitatge social que es realitza a Arenys de Mar el 2002, es fa encara en un sòl adquirit pel sistema tradicional, es a dir per cessió de fragments de les grans finques de cinturó de convents i institucions, en aquest cas, per segona vegada a la finca dels frares.



- Ortofoto actual del "pla dels Frares".-

Com ja s'ha vist la condició prèvia a la cessió devia ser la supressió del carrer d'unió transversal de l'eix de la Riera amb l'eix del Bareu, projectat des del Pla 70 i mantingut pel Pla 84, que malgrat la idoneïtat de la seva traça, partia la finca del convent dels caputxins. Així el 18 de juny del 2002 s'aprova definitivament la Modificació Puntual del PGO que elimina la traça d'aquest important vial i el trasllada – sense concreció tècnica- cap el darrera, on hi ha l'actual accés a dalt de la finca de la Presentació.

Obtingut així altre cop el sòl per cessió altruista o, en tot cas, no obligatòria, ADIGSA construeix l'edifici d'habitatges

socials i urbanitza estrictament els carrers laterals que precisa l'edifici, restant altra cop pendent de realitzar el vial que, ara a través de la finca de la Presentació, ha d'unir viàriament els eixos de la Riera i el Bareu.



- El PGO del 82 i el POUM del 2006.-

Tot plegat fa que, avui, s'hagi de qüestionar la idoneïtat del procediment urbanístic seguit en aquestes actuacions doncs no fan més que ignorar uns importants dèficits d'infraestructura urbanística municipal i traspassar-los al futur amb els problemes agreujats.

Les següents actuacions d'habitatge social, correspondrien -ara ja si- als terrenys reservats a tal efecte per les actuacions urbanístiques en sectors residencials. Es el cas de les que s'han de realitzar al sector del Bareu contigu als blocs dels frares.



- La última actuació al pla dels Frares.-

3.2.2- LES PRIMERES ACTUACIONS DE TIPUS TURÍSTIC I HOTELER.

a) LES ACTUACIONS HOTELERES.

Arenys de Mar no és avui una població turística¹, però en els anys seixanta del segle passat sí que se la hi podia considerar.

Avui quasi no resten hotels al municipi, però, fins i tot al nucli antic n'hi havia hagut una colla que, poc a poc, van ser transformats en residències, centres geriàtrics -el cas de l'Hotel Floris, davant de l'estació-, o en apartaments com fou el cas de l'Hotel Raymond, bastit després de l'enderrocament, el 1966, de la decimonònica "Can Formosa", a la cantonada de la Riera amb el passeig de Mar² (49).



- La zona de l'hotel Titus i el restaurant Hispània.-

La zona hotelera més antiga de fora del nucli d'Arenys de Mar és la de l'Hotel Titus –avui també centre geriàtric- i el Restaurant Hispània, prop de Caldes d'Estrac. Les úniques actuacions fetes en aquesta zona foren les de condicionament del restaurant i l'ampliació de l'Hotel Titus, segons projecte de l'arquitecte Soteres del 1955. Malgrat tenir la corresponent llicència d'obres³, les edificacions arriben fins arran dels respectius marges de l'estretíssim rial del Canyadell (no hi passa ni un cotxe), tenint com a conseqüència

que, en impedir aquestes edificacions el seu eixamplament també es va impedir la urbanització i requalificació progressiva del sector.

Però el 'intent més important de crear una zona hotelera, durant l'època del "boom" turístic, es produeix al rial de Canalies, sobre el port. Els primers hotels es situen al davant de la carretera i els posteriors, rial endins.

Les actuacions del front de la carretera podem dir que s'inicien el 1954, amb el xalet que de seguida ocupà el Restaurant Montmar⁴. Seguiran els Hotels Arymar, Portimar i altres, amb successives ampliacions a la primeria dels seixanta⁵ (52). Tenen, també, un instrument urbanístic, anterior a la llicència d'obres, que és l'Ordenació Volumètrica de l'any 1958, que, com ja hem vist en altres casos, només es fa servir per tal que la C.P.U. n'autoritzi l'edificabilitat, a manca de Pla General.



- L'antiga zona hotelera del Montmar.-

El vial del rial de Canalies, no coincidia amb la seva llera sinó que fou obert pel marge esquerre. El rial no es cobrí fins que, aquest eix urbà, no es va acabar de consolidar per l'edificació i la seva urbanització es veu molt precària malgrat que el seu antic arbrat li dona un cert caràcter.

¹ Vegeu: "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari" de Miquel Rubirola.

² Ex. Mun. 29/1966 i 288/1964.

³ Ex. Mun. 5/1955

⁴ Ex. Mun. 81/1954.

⁵ Ex. Mun. 23/1961, 356/1961, 184/1962.



- La part baixa del rial de les Canalies.-

És en aquest eix on es varen bastir l'Hotel Carlos V, segons projecte del 1961 i el Carlos I del 1969, ambdós de Linus Monge com a arquitecte i principal promotor. Més amunt, ja a la pujada cap al Mal Temps, s'hi bastí l'Hotel Impala, segons projecte de l'arquitecte de Ros del 1961⁶. Avui, però, molts d'aquests hotels també s'han convertit en apartaments o -com en el cas del Impala- en centre geriàtric.

En darrer lloc, cal fer esment, dins

aquest tipus d'actuacions, de la residència de vacances de tipus social "Stella Maris", promoguda per una institució sòcio-religiosa -les "Hermandades del Perpetuo Socorro"-, avui també convertida en residència geriàtrica. Situada a segona fila del marge esquerre de la part alta de la Riera, fou també una actuació consistent en la simple edificació de la residència i el condicionament de la pròpia finca. Amb tot, en estar completament envoltada pels carrers de Can Vilaplana i de Pompeu Fabra, no tan sols no trencà el teixit urbà sinó que, amb les posteriors actuacions urbanístiques que donaren lloc a la plaça dels Països Catalans, s'hi integra perfectament alhora que el qualifica.

b) LES PRIMERES ACTUACIONS TURÍSTICO -RESIDENCIALS.

Malgrat que formalment aquestes actuacions són iguals que moltes de les que hem vist en tractar del marge esquerre de la part alta de la Riera, les esmentem en un grup a part perquè es tracta de promocions caracteritzades per ser directament dirigides a un turisme de segona residència atret pel port o per les platges.

1- LES "TORRES" DE L'ANTIC "CAN CATARINEU".

Es tracta d'una actuació molt representativa de la dècada dels 60, feta en els solars de les antigues fàbriques de "Can Catarineu", a banda i banda de la carretera vella, i consistent en la construcció de dues torres de tretze plantes.

La primera és l'edifici Portinyol, promogut per Spai, segons projecte de l'arquitecte Carmona, amb façana al port, i la segona és la Torre d'Arenys, promoguda pel grup Rossell amb projecte de l'arquitecte

⁶ Ex.Mun. 380/1961.

Avilés⁷, amb la disposició d'usos i espais propis de les promocions turístiques denses, és a dir, baixos comercials, discoteca al soterrani, piscina sobre la primera plataforma de l'edifici i apartaments als pisos alts.



- Edifici Portinyol.-

Aquestes actuacions tenen com a context el "boom" turístic de la costa i la consolidació de gran part del port d'Arenys com a port esportiu de prestigi, i que provocà fortes tensions sobre l'escàs sòl realment urbà que hi havia al davant, per la qual cosa no és d'estranyar que els propietaris de les obsoletes fàbriques aviat es decidissin a tancar-les i vendre el solar als grups immobiliaris barcelonins més representatius de l'època.

Malgrat no existir planejament general, (el Pla Baldric del 57, que qualificava aquesta zona com a industrial -com més endavant veurem- no havia reeixit), no hi va haver cap instrument de planejament previ als projectes per a les llicències d'obres corresponents.

⁷ Dades facilitades per l'aparellador municipal Andreu Bertran. Ex. Mun. 54/64 i 20/65.



- Torre d'Arenys.-

No ens ha d'estranyar, donat l'època a la qual ens estem referint, que primessin, com a criteris reguladors de l'edificació, la solvència tecnològico-financera de la promoció i l'argument abstracte de "modernitzar" Arenys de Mar, donant satisfacció a les seves demandes de creixement, tot bastint-hi "gratacels".

No obstant això, podem veure que l'expedient municipal de la darrera llicència⁸ conté una denúncia de l'arquitecte Lino Monge contra l'excés de plantes amb el posterior informe de la Comissió Provincial d'Urbanisme confirmant aquesta irregularitat; però la polèmica no interessà massa a la població d'aleshores i l'expedient restà arxivat fins a prescriure⁹.

⁸ Ex. Mun. 20/65.

⁹ A l'arxiu general de l'Ajuntament d'Arenys de Mar, en l'expedient per a la llicència d'aquesta obra es troba tot el seguit de denúncies, informes i resolucions, i constitueixen la millor font d'informació sobre aquest tema.

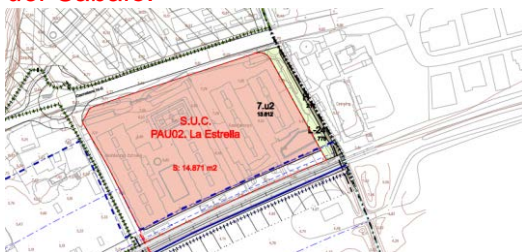
2- ELS GRUPS D'APARTAMENTS DE LA "TERCERA PLATJA".

Els grups d'apartaments de la platja del Cabaió o "Tercera Platja" tocant al terme municipal de Canet, tant el més antic, "Apartarenys", de l'any 1962, com el més recent, "La Estrella", són una bona mostra d'aquest tipus d'actuacions de blocs d'apartaments de segona residència (que avui s'estan transformant en primera) urbanísticament autòctons¹⁰. Aquests apartaments formen, doncs, dues parelles independents de blocs aïllats amb els serveis comunitaris privats de piscina i jocs, respectius, a l'espai interior, i els accessos directes des de la carretera N-II, però sense cap dels vials públics previstos al planejament d'aleshores, que ni tan sols foren oberts, en no haver-hi cap instrument de planejament previ a la llicència d'obres.

Malgrat que des del 1982, al P.G.O. constitueix una Unitat d'Actuació en Sòl Urbà, en el moment d'escriure aquest treball, aquest sòl viari no-obert, està consolidat, com a increment de les àrees comunitàries privades, a causa de no haver-se gestionat la unitat d'actuació al seu moment..



- Els grups d'apartaments de la platja del Cabaió.-



- La unitat d'actuació al planejament general vigent.-

La inexistència del sistema viari planejat -o d'algun altre d'alternatiu- fa que aquests grups d'apartaments tinguin ben poca relació urbanística amb la Vila. Fins i tot és difícil que s'integrin urbanísticament amb el veí conjunt urbà consolidat de l'avinguda del Maresme de Canet (també a base de blocs d'apartaments, però amb els baixos formant un carrer comercial), perquè mai no s'ha arribat a aconseguir que els dos planejaments generals, plantegessin un teixit urbà concordant. El cert és, però, que la integració d'aquest sector urbà és difícil que es produeixi abans que es desenvolupi urbanísticament la veïna zona dels càmpings que la uneix amb el rial de la Serp i amb el port.

¹⁰ Vegeu "Antecedents administratiu ..." U.A.S.U. La Estrella.

3.2.3.- LES ACTUACIONS A L'EIX DE LA RIERA.

Malgrat la seva transformació en eix principal d'Arenys de Mar a partir del segle XVIII, com s'ha explicat, fins la densificació dels anys 60 del XX, les edificacions de la Riera eren de les mateixes tipologies que la resta del nucli antic. Es a partir d'aleshores que comença la seva transformació en tipologia d'eixample, a base d'agregar cases de cós per obtenir solars d'ample suficient i bastir-hi edificis de 4, 5 o més plantes, de locals en les plantes baixes i habitatges en les plantes pisos.

Les actuacions a la part alta de la

Riera, no tenen inicialment continuïtat amb la part del nucli antic, atesa la presència, aleshores del buit urbà motivat pel cinturó de finques d'institucions –Xifré, Asil, Lourdes, Presentació-

Així les actuacions residencials que han conformat inicialment l'eix de la Riera en la seva part alta, son tipològicament molt diferents les del marge esquerra – d'entre la Riera i el carrer de Pompeu Fabra- de les del marge dret – d'entre la Riera i el rial de les Doedes.-.

a) LES ACTUACIONS DEL MARGE ESQUERRE.-

Com les primeres actuacions del Patronat de Vivendes Sta. Maria i la de La Caixa, les altres actuacions del marge esquerra de la part alta de la Riera, tenen l'illa com a unitat d'actuació, la qual conté un conjunt de blocs d'habitatges que en cada illa s'ordenen d'una forma diferent, segons un Estudi de Detall o -com s'ha vist en el cas dels blocs de la Caixa- d'una Ordenació Volumètrica d'Illa. Les illes que no corresponen a actuacions de vivenda social, però, corresponien de fet a actuacions del tipus turístic-residencial que hem vist abans. S'ordenen també en blocs aïllats d'apartaments o de vivendes, no gaire alts, però amb un espai comunitari privat al centre de l'agrupació, on generalment es troba la piscina i les àrees de joc. Aquest és el cas dels Apartaments Catalunya o dels més moderns de l'antiga horta del Col·legi de la Presentació.



- Els "apartaments Catalunya".-



- El conjunt de la part baixa de "la Presentació".-

b) LES ACTUACIONS AL MARGE DRET.-

Les actuacions del marge dret -o sigui, al sector del rial de les Doedes- a diferència de les del marge esquerra, foren, en principi del tipus que podem anomenar d'"eixample", tipificat pel Pla Provincial d'aleshores i, en general, pel planejament de Barcelona i el seu cinturó¹¹.



- Marge dret de la part alta de la Riera

En principi s'havien planejat com a illes tancades amb el pati interior de zona verda "pública", però, en no determinar-se cap sistema per a l'obtenció de l'esmentat sòl públic, es crearen problemes de gestió que donaren com a resultat la desurbanització i la privatització dels espais interiors.



- La plaça Mare Montalt, abans de urbanitzar.-

D'altra banda, el fet que la unitat de les diferents actuacions no hagués estat l'illa, sinó el bloc de pisos entre mitgeres, va fomentar encara més aquesta desurbanització, generant dos subnuclis, un de segona

residència -el Mar Munt- i un altre de primera, més avall, que varen néixer amb una preocupant segregació respecte del nucli antic de la Vila i que es va anar resolent amb la consolidació dels sectors que uneixen el nucli antic amb aquests altres nuclis.



La plaça del "Forn del Vidre"

Amb el Pla General de 1982, aprofitant que el sector estava encara poc consolidat, bo i mantenir la tipologia edificatòria d'"Eixample" es suprimí part de la densa edificació permesa, tot canviant la tipologia d'illa tancada per la "U" oberta, emfatitzant la condició de plaça pública de l'espai interior i delimitant una Unitat d'Actuació en Sòl Urbà per a cada illa. Això implicà aplicar el sistema de Reparcel·lació per a l'obtenció d'aquests sòls públics que avui constitueixen les places de Mare Paula Montalt i de Bernat de Cabrera.

Així, doncs, veiem com la diferència entre les actuacions del MARGE ESQUERRE de la Riera i les del MARGE DRET és que aquelles són actuacions residencials unitàries per a cada illa (amb unitat compositiva i ordenació aïllada) mentre que les del marge dret comporten una parcel·lació i són actuacions independents, entre mitgeres, parcel·la a parcel·la..que, per la seva tipologia de edificis alineats als carrers amb habitatges als pisos i locals als baixos dones a aquest marge la imatge de l'eixample d'Arenys per la Riera.

¹¹ Una explicació molt sintètica per clara d'aquest tipus la tenim a la monografia "Las formas del crecimiento urbano".

Així, a l'actuació feta als anys 80 al solar del que fou el "Forn del Vidre", quina volumetria s'ordenà mitjançant un Estudi de Detall, entorn de la plaça interior del mateix nom, l'edificació

amb front als carrers Doedes i Montserrat és de cases arreglerades, però la del front de la Riera és de blocs tipus eixample.



- La plaça Bernat de Cabrera des de la Riera.-

3.3.- LES ANOMENADES "URBANITZACIONS" I ELS NOUS EIXOS RESIDENCIALS.

3.3.1.- "URBANITZACIONS" DE CASES AILLADES I DE CASES ARRENGLERADES

a) "Ciutats-jardí" planejades.-

Amb el nom d'"urbanitzacions" coneixem aquelles actuacions de transformació -mitjançant algun Pla Parcial o similar- d'una finca rústega en un nou nucli urbà -aleshores anomenat "ciutat-jardí"- inicialment autòcton i separat del nucli antic de la població, A aquestes urbanitzacions es donen entre finals dels anys 50 i principis dels 80 del segle passat.

De fet, són noves versions d'aquelles antigues "parcel·lacions" que, com hem vist, varen anar formant el nucli antic de la Vila -ara però, per a habitatges isolats mes o menys envoltats de jardí- però formant comunitats tancades amb l'accés - directe o a través d'algun riu- per algun punt de les carreteres existents

Son aquests rius d'accés a les antigues urbanitzacions els que, a partir dels anys 80 i ara ja regulats pel planejament general, donen origen als nous eixos residencials del territori municipal.

b) "Urbanitzacions" no planejades.

Però no totes les parcel·lacions dels volts dels anys 60 obeïen a un Pla Parcial. Tenim també algunes parcel·lacions, molt primàries, consistents simplement en aplicar la lògica rural de les segregacions sistemàtiques de trossos de finca, als quals s'accedeix obrint nous camins, sense una correcta planificació prèvia ni unes directrius clares de l'ordenació de la futura edificació.

Aquestes parcel·lacions, quan s'han arribat a consolidar per l'edificació, van ser recollides, en la seva major part, pel Planejament General del 82 com a part integrant de sectors de sòl urbanitzable o d'unitats d'actuació en sòl urbà, molts dels quals en no haver

estat encara desenvolupats, es volen posar en qüestió.

c) Actuacions de cases en filera

Amb la crisi de les urbanitzacions de parcel·les per a fer-hi cases unifamiliars aïllades, d'una banda i de l'edificació massiva en blocs de pisos per l'altra, que comença cap a finals dels anys 70 i continua als anys 80, apareix també a Arenys de Mar, el fenomen de la demanda de cases unifamiliars en filera, aleshores tan estès .

Realment es tractava del retorn a la tipologia edificatòria en propietat vertical que sempre havia existit i que és perfectament vigent encara al nucli antic d'Arenys de Mar, malgrat la progressiva transformació, distorsionadora, de moltes cases antigues en "miniblocs" de pisos de propietat horitzontal, que ja ha estat explicada en parlar del nucli antic.

La diferència entre aquestes actuacions de cases en filera i les fileres de cases del nucli antic és que mentre en aquestes cada propietari es feia la seva casa quan li convenia, en aquelles és un promotor qui les construeix totes de cop i, després de segregari-les, les ven.

D'aquestes actuacions tindriem, en primer lloc, aquelles fetes en solars amb qualificacions urbanístiques denses -procedents de l'ordenació del Pla General del 70 i fins i tot del de l'82- que, utilitzant l'Estudi de Detall com a instrument urbanístic, canviaven la tipologia de bloc de pisos -reflectida en el planejament- per la de cases baixes en filera -malgrat perdre edificabilitat- però que no eren, de fet, generadores de nous espais públics o de teixits urbans integradors. Era el cas de l'illa de cases del carrer

Pompeu Fabra, darrera dels blocs de "La Caixa", a l'Horta Matances, el de l'illa del carrer Calella, més amunt del grup Joan XXIII, i el de l'Horta Dalmau, al sector de les Doedes -si bé aquesta última deixa un espai lliure públic tocant al carrer de les Doedes-

També estarien en aquest grup les actuacions de cases en filera incloses en noves "urbanitzacions", com les de l'eix del Rial de la Serp i altres que veurem més endavant.

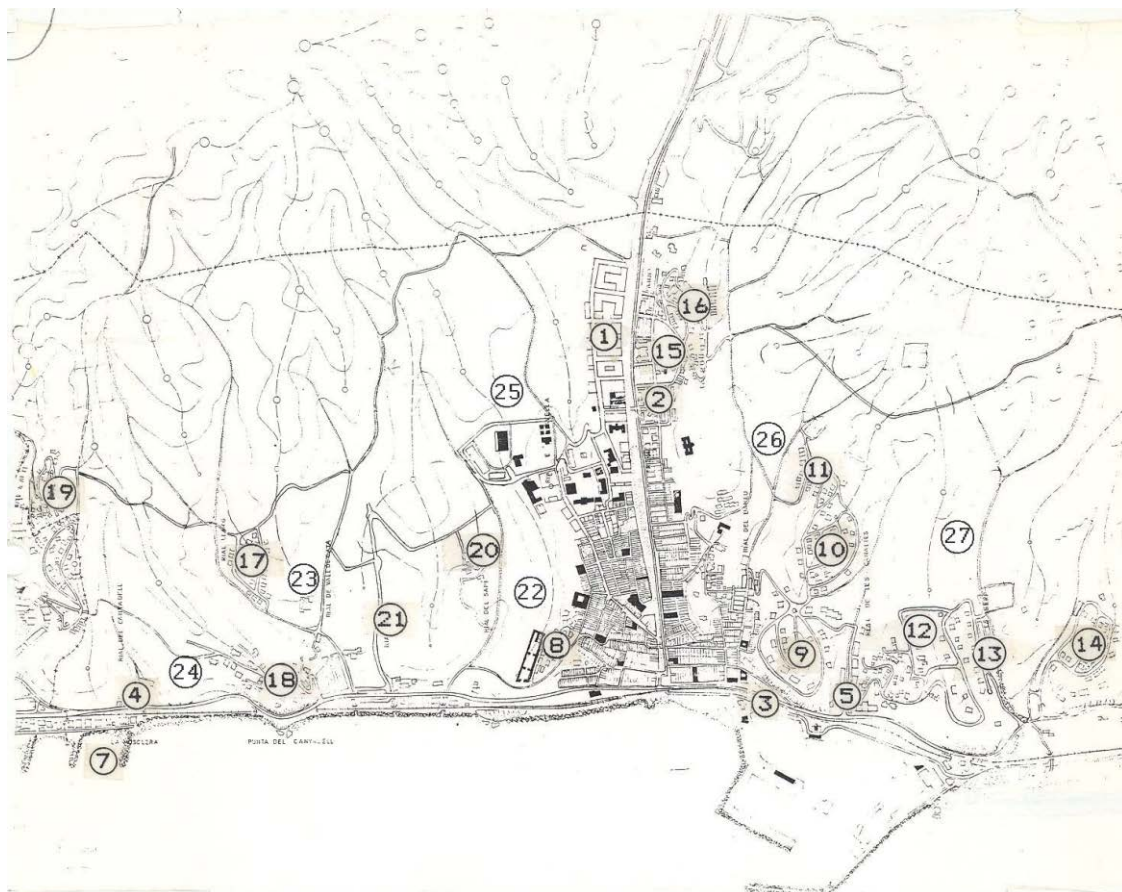
En segon lloc tindriem aquelles actuacions –generalment corresponents a Unitats d'Actuació en Sòl Urbà del Pla General del 82- que, com en el cas de la de **Can Nadal**, la del **Forn del Vidre** o la del **Vilardell**, darrera l'Institut, tenen com a objectiu l'obtenció de sòl per a equipaments i espais urbans públics¹ (71) o l'obtenció d'un sistema viari estratègic per a la coherència del teixit urbà de la població.

L'instrument urbanístic utilitzat per aquests tipus d'actuació, era sempre l'Estudi de Detall i, en qualsevol cas les promocions han estat sempre d'iniciativa privada.

d) els nous eixos residencials.

A partir de la curta crisi de la primera meitat dels 90 i sobre tot amb la formació de la forta expansió immobiliària dels 2000, es desenvolupen els sectors del Pla 82-84, quasi tots de sòl urbanitzable, que configuren els nous eixos residencials d'Arenys de Mar –com els de Sa Clavella, Bareu, Canalies, etc.- ara ja no només amb cases arrenclerades, sinó també amb blocs d'apartaments – com als anys 60- 70-.on les densitats de les qualificacions ho permetien com era el cas de l'eix del Bareu.

¹ En el cas de "can Nadal" es tractava del Centre d'Assistència Primària; en el del "Forn del Vidre" els actuals magatzems municipals i la plaça; en el del "Vilardell" l'Institut de Batxillerat i la pineda.



Situació de les Actuacions

LLEGENDA

- | | |
|---|--|
| 1. Actuacions al marge dret de la Riera | 15. Residència Stella Maris |
| 2. Actuacions al marge esquerra de la Riera | 16. Urbanització Can Vilaplana |
| 3. Torres de Can Catarineu | 17. Urbanització La Victoria |
| 4. Hotel Titus | 18. Urbanització Les Villes |
| 5. Hostelera Rial de Canelies | 19. Urbanització El Cònsol |
| 6. Apartaments del Paratge del Cabaiò o 3 ^a Platja | 20. Urbanització Can Tutò |
| 7. La Musclera | 21. Sector Industrial Valdegata-Draper |
| 8. Sector Cementiri-Can Fermín | 22. Hort del Bisbe |
| 9. Urbanització Mal Temps | 23. Sector Industrial Valdegata-Ponent |
| 10. Urbanització Mont-Mar | 24. Urbanització El Canyadell |
| 11. Urbanització Cinc Roses | 25. Urbanització La Raureta |
| 12. Urbanització Portinyol | 26. Urbanització Bareu-Paraíso |
| 13. Urbanització Portimar | 27. Urbanització Portimar II |
| 14. Urbanització Les Carolines | |

3.3.2.- LES URBANITZACIONS DE AMPLIACIÓ DEL NUCLI ANTIC

a) Els terrenys de "Can Pi".-

Ens referim als terrenys de sobre l'antic Sa Voga, entre el carrer de Josep Baralt i la finca del Xifré -on fins no fa gaire, encara hi havia la fàbrica de "Can Pi"- dels quals disposem dels primers projectes d'urbanització dels anys 30² fins el de 1952, quan efectivament s'estava consolidant el sector.



- Els antics terrenys de Can Pi, avui amb les prolongacions dels carrers de la Torre i de Sant Ramon.-

Es palès que durant tota l'època republicana i la postguerra, aquests terrenys constituïen el projecte d'eixample de la població des de l'òptica municipal. Però els creixements de la població eren pràcticament nuls i aquests terrenys romanien vacants. Això va permetre l'adquisició de solars grans per institucions sense fins lucratius com l'Ajuntament -per fer-hi la seva primera actuació d'habitatge social- o el

Centre Catòlic de Juventut Seràfica per -més endavant i mitjançant el sistema de permuta- fer-hi la seva seu. Fins i tot, el 1951, una parcel·la és utilitzada per a la rifa benèfica d'un xalet, a favor de les "Conferències de San Vicente de Paul"³. Efectivament, es tardaria encara un cert temps per a què la tensió de la demanda fes entrar els sòls d'Arenys de Mar en el joc especulatiu.

Com passarà sempre en aquestes "urbanitzacions" amb funció d'eixample, el sistema d'ordenació de l'edificació no és uniforme, ja que, durant el seu llarg procés de consolidació, les densitats i tipologies edificatòries s'han adaptat -per bé o per mal- a les conveniències de les successives promocions. El planejament però, proposà des dels 80, pel futur de aquest sector, una ordenació contínua similar a la del nucli antic.

b- El sector del Cementiri o "Can Fermin".-

Es tracta del sector comprès entre el Cementiri, el camí de la Pietat i el camí de l'Horta del Bisbe la part principal del qual corresponia a l'antiga finca dita de "Can Fermín"

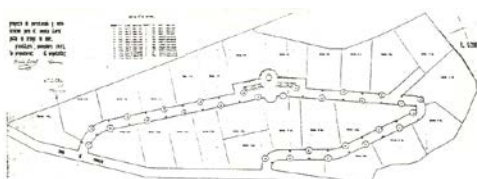
Aquest sector, malgrat haver tingut una proposta de planejament instrumentada en un projecte de parcel·lació i d'urbanització de l'any 57 promogut pel seu propietari⁴ (60), fou, fins els anys 80, una de les àrees urbanes d'Arenys de Mar que tenia una ordenació més confosa. Efectivament, de la parcel·lació inicialment planejada, només se'n va realitzar la meitat -que va restar sense urbanitzar- atès que l'altra part va esdevenir 'actuació de l'"Obra Sindical del Hogar" de Sant Elm que

² Vegeu Cart.plan. i projectes. A.H.F.F. Vegeu Cart.plan. i projectes. A.H.F.F.

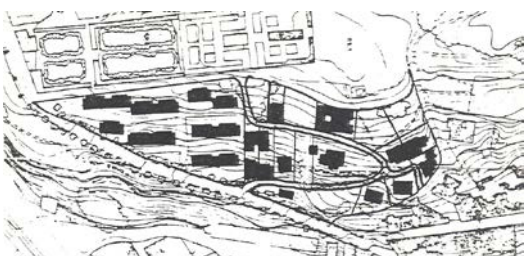
³ Ex. Mun. -/1951. Arqu. M.Valls.

⁴ Ex. Mun. -/1957. Proy. de parcel·lació i urbanització. Prom. Àngela Lloret.

abans hem esmentat.



- *Projecte de Parcel·lació i urbanització a "Can Fermin"*



- *"Can Fermin- Cementiri" als anys 80, amb el grup d'habitatge social Sant Elm.-*

A la part alta del sector es varen autoritzar els blocs de pisos entre mitgeres, legitimats per un inadequat canvi de paràmetres urbanístics (blocs entre mitgeres, quan la part baixa ja estava consolidada amb vivenda unifamiliar aïllada).



- *Part alta de "Can Fermin".-*



- *Part baixa de "Can Fermin".-*

Ens trobem, doncs en un sector annex al nucli antic, que neix amb la idea d'una "ciutat-jardí" però que la seva condició real d'eixample de la població, que es manifesta amb els edificis bastits els anys seixanta, crea un conflicte tipològic en la que tenia que haver estat una de les millors barriades de la Vila, el qual no es va poder resoldre fins als anys 80 amb el desenvolupament del nou planejament d'aleshores.

Davant la impossibilitat d'executar el primitiu projecte, el 1969, l'ajuntament va promoure un altre "Projecte d'Urbanització de la Zona del Cementiri", redactat per l'aleshores arquitecte municipal Manuel Valls, i del qual el Pla General del 70 –del mateix arquitecte- va recollir-ne les alineacions. Aquest projecte, però, tampoc no es va arribar a executar. Al Pla General del 82 es va delimitar una Unitat d'Actuació per a aquesta zona (exclòs el Grup Sant Elm que en constitueix una altra) i es varen redactar, posteriorment i també per l'Ajuntament, els corresponents projectes de reparcel·lació i d'urbanització que, permeteren la obertura del carrer de Vallmitjana, i amb ell la completa urbanització d'aquesta barriada.

3.3.3.- L'EIX DELS RIALS DE LES DOEDES I SA CLAVELLA.

a) L'ACTUACIÓ DE CAN NADAL

Fins els anys 80 del segle passat, l'únic pas entre la Riera i el rial de Sa Clavella, pel damunt del carrer de l'Hospital – Anna M^a Ravell –l'imit del nucli antic amb la finca del Xifré era el Parc de Lourdes.



- "Can Nadal".-

Als primers anys 80, però, quan ja estaven força consolidats els eixamples de la part alta de la Riera i només connectats amb el nucli antic per aquesta, pels primers ajuntaments de la democràcia, passà a ser prioritària l'actuació de la Unitat d'Actuació de la finca de Can Nadal amb l'enderrocament d'uns edificis auxiliars del Xifré i la obertura del carrer d'Auterrive per unir el nucli antic amb el sector Doedes així com el carrer de Can Nadal per connectar aquest sector i la Riera, amb el Rial de Sa Clavella..

b) EL SECTOR "LOURDES- SA CLAVELLA" (P-8).

L'actuació urbanística que tenia que connectar transversalment la part alta del sector Doedes- Riera amb el Rial de Sa Clavella, ampliant el Parc de Lourdes i les àrees d'equipaments públics d'aquest eix urbà, se'l considerà, als anys 80, de desenvolupament prioritari i es va recolzar la redacció del corresponent Pla parcial.

El primer escull en el desenvolupament d'aquest sector fou que, amb el canvi de projecte de la que tenia que ser l'"autovia del Maresme" per a esdevenir una autopista de peatge, la ubicació de la gran àrea de taquilles d'aquesta, va afectar de ple la part alta de l'àmbit del sector, obligant al corresponent procés d'expropiació i la redacció d'un nou Pla Parcial, el qual fou definitivament aprovat el 24/05/1994.



- el Pla Parcial del sector P-8 Lourdes-Sa Clavella.-

Es va constituir la Junta de Compensació corresponent, la qual redactà i aprovà inicialment un Projecte de Reparcel·lació que no va assolir l'aprovació municipal, tot palesant un canvi en la política urbanística de l'ajuntament del moment, el qual començà a dirigir el seu interès cap el desenvolupament residencial d'altres sectors -com els de llevant- amb el consegüent refredament del interès dels propietaris que va fer que, el desenvolupament d'aquest sector, romani encara aturat al moment d'escriure aquest treball.

c) EL SECTOR DE L'HORT DEL BISBE

El desenvolupament d'aquest sector va significar pel nucli antic d'Arenys de Mar -amb els espais lliures del Cementiri per un extrem i la zona esportiva per l'altra- la seva obertura cap a ponent, tot saltant de la carena del turó de la Pietat –o del Cementiri- fins el rial de Sa Pi i les actuals àrees comercials de la carretera N-II.

El Pla Parcial fou definitivament aprovat el 15/07/1998 i es desenvolupà en dues etapes, Te com a element característic que dels dos vials longitudinals que el configuren, el de circulació rodada és el de la carena mentre que el del fons -junt al rial de Sa Pi- es de vianants. És evident que aquesta ordenació es va fer amb la idea de mantenir el caràcter no urbà del rial, però motivà la creació de carrerons sense sortida de tipus comunal per a les cases, que es troben a mitja pendent de la falda del turó..



- L'Hort del Bisbe i la xarxa viària de ponent.-

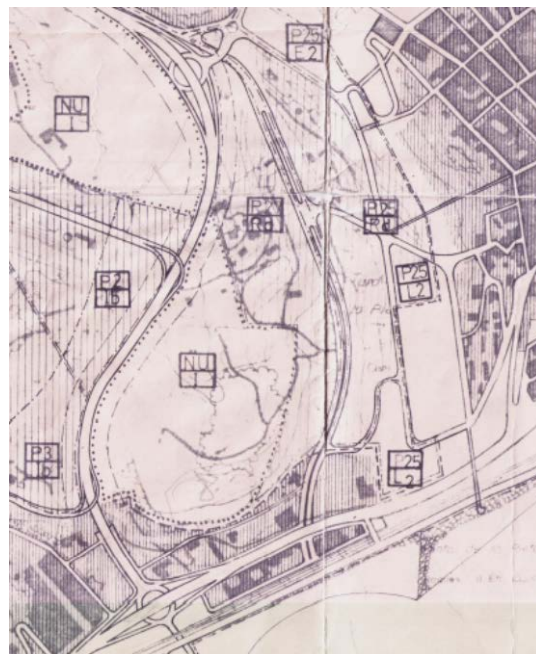
L'edificació és tota de conjunts de cases, arrengrades en el sentit de les corbes de nivell, amb una seriació prou

sistemàtica com per ignorar la singularitat de la testera de les rengleres que donen a la penya, junt al Cementiri de Sinera, un dels punts elevats més rellevants del front marítim d'Arenys de Mar.

d) "CAN TUTÓ".I EL SECTOR SAPÍ-

Al Pla General del 82, l'enllaç amb la que havia de ser Autovia del Maresme –esdevinguda autopista de peatge- l'enllaç de ponent no estava ubicat al Rial de Valldegata, on finalment es va realitzar, sinó al de Sa Clavella.

Això va fer que, d'aquesta part de l'eix del Rial de Sa Pi, només es qualifiqués de Sòl Urbanitzable el que es va dir P-27, el qual contenia la mal consolidada urbanització no planejada, dels anys 60 de les finques de sobre l'Horta dita "Can Tutó". -del davant del "Hort del Bisbe", al marge dret del rial de Sa Pi- i deixés com a Sòl no Urbanitzable totes les grans finques de carena.



- L'eix del Sapí i la variant de carretera al Pla 82-84.-

El canvi de la ubicació de l'accés de l'autopista i la seva realització no va significar la requalificació d'aquests sòls que van romandre com a No Urbanitzables malgrat una Modificació

Puntual proposada a finals dels anys 90, que no va reeixir, consistent en la realització del vial de cornisa de sobre la zona industrial- comercial de l'eix de la carretera N-II amb una renglera de cases –a l'estil de les esmentades actuacions de més amunt- i la cessió de tots els terrenys de carena com a parc forestal. Els intents que també van haver-hi de desenvolupar els Sòls Urbanitzable per a regularitzat les parts consolidades per l'edificació, tampoc van reeixir.



“Can Tutó”.-



“Can Tutó” als anys 80.-

3.3.5.- L'EIX DEL RIAL DEL BAREU

a) "CAN VILAPLANA".-

La urbanització de Can Vilaplana o "Nuevo Arenys" es situa sobre el turó que hi ha entre la Riera –per on té els principals accessos- i el rial del Bareu, per damunt del cinturó de finques de convents i d'institucions.

Constitueix, avui l'únic accés rodat transversal de la part alta de la riera cap a llevant en tenir la seva sortida viària del rial del Bareu connectada amb el dit "Camí de les Agües" que connecta, per la part alta, tota la pinta de rials de llevant.



- El Pla Parcial de Can Vilaplana.-



- Can Vilaplana, avui.-

La finca matriu comprenia, també, les parts baixes on hi ha les que hem anomenat actuacions del marge esquerre de la Riera i també el sector de la residència Stel.la Maris.



- Can Vilaplana des de la Riera als anys 80.-

Aquesta finca, amb tan clares condicions d'eixample de la població, gràcies a un adequat traçat viari -i a la seva efectiva execució- no va caure en el caos tipològic d'altres "urbanitzacions-eixample".

Efectivament, les parts baixes, d'edificació en bloc aïllat, estan prou segregades de la part alta on hi ha la "ciutat-jardí".

També és cert, però, que, en aquesta part alta, el Pla Parcial d'origen, promogut pel propietari de la finca i plantejat per a xalets, amb baixa densitat, sofreix una distorsió amb el canvi de tipologia edificatòria que li donà el Pla General del 70, en permetre la construcció de blocs d'apartaments i, alhora, deixar indeterminats els emplaçaments dels espais lliures públics. Amb el Pla General del 82 es retorna el sector a la seva primera qualificació de cases unifamiliars -malgrat que l'impacte fet pels blocs ja construïts era irreversible- alhora que, en desenvolupar la Unitat d'Actuació a la qual la urbanització pertany, s'obtenen les cessions obligatòries de espais lliures públics.

Aquesta urbanització, però, sí que s'ha acabat integrant en el teixit urbà de la població, i actua actualment com a part residencial qualificada de les àrees de creixement i d'eixample d'Arenys de Mar per l'eix de la Riera.

b) "LES ROSES"

Baixant pel rial del Bareu trobem la urbanització "Les Roses" –inicialment "Cinco Rosas",- que avui resulta integrada en aquest nou eix urbà del Bareu, però que quan es promogué, el 1965, constituïa, de fet, la tercera promoció, cap al interior, de les urbanitzacions de la carena del Mal Temps i que, si bé al principi no tenia altre accés que el del aleshores estret rial del Bareu, amb el desenvolupament del Pla 82, es realitzaren totes les connexions viàries previstes amb les demés urbanitzacions del turó del Mal Tempsi



- L'accés a "les Roses" des de les darreres actuacions del Bareu.-



- Pla Parcial de les "Cinco Rosas"



- Les "Cinco Rosas" als anys 80.-

L'actuació es basa en un Pla Parcial de l'arquitecte Sierra i promogut pel propietari de la finca l'agost de 1965⁵ però que, com tots els de l'època, va ser ignorat quan s'aprovà el Pla General del 70, per la qual cosa les localitzacions dels sòls públics no varen ser clarament determinades fins al moment del desenvolupament del Pla General del 82, en fixar-se una Unitat d'Actuació conjunta amb el Montmar.

⁵ Ex.Mun. Prom. Fco. Rossell.1965.

c) LES DARRERES ACTUACIONS RESIDENCIALS DEL BAREU

Com veurem, la part baixa del rial del Bareu –avui avinguda de Pau Costa– constituïa, fins els anys 60, una de les zones industrials perifèriques del Nucli Antic d'Arenys de Mar quina principal transformació ja hem vist en tractar de l'actuació de les torres de "Can Catarineu".



- La part baixa del Bareu.-

Aquest tram final de l'avinguda de Pau Costa, segueix en el moment d'escriure aquest treball, degradat per les cases desalineades i solars buits que romanen entorn de l'escorxador, així com per la permanència de l'antiga Caserna de la Guardia Civil on hi hauria d'haver la segona entrada del nucli urbà de la població.

El tram que va des del tram abans esmentat i l'accés a les urbanitzacions del Mal Temps es va anar desenvolupant a partir dels anys 60 tan amb la tipologia de bloc com la de cases arrencades

No és però fins a la primera dècada d'aquest segle que es desenvolupa el que tenia que ser el segon eixample d'Arenys de Mar mitjançant el pla parcial "Bareu-Paraiso" definitivament aprovat el 20/ 04/ 2005.

Aquest sector, gestionat en plena bombolla immobiliària, utilitza el bloc com a tipologia i el seu format va permetre la obtenció de sòl públic per a equipaments i zones verdes de grandària suficient i ubicació adequada.

Es una actuació que malgrat tenir en el seu àmbit una xarxa viària abundosa i ben executada, no aconsegueix, ara per ara, tenir les connexions viàries que li corresponen. Així, per la part alta, l'enllaç amb l'autovia que el Pla 82 preveia per a aquest eix urbà, va desaparèixer en convertir-se aquesta en autopista de peatge, restant aquest ara només sobre el paper i desplaçat a l'eix del rial de les Canalies, en una proposta de carretera variant de la N-II paral·lela a l'autopista i, d'altra banda, els sectors de la part alta del Bareu, que podrien resoldre la seva comunicació amb l'enllaç de la Riera, no s'han desenvolupat.

Quan a l'accés per la part baixa, abans ja hem tractat dels seus actuals problemes i quan a la seva connexió amb l'eix de la Riera, cap dels vials previstos als successius planejaments generals, per entre les finques de "els Frares" i de la "Presentació" s'han executat.



- L'eix del Bareu.-



- L'actuació Bareu- Paraiso.-

3.3.6 LES ANTIGUES "URBANITZACIONS" DE LLEVANT I L'EIX DEL RIAL DE LES CANALIES



- Les urbanitzacions de llevant.-

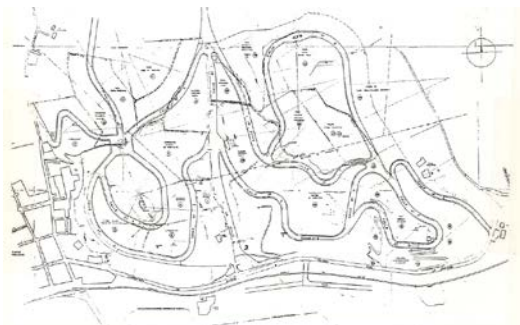
a) LES URBANITZACIONS DE CARENA DEL TURÓ DEL "MAL TEMPS"

La tensió urbanística creada pel port de cara a la segona residència, es tradueix en la proposta del "Plano General de la Urbanización" de 1955 (fig. 251) que comprèn l'àmbit de les actuals urbanitzacions del Portinyol, Portimar, Montmar i Maltemps més el que esdevingué la zona hotelera del rial de Canalies i del front de la carretera. L'eix del conjunt el constituïa el rial de Canalies que aboca al bell mig del port. Aquesta proposta és la mateixa que trobem en el Pla General de 1957, de Baldric (fig. 250), com a part integrant d'un teixit urbà proposat per al creixement de la població, perfectament unitari. Però la gestió d'aquest planejament no va ser unitària sinó competitiva entre els diferents propietaris de finques. Al marge de les zones hoteleres, es varen fer quatre actuacions de "ciutat-jardí" la urbanització Portinyol, la Portimar, la Montmar i la Mal Temps.

Més endavant s'hi afegeix, seguint la carena del Mal Temps, la urbanització "Cinco Rosas", si bé en queda desconnectada.

L'antagonisme entre la manera oficial de presentar la proposta -com una unitat urbana sense solució de continuïtat amb el nucli de població- i la realitat de la seva promoció immobiliària és palesa. Si mirem els successius plans -generals i parcials- d'aquests sectors -primer integrats, després segregats-, resulta significatiu observar com aquell vial de cornisa -certament costós però important-, que en el primitiu planejament integrat fou plantejat com d'unió del Mal Temps amb el Portinyol, per un costat, i amb el nucli antic del Bareu per l'altre, acaba en la realitat -recollida pel Pla General del 70- desconnectant-se i tancant-se sobre ell mateix dins la urbanització del Mal Temps, donant

lloc a una major autonomia de l'actuació immobiliària, en detriment de la continuïtat viària general de tota aquesta part de la Vila Passem, ara, revista a aquestes urbanitzacions:



- Primer Pla Parcial "Maltemps-Portinyol"

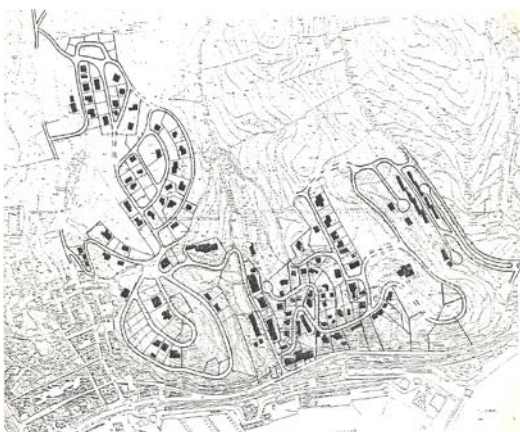


Fig.76 Situació de: Mal Temps, Mont-Mar, Cinc Rosas, Portimar, Port-Mar.

- Les urbanitzacions de llevant als anys 80

- "EL MAL TEMPS".- La urbanització "Mal Temps", malgrat donar nom a aquell primitiu planejament integrat de l'any 55, és, en realitat, una de les darreres en consolidar-se. La documentació tècnica d'aquest planejament segregat és molt fragmentària i va des de la "construcció de un camino de acceso ..." de l'any 1955 fins a la "Aprovació de plano i obra ..." del 1959¹. Es en aquest procés quan es produeix la desconexió amb el Portinyol -en girar el vial de cornisa- que abans hem esmentat.

En una altra lectura del territori, podem dir que aquesta urbanització,

és la primera de la successió de tres promocions immobiliàries que avancen per la carena del turó del Mal Temps des de la penya cap a l'interior -la urbanització Mal Temps, la urbanització Mont-Mar i la urbanització "Cinco Rosas"- les dues primeres, amb la xarxa viària unida, eren del mateix promotor principal, pel que la tercera -"Cinco Rosas"- restà desconnectada de les altres, fins els anys 80.



- La urbanització "Mal Temps" als anys 80.-



- El Mont-Mar i el "Mal Temps" als anys 80 vistos des del Portinyol.-

L'actual urbanització del Mal Temps - com molts cops passava- es realitzà en etapes, corresponents a les principals finques primitives que la componien i podem dir, pel que fa als carrers, que, llevat de l'accés pel rial del Bareu que la uneix al casc urbà, avui està força ben urbanitzada, si bé a molts dels espais lliures públics - obtinguts per efecte de la gestió del Planejament General- segurament els manca un condicionament més adient a la seva ubicació.

- "EL MONT-MAR".- Aquesta urbanització -també segregada del planejament primitiu dels anys cinquanta -, tal i com ja s'ha explicat, està situada darrera de la del Mal Temps, amb la qual està connectada viàriament mitjançant una plaça situada al punt de carena del camí vell del Mal Temps.

A la proposta viària del Pla General

¹ Ex.Mun. 81/55, 258/58, 17/59 i 131/59.

del 70, lògicament, la seva xarxa viària ja es planeja unida amb la de la veïna urbanització de "Cinco Rosas", la qual cosa li dóna una continuïtat urbana. Això, però, de cap manera es va aconseguir al seu dia sobretot per rivalitats immobiliàries de promoció, però, també, per haver-hi, enmig, part d'una finca conreada i no haver-se delimitat correctament els primitius sectors de planejament, ni -òbviament- haver utilitzat cap sistema d'actuació similar als actuals de compensació. L'esmentada connexió no es realitzà fins a l'època de la gestió del Pla General del 82 en què s'obren, no sense dificultats, aquests vials de recosit del teixit urbà, alhora que s'obtenen els sòls destinats a zones verdes públiques.

Malgrat ser inicialment del mateix promotor principal que la urbanització del Mal Temps -urbanitzada molt abans de consolidar-se-, en aquest sector de Mont-Mar, les obres d'urbanització varen retardar-se molts anys -bo i que ja es disposa de tot el sòl públic cedit- per no haver-se acabat de desenvolupar -amb tots els instruments urbanístics adequats- la Unitat d'Actuació a la que pertany aquesta urbanització.



- "el Portinyol" i el port als anys 80.-

- "EL PORTINYOL"- Es la primera en consolidar-se –es troben gran nombre d'expedients del 1956 al 1959- a base d'habitatge unifamiliar aïllat² A partir dels anys 60 comença, però, el conflicte amb els edificis d'apartaments³ a causa del buit legal de planejament, malgrat estar de fet

prou definida la tipologia edificatòria.

Aquesta primera actuació, segregada del Pla Parcial inicial -la urbanització Portinyol-, és la que és realitzada i mantinguda com a autònoma i privatitzada d'una forma més aferrissada, com veurem en parlar del seu contenciós amb la promoció de la urbanització Portimar I, complementària i simètrica per l'altra vessant del turó.

No fou fins a l'època de la gestió del Pla 82 que es donà continuïtat a la xarxa viària prevista al planejament general, per a la qual va caldre, fins i tot, enderrocar una cadena que tancava un dels vials de la xarxa i que palesava com aquestes urbanitzacions poden arribar a ser disgregadores del sòl urbà del terme municipal quan els diferents agents urbanístics no actuen amb els instruments adients. Actualment, és una Unitat d'Actuació i comprèn també una ampliació de la urbanització, per la carena, que coincideix amb una finca afegida i parcel·lada, que es consolidà amb posterioritat.

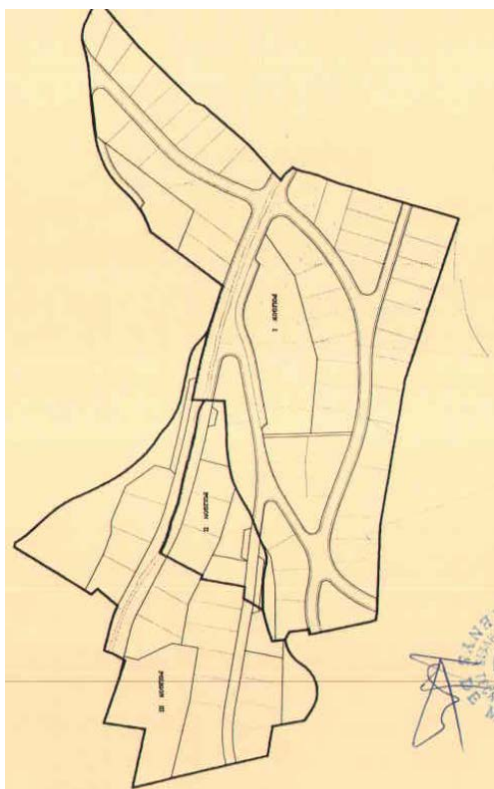
² Ex.Mun. 53/56, 60/56, 1/57, 19/58, 188/58.

³ Ex.Mun. 387/62 i 246/65

b) EL PORTIMAR II I LA CONSOLIDACIÓ DE LA PART BAIXA DEL RIAL DE LES CANALIES.

Hem vist que durant els anys 80 del segle XX, poc a poc, es van relligar i consolidant totes aquestes urbanitzacions nascudes entre els anys 50 i 70 ja amb els criteris i els instruments urbanística del Pla 82.

No és però fins després de la crisi de la primera meitat dels 90 -que va afectar notòriament el sector construcció d'Arenys de Mar- que es fa la actuació urbanística que havia de relligar totes aquestes urbanitzacions de les carenes del Mal Temps i el Portinyol, mitjançant el Pla Parcial "Portimar II", definitivament aprovat el 21/06/1995, quin àmbit constituïa la peça que completava el mosaic urbà de llevant.



- El Pla Parcial del Portimar II.-

A les parts altes es mantingué la tipologia d'habitatge unifamiliar aïllat mentre que a les parts baixes s'adoptà la tipologia de grups de cases arrenclerades.

La part baixa del Rial de Canalies, tal

com ja s'ha explicat al seu punt, fou una de les primeres zones hoteleres d'Arenys de Mar i la més representativa d'aquell no reeixit Arenys turístic dels anys 60. Avui és un eix urbà consolidat en blocs d'apartaments, suposadament lligat al port recreatiu -amb el que està connectat només pel vell pas soterrani de vianants del rial- i subjecte a una unitat d'actuació per al seu complet acabat i regularització urbanística.



- l'eix de Canalies al PGO 82-84.-

3.3.7.- L'EIX DEL RIAL DE LA SERP.

El rial de la Serp, que aboca a la platja del Cabaió, a llevant del port, es bifurca per sobre la carretera amb el rial de les Carolines quedant un buit urbà entre ambdós rials on només hi trobem –rial amunt- l'equipament esportiu a l'aire lliure del Tennis Pol.

Així, el rial de la Serp, està urbanitzat només al seu marge dret, i el de les Carolines, en el seu marge esquerra.

a) "Portimar I"- Es tracta de la urbanització existent de l'altra vessant del Portinyol fins el rial de la Serp. La seva formació va constar de dues etapes.



- *Les cases arreglerades de "Portimar I"*

A la primera etapa, feta a finals dels anys 70, es realitzà un sistema viari, tret del Pla General del setanta, però que s'interrompia on acabava la propietat del promotor i restava, així, desconnectat de qualsevol sistema viari general, realment existent.

Efectivament, a causa del fet que la major part del sòl dels marges del rial de la Serp estava suspesa de planejament –en haver-se proposat en el Pla General de l'època una densitat desmesurada-, la xarxa viària del sector només tenia sortida per baix amb l'esmentat rial (amb una llera de poc més de 3 metres), i era a través d'ell que s'havia d'accedir a la carretera N-II. Restava només, com a únic accés pavimentat, la connexió amb la xarxa viària de la urbanització del Portinyol per un punt de la carena

junt a la propietat del promotor.

Aviat va esclatar un litigi entre propietaris que va acabar amb la col·locació de la cadena de tanca, esmentada anteriorment en parlar del Portinyol, ja que aquest conflicte s'entengué com un problema civil i que, per tant, només competia a les immobiliàries i associacions que allí actuaven (i no pas a l'Administració Pública que és, precisament, representant del interès comú -únic interès reconegut per la Llei del Sòl per a la legitimació del fet urbanitzador-).

El fet és que tant el Pla Parcial com les obres d'urbanització varen aturar-se fins al 82 quan, un cop ben definides les directrius del nou Pla General, l'Ajuntament va procedir a la negociació amb els promotors del sector en una operació de concertació urbanística que es va concretar en tres punts:

- Alliberar de parcel·lacions tot el front marítim de la penya, convertint-lo en parc públic (al planejament anterior només una part tenia aquesta consideració).



- *Bosquet del límit del Portimar.-*

- A la part alta, mantenir la tipologia de vivenda aïllada de poca densitat i refondre la xarxa viària amb la del Portinyol mitjançant la connexió pel vial de cornisa, pel del mig (on abans hi havia la cadena) i per un de nou a l'extrem interior d'ambdues urbanitzacions.

- A la part baixa, al costat del rial de la Serp, perllongar el sistema viari fins a fer l'enllaç amb la carretera N-II i acceptar una densitat suficient per donar-li un caràcter més urbà (emprant una tipologia de cases en filera).

La importància d'aquest sector rau en el fet que és el que tanca l'encerclament del port per les àrees urbanes, atès que el rial de la Serp és l'eix que posa límit per llevant a qualsevol possible ampliació del port, a més de ser l'accés més racional, previst per a aquestes àrees, a la platja del Cabaió (Tercera Platja).

b) "Les Carolines".-

Aquesta urbanització de fet no ha tingut mai un planejament que la integrés a les anteriorment descrites situades sobre el port. Ha estat sempre separada d'elles pels rials de la Serp i del Cabaió i ha tingut una entrada independent des de la carretera. Situada sobre un turó al davant de la platja del Cabaió o tercera platja, es tracta, com la resta, d'una operació estrictament immobiliària, de caràcter autòcton, i que té adossades petites àrees edificades, com és el cas dels terrenys de la penya, no integrades entre elles ni a la urbanització.



- "*Les Carolines*" als anys 80.-



- "*Les Carolines*" als anys 80 vista des del "*Portimar*"

El primitiu Pla Parcial tampoc no va reeixir en el seu moment i, així, tant l'àmbit d'actuació com els espais públics no es determinaren en ferm fins al Pla 82-84 amb la delimitació de les unitats d'actuació corresponents.

3.3.8.- LES URBANITZACIONS DE LA CORNISA MARÍTIMA DE PONENT.



- Les urbanitzacions de la cornisa de ponent.-

a) "Les Vil·les".-

Inicialment dita "Can Juncosa", és la urbanització que, tot ocupant la vessant marítima del turó dels Passarells, començà -sense planejament- a consolidar-se l'any 1955 amb les primeres torres simultàniament construïdes⁴. Aviat es configurà com a "urbanització" però els instruments tècnics i administratius emprats en els successius intents de legalització van resultar molt sectorialitzats i inconnexos amb la trama urbana general. Finalment la trama urbana existent, fou recollida al Pla General del 70, que s'intenta desenvolupar en una part d'aquest sector, el 1977, per a l'ampliació de la part urbanitzada.

El nucli més antic de la urbanització, però, aviat es va pavimentar i dotar de serveis, essent el principal inconvenient d'aquest sector, a la seva part més antiga, el fet que, en no tenir un vial ni una zona verda de cornisa, les edificacions s'aboquen a

la penya i malmeten la seva imatge en un paratge paisatgísticament prou interessant. Aquest fet es va evitar a la part de ponent -més moderna- amb la ubicació de la zona verda a la penya.



- Les Vil·les sobre la fàbrica Muvisa, als anys 80.-

L'àmbit de la actual Unitat d'Actuació en Sòl Urbà -determinada pel Pla 82 i desenvolupada als final dels anys 90- comprèn, tan la àrea inicialment urbanitzada com les àrees de ampliació per ponent -fins el sector del Canyadell- i les de la vessant del rial Llarg, amb l'antic camí de Caldes.

⁴ Ex.Mun. 27/58, 250/59, 127/59 173/59



- Les Vil·les als anys 80.-

Fou de fet, la primera urbanització quina "Unitat d'Actuació" en Sol Urbà ja es desenvolupà amb els instruments de la moderna legislació urbanística –Projecte de Reparcel·lació i Projecte de Urbanització-⁵ malgrat haver estat iniciada i consolidada –com les demés de l'època només amb els instruments del dret civil i hipotecari.

b) "El Canyadell"

El sector del Canyadell, es crea al Pla 82 per donar una sortida urbana a "Les Vil·les", pel rial del mateix nom, el qual, convertit en vial havia d'enllaçar amb la carretera N-II i passant per sota la via amb la platja de la musclera i el passeig de mar de Caldes.

Formava part, doncs, del disseny de xarxes transversals, del Pla 82, en aquest cas, de cornisa.

En aquest cas, com en altres, el mirador del vial de cornisa si que es va obtenir amb el desenvolupament del sector, però el tancament de la xarxa transversal pel rial del Canyadell, no.

El primer impediment per aquesta connexió va sorgir amb l'enllaç amb la N-II junt al Balneari Titus, afectant uns

⁵ El Estudi de Detall, Projecte de Reparcel·lació, Projecte de Urbanització i Gestió del desenvolupament de la Unitat, foren realitzat per Despatx d'Arquitectura i Urbanisme. SLP

terrenys del Restaurant Portinyol. L'enllaç, el tenia que realitzar el aleshores Ministerio de Transportes com a part de les obres de desdoblament de la via del ferrocarril que aleshores s'anaven a començar, en tan que, el nou vial del rial del Canyadell, tenia passar per sota la doble via del ferrocarril.



- L' eix transversal Vil·les-Canyadell-Musclera. al PGO 82-84.-

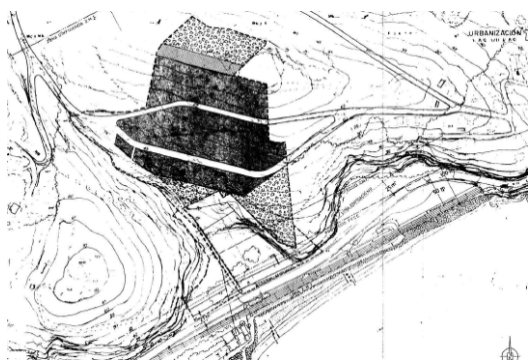
El ministeri es negà a fer el pas i l'enllaç en aquell lloc per les dificultats que donava el propi rial i les afectacions als establiments veïns per la qual cosa, el pas sota la via i l'enllaç es varen fer en la zona verda de l'esplanada que hi havia abans del balneari Titus -sense cap accés de enlloc a enlloc-.

Això comportà, per una banda, que, s'acabés fent un camí per la platja , per baix de les vies, que connectés aquest enllac amb la franja urbana de la Musclera, d'Arenys i del Passeig de Mar de Caldes i, per l'altra, que, en una actuació del M.O.P.U. es convertís l'enllaç en rotonda i es fes un forçat –i paisatgísticament agressiu- vial lateral a la carretera, per accedir al nucli antic de Caldes d'Estrac.

El segon impediment fou quan s'anà a desenvolupar el Sector de Sòl Urbanitzable de "El Canyadell", a la oposició per part dels propietaris del restaurant a la obertura i urbanització d'aquest vial del rial que els afectava s'hi afegí la del Balneari –recolzada per in moviment antiurbanitzador, suposadament ecologista, que varen

abanderar la tesi que la urbanització d'aquest vial. Posava en perill la mina de les aigües termals i la seva pròpia qualitat termal. Malgrat que els estudis geològics presentats junt al Pla Parcial, per la promotora de la urbanització, demostraven exactament el contrari⁶, l'Ajuntament va optar per la via fàcil de suprimir aquest vial mitjançant una Modificació Puntual del P.G.O. – aprovada definitivament el 22/ 06/ 1999- previ un informe que justificava la mobilitat rodada de sector només a través de les Vil·les i el futur sector P-5 tot restant el rial del Canyadell només com a vial vianant⁷.

El vial peatonal del rial del canyadell efectivament es va fer però el pas a la platja per sota la carretera i les vies, no, amb la qual cosa aquest pas vianant no te cap interès i, en el moment de escriure aquest treball, està molt degradat.



- El Pla Parcial del Canyadell.-

c) El Passeig Marítim de "La Musclera".-

Entre la via i la platja, com a continuació del front urbà del Passeig del Mar de Caldes, hi trobem la part de dins el terme municipal d'Arenys de Mar, de "La Musclera"

La primera documentació de què disposem sobre aquests sectors

⁶ Aquest estudi geològic fou realitzat pel doctor en ciències aplicades, Jordi Guimerà el novembre de 1992.

⁷ Aquest informe fou redactat per l'autor d'aquest treball, amb poc convenciment.

d'estiueig decimonònic, que, de fet, urbanísticament pertanyen a Caldes d'Estrac, és el "Plano Topogràfico de una parte de Caldas de Abajo, Arrebal de Areñs de Mar que manifiesta la rectificación que debe hacerse y las lineas geométricas que deben seguir para edificar las calles de Santa Teresa, de la Plaza y de la Mar, nuevamente proyectadas", del 1848. També ens ha arribat, d'aquesta zona, una ben documentada parcel·lació corresponent a "... la parte de playa integrante de la propiedad del Banco de Préstamos y Descuentos, situada en el Término municipal de Arenys de Mar (a la Musclera, a llevant del rial del Canyadell)⁸ (65).

La major part d'aquests terrenys eren, de fet, guanyats al mar amb la crecuda dels dipòsits de sorres dels segles anteriors i que, primer amb els temporals cíclics de finals de segle i després per efecte de la construcció del port d'Arenys, el mar va acabar recuperant en bona part. No obstant això, la parcel·lació de la part de ponent del rial del Canyadell es va consolidar amb torres d'estiueig, les quals, amb l'Hotel Colon de Caldes al capdavant, varen aconseguir el 1955 la construcció de les defenses i esperons del passeig del front marítim⁹ que foren rebaixats fins a resultar submergits, amb l'actuació de regeneració de platges del anys 90

Un buit legal del planejament general va permetre la transformació que varen patir aquelles finques decimonòniques en convertir-se en blocs d'apartaments de primera fila de platja sense que s'executés la urbanització que mancava en el sector. Fimalment, en base a una Unitat d'Actuació del Pla 82 coordinada amb el Pla General de Caldes- permet executar la urbanització pendent.

⁸ A.H.F.F A.H.F.F

⁹ Ex.Mun. 131/1955.



- El "Titus" i l'Illa Musclera"-

3.3.9.- LES URBANITZACIONS DE LA RIERA DE CALDES I L'EIX DELS CAMINS DEL MORBO I DEL REMEI

a) La "Colonia Andersen" o "El Cònsol"-



- "El Cònsol".-

Situada en una finca de sobre la riera de Caldes d'Estrac (fig. 87). "El Cònsol" o Colònia Andersen -el nom del seu

promotor-, a diferència de les restants urbanitzacions d'Arenys de Mar i Caldes dels anys 50 i 60, que provenien de parcel·lacions de finques rústiques més o menys grans, amb una clara obertura de carrers i la venda de les parcel·les que hi donaven, aquesta avui Unitat d'Actuació prové de la esmentada "Colònia" on tot mantenint la unitat de la finca originària, amb una xarxa de camins rústegament enjardinats, s'hi bastiren uns quaranta xalets (68) per a estiuatge -quasi sempre aparellat i destinades al lloguer- tot disposant de serveis comunitaris com restaurant¹⁰ (69) i piscina.

Per a l'accés, al seu dia es va redactar un projecte de carretera que, anant per la serra dels Passarells, connectava amb les Vil·les i amb la seva entrada per la carretera N-II. Aquest projecte, que permetia l'accés a la urbanització sense passar pel nucli de Caldes, va ésser abandonat,

¹⁰ Ex.Mun. 292/61. Ex.Mun. 292/61.

suposem que, entre altres causes, per l'existència del projecte de la "carretera del Remei" de la Diputació que li resolva l'accés.



- Projecte de Carretera "el Cònsol"-
"les Vil·les".-



- Les cases de lloger de la inicial
"Colònia Andersen".-

La coherència arquitectònica i paisatgística de aquesta colònia¹¹ (70) comença a trencar-se en parcel·lar i vendre's els xalets amb la seva corresponent parcel·la, sense els instruments urbanístics adequats

Mitjançant un planejament parcial, semblant al de les altres urbanitzacions de l'època i recollit en part al Pla General del 70, el Cònsol es converteix, també, en una urbanització que -com les altres- no desenvolupà el Pla Parcial de la forma que li corresponia, per la qual cosa van quedar per fer les cessions de vials i de zones verdes així com la regularització del seu parcel·lari fins que no es va gestionar la Unitat d'Actuació determinada pel Pla 82.

Pel seu singular origen, aquesta urbanització, a diferència de les altres ha tingut sempre problemes d'encaix en el modern planejament i als actuals

sistemes d'actuació urbanística, no pensats per aquest tipus d'urbanització.



- El Cònsol als anys 80.-

Malgrat el seu deficient estat de urbanització, l'àmbit d'aquesta Unitat d'Actuació, es trobava quasi totalment consolidat per l'edificació, quan després d'alguns intents als anys 90, el 2008 es decidí seriosament emprendre el desenvolupament de la Unitat, ja amb ens instruments de la moderna legislació urbanística, tot resultant definitivament aprovat el 2011 el Projecte de Reparcel·lació i el 2013 el de Urbanització.

b) "El Tennis Riera" i Eurostage.

Amunt de la Riera de Caldes trobem una altre urbanització iniciada i no reeixida, Eurostage, al peu de la qual, entrant per la riera de Caldes hi ha l'equipament esportiu i recreatiu del Tennis Riera.

De fet, aquestes instal·lacions, malgrat trobar-se dins el terme municipal d'Arenys de Mar, son de fet de Caldes d'Estrac, des d'on s'hi accedeix i serveixen, especialment a aquest municipi, i a les àrees urbanes dels termes d'Arenys de Mar i Sant Vicenç, de la Riera de Caldes, així com a les importants urbanitzacions del "Tres Turons" del terme d'Arenys de Munt.

¹¹ Les cases eren d'una arquitectura simple i populista però d'una total correcció, amb una agradable voluntat de personalització que es materialitzava en què cadascuna, en lloc de número, tenia un nom de sant i alguna representació iconogràfica d'aquest.

“El Tennis Riera”l Eurostage.a la Riera de Caldes.



3. 3. 10.- LES URBANITZACIONS DE LA CARRETERA DEL REMEI –



- La Victòria des de la “serra dels Passarells”

Als anys 50 dins el anomenat “Pla Sant Jordi” de la Diputació, es projectà i aprovà la que es digué “Carretera del Remei que seguint l’eix del Rial Llarg, a l’altura del Camí del Morbo s’enfilava a la carena de la serra dels Passarells i i anava, passant pel Remei fins a la carretera del Coll del Pollastre.

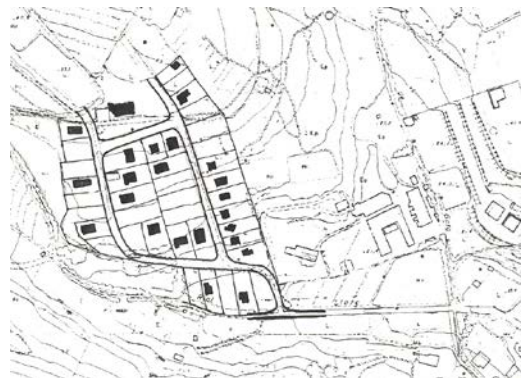
Aquesta carretera no s’arribà a realitzar però la seva traça, recollida al Pla General del 1970, donà suport, als anys 60, a la parcel·lació i construcció d’algunes cases en una de les finques que travessava, compresa en el que seria el Sector P-4 al Pla 82.

“La Victòria”

Recolzada en un fragment de la traça

de la esmentada “Carretera del Remei”, en base al Pla 70 i al costat del rial Llarg, es realitzà -en aquesta mateixa dècada- la Urbanització “Victòria” la qual fou, de fet, la darrera operació urbanística de l'època que, en el moment de realitzar-se estava totalment desconnectada de qualsevol teixit urbà i immensa en un conflicte, aleshores encara no resolt, amb les àrees de assentaments industrials existents al seu entorn.

Com totes, va ser promoguda pels propietaris de la finca –i una empresa immobiliària-, segons Pla Parcial de l'arquitecte Valls, i malgrat algunes irregularitats administratives d'origen, va ser legalitzada pel Pla 82 convertint-la en Unitat d'Actuació quin desenvolupament s'obvià per tenir els vials urbanitzats i, les massa cops modificades zones verdes, finalment cedides.



- La Victòria als anys 80.-

No obstant, en el moment d'escriure aquest treball, no te resolt el problema dels fragments dels sòls viaris de la Carretera del Remei –especialment el de connexió amb la veïna urbanització de “Valldegata Ponent”- per causa de la seva ocupació irregular per parcel·les. Això va posar en qüestió aquesta omisió del desenvolupament de la Unitat d'Actuació mitjançant els deguts projectes de Reparcel·lació i de Urbanització.

3.4.- LES ACTUACIONS DE TIPUS "INDUSTRIAL".

3.4.1. ELS ASSENTAMENTS INDUSTRIALS FINS ELS ANYS 80.

Ja hem vist en capítols anteriors com la formació d'Arenys de Mar es basa en l'activitat naval i comercial corresponent a la "protoindustrialització"¹ dels segles XVI al XVIII de la "costa de llevant" catalana. El front marítim és entès, aleshores, com un gran solar industrial i la forma urbana de la vila així ho reflecteix. Les fotografies i gravats del segle passat -malgrat que a quasi totes ja hi trobem les drassanes partides per la línia del ferrocarril- ens proporcionen la millor imatge d'aquest espai, certament "industrial".



- La línia del ferrocarril partint les activitats industrials de la platja.-

De fet, totes les activitats "protoindustrials" derivades de la construcció naval s'ubicaven en el front marítim. Però, tant les activitats manufactureres tradicionals, induïdes pel comerç marítim, com la producció del sector tèxtil es donen dins la massa residencial sense condicionarne la forma urbana, que, com hem vist en capítols anteriors, venia donada pels accidents naturals i per les necessitats de fortificar-se.

Al segle XIX -i la primera meitat del XX- Arenys de Mar, malgrat no tenir creixements com en el passat, participa del procés d'industrialització català, per mantenint la relació de

l'activitat industrial amb la comercial i la marítima que li havia estat característica. Jordi Palomer, en el seu llibre sobre el tèxtil i el gènere de punt a Arenys de Mar², mentre ens recorda la preeminència del sector del gènere de punt a Arenys de Mar i el seu paper en el comerç colonial, ens passa revista a les indústries del canvi de segle i hi troba adobaries, fàbriques de terrissa, forn de vidre, destil·leries de licor, fàbrica de gas, de gasoses, de taps, de barrets, de pastes de sopa i de xocolata³.

Aquestes indústries, de fet, es troben integrades en la parcel·lació i en el teixit urbà del nucli de la vila -no oblidem que el concepte de "zona industrial" és molt modern en aquestes poblacions litorals-, i en general ocupen els solars grans sense massa distinció entre els carrers. Aquests solars grans no sempre procedien de buits urbans anteriors, a voltes eren resultants d'agregacions de parcel·les amb edificacions obsoletes.



- La fàbrica "Condor" al rial de Sa Clavella.-

Malgrat això, s'aprecia perfectament com els assentaments industrials més extensius de l'Arenys de Mar de finals del segle XIX i de la primera meitat del XX, es varen situar preferentment en els tres vèrtexs del delta que configura

¹ Segons J.Nadal i J.Maluquer, l'imposició d'aquest terme es deu a Franklyn Mendels.

² Vegeu bibliografia.

³ "El tèxtil i el punt ..." p.59. "El tèxtil i el punt ..." p.59.

el nucli antic de la població, fet que es mantingué pràcticament igual fins la postguerra.

El primer, correspon a les parts altes de la Riera i del rial de Sa Clavella, entre el nucli antic i la corona de convents i institucions. Poques de les moltes fabriques que hi havia en aquesta zona resten en peus, però d'aquestes cal esmentar la tèxtil Còndor, que encara està en funcionament i, per descomptat, la fabrica de l'arenyc Licor Calisay que, amb un edifici dissenyat per l'arquitecte Martinell molt ben conservat -tan quan era una destil·leria com ara que és un centre cívic municipal- imprimeix caràcter a aquest sector



- El Calisay.-

Totes aquestes indústries s'adequaren a la xarxa viària del nucli antic, llevat de la del Calisay que, com la Plaça del Mercat, és un altre cas d'actuació monumental –encara que en aquest cas industrial- distorsionadora del teixit urbà preexistent, doncs trencar la continuïtat del carrer de l'Església, tant en el seu sentit longitudinal (eix carrer de l'Església-carrer Sant Narcís) com

en el transversal (eix carrer de l'Església-carrer Baralt). pel fet d'ocupar tot el solar de l'antic "Molí de Dalt",

Els altres dos vèrtex, corresponen als sectors de llevant i de ponent del front marítim, amb els antecedents "protoindustrials" que abans hem referit. El sector de llevant el constituïa el rial del Bareu, on hi havia les fabriques de can Catarineu, a la part baixa, l'Escorxador Municipal, Can Durall i d'altres, a mitja alada, i les Olles o ca'ls Nois Grossos, a les zones argilenques de la part alta.



- Fàbriques del rial del Bareu.-

La vigència que tenia encara aquest sector al començament dels anys cinquanta fa que el Pla Baldrich el qualifiqui de petita indústria, però l'estrident operació turística de les anomenades "Torres d'Arenys", abans explicada, fa que s'iniciï la seva lògica transformació cap a àrea residencial, si bé d'una forma lenta i discontinua, a causa de l'efecte degradant de l'Escorxador i d'indústries obsoletes ja tancades, tot oferint, una imatge d'urbanisme suburbial, que persistirà fins que no es facin les actuacions de demolició i urbanització precisades⁴.

El sector de ponent, va des de l'antiga estació del ferrocarril –davant on hi hagué el "Molí d'Abaix" – fins l'antic emplaçament de l'empresa MUVISA, - on avui hi ha el conjunt del centre comercial- al peu del rial Llarg. Part d'aquesta franja, recolzada en la carretera general –l'actual N-II-

⁴ Encara no realitzades al moment d'escriure aquest treball

prengué el nom de “la Corderia” per la fàbrica així anomenada, lligada a la antiga indústria naval. Com fou normal al segle XIX, indústria i residència estaven barrejades, doncs alhora contenia una renglera de cases al peu del turó de la Pietat –de la qual encara en roman una- i una altra, entre la carretera i la via -que encara es manté- i indústries com Les bàscules convertides durant la guerra civil en fàbriques d’armament i per tan, en

objecte de constants bombardejos tan per mar –el “Canaries- com per aire.

Al costat muntanya les hortes també van anar essent poc a poc substituïdes per indústries com Muvisa o altres activitats no residencials lligades a la carretera com la benzinera o un parador.

3.4.2.- LA TRANSFORMACIÓ DE L'EIX DE LA N-II



- L'eix de la carretera N-II de Sapí al Rial Llarg.-

A la abans esmentada franja del tram de ponent de la carretera N-II, de entre la punta de la Pietat i la del Canyadell, -"la Corderia" o "les Bàscules"- al Pla 82 s’hi van delimitar tres unitats d’actuació segons el grau i característiques de la seva consolidació com a zona industrial-comercial o residencial per tal de regular-la i dotar-les dels vials i dels espais lliures previstos al planejament des de sempre.

Així, a la franja d’entre la carretera i la via es delimita la UASU 2 amb

possibilitat de manteniment residencial, per bé que, el seu desenvolupament, encara té importants dificultats de gestió, a causa del fort grau de consolidació i la diversitat de tipologies i usos que conté.

A l’antiga fàbrica MUVISA es delimita una altra UASU que donà lloc a l’actual complex comercial dels Cinemes Arenys, el Caprabo i el MacDonal’s.



- La fàbrica Muvisa des de la carretera N-II als anys 80.-



- L'eix de la carretera N-II de ponent als anys 80.-

A la resta de la franja del costat muntanya de la N-II, es delimità una tercera UASU que és on trobem, amb la gasolinera, els actuals centres comercials i concessionàries d'automòbils.

El buit de sòl que restava entre aquesta darrera unitat d'actuació i el polígon industrial "Valdegata-Draper" -de l'INCASOL-, als anys 90, mitjançant una Modificació Puntual de PGO es completà la unió d'ambdós sòls industrials-comercials, deixant però al punt d'unió, una zona verda d'accés i connexió amb els espais oberts de la part alta del turó, avui sòls no urbanitzables.

3.4.3.

L'EIX INDUSTRIAL- COMERCIAL DELS RIALS DE VALLDEGATA I LLARG.

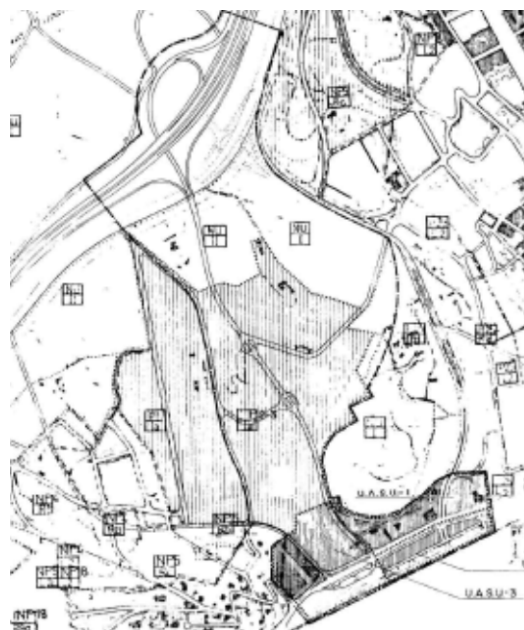
a) El Polígon "Valdegata Draper"

Aquest polígon es crea a partir del Pla 82. La propietat era poc fraccionada - doncs era dominant la finca de "Can Mills"- i s'intenta tirar endavant un pla parcial d'iniciativa privada, que no reeixí. Finalment però, ho adquirí i hi feu una actuació el Institut Català del Sòl, essent llavors Director General d'Urbanisme Joan Antoni Solans.

El fet és que la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat, davant la manca d'actuacions quan a carreteres, s'havia compromès a realitzar a Arenys de Mar alguna actuació urbanística que resolgués el greu problema de donar una variant - ni que fos provisional- a la carretera B-511 que ocupava el bell mig de la Riera i, després de desestimar la opció d'usar el sector residencial P-25 "Hort del Bisbe", va decidir actuar en el Sector Valdegata Draper, tot iniciant l'actuació amb una Modificació Puntual de PGO definitivament aprovada el 22 de febrer de 1989 -canviant la traca de la carretera variant inicialment prevista-

per adaptar-lo als objectius de dita actuació.

També es va canviar, lògicament el sistema d'actuació passant-lo a cooperació en tant que és tractava d'una actuació urbanística pública.



- Els sectors industrials de ponent i la variant, a la MP de PGO de 1989.-

Davant les dificultats de gestió que implicava la inclusió dins l'àmbit, de l'horta i la casa de Can Puig – completament en actiu-, es va excloure aquesta delimitant per la resta el Subsector I, quin Pla Parcial fou definitivament aprovat el 22/02/1989

Tan aques Subsector II com la part de junt al rial de Valldegata del Subsector I no es van mai desenvolupar i poc després van constituir els sols per on discorreria la traça de la variant definitiva de la carretera de Sant Celoni a realitzar pel departament de carreteres corresponent



- El Pla Parcial de Valldegata-Draper.-

El sector es va urbanitzar i no va poder actuar com a variant fins que no es va realitzar, uns anys després l'autopista i el seu enllaç que dona continuïtat al vial-variant de "Valldegata Draper"

amb la vella traça de la carretera de Sant Celoni, pel damunt de l'enllaç de la Riera.



- El vial central de Valldegata-Draper de l'INCASOL amb funcions de variant.-

El sector, tardà uns anys el consolidar la seva edificació -a causa del joc especulatiu amb els terminis de les concessions- però avui està del tot consolidat no només amb activitat industrial sinó també comercial.

b) "Valldegata Ponent".

El Rial de Valldegata, de sempre havia estat l'assentament d'activitats no urbanes, com la bòvila o magatzems industrials junt amb algunes que es podien considerar molestes com l'abocador d'escombraries que hi va haver alguns anys. No és doncs estrany que ja al Pla Baldric del 57 s'hi delimites una ambigua zona industrial i que al Pla Valls-Gelpí del 70 es mantingués.



- La Zona Industrial de ponent al pla del 57.-

Al principi de la democràcia, una de les reivindicacions que, sobre el model de població es feien era que no es volia que Arenys de Mar es convertís en una "ciutat- dormitori" i en aquest sentit el desenvolupament de "la zona industrial" esdevingué una prioritat dels

primers ajuntaments democràtics.

Així, durant els 80 ja s'inicia el planejament d'aquest sector en paral·lel al Pla General del 82 – 84 que després de diverses versions del PP no arriba a la Comissió d'Urbanisme fins el 1990. per les dificultats de promoció d'aquest Pla, a causa, entre altres coses, de la seva falta de connexió amb una xarxa viària adequada, sigui municipal sigui supramunicipal .

La realització del veí Polígon de "Valldegata Draper" i de la autopista, van aproximar les possibles connexions del sector a la Xarxa principal viària i això va influir en que durant els 90 es continués amb el planejament, fins que s'arribés a l'aprovació del Text Refós del Pla Parcial el 11/12/2002 quan ja estaven en marxa els Projectes de Rparcel·lació i de Urbanització.

El polígon es desenvolupa pel Sistema d'Actuació de Compensació –promoció privada- amb una Junta de Compensació potser no molt esmicolada però sense una clara propietat majoritària. Això va fer que pràcticament s'aturés la activitat durant la crisi del sector del 92, i, a continuació es donessin en la estructura de la propietat del sector alguns moviments especulatius que ja anunciaven la època de la bombolla immobiliària que vindria a continuació.

Així durant els 2000 s'acaben els Projectes de Reparcel·lació i de Urbanització amb la inclusió d'una rotonda de enllaç amb la actual variant de "Valldegata Dreper" per la part alta, ja que no quedava gens clar el quan i com es podria fer l'enllaç amb la sempre anunciada variant definitiva, per la part baixa.

Finalment, durant el final de la dècada dels 2000 i començament de la del 10, i

i es fan les totes les obres de urbanització i es planteja una operació de la edificació a gran escala que queda frustrada per la brutal caiguda del mercat immobiliari de la crisi actual.



- El Pla Parcial de Valldegat-Ponent.-



- Els polígons industrials de ponent.-

3.4.4.- ALGUNES CONSIDERACIONS SOBRE L'INDUSTRIA A ARENYS DE MAR.

Es doncs clar que, la estructura urbana del nucli d'Arenys de Mar no té cap relació amb els assentaments de grans factories propis de la època industrial -inexistents a Arenys- com succeeix en algunes ciutats catalanes costaneres i portuàries -com per exemple Vilanova-, on uns pocs grans assentaments fabrils varen configurar la forma urbana de la ciutat i el seu posterior metabolisme. L'explicació de la forma urbana del nucli d'Arenys, com ja s'ha dit repetides vegades, cal trobar-la en el context dels segles XVI al XVIII, anteriors a la industrialització del XIX, durant el qual no es va fer més que adaptar-se als nous temps i continuar els trets de l'estructura urbana anterior.

Segons dades de INDESCAT del 2000, el Valor afegit brut a Arenys de Mar es distribuïa per sectors així:

Agricultura	4%
Indústria	12%
Construcció	13%
Serveis	72%

Es a dir que la indústria d'Arenys de Mar te poc pes relatiu en la seva economia, més si tenim en compte que a Catalunya la mitjana és de dit pes és del 21%.

Alhora, aquesta indústria, es distribuïa -segons dades de ocupació del 1981- en els següents sectors:⁵

- química	6.5%
- metal·lúrgica i mecànica	15.5%
- tèxtil	48.0%
- alimentària	11.0%
- arts gràfiques	12.5%
- vestit, calat, fusteria	6.5%

El tema de la manca de zones industrials a Arenys de Mar –en la

qual hi veien la causa del seu retrocés industrial- esdevingué un tòpic amb la crisi econòmica de la segona meitat dels setanta i la primera dels vuitanta. Efectivament, les indústries d'Arenys de Mar que necessitaven ampliar-se havien de marxar de la població pel fet de no trobar-hi sòl industrial.

Paradoxalment, per, totes les zones industrials previstes al planejament general, des del Pla Baldric dels anys cinquanta, han tingut dificultats per ser desenvolupades en el seu moment.

L'explicació la podríem trobar, entre altres motius, en el fet que -malgrat el que digués el planejament- la totalitat del terme municipal tenia, i encara té, una forta pressió de tipus residencial, i era molt difícil que un sòl amb aptituds residencials pogués arribar a competir en preu amb el que només té aptituds industrials -com el ofertat per les poblacions veïnes, especialment de l'interior-. Dit d'una altra manera: fins avui, les principals zones pels nous assentaments industrial d'Arenys de Mar ha estat, de fet, les situades a Arenys de Munt, que és el lloc que li correspon per la lògica dels assentaments urbanístics, atesa la forta apreciació dels terrenys amb vista al mar.

Els sectors industrials que s'han realitzat al sector de ponent són, doncs, resultat de l'acció i pressió de l'administració en base al darrer planejament, perquè si, com en altres temps, dels propietaris hagués hagut de dependre, haguessin esdevingut també residencials.

Fins fa ben poc, podíem trobar també diversos casos d'indústries -o més aviat de magatzems- assentats en sòl no-urbanitzable, escampats pel terme municipal, la qual cosa denota que, fins no fa massa temps, no es tenia gens assumit que una indústria o un magatzem fos necessàriament una cosa urbana.

⁵ Dades extretes del treball de Miquel Rubirola "Arenys de Mar: una economia diversificada vers el terciari".

No podem oblidar, però, que el port no només és important per les seves activitats pesqueres i turístiques, sinó per la indústria naval, ja històrica a la nostra vila la qual cosa fa que puguem dir que el port constitueix, encara, una de les més importants indústries de la població.



- L'empresa ARESA al port, als anys 80.-

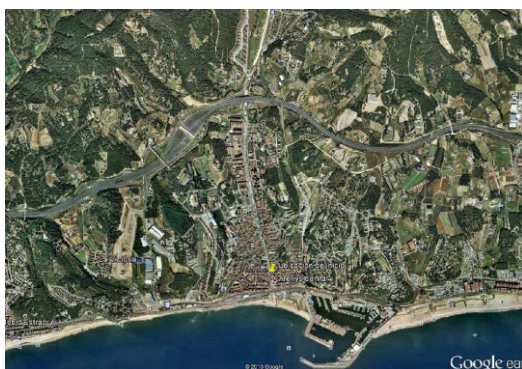
3.5.- LES ACTUACIONS AGRÍCOLES I MEDIAMBIENTALS

3.5.2.- L' ANTIC ARENYS AGRÍCOLA.

Si comparem l'ortofoto de 1960 amb una d'actual veurem com en aquella sobta l'absència de boscos. Fins i tot alguns dels actuals, en aquesta fotografia només se'ls veu despuntar d'una manera incipient.



- Ortofoto de 1960: absència de boscos naturals.-



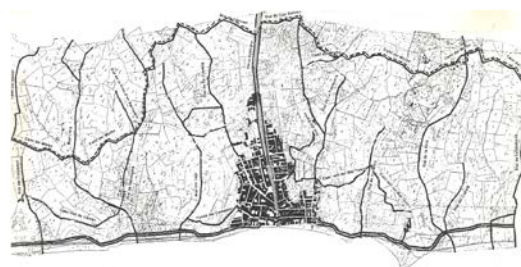
- Ortofoto actual: presència de molts boscos joves.-

Segons les dades de l'Enciclopèdia Catalana¹ corresponents als anys cinquanta, de les 645 ha. del terme municipal, 90 ha. corresponien al sòl urbanitzat -avui en són més de 200- i, de les corresponents al sòl rústic, 69 ha. eren terrenys erms, 90 ha. eren regadius, 350 ha. eren conreus de sec i només 46 ha. eren d'arbrat natural o de plantació -per exemple garrofers-².

¹ "Gran Enciclopèdia Catalana" vegeu Arenys de Mar. "Gran Enciclopèdia Catalana" vegeu Arenys de Mar.

² Segons Miquel Rubirola en el seu treball "Arenys de Mar: una economia diversificada vers el terciari", avui est conreat el 40% del terme municipal, que és un percentatge molt elevat si el comparem amb poblacions més interiors com Arenys de Munt que només té

Això vol dir, que després del desboscament, provocat àmpliament des del segle XVI pel proveïment de matèries primeres a la construcció naval³ i de les rompudes per a l'extensió dels conreus, lligades als forts creixements demogràfics del segle XVIII, el terme municipal es manté desforestat fins a la crisi de l'agricultura local i consegüent abandó dels camps menys rendibles, a la segona meitat del segle XX.



-Parcel·lació i xarxa viària rural, al 1940.-

La configuració del medi rural d'Arenys de Mar, tal i com ens arriba als anys quaranta, es caracteritza per una parcel·lació de una mitjana de unes dues ha., recolzada en la xarxa de rials i, en alguns casos, en els antics camins⁴. Les hortes es formen a les vores dels rials, i s'esplana al màxim fins els turons, per una banda, i fins els límits mínims de la llera dels rials, per l'altra. Les lleres de sauló d'aquests rials, en ser d'escorrentia ràpida, es converteixen, així, en uns camins de 3 o 4 metres, flanquejats pels canyissers o pels murs de contenció de les hortes que, amb les seves reixes d'entrada, definien aquell paisatge tantes vegades cantat per

conreat el 17% del seu terme.

³ Pierre Vilar. "Catalunya ..." tom III. p.237.

⁴ Plànols Cadastrals e. 1:2.000 del 1940 del "Instituto Geográfico i Catastral". vegeu també la memòria de la "Revisió i Adaptació del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar".

Esprui en la seva obra⁵.



Aspectes decimonònics dels rials

La practica totalitat dels turons eren ocupats per vinyes o conreus de secà, per la qual cosa tenim que no hi restava gairebé cap bosc en aquella època en tot el terme municipal.

Pierre Vilar, referint-se a les descripcions de Townsend i de Zamora, del segle XVIII, ens descriu la intensificació dels conreus pel regatge, a la Marina, així: *"Les vinyes abandonen les fondalades per a substituir els boscos als turons. ... Els conreus en bancals de quatre o cinc peus d'amplada, on hom distribueix racionalment, cada vespre, l'aigua de la "bassa" o del "safareig", s'estén sense interrupció de Barcelona a Malgrat, on sembla aturar-se*

⁵ Vegeu "Aproximació històrica al mite de Sinera". (v.biblio.)

clarament el domini del conreu de regatge intensiu".

Al cadastre de sòl rústic de 1940, veiem com hi ha nombroses **masies** en el terme municipal, normalment assentades a les planes dels rials; però la majoria no són pas edificis històrics, com succeeix quasi sempre a Arenys de Munt. Es cert que, del segle XVI, tenim mostres de masies tan esplèndides com la de **Mas Teixonera de les Doedes** -avui restaurant del parc de Lurdes- (fig. 168), però el fet és que les masies d'aquesta època escassegen a Arenys de Mar.



Fig. 168 Parc de Lurdes: Mas Teixonera.

La forta component agrícola en la tipologia de **les cases del nucli antic** de la població -els "cups" per a la verema, cellers, corts, pallers, etc., eren components normals de les cases del poble fins èpoques recents- ens fa pensar que les cases de la majoria de la pagesia que manava els nostres camps eren, de fet, les del poblat. Això no vol pas dir que a les hortes del segle XVIII no hi hagués residència. El fet, però, és que la major part de les masies que ens han arribat, són relativament modernes pel que fa a la part de l'habitatge. Aquesta part més moderna -del segle XIX o principis del XX- s'assenta sobre la part més antiga que era, gairebé sempre l'era de batre el blat, el safareig o la "bassa", la "bomba" -de cavalls, naturalment- o el registre de la mina, les corts dels animals i, òbviament **la "barraca"** o el precari habitatge, objecte d'ampliació o de

substitució⁶.

Als terrenys mes elevats -a les vessants del turons- amb la desforestació per les rompudes del segle XV fins a mitjans del XIX, de entre els conreus de secà, s'imposa "la vinya", quin nom es va afermar entre la població, encara que, després de la plaga de la "filoxera", passessin a contenir altres conreus o plantacions, com garrofers.

Les vinyes les menaven els "comparets"⁷, treballadors de vinya per compte del propietari. No totes les vinyes pertanyien al predi de una horta adjacent. Fins fa ben poc era molta la gent amb casa al poble que, a més, tenia "la vinya".

El fet és que l'aixopluc dels treballadors de vinya va consolidar, al llarg del temps una tipologia arquitectònica ben característica a Arenys: "**la barraca de vinya**".



- "barraca de vinya".-

Es tracta de una construcció formada per un rectangle -d'uns 3 per 2 metres de llum- amb parets de pedra o tàpia d'un colze -uns 55 cm- de menys de 2 metres d'alçada coberta amb una volta de canó de mig punt, de llibret de maó. Tot plegat és arrebossat amb morter de cal i el farcit per salvar la diferència de gruixos del mur i la volta dona a la coberta una forma

⁶ Dades d'elaboració pròpia. Arxiu professional propi.

⁷ L'Urbanisme a Arenys: Els etorns. Arenys Vida Parroquial, 449, març-1986 A. Espriu, T. Bertan, E. Maas, J.E. Torrent.

acampanada característica.

N'hi havia moltes -ben segur que tantes com vinyes- i la majoria van romandre fins el anys 50, tal com podem veure, si ens hi fixem bé, al plànol del "Instituto Geogràfic i Catastral", dels anys 40. Algunes, ja al segle XX, fins i tot es varen reciclar com a "casetes" o capelles. Avui però en queden poques i moltes d'elles estan en ruïna. De la expansió urbanitzadora, però, cal dir que se'n han conservat algunes que es varen catalogar oportunament, Del àmbit de les explanacions per a la construcció de l'autoposta -on n'hi havia algunes de molt ben conservades, lògicament, cap.

Un altra element arquitectònic característic del nostre paisatge rural eren les eres, quasi totes de l'època cerealista de l'agricultura de secà, que es mantingueren fins la segona meitat del segle XX quan ja havien perdut la seva funció perquè quasi tota l'agricultura d'Arenys era ja de regadiu.



- Masia amb l'era. 1873. (al fons, el campanar).-

La transformació de secà en regadiu de la planes que esdevingueren hortes comença a mesura que es van imposant mecanismes per a la elevació de l'aigua a la superfície -bombes o sínies de cadena girades per muls o cavalls- i en el seu emmagatzement en grans safareigs.

Aquests safareigs, col·locats a una cota tal que permeti el rec de l'horta per inundació regulada per solcs i pericons, alguns son datats al segle

XVIII i encara estan en funcionament. Son construccions de uns 7 m. x 7m. en planta i uns 2m, de fons prou rígides i estanques –malgrat ser fets amb els materials tradicionals de la època- pom per que hagin aguantat segles sense fuites i fins i tot, hagin servit de fonament de murs de contenció o construccions auxiliars agràries com corts i barraques.



- Casa de pagès, amb el safareig i les corts.-

A partir dels anys cinquanta del segle XX, amb els canvis de l'estructura productiva del passat i la progressiva urbanització de la població, es produeix una forta recessió en les explotacions agrícoles, que es manifesta amb l'abandó de les vinyes, el sòl de les quals va anar essent recuperat pel bosc -ara de pi- quan no era ocupat per les urbanitzacions. Actualment, però, amb les noves tècniques de regatge per aspersió i gota a gota, i amb els fertilitzants aplicables a aquest bon tipus de sòl i de clima, en alguns casos se ha recuperat el procés de feixat i d'explotació de les parts altes, corresponents a antigues vinyes que havien quedat ermes.

Les modernes tècniques agrícoles, però, també comporten l'ocupació intensiva del sòl amb hivernacles, i no es pot evitar la consolidació de la imatge del territori dominada per les seves cobertes de plàstic. Malgrat l'evidència d'aquest potencial agrícola de futur, no tenim notícia d'altres actuacions públiques en sòl agrari que no siguin la obertura del "Camí de les Aigües", al final dels 70 i la reobertura i l'eixamplament, l'any 1986, del vell

camí del Morbo, rectificat, que s'expliquen al capítol corresponent a actuacions en infraestructura viària.

En qualsevol cas, cap d'aquestes actuacions es feu per finalitats agrícoles doncs una era pel pas de la canonada de l'aigua i l'altre per la del gas.



- Camps amb hivernacles.-

Les hortes de les parts baixes, bo i l'apreciació dels terrenys de regadiu, són les que menys varen escapar a pressió de la demanda residencial i turística des dels anys cinquanta. No oblidem que totes les actuacions més extensives d'habitatge, hoteleres, residencials i àdhuc industrials, es fan sobre les millors antigues hortes de la Vila.



- Hortes al Rial del Bareu, als anys 80.-

3.5.2.- ELS CÀMPINGS

Però, les hortes, no només han estat desplaçades per les àrees urbanes; els càmpings han jugat, també a Arenys de Mar, un paper decisiu en aquests desplaçaments.

El **fenomen dels càmpings** a Arenys de Mar és contemporani a les primeres urbanitzacions. Tenim documentació de petits càmpings al Sapí -càmping El Sapí 1957⁸. - i al rial del Bareu -càmping Relax a cal Marqués i Càmping T.T. a Can Vilaplana-, avui, lògicament, inexistents. Però la zona de càmpings

⁸ Ex. Mun. 277/57.

per excel·lència és el paratge del Cabaió, a banda i banda de la carretera N.II, on els càmpings varen desplaçar totes les hortes, mentre que ells –amb l'excepció del càmping La Estrella⁹- no han estat desplaçats per les urbanitzacions ni pels conjunts d'apartaments.

El règim jurídic del sòl ocupat pels nostres **càmpings**, al planejament general del 82, era quasi sempre, el de Sòl Urbanitzable No Programat, però el fet és que els sectors que ocupen són a voltes peces importants per a la unitat i continuïtat de la xarxa viària de la població. El fet que, en tant que càmpings, gaudissin del règim dels sòls rústics i per tant, no estiguin obligats a cap mena de càrrega urbanística, ni tan sols la cessió del sistema viari planejat que els afectava, fa que, en alguns casos constituïssin una barrera contundent, per a l'accés a les àrees rurals de l'interior del territori municipal.

3.5.3.- ACTUACIONS DE TIPUS MEDIAMBIENTAL

La legislació, la ciència i la pròpia cultura mediambiental, tal com la entenem avui, no entra en l'urbanisme que estem tractant fins pràcticament els anys 90. No ens ha doncs de estranyar que les actuacions que trobem al nostre àmbit de estudi siguin poques i, les més visibles, lligades a actuacions en urbanització i grans infraestructures, com a resultats dels corresponents estudis de impacte ambiental.

Moltes de elles, les més urbanes, a causa de ser actuacions “per passiva”, i de la seva limitació espacial, tal com hem vist en estudiar les urbanitzacions, no sempre els seus resultats mediambientals han compensat la distorsió en la trama urbana que han provocat. Ho hem vist

en estudiar la urbanització de “Hort del Bisbe”, amb el rial del Sapi” –quin passeig de ribera no té continuïtat per dalt ni per baix- i la del “Canyadell” amb el rial del mateix nom, quin darrer tram, resta barroerament entubat per a creuar, com sigui, la carretera, el seu vial lateral i la doble via.

Altra cosa és el cas dels talls dels turons als marges de l'autopista. La seva reforestació es nota que obeeix a un projecte prou qualificat, però aquest, sempre dins l'àmbit dels talls plans que van definir geomètricament la superfície de expropiació per a la actuació. Efectivament, els seus límits, queden perfectament delineats sobre el terreny per les cunetes de intercepció de les escorrenties dels turons.

Entenc que, els projectes de restauració del medi natural, agredit en aquestes actuacions de gran impacte, no se haurien de limitar a la simple reforestació, per acurada que sigui aquesta. Tard o d'hora s'haurà de plantejar que cal una restauració del paisatge en un sentit més ampli, és a dir, refent també la orografia modificada, harmonitzant les noves formes i pendents del terreny, amb les dels terrenys que romanen no alterats. El manteniment de la vegetació dels penya-segats es fa actualment amb el simple desbrossat t'especies intrusives que ajudi a la extensió de vegetació autòctona que s'hi hagi anat formant.

Altres actuacions de interès -en aquest cas, “periurbanes”- han estat les de manteniment i posta en valor de la xarxa de rials, i les de recuperació de la vegetació autòctona a les dunes de les platges mitjançant tamarits i pins pinyoners..

3.5.4.. LES NOVES ÀREES FORESTALS.

Es prou conegut que tots els sòls que estem estudiant –i a quasi tot el món urbanitzat- en un principi eren bosc. La acció de l'home, transforma aquests

⁹ Ex. Mun. 316/61

boscós en terres de conreu –primer, les planes baixes, després, totes- sigui pel valor de la fusta, sigui per obtenir sòl agrícola. A partir d'un centre urbà en creixement, la seva perifèria agrícola es transforma en industrial. Més endavant, en residencial i, finalment en comercial i de equipaments urbans.

En territoris amb tensió urbanitzadora com el nostre només se'n salven d'aquest procés el “parcs públics” que, fins ara, sempre s'han entès –i legislat- com a quelcom urbà. Només els grans Parcs Naturals i els seus corredors s'entenen encara com a sòls públics del sòl No Urbanitzable. Costa de trobar la escala intermèdia que Arenys necessitaria.

Avui, hem vist com en aquell terme municipal desforestat del Arenys dels anys 40, tots els sòls no urbanitzats i els escassos agrícoles que resten amb viabilitat econòmica, tornen a ser –o estan tornant a ser- boscós. Comencen avançant les pinedes que poc a poc van donant pas als alzinars.

Els nous bosquets paisatgísticament ben situats, que es troben a prop d'àrees urbanitzades, per molt que siguin de propietat privada i estiguin qualificats com a explotacions forestals o agràries, actuen, de fet, com a “parcs naturals públics” per l'abandó dels seus propietaris a causa de que, avui, no tenen altre valor econòmic que les expectatives urbanístiques que pugui tenir la seva ubicació.

Els parcs naturals a petita escala, tan per les seves funcions ecològiques com, fins i tot, recreatives són avui imprescindibles en el nostre territori. Però, malgrat les diferents crisis que el sector immobiliari cíclicament ha tingut, i el que la legislació urbanística actual permeti taxar aquests sòls – generalment “no urbanitzables”- a preus tan baixos com serien els del sòl rústic sense cap expectativa, mai s'ha fet a Arenys de Mar una actuació d'adquisició de sòls rurals per destinar-

los a Parc Natural Públic. Fins i tot, els intents que reiteradament s'han anat fent per a l'adquisició del turó de la Torre dels Encantats -primerament per part de la Diputació i darrerament per part de l'Ajuntament d'Arenys de Mar- no eren tan pel seu interès en els sòls forestals com per la pedrera arqueològica i per la pròpia torre.

3.6.- LES ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS PUBLICS I PRIVATS.

No seria útil, als efectes d'aquest treball, classificar les actuacions del que avui, en el llenguatge urbanístic, en diem equipaments, només en funció del seu ús, ja que aquest sovint canvia en el temps per a un mateix edifici o instal·lació. Tampoc ho seria classificar-les segons la seva titularitat -pública, privada o comunitària-, ja que aquesta titularitat ens diu poc de la funció col·lectiva real de l'equipament.

Per a veure com les actuacions destinades a equipaments, incideixen en l'estructura i la forma urbana d'Arenys de Mar, el que si caldrà és que ens fixem, sobre tot, en si es tracta d'actuacions assentades al nucli antic de la població o bé al cinturó de finques d'institucions decimonòniques que l'envoltava.

3.6.1.- LES ACTUACIONS D'EQUIPAMENTS COL·LECTIUS AL NUCLI ANTIC.

De les actuacions per a equipaments col·lectius en el nucli antic, les més antigues son, lògicament, les que corresponen a edificis històrics dels que ja hem tractat en parlar de la formació d'aquest nucli, si bé, molts d'ells, han experimentat molts canvis d'ús -i de forma- al llarg del temps.

Cal dir, que els primers equipaments col·lectius, consubstancials a la formació de la Vila, al segle XVI, varen ser, sens dubte, les fortificacions i torres de defensa que hem estudiat al punt corresponent.. La "defensa" com a primer ús d'equipaments, no era pas incompatible amb els altres; ans al contrari. La Universitat del Poblat de Mar, tenia la seu en una de les torres de defensa -la Fortalesa - i l'església i les cases més nobles de la Vila, estaven fortificades.

Fem ara, doncs, un repàs dels equipaments del nucli antic de la vila:

a) El Temple i els Centres Parroquials.-

Si bé el conjunt del temple parroquial amb les seves històriques capelles annexes, constitueix l'equipament religiós per excel·lència, si bé, atesa la escassa diferència entre la vida pública civil i la religiosa de segles

passats, cal també fer-ne una lectura de equipament històricament comunitari, defensiu, etc. fins el punt que, avui -havent estat declarat monument nacional al seu dia- constitueix el edifici emblema de la Vila i la seva historia

Com tots aquests temples parroquials - també les catedrals- la seva històrica estructura funcional podem llegir-la avui com a autèntic "urbanisme edificat" doncs la seva gran nau central constituïa una gran plaça coberta -el centre simbòlic de la població- definida per les capelles laterals -santuaris dels diferents gremis i institucions de la vila- presidida per la capella major central i amb el portal principal flanquejat per les dues torres: la de "comunicacions" de l'època -hores, commemoracions, convocatòries, alarmes-, el campanar i la de "protecció" espiritual del terme municipal -benediccions, conjurs-, el comunidor,.

El temple parroquial és, de fet, un conjunt arquitectònic exempt que no té dependències residencials, administratives, socials ni culturals no litúrgiques. Però hi ha dos centres propers dependents de la Parròquia. L'un és el conjunt format per les dues cases d'un solar -avui altre cop

agregat- dels que anaven del carrer de la Església a la Riera. La casa amb façana al carrer de la Església és l'actual Rectoria i la de la Riera el anomenat "Casalet".



- Rectoria – “Casalet”.-

L'altre centre és el Casal Parroquial - situat al rial de Sa Clavella, a prop de l'església - amb un edifici bastit als anys seixanta, que avui s'utilitza, entre d'altres coses, com a cinema la seva sala gran amb entrada pel rial de Sa Clavella i com a sala d'actes socials i culturals la de la planta baixa amb entrada pel carrer del Bonaire.

Un altre centre social confessional del nucli antic, és el "Casal de Joventut Serfica", vinculat al convent dels Caputxins. Inicialment havia estat a la cantonada del carrer de la Església de la Riera i, després de la guerra civil va ocupar l'antic hospital de Sant Jaume, on avui hi tenim el Museu Marés de les Punes. El seu local actual, està situat al edifici de l'últim tram del carrer de la Torre. i n'ocupa les plantes baixes, obtingudes pel mecanisme de la permuta doncs, l'edifici, fou bastit al seu solar -adquirit per “els Seràfics” als

anys quaranta- en els que hem anomenat “terrenys de can Pi”¹.

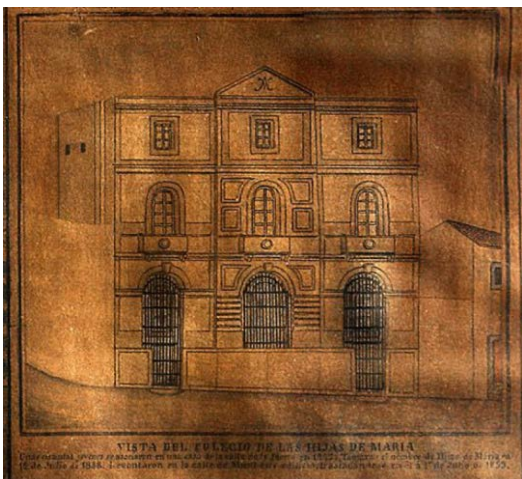


- Casal Parroquial.-



- “Els Seràfics”.-

¹ D'aquest solar se'n deia el "Tívoli" i era usat per a les activitats a l'aire lliure d'"Els Seràfics" quan aquest centre tenia la seu a l'Hospital de Sant Jaume.



- Dibuix de "Les Escolàpies" al planol de 1858.-



- Façana de "Les Escolàpies".-

b) Les Escolàpies

Com veurem al proper punt, tots els convents i escoles d'Arenys de Mar es situen, durant el segle XIX, en la corona que tanca el nucli antic. El col·legi i convent de "Les Escolàpies" constitueix, en certa manera, una excepció, perquè est en una posició més cèntrica -es troba a la pujada del carrer d'Amunt, entre el carrer d'en Cantalagrella (avui Escolàpies- i el del Tossal². L'edifici actual és dels anys setanta i del vell només se'n conserva la façana principal. Avui és convent, guarderia i casa de trobades, però

² Jordi de Mas. revista A.V.P. n.485 "Les Escolàpies".

havia estat un important col·legi de noies.

c) L'actual conjunt museístic.-

Es tracta del conjunt compost, en primer lloc, per l'edifici de l'antic "Hospital de Sant Jaume", del 1772³ (87), el qual, després d'haver acollit durant la postguerra, com ja s'ha dit, el "Casal de Joventut Serfica", avui és el "Museu Marés de les Puntetes" i alhora conté bona part del Museu Fidel Fita de Història de la Vil·la.

En segon lloc tenim, a l'altra cantonada del carrer de Sant Jaume –avui carrer Frederic Marés-, el "Museu de Minerologia"⁴ (90). ubicat al recuperat edifici de can Baralt, (89) que, com ja s'ha dit, havia estat el primer "Estudi de Pilots" de la vil·la,



"Teatre Principal"

d) El "Teatre Principal"

Junt a l'edifici anterior, tenim el que torna a ser "Teatre Principal", després de haver-ho estat al segle XIX (88), i haver estat bastit per aquesta finalitat. Al segle XX, l'edifici va ser seu de la "Societat Coral L'Esperança" i, als anys 50, va ésser completament reformat i adaptat com a cinema. A finals de segle, va ser recuperat per l'Ajuntament i restaurat i rehabilitat com a teatre

³ Segons la data de l'arcada del portal

⁴ J.M. Pons i Guri. "Estudi de Pilots" (v.biblio.). Toni Miquel. revista A.V.P. n.424 "inauguració oficial de l'Escola Municipal d'Arts i Oficis".

segons projecte dels arquitectes Badosa i Doñate .

e) L'Ateneu i el Casino.-

Els dos centres cívics, ja històrics, independents d'altres institucions eren l'"Ateneu Arenyenc"⁵ i la societat "Gran Casino"⁶, ambdues al nucli antic, a l'eix de l'antic Camí Ral, un a cada costat de la Riera.



- L'Ateneu el 1957.-



- L'Ateneu avui.-

L'antic edifici de l'Ateneu, ocupava un solar gran dels que anava del carrer Ample fins al passeig de Mar. Al 1959 fou ampliat pel nou l'edifici, amb l'agregació d'un solar de "cós" veí.

⁵ Josep Riera i Gelm. revista A.V.P. n.496-500 articles "Ateneu Arenyenc".

⁶ També se'n havia dit "Casino Industrial"

El "Casino Industrial" ocupà l'edifici de la plaça de Flos i Calcat -popularment plaça del Casino- amb cantonada al carrer d'en Riera. Cessà la seva activitat i fou enderrocat al final del segle XX



- El Cassino, abans del seu enderrocament.-

f) La Sala Mercé

Al pati de l'edifici del que fou "Can Milans de la Riera", al segle XIX s'hi bastí el "Teatre Sala Mercè" que al segle XX s'adapta com a cinema tot transformant, als anys 50, els baixos de l'edifici històric en cafè bar.



- L'esfondrament de la Sala Mercè en la nevada de 1062.-

La sala, s'ensorrà amb la nevada del 62 bastint-hi al seu lloc un nou cinema que es mantingué actiu fins la crisi del sector dels 80, durant els quals s'enderrocà tot plegat i es bastí l'edifici actual, que és d'habitatges amb els baixos i l'entresol comercials.

g) L'Ajuntament i els Jutjats Vells.-

El conjunt format pels edificis històrics de l'antic "Hostal" i el "Forn de Puja" - explicats al lloc corresponent-, , i que conformen l'actual plaça de la Vila, després d'haver estat caserna varen passar a contenir els Jutjats de Districte⁷ -amb la presó⁸ i la Casa de la Vila .



- L'Ajuntament i l'Arxiu Històric.-

En les reformes fetes en el conjunt, durant els anys cinquanta⁹, va instal·lar-s'hi també la "Biblioteca Popular Fidel Fita" -dependent de la Diputació- i el "Museu Municipal" del mateix nom -posteriorment desmantellat per ampliar la Biblioteca- i l'"Arxiu Històric"¹⁰ .

Els anys 80, quan els Jutjats varen ser traslladats al nou edifici del costat del aleshores Convent de les Clarisses, el seu espai va ésser aprofitat per ampliar l'Ajuntament¹¹ i l'Arxiu Històric -que

aleshores pertanyia a la Xarxa d'Arxius de la Generalitat-.

h) "La Biblioteca"



- La Biblioteca.-

També als anys 80 l'Ajuntament adquirí per a ubicar-hi la Biblioteca Pública "Fidel Fita" -i el "Centre Documental Salvador Espriu"-, l'edifici del segle XIX del rial de Sa Clavella, -abans dit can Juncosa o cal Moro-, que havia estat adaptat com a hotel durant els anys seixanta del segle XX.

i) El "Sindicat de Pagesos"

.Es ben segur que haurem oblidat moltes actuacions d'equipaments fetes al llarg del temps al nucli antic, però en tot cas interessa no deixar d'esmentar edificis tals com el de l'antic "Sindicat de Pagesos", de l'arquitecte César Martinell, del 1947 -que al seu dia acollí els ambulatoris de la Seguretat Social i de l'Aliança¹²,

⁷ Projecte de reforma de la façana de 1886.

⁸ Plano de la càrcel" de 1865. A.H.F.F.

⁹ Plànols de 1954, 1955 a l'A.H.F.F. i projecte de 1958 de l'arqu. Valls, Ex.Mun. 61/58.

¹⁰ A.H.F.F. programa de Festa Major 85 "Cinquantenari de l'Arxiu Històric Fidel Fita".

¹¹ Proj. arqu. Iborra de 1985

¹² Archivo Histórico de Urbanismo, Arquitectura y Diseño. "César Martinell Brunet: Construcciones Agrarias en Cataluña". Publicaciones del C.O.A.C.B.



- l'antic Sindicat de Pagesos.-

3.6.2.- ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS MONUMENTALITZATS DISTORSIONADORES DEL TEIXIT URBÀ

Dins les equipaments del nucli antic, des del punt de vista urbanístic que ens ocupa, mereix fer una reflexió sobre un parell d'actuació en equipaments, del segle XX, que varen distorsionar el vell teixit urbà on s'inserien. Es el cas de la plaça del mercat i la del conjunt del "Calisay"

Així, hem vist al capítol corresponent com les primitives actuacions de "millora urbana" consistien en obrir carrers per racionalitzar i donar continuïtat al teixit urbà existent. Era el cas del carrer de la Revolució i del Pas Sota Estudi

Però no sempre ha estat així: Hi ha actuacions –a voltes d'equipaments monumentalitzats- que per precisar unes superfícies de sòl d'una escala superior a la de les parcel·lacions de la trama urbana històrica, acaben degradant aquesta. A Arenys de Mar, és el cas de la Plaça del Mercat.-

a) La plaça del mercat.

Val la pena que fem un xic d'història de la transformació dels mercats públics a casa nostra.

Com tots sabem, històricament, els mercats es feien a les places o carrers centríques més amples del poble. D'aquí aquest sinònim popular de anar a la plaça i anar al Mercat.



- La plaça del mercat de Vic.-



- "La Porxada" de Granollers.-

A Arenys de Mar, però, des del segle XVIII, el verdader centre no era una plaça sinó la Riera. Era, doncs aquí on es feia –es fa- el mercat.

De sempre hi havia hagut una vocació urbanística de protegir els mercats de les inclemències del temps. D'aquí les places aporxades en el seu perímetre – moltes d'origen medieval- quan la tecnologia no permetia encara cobrir-les amb solucions constructives permanents. Ben aviat trobem, però, coberts exempts o "llotges" al bell mig

de les places, encara amb arquitectura de pedra i fusta, com és el cas de “la porxada” de Granollers de 1587.

Es però amb l’eclosió de l’arquitectura del ferro de la segona meitat del segle XIX que els mercats es cobreixen.

A voltes –sobre tot quan s’actua en les operacions urbanístiques dels nous eixamples o les contundents reformes interiors dels nuclis de les ciutats, tan pròpies de l’època- es fa un nou edifici exempt rodejat de carrers. Es els cas de la majoria dels mercats decimonònics de l’eixampla barceloní – el del Born, el de Sant Antoni, el de la Concepció, el del Ninot, etc.- o, a Mataró el de la plaça de Cuba.



- El mercat de Sant Antoni de Barcelona.-

Però quan el mercat no correspon a un nou edifici fet en un eixampla de la ciutat ni en una reforma contundent de l’antiga trama urbana de l’entorn de la plaça on es feia dit mercat, l’actuació consisteix en simplement cobrir la plaça, tot mantenint oberta la trama urbana la existent.

Hi ha molts exemples d’això, però per la proximitat, ens pot interessar particularment el cas del barceloní mercat de la Boqueria.



La plaça i el mercat de La Boqueria de Barcelona.-

El mercat de la Boqueria procedeix d’un buit urbà en la trama del Raval barceloní junt a la Rambla i que durant el segle XIX primer es vol convertir en una plaça porxada d’estil neoclàssic, adossant a les façanes una porxada d’altes columnes i coberta amb voltes o bigues –segons el tram, que no s’arriba a acabar per que abans es decideix ja cobrir-ho tot amb una estructura metàl·lica com els altres mercats municipals però mantenint la plaça oberta al teixit de carrers i carrerons que componen la trama urbana a la que perteneix.

Les botigues dels carrers i carrerons i les parades del mercat, es succeeixen sense solució de continuïtat.



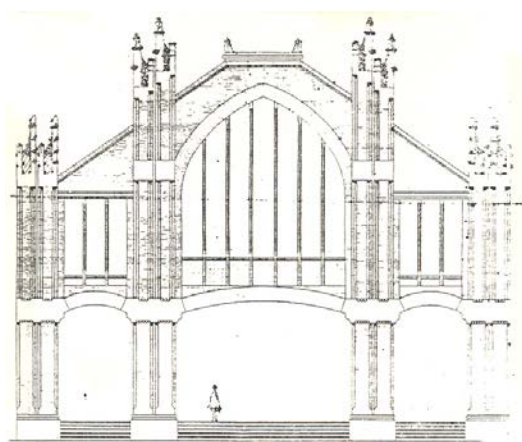
- El mercat d’Arenys i la Riera.-



- El carrer de les Margarides, tallat per l'edifici del mercat.-



- Interior de la plaça del mercat d'Arenys de Mar.-



- Plànol de façana del projecte del mercat d'Ignasi Mas.-



- Façana del Mercat d'Arenys de Mar.-

A Arenys de Mar, el mercat es manté a la Riera fins que als anys 20 del segle XX es decideix fer-li un edifici. Es tria com a solar el que aleshores era el cine "Doree" i la casa del costat, que arribaven fins el carrer de les Margarides, així com les cases de l'altre costat de dit carrer, que arribaven fins la penya.

Així, el carrer Margarides creuà i donà l'accés rodat a la nova Plaça i marcà les pautes del projecte, doncs el nivell del terra del mercat fou el del nivell del carrer de les Margarides i al centre de la Plaça dit carrer conformà el que avui en diríem una "rotonda", en la qual s'hi ubicà "la rotllana del peix" per ser el lloc més orejat. Cal recordar que aleshores –abans del frigorífics- el peix, la carn i la verdura, sempre s'ubicaven concentrats en llocs –i fins i tot en mercats- diferents i segregats. És això el que explica la seva encara actual ordenació de les parades.

L'edifici de la Plaça del Mercat d'Arenys de Mar, doncs, seria –dins els exemples abans explicats- més del tipus de una plaça urbana coberta, que no pas de un edifici tancat.

Però, una coberta, protegeix de la pluja, i poca cosa més. Aviat es va, doncs, palesar que les ventades i els corrents d'aire fred que comportava les tres façanes obertes de l'edifici –les dues de les Margarides i la de la Riera

eren un gran inconvenient. És per això que, l'edifici, poc a poc es van anar tancant. Primer pel carrer Margarides, amb vidrieres metàl·liques que es tancaven al hivern –i a les nits- i després, per les tres portes de l'atri que dona a la Riera, amb unes vidrieres de fusta que es desmuntaven a l'estiu restant llavors tancades només per unes reixes de ballesa.

El carrer de les Margarides va quedar, doncs, tallat pel mig, si bé fins els grans canvis del país dels anys 60 no se'n va ressentir massa, ja que les portes del mercat estaven obertes quan calia i els carros i carretons per a les mercaderies no tenien les necessitats dels actuals cotxes i camions.

EL històric carrer de les Margarides, que fou la matriu del costat est de la Riera –com el de la Església ho fou pel costat oest- i que romangué fins ben entrat el segle XX, com a un carrer viu, ric de petits comerços, tallers i “fabriquetes”, gràcies en bona part a la presència del mercat, se'l veu avui amb una marginalització comercial-urbanística. que no li correspon, per causa de la obsolescència de la forma del tancament del seu pas per aquest mateix mercat.

Arquitectònicament, la Plaça Mercat d'Arenys de Mar, és un magnífic edifici projectat per l'arquitecte Ignasi Mas el 1925, en un estil que en podríem dir modernista tardà, en el qual veiem com, durant la seva construcció, al 1928, ja s'incorporen elements “art-decò” com els pinacles que substitueixen els modernista-historicista inicialment projectats.

És, doncs un edifici prou valuós i interessant com perquè en qualsevol projecte que es faci, per a la seva modernització, es mantinguin tots els

seus elements arquitectònics i espais que el caracteritzen. No és doncs casual, que el Pla General de 84 el qualifiqués la part per on travessa el carrer Margarides com a sistema viari, i que, l'edifici, estigui catalogat pel també vigent Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic.

Al moment d'escriure aquest treball, no s'ha fet encara la necessària remodel·lació per a la posta al dia de la Plaça Mercat d'Arenys de Mar. Per fer-la, el primer que hauria de contemplar és, doncs, la recuperació del pas del carrer de les Margarides i no veure'l pas com a un inconvenient sinó com un important actiu per a la seva identitat i dinamització si es fa amb un correcte disseny arquitectònic-urbanístic.

b) El Calisay

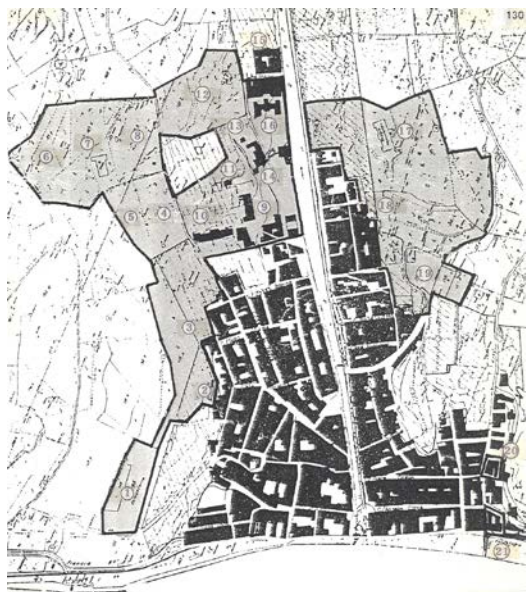
Com ja s'ha explicat al capítol corresponent, la construcció de les Destil·leries Mollfulleda –“El Calisay” a la finca on fins el segle XIX hi hagué el Molí de Dalt, inpedí la continuïtat dels carrers de la trama urbana on s'inserí. L'actual conjunt son uns edificis de l'arquitecte Cesar Martinell, adquirit per l'Ajuntament als anys 90 per convertir-lo en centre social i cultural. de la Vil·la



- El “Molí de Dalt” al plànol de 1858.-

3.6.3.- ES ACTUACIONS D'EQUIPAMENTS COL·LECTIUS A L'ANTIC "CINTURÓ DE CONVENTS" I D'INSTITUCIONS.

El nucli antic d'Arenys de Mar, amb la seva característica forma de delta, des del segle XIX que estava envoltat per una franja de finques –inicialment rústiques- que contingueren els assentaments de les institucions religioses i socials més extensives, pròpies d'aquell segle i típicament periurbanes.



- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1.- Cementiri | 12.- Parc de Lourdes |
| 2.- Col·legi Cassà | 13.- Convent Clarisses |
| 3.- Villa Betània | 14.- Jutjats |
| 4.- Camp de Futbol | 15.- Forn del Vidre |
| 5.- Poliesportiu | 16.- Asil Torrent |
| 6.- Institut | 17.- Col·legi de la Presentació |
| 7.- Antic orfanat Vilardell | 18.- Els Frares |
| 8.- Actual guarderia Mar i cel | 19.- "El Paraiso" |
| 9.- Edifici Xifré | 20.- L'escorxador |
| 10.- Col·legi Joan Maragall | 21.- Balneari Lloveras |
| 11.- Centre d'Assistència Primària | |

- L'antic "cinturó de convents" i d'institucions.-

El paper atípic de les finques d'aquestes institucions en el mercat del sòl -per les seves inicials reticències a entraren el joc del desenfrenat mercat immobiliari de l'època expansiva- va fer que els creixements de la població dels anys 50, es produïssin saltant aquest cinturó i deixant un buit urbà que el planejament dels 80 només reduí on calia donar continuïtat al teixit urbà -especialment pel que feia al sistema viari-.

Aquest cinturó -que es situa als turons

que fan de motlle al delta del nucli antic-, va del mar al mar amb ben poques discontinuïtats i conté, de ponent a llevant, els següents equipaments:

a) El Cementiri.

Es tracta del "Cementiri de Sinera" tan cantat pel poeta Salvador Espriu i on aquest és enterrat¹. Bastit el 1864, segons projecte de l'arquitecte Elies Rogent, i ampliat el 1893²



- Portal del "Cementiri de Sinera".-

Conté exquisits panteons decimonònics i escultures prou conegudes de Llimona i de Vallmitjana³ així com d'altres

¹ Salvador Espriu. "Cementiri de Sinera".

² A l'A.M.F.F. hi ha els plànols originals de la part inicial i de l'ampliada

³ T.Bertran, A.Espriu, E.Maass. rev. A.V.P.n.422-423 "Una obra mestra en perill a Arenys". A.Farreras rev. A.V.P.n.427 "En pro del Cementiri d'Arenys de Mar: anàlisi sociològica"

d'escultors, alguns locals, com Joan Barrera.



- Panteons amb escultures de Llimona i de Vallmitjana.-



- Escultura de Llimona.-

Avui és un cementiri municipal –laic– però havia estat –com quasi tots– confessional catòlic, per la qual cosa l'any 1877 s'hi va fer al costat el "Cementerio de disidentes" on va estar enterrat Cassà⁴ fins que es va mudar la seva tomba al recinte principal – reduint-la de volum, això si- .

⁴ A.H.F.F.. Cassà fou el fundador del col·legi que porta el seu nom i que, paradoxalment, sempre ha estat confessional catòlic.

El caracteritza la seva vista sobre el mar des del portal i és una bona peça d'arquitectura. L'emplaçament correspon al lloc on ja, abans, hi havia hagut l'antiga ermita de la Pietat⁵



- Vista al mar des del portal.-



- Ortofoto del cementiri i el seu entorn actual.-

Als anys 90 es realitzà una important ampliació segons projecte dels arquitectes Badosa i Doñate pel que era el darrera, tot obrint el cos de nínxols de tancament del quart nivell i prolongant el cementiri amb un cinquè nivell, i també amb dos cossos laterals per ponent.

Atès que estaven realitzades les urbanitzacions dels sectors de l'entorn

⁵ Lluís Montmany. revista A.V.P. n.422-423 "L'Ermita de la Pietat".

-Hort del Bisbe, Camí de Can Quintana, etc.- aquesta nova plataforma en forma de plaça constitueix la nova entrada del cementiri doncs conté, entre altres coses l'edifici del tanatori.

També s'ubicà en aquest nou recinte el "Monumento a los Caidos" -de l'arquitecte Cèsar Martinell" -reduint-lo d'alçada i d'amplada- que havia estat, fins l'època democràtica, al bell mig de la Plaça de l'Església.

Tal com ja s'ha explicat en parlar de les actuacions de vivenda social, el paisatge de l'entorn del "Cementiri de Sinerà" fouforça malmès per l'última filada de blocs del grup de vivendes Sant Elm i, especialment, per l'impacta visual del seu dipòsit d'aigües que, finalment, s'enderrocà⁶. Aquest problema de visuals, però, tor s'ha tornat a donar amb la construcció del edificis més propers al cementiri del carrer Llimona.

b) El Col·legi Cassà

Aquest centenari col·legi, és d'un patronat i estigué destinat, des dels seus orígens a l'ensenyament.⁷ (108). (fig. 141) Fins fa poc, fou un col·legi parroquial i, abans havia estat portat pels "Germans Gabrielistes". D'aquí el seu nom popular de "Els Hermanos"

La finca té la seva entrada pel carrer de Sant Pere el Més Alt, i fou ampliada als anys 70 fins a la carena, al costat del cementiri, per a la provisió de patis suficients.

L'edifici antic és de 1903⁸ (109) i als anys 80 fou ampliat, -segons Projecte i

Direcció de "Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SL" en direcció a la penya tot bastint-hi un nou cos d'edifici que deixà el gran pati de baix en forma de claustre



- Façana del Col·legi Cassà.-



- El pati interior després de l'ampliació.-

⁶ T.Bertran, A.Espriu, E.Maass. rev.A.V.P. n.444 "L'urbanisme d'Arenys avui II: el Cementiri". (?) A.V.P.n.450 "Demolició".

⁷ Revista A.V.P. Mart Matamala. n.476 "Centenari del Col·legi Cassà".

⁸ Ex.Mun. 27/53 i 27/1955.

c) Vil-La Betània.

Aquesta institució religiosa –abans coneguda popularment per "Les Xurigueres"- és actualment de tipus residencial-geriàtrica, i és regentada per una comunitat de monges franceses – les Filles del Cor de Maria de Bogué -des del 1909?⁹(110).

L'antiga finca de Can Xoriguer ha tingut al llarg del temps diverses segregacions. La primera -amb front del Rial de Sa Clavella- fou pel grup d'habitatges socials promogut pel Patronat de Vivendes Santa Maria.

També va ser important la segregació feta al seu dia, a la part alta de la finca, per a l'ampliació del Col·legi Cassà que abans hem esmentat,

Un altre segregació, més tardana però també deguda al creixement urbanístic de la Vil·la, va ser, als anys 80, per a la obertura i urbanització del carrer de Joaquim Ruyra que donà, a aquesta part del nucli antic d'Arenys, sortida a la Riera pel carrer de l'Hospital.

La darrera segregació, ja ha estat la corresponent a la permuta que va permetre la operació de rehabilitació de l'edifici històric i la seva ampliació amb un nou edifici. Tot plegat també realitzat segons Projecte i Direcció de "Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SL"

L'edifici històric, es troba alineat al carrer de Sant Rafael .(fig. 142) i el nou es bastí –com en el cas del Col·legi Cassà- cap a la penya -en paral·lel a l'edifici històric- amb el cos de comunicacions verticals transversal als dos cossos d'edifici que deixen entre ells un gran pati interior central, amb terrasses a diferents nivells.

Així, el conjunt resultant fou una residència geriàtrica de uns 80 residents amb les dotacions pròpies d'una residència geriàtrica moderna, més, atesa la seva confessionalitat, una capella i les estàncies de la comunitat religiosa.



- "Vil·la Betània", edifici antic.-



- Edifici de l'ampliació de "Vil·la Betània".-

⁹ Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.473 "Vil·la Betània".

d) La Zona Esportiva Municipal.-

A la vessant del rial de Sa Clavella del Sector "Hort del Bisbe" entre l'abans esmentada finca de Vil-la Betània i la de l'antic "Orfenat Vilardell", hi trobem la zona esportiva municipal "Fondo de les Creus".

Procedeix de l'antiga finca de Can Quintana o "Hort del Bisbe" i a primera segregació de la finca matriu va ser per a l'assentament del camp de futbol que si bé de fet ja es feu als anys 30, no es regularitzà fins a l'època dels ajuntaments de la democràcia.



- El Camp de Futbol als anys 80.-



- La Piscina als anys 80.-



- El Pavelló esportiu als anys 80.-



- La zona esportiva "Fondo de les Creus" avui.-

Amb posterioritat, es va ha anar ampliant fins a la carena, primer bastint, descoberts, la Piscina Municipal i el Pavelló Esportiu.

Al 1983 es cobrí la pista formant el primer pavelló esportiu i posteriorment es feu el mateix amb la piscina. Malgrat el bon funcionament d'aquests equipaments, bastits durant la dècada dels 80, el conjunt patia de la manca d'una ordenació prèvia - especialment pel que feia als accessos- que no es va poder corregir, fins que no es va realitzar l'actuació del "Hort del Bisbe" que, a més de ampliar substancialment l'àmbit del complex esportiu, el va envoltar del sistema viari necessari per a la integració d'aquest equipament en la trama urbana de ponent del nucli antic d'Arenys de Mar.

Dins el nou àmbit del complex, s'hi bastiren els nous edificis que completaren, articularen i posaren al dia les instal·lacions preexistents si bé sense tenir en compte -com massa sovint passa a Arenys- el fort impacte visual que tenen, aquests edificis de carena dels turons, en el paisatge urbà de la població.

e) L'Antic Orfenat Vilardell i l'Institut.-

La finca del Orfenat Vilardell¹⁰ a més de l'antic edifici rehabilitat per a casa de colònies i dels nous edificis de la guarderia Maricel, conté, avui L'Institut de Batxillerat "Tres Turons"¹¹, amb les seves instal·lacions i l'espai lliure públic, del seu davant, anomenat la Pineda de l'Institut, que el separa del pavelló esportiu.



- El Institut als anys 80.-



- La guarderia Mar i Cel.-



- L'antic Orfenat Vilardell.-



- La operació urbanística del Vilardell, avui.-

Tot això constitueix una de les primeres actuacions urbanístiques fetes als primers 80 dins del marc del planejament general que aleshores s'estava redactant. Així, les cessions gratuïtes de sòl de titularitat pública (Institut i zona verda) foren compensades amb l'actuació de cases en filera del "Fondo de les Creus"- rial del Sap, ja esmentada.

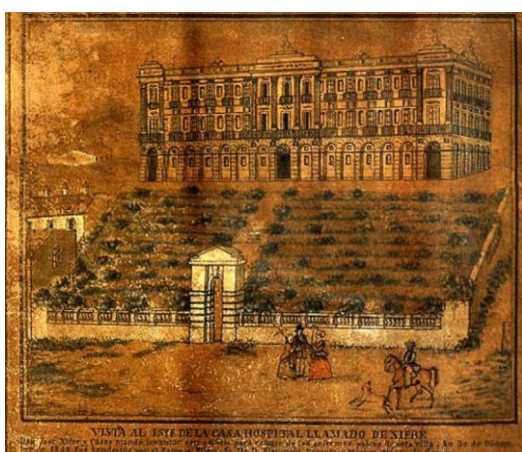
¹⁰ Jordi de Mas. rev.A.V.P. n.482-483 "El Vilardell".

¹¹ Jordi de Mas. fascicles annexos a la rev. A.V.P. de 1988. "Història de l'Institut d'Arenys de Mar".

f) La antiga finca del Xifré.-



- L'edifici Xifré des de la Riera, als anys 80.-



- Dibuix de les dues cares de l'edifici Xifré al plànol de 1858.-



- La finca del Xifré a principis del segle XX.-

Aquesta finca, que originàriament anava de la Riera al rial de Sa Clavella, la presideix el magnífic edifici de 1845 que fou l'"Hospital Xifré" i que després d'haver contingut el "Frente de Juventudes", els primers temps del franquisme, l'"Alberg Internacional" després, i més endavant varies institucions d'ensenyament, segueix en el moment d'escriure aquest treball sense haver trobat un ús definitiu per ell, prou adient a la seva monumentalitat urbanística i arquitectònica.¹²

A començaments del segle actual s'ha bastit un aparcament soterrani sota els jardins, tot remodelant aquests.

(113) ¹² Toni Miquel. rev. A.V.P. n.491 "El Xifré, una solució urgent".



- La finca del Xifré, avui.-

Les segregacions que s'han fet d'aquesta finca sempre han estat per a equipaments públics municipals, essent les més importants les corresponents als dos edificis d'ensenyament primari -amb les seves instal·lacions annexes- del "Col·legi Públic Joan Maragall". El primer "Grupo escolar" -amb front al carrer Anna Maria Ravell- és de 1953, molt anterior a les cases dels mestres, del 1960¹³ i al darrer edifici amb front al Rial de Sa Clavella



- Col·legi Joan Maragall: Primer edifici.-



- Col·legi Joan Maragall: Segon edifici.-

¹³ Ex.Mun. 125/1960.

Als anys 80, a l'àmbit d'aquesta finca s'hi sumaren les cessions de sòl públic de la Unitat d'Actuació de "Can Nadal", per a configurar el solar on s'hi bastí l'edifici sanitari del "Centre de Assistència Primària"



- "Centre de Assistència Primària".-

Darrera d'aquest nou edifici roman el xalet racionalista de l'arquitecte Josep Lluís Sert¹⁴ construït quan se li va encarregar la "Reforma de l'Hospital Xifré" el 1935¹⁵



- "Xalet" racionalista de l'arquitecte Sert.-

Al costat dels jardins del Xifré, donant front al carrer de Sant Narcís -interromput pels dits jardins-, tenim l'actual "Hospital Geriàtric" que és regit per un patronat municipal, i del qual en tingué cura la comunitat de religioses "Filles de Sant Josep", a Arenys també dites "vetlladores"¹⁶.

¹⁴ Teresa Macià i Bigorra. rev. A.V.P. n.494-495 "Obra inèdita de Josep Lluís Sert a Arenys de Mar".

¹⁵ A.H.F.F.

¹⁶ Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.479 "L'Hospital".



- L'Hospital Geriàtric.-



- Correus.-

També correspon a aquesta finca els locals de l'antic edifici dels bombers - amb entrada pel carrer del costat del primer grup escolar- la Central Telefònica -al carrer d'Ann M. Ravell o de l'Hospital- i la Caserna de Policia, a la cantonada.

Dins l'entorn d'aquest conjunt d'equipament, al carrer de la Torre hi trobem la Oficina de Correus, situada més amunt del Centre Catòlic de Joventut Seràfica que ja hem esmentat.



- El quarter de la Guàrdia Urbana.-

g) La finca de les Clarisses.-

A la part baix del rial de les Doedes, al costat de la finca del Xifré i de can Nadal abans esmentades, hi trobem la finca del que fou "Convent de les Clarisses"¹ amb dues segregacions importants. La primera, fou la de la part de dalt -al costat del "parc de Lourdes"-, per ubicar-hi l'edifici industrial de la "Panificadora". La segona -en dos etapes- és la del costat de la finca del Xifré per a la ubicació dels edificis dels Jutjats. Als anys 80, es bastí el primer edifici -de l'arquitecte Llimona- amb entrada pel carrer de Santa Clara -abans Rial de les Doedes- i a darrera dècada es bastí l'edifici de la part alta, remodelant tot el conjunt.



- La finca de les Clarisses avui.-



- El convent de les Clarisses.-



- L'edifici dels Jutjats dels anys 80.-

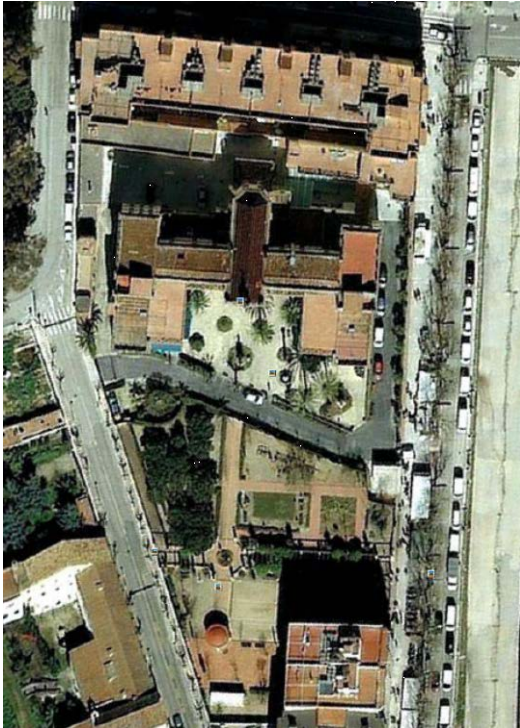
Amb l'adquisició per part de l'Ajuntament d'aquesta finca dels Jutjats -segregada de la de les Clarisses- per a engrandir l'àrea destinada a equipaments de l'entorn de "el Xifré", als anys 80, es posà fi a la pressió que hi hagué durant el mandat d'alguns ajuntaments de l'època predemocràtica, per a edificar alguns d'aquests equipaments -i fins i tot vivendes- en els actuals "jardins del Xifré", de conformitat amb all proposat -no aprovat- en el planejament general dels darrers anys de la dècada dels 60 i els primers de la dels 70

En el moment d'escriure aquest treball, l'edifici de l'antic convent -alineat al vial del carrer de Santa Clara (final del rial de les Doedes) després del seu eixamplament- es troba desocupat en espera de un destí com a equipament públic, adient a les seves característiques arquitectòniques.

¹ Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.470-471 "Les Clarisses".

h) L'Asil Torrent.-

Entre la finca de les Clarisses, abans descrita, i la Riera tenim la finca de la institució assistencial "Asil Torrent" amb el bon i ben conservat edifici de l'arquitecte Antoni Rovira, de 1892².



- La finca de "Asil Torrent", avui.-

La primitiva finca ha tingut dues segregacions per a edificació d'habitatges, una a cada extrem de la finca. La de la part alta, com a resultat d'una actuació del "Patronat de Vivendes Santa Maria", amb front al passeig de l'Arxiprest Rigau, i que, a més de ser respectuosa amb les característiques d'aquest passeig, dóna, esquena per esquena, a l'edifici de l'asil, per la qual cosa cal considerar-la urbanísticament encertada. No es pot dir el mateix de la segregació de la part baixa -entre la Riera i el Convent de Santa Clara- que, en vendre's a la iniciativa privada per a la construcció de blocs de pisos -amb la poc adient tipologia

edificatòria d'"eixample" prevista al planejament d'aleshores-, va donar origen a la desagradable mitgera que presideix encara la finca.

A les darreres dècades, es segrega la part de l'edifici i el seu entorn i a la resta de la finca s'hi bastiren els actuals jardins públics. El problema de distorsió del paisatge urbà provocat per la esmentada mitgera, però, roman esperant que la construcció d'algun "edifici-tap" de qualitat, o alguna altra actuació adient, algun dia la resolgui.

i) El Parc i Santuari de Lourdes.-

Sobre l'Asil Torrent, entre el rial de les Doedes i el de Sa Clavella, tenim el parc del "Santuari de N^a Sra. de Lourdes", que ocupa la finca del ben restaurat "Mas Teixonera de les Doedes" i que, si bé és d'un patronat de caràcter religiós -conté el Santuari amb la gruta artificial, de gust romàntic-, realment actua com a parc públic central de la vila.

Est prevista la seva ampliació per ponent, en sumar-se-hi les cessions de sòl públic procedents del planejament i urbanització del sector adjacent el dia que aquest es desenvolupi.



- Parc de Lourdes: Gruta del Santuari.-

² Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.477-478 "Les Germanetes".

j) El Forn Del Vidre.-

Es tracta dels locals amb façana a la Riera -més amunt de la finca de l'Asil- corresponent a l'antic forn de vidre -on hi ha actualment els magatzems municipals- que està destinat a equipaments i que s'obtingué -ahora que la plaça de l'interior de l'illa- per efecte de l'actuació urbanística del "Forn del Vidre" esmentada al capítol corresponent.



- L'antic "Forn del Vidre"

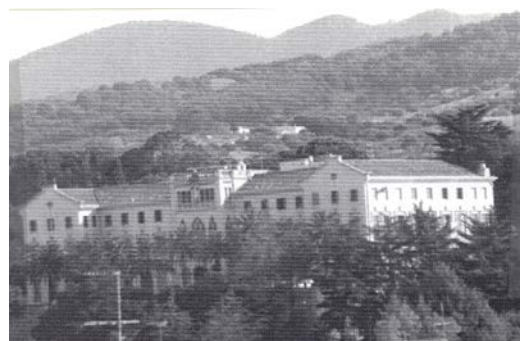


- La finca de l'antic "Forn del Vidre", avui.-

k) La "Presentació".-

Es tracta de la gran finca que anava des de la Riera fins al rial del Bareu, i que conté el "Col·legi de la Presentació" regentat durant molts anys per les Monges Dominiques,

amb el seu edifici de començaments de segle, que determina el paisatge del tossol en que està situat³



- Col·legi de la Presentació.-



- Finca del Col·legi de la Presentació.-



- Entrada a la finca del Col·legi de la Presentació als anys 80.-

La primera segregació d'aquesta gran finca, va ser per al grup d'habitatge social del carrer de Sant Gabriel que ja hem esmentat en el punt

³ Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.489-490 "La Presentació".

corresponent. D'aquesta finca es segregà, també, tota la part baixa, la qual constituí l'illa de l'actuació en blocs aïllats de vivendes, característica del marge esquerre de la Riera -on avui es troba la Delegació d'Hisenda- i que permeté l'obertura del carrer Pompeu Fabra fins al carrer de Sant Gabriel, al casc antic.

Com ja s'ha dit, malgrat les actuacions urbanístiques ja realitzades en els Sectors del rial del Bareu, resten, encara, per obrir entre aquesta finca i la de "els frares", els importants vials que han de unir els sectors del Bareu -i de llevant en general- amb els de la part alta de La Riera, previstos, d'una forma o d'altre- tant en el planejament general actual com en l'anterior

I) "Els Frares".-

Es tracta de la finca del Convent de Franciscans Caputxins, que és una de les institucions més antigues de la Vila i que, malgrat la seva condició de convent, ha actuat sempre com a segona parròquia⁴.



- Portal de l'església del convent dels Caputxins.-

⁴ Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.494-495 "El Convent".

La finca ocupa l'espai que hi ha des de la plana del Paradís -nom històric donat pels propis frares- fins a la finca de les monges de la Presentació abans descrita. En la vessant de ponent que dona al nucli antic, és, precisament, on hi ha l'actual església de l'arquitecte Bassegoda, bastida a començaments de segle, a la qual s'entra pel portal lateral, que fa de fons del carrer de Santa Maria⁵



- La finca de "els Frares" avui.-

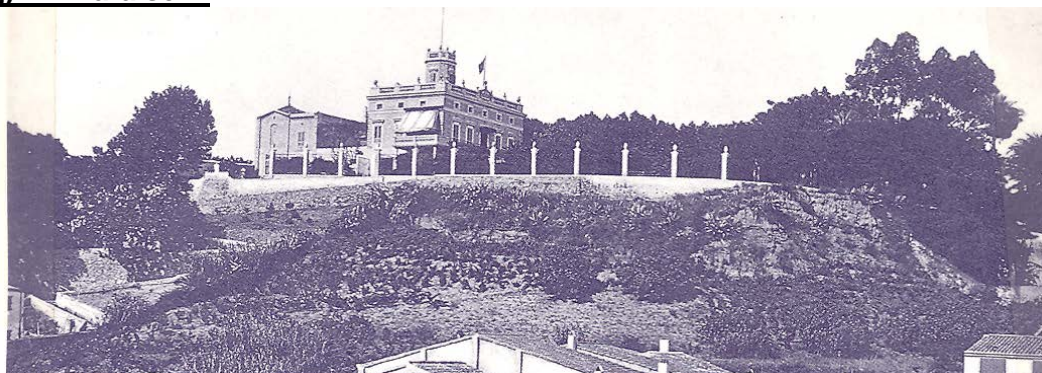
De l'extrem de la finca, dalt de la plana, se'n va fer una primera segregació als anys 70 per a l'actuació del Patronat de Vivendes Santa Maria i una segona als 2000 per a la darrera actuació d'habitatge social, ambdues explicada en el punt corresponent.



- Entrada a la finca de "els Frares" per dalt.-

⁵ Hi ha una reforma de l'any 1957. Ex.Mun. 196/57.

j) "El Paraiso".-



- Vista de "El Paraiso" a començaments de segle XX.-



- L'edifici de "El Paraiso".-



- La finca de "El Paraiso" avui.-

A continuació de la finca dels frares, seguint avall per la plana, tenim la finca dels "Castelló" amb l'edifici

emblemàtic de la "Granja El Paraiso"⁶ de 1864, avui destinat a vivenda, ja que l'actual Escola d'Avicultura es troba a l'edifici de l'arquitecte Valls, de l'any 1961⁷ situat en una altra part de la finca.

k) Finca de "Stella Maris".-

"Stela Maris" és avui una residència geriàtrica, però abans de l'actuació urbanística que va donar lloc a l'actual parc dels "Països Catalans" fou una residència de tipus "Germandat Social" implantada als anys seixanta a la part baixa de l'antiga horta de can Vilaplana, que ja hem esmentat al punt corresponent



⁶ A.H.F.F.

⁷ Ex.Mun. 31/61.

3.6.4.- LES ACTUACIONS EN EQUIPAMENTS A L'EIX DE LA N-II I EL FRONT MARÍTIM

a) L'antic escorxador.-

Aquest edifici⁸, lògicament, es basteix a fora del que era el nucli urbà, en l'època del que s'ha vingut anomenant "revolució sanitària". En concret se'l situà en una de les àrees industrials del segle passat, com era la del rial del Bareu -tal i com s'ha explicat en parlar de les actuacions industrials-.



- Façana de l'antic escorxador.-

Avui està clausurat i en espera d'un nou ús més adient, però el fet que s'hagués perllongat tant la seva permanència en actiu en aquest lloc, sense una modernització, remodelació o trasllat, ha fet que aquesta part del barri del Bareu, que té per eix aquest rial, hagi tingut una transformació anòmala, i -com també ja s'ha dit- ha mantingut -i encara en part manté- una certa imatge de marginalitat que, per lògica urbanística, no correspon a aquesta àrea avui tan central.

b) El que fou "Balneari Lloveras" i la "Creu Roja".-

L'edifici del Balneari Lloveras, del 1896, enderrocant al començament dels anys 80, s'assentava sobre els terrenys avui destinats a equipaments i a plaça pública del final del passeig Xifré⁹. També acollí el Pòsit de Pescadors -amb la subhasta del peix-fins que aquesta es va traslladar a la lotja del port, cap als anys cinquanta..



- El Balneari Lloveras abans del seu enderrocament.-



- La finca del Lloveras avui.-

La Creu Roja té un local a la plaça de l'edifici Lloveras, per també tenia un lloc al peu de la inestable penya del Mal Temps -a l'entrada del carrer Ample per la carretera N-II- davant d'on havia estat l'edifici de l'"Estudi de

⁸ A.H.F.F.

⁹ A l'A.H.F.F. hi ha els plànols de l'estat de l'edifici el 1936.

Pilots"¹⁰, enderrocats el 1964¹¹ per bastir-hi l'actual bloc d'apartaments.

c) La Caserna

La caserna de la Guàrdia Civil estava a l'edifici situat al final del rial del Bareu -al davant dels terrenys del Lloveres abans esmentats¹² Avui està en desús i en el seu lloc hi ha prevista una plaça.



- La Caserna.-

d) Els equipaments del Port.

El port en sí mateix ja és un equipament -també una àrea industrial i pesquera- però, a més, dins d'ell hi trobem equipaments de tant de pes per a la Vila com l'edifici de la "Llotja" per a l'administració i la subhasta del peix, l'edifici de la "Casa del Mar" del Institut Social de la Marina, les àmplies instal·lacions i la seu del "Club Nàutic Arenys de Mar", o el "Club de Pesca Mar Sport"¹³.



- Casa del Mar.-



- Club Mar Sport.-



- Equipaments del Port abans de la seva ampliació.-

¹⁰ A.H.F.F.

¹¹ Ex.Mun. 277/64.

¹² Plànols de l'arquitecte Marqués i Pineda a l'A.H.F.F.

¹³ A.V.P. n.482-483 article "Club de Pesca Mar Sport".

3.6.5.- ELS EQUIPAMENTS ALS NOUS EIXOS URBANS

Des dels anys 80. la moderna legislació urbanística i el planejament general derivat d'aquesta, fan que a cada nova actuació urbanística que es desenvolupa, apareixin sols públics de cessió per a espais lliures públics com per a equipaments comunitaris, que poden ser els mínims legals o molt superiors segons les possibilitats de negociació entre l'Ajuntament i els promotors, en cada cas.

Com a resultats d'aquestes actuacions urbanístiques en sectors, tenim que, en els sòls públics procedents del sector "Valdegata Draper", hi ha la finca amb caserna de "Mossos d'Esquadra" i la del Parc de Bombers.

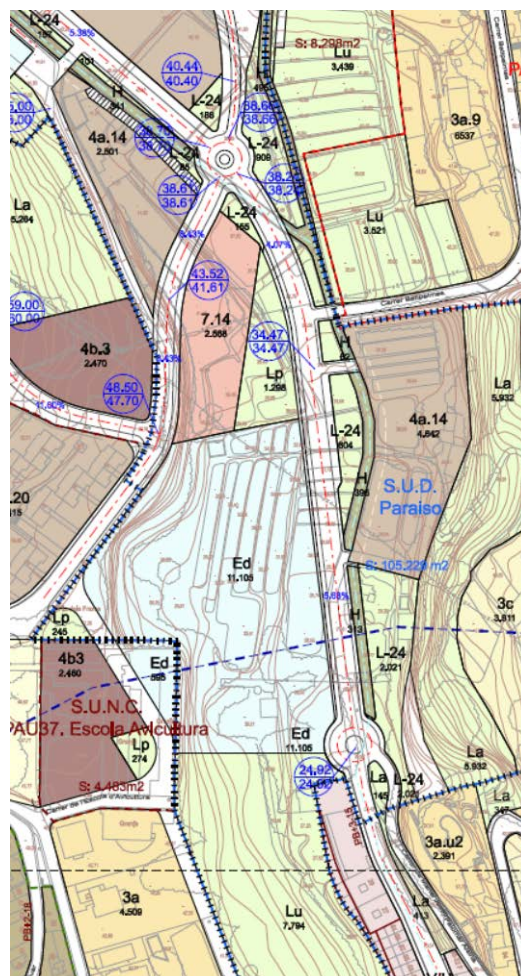


- Parc de Bombers.-

Als solars procedents de les actuacions del "Bareu Paraiso" hi tenim els equipaments escolar del rial del Bareu i als de la Raureta, els de l'equipament del mateix nom.



- La finca de la caserna i els bombers.-



- Els equipaments i zones verdes obtinguts al Sector Bareu-Paraiso.-



- Caserna dels Mossos d'Esquadra.-



- Entrada al parc Fèlix Cucurull.-



- La Raureta.-



- Escola Sinera, al Bareu.-

3.6.6.- L'EQUIPAMENT COMERCIAL.

Segons l'IDESCAT, el sector serveis a Arenys de Mar significava ja el 2008, més del 70% del total del seu Valor Afegit Brut i sabem que als anys 80, aquest sector ocupava quasi la meitat de la població i les activitats, es repartien amb el següent ordre ¹⁴:

- comerç al detall
- serveis professionals
- sanitat i educació
- hostaleria i restauració
- transports
- institucions financeres

L'eix comercial del tot dominant és, encara, la Riera. Fins els anys seixanta aquest eix comercial acabava a l'altura de la fabrica el Calisay en trobar el buit urbà del cinturó de convents i d'institucions, però junt amb les actuacions de tipus residencial, el comerç ha salvat també aquesta barrera i s'ha format un centre comercial a la part alta de la Riera, fins i tot més actiu que l'antic de la part baixa. Hi ha, també, petites ramificacions de l'eix comercial de la Riera, i d'altres més importants com pot ser Platja Cassà al front marítim o el carrer de les Doedes a la part alta.

Les activitats terciàries al nucli antic d'Arenys de Mar, quasi mai no s'assentaven en edificis complets. Ocupaven quasi sempre les plantes baixes dels edificis d'habitatge. Això va fer que, les noves actuacions immobiliàries de la part alta de la Riera, atraguessin el comerç amb necessitat de locals més extensius que no els que poden oferir les plantes baixes dels edificis de cos o de cos i mig del nucli antic.

De la mateixa forma que havíem vist com l'activitat hotelera havia

esdevingut pràcticament nul·la en el nucli urbà, veiem com els establiments gastronòmics –restaurants, bars i similars- aconseguen consolidar-s'hi. Alguns d'aquests establiments, han permès recuperar antics edificis d'un cert interès dins l'arquitectura tradicional. No podem deixar de esmentar aquí que, la Riera, amb les seves amples voreres, permet la instal·lació del seguit de terrasses – d'estiu, però també d'hivern- que tan de valor donen a aquest singular espai urbà. El mateix cal dir del Passeig de Mar –o Passeig Xifré-

Alguns establiments gastronòmics més coneguts els trobem, però, a les antigues zones hoteleres amb front a la carretera de Barcelona o port i els seus entorns.

Les institucions financeres -bancs i caixes-, que com és habitual adquireixen i s'assenten als locals més apreciats per la seva centralitat, van ocupar, als anys 80, la major part del tram de la Riera comprès entre l'Ajuntament i el Carrer Nou –Vilà Mateu-, fent perillar, en alguns trams, bona part del sabor urbà que li donaven els cafès i els altres establiments que havien estat desplaçats per aquests serveis –com fou el cas del “Café Espanyol” o “Can Milió”. Avui, però, amb la crisi del sector bancari i la creixuda del sector turístic, aquesta tendència s'ha acamat i bancs, començos i bars-restaurants comparteixen amb un cert equilibri els fronts comercials de la Riera.

A partir dels anys 90, es produeix un canvi de tendència en els hàbits comercials del país i s'imposen els centres comercials de grans superfícies amb molt d'aparcament i amb bona accessibilitat tan per a l'automòbil dels compradors com per al camions de abastament.

¹⁴ "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari", de Miquel Rubirola. biblio.

Arenys de Mar, malgrat la seva accidentada topografia, no escapa a aquesta tendència i, així veiem la transformació dels antics eixos industrials ben comunicats com el de la carretera de Barcelona, entre els rials Llarg –amb Muvisa- i del Sapí – amb Mercadona- tal com ja s’ha explicat en parlar dels assentaments industrials.

Aquesta tendència de desplaçament dels eixos comercials –per a les grans superfícies- no només el trobem cap a les antigues àrees industrials perifèriques del nucli antic, sinó també cap a les de nova implantació, com és el cas de l’eix de “Valdegata- Draper”, que, com s’ha dit, constitueix la variant rodada de la Riera.

3.6.7.- EQUIPAMENTS ESPORTIUS A L’AIRE LLIURE.

En una població amb un pes tan important de la segona residència -per a l’estiu i el lleure de cap de setmana- atesa la seva proximitat amb el centre de Barcelona, prenen molta importància els equipaments d’esport i lleure extensius a l’aire lliure.



- El port d’Arenys, avui.-

En aquest sentit, és evident que, els equipaments tradicionalment més atractius d’Arenys han estat i són el port i, sobretot, les platges. Però també cal esmentar instal·lacions esportives a l’aire lliure com les del "Club de Tennis Arenys" de can Pol, al rial de la Serp, el de la riera de Caldes – més vinculat a aquest municipi- o el club d’Hípica, al “Camí de les Aigües”.



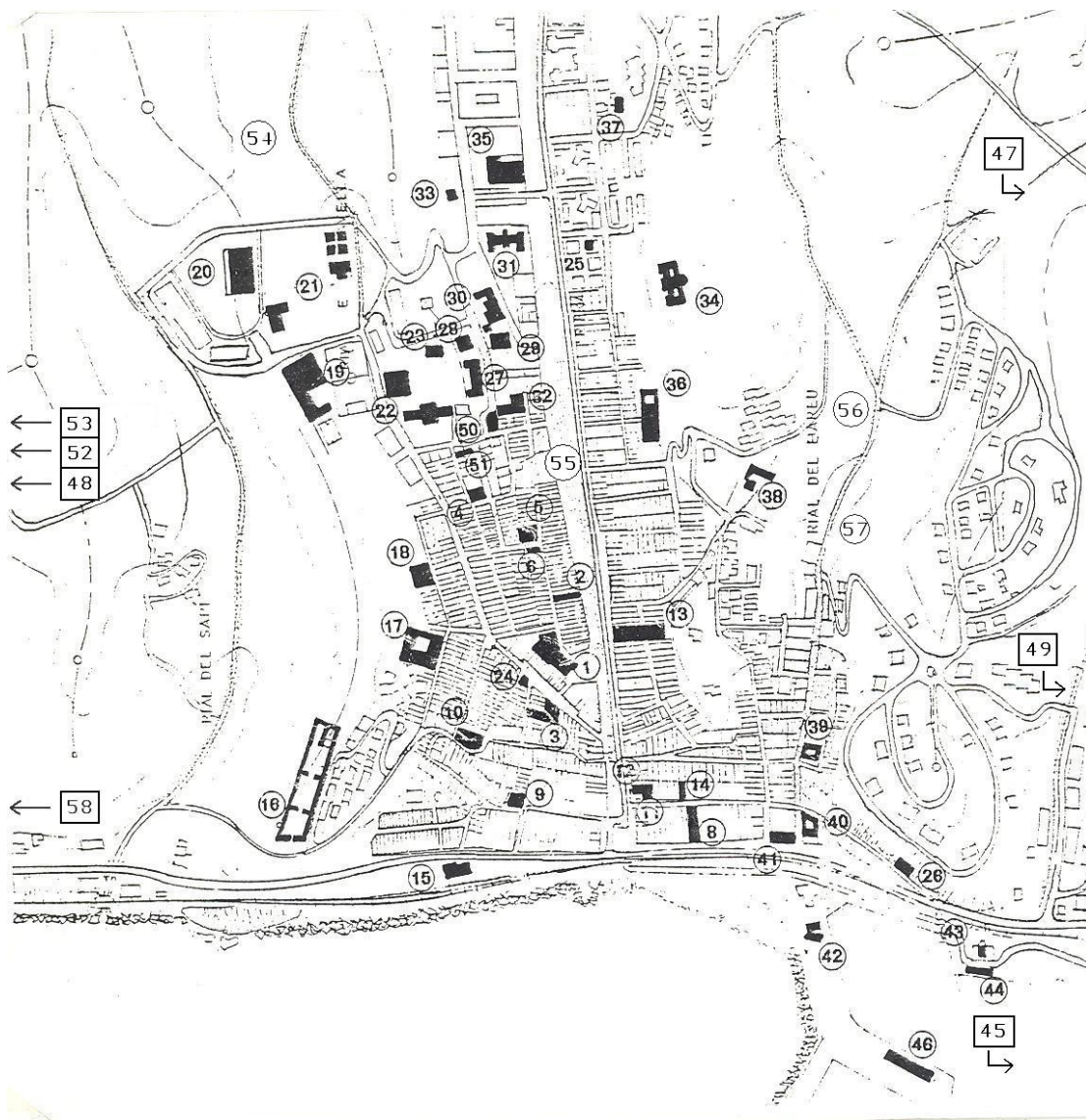
- El Tennis Pol.-

3.6.8.- ESTRUCTURACIÓ TERRITORIAL DELS EQUIPAMENTS COL·LECTIUS.

Després d'haver passat revista als equipaments col·lectius de la Vila, si observem el plànol de la seva situació, de la figura 178, veurem que, així com fins la primera meitat del segle XX, el "sistema general d'equipaments" es repartia d'una manera regular i quasi isòtropa pel nucli urbà de la Vila, als anys 80, els nous equipaments resultants del desdoblament de la població, es van concentrar al bell mig del que hem anomenat "cinturó de convents i d'institucions". Certament, malgrat el desdoblament del centre comercial cap a la part alta de la Riera

-amb tota la seva embranzida-, el fet és que allí no hi trobem equipaments col·lectius. Tots estan a l'àrea que hem esmentat, amb centre a l'antiga finca del Xifré, que ha estat sempre de titularitat municipal (fig. 178).

Amb les operacions urbanístiques i els creixements del canvi de segle, els nous equipaments -que requereixen gran superfície- veiem com es desplacen cap els nous eixos urbans de Valdegata i del Bareu.,



Estructura del Sistema d'Equipaments

LLEGENDA

1. Parròquia
2. Casalet – Rectoria
3. Casal Parroquial
4. Serafics
5. Museu Marés
6. Museu Mineralògic
7. Teatre l'Esperança
8. L'Ateneu
9. El Casino
10. Escolapies
11. Ajuntament
12. Arxiu Històric
13. Plaça Mercat
14. Antic Sindicat Agrari
15. Estació Ferrocarril
16. Cementiri
17. Col·legi Cassà
18. Vil·la Betània
19. Zona Esportiva
20. Institut d'Ensenyament Mitjà
21. Orfelinat Vilardell
22. Escoles Públiques J. Maragall
23. Serveis de Base
24. Escola de Música
25. Delegació d'Hisenda
26. Creu Roja
27. Edifici Xifré
28. C.A.P
29. Jutjats
30. Convent Clarises
31. L'Asil
32. L'Hospital
33. Parc de Lurdes
34. Col·legi Presentació
35. Forn del Vidre
36. Convent dels Frares
37. Stella-Maris
38. El Paradís
39. L'Escorxador
40. Caserna
41. Balneari Lloveres
42. Casa de Mar
43. Ermita del Calvari
44. Club Nàutic
45. Club Mar – Sport
46. Lotja de Pescadors
47. Hípica
48. Tennis
49. Tennis
50. Guàrdia Urbana
51. Correus
52. Bombers
53. Mossos d'Esquadra
54. Escola Bressol La Raureta
55. Calisay
56. Escola Sinera
57. Parc Cucurull
58. Centre Comercial Muvisa

3.7.- LES ACTUACIONS EN L'INFRAESTRUCTURA VIÀRIA, D'ESPais LLIURES I DE SERVEIS.

Passem ara a estudiar totes aquelles actuacions municipals i, sobretot supramunicipals, que han anat configurant la infraestructura territorial i urbana d'Arenys de Mar.

En aquest capítol les classificarem segons la seva naturalesa més que no pas pels agents que les han dut a terme. és a dir, de la següent manera:

- Camins rurals
- Carreteres i autopistes
- Ferrocarril
- Port i costa
- Obres hidràuliques fluvials
- Serveis generals urbans i
- Urbanització dels espais públics
-

3.7.1.- ELS CAMINS RURALS.

Per entendre l'estructura de la xarxa viària d'Arenys de Mar és important que comencem per analitzar l'antiga xarxa de camins rurals en la qual - atesa l'orografia del territori que estem estudiant- cal fer la distinció entre la directriu perpendicular al mar i la directriu transversal.

Efectivament, la part de xarxa viària - no només la rústega- de directriu perpendicular al mar coincideix amb els rials i rieres, a causa, no només dels condicionants de la pronunciada orografia sinó del fet que, en ser les seves lleres de sauló i tenir les escorrenties ràpides, permetent el seu ús viari durant la major part del temps.

Pel que fa a la part de xarxa viària transversal podem dir, en primer lloc que, a més de les actuals carretera i autopista, que estudiarem més endavant, queden, a nivell rural, les restes de l'antic camí Caldes - Arenys de Mar - Canet -del qual s'han perdut molts fragments per abandó- i molts altres camins, avui engolits per les urbanitzacions.

Es el cas de camí del "fondo" del Cementiri, engolit en l'actuació urbanística de l'"Hort del Bisbe" a la passada dècada. De fet, en aquest "fondo" ja s'hi havia fet una actuació l'any 1986, amb la rectificació i

eixamplament de la seva traça per tal de avançar-se a tenir l'actual enllaç del nucli urbà amb la carretera N-II pel Cementiri¹. Quan a aquests primitius camins, el nom de "fondo" dels trams que van de rial a rial, travessant el turó per la línia de màxima pendent - segons l'historiador Pons i Guri- es deu al fet que la seva obertura s'iniciava fent un solc que les aigües torrencials anaven "enfondint" i eixamplant -naturalment amb l'ajut de l'home-.

En segon lloc, tenim, com a camí del mig, l'antic camí del "Morbo", nom que rebé en ser usat com a alternativa al Camí Ral per tal de no travessar la població quan aquesta era fustigada per la pesta bubònica. Aquest camí transversal del mig, ha estat darrerament a punt de ser recuperat del tot. La primera actuació important que es va fer, per a recuperar-lo, fou la reobertura -amb una altra traça i una amplada de sis metres- del tram que va des del ja aleshores consolidat sòl urbà de "Can Vilaplana" fins el rial de la Serp. Aquest tram va prendre el nom de "camí de les Aigües" perquè s'obrí amb motiu de la construcció del dipòsit de reserva d'aigües de la

¹ Es féu seguint el Pla Especial de la Penya del Cementiri (Parc Salvador Espriu), promogut per l'Ajuntament i aprovat per la C.U.B.

població, a la carena que hi ha entre el rial de La Serp i el rial de Canalies.

Aquesta obertura, feta per l'Ajuntament els anys setanta, tenia ja la intenció d'ésser continuada fins al camí Canet-Arenys de Munt, pensant no tant en el desenvolupament agrícola d'aquest sector com en la ubicació de l'Institut de Batxillerat, en uns terrenys, al bell mig del medi agrícola, que havien estat cedits a l'Ajuntament². Aquest inadequat emplaçament es pretenia justificar amb l'equidistància a les tres poblacions que, deien, havia de servir: Canet, Arenys de Munt i Arenys de Mar.

L'obertura -de la part que va fins al camí Canet-Arenys de Munt-, no es va realitzar fins l'any 1986³, però aquest cop, amb l'objecte de potenciar el valor agrícola dels terrenys del sector, valor protegit -almenys en teoria- pel planejament ja aleshores vigent. L'any 1987 la Diputació va fer-se càrrec del condicionament del ferm d'aquest camí a causa de l'esmentat interès agrícola de la zona.

El tram del vell "Camí del Morbo", que va des del nucli d'Arenys de Mar fins a Caldes d'Estrac, també va ser obert - amb 6 metres d'amplada, i la traça en bona part rectificad- quan, per portar el gas natural a la població l'any 1986, l'Ajuntament va condicionar la llicència d'aquesta instal·lació a l'adequació d'aquest camí. La gestió d'aquesta obertura fou complexa, i la manca de coordinació entre l'Ajuntament d'Arenys de Mar i el de Caldes, no va permetre aprofitar l'avinentsa per a

² La conseqüència d'aquesta cessi, era que, a la no-reeixida modificació del Pla General del 75, es requalificava tot aquest sector com a Sòl Urbanitzable.

³ S'obrí fent un "quatre" a la traça per salvar el darrer tram, perdut a causa de la seva privatització i ocupació amb instal·lacions agrícoles.

resoldre definitivament el problema del tram final -per terme de Caldes- del "Camí del Remei."⁴ (140). El problema dels excessius pendents d'alguns trams -i en conseqüència de la seva difícil conservació- ha fet que -en el moment d'escriure aquest treball- d'aquest llarg camí, només en funcionin realment bé alguns fragments.

També hem d'esmentar aquí, els antics camins que van, diagonalment, de rial a rial, que no eren el Camí Ral o el del Morbo. Es el cas del camí de La Plana, el Fondo de Les Creus i el Fondo del Cementiri, el camí de la Raureta, etc., dels quals, tots els que històricament foren importants, avui, han estat engolits per la xarxa viària urbana.

Finalment, cal dir que, és evident que tots aquells antics camins rurals que encara resten al nostre terme municipal, si no són eixamplats i les seves traces i pendents rectificades per adequar-los al pas d'automòbils i de maquinària agrícola, acabaran perdent-se definitivament. En aquest sentit, malgrat que el planejament general preveu una xarxa viària rural amb unes normes d'amplades

⁴ No va haver-hi expedients expropiatoris, i es va haver de negociar propietari a propietari. Malgrat tot, la resposta va ser positiva, fins i tot per a l'obertura de l'últim tram corresponent al vial de connexió de la urbanització de Sant Pere Abanto de Caldes d'Estrac amb la de "El Cònsol" d'Arenys de Mar, prevista d'una manera coordinada pels plans generals de les dues poblacions.

En aquest punt es produeix un fet anecdòtic, per significatiu per entendre bona part de la patologia urbanística, encara actual, dels nostres sistemes viaris locals. El fet és que, el desmantellament de la tanca de propietat -ja cedida per a vial-, que coincidia amb el límit entre els dos termes municipals, fou impedit per uns parcel·listes, que la reforçaren, comptant -paradoxalment- amb el vist-i-plau polític de l'Ajuntament de Caldes -que actuava així contra el seu propi planejament general-.

mínimes i de reculades de tanques, malauradament no sempre es compleixen. És més estem veient com, encara avui, en fitar i tancar finques rústiques, es produeixen apropiacions de sòls corresponents a antigues traces en desús de camins públics com està passant al camí del Morbo, per exemple.

3.7.2- LES CARRETERES I L'AUTOPISTA.

Tal i com ja s'ha vist al llarg d'aquest treball, l'estructura general i orgànica del territori⁵ (141) d'Arenys de Mar es basava fins els anys 90 en que es va realitzar l'autopista C-32, en els dos grans eixos en forma de "T", constituïts pel front marítim i per la Riera, que contenien, respectivament la Carretera N-II -Barcelona - França-, de l'Estat, i la Carretera C-61 -Arenys de Mar - Sant Celoni-, actualment de la Generalitat.



- L'autopista C-32.-

a) LA CARRETERA DE BARCELONA, N-II.

Aquest corredor, transversal a l'orografia del territori, que avui constitueix la carretera N-II, té els seus antecedents en una de les dues variants de la Via Augusta -la del Maresme- la traça de la qual no ens consta que s'hagi pogut determinar encara amb exactitud.

⁵ Sempre que parlem de l'"estructura general i orgànica del territori", ho fem en el sentit de la Llei del Sol.

Tal com ja hem vist al capítol corresponent, malgrat que els rials constitueixen de fet la part principal de la xarxa viària rural, les intervencions en aquests cal, avui, considerar-los dins el marc de les actuacions de tipus mediambiental.

En els temps de formació del nucli de la població, la via equivalent era la que va esdevenir Camí Ral que, inicialment, havia passat, mes o menys, per l'actual camí de la Pietat-carrer d'Amunt -carrer del Turó- camí del Mal Temps, i que posteriorment, en avançar la línia de la costa cap el mar, es desplaça, seguint un traçat més planer, cap al peu de les penyes, per l'actual carrer d'Avall -carrer Ample entorn el qual, com ja hem explicat es bastiren moltes de les torres de defensa i casals fortificats.

. A l'època de Carles III es va construir una variant, més cap al mar, que va ser destruïda pels temporals⁶ (142) i refeta en el tram alternatiu al carrer de Sant Joan- plaça del Casino.

Aquesta és la traça que es va consolidar i va romandre fins als anys 50 amb l'accidentat "quatre" que la traça formava al carrer d'en Riera, on alguns camions de l'època ja no podien girar.

Cap al final dels anys cinquanta es realitzà la primera reforma, consistent en perllongar el recorregut de la carretera entre la via i les cases de la Platja de Cassà fins la Riera, sense travessar-la directament -tot enderrocant un ull dels tres que tenia el magnífic pont vianant de formigó

⁶ A.H.F.F. programa o. de Festa Major de 1988. "El vell carrer d'Avall".

existent- i traslladant, així, el "quatre" de la carretera abans esmentat al bell mig de la pròpia Riera. En tenir lloc, ja en plena època de la motorització, aquesta reforma no va aconseguir resoldre el problema circulatori -ni tan sols temporalment i va servir només per traslladar-lo al carrer Ample -el tram final del qual és, malgrat el nom, molt estret-.



- Tall de la penya del Cementiri i terrenys guanyats al mar a les obres de 1967.-



- La penya del Cementiri, ja tallada.-

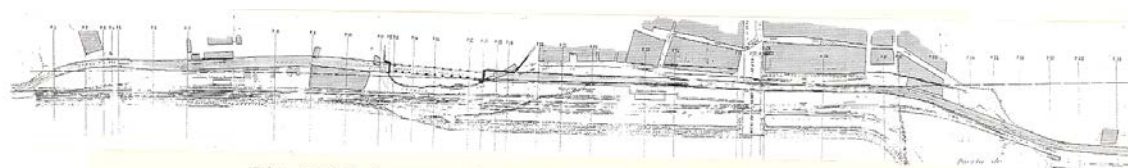
Finalment, es varen realitzar les obres que deixarien la carretera N-II en la seva forma actual, a costa d'espectaculars esvorancs al front de les penyes del Mal Temps i del Cementiri, per aconseguir disminuir els pendents i eixamplar la calçada de la carretera a tres o quatre carrils.

Aquesta obra consolidà definitivament, una doble barrera letal entre la Vila i la seva costa, ja que va comportar també el trasllat de la via del tren més cap el mar (la platja ja havia desaparegut amb anterioritat per efecte del port, com veurem més endavant). També cal dir que el brutal tall realitzat a les penyes les convertí, en mecànicament inestables, fet que ja va donar el primer avís amb l'espectacular esclavissament parcial de la penya del Mal Temps l'any 1983. Va ser a partir d'aleshores que els talussos es van recobrir amb malles protectores de la erosió.

No és casual que, en un primer projecte, les penyes no eren tallades, sinó perforades per túnels (fig. 183).



- El tram de Platja de Cassà de la carretera N-II.-



- Primer projecte per a la rectificació de la traça de la N-II: Túnel en vers de tall.-



- La carretera N-II des del Cementiri.-



- La estació i la carretera N-II des del Cementiri, als anys 80.-

Però és que, aquests brutals talls de les penyes, no només es feren per a l'eixamplament de la calçada de la carretera a tres i quatre carrils, sinó també per a la rectificació de la seva rasant. En baixar l'antiga rasant a les penyes, es varen tallar tots els passos de vianants existents -i possibles-, per sobre la via del tren, cap al front marítim. Durant anys va romandre, com a testimoni, el que restà del pont, sobre la via, de l'accés a l'ermita del Mont Calvari, inaccessiblement despenjat dos metres per sobre la rasant actual de la carretera.

Les següents actuacions realitzades a la carretera N-II ja van tenir un caràcter diferent -eren carrils de gir i entrades- doncs ja s'havia abandonat la idea de seguir eixamplant l'actual traça per afegir-hi carrils ràpids. El fet és que ja s'havia començat a projectar la que, en principi, havia de ser la "autovia del Maresme", i que finalment acabà essent l'actual autopista de peatge C-32.

La construcció l'autopista de peatge, ben segur que va resoldre bona part del greu problema de la accessibilitat rodada als pobles del Maresme. Però per la seva condició, no permet rellevar l'actual carretera N-II de la

seva condició de via ràpida per a l'automòbil, i convertir-la en un correcte "carrer" urbà i interurbà, amb les seves voreres d'ample suficient, el seu arbrat i moblament, els seus carrils bici i totes les rotondes necessàries per la bona mobilitat de les xarxes viàries dels nuclis urbans que i equipaments que travessa.

És per això que aviat es va haver de començar la redacció dels successius projectes de variant de la N-II, als costats de la autopista, sigui en forma de desdoblament en carrils laterals, sigui en forma d'una nova carretera en paral·lel amb les rotondes de distribució que li manquen a l'autopista..

Alguns d'aquests projectes, han aixecat protestes pel seu impacte ambiental. Certament cal arribar a una proposta que, combinant les traces de l'autopista i la variant, siguin el menys agressiva possible al medi. Però el que és inadmissible al segle XXI, és que una carretera com la N-II, segueixi ocupant el valuós espai que ocupa, amb totes les distorsions urbanes que origina i la alta perillositat per a ciclistes i vianants que comporta, encara, en el moment d'escriure aquest treball.

b) LA CARRETERA DE SANT CELONI, C-61

L'eix de la riera Subirans -autèntica columna vertebral dels dos Arenys, com ja s'ha vist- es consolidà viàriament amb la carretera B-511 – avui C-61- d'Arenys de Mar a Sant Celoni, construïda al marge esquerre de la Riera.

La connexió amb el camí Ral era al davant de la plaça de l'Ajuntament, però, amb els dos successius canvis de la traça de la carretera N-II, el darrer tram va quedar en la forma de "quatre" –tal com abans s'ha explicat- i es consolidà amb la dita Plaça de la

Puntaire, bastida sobre el tram final d'un afortunadament frustrat cobriment de la Riera, amb la rasant sobreelevada més d'un metre i mig pel damunt de les calçades dels carrers i carreteres.



- El "4" de la carretera al final de la Riera, als anys 80.-

Aquest caos urbà, va romandre al final de la Riera fins el seu cobriment als anys 90, justament a l'espai que hauria d'haver estat el més qualificat de la Vila. Això, és una clara mostra del que en resulta després d'un seguit d'actuacions d'obra civil sectorials -barroerament esmicolades- quan no responen a cap planejament amb visió urbanística integrada.

Les dues carreteres d'Arenys de Mar són dependents d'organismes diferents. La carretera Nacional II depèn de la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña", mentre que la carretera de Sant Celoni, C-61 depèn del Departament de Carreteres de la Generalitat, després d'haver rebut, als anys 80, el traspàs de la Diputació⁷.

Fa anys que aquestes carreteres haurien d'haver tingut llurs variants del tot realitzades, però el fet és que, en el moment d'escriure aquest treball,

això encara no és així.

Certament la variant de la carretera de Sant Celoni –abans B-511 i avui, C-61- te ja realitzats els seus enllaços amb l'autopista –des d'Arenys de Mar i des d'Arenys de Munt- i, fins i tot la rotonda d'enllaç amb la actual traça de la N-II, però no el tronc. És per això que, aquesta funció, encara la fa el vial central de la zona industrial de Valdegata-Draper, fet per l'INCASOL als anys 80.

Hi ha hagut al llarg del temps diversos projectes independents per a cada una de les carreteres -la N-II i la B-511-, realitzats pels respectius organismes competents, però, amb una evident manca de coordinació entre ells -la simple observació dels projectes ho palesa-, la qual cosa evidenciava el poc interès de les respectives administracions en realitzar-los.

Així, pel que fa als projectes de variant de la B-511, el primer que trobem correspon als anys cinquanta, redactat per la Diputació. Es la dita "Carretera del Remei" perquè anava des del seu enllaç amb la carretera general N-II, al riu Llarg, fins a la carretera de cornisa de la serralada litoral -la BV-5031- a l'altura de la popular Ermita del Remei.

Aquest traçat s'abandona amb els primers projectes de prolongació de l'autopista del Maresme –als anys 60- i amb l'aprovació de la Xarxa Arterial Metropolitana als 70. A partir d'aleshores, els projectes de variant de la B-511 van sempre a remolc dels diferents projectes de variant de la N-II i de l'autopista.

c) DE LA "AUTOVIA DEL MARESME" A L'AUTOPISTA DE PEATGE

Per al Maresme, reiteradament s'ha caigut al llarg del temps en el parany de confondre una variant de la

⁷ L'historial dels plans de carreteres a Catalunya està molt ben resumit a la ponència de Luís Lago al 2n. Congrés de la S.C.O.T. titulada "La vialidad en la vertebración del territorio: el Plan de Carreteras de Catalunya".

carretera N-II amb una alternativa en autopista de peatge. Efectivament, l'anomenada Xarxa Arterial Metropolitana de Barcelona, dels anys setanta, definia com a via alternativa de l'autopista de peatge la mateixa carretera N-II, en la seva traça actual, tot proposant el seu eixamplament a quatre carrils,



- La "Xarxa Arterial Metropolitana".-

Ja hem vist com en les actuacions que varen donar lloc a l'actual traça de la carretera general, es baixava aquesta -els anys seixanta- fins a la "cota 0", a la línia de costa, amb el pitjor projecte possible -recordem que n'hi havia un a base de túnels-, tot produint la brutal ruptura entre la població i la seva costa. Doncs bé, com veiem en aquest projecte de xarxa metropolitana, això no va afectar en absolut, els plans per aquesta carretera. La poca sensibilitat d'aleshores pels efectes urbanístics d'aquests plans de carreteres es palesa només entrant un xic, en l'anàlisi de l'evolució d'aquest projecte d'autopista. Dels dos enllaços en principi projectats a la Xarxa Arterial, per a la autopista, en realitzar-se un segon avantprojecte, al final dels anys setanta, es va suprimir el de la part alta de la Riera, i la proposta restà així amb un únic accés, que es situava ja a l'eix del rial Llarg -a ponent del nucli urbà- en el qual es situava el peatge de l'autopista. Això significava que tot el trànsit procedent del interior per la carretera de Sant Celoni, hauria hagut de passar per tot el llarg de la Riera i

del front marítim per entrar a l'autopista -és a dir, igual que abans, però amb el doble de trànsit- (fig. 270).



- La "Xarxa Arterial" sense l'enllaç de la Riera.-

Al Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar del 82, en reestudiar el problema des de l'òptica municipal i, en obligar-se a grafir també, l'autopista de peatge, es varen projectar unes variants de les carreteres N-II i B-511, tangents al sòl urbà, per facilitar que els dos organismes competents, Estat i Generalitat, realitzessin els corresponents projectes, abandonant aquells conceptes de funcionament viari que el planejament municipal considerava contraris a la correcta ordenació urbanística no només d'Arenys sinó de tot aquest litoral. Aquest nou plantejament va ésser favorablement informat per tots dos organismes, però la realitat és que, simultàniament la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña", d'aleshores, estava encara redactant el projecte per convertir la traça actual de la carretera N-II en una quasi-autovia de quatre carrils.

El tema no es va abordar seriosament fins que els alcaldes del Maresme, varen emplaçar al Govern Central perquè assolís el projecte d'una autovia en el tram Malgrat-Mataró amb caràcter de variant de l'actual carretera N-II⁸. L'any 1987 la "Demarcación de Carreteras del

⁸ També es demanà la recuperació del peatge o la construcció de carrils laterals pel tram Mataró-Montgat -cosa que no va ser presa en consideració-.

Estado en Cataluña" inicia el projecte d'autovia variant de la N-II -sota la direcció de l'enginyer Angel Sangrós- la traça de la qual, al seu pas pels dos Arenys, era la mateixa que la de l'antiga Xarxa Arterial Metropolitana pel que fa al tronc, però no pel que fa als accessos doncs aquest projecte ja contenia la desviació de la carretera B-511 –C-61- des de l'enllaç de la part alta de La Riera fins el del sector industrial Valldegata-Draper, mitjançant uns carrils laterals a les parts on la traça és comuna. Finalment, però, l'Estat va decidir reconvertir el ja aprovat projecte d'autovia en autopista de peatge mitjançant la reforma del projecte el qual és el que finalment es va construir.



- Primera i darrera proposta de variant de la B-511.-

d) ELS ENTORNS DE CARRETERES I AUTOPISTES

Les pròpies lleis i reglaments de carreteres ja ens fixen unes franges de servitud i afectació als costats dels sols ocupats per les carreteres i autopistes pròpiament dites. També el planejament d'ordenació del territori, delimita als sòls qualificats com a Sistema General Viari, o de protecció del mateix, àmbits de superfície molt superior al que ha d'ocupar l'obra civil de la infraestructura en si. Els actuals estudis d'impacte ambiental, ajuden a la determinació d'aquests àmbits. Les expropiacions i la pròpia actuació, ha d'abastar com a mínim tots aquests sòls.

Però això no ha estat sempre així, ni ho és encara en moltes ocasions. Ans

al contrari. Les superfícies a expropiar per a l'actuació -i fins i tot ella mateixa- s'han minimitzat fins els límits tècnicament necessaris per fer estrictament l'obra de la infraestructura en qüestió, prescindint dels retrucs urbanístics que això comportava al seu entorn.

Així veiem com quan als anys 60 es fan les obres de rectificació de la traça de la carrereta NII, s'expropien i enderroques totes les cases de la filera del peu de la penya del Cementiri,. Totes, menys una. El perquè és que, com que amb l'enderroc de l'antiga estació, la calçada de la carretera, "ja passava" aquella resta de la filera de cases, no s'expropia. El resultat és que avui roman allí una casa completament fora d'ordenació i afectada per les qualificacions de Sistema Viari i de zona verda –la de la del Cementiri- distorsionant el paisatge urbà i sense saber on es poden reclamar els seus legítims drets urbanístics.



- Afectació incompleta de cases per a les obres de 1967.-

Trenta anys després, veiem com, amb la construcció de l'autopista, en una època en la que ja es tenen en compte els impactes mediambientals, i el projecte de l'autopista ja ve acompanyat de projectes de reforestació les talls laterals als turons i de moltes obres complementàries als rials que travessa, amb les cases afectades pel nus de la Riera –l'antic

barri de “Vallvidrera” torna apassat el mateix que als anys 60.



- Edificacions afectades i no expropiades per l'enllaç de l'autopista.-

Aquet problema dels retrucs negatius de les actuacions de carretera en la trama urbana la trobem també, com ja s'ha dit en els passos de vianants per sobre i per sota de la rasant, especialment en les actuacions del segle passat en que, la major part de vegades, senzillament s'ignoraven.

En les darreres actuacions això ja no és així i veiem com, avui, les actuacions en carreteres contenen també passos a diferent nivell de vianants. Però el fet és que, quasi sempre, es plantegen de forma descompensada

Així veiem com, en l'actuació de les rotondes per a la futura variant de la C-61, mentre a la gran, del Rial Llarg s'hi fan uns llars i amples passos soterranis cap a la platja, a la petita, del Rial del Sapí desapareix el pas cap a la platja que hi havia per aquest rial.

Aquest error d'escala –des del punt de vista urbanístic, és clar- en el plantejament dels passos a diferent nivell –pocs i molt grans en vers de molts, encara que siguin petits- és encara més palès en les actuacions pel ferrocarril, com veurem més endavant.

e) LA XARXA VIÀRIA LOCAL.

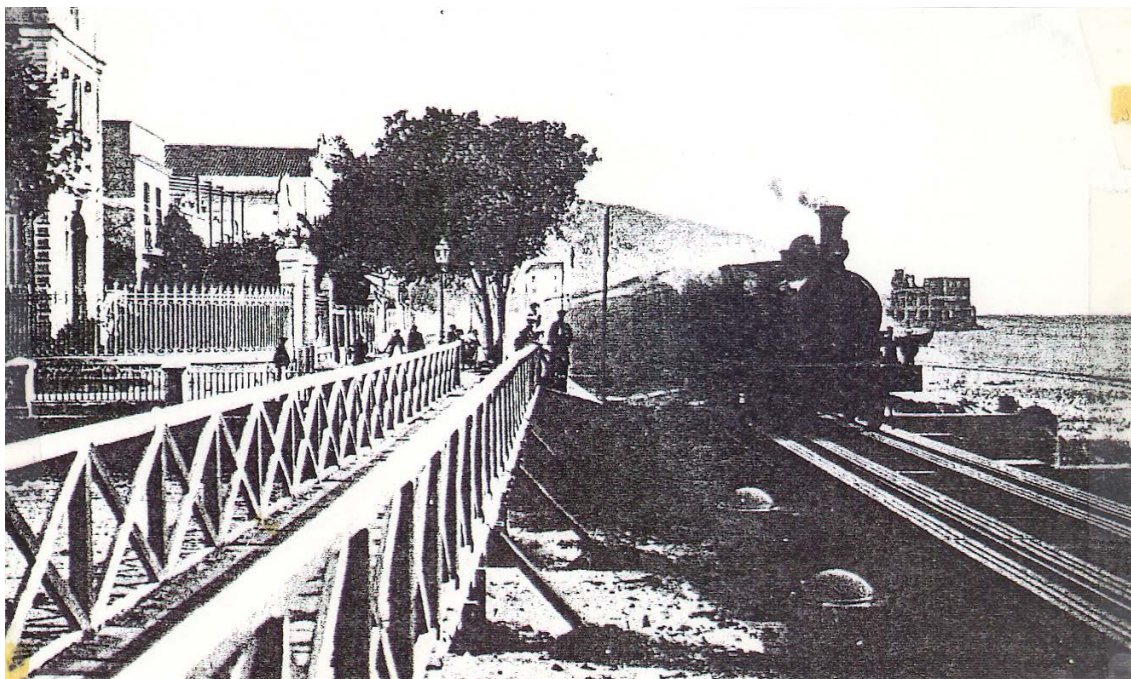
La xarxa viària local bàsica la constituïa bàsicament, fins els creixement dels anys 60, les dues carreteres estudiades i la xarxa de rials. La xarxa secundària o de distribució la constituïen, lògicament els carrers compartits pels carros, automòbils - pocs- bicicletes i vianants,

La xarxa local del conjunt urbà del Arenys d'avui, s'ha format d'una forma ni massa diferent que la del nucli antic, és a dir, a cop de sumar actuacions urbanístiques parcials i de algunes actuacions singulars correctores. La manca d'una visió global de tot el sòl urbà es palesa especialment en les mancances en la xarxa viària transversal que tans cops hem vist al llarg d'aquest treball.

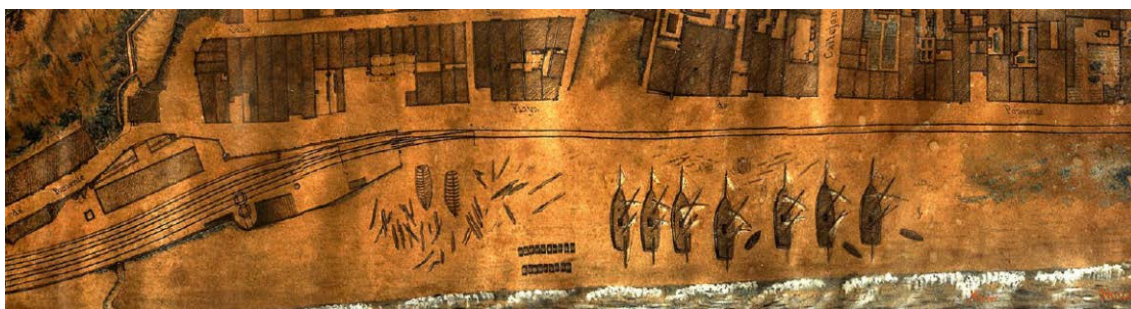
La nova xarxa viària local, igual que l'antiga, no te segregació de tipis de nobilitat –motoritzada, ciclista o vianant- i entenem que això no és pas dolent,. Ans al contrari es bo que la xarxa urbana local, estigui dissenyada per aquesta multifuncionalitat.

Però no així per la xarxa viària supramunicipal.. A diferència de com ho troben a l'actual planejament, el sistema general viari hauria de segregar les vies destinades a transit motoritzar dels “carrils Bici” i de les vies peatonals. Només un estudi de la mobilitat ciclista i vianant pel terme municipal -i cap els termes municipals vens- ja posaria en evidència les actuals disfuncionalitats i els perills per a les persones que comporta l'actual xarxa general viària a Arenys de Mar.

3.7.3.- EL FERROCARRIL.



- El ferrocarril pel Pont de la Riera.-



- El tall del ferrocarril a les drassanes, al plànol de 1858.-

El 1857 arribà el ferrocarril a Arenys de Mar, com a prolongació de la que fou la primera línia ferroviària de l'Espanya peninsular⁹, i no hagué de passar gaire temps més per què es continués el seu traçat fins a formar l'actual línia de la costa¹⁰

Tal i com ja s'ha esmentat en capítols anteriors, en el moment de la construcció del ferrocarril les cases del front marítim donaven façana als

carrers d'Avall i Ample, i l'esquena a les platges, on s'ubicaven les drassanes.

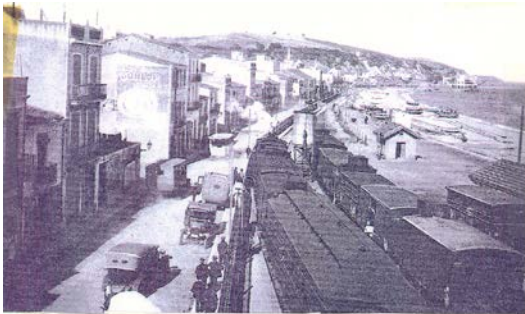
Si bé l'arribada del ferrocarril, va significar l'entrada d'Arenys de Mar en l'era industrial, la implantació de la via fèrria entre les cases i les platges va ésser el primer pas en la formació de la barrera poble-mar, alhora que, el esventrat del reguitzell de drassanes que hi havia, va accelerar la decadència d'aquesta indústria de platja en les seves formes més primitives.

⁹ ... de l'Espanya peninsular. La primera línia de l'Estat Espanyol d'aleshores va ser a Cuba

¹⁰ Jordi Palomer. revista A.V.P. 465-466 "La prolongació del ferrocarril". F.de P. Calbet. "Recolecta"



- Dibuix de la primera estació del ferrocarril al plànol de 1858.-



- la Platja de Cassà.- amb la barrera del ferrocarril. –

Malgrat tot, aquest tall no tingué, a finals del segle passat ni a començaments d'aquest, conseqüències urbanísticament tan negatives com ha tingut en els últims temps.

Efectivament, primerament, la via provocà una forta degradació en els terrenys residuals existents entre aquesta i les cases, però -donat que les vies interurbanes acaben fent definir les "façanes" d'una població-aviat es girà l'estructura urbana, amb la construcció del passeig de Mar i la dignificació dels patis de les cases d'aquest front.

Però a la segona meitat del segle XX, l'augment de la intensitat del trànsit, de la velocitat i de la grandària dels trens, va fer que, el ferrocarril, s'anés convertint cada cop més en un element segregador i, a mesura que

s'augmentaven les proteccions, en una barrera. Aquesta barrera es consolidà d'una manera contundent amb les obres, als anys 60, de trasllat cap al mar de la línia i la construcció de la nova estació, provocades pel fet d'haver d'encabir, també al front marítim la nova carretera N-II, amb quatre carrils –obres que ja han estat explicades anteriorment-.

La darrera actuació rellevant feta en aquesta línia fou, als anys 80, l'ampliació per desdoblament la via del ferrocarril en el tram Mataró-Arenys, que des que es va fer al segle XIX, aquesta línia romaní amb via única des de Mataró.

Aquesta actuació fou prou important tan per la necessitat de millorar la fluïdesa en l'accessibilitat ferroviària a Arenys com per a la seguretat de la infraestructura. Però amb aquesta obra, també es posà en evidència fins a quin punt una administració sectorial –en aquest cas el "Ministerio de Transportes" pot ignorar les diferències de tractament que hauria de tenir una actuació com aquesta en un emplaçament paisatgísticament tan compromès i amb uns tan importants retrucs urbanístics, costaners i en el seu propi patrimoni arquitectònic històric.



- L'enderrocament de les boques del túnel.-

D'una banda, les magnífiques boques del túnel -de 1856- que s'havia

d'eixamplar -i de allargar a causa del també necessari -i no realitzat- eixamplament de la carretera N-II que passa pel seu damunt- varen ser només mig desmuntades i -en comptes de muntar-les de nou a un emplaçament adient- els seus ben treballats carreus, varen ser utilitzats, simplement, com a material per les esculleres de defensa de les vies. Es a dir, que no es varen reconstruir les històriques boques, per tampoc no es va optar per l'alternativa d'unes boques noves, ben dissenyades



- El pas sota la via desdoblada, als anys 80.-

D'altra banda, tampoc no es varen respectar els passos a diferent nivell previstos al planejament llavors vigent -concordants amb els previstos al "Pla d'Ordenació de la Costa" d'aleshores- sinó que se'n va fer només un -amb dimensionat d'enllaç de carretera- que no tenia res a veure amb cap vial existent ni planejat però que, als anys 90, es va acabar consolidant amb la realització allí, per part de Carreteres. d'una àmplia rotonda per uns dubtosos enllaços amb Caldes,

Com sempre, ha hagut d'acabar sent el planejament territorial municipal el que s'adaptés als projectes realment executats pels organismes sectorials de l'administració central fets amb la única base de l'optimització dels seus pressupostos assignats per a cada actuació.

Tot plegat fa pensar que, realment, la

única solució efectiva per a resoldre els greus problemes que el traçat d'aquesta línia del ferrocarril ha creat al front marítim de poblacions com Arenys de Mar, des de l'origen, és el seu trasllat cap a l'interior.

Des de començaments dels anys 80, ja existeixen "Estudis de Alternatives de Desdoblament de la Línia Ferroviària entre Mataró i Malgrat", el primer dels quals fou realitzat per la Direcció General de Transports del Departament d'Obres Públiques i Urbanisme de la Generalitat de Catalunya, en el qual s'estudiaven com a alternatives ¹¹. tan la del manteniment la línia en la mateixa posició actual, adaptant-la, com la d'una interiorització de la traça, soterrant-la en quasi bé tot el pas pel nostre terme municipal

Es evident que aquesta darrera alternativa és urbanísticament la més interessant, pel que, malgrat el seu elevat cost -més de 1.000.000.000 de pessetes l'any 81- cal que s'hagi d'estudiar més seriosament del que s'ha fet fins ara.



- Alternativa al traçat actual de la via del ff.cc.

¹¹ En un principi, aquest estudi no va ser pres seriosament per cap administració per considerar-ho poc realista. Va ésser després de la preocupació generada amb l'actuació del "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" en l'obra de desdoblament de la via entre Mataró i Arenys que he cregut que calia reestudiar-ho.



- "Sol·lució litoral".-



Fig.274 Sol·lució interior.

- "Sol·lució interior".-

Cal tenir en compte que, a més dels problemes urbanístics i costaners que origina aquesta línia de ferrocarril en la posició de la seva traça actual, la ubicació que implica per a les seves

estacions fa que no s'optimitzi el rendiment funcional d'aquesta línia.

Efectivament, si aquesta línia fos soterrada i amb les estacions més amunt dels eixos urbans mar-muntanya de les poblacions, aquestes donarien servei de proximitat a més usuaris regulars i alhora evitaria les puntuals congestions d'exclusius usuaris de les sobresaturades platges pròximes a les estacions, els festius de l'estiu -com ara passa- en poder ramificar més els accessos de dites estacions a tots els punts d'interès de la costa. Aquesta interiorització de la línia del ferrocarril, és el primer que va fer Barcelona per a la gran operació urbanística de les olimpíades del 92 i, son palesos els seus excel·lents resultats en tots els sentits.



3.7.4.- LA COSTA I EL PORT.

a) LA COSTA.

En parlar del medi natural on es troba el terme municipal d'Arenys de Mar, ja s'ha descrit el paisatge -característic d'una autèntica "costa brava"- que podem imaginar pel nostre litoral d'abans de tenir els importants sediments de terres i sorres, procedents de l'erosió dels camps, després de les rompudes i el desboscament dels segles XVI al XIX, dipositades pels arrossegaments diferencials dels temporals, de llevant a ponent¹².

La imatge de la costa d'Arenys de Mar del segle XVIII i XIX, la tenim molt ben retratada per algunes excel·lents pintures contemporànies de l'època com la de 1786, pintada per Mariano Ramon Sanchez¹³.



- La costa d'Arenys al segle XVIII.-

Com ja s'ha dit, la trobem formada per una successió de platges entre les "puntes", que donaven refugi a una forta activitat naval i pesquera, especialment a redós de les puntes més protectores, com podien ser la del Portinyol –després dita "punta vella" del port- o la del Calvari.

La situació de la costa del nostre terme municipal, des de la segona meitat del segle XIX, la tenim molt ben documentada gràcies, no només a les cartes nàutiques, sinó als aixecaments

topogràfics fets per als successius projectes d'obres de defensa del ferrocarril. Però la documentació més abundosa la tenim des del 1888, amb els plànols de l'enginyer i arquitecte Garcia Fàrias¹⁴, aixecats per analitzar l'efecte dels temporals que, periòdicament, retornaven la línia martimo-terrestre a la seva posició ancestral, emportant-se la línia del ferrocarril de 1856 i els passejos de banda i banda de la via¹⁵ de 1876, tot plegat, assentat en els terrenys guanyats al mar en segles anteriors..



- La platja de la Picordia el 1936.-



- La platja de la Picordia menjada pels temporals.-

Amb posterioritat a aquests documents -i potser, en part, com a conseqüència directa o indirecta d'ells- trobem ja el primer projecte de port de García Farias.

¹² Vegeu la ponència "El litoral del Maresme" del II Seminari de Gestió Ambiental de la I.C.H.N / S.C.O.T.

¹³ Reproduïda al programa de Festa Major de 1986.

¹⁴ Segons Pons i Guri, les bases d'aquests plànols eren copiades de les cartes nàutiques de l'Armada.

¹⁵ Passejos dits de "La Paz" i de "Serrano".



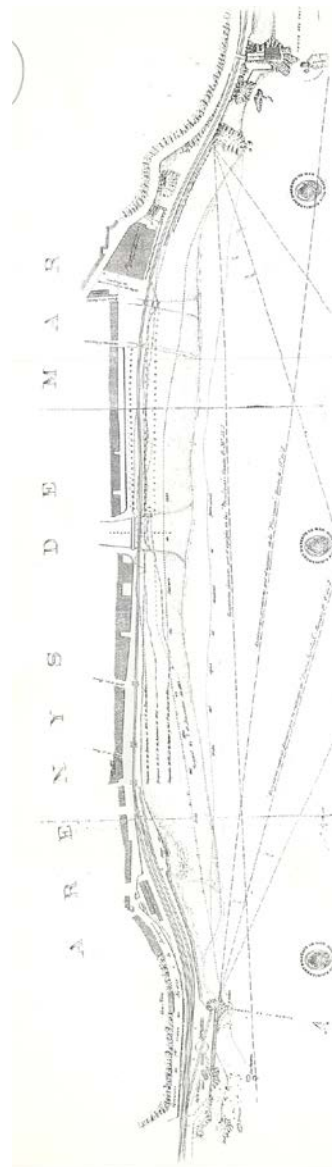
Després de la construcció de la segona fase de la "punta vella"¹⁶ del port segons projecte de 1945¹⁷, es va produir la pràctica desaparició de totes les platges de ponent. Efectivament, la llargada mar endins del dic de llevant del port, tallava els corrents de sorra, procedents de les aportacions del riu Tordera, els quals són l'aliment de quasi totes les platges del Maresme.

Fins la primera meitat del segle XX, el port d'Arenys era l'únic al Maresme i es va poder veure com els retrucs a les platges de la seva construcció

¹⁶ Dic de llevant.

¹⁷ A.H.F.F.

arribaven fins a Montgat.



- Els plànols de Garcia Faria,.

L'aspecte de la nostra costa donà, doncs, un tomb de cent vuitanta graus, perquè el que era una successió de platges -certament inestables, com hem pogut veure documentalment- es convertí en una barra contínua d'escullera sempre nua, sobretot després del trasllat de la via cap al mar, els anys 60. Només la platja del Cabaió o "Tercera Platja", augmentà, en estar a llevant del port i per tenir, per tant, favorables els corrents de sorres abans esmentats.



- Escullera sense la platja de la Picòrdia, als anys 60.-



- La platja del Cabaió o "tercera platja".-

Així, per intentat pal·liar-ho, la primera -i més aparatosa- actuació en defenses i esperons fou la de l'actual passeig de la Musclera, fins a l'Hotel Colon de Caldes, feta a instàncies del propietaris de les finques afectades, el 1955¹⁸.

L'Ajuntament sol·licità al M.O.P., al 1960 -en ple "boom" turístic-, la construcció d'esperons a les roques d'en Lluc i a les del túnel de Caldes, per tal se recuperar les platges del front de la vil·la, especialment la "Primera Platja" -o de la Picòrdia- al davant del passeig de Mar o Xifré.¹⁹ (153). Cap d'ells no es realitzà²⁰, però es va fer un primer petit espigó al marge dret de la Riera -amb moltes reticències per part dels enginyers del port d'aleshores, que temien que hi entrés sorra.

Amb la posterior ampliació del port pel

¹⁸ Ex.Mun. 131/55. - Popularment es va associar la celeritat i volum d'aquesta obra, als pretesos lligams de l'enginyer responsable de l'actuació amb la propietat de l'Hotel Colon.

¹⁹ Ex.Mun. 324/60

²⁰ La prova de l'encert d'aquesta proposta és que en utilitzar les roques d'en Lluc per abocar-hi la runa de les obres del poble, es formà un precari esperó que provocà l'aparició d'una també precària platjeta.

dic de ponent primer i dels espigons fets per a la canalització de la riera als anys 90, després, la platja de la Picòrdia no ha deixat de créixer, tot generant es sòl del vial d'accés al port des de la Riera, amb la "plaça de les palmeres", primer i l'esplanada del gran aparcament, després.

Els actuals espigons de la desembocadura de la Riera per al descens de la cota de la llera en quasi dos metres, pel seu cobriment, resulten avui insuficients per evitar que les sorres la obturin i, en el moment d'escriure aquest text, s'està a l'espera de l'actuació correctora corresponent.

Ve tu aquí que allí on les actuacions de modificació de la costa per fer el port, van provocar la total desaparició de la platja als anys 50, fent precis, fins i tot establir la via del ferrocarril amb més escullera, avui, amb més -i més estudiades- actuacions d'enginyeria marítima, Arenys ha guanyat al mar, davant del seu nucli històric, una terra ferma d'una amplitud que mai s'havia imaginat.



- La platja de la Picòrdia, avui.-

El primer "Pla de Ordenació de la Costa" que es va fer per a Arenys de Mar va ser, per a la platja del Cabaió (Tercera Platja), els anys 70. Era, per damunt de tot, un instrument que legitimava les llicències de les concessions de les quantioses instal·lacions privades que es preveia instal·lar a tot el llarg de la platja, i

que, en ser moltes d'elles de difícil justificació, varen provocar -a l'època de la transició política- una de les poques protestes populars importants que, per un tema urbanístic, s'han produït a Arenys de Mar. Realment, aquest Pla era excessivament privatitzador i incoherent amb el planejament adjacent, per la qual cosa, un cop aprovat el Pla General Municipal del 82, se'n va redactar un de nou que fou aprovat per la Comissió de Costes de la Generalitat (fig. 278).

La Generalitat, en aquells anys, també va redactar i aprovar el "Pla de Ordenació de la Costa entre els ports del Balís i d'Arenys" -ja sintonitzant amb els corresponents plans generals pel que fa a la ordenació- i que contenia un voluminós projecte de regeneració de platges, mitjançant esperons i barres de contenció de sorres, amb un pressupost d'uns 900.000.000 de pessetes de l'any 83.



- Pla d'ordenació de la costa d'Arenys fins el Balís dels anys 80.-

Aquest Pla -de fet, projecte- no va ser mai assumit pel departament de costes del MOPU -que en va recordar les seves competències- i es va decantar cap als projectes de regeneració de platges pel sistema de bombeig cap a les platges de sorres acumulades mar endins,

Així en executar-se, als anys 90, el Pla de Regeneració de Platges del Maresme, es van rebaixar els espigons de la platja de la Musclera, junt a Caldes, i amb el bombeig de sorres -a Arenys de les barres formades junt al dic de llevant del port- es va crear una àmplia franja de platja

continua a tot el llarg del front marítim.

Però la ràpida recuperació de la costa a les seves traces naturals, fan pensar que, aquest sistema de regeneració artificial de platges requereix una continuïtat -segurament anual- de les actuacions de bombeig quin conseqüent cost econòmic i mediambiental. el fan, al meu entendre, insostenible.

Caldrà, doncs, tornar a plantejar-se solucions d'estabilització de les platges de llevant amb dics i barres submergides alhora que es fan les intervencions necessàries en l'actual camí de ribera, per a evitar les seves discontinuïtats, tot ampliant els ponts dels rials fets pel ferrocarril i harmonitzant tot pegat amb les necessàries actuacions mediambientals -explicades al capítol corresponent- ja iniciades allí on ja s'ha pogut.

Es evident que els passeigs marítims d'avui, no poden ser com els projectats als anys 80 doncs s'han d'anar transformant aquelles actuacions tan urbanes i dures, en actuacions mediambientals respectuoses.

Però tot el front costaner d'Arenys és ja mes o menys urbà i això cal tenir-ho en compte en dels projectes dels passeigs marítims -cap d'ells realitzats en el moment d'escriure aquest text-.

Es el cas de la "3ª platja" o del Cabaió, que és la més utilitzada pels arenyencs malgrat la seva distància del nucli antic. Cal recordar el bon funcionament que tingué l'aparcament vigilat, fet a la seva gran esplanada -feta amb el sauló procedent de la gran esllavissada de la penya del Mal Temps dels anys 80- que es frustrà per la desregulació obligada pel departament de Costes a causa de la seva genèrica reglamentació.

b) EL PORT.

Si examinem aquell primer "Proyecto de Puerto de Refugio para Arenys de Mar" de García Farias del 1912, que abans hem esmentat, veurem com ja es planteja la prolongació de la punta del Portinyol com a límit indiscutible per situar el dic de llevant i la punta del Calvari com a dic de ponent, en una primera fase.

La segona fase de la proposta planteja el dic de ponent a les roques d'en Lluc, amb el desviament de la Riera cap al rial del Sapí, pel darrera de la finca d'en Xifré. Aquest projecte proposa clarament una estructura general de la població -alternativa a la que ha esdevingut- innovadora i agosarada, en convertir en zona portuària tot el front marítim urbà de la Vila.



- Projecte de port fet per Garcia Faria el 1912.-

El port, s'afecta a la "Dirección de las Obras del Puerto de Barcelona" el 1928, i es comencen les obres pel dic del Portinyol. Del 1929 és el primer "Proyecto reformado del dique del Calvario" que no es realitzar.

La interrupció de les obres per la fallida de l'empresa constructora i, posteriorment, per la Guerra Civil foren la causa que l'any 1940 només hi hagués construït un tram del dic de llevant, que prengué, com s'ha dit, el

nom popular de "Punta Vella"²¹ (155).

Les obres es repreneueren amb el nou projecte reformat de 1940, de l'enginyer J.M. Juregui, però s'acabaren amb el projecte de 1945.²²



- El port els anys 60.-



- El port el 1974.-



- El port amb el Mont Calvari, als anys 80.-

La "punta nova" es a dir el dic de ponent es basteix els anys 50 per a el moll de pescadors amb amplies esplanades i una coronació del dic

²¹ "Recolecta" de F.de P. Calbet i Roget. - "Notes sobre la història del port d'Arenys" Marc Solé, Pedra de Toc n.0.

²² Tots aquests projectes es troben avui, a l' A.H.F.F.

prou ampla com per que fos usada pels arenencs com a passeig , malgrat el perill que això comportava.

La històrica ermita del Calvari amb els edificis i el penya-segat sobre el que havien estat bastits, van quedar engolits pel port i, al seu davant, a la part de poc calat de "la llosa del Calvari" s'hi bastí l'actual club nàutic.

Aquest port era –és- oficialment "pesquer"²³ i "de refugi", però la seva condició de port esportiu és també innegable, especialment qual als anys 50, no n'hi havia altre des de Blanes fins a Barcelona. No podem tampoc oblidar la seva indústria naval que ja hem esmentat en parlar de les actuacions de tipus industrial.²⁴:

Lògicament, Arenys de Mar sempre havia tingut un sector de població dedicat a la pesca, però és amb la construcció del port quan -després del moviment migratori procedent de Sant Carles de la Ràpita- el sector pesquer, organitzat en la Confraria de Pescadors de Sant Elm, reprèn un pes específic important en l'estructura social de la Vila.

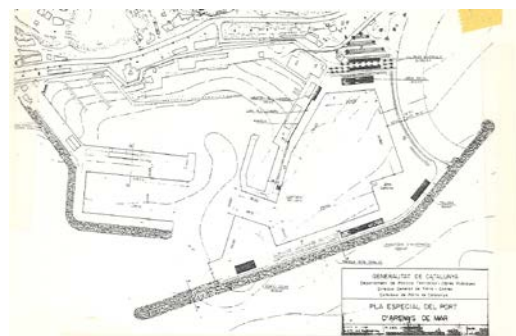
Malgrat que el criteri oficial de la Comissió de Ports, ha estat sempre que l'àmbit del port ha de ser completament autònom i tancat respecte al territori que l'envolta, la realitat és que en totes les actuacions

²³ Les captures en milions de pessetes l'any 1988 foren de 1.267 davant dels 17.058 del total de Catalunya. "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari" de Miquel Rubirola.

²⁴ Segons "El Maresme: les claus de la seva contínua transformació", P. Leonard, P. Macies, R. Ardèvol (v. biblio.) Les seves característiques, eren abans de l'ampliació, les següents

- longitud de molls: 2.000 m.
- amarres flotants: 350
- amarres a terra: 400
- superfície d'aigua protegida: 12'505 ha.
- superfície de terra: 8'35 ha.

puntuals realitzades s'ha evitat sempre tallar el pas de "la Primera Platja" –de la Picòrdia- a "la Tercera Platja" –del Cabaió-, ja que això comportaria que, el port, es convertís en la més contundent barrera d'Arenys amb el seu mar. Actuacions per a evitar això, són col la feta, dins l'àmbit de la zona portuària del costat del dic de ponent –la primera platja o de la Picòrdia- en construir el tram de passeig Marítim que uneix el port amb La Riera -amb la plaça de les Palmeres-.



- El Pla Especial del Port dels anys 80.-

El Pla Especial del Port d'Arenys de Mar, dels anys 80 no era tant un pla de ordenació, com un projecte d'ampliació²⁵. Aquesta ampliació es plantejava en dos sectors. El primer – el que realment es va realitzar- corresponia a la lògica recuperació -per al moll de pescadors- de part del desmesurat avantport d'aleshores, desdoblant l'últim tram de la punta nova. El segon –no realitzar- era a llevant, i consistia en el desdoblament en forma de "V" del primer tram de la punta vella, fent-hi un esperó per a la contenció de sorres de la platja del Cabaió. Als nostres efectes, l'aspecte més qüestionable, urbanísticament parlant, d'aquest Pla, era que no es plantejava, entre altres coses, la continuïtat entre els passeigs marítims de la Primera i la Tercera Platja.

²⁵ Vegeu "Es confirma l'ampliació del Port d'Arenys. Entrevista a Antoni Marzoa". Revista "Pedra de Toc", nº 2, abril de 1988.

3.7.5.-LES OBRES HIDRÀULIQUES FLUVIALS:

a) LA RIERA

Malauradament, entre les rieres del Maresme la d'Arenys de Mar era segurament la més famosa, pels seus problemes torrencials i, en concret, pels "rècords" en el nombre de cotxes arrossegats cap al mar en les seves rierades.



- Cotxes arrossegats per una rierada.-

Efectivament, la riera d'Arenys, que és alhora el carrer principal, un passeig, i el centre cívico-social de la població, era també, abans, un perillós riu en moments-sorpresa.

Tenim notícia de moltes obres de defensa i condicionament de la Riera des que aquesta es va anar urbanitzant al segle XVIII, però les que millor ens han arribat, i encara avui són la seva essència urbana, són les grans voreres i l'arbrat.

L'àmbit del final de la Riera, comprès entre l'antiga traça de la carretera N-II i la, encara, actual, havia hagut -al marge dret- la Torre del Mar" o "Fortalesa", seu de les primeres "universitats" de la Vila.

Fins la segona meitat del segle passat, el final de la Riera, fou un sorral sense cap mena de circulació -ni rodada ni vianant- dit "El Través". Hem de suposar que el nom li vindria per la obra hidràulica d'aquest nom que, de

temps, hi devia haver hagut per a establir el nivell de la llera de la Riera en aquest punt en que era travessada pel "Camí Ral", es a dir, la carretera general.

Era, en certa manera l'"escenari" del final la Riera -entesa aquesta com a un gran amfiteatre- i havia servit per a usos tan dispars com el de ser el lloc on es feien les execucions públiques, en èpoques llunyanes -estava al costat dels Jutjats- fins a ser on es feia el "Castell de Focs" de la Festa Major en èpoques ben properes.

A la part baixa de Riera, a meitats del segle XIX, es bastí el primer pont del ferrocarril -que encara està en ús- i, al seu costat, el 1886, es bastí, el primer pont de vianants de fusta, el qual fou substituït el 1921 per el elegant pont de ciment armat, quin perfil sobre el mar ha quedat per sempre gravat en el imaginari popular de la Vila.



- Primer pont de la Riera, de fusta, junt al del ferrocarril.-



- El darrer pont vianant de la Riera, de formigó.-

Tal com ja s'ha esmentat en parlar de les carreteres, el pont, fou enderrocat,

en dues etapes, durant els anys seixanta del segle passat. En una primera etapa, s'enderroca l'ull de ponent, en obrir-se un primer tram de la traça variant de la carretera N-II, consistent en perllongar el seu recorregut per entre la via i les cases de la Platja Cassà, fins la Riera, però encara sense travessar aquesta. En una segona etapa, es varen realitzar les obres que deixarien la carretera N-II en la seva traça actual, procedint-se, llavors, a la total demolició del pont.¹

Sobre l'espai de la part baixa de la llera de la Riera, que restava encerclat pel "quatre" del final de la carretera B-511, la carretera N-II i la vorera esquerra de la Riera, es bastí la plaça de la Puntaire, la qual constituïa, de fet, un fragment de cobriment de la Riera, segons el projecte dels anys 60 que, afortunadament (la rasant era massa alta) mai es va realitzar

Aquesta plaça, estèticament, si bé vista des de l'entrada d'Arenys era molt correcte, no era gens afortunada vista per la part de Riera amunt a causa de la seva sobre-elevació i estar els ulls del caixó hidràulic al descobert.

Aquesta sobre-elevació comportava que la plaça estigués tota tancada amb unes impopulars baranes de barrots –per això, alguns n'hi deien la "Plaça dels Monos"- però el fet és que, si bé tot això feia que no funcionés bé com a espai urbà de relació, si que ho feia com a equipament, doncs era el lloc de jocs –especialment de patinatge- de tota la canalla del poble.

Amb l'actual cobriment de la Riera, aquesta plaça es va enderrocar i l'espai es va deixar –no sense dificultats hidràuliques- a la rasant correcte. Però la Plaça de la Puntaire

no es va re-ubicar, i al seu lloc s'hi va fer l'actual entroncament amb la carretera C-61 com si aquesta s'hagués de potenciar en aquesta traça en vers de traslladar-la com està previst.



- La plaça de la Puntaire als anys 80.-

Fins ben entrats els anys cinquanta la Riera i els rials estaven sense pavimentar i eren característiques les altes onades - els "bots" podien arribar al sota-balcó- que per efecte del sorral de la llera, es produïen durant les rierades fortes, especialment a les confluències de la Riera amb els rials.



- Rierada a l'any 1934.-

Tothom tenia assumit que, durant l'espai de temps que durava la rierada, la població restava paraitzada per la impossibilitat de circular, tant de forma rodada com vianant.

Per a les petites rierades i per a l'escorrentia final de les grans, s'havien bastit unes "passeres" de pedra granítica a la part, aleshores alta, de la Riera², i unes altres al rial de Sa Clavella.

¹ Vegeu "Els ponts d'Arenys", de l'Arxiu històric Fidel Fita, al programa de Festa Major de 1982

² demolides el 1963, segons fotografia de l'A.H.F.F. (161) Ex.Mun. 121/58, 59/59 i 385/61



“Les passeres”

Al rial de Sa Clavella, a més, sempre hi havia hagut una passera a l'alçada de can Juncosa (l'actual Biblioteca). Primer era de fusta i s'estirava per sota la vorera alta, i després -l'encara actual- metàl·lica que pivota sobre un eix de la barana.

Durant la segona meitat dels anys cinquanta es pavimentà el tram baix, de la llera de la Riera i de la del rial de Sa Clavella, i durant els anys seixanta la de més amunt, tot descartant llavors qualsevol de les idees de cobriment - que ja es començaven a donar- per considerar-les “utòpiques”³.

Amb la pavimentació es varen eliminar els "bots" -les ones- de la Riera, però amb l'augment de velocitat de l'aigua va multiplicar-se la seva perillositat, sobre tot si tenim en compte que la Riera s'havia convertit en el gran pàrking central d'Arenys de Mar i que les rierades sempre apareixien per sorpresa, ja que provenen de molt amunt. Aquesta perillositat es palesa pel gran nombre d'automòbils que cada any eren arrossegats per les aigües i enviats al mar o esclafats al pont del final de la Riera..

Abans d'abordar seriosament el total cobriment de la Riera, als anys 80 es realitzà una aparatosa actuació d'infraestructura hidràulica consistent en una canalització parcial provisional -feta amb gabions de pedra- per a un “pont” del davant del carrer Arxiprest Rigau que no era més que un fragment del projecte de cobriment de

la Riera que finalment es va realitzar.



- “pont nou” dels anys 80 a la part alta de la Riera (fragment del cobriment d'aquesta).-



- Depressió de la llera de la Riera, als anys 80.-

A aquesta actuació la van seguir varies altres de condicionaments dels murs i de la llera, de la canalització provisional.

De fet, el cobriment de la Riera no s'havia començat a plantejar, d'una manera més o menys seriosa, fins ben entrats els anys 60, en redactar-se el primer avantprojecte. Però no va ser fins els començaments dels 80 que la Confederació Hidrogràfica d'aleshores presentà el seu projecte de canalització i cobriment parcial, redactat per l'enginyer Biendicho -del qual es va fer la separata del projecte de pont al carrer Arxiprest Rigau, que hem esmentat-.

Als anys noranta, per fi, es realitza la total canalització i parcial cobriment de la Riera, tot demolint el tram sobreelevat de la part baixa -la plaça de la Puntaire- fet amb aquell precari projecte dels anys 60.

3

.....

El tram del damunt del “pont” del carrer Arxiprest Rigau, que romangué, es cobrí anys després restant el tram de mes avall d’aquell, fins el Xifré, encara per cobrir en el moment d’escriure aquest treball.

b) ELS RIALS I LA XARXA DE DESGUASS DEL MUNICIPI

El cobriment de la Riera no és la única obra hidràulica que en nucli urbà d’Arenys de Mar necessita per a la normal urbanització del seus carrers. El rials de Sa Clavella i el del Bareu, son importants vies urbanes -fins i tot comercials- que esdevenen un riu cada cop que plou, doncs, en el moment d’escriure aquest text, encara no s’han cobert.

El rial del Bareu, te ja canalitzada la part corresponent al nou Sector “Rial-Paraiso” de la part alta. La part baixa, fa temps que te projecte per a la seva canalització i cobriment, però la seva execució no s’ha realitzat, no només pels habituals problemes en la distribució de costos i finançament de l’obra, sinó per la falta d’una gestió urbanística adequada a la resolució dels problemes de les finques que estrenyen i degraden el final d’aquest rial, tal com ja s’ha esmentat al capítol corresponent.

Pel rial de Sa Clavella, ni tan sols ens consta que hi hagi cap projecte de cobriment. La manca d’aquesta obra hidràulica fa que, de retruc, tampoc s’hagi plantejat la reurbanització de àmbits tan interessants de aquesta part del nucli antic com el tram del rial

des del carrer de Godall (“dels Pixaners”) al de Bonaire o la plaça del Tossol amb els “Cinc Cantons”.



- Rial de Sa Clavella amb la biblioteca.-



- Rial de Sa Clavella als “cinc cantons”.-

Pel que fa a la xarxa de desguassos d’aigües pluvials del municipi, des dels 2000, totes les obres d’urbanització que es realitzen estan projectades pel sistema separatiu. A tota la urbanització anterior, la xarxa de clavegueram ens només per a les aigües fecals, corrent les aigües pluvials per la calçada dels carrers. Les cases, desguassen per façana amb la canal travessant per sota la vorera. Com és de suposar, però, mai queda garantit que les aigües pluvials que es recullen als patis interiors no vagin també a la xarxa de fecals.

3.7.6.- ELS SERVEIS GENERALS URBANS

a) L'abastament d'aigua.

A la majoria de cases antigues del casc quasi sempre hi trobem un pou, ben segur, d'abans de generalitzar-se el subministrament públic de l'aigua corrent. L'antiga necessitat –i no voluntarietat- d'aquests pous ens la indica el fet que, als carrers més antics, en tenen totes les cases, quasi sempre mancomunat -per economia- i situats a la mitgera del pati de l'eixida. Avui, molts d'ells han estat clausurats, però d'altres encara funcionen.

Igual que en el medi rural, la captació d'aigua no només es feia amb pous. Es mantenia, també, el vell sistema de les "mines", la més important de les quals fou, potser, aquella que, travessant tot el nucli antic, desembocava a la "bassa del Molí" - a la placeta de l'antiga estació o del "Molí de Baix"-.

En el passat recent, el subministrament normal d'aigua potable a la població, era a càrrec d'una companyia que va ésser municipalitzada a finals dels anys seixanta. Les captacions es feien a l'aqüífer de la part alta de la Riera, ja al terme municipal d'Arenys de Munt - a l'indret anomenat l'Ajup-. Aviat, però, es va veure que Arenys de Mar -igual que les poblacions veïnes- no era autosuficient en aigua, per la qual cosa va aconseguir, portar aigua del riu Tordera⁴.si bé una manera ben complicada. Atès el sistema de concessions aleshores existent –amb instal·lacions de bombeig i dipòsits de reserva-, la nova concessió per a Arenys de Mar consistia en fer que Calella vengués aigua de la seva

concessió a Sant Pol, aquest a Canet i aquest darrer a Arenys de Mar.

Als anys vuitanta, es va constituir la "Mancomunitat d'Aigües de la Conca del Tordera", per a regularitzar la situació de les concessions, instal·lacions i costos d'explotació de tots els municipis afectats, és a dir, des de Sant Celoni, al Vallès Oriental, fins Arenys, al Maresme.

Amb la portada d'aigua de la Tordera es va construir -a més de la canonada i de les estacions de bombeig- el primer dipòsit de reserva important de la població, sobre el rial de Canalies, de 1.000 m³. –a una cota de 80 mtrs.. sobre el nivell del mar i que aviat va resultar insuficient.

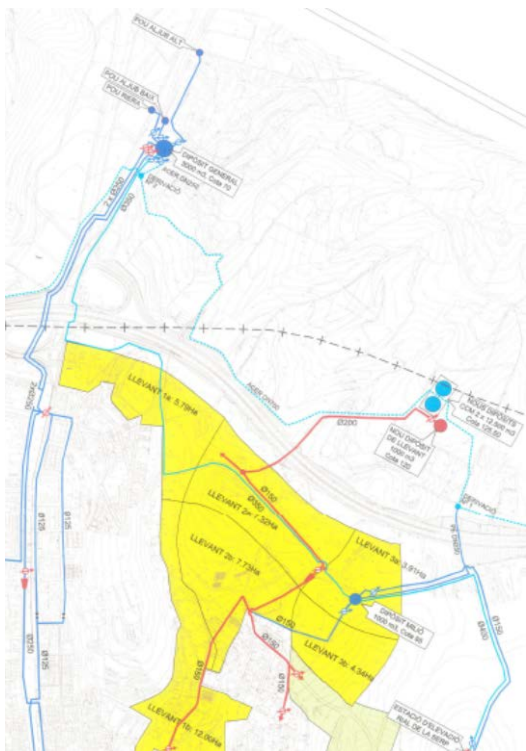
Les "urbanitzacions" s'abastien amb els seus propis pous -alguna encara ho fa- però, a mesura que es van consolidant, van reclamant l'entroncament amb la xarxa municipal. De fet, als sòls urbans de nova creació, era obligat, ja des d'un principi, a fer-hi arribar la xarxa municipal.

Amb el evident problema de l'escassetat d'aigua al Maresme, era paradoxal que, una població com la nostra, disposés d'aigües llunyanes - com són les de la Tordera- tot abandonant els recursos propis, per insuficients que aquests fossin. En aquest sentit, les captacions dels pous del esmentat aquífer de l'Ajup, es van recuperar amb la construcció al final dels anys 80, allí mateix, del dipòsit general de 3.000 m³. a la cota 70. La concessió de l'abastament d'aigua tan Arenys com dels altres municipis veïns es actualment a càrrec de SOREA.

En urbanitzar la Zona Industrial de "Valdegata Draper" es bastiren successivament dos dipòsits de

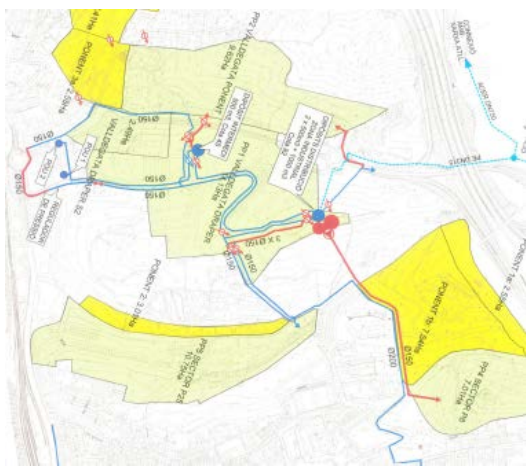
⁴ Vegeu l'opuscle editat per l'Ajuntament d'Arenys de Mar l'abril de 1978 i titulat: "La municipalización del servicio de abastecimiento de aguas y la traida de aguas del Tordera".

distribució de 500 m³, un a la cota 45 i l'altre a la cota 92.



- Xarxa d'aigua a llevant.-

També en urbanitzar l'altre zona industrial de "Valdegata Ponent" s'ha bastit un altre dipòsit de distribució de 500 m³.



- Xarxa d'aigua a ponent.-

Al 2005 es realitzà la part del Maresme de la xarxa de Aigües del Ter- Llobregat (ATLL) amb les corresponents derivacions cap a la xarxa d'Arenys. Amb això la

dependència de l'aigua a Arenys de Mar, quedarà repartida entre les aigües de la Tordera, les del Ter i Llobregat i els recursos dels aquífers propis.

b) El sanejament.

El fet que, com s'ha dit, a Arenys de Mar llevat de als carrers darrerament urbanitzats, fos obligat que les aigües pluvials dels edificis no desguassin a la claveguera sinó al carrer, ens dona idea de l'estat en què es troba la xarxa de clavegueram. heretada.

Efectivament, la vella xarxa de clavegueram, formada a base d'actuacions molt fraccionades, va haver de suportar tot l'increment de població, a més de la connexió -per la Riera- amb la d'Arenys de Munt, feta quan, el 1962, es van realitzar les instal·lacions de l'emissari submarí a la desembocadura de la Riera⁵. (169)

El més important de tots els pobles costaners és, però, l'abocament de l'aigua negra al mar, i a Arenys de Mar ben aviat es va veure que les instal·lacions d'abocament dels anys seixanta eren insuficients, tant per la curta distància de l'emissari submarí i la capacitat de les instal·lacions, com sobre tot, pel reduït àmbit de recollida -la qual cosa posà en evidència que es tractava d'un problema supramunicipal-.

Això motivà que el "Consortio de Infraestructura Sanitària de la Província de Barcelona" redactés als anys 70 un projecte unitari per als dos Arenys i Canet amb l'emissari i l'estació depuradora al rial de Valldemaria, just al límit dels termes d'Arenys de Mar i Canet. Però la creixent manca de capacitat de gestió d'aquest organisme -a causa dels canvis de competències institucionals dels darrers anys vuitanta- va fer que

⁵ Ex.Mun. 1/62.

aquell projecte -en no executar-se-s'anés fent antiquat.

Aquesta "no actuació" va fer que les aigües de les platges d'Arenys haguessin estat manifestament brutes durant les dècades dels seixanta, setanta i vuitanta, amb unes conseqüències negatives irreversibles en el, ja de per sí dèbil, sector turístic de la Vila.

No va ésser fins un cop traspassades les competències a la aleshores Junta de Sanejament de la Generalitat, que es va revisar definitivament el projecte i es varen començar les obres de la "primera fase", és a dir, la línia de la canonada amb les estacions elevadores i la planta de pretractament amb l'emissari de la platja del Cabaió, just al límit del terme municipal amb Canet.

No va ser fins el 2005 que l'actual Agència Catalana de l'Aigua (ACA) projectés i realitzés l'actual Estació Depuradora al nou emplaçament de "Can Fassina", sobre l'autopista. .

La resta de la línia primària o "xarxa d'alta" des de la rotonda de la zona comercial de la Muvisa fins la Riera, passant per la línia de ferrocarril, va ser realitzada pel Consell Comarcal, també a la darrera dècada.

Això és pel que fa a la ja completa xarxa "primària", és a dir, amb els punts de connexió amb les xarxes parcials, restringits. El fer és, però, que la brutícia que massa sovint apareix a l'aigua que banya les nostres platges fa pensar que la xarxa "secundària", és a dir, la que compren el desguàs de les aigües brutes de les edificacions i activitats del territori, té forces mancances al nostre litoral i que encara no s'ha assolit la total eradicació dels abocaments clandestins -sempre difícils de localitzar-.

De fet, fins fa ben poc, les "urbanitzacions" abocaven les seves aigües negres en fosses sèptiques, particulars de cada edifici o generals, normalment insuficients.

c) Els residus sòlids.

L'abocament de residus sòlids de la població, en l'època, gens llunyana, en què encara es recollien les escombraries en carro, es realitzava en uns terrenys del rial de Valdegata, avui destinats a sòl industrial.

A finals dels anys cinquanta, amb l'augment del volum de residus -provocat pel creixement demogràfic i el pas a una economia de consum- el problema es va convertir en una qüestió d'àmbit supramunicipal atès el reduït terme municipal d'Arenys de Mar en proporció amb el seu sòl urbà. Això va comportar la creació d'un abocador -dins el terme municipal d'Arenys de Munt-, mancomunat entre els dos Arenys i Caldes, que va estar en actiu fins els anys 80, quan ja, fins i tot l'extensió dels seus fums, palesaven el seu caràcter contaminant.

La Diputació d'aleshores havia redactat el projecte d'un nou abocador del tipus controlat, que finalment no va reeixir, atès que, tots els municipis afectats es varen adherir a la planta de tractament d'escombraries de Mataró, quan aquesta es posà en funcionament .

Cal, però, esmentar que, als anys 80 amb la incertesa en determinar la solució al problema de l'obsolet abocador d'Arenys de Munt, es va fer una actuació experimental -dins el propi terme municipal d'Arenys de Mar- consistent en el tractament dels residus domèstics a base d'un sistema de metabolització amb cucs de Califòrnia, patentat per l'empresa Bionet. Aquesta experiència no donà

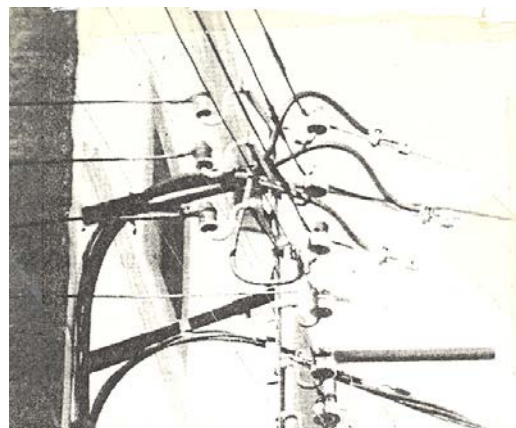
el resultat esperat, per la qual cosa s'abandonà el projecte.

Malgrat que l'actual legislació sobre residus podem considerar que s'inicia amb la llei del 93, no és fins els 2000 que es posa en marxa l'actual sistema de decantació amb el qual, a la esmentada planta incineradora de Mataró, només s'hi envia el rebuig, doncs, la matèria orgànica s'envia a la planta de compostatge de Granollers, els envasos, a la decantació de Palautordera, paper a la de Pineda i el vidre, als llocs que va determinant el Consell Comarcal que és l'organisme responsable del reciclatge.

d) l'electricitat.

Com a totes les poblacions properes a les grans ciutats, el subministrament elèctric no ha constituït un problema específic donat que, des d'antic s'han anat fent actuacions d'extensió i de renovació de la xarxa. La documentació que ens ha arribat des del 1913 ja ens mostra les obres de soterrament de les línies de 3.000 V, la construcció de noves estacions transformadores i d'altres obres de modernització de les primitives línies fetes per la "Compañia General de Electricidad de Mataró"⁶ (170).

Malgrat les ampliacions de línies i noves estacions transformadores -per a sectorialitzar millor la població en cas d'avaries o de reposicions- fetes des de finals del segle passat, continua sense resoldre's el problema del soterrament de les línies en zones urbanes com el nucli antic. Es evident, que no es pot afrontar la total dignificació del nucli antic de la Vila, mentre no es soterrin les línies que, avui encara formen l'angoixosa "teranyina" del sostre de molts dels seus carrers, sempre estrets (fig. 233).



- "Teranyina" de cables elèctrics.-

De fet, aquest problema es dona a totes les zones en que l'edificació configura la alineació del carrer, doncs les línies -amb les corresponents escomeses per a les cases- estan a la pròpia façana, a l'alçada de sota els balcons. Això fa que el soterrament de qualsevol línia impliqui les obres pel canvi del punt d'entrada de l'escomesa elèctrica, de tota la filera de cases alhora.

Tampoc es pot donar avui per bo l'aspecte de algunes urbanitzacions amb la xarxa elèctrica encara aèria. De fet, aquestes mancances urbanes, corresponen a projectes sectorials d'obra urbanitzadora, de la qual, reglamentàriament, n'és possiblement més responsable l'Ajuntament o les Entitats Urbanístiques de Manteniment, que no pas les pròpies companyies subministradores.

Actualment, l'electrificació d'Arenys de Mar, es fa des de la línia d'alta tensió que, des de l'estació de Sant Andreu, uneix les subestacions de Mataró i Tordera. Des de la subestació que es troba sota el nus de l'autopista, es transforma l'alta en mitja tensió i subterràniament, des de l'eix de la Riera, es distribueix l'electricitat cap a els 40 centres de transformació que subministren els edificis del nucli urbà del municipi. Els diferents polígons i urbanitzacions també tenen un o dos centres de transformació cada un i, ja

⁶ A.H.F.F.

fa temps que és palesa la necessitat de una nova subestació dins el mateix terme d'Arenys de Mar.

e) El gas.

Arenys de Mar ja havia tingut, des del segle passat, xarxa de gas-ciutat, subministrat per la Fàbrica de Gas, situada on ara hi ha la plaça i les vivendes de Sa Boada, connectada amb la de Mataró el 1935⁷ (172).

Aquell servei s'extingí amb la guerra civil, però, des del 1986, amb la portada de gas natural, dins el Pla de Gasificació dut a terme per "Catalana de Gas", la població torna a tenir aquest subministrament. La canonada es passà pel traçat rectificat del vell camí del "Morbo", tal com ja s'ha explicat en el punt corresponent.

f) Les telecomunicacions

El mateix que hem dit que succeïa amb les línies aèries elèctriques urbanes, succeïa, també, amb les línies del telefonia fixa. L'ambigüitat legal de les responsabilitats sobre les condicions dels projectes de les noves línies, va provocar més d'un contenciós entre la Companyia Telefònica i l'Ajuntament, en negar-se aquella, als anys 80, a realitzar ja soterrades les noves línies de nous sòls urbans⁸ (171), per raons d'economia.

Pel que fa a les centrals, hem de dir, que després que la primitiva central telefònica d'Arenys de Mar, situada al carrer de la Perera -en les èpoques que aquestes encara no eren automàtiques-, fos traslladada al seu emplaçament actual, al carrer de l'Hospital, al començament de la dècada dels 80, es plantejà la necessitat d'ampliar-la com a quelcom

inaplaçable. Amb aquest motiu, l'Ajuntament va vendre a la Companyia Telefònica el solar del costat de la Central -que era de propietat municipal- amb la idea de sintonitzar aquestes obres d'ampliació amb l'obertura del tram final del carrer que comunica el barri de les Doedes amb el nucli antic.

Però els canvis tecnològics posteriors en matèria de telecomunicacions, van deixar obsolet el projecte d'ampliació de la central telefònica -utilitzat per a legitimar la venda del solar municipal- que en no ser executat l'Ajuntament va recuperar la titularitat del solar, destinant-lo a l'actual quarter de la Guardia Urbana.

Malgrat la decadència de la telefonia "fixe" la central i la xarxa foren adequades a les actuals demandes, de serveis com és el cas de l'ADSL

Pel que fa a la fibra òptica, malgrat les previsions que es fan deixar a les noves urbanitzacions, de moment, només està en funcionament la que uneix els edificis municipals, a l'eix de la Riera.

Per a la telefonia mòbil, es disposa, actualment de dues torres a l'altura de l'autopista, una a la central telefònica i una altra als sectors de ponent. La implantació d'aquestes torres es regula, a banda de per la llei de 31 2001, per una ordenança municipal del 2007.

⁷ A.H.F.F

⁸ Es tracta del sector de "can Vilaplana".

3.7.7.- LA URBANITZACIÓ DELS ESPAIS PÚBLICS

La moderna legislació urbanística ens diu que, en el procés urbanitzador, primer cal obrir els vials, a continuació implantar els serveis -de clavegueram, la pavimentació de la calçada, les voreres, l'abastament d'aigua, el d'electricitat i l'enllumenat públic-, i en darrer lloc es basteixen els edificis. En la realitat de la nostra història urbanística, però, això no va funcionar mai amb aquesta simultaneïtat ni amb aquest ordre. La formació dels espais públics d'Arenys de Mar s'ha fet a base de successives actuacions urbanitzadores sectorials.

En parlar de les actuacions residencials i turístic-comercials i, sobretot, dels equipaments, hem vist com era l'edificació la que anava configurant els espais públics urbans de la Vila. Els serveis, anaven venint després.

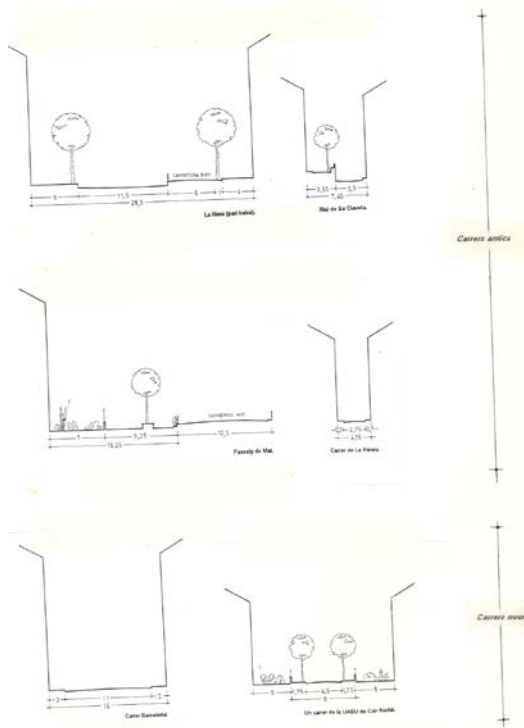
Fins les actuals actuacions de reurbanització dels carrers del nucli antic i la riera, la urbanització d'aquests espais només la trobàvem projectada -i executada- d'una forma integrada -paviments, serveis i moblament urbà- en el cas d'alguna plaça com la de la Església. En els carrers i passejos, les voreres, les calçades, l'enllumenat, el clavegueram i les restants instal·lacions urbanes, les trobem sempre en projectes i actuacions independents.

Als eixamples i a les urbanitzacions tampoc no es va fer quasi mai tota la implantació de serveis abans d'edificar i, fins i tot n'hi ha algunes que, tal com s'ha explicat al capítol corresponent, en acabar el segle passat, encara no tenien ni els paviments.

a) Els paviments

En fer un repàs de les voreres i calçades dels nostres carrers i places, descobrim que, en el nucli antic, encara hi podem trobar tot un ventall de maneres de tractar la seva pavimentació, segons l'època i les necessitats funcionals de cada cas.

La naturalesa del sòl de la major part dels vials d'Arenys de Mar -amb domini del sauló- explica l'escassetat de paviments antics en el casc. Aquests, només els trobem en els vials més accidentats. Es el cas dels empedrats, amb graons de banda a banda de carrer, que hi havia en aquells vials que no admetien, pel seu pendent, el trànsit de carros, com la Davallada -entre el carrer d'Amunt i el carrer d'Avall- o com ho fou -fins els anys 60- part del carrer del Turó .



- Secció d'alguns carrers significatius d'Arenys de Mar.-



- Pujada de "el Paraiso"



- Esgraonat de "la Davallada"



- Llambordat de l'antiga carretera, al carrer d'Avall els anys 80.-

No sempre han anat juntes, en el temps ni en el concepte, actuació a la calçada i actuació a la vorera. Actuacions típicament de calçada són els empedrats amb llambordes que

fins els anys 90 es mantingueren en aquells carrers que havien estat carretera, com era el cas del carrer d'Avall i del carrer Ample.

Actuacions de voreres, fetes amb criteris del que avui en direm vials per a vianants són el passeig Xifré (popularment passeig de Mar)⁹, i les amples voreres de la Riera, pavimentades amb grans lloses granítiques, en bona part procedents de molts trams discontinus de les antigues voreres dels carrers .



- Paviment de lloses a la Riera, abans de la seva re-urbanització.-

Als rials que tenien les lleres sense pavimentar -o la pròpia Riera fins els anys 50-, les voreres, a més d'actuar com a refugi de vianants, prenen un caràcter de protecció de les façanes dels edificis que hi donen front, en definir la canalització de la làmina d'aigua.

Cal esmentar la singular forma que pren bona part del rial de Sa Clavella, la secció transversal del qual

⁹ Ex.Mun. 15/55.

consolida dos nivells salvats per un mur de contenci3. La part m3s elevada era antigament l'3nica que contenia façanes davanteres de cases i, si b3 en alguns trams, avui, 3s tot vorera, en altres encara es mant3 una petita calçada enllambordada



- Tram de doble nivell al Rial de Sa Clavella

No 3s nom3s als rials on les voreres es formaren principalment per tal de protegir les cases de les aig3es pluvials. Quasi tots els carrers del nucli antic tenien les voreres dissenyades per a aquesta funci3, at3s que la xarxa de clavegueram no tenia prou capacitat per a l'evacuaci3 de les aig3es pluvials i aquestes eren –s3n- obligades a desguassar, des dels baixants, directament al damunt del carrer. Aix3 veiem com als carrers m3s antics les vorades de granit perfilaven la forma de cadascun dels solars, fins i tot quan aquests feien reculades.



- Les voreres enteses com a ribetejat de les façanes, al carrer d'Avall.-

Com s'ha dit, primitivament aquestes voreres eren fraccionades i en bona

part fetes amb les grans lloses granítiques que finalment es van recol·locar a les grans voreres de la Riera.

L'actuaci3 consistent en unificar la realitzaci3 de les voreres de tot el municipi, amb el sistema de vorada granítica cont3nua i paviment de panot, va permetre acabar amb el desgavell de les rasant de l'entrada de les cases, que encara podem veure a les que romanen al nucli antic –unes amb graons d'entrada cap amunt i altres cap a vall-

Els paviments de les calçades fets en els anys cinquanta i seixanta¹⁰ (167) eren de formig3 -fins als anys 70 no es va començar a utilitzar els paviments d'asfalt-. Als paviments m3s antics, en els carrers de m3s pendent, nom3s es pavimentava la part de les roderes dels carros per tal que els cavalls els poguessin estirar sense relliscar, ja que aix3 els seus cascs es clavaven b3 a la terra del centre, no pavimentat (fig. 226 i 228).

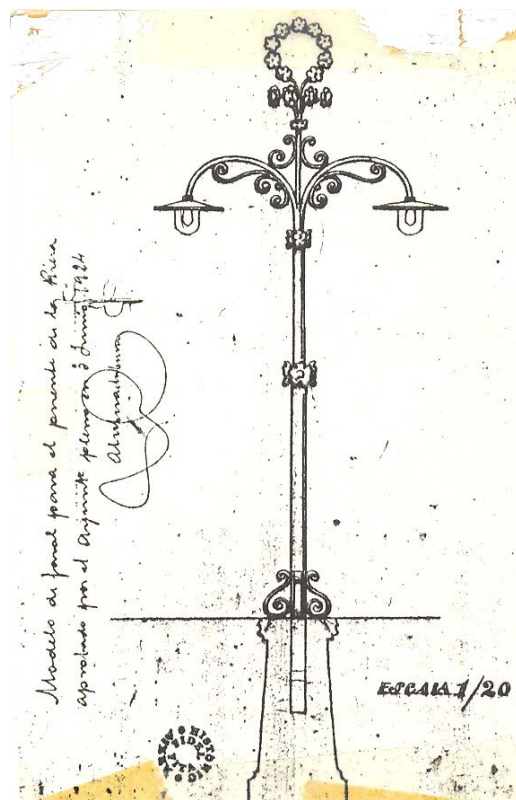


- Cam3 de la Pietat (del Cementiri).-

¹⁰ Ex. Mun. 27/56, 119/58, 320/58, 127/59 i 138/59



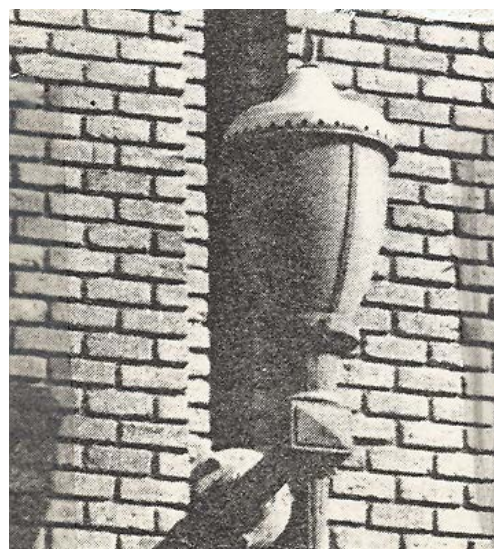
- Visualització de les etapes de pavimentació al carrer del Tossal als anys 80: roderes, primer i centre després.-



- Projecte de farol de 1924.-

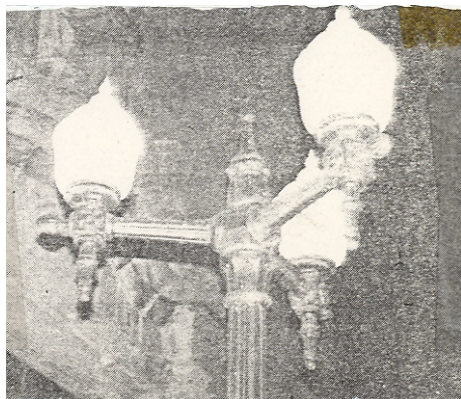
b) L'enllumenat públic i el moblament urbà.

No ens han arribat elements d'enllumenat públic anteriors al segle passat, però sí que hi ha, encara, moltes restes del vell enllumenat de gas. En clausurar-se el subministrament de gas, s'adaptaren els fanals a l'enllumenat elèctric -no sempre d'una forma gaire reeixida¹¹ (173)-. Als carrers els fanals eren -són- de braç i a la Riera i el Passeig, de columna. Com es lògic, només a algunes places i punts singulars -com al pont de torn- hi trobem fanals més o menys artístics



- Fanals de la plaça del mercat.-

¹¹ Als carrers, se substitueix la lluminària de gas per una bombeta elèctrica penjada del braç del farol, amb un interruptor que el "fanaler" al vespre accionava amb una canya, com si d'encendre el llum de gas es tractés.



- Fanals tipus "noucentiste".-



- Fanals del parc de Lourdes (abans a la placeta de l'Església).-

Es el cas del tipus que hi havia hagut a la vella plaça de l'Església, que avui podem trobar a l'escalinata del parc de Lourdes.

Al final dels anys cinquanta s'inicien els enllumenats amb bàculs, a la Riera, i el 1986, a la carretera N-II, aquesta última, realitzada pel M.O.P.U. segons els propis criteris per a la il·luminació de les travessies urbanes d'aleshores

A partir dels anys 90 alguns carrers del nucli antic, es tornaren a enllumenar amb rèpliques dels fanals de gas.



- Fanal tipus de gas

Potser la reutilització d'aquestes lluminàries es degué a motius romàntics, però, el fet és que, per a aquests carrers estrets on les parets del edificis són el millor difusor, les lluminàries -com les de gas- que escampen la llum lateralment, són sens dubte les més adequades. Per a les actualitzacions tan d'aquest tipus de lluminària com de les del tipus dit "noucentista" es tenen en compte els criteris i normes anti-contaminació lumínica -llum dirigida només cap avall- i de eficiència energètica.

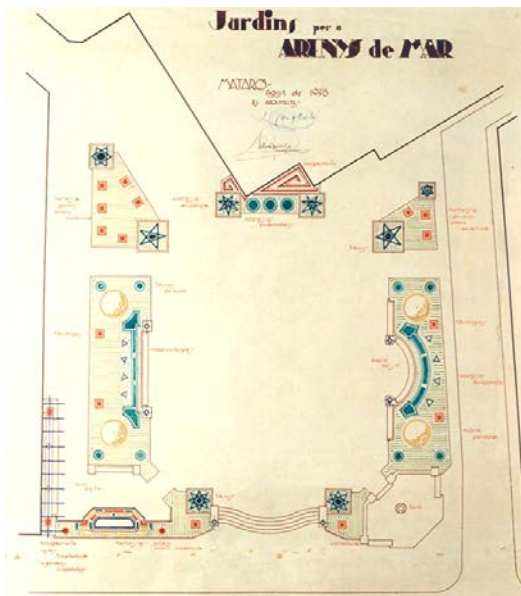
La resta de l'enllumenat públic, correspon a la elecció de lluminàries feta per a cada actuació en concret, essent avui els projectes d'urbanització els que les determinen.

Respecte al moblament urbà, poc de diferent podem dir que per altres elements d'urbanització. Són els elements normalment utilitzats pels Ajuntaments de Catalunya en cada època i només trobem elements personalitzats en algunes places de disseny unitari com pot ser la de l'Església, on els bancs i les jardineres formaven part integrant del conjunt.

c)- Les places i placetes. del nucli antic -

Pel que fa a les places públiques, cada una té una història diferent, però, tal com s'ha dit quasi totes tenen em

algun moment de la seva història, un projecte d'urbanització integrat.



- Projecte de la plaça de l'Església de 1938.-



- La plaça de l'Església amb el "monumento a los caídos" als anys 80.-

La més documentada és la "**plaça de l'Església**", de la qual en tenim projectes d'abans de l'enderrocament de la Rectoria, de l'any 1938, amb la Rectoria enderrocada i el que va

realitzar César Martinell l'any 1940¹². El disseny de tots ells, es plantejà únicament de cara a la Riera i per tant d'esquena al temple parroquial.

L'actual "**plaça de la Vila**" és una actuació de l'any 1953, que la convertí en "plaça dura" per a donar cabuda a les activitats massives pròpies d'aquest tipus d'espais¹³.

La plaça de "**Flos i Calcat**" (inicialment, de la Picòrdia i després, del Casino) és la més antiga i va ser recuperada de la quasi exclusiva funció d'aparcament d'automòbils que tenia als anys 70 mitjançant una actuació als darrers 80 de pavimentació, arbrat i moblament.

A l'espai de la primera platja consolidat com a terra ferma per efecte del port i l'espigó de la Riera es va fer, el 1980, l'anomenada "**plaça de les Palmeres**" pel seu arbrat.



- la plaça "de les palmeres"

Hi ha també un reguitzell de placetes condicionades els primers anys 80: les unes antigues, com la de "**la Mina**" o la del "**Tossol**" -de la qual tenim el projecte de la seva creació el 1914¹⁴ - i les altres procedents d'actuacions urbanístiques, com la de "Sa Boada" o la més recent del "Forn del Vidre"

La Plaça Lloveres es feu en el sòl ocupat per l'històric balneari,

¹² A.H.F.F.

¹³ Ex.Mun. 42/1953

¹⁴ A.H.F.F

enderrocat als primers 80.



Placeta de la Mina.-



- Plaça Lloveras.-

d)- Les places dels eixamples-

Com ja s'ha dit al capítol corresponent, la plaça Bernat de Cabrera i la plaça Mare Paula Montalt resulten de les cessions de sòl públic de sengles Unitats d'Actuació en Sòl Urbà, delimitades amb la finalitat d'obtenir aquestes places al Pla General del 83 on el al Pla General de 70 hi tenia tres illes d'eixample completament tancades per l'edificació. Les cares obertes de les illes, corresponen als sòls que, en redactar-se el Pla 83 no estaven consolidades per l'edificació.

La plaça Bernat de Cabrera, fou la primera en consolidar-se d'acord amb la nova ordenació, amb unes edificacions amb façanes bessones al front obert de la Riera. En la seva urbanització es van tenir que resoldre el problema de les façanes interiors de les edificacions més antigues, no pensades com a façana de plaça. El resultat, però, ha estat el de aconseguir una plaça prou urbana.

La plaça Mare Paula Montalt, en canvi, per la seva grandària, per estar tancada en si mateixa i per la seva tardana consolidació de l'edificació – en el moment d'escriure aquest treball encara hi ha un gran solar sense edificar- te potser encara més caràcter de gran pati i jardí comunitari que de plaça urbana pròpiament dita.



e) La Riera

Com hem vist al llarg d'aquest treball, la configuració al llarg del temps d'aquest espai urbà, des del segle XVIII fins avui –de sorral a centre representatiu de la Vila- ha donat lloc a que, avui, haguem de considerar-lo, des del punt de vista cultural -almenys

en el tram corresponent al nucli antic- a més de un suport d'edificis i elements catalogats, com a un patrimoni cultural urbà en si mateix.

La identitat urbanística de la Riera, no només li ve donada pels seus edificis – històrics o no- el seu arbrat o les seves distintes pavimentacions La dona sobre tot el fet que cap façana te entrada de cotxes, gràcies a l'alt valor comercial de les seves amples voreres i al fet que, en haver estat sempre un espai inundable no es podia donar accés a possibles plantes soterrades sense un alt risc d'inundació.

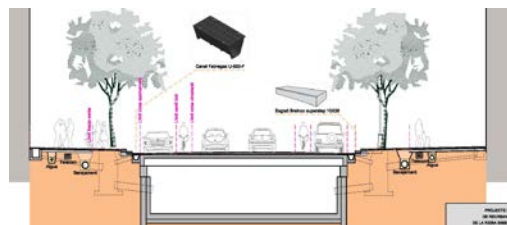
Avui la Riera d'Arenys ja no és el perillós riu que fou abans del seu cobriment i en part tampoc és ja la carretera de Sant Celoni És –i ha de ser més- simplement el gran passeig-saló del centre de la vila, amb la circulació rodada restringida als accessos als carrers del nucli antic que hi donen, així com als aparcaments necessaris per a que la Riera sigui un gran eix comercial d'abast territorial suficient.

Per a la reurbanització de la Riera abans de cobrir-la ja es va redactar un primer avantprojecte d'urbanització que contemplés tots els aspectes de la Riera simultàniament i, els anys 90 se'n realitzà un altre –del arquitectes Roig i Batlle- que contemplava la totalitat de la Riera -ja coberta- des de l'autopista fins a la zona portuària.

Aquest avantprojecte, serví de base pels projectes de les actuacions realitzades al marge dret de la part alta de la Riera però no per a l'actuació al tram del centre històric que es realitzà segons els dos projectes contigus del 2009 - de DAU SLP, dels arquitectes Fané i Fernández-. que van des del carrer de l'Olivar fins la plaça de l'Ajuntament el

primer, acabat el 2011 i el de l'Ajuntament fis carretera encara no realitzat.

En síntesi, la actuació es basà funcionalment, en que la Riera d'Arenys, no pot avui seguir essent una carretera o un gran pàrking de superfície -com havia estat al seu dia- sinó un centre comercial i un passeig-saló patrimoni històrico-cultural de la Vil·la. Amb aquest fi, tècnicament, es va partir del condicionant de la posició de la llosa del caixó de canalització de la Riera per ubicar-hi el tronc viari amb les tres rotondes i del de l'alineació de l'arbrat per a definir el passeig vianant essent la franja verda la resta. Amb els passos de vianants i les ocupacions de la franja d'aparcament de forma permanent, s'obtingueren els àmbits d'ampliació de les dues places i amb les ocupacions temporals de les mateixes, els àmbits de les terrasses de bars i restaurants.



- El projecte de re-urbanització de la Riera.

3.7.8.- EL VERD PÚBLIC URBÀ.

Paradoxalment, fins els 90, l'únic parc que de sempre havia actuat com a parc públic no és de titularitat municipal sinó d'un patronat. Es tracta del "parc de Lourdes", que ja hem esmentat en parlar d'actuacions en equipaments.

És per això que als anys 80, l'adquisició de zones verdes era la gran assignatura pendent de l'Ajuntament d'Arenys de Mar. Fins i tot, el condicionament de la plaça de Salvador Espriu del davant del Cementiri fou feta sense resoldre la seva adquisició resultant que, 30 anys després, per una sentència del Tribunal Suprem s'hagués de pagar l'expropiació a preu de sol urbà actualitzat.

No obstant això, ja als mateixos anys 80, en l'execució del Pla General del 83 que convertí en Unitats d'Actuació en Sòl Urbà totes les antigues "urbanitzacions", es recuperaren quasi tots els terrenys de zona verda que els corresponia cedir, entre els que destaca tot el rosari de parcs-miradors de les penyes de la façana marítima¹⁵



- La penya del Portinyol.-

Avui, com a resultat de les cessions obligatòries procedents del sectors de sòl urbanitzables i les unitats

¹⁵ Vegeu "Obres d'urbanització i adquisició de sòl", Butlletí d'Informació Municipal, n 20, d'abril.

d'actuació en sòl urbà, Arenys de Mar disposa dels parcs urbans de la "Pineda del Institut, el parc del "Onze de Setembre", a la finca que fou de "Stela Maris", El parc "Felix Cucurull" a la finca que fou de "Cal Marquès", que relliga el nou eix urbà del rial del Bareu amb el carrer Gaudí i la Plana del Paradis.

No tots els sòls cedits com a zones verdes han estat prou condicionats -o degudament arbrats- en el moment d'escriure aquest treball. És el cas de les zones verdes dels sectors industrials de Valldegata o la de Vil·la Betània, vinculada a l'ampliació de la zona esportiva municipal.

No hi ha encara legalment a Arenys de Mar cap parc forestal pel que de fet, aquesta funció la estan fent tots aquells sòls "No Urbanitzable" privats, abandonats per l'agricultura –molts d'ells per l'expectativa de ser urbanitzats algun dia- i que han estat ocupats per pinedes que molt poc a poc, de forma natural tornaran a esdevenir alzinars.

Pel que fa a l'arbrat urbà l'única actuació realment interessant, per la seva importància de cara a la imatge de la Vila, fou el magnífic arbrat de la Riera plantat el segle XIX. Amb molt poques i honroses excepcions –com la de les alzines de la plaça de l'Església, la preocupació per arbrar els carrers, a l'època moderna, no comença fins a partir dels anys 80, quan els arbrats s'executen com a part dels projectes d'urbanització.



- Parc Felix Cucurull.-

3.8.- LES ACTUACIONS DE MANTENIMENT I REHABILITACIÓ.

A partir dels anys 90, el concepte de "sostenibilitat" entra també amb força en la cultura urbanística i en conseqüència en la seva legislació, tan abundant des de aleshores.

No entrarem ara en analitzar l'abast d'aquest concepte doncs massa sovint s'està utilitzant de forma esbiaixada, però, en qualsevol cas, als efectes d'aquest treball, sabem que només son actuacions urbanístiques les consisteixen en la implantació de nous elements. Un cop aquest element ha estat implantat, apareix la necessitat d'una successió d'actuacions menors per al seu manteniment o, no tan menors per a la seva restauració o rehabilitació. El grau de dificultat o procedència de les actuacions necessàries previsible pel manteniment, restauració o rehabilitació d'un element urbanístic, ens donaran idea de la seva sostenibilitat.

Així, la imatge que rebem d'una ciutat o un territori en un determinat moment històric, ens ve donada, no només pels elements urbanístics implantats al seu dia, sinó sobre tot pel seu estat de manteniment o d'abandó.

Però aquesta imatge que rebem d'aquesta ciutat o territori, ho és també de la seva estructura funcional, doncs les formes de manteniment d'un element urbanístic poden arribar a capgirar, per bé o per mal, la funció que li corresponia -o que de ell s'esperava- en el moment de la seva implantació.

Per dret i per tradició, cada element urbà és mantingut pel seu titular - públic, privat o comunitari-, però no sempre estan clarament definits els límits i l'abast dels respectius drets i obligacions en les actuacions urbanístiques de manteniment. Vegem-ho:

3.8.1.- EL MANTENIMENT DEL MEDI RURAL.

Tradicionalment, els elements del medi rural del territori que estem estudiant -com poden ser els camins i els seus marges- eren mantinguts pels propis pagesos que els usaven.

La transformació de l'agricultura els darrers anys cap a una explotació intensiva de només els sòls més aptes, ha fet que s'hagin reduït excessivament el nombre de camins i d'altres elements del territori que es mantenien correctament.

Malgrat les successives actuacions de

recuperació de camins rurals -que s'han explicat al capítol corresponent- mai s'ha deixat prou clar, per a els seus usuaris, quins camins ja son públics i quins no, ni tampoc qui s'ha de fer càrrec del seu manteniment, i amb quins instruments. Això fa que actualment hi hagi uns trams ben conservats -els que se'n fa càrrec directament l'Ajuntament- i uns altres abandonats, amb la pèrdua de la continuïtat de bona part de la nostra històrica xarxa de camins rurals.

3.8.2.- EL MANTENIMENT DE LA INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL.

Cada un dels sistemes generals d'infraestructura supramunicipal - carreteres, ferrocarril, port, etc.- ,és mantingut per l'organisme o companyia titular. Això fa que les actuacions pel manteniment de cada una d'aquestes infraestructures vagin exclusivament adreçades al seu ús específic, potenciant la seva especialització funcional.

Aquest manteniment és bo en aquelles infraestructures urbanísticament ben implantades, com és el cas de l'autopista, però per contra, moltes actuacions de manteniment d'infraestructures urbanísticament mal ubicades, poden accentuar les patologies urbanes de la població.

És el cas de les successives actuacions de manteniment que es van fer fins a final del segle passat a les carreteres que travessen el terme municipal d'Arenys de Mar . Aquestes actuacions, "milloraven", certament, la circulació rodada motoritzada, però ho feien en detriment del seu -encara imprescindible- ús vianant i de circulació de vehicles no-motoritzats (fig. 241).

Quelcom semblant podem dir del ferrocarril. Si bé, en aquest cas les actuacions de manteniment han augmentat la seguretat, en tancar el pas a les vies, ignoren els necessaris passos vianants cap a la platja i res no fan per pal·liar l'abandó i la brutícia dels seus marges, fins i tot als trams situat al bell mig del nucli urbà

Les actuacions de manteniment al port, també han tingut aquest efecte especialitzador, si bé només s'ha palesat en el moll de pesca¹.

Així doncs, podem dir que les actuacions de manteniment, al nostre terme municipal, sofreixen el mateix simplisme i sectorialització que les actuacions de primera implantació dels elements urbans. Això agreuja els conflictes funcionals de tot el teixit urbà i, molt especialment, dels de sòls tan polivalents com la Riera o el front marítim.

¹ Una polèmica encara encesa és la despertada per la col·locació d'una porta de tanca a

l'escullera nova, on hi a l'activitat pesquera, si bé encara ningú no s'ha atrevit a fer-la servir

3.8.3.- EL MANTENIMENT DELS ESPAIS PÚBLICS I ELS SERVEIS URBANS MUNICIPALS.

Dels serveis que contenen els espais urbans, alguns pertanyen a companyies específiques -aigua, electricitat, gas, telèfon, etc.- que administren les actuacions per al seu manteniment.

Els altres -paviments de calades i voravies, clavegueram, instal·lació d'enllumenat, jardineria, etc.- són mantinguts directament per l'Ajuntament al nucli urbà i per les Comunitats de Propietaris o Entitats Urbanístiques de Conservació a les antigues "urbanitzacions" -avui UASUs- i altres sectors urbans

disseminats.

A Arenys de Mar, encara hi ha mancances en les actuacions de manteniment en moltes antigues urbanitzacions, a causa del fet que encara funcionen amb "Comunitats de Propietaris" que son societats civils -a voltes successores dels promotors- i no Entitats Urbanístiques Col·laboradores de l'Administració - en aquest cas, de Conservació-regulades per la legislació urbanística.

3.8.4.- EL MANTENIMENT DELS EDIFICIS

La idea que els edificis construïts s'havien de mantenir, formava era molt present a la cultura tradicional. "*qui no arregla la gotera haurà d'arreglar la casa entera*", deien. Però a partir dels anys 60, quan la cultura del "consum" entra també en el món de l'edificació, comença a prosperar la idea que, un edifici amortitzat, el millor és enderrocar-lo i bastir-ne un de nou.

També trobem en aquesta època un culte a "lo nou " i veiem com molts edificis que s'amplien, canvien la façana i l'escala però la vella estructura de gruixudes mitgeres i forjats de fusta, romanen treballant.

El valor de la solidesa dels edificis no es recupera fins a partit dels anys 70 però, al nucli antic, l'efecte densificació -en edificabilitat i nombre

d'habitatges- fa que segueixi la tendència de no mantenir els edificis antics i esperar que esdevinguin runa per bastir-ne de nous.

Els plans de protecció del patrimoni van començar a fer qüestionar la generalització d'aquest criteri i poc a poc es va començar a posar en valor les antigues edificacions que comencen a rebre actuacions de manteniment combinades amb ampliacions o no.

Darrerament, l'obligatorietat del manteniment dels edificis cada cop va prenent més força legal, malgrat que, en el moment d'escriure aquest text, encara no es disposi d'un sistema oficialment regulat d'inspecció tècnica d'edificis -com disposen els vehicles amb la ITV- per al seu manteniment.

3.8.5.- LES ACTUACIONS D'INTERVENCIÓ EN EL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC.

La conservació del Patrimoni Arquitectònic d'Arenys de Mar, fins l'aprovació inicial fins del Pla General del 82, Es limitava als edificis protegits a nivell nacional –“Monumentos Nacionales” o Provincial. En concret les proteccions cobrien .el Temple parroquial –pel retaule de Pau Costa-, les torres de defensa –genèricament- i últimament, l'edifici Xifré.

De fet, fins els darrers 50 la destrucció del patrimoni era poca, gràcies en part a que la possessió d'una casa antiga donava el prestigi de l'arrelament i en part, gràcies a que, com em digué una vegada irònicament Pons i Guri *“la misèria és el millor conservador del patrimoni arquitectònic”*

Sabedors de que, els principals problemes que generen les actuacions de manteniment dels edificis, son les seves repercussions en el paisatge urbà, identitari, i que es localitzen principalment a les façanes del nucli antic, no ens ha d'estranyar que l'actuació pública continuada més important que es va fer antigament en aquest sentit a Arenys de Mar fou l'ordenança municipal que obligava a mantenir emblanquinades les façanes i repicada la pedra dels brancals dels portals i dels balcons. En fer-se real el seu compliment fins al final dels anys cinquanta, tingué un cert efecte pedagògic²

El canvi de les tipologies edificatòries amb llibertat compositiva no vingué acompanyat d'uns criteris clars de manteniment la qual cosa -juntament amb la manca d'una resposta municipal- va repercutir en una forta davallada en la imatge del nucli de la població, per l'abandó de moltes de les seves façanes.

L'inventari del Patrimoni Arquitectònic del Pla General del 83, fou desenvolupat pocs anys després amb el Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, interpretat per una “Comissió de Defensa del Patrimoni” creada més tard.

De fet, el Pla Especial de Protecció del Patrimoni, és un instrument que no s'ha utilitzat de forma activa sinó passiva. Malgrat això, hem vist com façanes catalogades eren restaurades, després de la seva aprovació, sense haver-hi hagut cap mena de pressió administrativa. Això ens torna a posar de manifest, l'existència la vessant pedagògica que, a voltes, també tenen en els instruments urbanístics.

Amb independència, però, dels condicionants que hi pugui haver en la Protecció del Patrimoni Arquitectònic, el cert és que: ni un determinat ús urbanístic es pot mantenir en un edifici, sense que al llarg del temps s'hagi d'anar transformant aquest, per adaptar-lo a les successives exigències d'aquell us, ni un determinat edifici pot mantenir-se sense transformacions importants si no és substituïnt successivament el seu us, pel que sigui més adequat a les seves condicions espacials, en cada època.

En aquest sentit, amb independència de com regulin els diferents plans les intervencions en el patrimoni, als nostres efectes les distingirem segons es tracti de

- Restauracions integrals.
- Restauracions amb rehabilitació de l'edifici.
- Demolició i restauració o rèplica de façanes
- Ampliacions i reformes rellevants”, i
- Documentació, demolició i simple substitució:de l'edificació per una de

² Ens referim a l'època en que va ésser alcalde l'historiador Josep Maria Pons i Guri.

moderna.

De cada un d'aquests tipus d'intervenció en veurem, a continuació, alguns exemples.

a) LA RESTAURACIÓ INTEGRAL

El cas més paradigmàtic de restauració integral seria, sens dubte el de l'Església Parroquial on l'objectiu és recuperar la seva arquitectura històrica tot mantenint el seu us religiós.

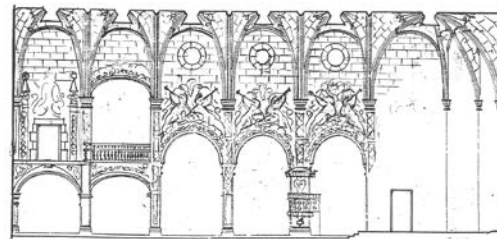


- Interior de Santa Maria d'Arenys.-

En parlar de les edificacions estructuradores del nucli antic de la vil·la, hem vist com s'havia format l'actual conjunt arquitectònic del temple parroquial, des del seu inici al segle XVI fins la construcció de la capella del Santíssim del segle XIX, passant per totes les seves ampliacions i reformes fetes durant aquests segles. Com a equipament, sempre ha estat i segueix sent un equipament exclusivament religiós –malgrat que també s'hi donin concerts- i el 1976 fou declarada

“Monumento histórico artístico de carácter nacional” pel que les modernes actuacions de restauració realitzades, constitueixen, als efectes del que estem tractant, el millor exemple d'una “restauració integral”.

La parròquia, de sempre ha tingut una comissió d'obres que malgrat els seus migrats recursos sempre ha anat fent intervencions de restauració i posta al dia d'aquest edifici monumental, a voltes finançant-se amb subvencions i prestacions d'organismes públics, a voltes de col·lectes i donacions. De temps recents, la més important va ser la iniciada als anys 80 amb la restauració de les capelles del Santíssim, primer, i dels Dolors, després, i que es va acabar als anys 90 amb la restauració completa de les naus.



- Reconstrucció virtual de la nau amb les seves pintures al segle XVIII.-

En aquestes actuacions, juga un paper important la vessant arqueològica, es a dir, la informació que durant les obres, l'edifici ens dona com a document històric

L'objecte d'aquest tipus d'actuacions de restauració integral, és consolidar l'edificació dotant-la de les instal·lacions i serveis precisos per a la seva posta al dia, però intentant recuperar el seu aspecte original. En aquest cas, també es va voler posar en valor, algunes intervencions, ja històriques, fetes sobre l'original que eren d'interès com fou, per exemple, el cas dels finestrals neogòtics.

b) LES RESTAURACIONS AMB REHABILITACIÓ DE L'EDIFICI

Un segon grup d'actuacions d'intervenció en el patrimoni arquitectònic, el constitueixen, als nostres efectes, aquelles que consisteixen en mantenir i posar en valor tots els trets de interès arquitectònic o històric de l'edifici –amb independència del seu valor de catàleg-reformant-lo en tot el necessari per a donar-li un nou ús



- La torre del carrer Ample abans de la seva restauració.-

Començant per les edificacions de més valor històric, tenim l'exemple de les rehabilitacions de les torres de defensa com a part d'un edifici d'habitatges.. L'exemple més reeixit, el trobem en la recent actuació en la torre de defensa del carrer Ample.

De fet, quasi tots els edificis històrics que es mantenen han estat objecte de successives rehabilitacions al llarg dels temps, Així l'actual conjunt d'edificis de l'Ajuntament compost pel que foren hostel i forn de puja, tingué importants obres de rehabilitació als anys 50 en col·locar-hi, a més de l'Ajuntament i els Jutjats, la Biblioteca, el Museu i l'Arxiu

Històric que han continuat fins avui en anar desplaçant, primer el museu, els Jutjats, la Biblioteca i finalment la Guardia Urbana, tot ampliant les dependències municipals. El seu aspecte actual l'adquirí ja en la rehabilitació dels anys 50 –essent alcalde Josep M^a Pons i Guri- amb la col·locació del portal adovellat i l'escut de la Vil·la, a la façana lateral, de la també rehabilitada Plaça de la Vil·la.



- La torre del carrer Ample restaurada.-

L'altre conjunt d'edificis històrics que també ha tingut constants rehabilitacions al llarg del temps, és l'actual conjunt museístic i el Teatre Principal Així l'antic "Can Baralt" que fou escola de pilots, als anys 80 es rehabilita per a l'actual Museu Mollfulleda de Mineralogia. L'antic Hospital de Sant Jaume, després de ser rehabilitat al segle XX per a la seu del Casal de Joventut Seràfica, amb la rehabilitació dels primers 80 passa a ser l'actual Museu Marés de les Puntes i de Historia de la Vil·la. El teatre Principal, després de ser seu de la coral La Esperança es rehabilità com a cinema als anys 50 i finalment amb la darrera rehabilitació ha recuperat el seu us de teatre. Tot plegat manté els trets arquitectònics originals.

Un altra cas de rehabilitació amb manteniment de la seva arquitectura original és el de las antigues Destil·leries Mollfulleda o "El Calisay" -

obra de l'arquitecte Cèsar Martinell-transformat, des de finals dels anys 90 ,en centre cultural i de dependències municipals

L'edifici del que fou hospital Xifré, també ha tingut un seguit de rehabilitacions al llarg del temps, si be la seva configuració en plantes diàfanes ha facilitat el manteniment del seu aspecte original.

c) LA DEMOLICIÓ AMB MANTENIMENT O RÈPLIQUES DE FAÇANA

Un tercer grup d'actuacions d'intervenció en el patrimoni arquitectònic, seria el d'aquelles en que, l'edifici en conjunt, o no es considera valuós, o essent-ho no es considera recuperable pel seu estat ruïnós. però en canvi es vol mantenir la façana en tan que configuradora d'un espai urbà, històric o d'interès.

Un exemple recent d'aquest tipus d'intervenció és el de l'antic casal dels Pascual o "Can Manel Recader" realitzat per Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SLP als anys 2000.

Després de molts estudis, es va veure que, aquesta casa, que havia tingut reformes i adaptacions tan contundents com per haver-se transformant -en la seva major part- en una agencia de transports, amb garatges i oficines, no era, en el seu conjunt, recuperable. Així doncs es bastí un nou edifici tot mantenint la façana històrica que lògicament condicionà molt l'organització funcional i formal del interior de l'edifici.

Malgrat que també s'havia perdut part de façana -per la gran entrada del garatge- sense deixar cap testimoni de com era en aquesta part buidada, fou, de fet, fàcil de reproduir, seguint la lògica de l'època en la composició de façanes i basant-nos en altres cases

propres similars del mateix segle. També s'havia perdut el portal solar adovellat, però, en romandre les restes de les pedres al seu lloc original, es va poder reproduir exactament.



- Façana de Casa Pascual o Can Manel Recader, abans i després de la restauració.-

Dins aquest grup d'actuacions de substitució de l'edificació mantenint

d'alguna forma la façana, tindriem també els casos de enderroc total de l'edifici i reconstrucció, total o parcial, de les façanes.

Seguint usant com a exemples obres realitzades per nosaltres tindriem, en primer lloc el de la "Sala Mercé"

L'edifici històric havia tingut reformes molt importants al interior, - especialment amb la remodelació de la planta baixa del 1958 (132) i, amb el nou cinema, bastit el 1963. (136) i tancat als anys 80 per la crisi d'exhibició del cinema del moment. Tot plegat feu que, el que restava de l'edifici històric hagués esdevingut en estat de runa.



- Façana de l'edifici Sala Mercè, als anys 70.-



- Façana actual de l'edifici Sala Mercè.-

El conjunt s'enderrocà el 1987, per bastir-hi l'actual edifici de galeries comercials amb habitatges al damunt, però quan a la façana, es va voler -i poder- recuperar les balconades i els principals trets compositius de l'antic

edifici, malgrat que ara tenia dos pisos més. En aquest sentit, l'antiga façana es mantingué correguda un pis més amunt tot desdoblant la planta baixa, per a les galeries comercials i transformant la presència de l'últim pis en una galeria finestrada

Un altra cas seria el del casal de "CAN POL"

Aquest edifici històric, malgrat el seu interès fou declarat runa i judicialment ordenat el seu enderrocament per la perillositat de la caiguda de les pedres -afectades per pirites- que es desprenien de la façana,.

Per raons de memòria històrica i de paisatge urbà, atès lo significatiu del seu emplaçament, es decidí que les façanes del nou edifici fossin una rèplica de l'edifici històric, per la qual cosa abans i durant l'enderrocament es procedí a l'aixecament detallat de tot l'edifici fins als detalls dels seus carreus.

Això permeté fer una rèplica exacta de la façana del carrer d'Avall, quina composició es repetí per a la façana de la Plaça Flos i Calcat. Les parts de façana que no corresponien a l'edifici històric es feren amb composició moderna diferenciada de la històrica. Pel "Donjon", del qual no hi havia prou referències, ens limitarem a resseguir en contorn de la mènsula de pedra de suport, que si es va poder reproduir exactament.

Durant l'enderroc es palesà que, així com les pedres de les façanes eren irrecuperables, no així les de la sala noble i tantes altres que estigueren ocultes darrera embans de cambra o enguixats. En aquest sentit després de ser dibuixades i numerades, foren desmuntades totes les pedres que es trobaven en bon estat i traslladades a la finca rústica del propietari -Zenon de Pol- tot esperant un destí adient.

d) LES "AMPLIACIONS I REFORMES"

En un quart grup hi tindríem aquelles actuacions en edificis històrics en que el més rellevant és la seva ampliació amb nova edificació, però que es manté inserit l'edifici històric.



- Cantonada de Can Pol, abans i després de la reconstrucció.-



- Dibuix de l'ermita del Mont Calvari al plànol de 1858.

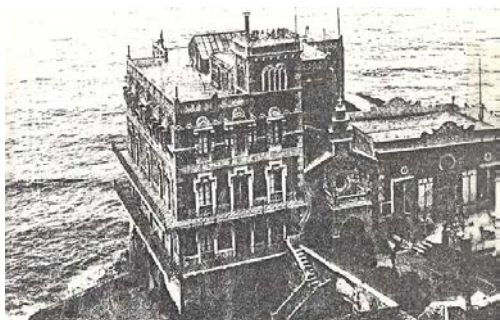


Fig.205 L'ermita del Mont Calvari al segle passat.

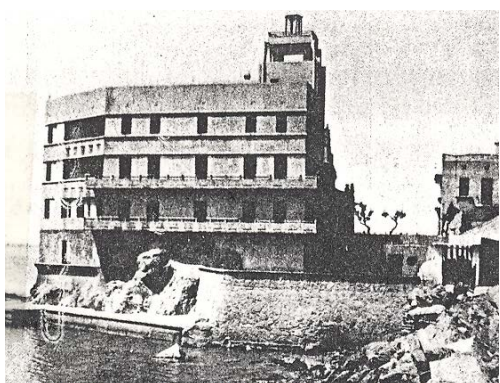
- Pintura de l'ermita del Mont Calvari al segle XIX.-

El cas de temps més conegut a Arenys de Mar, es possiblement el del conjunt edificat en torn de la històrica ermita del "Sant Crist del Calvari", en una de les puntes de refugi pels mariners -la més propera al poblat- i que ha constituït, fins a la segona meitat del segle XX, el símbol més popularment sentit de la història marinera de la Vila. La ermita fou

fundada el 1585 i es mantingué exempta fins al segle XIX, quan s'hi bastí l'hotel-balneari que l'envoltà. Aquest edifici tingué una primera transformació els anys trenta. i una segona els anys quaranta que li donà el seu aspecte actual³.



- L'hotel - balneari a principis de segle XX.-



- L'hotel - balneari ala anys 30.-



- L'edifici Mont Calvari, dins el port, als anys 80.-

³ Vegeu prog. de F.M. 1984. - Aquesta darrera reforma, malmet el valuós retaule del segle XVIII, rescatat pel Museu Fidel Fita i que avui es troba a l'església parroquial. - El conflicte creat entre la Parròquia d'Arenys de Mar i els propietaris de l'ermita - restaurant - hotel "Monte Calvario", que acabà amb la retirada de la imatge del Sant Crist del Calvari cap a l'Església Parroquial, l'ajuntament d'aleshores l'intent resoldre amb la construcció d'una nova ermita al cim del turó del Mal Temps, que no reeixí. Projectes a l'A.H.F.F.

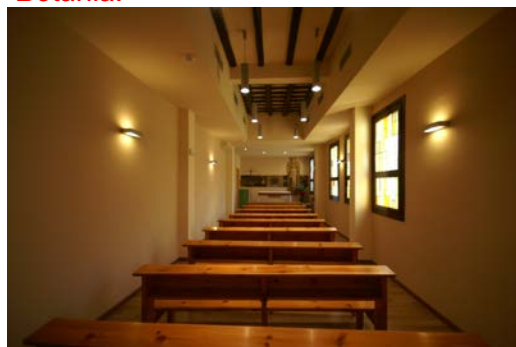
Fins les últimes dècades, és normal trobar molts casos en que les ampliacions dels edificis es fan amb l'aprofitament de l'edifici antic. Avui però, un edifici antic, quasi sempre surt més a compte enderrocar-lo i fer-lo nou que no rehabilitar-lo.

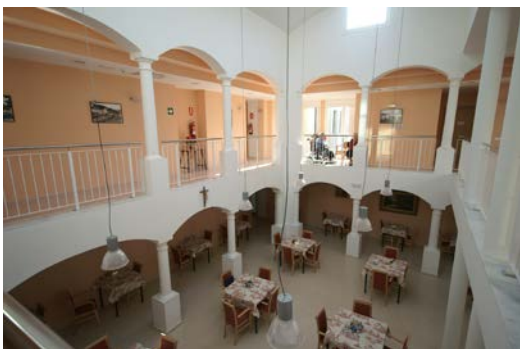
Però contra aquesta forma d'entendre els edificis -només com a bens econòmics o funcionals- hi ha la de entendre'ls com a bens culturals -al nivell que sigui- que, amb els anys, acaben constituint el patrimoni arquitectònic i urbà, que és la millor expressió de la memòria cultural de cada població.

Un exemple actual d'aquesta idea per a una actuacions d'ampliació i reforma d'un edifici històric -en aquest cas sense potser massa valor- el cas de la residència geriàtrica Vil·la Betània.- realitzada segons el esmentat projecte de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SLP.- que en bona part ho va possibilitar una operació immobiliària de permuta feta als anys 2000.



- La reforma i ampliació de Vil·la Betània.-





- La reforma interior de Vil·la Betània.-

L'edifici nou de l'ampliació, és un edifici inserit a la penya, que només emergeix una planta pel dalt de la finca i que és entès com a ampliació de l'edifici històric tot convertint el seu antic jardí interior, en un gran pati central.

L'edifici històric rehabilitat de Vil·la Betània no era, de bon tros, cap peça arquitectònica de primer ordre. Era simplement una antiga casa bona, però amb elements arquitectònics prou interessants com per a que a que, en alguns cassos fossin simplement conservats i millorats –com la entrada del carrer de Sant Rafael o la Capella- i en altres, fins i tot utilitzats per a donar una monumentalitat a l'edifici que, potser mai havia tingut. Es el cas de les arcades de les antigues galeries que en completar-les es creà l'actual doble espai del menjador.



- Entrada al refugi.-

Durant les obres, es va posar al descobert un refugi de la guerra civil

del 36 -39 quina entrada es va voler conservar convertint-la en memorial mitjançant un vidre de tanca que resa:

“que ningú hagi de tornar a baixar unes escales com aquestes per refugiar-se de la violència entre germans”

e) LA DEMOLICIÓ I SUBSTITUCIÓ DE L'EDIFICACIÓ

Per últim tenim el cas mes normal fins els final del segle passat que el de que quan un edifici esdevenia runa, o simplement resultava funcional o econòmicament obsolet obsolet, s'enderrocava, sense més i se'n bastia un de modern al seu lloc.

Cal recordar que a Arenys de Mar – com a quasi totes les poblacions, fins al catàleg del Pla 83 només tenien protecció els edificis catalogats com a monument nacional –l'església i segons com, les torres de defensa-

La conservació del patrimoni només depenia de la voluntat dels seus titulars no sempre prou informats del valor del que tenien. D'aquí la gran quantitat de patrimoni arquitectònic –si es vol només de interès local- innecessàriament perdut. amb la expansió i els cants de modernitat dels anys 60 i 70

Des del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic dels anys 80, però, qualsevol actuació en l'edificació del nucli antic s'ha de sotmetre a les seves normes tan pel que fa als elements a conservar com als criteris compositius, especialment respecte a les proporcions.

4. ELS INSTRUMENTS URBANÍSTICS.

4.1.- LA INFORMACIÓ BÀSICA I ELS ENREGISTREMENTS

Fins aquí hem estudiat les actuacions urbanístiques que han donat a Arenys de Mar l'estructura i la forma actual. En aquest capítol analitzarem les actuacions tècniques, jurídiques i administratives. que constitueixen els instruments emprats per a aquelles actuacions urbanístiques.

El fet és, però, que molts d'aquests instruments -com el planejament- tenen prou dificultat i importància com perquè puguin ser considerats actuacions urbanístiques -indirectes, això sí- en si mateixos.

4.1.1.- LA INFORMACIÓ CARTOGRÀFICA.

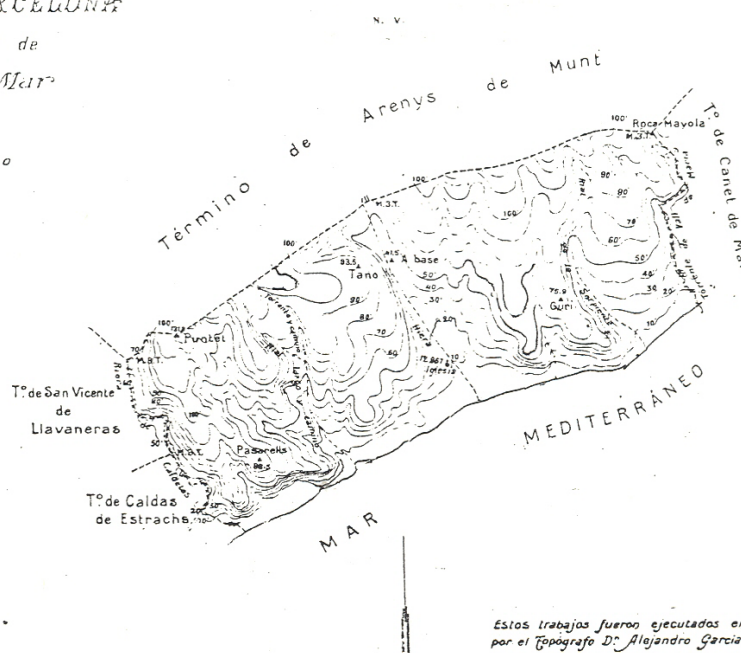
PROVINCIA DE BARCELONA

Termino municipal de

Arenys de Mar

Nivelación

Escala 1:25,000



- Aixecament topogràfic dels anys 20.-

Es evident que qualsevol instrument urbanístic requereix unes bases cartogràfiques -com les topogràfiques o les ortofotos- i a l'era digital i d'internet, això és a l'abast de tothom.

Però fins els anys 80 això no era així i, fins i tot la obtenció d'aquesta cartografia, amb els nivells de precisió necessaris, havia arribat a superar els mitjans tècnics i econòmics de moltes administracions i particulars. Era el cas del planejament general municipal dels anys 60 -i a voltes, fins i tot el dels primers 80- on l'existència o manca de bases cartogràfiques havia condicionat, la seva celeritat i

qualitat.

Així, l'exhaustiva documentació de finals del segle XIX, feta per García Farias, que ens ha arribat d'estudis sobre la nostra costa en l'època anterior al primer projecte de port, ja tenen com a base la transcripció de les cartes nàutiques del servei d'hidrografia de l'Armada¹.(1).

Els "planos topográficos" de la Vila de 1840, als quals ens hem referit en parlar de la formació del nucli antic. llevat del que es veu fet a mà alçada,

¹ Estudis de J.M. Pons i Guri.

ben segur que també són extrems d'aquestes cartes nàutiques. No ens consta, en canvi que hagi estat usada, com a instruments per les actuacions urbanístiques estudiades, la cartografia de l'Exèrcit, a causa, ben segur, de la seva gran escala

No és així al "PLANO TOPOGRÁFICO - GENERAL Y PARTICULAR - DE LA - Villa de Areñs de mar, cabeza de partido de su mismo nombre - levantado y dibujado - por los Senyores - Buenaventura Boix y Bros

y Agustin Quera y Torras - Año de 1858"

Aquest plànol és, pel seu rigor i nivell de detall, una autèntica fotografia aèria de l'arenys de 1858.

A més de la seva precisa descripció gràfica incorpora una memòria que ens explica la història i les identitats de la vila.

Diu així





Esta villa esta situada en la latitud N 41° 35' 50" y lonjitud al E de Cádiz 9° 50'. La situación marítima de esta villa és muy a propósito para la construcción de un muelle o puerto i muy ventajosa para el comercio y navegación pues que los buques que van para el E en toda esta costa hasta Palamos no tienen mayor abrigo así es que luego que les carga los vientos del 1r. cuadrante si se descuidan en arribar no pueden tomar Barcelona y tienen de correr hasta Tarragona. A demas de estar abrigado a todo tiempo seria muy bueno a esta poblacion por el mucho tráfico que hay en ella de granos y demas para el interior

Cronologia religiosa

El dia 18 de Mayo de 1575 existian en esta villa 130 casas . El este dia el Muy Ylle Señor Fr. Benito de Tocco, obispo de Gerona, decretó que se construyera en esta una Yglesia con pila bautismal i se pusiese una vicaria dependiente del Parroco de Arens de munt. El 1 de Junio de 1583 el mismo Obispo decreto que por el aumento de la poblacion se edificase esta Yglesia demoliendo la primera. Por este tiempo se proclamó a San Zenon por patrono de la villa por haber regalado las reliquias del santo un viajero que pasando cayó enfermo i murió en este hospital A 26 de Marzo de 1628 fué obtenida la licencia del diocesano para trasladar el S^{mo}. Sacramento en procesion general a la nueva iglesia. Fué creada rectoria independiente a 10 de Abril de 1781 . El párroco actual es el 6^o de esta parroquia

El número de casas que cuenta esta villa es de 1106 y de álmás incluso los parvulos es de unas 5.600.



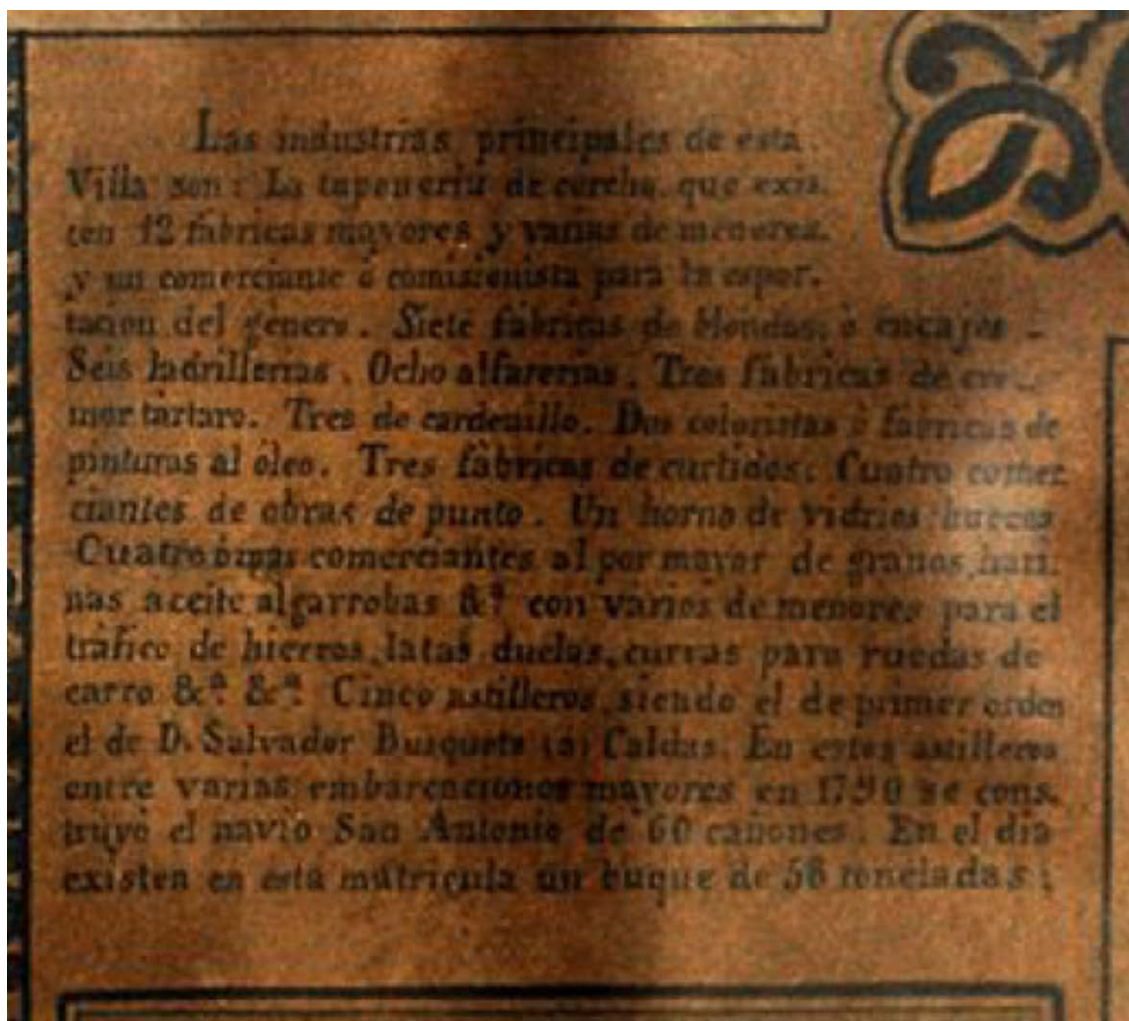
Enramadas

Estas se establecieron luego de la traslacion del Smo. Sacramento a la nueva Yglesia en el ya citado año de 1628 y se formaron para la mayor pompa y lucimiento de la octava de Corpus. Los diferentes colores de que estan iluminadas las casas en el presente plano indican a que enramada pertenecen. El color azul es el de la llamada calle de la Yglesia. El color de canela, a la llamada del Rial. El anaranjado, a la de Michavila. El violado a la de la calle de la Parera. El morado a la de la calle de Vall. Y el amarillo claro a la de la calle de Munt

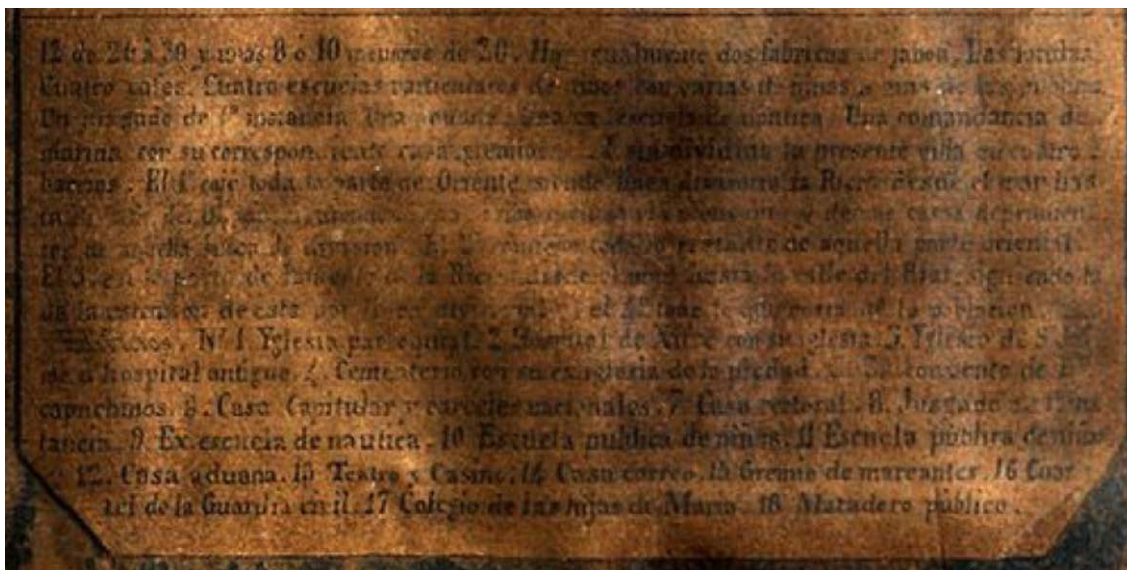
Cronologia civil

A 19 de Enero de 1599 por el Muy Ylle. Sr. egregio Gaston de Montecathena Marqués de Aytona – fué separada la jurisdicción civil de esta villa de la de Areñs de munt. En 10 de Febrero de 1680, la Muy Ylle. Sra Marquesa de Aytona, senyora de estos dominios, concedió que perpetuamente hubiera en esta villa, mercado público todos los sábados del año y que los dias 9 y 10 de Julio hubiese feria general.

Primitivamente el Sr. De Jelpi era el que hacia en esta villa la Autoridad civil nombrando un alcalde jurisdiccional. Posteriormente nombraba el pueblo un jurado y este dicha Autoridad por eleccion nominal invocando para ello la gracia del Espiritu Santo en una función religiosa que se hacia al efecto y finalmente en el presente durante la época constitucional el pueblo nombra por elección un Cuerpo Municipal siendo electores todos los vecinos que ya determinaron las leyes vigentes o actuales.



Las industrias principales de esta villa son: La taponeria de corcho que existen 12 fábricas mayores y varias de menores y un comerciante o comisionista para la exportación del género. Siete fábricas de blondas o encajes. Seis ladrillerias. Ocho alfarerias. Tres fábricas de (cre---or -tataro ?) Tres de (cardenillo?) Dos coloristas o fábricas de pinturas al óleo. Tres fábricas de curtidos. Cuatro comerciantes de obras de punto. Un horno de vidrios huecos. Cuatro o mas comerciantes al por mayor de granos, harinas, aceite, algarrobas (de?) con varios de menores para el tráfico de hierros, latas (-duelas?) curvas para ruedas de carro ----- Cinco astilleros siendo el de primer orden el de D. Salvador Busquets (o?) Caldas. En estos astilleros entre varias embarcaciones mayores en 1790 se construyó el navio San Antonio de 60 cañones. En el dia existen en esta matrícula un buque de 56 toneladas, 12 de 26 a 20 y unos 8 o 10 menores de 20.



Hay actualmente dos fábricas de jabón (Las fa---das?) Cuatro cafés. Cuatro escuelas particulares de niños con varias de niñas. Un juzgado de 1ª instància Una (----- la resta del paràgraf és illegible -----)

Finalment posa la legenda le les anotacions numèriques d'edificis importants indicats en el plànol (Nº 1 Yglesia parroqial ----- ?)

Per al planejament municipal anterior als anys setanta es va aprofitar les bases cartogràfiques -plenes d'errors-fetes per a la confecció del cadastre per a la recaptació de la Contribució Territorial Urbana.

Els plànols topogràfics, usats com a instruments auxiliars del planejament, als anys 80, ja corresponen a la posada en marxa a la província de Barcelona, de les restitucions sistematitzades a escala 1:10.000, 1:5000 i -en una curta etapa- 1:2000, pel Servei Cartogràfic de la Diputació, que després va ser traspassat a la Generalitat. L'origen d'aquell servei el trobem en les actuacions de la Comissió d'Urbanisme i de la Diputació Provincial.

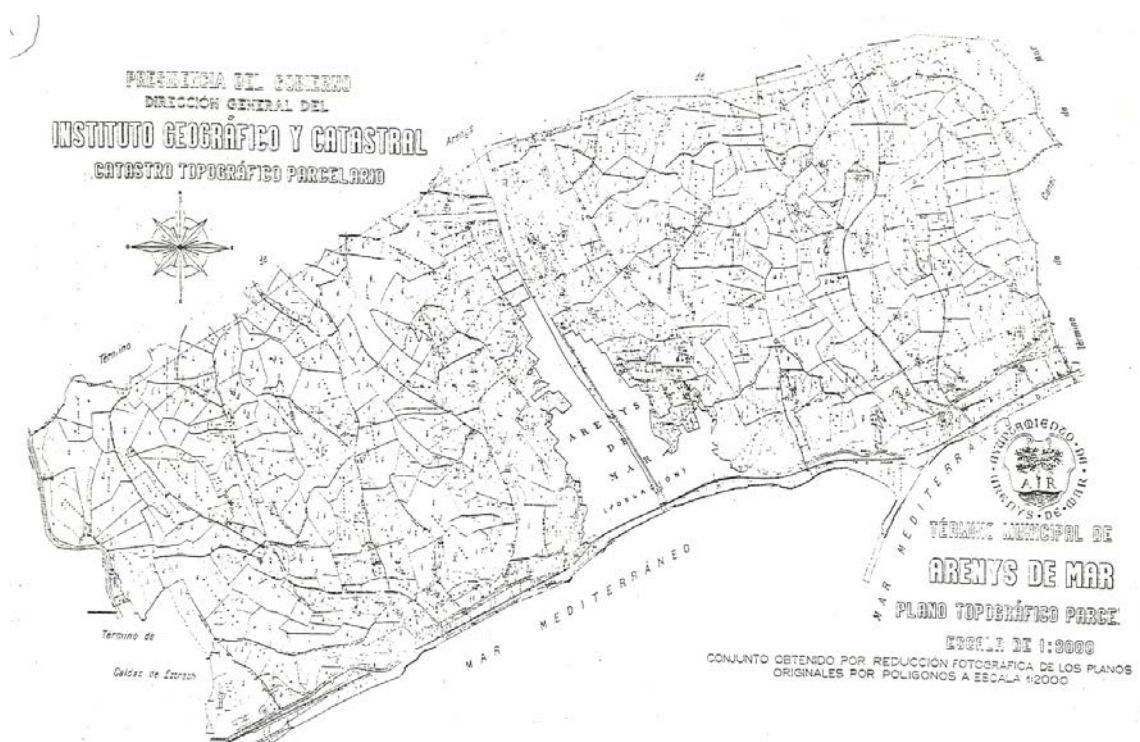
Es a dir que, quasi sempre, la informació topogràfica de les actuacions de nivell municipal, procedia del reciclatge de la informació topogràfica d'actuacions mogudes per actuacions de nivell supramunicipal.

Per a les actuacions de menor nivell -les promogudes pels particulars- hem vist com s'utilitzaven aixecaments topogràfics manuals a escales entre 1/1000 i 1/200, fetes expressament per l'urbanitzador, més pensats per a l'obra i per a la parcel·lació que per a l'ordenació -integrada en el context- del sector.

L'Institut Cartogràfic de Catalunya, es l'hereu de totes aquelles institucions a l'era de la digitalització i internet i no només no només està al càrrec de les ortofotos i restitucions topogràfiques sinó de tot tipus d'informació territorial.

No només l'Institut Cartogràfic és avui la font de la informació territorial. A internet es pot trobar informació territorial actual -"google earth", per exemple- i històrica -"Paisajes españoles", per exemple- que complementa -a voltes competeix- amb la pròpia de les institucions oficials. Segueixen

4.1.2.- L'INFORMACIÓ I L'ENREGISTRAMENT DE: LA PROPIETAT



- Plànol del "Institut Geogràfic i Catastral" dels anys 40.-

a) ELS CADASTRES.

De la mateixa manera que la missió específica dels plànols topogràfics és la de representar-nos el medi físic, la dels plànols i fitxes cadastrals és la de representar-nos l'estructura de la propietat del sòl, amb la delimitació i característiques de les finques que la componen.

Malgrat que en principi, els cadastres s'han fet sempre a efectes fiscals. Son els únics documents oficials on es determinen gràficament les finques en que es divideix el territori.

Lògicament un plànol cadastral es confecciona sempre sobre una base topogràfica, la qualitat de la qual repercuteix directament sobre la qualitat del cadastre.

Antiguament era molt normal, però, que els plànols -quan l'escala ho permetia- fossin alhora topogràfics i cadastrals. Es el cas de l'excel·lent plànol de la Vila, de 1858, tractat amb una minuciositat, rigor i expressivitat

molt superior als actuals.

Quant als cadastres pròpiament dits, trovem, a nivell municipal, les actuacions de l'Institut Geogràfic i Catastral, amb un molt elemental primer cadastre dels anys 20, segurament relacionat amb la cartografia militar. El cadastre de sòl rústic, de l'any 1941, és, en canvi, un excel·lent treball, a escala 1/2000 i 1/3000, amb el qual, es poden identificar totes les finques d'origen de les actuacions urbanístiques fetes als anys 60 i 70 sense reparcel·lacions i que avui encara estan pendents de regularització. (fig. 244)

Pel que fa als cadastres de sòl urbà de l'època moderna, el primer que fou realitzat tenint com a base la restitució topogràfica d'un vol aeri -malgrat que les parcel·les no es varen grafir sobre l'esmentada base-, és el dels anys seixanta, endegat per posar al dia el Padró de Solars a efecte de la Contribució Territorial Urbana. Aquest cadastre va ésser revisat l'any 1985 però -en contra del previst- la

parcel·lació del nou cadastre tampoc no és va grafiar sobre la nova base topogràfica aixecada a l'efecte.

Al segle XXI, lògicament, el Cadastre està digitalitzat i tothom pot accedir a la seva seu electrònica per a obtenir la informació de cada una de les finques. La informació gràfica està referida, en coordenades UTM per a poder-la, si s'escau, juxtaposar a les bases cartogràfiques oficials. Tota finca té una referència cadastral i la seva fitxa conte les dades de la finca i de les edificacions que contingui com la seva adreça de localització, us, superfícies, antiguitat de la construcció, etc. També conté les dades de la seva titularitat i valoració si bé a aquestes, l'accés es restringit a determinats organismes.

S'ha avançat mol en delimitar les funcions del Institut Cartogràfic – definició física del territori- de les dels Registres de la Propietat –definició de les titularitats i règims de propietat- i de les del Cadastre en tan que és el que ha de definir i valorar les diferents finques i edificacions en tan que bens immobles. Es per això que, pel que més es coneix el cadastre, no es tan pels seus efectes descriptius com pels seus efectes recaptatoris doncs quasi tots els impostos i taxes es basen en les seves valoracions..

b) L'ENREGISTRAMENT DE LA PROPIETAT.-

Històricament la propietat la trobem documentada als Registres Notarials que romanen malgrat la institució al segle XIX dels Registres de la Propietat, quina finalitat primera és, la inscripció dels drets reals -titularitat i càrregues- que recauen sobre els bens immobles, tipificats en fulls registrals per finques

Avui, legislació urbanística, no reconeix, altra propietat dels bens immobles -edificis i terrenys- que la

inscrita al Registre de Propietat, regulada pel dret urbanístic i hipotecari. I, en correspondència obliga a que en les inscripcions registrals hi figurin totes les referències cadastrals i urbanístiques.

I és que, pràcticament fins els anys 90 les dades registrals anaven totalment deslligades de les cadastrals i les urbanístiques

Pensem que tan l'exigència de la llicència d'obres per a la inscripció de nou edificis com la llicència de parcel·lació per a la inscripció de nou solar i finques rústiques és relativament recent.

Efectivament, als anys 60, malgrat que trobem projectes de parcel·lació fent funcions de pla parcial, no trobem expedients municipals de llicència de parcel·lació en cap de les actuacions urbanístiques estudiades. El fet és que el vertader instrument per a les parcel·lacions d'Arenys de Mar, fins els anys 80, ha estat el de les segregacions successives de les primitives finques rústiques, escapant així del control urbanístic regulat per la Llei del Sòl del moment. Els bens de domini públic -com els vials, els equipaments o les zones verdes-aleshores no s'inscrivien al Registre de la Propietat i es bastaven amb el inventari municipal de bens públics-

Quan, a partir de l'any 1982 -després de l'aprovació d'un planejament general adaptat a la Llei del Sòl del 76- s'esdevé la necessitat d'iniciar actuacions per a sectors predeterminats, amb el mecanisme reparcel·latori, és quan més es posà en evidència -a Arenys, com a tot arreu- l'obsolescència i l'urgent necessitat d'una renovació dels vells mecanismes d'enregistrament de la propietat.

El primer problema era la desconexió del Registre de la

Propietat respecte del Cadastre -tant de rústica com d'urbana-, i ambdós desconnectats, alhora, del planejament urbanístic²

La inexistència aleshores d'un cadastre tècnicament solvent, que cobris la integritat del territori, i sense altre finalitat que la recaptatòria, complicà i omplí d'errors les bases del mecanisme reparcel·ladori. El fet és que al Registre de la Propietat d'Arenys de Mar, no hi havia, el 1992, cap reparcel·lació inscrita de les més de vint determinades pel Pla General de 1982.

Les contradiccions i l'ambigüitat urbanística creada des dels anys cinquanta, amb la utilització de les segregacions successives com a instrument parcel·lador, on més mal ha fet és en les anomenades "urbanitzacions". En juxtaposar-s'hi el criteri de la innecessarietat d'enregistrar els vials i els espais lliures públics, el resultat ha estat que els terrenys de cessió legalment obligatòria romanguessin, registralment, com a restes de finca del promotor de la urbanització.

Això ha portat a algunes interpretacions jurídiques –al nostre entendre, esbiaixades– que paradoxalment defensen que, en processos reparcel·ladoris actuals de Unitats d'Actuació en sòls urbans, consolidats de fet des dels anys 50 -i amb totes les parcel·les venudes i edificades, de temps- en entrar la finca matriu residual en el procés, els hereus dels antics promotors –encara titulars de la finca matriu residual- poden reclamar en règim de compensació, el valor dels drets urbanístics dels sòls que ocupen els

carrers als que ells mateixos van vendre les parcel·les al seu dia.

Es evident que molts no compartim aquesta interpretació, ja que, aquestes urbanitzacions es van consolidar amb els instruments legislatius dels anys 50 que aquí em explicat.

A mesura que es van inscrivint reparcel·lacions i actes jurídics relacionats amb els bens immoble, es van resolent totes aquestes contradiccions i disfuncions heretades del passat recent quan encara, el sistema legal, estava amarat de cultura rural en vers de urbana.

.A partir també dels ans 90 la el departament d'urbanisme de la Generalitat crea EL REGISTRE DE PLANEJAMENT en el qual s'inscriuen totes les figures de planejament definitivament aprovades i, jurídicament, amb valor executiu. Això inclou tot el planejament territorial supramunicipal i municipal quina competència d'aprovació és de la Generalitat. L'arxiu és de fàcil consulta per a tothom a través de la pàgina web corresponent.

Atesa la importància d'aquest tipus de registre caldria esperar que també el tinguessin, també -amb les mateixes condicions- tots els Ajuntaments, no tan sols pel que fa a les figures urbanístiques de la seva competència sinó també pel planejament en tràmit..

² Vegeu la ponència de Mariano Va Aiguaviva titulada "Coordinación entre el Registro de la Propiedad y Urbanismo", del Congrés d'Urbanisme i Territori de Catalunya de 1990.

4.1.3.-ALTRA INFORMACIÓ TERRITORIAL

A partir dels anys 90 amb el inici de l'actual cultura mediambiental, pren cos ens els instruments per a la ordenació del territori la transversalitat disciplinar d'aquesta ordenació.

Així, a partir de la nova legislació mediambiental, apareix la obligació dels seus estudis de impacte, per a les implantacions de noves infraestructures així com la obligatorietat de estudis i INFORMES AMBIENTALS per al planejament urbanístic.

Cal recordar que, fins els anys 90 ni tan sols existia el lèxic actual per a aquest aspectes disciplinaris. Paraules com "mediambient, "sostenibilitat" i tantes altres son, de fet, traduccions –no sempre reeixides- de l'anglès internacional, incorporades al nostre sistema jurídic que, massa sovint han permès fer-ne interpretacions esbiaixades.

Aquesta manca de maduresa en qüestions mediambientals, s'ha notat molt en la burocràcia de començaments de l'actual segle, amb la aparició de nombrosos nous departament tan de les administracions locals com centrals, mal coordinades entre elles –àdhuc jurídicament- que han portat a la tramitació de molts instruments de ordenació a estèrils guerres de competències disciplinàries en perjudici de la pròpia ordenació del territori.

Un altra informació bàsica que, en aquest cas no és nova, és la dels ESTUDIS SOCIO-ECONÒMICS.

La informació socio-econòmica ha estat de sempre la base de qualsevol instrument per a la ordenació del territori però no tant les seves previsions de futur que fins els anys 90 eren, més que res, una justificació de la viabilitat de la ordenació

proposada.

La creença en els estudis socio-econòmics, palesa en tot el planejament territorial i municipal de començaments de segle –en plena bombolla immobiliària- s'ha vingut avall des del 2007 amb crisi econòmica actual. Això, ben segur, obligarà a la revisió de la vessant de gestió –àdhuc alguna ordenació- de la major part del planejament generat en aqueta passada dècada de tan errades previsions

Quan als ESTUDIS DE MOBILITAT sostenible, també obligats des de només fa unes dècades per als actuals instruments d'ordenació territorial, hi ha encara molt de camí a recórrer quan a la coordinació i a la integració dels diferents tipus de mobilitat privada -vianant, ciclista, automòbil, etc.- i pública –ferrocarrils, metro, autobusos,etc-,. Quan al planejament, perquè la lògica dels creixements urbanístics no te per que coincidir amb la dels plans d'infraestructures de transport, i quan a la execució de les infraestructures de mobilitat, perquè, tal com s'ha explicat al capítol corresponent, la excessiva disgregació i entotsolament del organismes responsables d'aquestes infraestructures impedeix que es facin les necessàries actuacions integrades.

Com és lògic, la complexitat de la ordenació del territori, fa que ens deus instruments requereixin cada cop més d' ALTRES ESTUDIS auxiliar o complementaris. A Arenys de Mar, com a tantes altres poblacions, es el cas dels estudis sobre el seu patrimoni històrico-artístic, els topònims, i de tants altres que progressivament caldrà anar incorporant segons les conveniències de cada lloc en cada moment.

4.1.4.- L'ENREGISTRAMENT DELS AGENTS URBANÍSTICS.-

A més dels enregistraments de la titularitat dels drets sobre els elements objecte de les actuacions urbanístiques com les de la propietat, drets d'aigües, concessions, etc. la realització de aquestes actuacions també precisa d'algunes altres operacions administratives auxiliars i complementàries que, de fet, molts cops han condicionat les pròpies actuacions. Ens referim a les operacions jurídiques de constitució i enregistrament dels agents urbanístics no-institucionals -societats civils, comunitats de propietaris, juntes de compensació o de manteniment, etc.-.

La legislació urbanística actual, només reconeix com a agents urbanístics dels particulars les Entitats Urbanístiques Col·laboradores -Juntes de Compensació, Associacions Administratives de Cooperació i Entitats de Conservació-, les quals han de ser inscrites al Registre corresponent, dependent de la Generalitat. La condició per a la seva inscripció, és que els estatuts i les bases d'actuació -específicament dirigides a una actuació urbanística concreta- de la Junta o Entitat, s'ajustin a allò que preveu la legislació urbanística, i la seva constitució estigui degudament protocolaritzada.

Malgrat que aquestes entitats urbanitzadores estaven de sempre contemplades a la llei i que el Registre d'Entitats Urbanístiques Col·laboradores de la Generalitat

existeix des dels primers 80, si examinem el seu llistat d'inscripcions de l'any 1991, veurem com, a Arenys de Mar, encara no hi havia cap entitat inscrita.

Efectivament en les actuacions urbanístiques estudiades de fins els anys 90, hi trobem sempre com a agents urbanístics -al marge de les persones físiques- societats mercantils o civils i comunitats de propietaris -que actuen amb la modalitat de "propietat horitzontal tombada"- i que estan inscrits -si ho estan- als registres corresponents, amb uns estatuts més pensats per a actuacions de tipus civil que no pas urbanístiques.

A partir dels 90, es comencen a constituir i inscriure Juntes de Compensació per als sectors de Sòl Urbanitzable, delimitats al planejament general vigent i que, la iniciativa privada promou i desenvolupa pel sistema reparcel·ladori de Compensació.

Però no passa el mateix amb les Unitats d'Actuació en Sòl Urbà on les antigues societats civils de Comunitats de Propietaris es resisteixen a la seva transformació en Entitats Urbanístiques malgrat els inconvenients que això comporta, cara a les morositats en la recaptació de quotes.

4.1.5. LA TOPONÍMIA

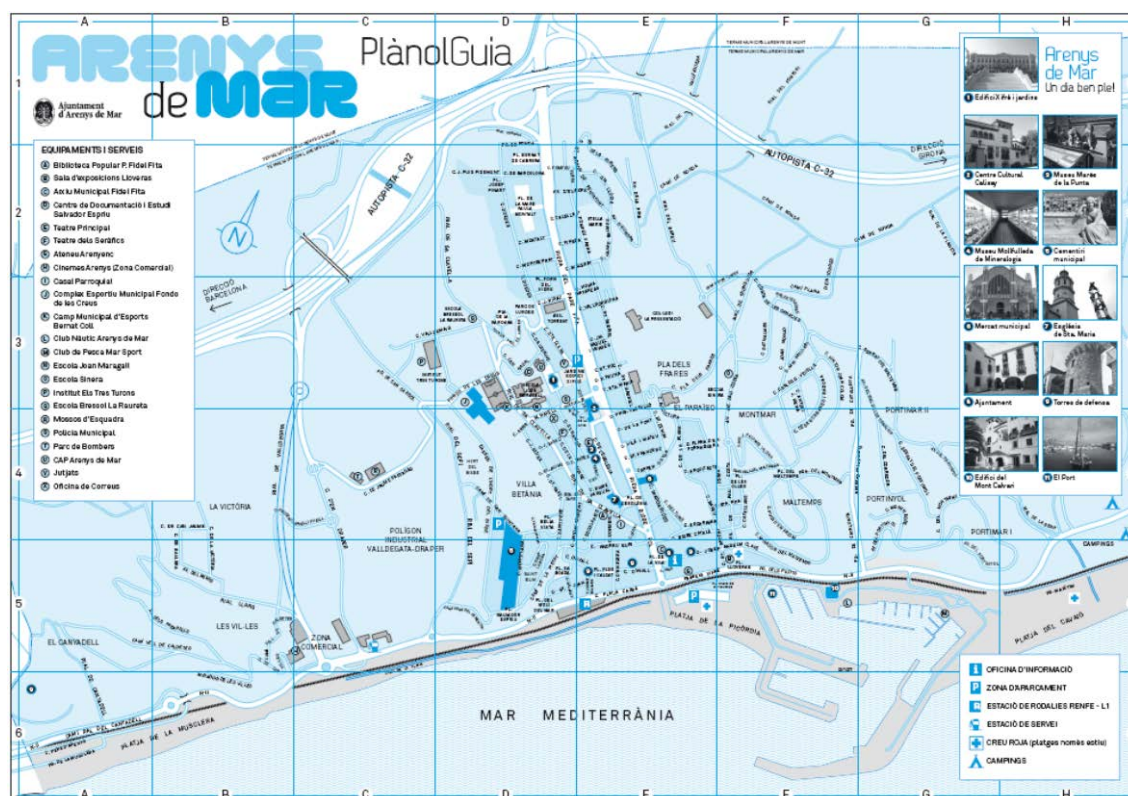
A diferència de les ciutats i urbanitzacions de nova planta, procedents de plans geomètrics quins carrers i avingudes s'identifiquen en números o lletres –és el cas de les ciutats americanes- a la ciutat europea en general -i la ciutat històrica en particular- de formació i creixement orgànic, els carrers, barris i paratges, sempre tenen un nom que els identifica.

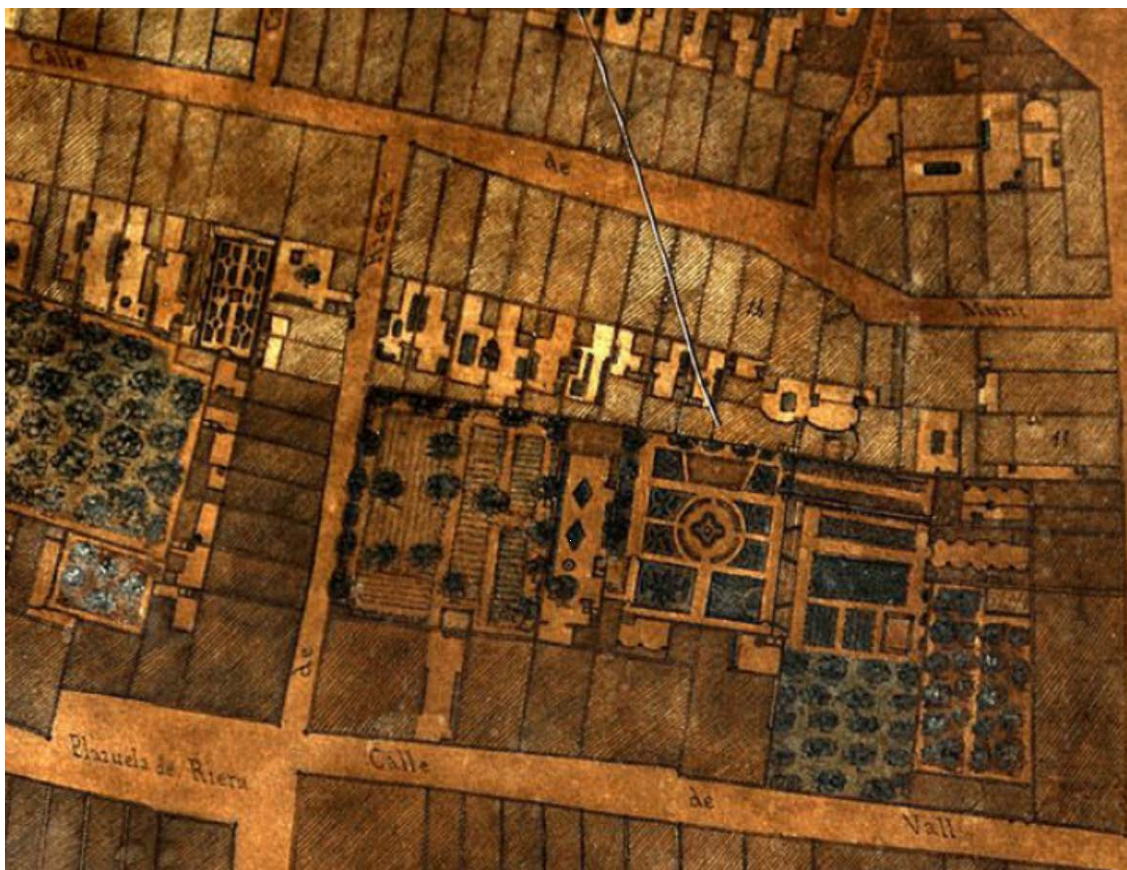
No sempre el nom dels carrers i paratges es manté des de l'origen de la seva formació. Ans al contrari. Als nuclis urbans històrics, veiem com els seus carrers més representatius llurs noms son canviats segons els règims polítics i culturals de cada moment.

És doncs lògic que l'estudi toponímic dels carrers i paratges d'una població, sigui important per conèixer la seva història política i cultural, però aquest no és l'objecte del nostre treball. El interès de la toponímia, en els casos

de recerca de l'evolució urbanística de la població, com és el nostre, és centra en els noms populars, especialment els que tenien els carrers i barris abans de urbanitzar-se i el que adquiria cada carrer, o urbanització en el moment de obrir-se, dons aquests ens poden donar moltes dades sobre la condició urbanística del lloc respecte de la estructura urbana. A Arenys de Mar, seria el cas dels carrers “d'Amunt i de Vall”, de “el carrer Nou” del “carrer Ample”, del “carrer del Tossal”, etc. tots ells canviats pels diferents règims polítics i moments culturals que ha anat tenint –i segueix tenint- la Vil·la.

Actualment, ens consta que hi ha molts estudis solvents sobre la nostra toponímia local i que s'han tingut en compte per donar un cert rigor a la elaboració dels darrers plànols i carrers municipals, però no sempre ha estat així.





- Noms dels carrers del nucli antic al planil de 1858.-

Al “PLANO TOPOGRÁFICO GENERAL Y PARTICULAR”, de 1858 -de tan de valor per a aquest treball- trobem que la majoria dels carrers del nucli urbà d'aleshores, conserven el seu nom original –castellanitzat, és clar-.

Així trobem els carrers que encara els mantenen com els del marge esquerra de la Riera, a la part baixa, el carreró de la Unió els carrers del Turó, del Bareu, de Sant Antoni, de les Margarides o de l'Olivar i per damunt d'ell, els carrers de Sant Francesc de la Font de Sant Gabriel, o de Sant Zenon.

Al marge dret, veiem com es mantenen els noms del carreró d'en Godall –malgrat que popularment era i segueix essent “carrer dels pixaners”- d'en Riera, del Bonaire, de Sant Pere, de Sant Rafael o d'en Titus i, més amunt, el carrer de la Església, el de la Torre, o el de Sant Ramon

Veiem, doncs, que fins la primera meitat del segle XIX, els noms dels carrers, ens donen referències, com ja hem dit, d'elements topogràfics significatius del moment de la seva formació –el tossol, el turó-, d'arbres - l'olivar, la perera- d'edificacions - l'església, la torre, la font-, fins i tot si aquests porten nom de sants, aquests acostumen a ser representatius de les institucions o gremis de l'època, relacionades amb el lloc en concret .

Malgrat que al plànol de 1858, ja trobem alguns carrers amb noms de personatges o herois locals com en Cantalagrella o en Riera, és a partir de la segona meitat del segle XIX quan els ajuntaments i els demés òrgans de poder, veuen en els noms dels carrers una forma fàcil d'immortalitzar personatges i institucions i així consolidar la història de la població de la manera que, cada regim polític o cultural, la entén -o li convé que sigui entesa-.

Així veiem com dels “quatre carrers” principals de la formació de la Vila, el carrer d'Amunt és convertit en el de Andreu Guri, . -del carrer d'Avall, desconeixem els possibles noms que li podessin haver donat, abans que el franquisme li poses de José Antonio Primo de Ribera- el carrer Ample es converteix en carrer de Anselm Clavé i el de la Parera en carrer del Bisbe Català. Alhora, el carrer del Tossal es converteix en carrer de Antoni Torrent , el d'en Cantalagrella en el de les Escolàpies, el carrer nou en Bisbe Vilà Mateu i la Riera és convertit en la Rambla del Bisbe Pol a la part baixa i en la Rambla del Pare Fita a la part alta.

El carrer de “la Revolució” va també canviar de nom passant a dir-se del Bisbe Pasqual bo i que, tal com ja s'ha explicat al capítol corresponent, per a ser obert -i resoldre la patologia urbana de la manca de pas entre el centre del Rial i el de l'Església i la Riera- va caldre la revolució de 1868

Alguns noms es muden amb la institució que els havia donat origen. Així. el nom de “carrer de l'Hospital” es muda amb aquest, al traslladar-se cap al carrer de Sant Narcís . No així amb el nom del de Sant Francesc que roman al lloc d'origen bo i bastir-se la nova església del franciscans amb accés per un carrer de més amunt, que paradoxalment se li digué oficialment de Santa Maria –el de la Parròquia- i popularment “carrer dels frares”, es clar.

Durant la Segona República ja es van introduir al nomenclàtor molts noms de personalitats, més relacionats amb Catalunya en general que amb Arenys en particular, però els més artificiosos van ser els canvis introduïts pel franquisme. El Rial – avui Rial de Sa Clavella en lot el seu llarg- passà a ser la Avenida del General Primo de Ribera – la placeta de l'Església la Plaza del Generalísimo Franco, el de lla Torre, de José Calvo Sotelo, etc.

Malgrat que al final del franquisme es van seguir introduint canvis, ara per raons de política cultural – com el del Rial del Bareu, que es va passar a dir carrer de Pau Costa- i els canvis fets amb el desmantellament del franquisme del principi de la etapa democràtica, la situació toponímica d'Arenys en abordar el planejament dels anys 80, després de la seva forta expansió urbanística iniciada als darrers 50, era encara molt precària.

En Aquest sentit, a principis dels 80, des de l'equip redactor del Pla General d'Ordenació -dirigit per mi mateix- varem establir una improvisada línia de col·laboració al l'Arxiu Històric Fidel Fita, dirigit per Josep M^a Pons i Guri, cara al nomenclàtor a utilitzar en el planejament que s'estava elaborant.

Per a la redacció del pla, disposàvem, pes sòls rústics, dels topònims usats al aleshores encara vigent Cadastre dels anys 40 -- prou fiable- i, pels sòls urbans, dels insuficients nomenclàtors municipals. Pons i Guri, ens facilità els seus apunts, gràfic i escrits, dels reculls de topònims que havia anat fent durant molts dels seus treballs.

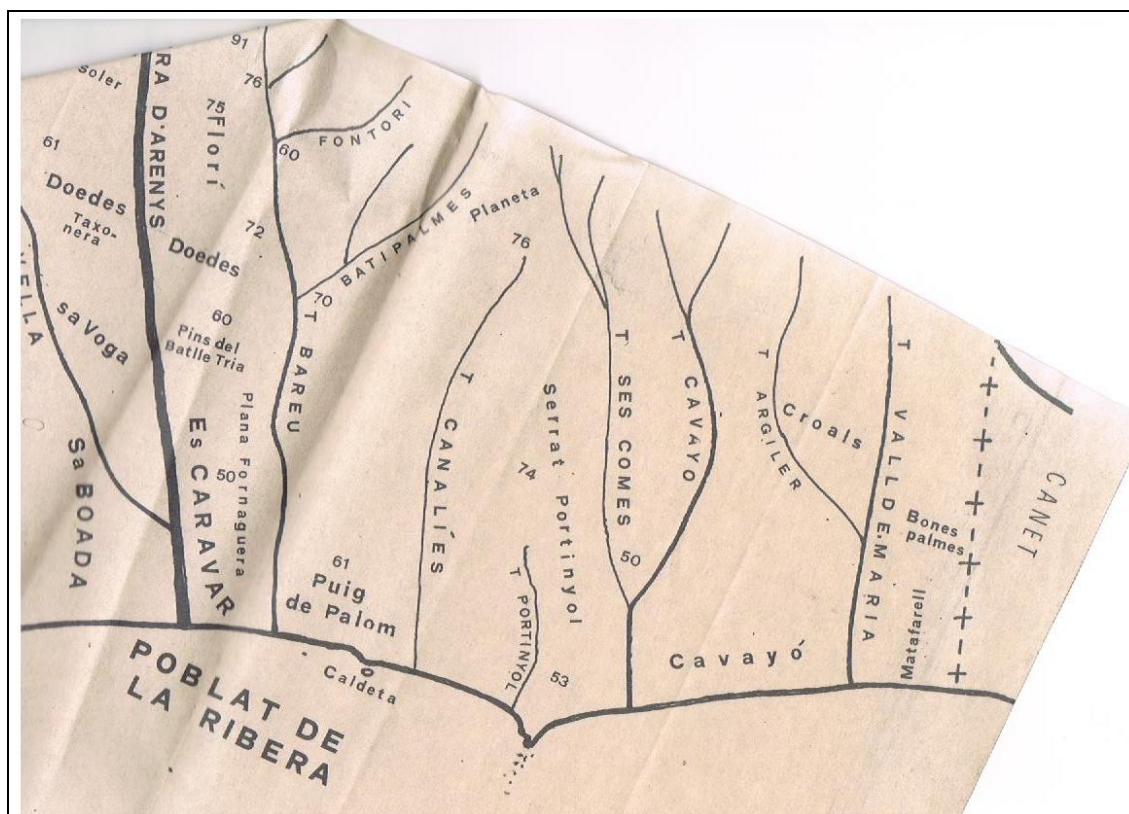
De la ponderació de tot aquest recull de dades toponímiques més els noms comercials d'algunes promocions immobiliàries, en va sortir els noms dels diferents Sectors i Unitats d'Actuació del Pla 82-84 que es van anar consolidant amb el seu desenvolupament urbanístic.

A partir d'aquí, s'han anat succeint diferents estudis i actuacions, puntuals o generals, per descomptat, cada cop amb més rigor i base documental que en altres temps però sempre igualment mediatitzades per la política cultural del moment a que abans ens hem referit. Així han aparegut places amb el nom de Bernat de Cabrera o de la santa arenyenca Paula Muntal i carrers dedicats a l'escriptor arenyenc Joaquim Ruyra o al cubano-arenyenc

Partagas.

Als nostres efectes, però, el que més ens han interessat és el manteniment o la recuperació de noms que ens recorden els antecedents urbanístics del lloc en qüestió, com és el cas de la plaça del Forn del Vidre o de la del Molí del Mar, malgrat que aquesta, durant un segle i mig, fou la plaça de la Estació.

Afortunadament la població de sempre s'ha resistit a les successives imposicions político-culturals en el nom del carrer de casa seva. i manté els noms originals. Això es palesa quan, per exemple, a l'estiu es fan les festes del carrer. No és fa la festa de l'Antoni Torrent ni la del Bisbe Català, sinó la del carrer del Tossal i la del Carrer de la Perera.



- Topònims de llevant d'Arenys de Mar, segons Pons i Guri.



- Topònims de ponent d'Arenys de Mar, segons Pons i Guri.

4.2. - L'ENTRAMAT LEGISLATIU I LES NORMES D'APLICACIÓ DIRECTE.

4.2.1.- LA LEGISLACIÓ URBANÍSTICA FINS ELS ANYS 90

Totes les actuacions -i llurs instruments- que, d'una manera o d'altra, incideixen sobre la forma canviant de la població i del seu territori, tenen suport en algunes de les branques que componen el complex entramat legislatiu que regula el territori i el seu estatut jurídic.³

Per a la comprensió d'aquest entramat, i sense ànim de fer una classificació de caire jurídic, farem un breu repàs d'aquelles legislacions que han tingut incidència en el territori que

estem estudiant.

En primer lloc, tenim la legislació corresponent al dret privat, el camp específic del qual, als nostres efectes és el de la titularitat del sòl i els drets i obligacions que això comporta. La seva gran norma és el Codi Civil -amb la compilació del Dret Foral Català- l'aspecte més important del qual, per a nosaltres, és la regulació de les servituds. Fins els 90, atès el seu origen decimonònic, era una norma ruralista, o el que en podríem dir "paleourbanística", la qual cosa va fer que -com hem vist- hagués constituït un arsenal d'eines per escapar d'alguns condicionants del dret urbanístic, en moltes actuacions.

³ Vegeu "Lecciones de Derecho Urbanístico". E. García de Enterría i Luciano Parejo Alfonso. biblio.

Els drets de propietat, ja hem vist que, de sempre s'han legitimat en els registres de la propietat, per això, pren gran importància la legislació hipotecària. La Llei Hipotecària d'aleshores era del 1861 i el seu Reglament del 1947, i fins les reformes de les darreres dècades no ha concordat amb la legislació urbanística.

En les diferents tendències preses en les antigues actuacions de promoció i de manteniment d'edificis, va tenir molt a veure la legislació en matèria d'arrendaments urbans. Al territori que estem estudiant, també ha tingut molta importància -en la forma presa per moltes actuacions de manteniment-. La Llei de Propietat Horitzontal, no tant per la seva normal aplicació en comunitats e veïns de blocs de pisos, com per haver estat utilitzada er regular el manteniment de conjunts residencials turístics -en lloc de la precària legislació urbanística d'aleshores.

En segon lloc, i dins la branca del dret públic, tenim el dret administratiu i l'urbanístic. L'Ajuntament, pel que fa a les seves actuacions fins fins fa poques dècades, es van moure sempre per les vies donades per la legislació d'administració local, especialment del Reglament de Serveis, aleshores tan útil per a les actuacions aïllades en sòl urbà i prou assumit per la població.

La legislació urbanística pròpiament dita apareix ja l'any 1956 amb la primera "Ley de Régimen del Suelo i Ordenación Urbana". Potser la més ignorada de la legislació de la segona època del franquisme.

Malgrat la reforma de la "Ley del Suelo" de 1976, el canvi no es produeix fins a l'arribada dels ajuntaments democràtics el 79, amb la llei reformada i publicats els tres reglaments -Planejament, Gestió i

Disciplina- que varen servir de base per a la vasta empresa de revisió de tot el planejament de Catalunya, animada des de la flamant Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat.

Dins l'entramat legislatiu que estem estudiant hi havia també tota la legislació sectorial, que malgrat no ser tan abundant com ara , també va influir, en la forma d'Arenys de Mar: És el cas de la legislació sobre ports i costes, sobre carreteres, sobre ferrocarrils o sobre aigües i obres hidràuliques.

Altres legislacions sectorials que van influir foren la legislació sobre habitatge de protecció oficial, sobre indústria, sobre protecció del patrimoni histórico-artístic o sobre agricultura. No hi havia aleshores, com ara, legislació mediambiental, doncs, ni tan sols se s'havia creat el nom.

Es palès que l'estructura general i orgànica del territori de la nostra Vila ve donada pels sistemes generals que responen a aquestes legislacions sectorials, controlades pels departaments de les administracions centrals corresponents, tinguin seu a Madrid o a Barcelona.

Una legislació no-urbanística que -en tenir una forta incidència indirecta en la dinàmica de la titularitat del territori- ha tingut a vegades més pes en la forma resultant de la nostra població que la pròpia legislació urbanística, és la legislació en matèria fiscal, especialment pel que fa als impostos de patrimoni immobiliari i la contribució territorial urbana. Per exemple, en el cas d'Arenys de Mar, seria molt difícil d'explicar la gran clariana de sòl urbà -constituïda pel cinturó de convents i institucions que envoltava el casc antic-, sense tenir present les exempcions del pagament de contribució que dona el Concordat a les institucions de l'Església .

4.2.2.- L'ALLAU LEGISLATIU DE A PARTIR DELS ANYS 90

A partir dels anys 90 la legislació urbanística catalana –com la de les demés comunitats autònomes- pren caràcter propi en la forma de les successives lleis i reglaments catalans “d’urbanisme” mentre romanen les estatals com a lleis “del sòl i valoracions”.

El fet és, però, que la freqüència de les revisions de lleis urbanístiques ha passat d’una seqüència de vint anys per a la primera - al 1976- a una de més de una revisió o modificació per any, a la última dècada. A això hi cal sumar tot un allau de legislació sectorial com la de la mes moderna, de caràcter mediambiental o més clàssica com la de carreteres, i tantes altres.

La explicació d’això, segurament la podem trobar, no només en l’accelerat procés regulador de tot plegat que ha comportat la forma d’entendre els darrers anys el nostre estat de dret, sinó també en el protagonisme social que ha pres l’urbanisme a les darreres dècades, a causa de les alarmes socials creades per la malversació del sòl i dels seus valors i, sobretot, pel paper que ha jugat el sector immobiliari dins el sistema econòmic i financer del país, a les perversions del qual s’ha atribuït la major part de causes de la crisi econòmica actual. En qualsevol cas, cal dir que, a molt d’aquest entramat legislatiu, basat en regular la forta expansió econòmica de principis de segle, la caiguda d’activitat de a partir del 2008, la ha deixat obsoleta, podent veure’s, darrerament motes modificacions de les lleis urbanístiques en el sentit de recuperar criteris d’èpoques més sensates que, potser, mai s’haguessin hagut de canviar.

LES NORMES D’APLICACIÓ DIRECTA

De l’entramat legislatiu que hem descrit, bona part de les normes contingudes en les lleis i els reglaments eren i són d’aplicació

directa sobre el territori. Es el cas de, per exemple, la Llei de Costes, la de Carreteres o la de Ferrocarrils per a la situació de les edificacions en sòls no-urbans.

També estarien en aquest grup totes les Ordenances Municipals, com les de Policia i Bon Govern o, fins i tot, les Ordenances Fiscals que, a l’època anterior als Plans Generals actuals, contenien moltes normes urbanístiques.⁴

⁴ Per aquest tema cal remetre's a l'article de Joan Antoni Solans "De las construcciones a los edictos de obrería, de los edictos a las ordenanzas de edificación, de las ordenanzas a las normas urbanísticas". Revista Arquitecturas bis, nº5, gener 1975. biblio.

4.3.- EL PLANEJAMENT D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI.

L'ordenació de les actuacions sobre un territori i la programació de la seva execució, correspon al planejament. Ara bé, els plans poden ser per estructurar sobre el territori elements urbanístics sectorials específics - carreteres, ferrocarrils, port, costa, sanejament, etc. o bé per ordenar la integració de tots aquests aspectes

sectorials, tant especialment com cronològica. Els plans sectorials que ens interessaran i que veurem més endavant són els que afecten a les infraestructures supramunicipals, però ara parlarem dels plans d'ordenació integrada –territorials- del nostre territori.

4.3.1.- EL PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL DEL SEGLE XX .

L'ordenació territorial de Catalunya, està avui regulada pels plans territorials –general i parcials i els plans directors urbanístics siguin comarcals siguin d'àrees amb característiques específiques com la costa. Només la comarca metropolitana del Barcelonès te, des del 1976, un planejament comarcal amb rang de Pla General.

Al Maresme, abans dels actuals plans territorials i directors només hi trobem, com a antecedent no reeixit, el realitzat per la "Comisión Superior de Ordenación Urbana de Barcelona", de Baldric, dels anys cinquanta.

De fet, l'instrument consagrat per la legislació urbanística des de l'any 56 a les administracions centrals ja era el Pla Director Territorial, però el fet és que el primer planejament supramunicipal que va incidir al territori que estem estudiant fou el Pla General Provincial de l'any 63, que - sense ser un Pla General tal com els entenem avui- va generar tota la fornada de plans generals municipals dels anys 70. La característica d'aquest Pla Provincial que més va incidir en les actuacions, fins i tot més enllà de la província de Barcelona, va ser -per bé o per mal- la seva tipificació de les qualificacions urbanístiques



- Les qualificacions .del Pla General Provincial de 1963.-

L'any 1968 va aparèixer el primer Pla Director Territorial pròpiament dit, que ens implicava i que fou el de l'Àrea Metropolitana de Barcelona⁵ (7). Aquest important document, en tenir un àmbit -el de debò adient- no corresponent a cap administració local ni central de l'època –com avui-, no va mai poder tenir una aplicació directa a la nostra Vila.



"El Pla Director de l'Àrea Metropolitana de 1968.-

⁵ Vegeu "Plan del Area Metropolitana de Barcelona: una estratègia de ordenación territorial 1974-90", publicació del "Ministerio de la Vivienda"; també cal veure "El Area Metropolitana de Barcelona", de la revista "Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo", nº 87.

El fet és, però, que aquest planejament director supramunicipal no fou vinculant per als organismes sectorials de l'administració central, per la qual cosa totes les actuacions -poques, per cert- que es varen anar realitzat en els sistemes generals que configuraren la infraestructura subcomarcal (carreteres, port i costes, ferrocarril, etc.) es varen plantejar, com veurem, a base de plans sectorials i projectes autònoms i sense cap altre instrument que les coordinés.

Tenint en compte que, en una comarca litoral com la nostra, aquesta infraestructura supramunicipal és la que realment defineix el seu "model" d'ordenació, les conseqüències

d'aquesta mancança d'un planejament supramunicipal vinculant han estat, òbviament, molt nocives, especialment a Arenys de Mar, on -com anem veient al llarg d'aquest treball- la seva estructura territorial ve totalment condicionada per les carreteres, els ports i costes, el ferrocarril i les rieres i rials -tots de competència supramunicipal-.

Aquella manca de planejament supramunicipal, ens explica que els models de ciutat definits al planejament general municipal del passat, només utilitzessin com a infraestructura supramunicipal de suport, la ja existent en aquell moment.

4.3.2.- EL PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL ACTUAL .

El 1995 el Parlament aprovà el primer PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA que entre altres aspectes, delimitava sis àmbits funcionals per a la ordenació del país per als quals calia desenvolupar els corresponents Plans Territorials Generals.

EL PLA TERRITORIAL METROPOLITA DE BARCELONA, hereu dels antics plans metropolitans que abans hem explicat, no fou aprovat, però fins el 2010 i en ell trobem els condicionants pel nou planejament municipal que s'hagi d'aprovar.

Però el planejament territorial d'avui no només es el contingut el els plans

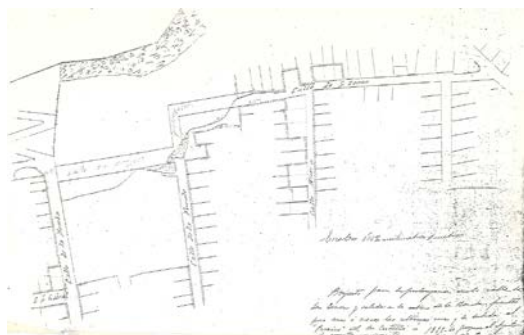
territorials. Abans que alguns d'ells assolissin la seva aprovació definitiva, van ser aprovats plans directors urbanístics com el del sistema costaner de Catalunya, del 2005, que afecta tan el futur planejament general d'Arenys de Mar, com el desplegament del vigent.

Malgrat tenir antecedents des dels anys 50, al moment de escriure aquest treball no ha reeixit encara un pla a nivell comarcal pel MARESME quina conveniència, per a la coordinació dels seus plans generals municipals, es palesa atesa la continuïtat urbana dels seus municipis.

4.3.3.- EL PLANEJAMENT D'ORDENACIÓ MUNICIPAL.

Seria un error voler separar -en parlar de temps passats- el planejament general del planejament parcial o especial, atès que, en el nostre cas, ambdós han anat lligats de tal manera que, en molts casos, costa saber quin nivell de planejament és conseqüència de quin altre.

Els primers instruments urbanístics d'ordenació, que trobem en l'època anterior a la Llei del Sòl són els projectes d'alineacions de carrers del nucli urbà, que tenien per objecte l'obertura, l'eixamplament o la regularització de les alineacions de vials. A voltes se'n diuen "Plano geométrico", altres "Proyecto de Urbanización", però, de fet, la majoria d'ells serien assimilables al que avui en diem Estudi de Detall. Alguns, però, com els dels terrenys de can Pi, dels anys 30, podem ja considerar-los planejament parcial⁶.



- Projecte pel carrer de Sant Zenon de 1883,-

Però, és a la segona meitat dels anys 50 quan trobem -com hem vist en tractar de les actuacions en les urbanitzacions- l'esclat del planejament parcial, en forma de "Proyecto de parcelación" o "Proyecto de urbanización" o "Plano general de la urbanización", com en el cas de l'excel·lent proposta d'ordenació del conjunt dels turons del Mal Temps i Portinyol, posteriorment alterada.

La causa que molts dels aspectes positius d'aquests planejaments -que en tenien- es quedessin en una declaració de bones intencions, és que no instrumentaven la seva gestió.

També de la segona meitat dels cinquanta tenim -redactat pels Serveis Provincials d'Urbanisme- el primer Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar del que tenim notícia; ens referim al no reeixit Pla de Baldrich.



- El Pla General de 1957, de Baldrich.-

Aquest Pla va rebre el refús de tots els agents urbanístics de l'època que aconseguiren fer-lo retirar. Això no ens ha d'estranyar si recordem que estem en l'època que hem anomenat del "desarrollo" en plena febre immobiliària -i, naturalment, també especulativa-.

Avui podem afirmar que la retirada d'aquest pla va ser un mal per al futur urbanístic de la població, ja que la seva executivitat -amb les esmenes necessàries per fer-lo viable- hagués evitat moltes de les actuacions urbanístiques posteriors més forassenyades que es varen produir immediatament després⁷ (9). Efectivament, d'aquest Pla podem dir que -malgrat el seu excés de simplicitat i l'obsolescència de la

⁶ Tota aquesta documentació la trobem a l'A.H.F.F.: vegeu bibliografia.

⁷ Vegeu la ponència de Manuel de Solà-Morales al 1r. Congrés de la S.C.O.T. titulada "Una visió retrospectiva dels efectes del planejament urbanístic".

infraestructura comarcal en què es recolza-, definia molt clarament un model de ciutat perfectament vàlid encara avui en la major part dels seus trets principals.

El Pla s'estructurava de la següent manera: el nucli antic es mantenia amb les seves característiques anteriors. Es deixava com a franja verda, quasi contínua, el cinturó de finques de convents i institucions. Es creava una corona d'eixampla a la part alta-des del rial del Bareu fins al de Sa Clavella, amb edificació en bloc aïllat. Es tancava la corona amb una franja litoral de ciutat-jardí, d'edificació unifamiliar aïllada, preservant les penyes amb zones verdes. La principal zona industrial es situa a ponent. La xarxa viària era unitària i la encarregada de donar continuïtat a tot el sòl urbà.

Després d'aquest planejament general no reeixit -ja cap els anys seixanta-trobem nou planejament, ja amb el nom de "Plans Parcial" per a "urbanitzacions" no contemplades en el "Pla Baldric". Aquests plans ja contenen algunes cessions de zona verda -el 10% prescrit per la llei del 56- però d'una forma suficientment ambigua com per no instrumentar la seva cessió⁸.

També durant aquesta època trobem les "ordenacions" i els "estudis volumètrics i d'ocupació d'illa" que -com ja s'ha explicat en parlar de les actuacions urbanístiques-, eren instruments que, a més de les funcions que després van tenir els Estudis de Detall, servien per què la Comissió Provincial d'Urbanisme, legitimés edificabilitats superiors a les normals en altres èpoques.

L'impacte d'una sentència del Tribunal Suprem, que deixava clar que no es podien tramitar plans parciais on no hi

havia Pla General, juntament amb la situació de discrecionalitat en la concessió de llicències -per manca d'una norma més específica per a la població que les Normes del Pla Provincial que, subsidiàriament, s'aplicaven- va fer que, el 1965, s'iniciés la redacció d'un nou Pla General, ara ja des de l'Ajuntament.

Durant els cinc anys o més que durà la seva redacció i tramitació, la regulació de llicències es féu amb les qualificacions proposades a l'Avanç de Pla o el Pla Inicial, i la Delimitació de Sòl Urbà, "conformada" per la "Comisión de Urbanismo i Arquitectura" el 1960⁹. Com a normativa s'usava la del Pla Provincial -que era la mateixa del Pla General proposat- llevat de l'edificabilitat del nucli antic, de la Riera i del passeig de Mar, que era molt més intensa, tant en alçada com en fondària.

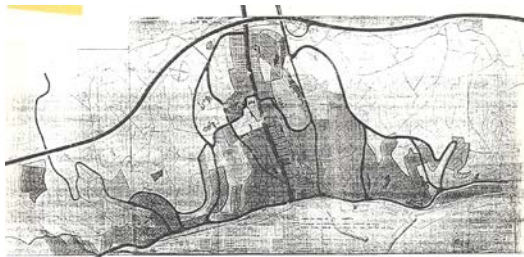
Aquest Pla General absorbia, sota el seu règim de Sòl Urbà, tots aquells plans parciais iniciats, relligant el seu sistema viari, però sense reserves per a zones verdes o equipaments veïnals. Es per això que, en l'aprovació definitiva de 1970, la Comissió Provincial d'Urbanisme, a més de restringir l'àmbit de l'aprovació a només una part del sòl proposat com a urbà -deixant la resta del terme municipal només aprovat a nivell d'Avanç-, va imposar la condició que es redactessin Plans Parcial a totes les "urbanitzacions". Però, en no haver-se delimitat específicament aquests sectors d'urbanització, aquest planejament parcial mai no es va arribar a fer.

El Pla General del 1970, si bé trenca el model nuclear del Pla Baldric, conserva una estructura general orgànica similar -més densificada i extensa- atès que es recolza en la mateixa infraestructura supramunicipal preexistent. La nova autopista

⁸ Al Pla Parcial de les "Cinco Rosas" la cessió de les zones verdes es determina, sense plànol, en un document annex.

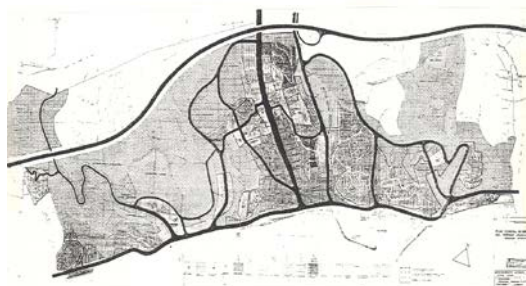
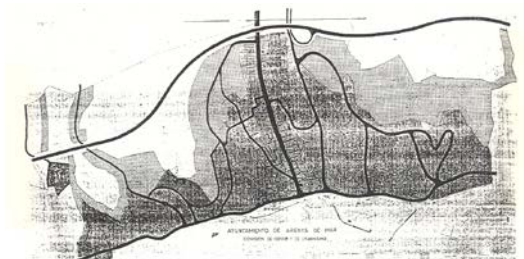
⁹ Ex.Mun. -/160

projectada per la part alta del terme no intervé per a res en l'esmentada estructura general del Pla.



- El Pla General de 1970, de Valls-Gelpí.-

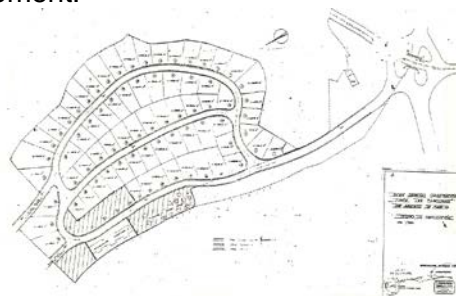
Durant la dècada dels 70, es redactaren dues versions successives -amb pocs anys de diferència- de modificació del Pla General ja vigent d'aleshores, per tal d'aconseguir l'aprovació definitiva de l'ordenació de la totalitat del terme municipal, però que comportaven, alhora, noves ampliacions i modificacions del sòl urbà.



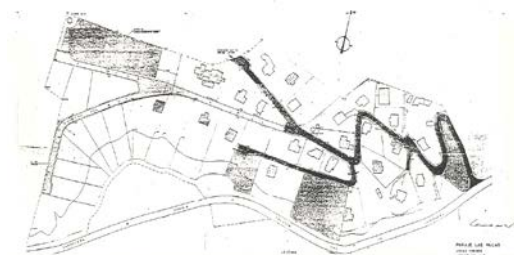
- Successives propostes de modificació del Pla General de 1970.-

Aquestes modificacions del Pla General, així com els pocs plans parcials tramitats no arribaren a assolir l'aprovació definitiva de la Comissió Provincial d'Urbanisme, però en fer-ne ús per a informar favorablement la concessió d'algunes llicències dubtoses, varen crear un gens beneficiós clima de confusió

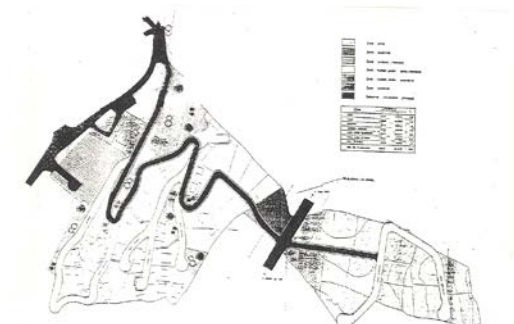
entre els agents urbanístics del moment.



- El Pla Parcial de Les Carolines de 1971.-



- El Pla Parcial de Les Vil·les de 1976.-



- El Pla Parcial per ampliar El Cònsol de 1976.-

Al començament dels anys 80 -ja amb els ajuntaments democràtics- i a proposta de la reinstaurada Generalitat, es va iniciar la redacció de l'avanç de planejament general, prenent un àmbit supramunicipal que incloïa els municipis d'Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar. Aquest avanç, no va reeixir a causa de la forma autàrquica que tenen els municipis d'entendre l'ordenació del seu territori, com també pels conflictes i rivalitats que es creen entre ells quan hi ha àrees urbanes que es troben a cavall de dos o més termes. El resultat va ser que cada municipi va redactar el seu propi Pla General, restant sense resoldre molts dels punts que havien motivat l'intent de fer una ordenació conjunta.

LA DÈCADA DE LA TRAMITACIÓ DEL NOU P.O.U.M. I SITUACIONS ANTECEDENTS A ARENYS DE MAR

Antecedents de la situació actual en plans anteriors.

Malgrat els seus trenta anys d'antiguitat, el planejament vigent a Arenys de Mar segueix essent el del 1982-84. Efectivament en el moment d'escriure aquest treball, la revisió del seu planejament general iniciada el 1999, mes de una dotzena d'anys després, el nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, encara no ha assolit la seva definitiva aprovació.

Aquesta anòmala situació urbanística, a Arenys de Mar, com abans hem vist, té antecedents. Només cal recordar, que,, quan el 1966, l'Ajuntament decideix fer **el primer Pla General d'Ordenació**, el 1970, quan arriba a la Comissió Provincial d'Urbanisme, només aconseguix un **aprovació definitiva restringida** al nucli urbà,, restant l'ordenació de resta del terme municipal **en grau d'avanç**.

A continuació, mentre els successius ajuntaments van realitzant **llurs successives propostes** de Pla General, al país passen coses tan importants com **la crisi econòmica del 73** -amb la qual la bombolla immobiliària es desinfla- el **fi del franquisme** i les incertituds de **la transició**. El 1979 la flamant Generalitat patrocina que els també flamants ajuntaments democràtics, amb les noves lleis i els nous criteris, renovin llur vell planejament, endegant els fracassats **plans supra-municipals** que en el nostre cas abastava els dos Arenys i Canet.

El 1981, després d'un extens informe diagnòstic sobre la situació urbanística d'Arenys, l'alcalde Joan Enric Garcia, va emplaçar a l'autor d'aquest treball a **reconduir la gestió urbanística** del municipi per a, entre altres coses, intentar **sortir de la crisi** en que clarament ens trobàvem. La idea era clara, calia donar un "cop de timó" i aconseguir ràpidament un Pla General

prou pragmàtic, tan per a **assolir l'aprovació** definitiva amb el suficient **consens implícit** (no calia explicitar-lo) **dels agents urbanístics** del moment, com per a que es pogués **començar a aplicar de seguida**.

I així es va fer. Tot el material i la informació i propostes acumulada fins el 1981 van quedar com a avanços, aprovant-se el nou Pla General inicialment i provisionalment el 1982 i definitivament el 1983, tot demorant-se l'aprovació del Text Refós fins el 84 entre altres coses per que, des del 82, **tothom ja reconeixia el pla com a vigent**

La deriva del que havia de ser "Pla 2002".

El pla 82-84, com ja s'ha dit, es va anar posant al dia a cop de modificacions puntuals –com encara es fa a l'àrea metropolitana de Barcelona- fins que **al 1999**, amb el primer ajuntament tripartit, en haver decidit **emprendre la revisió de Pla General**, el regidor d'urbanisme d'aleshores, Vicens Martí, ens encarregà organitzar, el 2000, unes **jornades divulgatives d'urbanisme local** -amb taules rodones qualificades- que vam nomenar "Arenys de Mar davant la revisió del seu planejament"

Paral·lelament es va fer el concurs i l'adjudicació a l'equip redactor de l'actual revisió del POUM. En l'etapa de la diagnosi i de l'avanç, es convocà en un acte públic a la **participació mitjançant suggeriments i alternatives** i s'anuncià una posterior reunió per a explicar i debatre el resultat, la qual no em consta que s'hagués celebrat mai. Al final del mandat, l'equip redactor presentà un **POUM per a l'aprovació inicial** el qual molts membres del govern no consideraren assumible i **el pla es queda sobre la taula**.

Al següent mandat, l'alcalde nomenà un tècnic de confiança, encarregat, entre altres coses, de que **gestionés la reforma del text del POUM** fins assolir un suficient consens entre els grups municipals i, malgrat els conflictes polítics que el, contingut del pla va provocar a l'interior del govern municipal –per les expectatives immobiliàries, es clar- al final del **2006** s'arribà a un document que **fou aprovat inicialment** i sotmès al tràmit de **la primera i última informació pública**.

El P.O.U.M. inicial del 2006.



El nou POUM inicialment aprovat el 2006, com tots els d'aquesta època i com no podia ser d'altra manera, no canvia l'estructura general bàsica ni les principals directrius del seu antecessor, el del 82-84, primer del urbanisme modern, com ja s'ha explicat, per a tot el terme municipal

El pla, fa una refosa de totes les modificacions puntuals en sectors i infraestructura, el planejament derivat la nova legislació urbanística i els plans i projectes sectorials aprovats fins aleshores—carreteres, per exemple—

No existeix encara aleshores, un planejament territorial que el vinculi —el Pla Territorial Metropolita no fou aprovat fins el 2010— però si el condiona el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner, el qual l'interpreta d'una forma fins i tot restrictiva quan als sòls urbanitzables.

En el moment d'escriure aquest treball, desconeixem encara el resultat de la informació pública feta a principis del 2007 i de les esmenes que en resultaren perquè el pla no sortirà oficialment a la llum pública fins que estigui definitivament aprovat.

Sabem, però, que durant el següent mandat municipal, després que al 2009 es produís un escàndol jurídicomediatic- -el anomenat “cas Pretòria”- per assegurar la solvència del POUM, en vers de tornar-lo a sotmetre a informació pública —el temps transcorregut i els molts canvis legislatius haguts, ho recomanaven- es va optar per demanar un informe a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona. Pel que es dedueix, dels actes administratius posteriors, aquest informe -no fet públic- estava farcit de dictats per a introduir canvis que, d'acord amb l'article 112.2 del Reglament de la LUC, es poden entendre que son substancials - i que, en conseqüència, d'acord amb el punt 1 del mateix article, poden provocar, a posteriori, la **nul·litat de ple dret** del POUM si algun afectat portes el cas als tribunals, la qual cosa és més que probable.

Malgrat tot es redactà el document del POUM conforme als dictats de la Comissió i, el 2011, **cinc anys després de la informació pública de la primera versió**, fent un malabarisme jurídic i amb el consens —no sempre explícit- dels grups municipals del moment, en vers de tornar-lo a aprovar inicialment i sotmetre'l a informació pública -mostrant els canvis haguts- s'aprovà provisionalment, creient que, així, l'aprovaria definitivament la Comissió d'immediat i, en el següent mandat, ... l'Ajuntament ja feria les modificacions puntuals que li convingués.

Però, com era d'esperar, això, no va ser així, sinó que la Comissió va actuar com ho fa en qualsevol altre pla que li arriba per primera vegada i va **suspènre l'aprovació definitiva** fins

que, amb un Text Refós no s'incloguessin determinades noves condicions.

De la bombolla a la crisi. La situació actual.

En el moment d'escriure aquest treball, s'està treballant amb aquest Text Refós per a que l'ajuntament el "verifiqui" (aprovi) se'n doni trasllat a la CTUB i aquesta l'aprovi definitivament, amb la qual cosa, semblarà que **tothom haurà "cobert l'expedient"**.

Però cal dir que, si es fa així, el pla no només pot néixer mort i amb **un llast de contenciosos i problemes** tècnics i jurídics, sinó que -el que políticament és el més important- el dia en que es vulgui emprendre accions per **reactivar l'economia**, aquest POUM pot arribar a ser **el principal obstacle**, en vers de **una eina per activar-la**.

Efectivament, pels molts vicis que ja s'han pogut anar detectant, acumulats el darrer text del POUM, a causa, en primer lloc, dels efectes **dels grans canvis** –endavant i endarrera- de la legislació urbanística catalana -i dels criteris en la seva aplicació- produïts per **el pas, en poc temps, de la gran bombolla a la gran crisi** i, en segon lloc –el més important- perquè el document està deslegitimat, per **la manca de la necessària informació**

pública substituïda per dictats tècnico-jurídics que obeeixen, quasi sempre, a criteris aliens a **les veritables necessitats de la política urbanística municipal d'avui**, a la que el POUM **hauria de servir i no de obstruir**. Efectivament, la pròpia legislació urbanística, -avalada pel sentit comú- deixa clar que la **participació pública en el planejament**, és de **tota la ciutadania**, en la fase d'avanç, i dels **agents urbanístics** –propietaris, institucions, organismes, etc.- en la fase d'informació pública del document inicialment aprovat. **Polítics i tècnics institucionals** no han de extralimitar les funcions que els són pròpies, és a dir **fiscalitzar el document** resultant en base a la llei i al planejament superior i, aprovar-lo o refusar-lo, no discrecionalment sinó segons els criteris d'aquests i d'allò referendat en la informació pública.

En aquest sentit, entenem que, Arenys de Mar, ha de **donar un cop de timó** -com el que es va donar el 1981 amb el planejament general d'aleshores- i reconduir el POUM cap a **l'interès realment municipal**, pensant amb pragmatisme, en el seu real desenvolupament i això, passa per la seva **ràpida actualització**, amb la necessària **transparència** i, si s'escau, la negociació amb els **agents urbanístics** que s'entenguin afectats.

4.3.4.- ELS PLANS SECTORIALS I ELS PROJECTES D'INFRASTRUCTURASUPRAMUNICIPAL.

Com hem dit, cada sistema supramunicipal està regulat per una legislació sectorial diferent -ports, costes, carreteres, ferrocarrils, obres hidràuliques, monuments, etc.- i gestionat per un o més organismes específics -segons el nombre de administracions que hi tinguin competències-.

L'organisme competent sempre usa els instruments propis d'aquesta legislació específica, de la qual només la més moderna contempla la necessitat de coordinar-se amb el planejament general d'ordenació de

les poblacions. Efectivament, els projectes que serviran per a l'execució de les infraestructures supramunicipals, s'estructuren en els corresponents plans generals -temàticament sectorials- de l'àmbit competencial de l'organisme -carreteres de l'Estat, carreteres de Catalunya, sanejament de Catalunya, etc.-.

L'instrument de gestió per a les actuacions és sempre el Projecte d'Expropiació, l'expedient del qual es regula a la "Ley i el Reglamento de Expropiación Forzosa".

a) ELS PROJECTES DE CARRETERES.

Tan la Generalitat com l'estat han tingut -i tenen- la seva pròpia legislació i els seus plans sectorials dels quals se'n derivaven els projectes de carreteres i autopistes. Aquests projectes, tècnics, per a poder-los executar precisen de l'expropiació del sol que han d'ocupar i, per això cal prèviament la seva declaració d'interès públic. En èpoques modernes, en àmbits bàsicament urbans com el que estem estudiant, aquesta declaració d'interès públic la dona la pròpia qualificació de Sistema del planejament urbanístic general municipal. Això, dit així, semblaria que els projectes de carreteres es derivaven dels Plans Generals d'Ordenació quan en realitat, com abans hem vist, era tot el contrari. Així veiem com la tongada del planejament general de l'època de la transició als anys 80, es va basar en la anomenada "Xarxa Arterial Metropolitana" o es va intentar coordinat amb el Pla General de Carreteres que llavors s'estava redactant, com fou en el cas d'Arenys de Mar.

El fet és, però, que el projecte de carretera o autopista que finalment

l'estat o la Generalitat decidia realitzar obligava a fer la corresponent Modificació Puntual del planejament general. Així va ser a Arenys de Mar amb el canvi de la proposta d'una variant de la N-II per l'actual autopista de peatge i del canvi de traça de la variant de la carretera de sant Celoni, avui C-61.

És evident que, per a la posició de la traça i el nombre dels enllaços d'una carretera o d'una autopista, els interessos del departament de carreteres que la hagi de construir -i finançar- mai acaben de coincidir amb els interessos del municipi quin territori és responsable d'ordenar. Es per això que de tants anys es venia reclamant un instrument d'ordenació territorial de rang suficient que harmonitzes totes les actuacions a realitzar. En el nostre cas, aquest instrument és el Pla Territorial Metropolita de Barcelona que haver estat aprovat fins el 2010 no podem encara contrastar la seva eficàcia.

El Pla Metropolità planteja per a Arenys de Mar una variant de la carretera general N-II, junt a l'autopista, -deixant l'actual traça com

a via secundària integrada- i una variant per a lla carretera de San Celoni C-61 fins el nus de Valdegata. Com a eixos d'unió de la N-II actual amb la seva variant, proposa el de Valdegata -com si ja estigués fet- i el de Canallies que li falta l'enllaç.



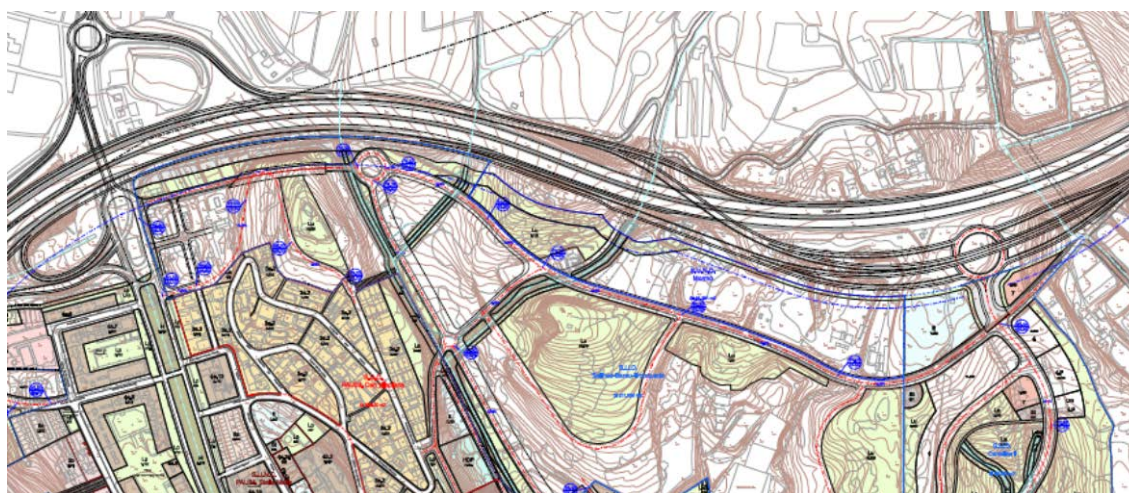
- Carreteres i autopistes al Pla Territorial.-

ell.



- La variant de la carretera de Sant Celoni al POUM d'Arenys de Mar.-

En la redacció del nou POUM d'Arenys de Mar, malgrat ser anterior a l'aprovació del pla metropolità, ja recull aquestes variants conforme a



- La variant de la carretera de Barcelona NII al POUM d'Arenys de Mar.-

b) ELS PROJECTES PEL FERROCARRIL.

Els ferrocarrils tenen també la seva legislació específica i el instrument que s'utilitzava per a les actuacions urbanes, igual que per a carreteres el projecte per a cada actuació concreta,

derivat del pla sectorial –estatal– corresponent.

Massa vegades, en les actuacions en l'àmbit territorial que estem estudiant,

el projecte es deixava prou indeterminat com perquè es poguessin anar prenent decisions sobre la marxa, evitant els tràmits d'aprovació d'esmenes. Fou el cas de l'actuació, en el desdoblament de la via fins l'estació, d'Arenys, explicada al capítol corresponent, en la qual, les esmenes al projecte de la doble via que varen presentar els ajuntaments d'Arenys de Mar i de Caldes d'Estrac, -condicionant les respectives llicències d'obres a la realització dels passos a diferent nivell previstos en els seus Plans Generals- no varen arribar a ser refoses en un nou projecte aprovat, la qual cosa donà com a resultat el seu incompliment en bona part.

El parlar de les actuacions en matèria de ferrocarrils ja hem vist la necessitat

c) ELS PROJECTES DEL PORT I DE LA COSTA.

A Catalunya, sobre la costa i els seus ports tenen competències les dues administracions centrals -Generalitat i Estat, a través dels seus corresponents departaments que no sempre han coincidit en matèria d'ordenació de costes -passeigs marítics, regeneració de platges, etc.-

Per a les actuacions en els ports i en la costa, de fet no s'utilitzen mai els mateixos instruments però, en qualsevol cas, sempre es fa ús de la corresponent legislació específica.



- Àmbit del Pla Especial del Port.-

de la interiorització de la traça -i de les estacions- de la línia de rodalies del Maresme, la qual cosa, al seu pas per Arenys de Mar, el Pla Metropolità ja recull.



- Interiorització del ferrocarril al Pla Territorial.-

Així hem vist com al port d'Arenys, per a les obres a realitzar, s'hi va actuar sempre directament mitjançant projectes específics. No és fins a partir dels anys 80 que, amb les ampliacions, ja es va començar a emprar, prèviament, la figura del Pla Especial (fig. 277).

Les costes, fa temps que tenen la seva legislació estatal específica i un dels principals problemes que es tenia per era regular la pressió urbanitzadora sobre el front marítim. El instrument adequat per a això son, sens dubte els plans territorials d'ordenació, però la demora de la seva redacció i aprovació, a les comarques costaneres, va motivar que, als 2000 la generalitat redactés i aproves un Pla Director Urbanístic per a la costa catalana,



- Arenys de Mar, al Pla Director Urbanístic de costa.-

Aquest pla director, va ser útil per al planejament general en curs del moment –com el d'Arenys de Mar-, però no pel principal problema de la costa urbana del Maresme que son encara les infraestructures de ran de mar -com la carretera o el ferrocarril- atès que aquest, no era l'objecte d'aquest pla director, transitori, als nostres efectes, de la redacció i aprovació del pla territorial metropolità.

d) ELS PROJECTES HIDRÀULICS

La coincidència de l'estructura territorial i urbana d'Arenys de Mar amb la seva xarxa de rials i rieres palesa el condicionant que, pel seu desenvolupament urbanístic tenen les obres hidràuliques, quins projectes son sempre previs als de urbanització o de re-urbanització.

Aquestes obres -i llurs projectes-, com ja s'ha dit, depenen de l'Agència Catalana de l'Aigua la qual fiscalitza els projectes d'urbanització quan aquests pertanyen a actuacions en sectors a urbanitzar, generalment d'iniciativa privada.

Les grans obres hidràuliques, però, - que ha d'executar l'administració central-, es realitzen mitjançant projectes que es deriven dels plans sectorials corresponents com ho feu el de les rieres del Maresme per a la Riera d'Arenys, tal com ja hem explicat al capítol corresponent.

La Riera d'Arenys està en bona part coberta i la part canalitzada restant,

està preparada pel seu cobriment, el qual es va fer a base de projectes parcials. El rial del Bareu també té projecte de cobriment, però, com s'ha explicat una de les causes que no s'hagi executat és la no realització de la gestió urbanística que aquest tipus de projectes porten aparellat. El rial de Sa Clavella, ni tan sols té projecte lo qual, com també s'ha dit, impedeix .ni tan sols plantejar-se la reurbanització d'aquell fragment del nucli antic.

En qualsevol cas, aquests projectes d'obres hidràuliques en sòls urbans tan consolidats com els de la Riera -i els seus rials més pròxims- d'Arenys, no poden avui ser autònoms sinó part de projectes urbanístics integrats. Ja hem vist en estudiar les actuacions a la Riera els lamentables resultats que es van anar produint a la seva part baixa, des dels 60 fins els 90. les d'actuacions en base a projectes sectorials i parcials inconnexos.

e) ELS PLANS I PROJECTES AGRÍCOLES.I MEDIAMBIENTALS

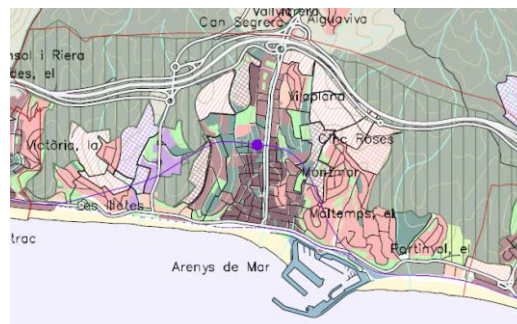
La ordenació i control del sòl no urbanitzable, és competència de l'administració central -i no dels Ajuntaments- la qual, com no podria ser d'altra manera, té els seus plans per sòls agrícoles. i pels sòls de protecció mediambiental.

En matèria d'agricultura la seva legislació específica de sempre ha tingut, però, alguns altres instruments, per a actuacions que li són pròpies, com fou el que es va utilitzar a Arenys de Mar, als anys 80, amb la declaració del sector de llevant del terme municipal com a "Agrícola Periurbà

Protegit" si bé aquesta declaració no tingué, de fet altres resultats concrets que la obtenció, per part de la Diputació, de subvencions per a l'adequació del camí rural explicat al capítol corresponent. No ens consta que els pocs sòls agrícoles d'Arenys de Mar es trobin avui inclosos en cap pla o projecte de desenvolupament agrícola de nivell supramunicipal.

Pel que fa als espais d'interès natural, els instruments per a les actuacions del departament de Mediambient son els plans com el Pla d'Espais d'Interès Natural, el de la Xarxa Natura 2000, el de Parcs de la Diputació i altres, els quals es desenvolupen en els corresponents projectes per a les actuacions. A Arenys de Mar, malgrat que tots els sòls no urbanitzables del

seu terme municipal, estan qualificats pel Pla Territorial Metropolita com a espais de protecció jurídica supramunicipal, no coneixem, ara per ara cap projecte per alguna actuació rellevant.



- El espais oberts d'Arenys de Mar al planejament territorial.-

4. 4.- ELS PROJECTES TÈCNICS I DE GESTIÓ DE NIVELL MUNICIPAL.

Amb la legislació urbanística moderna i després de la proliferació dels seus instruments, és clara -almenys sobre el paper- la jerarquia d'instruments per a les actuacions urbanístiques municipals -públiques o privades fiscalitzades pel propi municipi-. El planejament general d'ordenació municipal es desplega mitjançant el seu planejament derivat:: Plans Parcial d'Ordenació, si es tracta de sectors de sòl urbanitzable- i Plans Especial de Millora Urbana -abans de "Reforma Interior"- -si es tracta de sòls urbans. D'aquests instruments

d'ordenació parcial en sorgeixen els Projectes d'Urbanització com a document tècnic per a poder executar les obres planejades i els Projectes de Reparcel·lació - o Compensació - com a document jurídic resultant de la gestió urbanística.

Però, ni la naturalesa d'aquests instruments ni la seva estructuració no ha estat, de fet, -fins els anys 90-, la emprada per a les actuacions urbanístiques que van configurar el fet urbà d'Arenys de Mar. Vegem-ho.

4.4.1.- ELS ANTICS PROJECTES D'URBANITZACIÓ, DE PARCEL·LACIÓ I ELS ESTUDIS DE DETALL.

Hem vist, en passar revista al planejament d'ordenació municipal, com el planejament d'ordenació parcial ens venia sempre donat en forma de "projectes de parcel·lació" i de "projectes d'urbanització". No ens ha d'estranyar, doncs, que es plantegi en primer lloc parcel·lar una finca sí es que d'urbanitzar es tracta. Recordem que la Vila es formà, dels segles XVI

al XVIII a base de parcel·lacions successives -quan encara no existia el concepte d'una ordenació global prèvia-, de les quals no ens ha arribat cap document tècnic.

Del segle XIX ens han arribat "planos geomètrics" i "proyectos" amb funcions d'ordenació i determinació d'alineacions alhora que de projecte d'obres d'obertura de vials. Es el cas dels projectes per a l'obertura del carrer de la Revolució, de 1860, de la perllongació del carrer de Sant Zenón, de 1883, el del carrer de la Bomba, el

del camí del Cementiri, de 1894, etc. El carrer s'obria -quan d'una obertura es tractava- sense més documentació tècnica que aquesta.

Dels anys 38 al 40 tenim els diferents projectes d'urbanització de la nova plaça de l'Església, com a model de projecte d'urbanització integrat per a tots els serveis

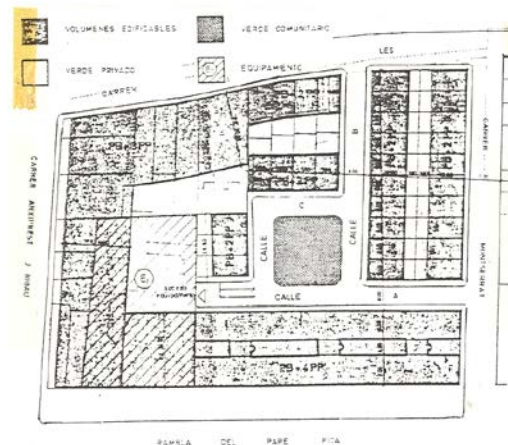
A partir de la segona meitat dels cinquanta trobem documentats els projectes de pavimentació de les calçades de quasi tots els carrers de la Vila -les clavegueres, voreres, i els altres serveis, s'havien anat fent, ben segur, sense projecte-. Aquests projectes van sempre acompanyats de l'expedient de Contribucions Especials com a instrument de gestió¹⁰.

Quant a les anomenades "urbanitzacions", d'aquesta època, ja hem vist que les funcions dels plans parcials d'ordenació, les feien els projectes de parcel·lació i d'urbanització. Efectivament, els primers eren els que servien per a les obres d'obertura de vials, i els segons per inscriure al Registre de la Propietat els solars.

Ara bé, l'acord d'aprovació definitiva del Pla General del 70 de la C.P.U. condicionà el que es desenvolupessin els plans parcials de totes aquestes urbanitzacions; però això no es va arribar a acabar mai per la qual cosa, de retruc, totes elles van restar sense cap instrument de gestió. Així doncs, la inexistència d'un instrument per a realitzar les cessions obligatòries va fomentar la privatització dels vials i de les zones verdes, amb la permissivitat de l'Ajuntament el qual entenia que, així, restava rellevat de les seves obligacions urbanístiques subsidiàries envers aquests sectors.

A partir dels anys vuitanta, quant als "projectes d'urbanització" i als

"projectes de parcel·lació", ja no se'ls admet capacitat per a desenvolupar l'ordenació dels Plans Generals o regular les alineacions i rasants, es quan proliferen els Estudis de Detall, que els acompanyen.



- L'Estudi de Detall de "Forn del Vidre" dels primers 80.-

De fet, encara avui, les anomenades actuacions aïllades en sòl urbà es projecten i gestionen, amb instruments anteriors a la Llei del Sòl, com són els Projectes d'Obres o d'Instal·lacions Urbanes i el corresponent Expedient de Contribucions Especials, per repercutir els costos en les finques que se'n gaudeixen, quan el Reglament de Serveis ho permet i en les proporcions que ho permet (màxim al 90%).

4.4.2.- ELS ACTUALS PROJECTES D'URBANITZACIÓ.

Avui, els Projectes d'urbanització venen minuciosament regulats per la legislació urbanística, i integren els serveis bàsics de pavimentació, clavegueram fecal i pluvial, aigua potable, electrificació i enllumenat així com altres de complementaris com els de enjardinament, telefonia, senyalització, etc., Si ve la llei els regula pensant en el desenvolupament del planejament derivat, cada cop tota la reurbanització de sòls urbans es tendeix a instrumentar amb projectes integrats,. Es el cas, a Arenys de Mar

¹⁰ Vegeu bibliografia.

de la re-urbanització de Riera i la dels carrers del nucli antic.

4.4.3.- ELS PROJECTES DE REPARCEL·LACIÓ.

La dificultat del desenvolupament de molts Sectors de Sòl Urbanitzable, determinats al planejament general des del 1982, no va estar tant en la tramitació dels Plans Parciais -fins i tot si duïen annexes Modificacions Puntuals de P.G.O.- o dels Projectes d'Urbanització com de la falta de rodatge en els Projectes de Compensació -o de Reparcel·lació-.¹¹

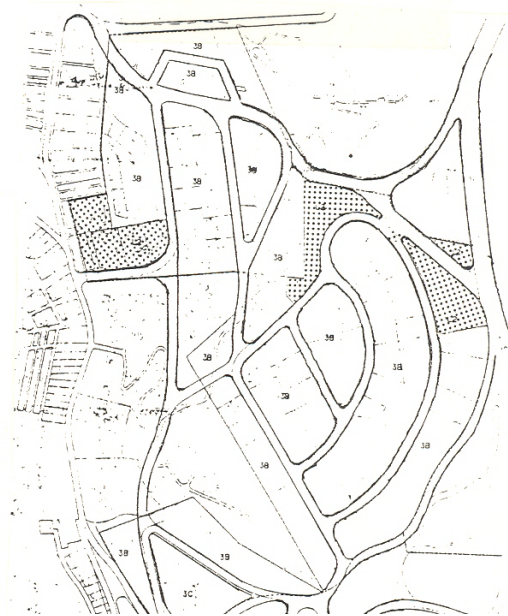
I és que, l'agent que desenvolupa els planejament derivat quan no és de propietari únic, és la Junta de Compensació quina promoció -junta provisional, aprovacions de bases i d'estatuts, informacions públiques protocolarització i inscripció-, ja constitueix, de fet la primera etapa del Projecte de Reparcel·lació en haver de resoldre tots els problemes de titularitat de finques i disfuncions entre la realitat física del sector, el cadastre i el Registre de la Propietat.

Els Projectes de Reparcel·lació consisteixen en transformar unes finques d'origen en solars resultants mitjançant les corresponents compensacions i càrregues d'urbanització. En teoria, poden ser físiques o simplement econòmiques, però en la realitat, totes són mixtes.

Les més complexes són les corresponents a les U.A.S.U. doncs aquestes són antigues actuacions urbanísticament inacabades, la qual cosa complica, encara més els seus instruments de gestió.

Es per això que, a Arenys de Mar, pel desenvolupament del seu Pla General 82-84, a les unitats d'actuació on encara romanien el promotor original, amb la propietat de la finca matriu

d'on es podien fer les cessions de sòl públic pendents, aquestes es feren amb un document substitutori del Projecte de Compensació. Es el cas de can Nadal, Mal Temps, Portimar, Mont-Mar, el Cònsol i la Victòria.



- Plànol per a les cessions de sòl públic a Mont-Mar i Cinco Rosas.-

En qualsevol cas, en totes les unitats d'actuació en sòls urbans fortament consolidats per la edificació, la heterogeneïtat i contraposició d'interessos dels parcel·listes fa que sigui impossible la constitució de cap Junta de Compensació pel que sempre s'ha hagut de canviar l'inicial sistema d'actuació de Compensació -d'iniciativa privada- pel de Cooperació -d'iniciativa pública- per a realitzar el seu Projecte de Reparcel·lació.

¹¹ Vegeu bibliografia.

4.5.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ.

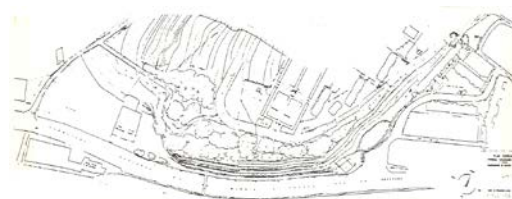
4.5.1.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ DEL PATRIMONI.

Pel desenvolupament del Catàleg del Pla General del 82, es va redactar i aprovar el primer Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic que, amb la interpretació de la Comissió de Defensa del Patrimoni, ha servit per ans regulant totes les actuacions en els edificis i espais urbans catalogats.

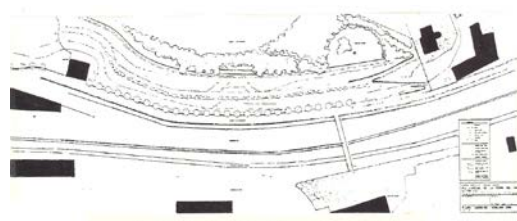
Els ser un tipus de pla que actua només "per passiva" malgrat el seu efecte fiscalitzador i pedagògic, no va poder cobrir del tot la manca d'un planejament especial adient per a fer les actuacions necessàries al nucli antic¹².

4.5.2.- ELS PLANS DE PROTECCIÓ DEL PAISATGE

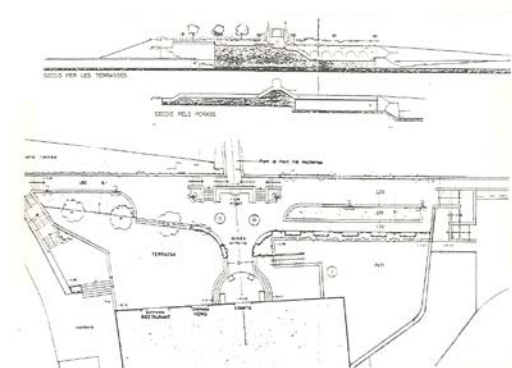
Repetidament, hem dit que els principals Sistemes Generals del P.G.O. d'Arenys de Mar són competència d'organismes supramunicipals. Justament per aquesta causa i amb la voluntat de defensar-se entre altres coses, de possibles actuacions d'organismes com els de carreteres o de ferrocarrils –amb eventuais projectes d'eixamplament, desconsiderats amb l'entorn i la façana marítima-, l'Ajuntament va tramitar, per a la penya del Mal Temps i per a la del Cementiri, Plans Especials d'Ordenació, que malauradament, després no es varen desenvolupar en projectes d'obres, de serveis i de jardineria (fig. 262, 263 i 264)



- Pla Especial del parc Salvador Espru, a la penys del Cementiri, dels anys 80.-



- Pla Especial del parc de la penys del Mal Temps, dels anys 80-



- Projecte de pas del Mont Calvari al parc de la penys del Mal Temps, dels anys 80.-

¹² En aquest tema cal referir-se a l'article de Tomás Ramón Fernández "La Legislación Española sobre el Patrimonio Histórico-Artístico: Balance de la situación de cara a su reforma". Revista de Derecho Urbanístico . biblio.

4.5.3.- ELS PROJECTES D'EDIFICACIÓ I ACTIVITATS: LES LLICÈNCIES COM A INSTRUMENT URBANÍSTIC.

El instrument precís per a totes les actuacions basades en l'edificació, siguin de tipus residencial, comercial, hotel·ler, industrial, agrícola o d'equipaments -públics o privats-, és el projecte d'obres amb la corresponent llicència municipal. Si aquesta obra, conté algun ús classificat al Reglament d'Activitats, requerirà alhora, el projecte i la llicència corresponent.

El projecte amb llicència d'obres, bo i ser pròpiament el instrument per a l'edificació, ha actuat, molts cops, també com a instrument urbanístic pels espais públics, especialment quan aquests, s'entenen per la pròpia administració, com el negatiu o el complement dels espais privats.

Així, la Llei del Sòl del 56, encara contenia la "cesión de viales" com a "sistema de actuación". No ens ha d'estranyar, doncs, trobar molts carrers oberts o eixamplats amb aquest sistema ja que era la pràctica més generalitzada d'èpoques anteriors. Efectivament, en els antics projectes d'eixamplament o rectificació d'alineacions de carrers de la Vila, es comptava per a la seva execució que s'anés reculant les façanes de les cases a mesura que aquestes demanessin llicència d'enderrocament i obra nova. El resultat d'aquest primari "sistema d'actuació" és que els carrers resten amb el típic dentat d'entrants i sortints, segons l'alineació de vial –sempre mal documentada- vigent en el moment de bastir cada nou edifici.

Aquest caos en les alineacions de molts carrers del nucli antic, a causa d'aquestes successives noves

alineacions fetes amb poc criteri i molta improvisació, es va voler corregir a Arenys de Mar des del pla general, del 82-84 en incloure, la aleshores, in plànol de detall de les alineacions del sol urbà a escala suficient. Però no sempre ha servit. Es el cas de la alineació del costat muntanya del carrer del Tossal – Antoni Torrent- en que per a una llicència d'obres, als anys 20, es va donar una forassenyada alineació creant el corresponent trencament de l'alineació de les històriques cases de cós. El pla General va restablir, com és natural, l'alineació primitiva però quan vuitanta anys després es va demanar la llicència per a una nova casa en aquest lloc, se li va tornar a donar amb aquella anòmala alineació, amb el informe favorable de Comissió municipal de defensa del Patrimoni Arquitectònic. En qualsevol cas, no crec que siguin molts els que comparteixin la idea que aquest desgavell d'alineacions, de principis del segle passat, sigui cap "patrimoni cultural".

Al sòl amb règim de rústic -no urbanitzable- les competències per a la concessió de les respectives llicències són, avui, de la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat. El rescat de competències que abans eren municipals -en la pràctica, és clar- es justifica en el fet que la forta pressió de la demanda d'usos no-agrícoles, existent sobre aquestes àrees periurbanes, fa que, de vegades, s'hagi pogut actuar amb una excessiva lleugeresa en la concessió d'activitats tan dubtoses de ser compatibles amb el sòl agrícola protegit, com les de càmping amb instal·lacions fixes.

4.5.4.- ELS INSTRUMENTS PER AL MANTENIMENT.

Els instruments tècnics per al manteniment dels elements configuradors de l'estructura territorial i urbana, quasi sempre són de la mateixa naturalesa que els utilitzats per a la construcció de l'element, però de menor escala. És el cas dels projectes o memòries valorades de reformes, ampliacions o restauracions.

Quant als instruments jurídics i administratius els Ajuntaments utilitzaven les Ordenances -Fiscals o, fins i tot, de Policia i Bon Govern- i les Taxes o els Expedients de Contribucions Especials, per a la repercussió de costos.

L'elecció de l'instrument, depèn dels agents encarregats del manteniment de l'element urbanístic en qüestió.

Massa vegades aquests agents del

manteniment -persones, organismes o institucions- i els camps de les seves competències i responsabilitats sobre l'element urbanístic, en qüestió, no han estat prou definits. Ha estat el cas de les "urbanitzacions" en què la instrumentació del seu manteniment va intensificar el seu segregacionisme.

També és el cas de les infraestructures originàriament polivalents com les carreteres, que en principi eren -són- l'únic camí per desplaçar-se pel terme municipal, a peu, en bicicleta, o arrossegant un carro. En ser l'organisme titular del seu manteniment, responsable de fet, només de la fluïdesa del tràfic automobilístic, ha instrumentat aquest manteniment, escombrant de tot l'àmbit d'aquest sistema general viari, la possibilitat real del seu ús per a vianants i ciclistes.

5.- ELS AGENTS URBANÍSTICS.

5.1 AGENTS “ACTIUS” I AGENTS “PASSIUS”. PROMOTORS I ÀRBITRES DE LES ACTUACIONS

5.1.1.- TIPUS D'AGENTS URBANÍSTICS.

Fins aquí, hem estudiat l'estructura territorial i urbana d'Arenys de Mar, i hem analitzat les actuacions urbanístiques que la han conformat i metabolitzat en el temps, així com els instruments emprats per a aquestes actuacions. Cal, ara, analitzar quins han estat -o podrien haver estat- els seus agents urbanístics tan si actuen com a “agents passius” o si intervenen activament com a tals agents.

5.1.2.- AGENTS PASSIUS: ELS USUARIS DE L'URBANISME.

La població, en totes les seves formes, en tant que usuaris o destinataris de les actuacions urbanístiques, constitueix el que en termes mercantils anomenariem la “demanda” d'aquestes actuacions. pel que els podem considerar com a “agents passius” de les mateixes.

Efectivament, el creixement –tan quantitatiu com qualitatiu- de la població, genera una demanda d'habitatge –nou o rehabilitat-, de locals industrials i comercials, de noves o renovades infraestructures de comunicacions i serveis urbans, d'equipaments col·lectius, públics o privat, d'espais lliures i, en general de tots aquells “contenidors materials” dels usos la activitats propis de la societat urbana.

A la anomenada “societat civil”, aquesta demanda d'actuacions urbanístiques, no només s'expressa a través de les persones físiques sinó també a través de moltes associacions, amb personalitat jurídica o no, com les associacions ciutadanes, les associacions professionals i d'interessos sectorials., medis de comunicació, escoles i, en general, tota mena d'organismes i institucions

5.1.3.- AGENTS ACTIUS: PROMOTORS I ÀRBITRES DE LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES.

La resposta a les necessitats creades per les transformacions socio-econòmiques la població que es donen sobre el territori -l'“oferta” en termes mercantils-, ha de ser “promoguda” per alguns agents i “arbitrada” per alguns altres.

La legislació urbanística vigent parteix de la base que tota la iniciativa, planejament, promoció i arbitratge dels Sistemes que componen la Estructura General i Orgànica del Territori, correspon als agents de l'Administració, com també la iniciativa, programació i arbitratge de les actuacions de formació del teixit urbà, que hauran de realitzar els particulars mitjançant les Entitats Urbanístiques Col·laboradores.

D'aquest esquema se'n deriva tot un sistema d'agents urbanístics teòrics, que no sempre coincideix amb el sistema d'agents urbanístics que realment ha promogut les actuacions que han configurat el territori que estem estudiant. El que nosaltres hem vist, durant l'anàlisi de les actuacions urbanístiques, al capítol anterior, és que:

a) Les actuacions en grans infraestructures i equipaments supramunicipals -carreteres, ferrocarril, ports i costes, serveis i subministraments energètics, edificis públics estatals, etc.- les han promogut sempre els agents corresponents a l'administració central i autonòmica i a les companyies concessionàries,

b) Les actuacions en infraestructures, edificis d'equipaments municipals i espais urbans significatius de la Vila - la Riera, els Passejos, les places, etc.- les han promogut sempre els

agents de l'administració local.

c) Les actuacions d'habitatge de renda lliure, turístiques, hoteleres, comercials i industrials les hem trobat sempre promogudes per agents del sector privat.

d) D'actuacions d'habitatge social, però, ja n'hem trobat de promogudes per agents de l'administració en uns casos i per institucions comunitàries de tipus religiós –Patronat de Vivendes Santa Maria- o social –Obra Social de La Caixa- i promotors privats, en altres.

Més difícil és tipificar els agents urbanístics que hem trobat en les actuacions per a la formació del sòl urbà, però, en qualsevol cas, quasi sempre pertanyen al sector privat.

Els diferents agents de l'Administració, els hem tornat a trobar en les actuacions de formació del

planejament i en l'arbitratge de les actuacions dels particulars. No hem trobat, però, organismes que s'hagin dedicat específicament a la programació, gestió i arbitratge del planejament d'ordenació –integral, no sectorial-, en les seves diferents escales.

Veiem, doncs, que així com correspon al sector privat sempre fer funcions de promotor, l'administració pública, en les actuacions urbanístiques, té alhora funcions de promotor i d'àrbitre. A les actuacions que hem estudiat, no sempre hem trobat aquesta dualitat de funcions –promotor i àrbitre- estructurada orgànicament d'una forma prou diferenciada, produint-se en alguns agents massa casos de “autofiscalització”, malgrat l'entramat de competències teòricament existent en l'administració pública per a evitar-ho.

5.2.- ELS AGENTS URBANÍSTICS DE L'ADMINISTRACIÓ PÚBLICA

5.2.1.- L'ADMINISTRACIÓ LOCAL I LES ADMINISTRACIONS SUPRAMUNICIPALS.

Cal ara passar revista a aquells organismes de l'administració pública que ens hem trobat en les actuacions estudiades, als quals, com hem vist, corresponen alhora funcions de promoció i d'arbitratge¹.

En aquest repàs, és important que distingim els organismes de l'administració supramunicipal -central i autonòmica- dels de l'administració local. Aquesta distinció cal fer-la perquè així com a les grans ciutats - com Barcelona-, els interessos o els objectius institucionals de l'administració central –especialment la autonòmica- i la local -l'Ajuntament-

acostumen a ser quasi els mateixos en matèria de planejament i d'infraestructures en una població secundària com Arenys de Mar, aquests interessos poden estar fins i tot enfrontats. És el cas dels interessos en matèria de carreteres, ferrocarrils, ports i costes etc. El problema rau en el fet que és molt fàcil que un organisme de l'administració central fiscalitzi una actuació de l'administració local, però molt difícil que succeeixi a l'inrevés, encara que sigui en defensa de criteris plasmat en el planejament.

5.2.2.- ELS ORGANISMES DE L'ADMINISTRACIÓ SUPRAMUNICIPAL.-

Malgrat ser un municipi relativament petit, per la seva ubicació, en la administració supramunicipal: de l'estructura general i orgànica d'Arenys de Mar, hi hem trobat –i hi

¹ Pel tema de la superposició d'administracions, és interessant consultar l'aportació de Tomas Pou i Vives a la Monografia 2.40 de Urbanística de l'E.T.S.A.B. "Teoría de las Areas Metropolitanas" de novembre de 1979.

trobem- tanta quantitat organismes competents de l'administració central, com si d'una gran ciutat es tractés.

Així tenim que, pel que fa a les carreteres, trobem com a organisme de manteniment de la carretera NII, la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña" que, a partir de l'any 85 es va fer càrrec, també, del projecte de l'autovia, quan havia de ser la seva variant. En convertir-se l'autovia en autopista de peatge, la gestió va passar a l'empresa concessionària ACESA.

La carretera de Sant Celoni, B-511 -i les seves variants- fou, però, gestionada pel Departament d'Obres Públiques de la Diputació, fins que, als anys 80, va ser traspasada a la "Direcció de Carreteres de Generalitat". Pel que fa a camins rurals, però, calia comptar amb els organismes de la Diputació.

La línia del ferrocarril estava administrada per "Renfe", però les actuacions com la de la doble via dels anys 80 -les que avui correspondrien a Adif- corresponien llavors al "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" de l'Estat.

En matèria de costes, hi havia dos organismes competents, el del estat i l'autonòmic. Massa cops Arenys de Mar va patir les conseqüències de les discrepàncies entre els dos organismes -especialment en els Plans de Ordenació de la Costa dels anys 80..

La Junta de Ports, tenia abans pràcticament totes les competències per a les actuacions a l'àmbit portuari, amb un caràcter d'administració molt autònoma. Però a presència de l'alcalde d'Arenys, en alguna època, com a membre nat de la Junta ha permès, molts cops, assolir una especial coordinació port - municipi, a voltes molt necessària,

Avui tenim la Agència Catalana de

l'Aigua, però la seva antecessora "Junta de Sanejament" va actuar a Arenys de Mar, fins a la realització, als anys 80, del sistema de pre-tractament i abocament d'aigües residuals al mar d'aleshores, que no havia reeixit amb l'antic Consorci para la Infraestructura Sanitària dels anys 70. .També l'A.C.A. ha rebut les competències de l'antiga "Confederación Hidrogràfica del Pirineo Oriental per a fer-se càrrec dels projectes i obres hidràulics dels rius i rieres. Tan importants a Arenys de Mar.

Finalment direm que els serveis d'electricitat, de gas, de telèfon, etc., tenen les seves respectives companyies fiscalitzades pels corresponents departaments de la Generalitat. Encara que no siguin pròpiament administració pública -son empreses privades-, funcionen de forma semblant a molts organismes d'aquesta.

La majoria d'aquests organismes de l'administració supramunicipal tenen funcions de promotor i la seva vessant de fiscalització es concreta en la defensa de les seves actuacions, de nova implantació o de manteniment.

En l'administració supramunicipal tenim, a Catalunya, com a únic organisme real d'arbitratge, les Comissions Territorials d'Urbanisme la funció de les quals ha estat, bàsicament de fiscalització i tutela de l'ordenació del territori. El departament avui nomenat de Territori i Sostenibilitat, al qual pertanyen les Comissions disposa de direccions generals que sí tenen funcions actives en matèria de planejament. I realitzacions

En el cas d'Arenys de Mar, ha tingut un paper actiu l'Institut Català del Sòl, depenent del departament, en l'actuació, explicada al capítol corresponent, del sector industrial, que conté l'enllaç de la variant de la carretera B-511 amb la N-II.

Podem afegir finalment, que com a organismes per a actuacions urbanístiques auxiliars, ens interessa destacar, el pes que han tingut en el metabolisme urbà del territori que estem estudiant, les Notaries i Registres de la Propietat, la funció dels quals ja s'ha comentat en parlar de l'enregistrament de la propietat.

5.2.3.- L'AJUNTAMENT COM A ARBITRE I PROMOTOR

Qualsevol actuació urbanística o immobiliària, esta subjecte, com hem vist, a tot un entramat tècnic i jurídic que cal arbitrar i, aquesta és la principal funció de l'administració pública, en general i de l'administració local, en particular.

L'organisme d'administració local per excel·lència és l'Ajuntament. En tant que àrbitre, és el formulador del planejament i el fiscalitzador del seu compliment, si bé l'atorgament dels drets implícits al règim del sòl per ell proposats correspon a l'administració central, avui representada per la Comissió Territorial d'Urbanisme.

L'altra vessant de l'administració local és la de promotor, i aquí és on la seva

capacitat de gestió es queda sempre curta davant les necessitats tant d'actuacions directes com de gestió i previsió per a obtenir actuacions d'altres organismes. Arenys de Mar no té Gerència d'Urbanisme i, per tant, qualsevol actuació s'ha de fer a través d'una maquinària administrativa més aviat pensada per a tasques de fiscalització que no pas de gestió.

Malgrat això, cada cop son més Les Actuacions en Sectors i, sobre tot, en Unitats d'Actuació en sòl urbà que l'ajuntament ha de prendre directament el paper de promotor, canviant el Sistema d'Actuació de Compensació –privada- a Compensació –pública- a causa de la impossibilitat de que els parcel·listes es constitueixin el Junta de Compensació. Es el cas de la UASU de "Les Vil·les" la passada dècada i de la de "El Cònsol" a l'actual.

També ha tingut de sempre que actuar de promotor de equipaments públics i darrerament d'habitatge social en tan que l'equipament en si l'hagi sempre realitzat l'administració central, de l'aportació del solar sempre se n'ha hagut d'ocupar l'Ajuntament.

5.3.- ELS AGENTS URBANÍSTICS PROMOTORS DEL SECTOR PRIVAT.

5.3.1.- ELS COMPONENTS DE LES PROMOCIONS.

Ja hem vist com al sector privat li corresponien sempre funcions de promotor i que el seu camp d'actuació per excel·lència, era el de l'edificació de tot tipus - residencial, comercial, hotelera, industrial, agrícola, o d'equipaments privats- així com el de la urbanització, vinculada a l'edificació per a aquests usos.

En qualsevol cas, tota promoció d'una actuació urbanística o immobiliària te,

quatre elements bàsics: un **sòl** on realitzar-la, la construcció de la mateixa, una gestió urbanística i immobiliària i 'un finançament de tot plegat.

Així, els agents del sector privat corresponents a aquests ingredients de l'actuació són, doncs: els propietaris del sòl, les constructores, les entitats promotores, i les entitats financeres.

5.3.2.- ELS PROPIETARIA DEL SÒL

En parlar dels propietaris del sòl, caldrà distingir els que ja ho eren d'origen, per raons no urbanístiques de les entitats promotores, que tenen com a objectiu les actuacions immobiliàries, i són, només propietaris del sòl durant l'actuació.

En principi, els propietaris de sòl han estat, com a mínim, promotors de l'edificació que, per al seu ús propi o per arrendar, s'ha bastit a la seva propietat. Es així com es va formar el nucli antic de la Vila.

Però els canvis cap a usos i aprofitaments més intensius del sòl, han permès que molts propietaris d'origen, en comptes de ser simples venedors de sòl, hagin entrat en la promoció immobiliària mitjançant el mecanisme de la permuta.

La lògica dels propietaris respecte a la transformació del sòl i l'edificació de llurs propietats no sempre segueix la lògica estrictament mercantilista en que quasi sempre es planteja la viabilitat de les actuacions. Hi poden jugar valors patrimonials subjectius, sentimentals, i altres no econòmics, especialment el la gent gran, que facin que algunes actuacions urbanístiques plantejades, hagin de esperar un relleu generacional, o simplement resultin inviables.

a) Els propietaris agrícoles.-

De fet, Arenys de Mar, als darrers dos segles, no ha estat una població caracteritzada per l'existència de grans terratinents -tal com deduïm del plànol cadastral de 1940-, però ens interessa destacar que, arran de la crisi del sector agrícola tradicional -coincident amb el "boom" turístic i migratori dels anys 60- no tots aquests propietaris, es limitaren a vendre les seves finques, sinó que alguns esdevingueren promotors de la seva finca, o part segregada d'ella, tot formant algun tipus de societat amb empreses urbanitzadores.

b) Els propietaris urbans.-

Els propietaris d'una casa urbana, també varen esdevenir petits promotors de la conversió de la seva casa en un "mini-bloc" d'habitatges, pel mecanisme de la permuta o amb el propi finançament. Quan més es donà aquest fet, fou en els anys seixanta i setanta, quan, gràcies a l'ambigüitat del planejament de l'època, era possible que -sense cap aportació d'infraestructura- cada habitatge del nucli antic es convertís en tres -el propi, reduït però renovat, i dos de lloguer- més un local.

c) La Promoció Selectiva: Les Institucions Religioses.

Tal i com ja s'ha dit en altres punts, no es podria entendre l'actual estructura urbana d'Arenys de Mar si no es conegués la posició diferencial, davant de l'acció urbanitzadora, de les institucions religioses propietàries de les finques de la corona de territori que envolta el nucli antic. La seva posició de no voler minvar les seves finques -que algun dia varen ser

rurals- llevat de fer-ho per interessos de la pròpia institució, o per justificacions de tipus social -com les actuacions del Patronat Parroquial d'Habitatge-, fou possible de mantenir, en bona part, gràcies al fet de no haver de pagar contribucions (per efecte del Concordat) i, també, a causa de les grans complicacions de burocràcia interna que tenien per justificar una venda.

5.3.3- LES SOCIETATS PROMOTORES

Malgrat que la figura de promotor d'alguna actuació la pot assumir qualsevol persona física o jurídica, el normal és que les funcions d'aglutinar la propietat del sòl, la construcció, la gestió urbanística o immobiliària, i el finançament la realitzin societats, estables o creades per una actuació en concret, que en direm "societats promotores immobiliàries" si bé poden rebre altres noms.

Avui, les societats promotores, ho son tan pel que fa a la urbanització com a l'edificació però això no fou tan així fins els anys 80, quan la promoció d'edificis i la promoció de parcel·les – en particular, de les "urbanitzacions"- es consideraven coses diferents.

a) Les antigues promotores immobiliàries.

Així, si repassem les actuacions urbanístiques estudiades trobem empreses promotores-immobiliàries dedicades a l'edificació, tan en els blocs d'habitatges en l'eixample com en aquells conjunts residencials, que no són obra d'institucions i patronats.

Ja no eren empreses d'àmbit local sinó superior i molt especialment les trobàvem en les actuacions de tipus turístic i residencial com les hoteleres, les "torres" de Can Catarineu, o en les actuacions de densificació del nucli antic -vores del nucli, Riera, i front marítim- junt a les empreses constructores locals, les quals –a més de construir per a tercers- també

actuaven aquí com a immobiliària, mitjançant el mecanisme de la permuta.

b) Les antigues empreses urbanitzadores.-

Un altre cas era el dels agents de les "urbanitzacions". En un principi foren més uns ens de compra-venda de terrenys, que no pas una empresa immobiliària. Normalment, es tractava d'una persona -o unes quantes d'associades- que compraven una finca rústica -o diverses parts d'elles- i la parcel·laven, després d'obrir els mínims carrers per tal d'aconseguir que l'Ajuntament donés les llicències d'edificació. Aquestes societats o promotors individuals es van anar transformant en empreses immobiliàries a mesura que la Administració va anar exigint més condicions per a la concessió de les llicències. Les darreres empreses urbanitzadores que trobem, són ja les mateixes empreses que alhora promouen una part de l'edificació del sector (o tota, si l'actuació és petita).

c- Els patronats i les entitats d'obra social.

Fora impossible d'entendre la dinàmica del creixement d'Arenys de Mar sense conèixer, per exemple, la importància del Patronat de Vivendes Santa Maria i la efectivitat social de les seves actuacions –que ja hem descrit al capítol corresponent- Aquest Patronat estava relacionat amb les branques socials de les institucions

religioses locals.

Pel que fa a entitats promotores de tipus gremial, tenim el cas de l'única actuació feta els anys 60 per l'"Obra Sindical del Hogar", promoguda, de fet, per a la Confraria de Pescadors.

En darrer lloc cal recordar l'existència, com a promotor, de la "Caixa de Pensions", en les seves actuacions, primer amb l'edifici de la Riera, i després amb el Grup Sagrada Família.

5.3.4.- LES ENTITATS URBANÍSTIQUES COL-LABORADORES.

Per a l'execució dels sectors d'urbanització des del planejament general del 82 -ja fossin unitats d'actuació en sòl urbà o sectors de sòl urbanitzable, calia que els agents urbanístics s'adequessin a les figures que, per a les Entitats Urbanístiques Col·laboradores, regula la legislació urbanística.

Aviat es va veure que això, en molts casos, no resultaria fàcil. De fet, l'existència, encara, de molt de sostre edificable en sòls urbans no subjectes a cap unitat d'actuació, o l'existència d'unitats d'actuació de propietari únic, va permetre que els agents urbanístics que operaven a Arenys de Mar, defugissin d'entrar en el terreny de les reparcel·lacions.

A partir dels 90, però, amb el inici dels forts creixements urbanístics que van donar lloc a la bombolla immobiliària, comencen les constitucions de Juntes de Compensació per al desenvolupament dels nous sectors a urbanitzar.

a) - Les Juntes de Compensació.-

Les juntes de compensació són, doncs, els agents urbanístics previstos per la vigent legislació, per a desenvolupar els plans parcials dels Sectors de Sòl Urbanitzable -i les Unitats d'Actuació en Sòl Urbà- per la iniciativa privada. mitjançant les corresponents Bases d'Actuació

Es constitueixen d'acord amb uns Estatuts, degudament aprovats per la majoria absoluta de la propietat del sector a urbanitzar, i per l'Ajuntament i s'inscriuen al Registre de Entitats

Urbanístiques Col·laboradores de la Generalitat.

Utilitzen com a instruments el Projecte de Compensació per a reparcel·lar i el Projecte de Urbanització per a les obres d'implantació de serveis.

La manca de tradició d'aquest tipus de societats i les llacunes que deixava la Llei fins els anys 90 per a que la seva gestió fos eficaç va dificultar llur constitució. Aquest retard en la constitució de les juntes de compensació, als anys 80, també s'explicava pel fet que, així com abans eren els promotors els que triaven -segons les condicions favorables o no- l'àmbit dels sòls a urbanitzar, ara eren els plans generals els qui els determinaven, teòricament ja per raons alienes als interessos de la propietat qualificada. Si tenim en compte que una Junta de Compensació és, de fet, una autèntica empresa urbanitzadora, resulta que la programació d'un Sector de Sòl Urbanitzable converteix en empresaris a la força a tot un conjunt de propietaris que res han tingut mai a veure amb una empresa immobiliària. Les dificultats només desapareixen quan la majoria absoluta del sòl del sector està en mans de particulars o d'empreses amb capacitat d'actuació immobiliària suficient com per a -sigui per compra- vendes, sigui pel mecanisme de la permuta- aconseguir adherir de bon grat el cent per cent del sòl a la Junta.

La constitució d'una Junta de Compensació, requereix la majoria absoluta de la propietat del sol, que

obligarà a la resta de propietaris a la seva incorporació. Això fa que en les Unitats d'actuació en sòls urbans mes o menys consolidats, aquesta constitució sigui impossible, a causa de les diferències d'interessos que realment sempre hi ha entre els diferents tipus de propietaris de sòl de la unitat d'actuació. Això fa que en aquests tipus de sòls el Sistema d'Actuació per Compensació sigui inviable i s'hagi de canviar pel de Cooperació, prenent la iniciativa l'Ajuntament.

b) Les Comunitats de Propietaris i els Ens de Conservació.-

Les "urbanitzacions" s'organitzaven pel seu manteniment -i algunes s'organitzen encara- en societats civils de Comunitats o associacions de propietaris, que succeïen al promotor en el mateix àmbit de la promoció.

Es evident que aquestes societats civils s'han de transformar i constituir-se en les Entitats Urbanístiques de Conservació, regulades per la legislació urbanística.

Aquestes societats civils, amb tot, han pres actituds molt diferents segons si han tingut problemes amb els serveis que administren -l'abastament d'aigua, per exemple- o si no els han tingut.

Però el fet que totes hagin estat abandonades per l'Ajuntament a la seva sort va fomentar el caràcter privatitzador i segregacionista de les "urbanitzacions". No era estrany fins fa ben poc trobar a l'entrada de la urbanització un cartell anunciant el sector com a "propietat privada" (5).

5.3.5.- ALTRES AGENTS URBANÍSTICS PER A LES ACTUACIONS

A banda de la propietat del sòl, el component més important d'una promoció, és la construcció d'allò que es promou i aquesta és la funció de les empreses constructores.

En principi les empreses constructores són societats destinades professionalment només a la construcció d'edificis o a la obra urbanitzadora, per encàrrec de tercers.

A voltes, però, les empreses constructores es confonen amb les promotores, sigui formant una societat per una sola promoció, sigui de forma permanent per a totes les promocions constituint aleshores un societat constrictora-immobiliària.

Altres agents per a les actuacions són

les societats professionals tècniques i de gestió., com els despatxos professionals d'arquitectura i enginyeria, els dedicats al "management" o els agents de la propietat immobiliària. Aquestes societats acostumen a ser complementaries se les societats promotores, però, a voltes, les poden arribar a substituir.

Per últim tenim un agent de les actuacions que resulta decisiu per a la seva viabilitat. Es tracta de les entitats financeres la extralimitació de les funcions que els són -o haurien de ser- pròpies, es prou coneguda en la formació de la bobolla immobiliària de principis de segle i l'administració del seu esclat des del 2008.

5.4.- L'ACCIÓ POLÍTICA I SOCIAL.

Es evident que, tota actuació que té incidència en la forma de la ciutat i del territori, està avalada per algun dret, el qual té, alhora, un substrat ideològic. L'entramat legislatiu pel qual es mouen les actuacions urbanístiques quasi sempre crea situacions i propostes divergents atesa la diversitat d'interessos que conflueixen en un mateix territori. Aquestes divergències jurídiques són sempre resoltes en el sentit de la ideologia que en aquell moment està realment més assentada en els diferents poders, ja siguin de l'esfera política o de l'anomenada "societat civil".

En la ressenya històrica del primer capítol, hem intentat explicar el context social de la formació de la vila. Potser, per poder situar socialment les actuacions del darrer mig segle –que han alterat profundament l'estructura territorial del municipi- cal ara que fem un lleuger repàs a l'evolució seguida pel "poder" a la Vila, en aquest darrer període.

a) FINS LA POSTGUERRA.-

Es evident que durant la postguerra la ideologia que domina en tot l'estat espanyol es basa en l'autarquia i el "restabliment de l'ordre antic". Es restableix, doncs, el tradicional sentit de propietat -que només s'havia suspès durant els curts períodes revolucionaris de la Guerra Civil-, es retornen les propietats confiscades i es refà el Registre de la Propietat incendiada.

Durant l'època republicana Arenys de Mar s'havia caracteritzat per la seva afinitat amb les ideologies polítiques catalanistes conservadores -la qual cosa implicava una forta implantació de la "Lliga"-. Això fa que el trauma ideològic de la postguerra- al marge de les discrepàncies que poguessin sorgir entre Ajuntament i "Falange", en el que més es va fer sentir fou en aquesta vessant nacionalista. El minso poder local es redossava en les

velles famílies que foren prestigioses en l'època monàrquica i en les institucions religioses afins a la Parròquia, mentre que el que restava de catalanisme s'havia refugiat a l'entorn del Convent dels Caputxins.

Ferrer Calbetó fou alcalde fins als primers cinquanta en què podem considerar acabada aquesta època. La postguerra, doncs, fou una època de pobresa material i cultural en la qual el que més interessava era la reconstrucció de les desfetes de la guerra. Però hi apreciem una represa d'actuacions interrompudes que havien estat més o menys iniciades a l'època republicana. Es el cas de les "Escuelas Nacionales" -als terrenys de can Pí - Xifré-, les Cases Barates dels carrers de Sant Ramon i Sant Gabriel, i la més important:, el port. Tot plegat ens fa pensar que l'Ajuntament d'Arenys de Mar, no tenia un mal lloc en les estructures reals del poder d'aquell règim polític, en una època en què l'activitat urbanística del sector privat era quasi nul·la.

b) L'ÈPOCA DEL "DESARROLLO".- A partir dels anys cinquanta el país entra en una època de desenvolupament econòmic, marcada pels moviments migratoris des de les regions de l'Estat més estancades en una estructura rural, cap a les àrees amb un ja fort procés d'urbanització, motivat per la industrialització o pel turisme². Es l'època de la rauxa en el sector de la construcció però, també, la de l'aparició -amb poc ressò- de la primera Llei del Sòl, el 1956.

A Arenys de Mar, aquesta època "desarrollista" es manifesta

² Per a la vessant econòmica d'aquesta època -i les altres- podem remetre'ns a la ponència de Joan Trullén i Thomas "Model econòmic i ordenació del territori. Economia i territori: de la crisi a l'expansió" del Congrés d'Urbanisme i Territori de Catalunya de 1990.

intensament a la segona meitat dels anys cinquanta i en tots els seixanta i, durant els anys que dura, es realitzen, com ja hem vist, totes les actuacions urbanístiques que, per bé o per mal, més configuren l'estructura territorial i urbana que avui encara tenim. Es l'època de les "urbanitzacions", que sorgeixen com a resultat d'una demanda de segona residència -com a reacció a un mal digerit procés d'urbanització d'una societat encara amb esperit rural-, induïda per una economia de consum i esperonada per la il·lusió d'una fugida de la deshumanització i degradació de la gran ciutat d'aleshores³.

Ideològicament, és una època contraposada a la anterior, en la qual, la il·lusió en una moderna societat de consum i lleure, va escombrar molts dels valors tradicionals -bons i dolents- de la societat civil de la Vila. Es l'època de l'alcalde Doy, havent tingut una etapa latent durant els cinquanta amb l'advocat i historiador Pons i Guri d'alcalde, quan aquest encara defensava -ja quasi en solitari- la idea -sens dubte culta- de conservar l'Arenys històric en contra d'alguns dels signes urbanístics de modernitat.

c) L'ÈPOCA DE LA TRANSICÓ.- Durant els anys setanta es produeix en tot el país una presa de consciència de la gravetat de les repercussions socials dels problemes urbanístics, que es barreja amb les preses de posició política del final de la dictadura i de la transició democràtica.

Malgrat l'aparició de la reforma de la Llei del Sòl l'any 76, aquesta presa de consciència urbanística no pren forma fins a l'arribada dels ajuntaments democràtics, el 1979 i de les competències urbanístiques a la

Generalitat, que fa que s'iniciï, els vuitanta, la massiva revisió del planejament general a Catalunya.

A Arenys de Mar, els setanta -amb l'alcalde Salmeron-, va ser una època de transició urbanísticament vacil·lant i expectant, cosa d'altra banda lògica ja que es preveia que els ajuntaments que sorgissin del nou sistema polític voldrien revisar el model de ciutat. No oblidem que la transició política coincideix amb la dura crisi econòmica iniciada amb la crisi del petroli del 73 i que, a casa nostra, va durar fins ben entrats els 80

d) LA PRIMERA ÈPOCA DE LA DEMOCRÀCIA.

Els vuitanta són ja l'època que, a l'efecte d'aquest treball, considerem ja actual i comencen amb una forta il·lusió, dels nous ajuntaments, en el redreçament urbanístic de la població, creient que es podia aconseguir amb la simple revisió del planejament. Ben aviat es va veure que això no és així i començà el llarg i vacil·lant procés d'assimilació de les regles de joc de l'urbanisme modern que, com veiem en aquest treball, no va concloure fins ben entrats els anys noranta.

A Arenys de Mar fou l'època dels governs convergents de Joan Enric Garcia (1979-83) i de Fidel Solé (1983-87) seguits dels dos mandats socialistes de Ignasi Moreno (1987-1991 i 1991-1995),

A Catalunya en general aquesta és l'època de la seva modernització urbanística més reeixida. Barcelona, amb la operació olímpica canvia del tot el seu aspecte mentre tota la corona de ciutats mitjanes -Mataró, Granollers, Sabadell, etc- desenvolupen uns forts creixements ben planejats i executats. Arenys de Mar, però, encara no participa d'aquest moviment urbanístic del país.

La barroeria de les actuacions urbanístiques de la història recent, va

³ Vegeu "El paraíso de las urbanizaciones", Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, núm. 98, setembre-octubre 1973.

crear en la població d'Arenys de Mar, un sentiment de romanticisme respecte del seu passat i de refús de tot el que sonés a actuació urbanística moderna.

Encara avui, qualsevol dels necessaris projectes d'infraestructures o equipaments, pendents de realització, en el moment d'anar a executar-los tenen d'entrada un moviment d'oposició quasi sempre basat en arguments pseudo-ecologistes o pseudo-culturals, que acostumen a ser aprofitats pels agents urbanístics responsables, per retardar, o no fer les actuacions que tenen encomanades -variants de carreteres, cobriment de la Riera,- recosit viari del teixit urbà, etc.-

e) LES DARRERES ÈPOQUES

Al 1992, el país torna a caure en una crisi econòmica no tan forta ni tan llarga com la dels 70. Un cop superada la crisi el país entra en un real canvi d'època, identificable per els avenços en la "societat de la informació" -gràcies a les noves tecnologies-, i per la , la forta expansió econòmica excessivament basada, a casa nostra amb els joc financer-immobiliari.

A arenys de Mar, és la època del mandats alternatius de CIU amb

l'alcalde Miquel Rubirola, de 1995 a1999, a continuació, el primer tripartit amb els alcalde Santiago Fontbona i Joaquim Ponsarnau , del 1999 al 2003 i altre cop CIU, del 2003 al 2007 també amb l'alcalde Rubirola.

En aquesta època, si que arriben les actuacions en infraestructures a Arenys de Mar, És l'època de la construcció de l'autopista, del cobriment de la Riera, de la regeneració de platges i també de la realització de totes les actuacions pel desenvolupament dels sectors urbanitzables –especialment els de llevant- inicialment gestionats en la dècada anterior.

A partir del 2007, el país cau en la crisi actual que paralitza totes les actuacions urbanístiques i immobiliàries iniciades i no acabades.

Coincideix amb el govern del segón tripartit amb l'alcalde Ramon Vinyes (2007-2011) i amb l'actual de CIU amb l'alcalde convergent Estanis Fors.

Malgrat tot, poc a poc es van acabant les actuacions urbanístiques i immobiliàries iniciades i es fan obres de reurbanització parcials però tan oportunes com les de la Riera en la part del nucli antic.

5.5.-LES ACTUACIONS DE L'ADMINISTRACIÓ DE JUSTÍCIA.

Qualsevol conflicte generat per actuacions urbanístiques, un cop esgota la via administrativa, inicia la judicial. El tema és, per tant, en última instància arbitrat per les corresponents instàncies de l'Administració de Justícia que alhora assenta, amb més o menys rang, una jurisprudència la qual condiona la manera d'actuar dels diferents agents dels metabolisme territorial i urbà.

De fet, la majoria de conflictes sobre edificació i activitats que s'han donat entre particulars, si bé han anat per la via civil, han tingut l'origen en l'ambigüitat o les contradiccions d'algunes actuacions urbanístiques. Són les que hem anat comentant en parlar, sobretot d'urbanitzacions.

A Arenys de Mar, dels conflictes haguts entre els particulars i l'Ajuntament, la majoria han estat per raons econòmiques, però altres han estat relacionats amb llicències d'obra o d'activitats

Els contenciosos -a nivell judicial- entre administracions, són escassos, ja que la tendència en aquest tipus de conflictes ha estat sempre el resoldre'ls -quan s'han resolt- per la via política.

Darrerament amb la creació de la fiscalia anticorrupció hi ha hagut un allau de processos oberts per a les actuacions urbanístiques fetes durant l'època de la bombolla immobiliària, cap dels quals ha afectat directament a Arenys de Mar, malgrat les investigacions realitzades a resultes de l'anomenat "cas Pretòria"

Però malgrat que aquestes actuacions de l'administració de justícia, quasi mai afecten directament a les actuacions urbanístiques investigades en si mateixes, si que ho fan indirectament per l'espectacle mediàtic que es mou en torn d'elles al qual el polític en son tan sensibles.

5.6. ALTRES INFLUÈNCIES EN LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES.

Si bé és la acció política i judicial la que determina, bàsicament, el què, el com i el quan de les actuacions urbanístiques, no podem passar per alt el paper de les associacions de veïns, plataformes reivindicatives en pro o en contra de actuacions concretes i altres grups de pressió, permanents o ocasionals.

Tampoc podem passar per alt, el paper de la premsa i els mitjans de comunicació audiovisuals per que fa al seguiment de dita acció política i judicial la qual influeix tan en l'entramat legislatiu com en el propi planejament

**IV- SÍNTESI DE
L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA D'ARENYS DE MAR**

6 - EL METABOLISME TERRITORIAL I URBÀ D'ARENYS DE MAR.

6.1.- EL METABOLISME URBÀ I LA PERMANÈNCIA DELS ELEMENTS.

Les imatges territorials i urbanes d'una població, no son estàtiques sinó que evolucionen transformant-se en el temps, en un procés que nosaltres en diem "metabolisme" territorial i urbà.¹

Per aproximar-nos a la comprensió, d'aquest "metabolisme" cal que, en primer lloc, ens plantejem quins són els components de cada imatge "instantània" de la ciutat i el territori observat en cada època. Un cop definits, en observar la successió d'imatges de les distintes èpoques veurem com cada un d'aquests components té un ritme de transformació diferent.

Efectivament, hi ha uns components amb un marcat caràcter de permanència temporal -traçats viaris, massa residencial, etc.- mentre que n'hi ha d'altres que evolucionen molt més ràpidament.

Si passem revista a quins són els components de la forma territorial i urbana en el cas que estem estudiant -seguint la forma d'anàlisi urbanística tradicional² en una primera aproximació, deduïda de l'anàlisi que hem fet, podríem dir que els principals components físics urbanístics del fet urbà estudiat serien: el medi natural, les traces viàries, la parcel·lació i

l'edificació -també les instal·lacions i el mobiliari urbà-, que es corresponien amb els usos i activitats agrícola, industrial, residencial, comercial, hotel·ler, sòcio-cultural, administrativa i defensiva-, de transport i comunicació, esportiva i lúdica i, lògicament, també de serveis urbans.

La substitució o permanència dels components físics de la ciutat i del seu territori, es produeix, no tan que per la seva durabilitat o solidesa com per la seva capacitat d'adaptació a l'evolució dels usos i activitats.

Així, la permanència de molts elements físics valuosos s'ha aconseguit canviant l'ús que els ha esdevingut anacrònic, per un de nou més actual i adient. Per contra, la permanència forçada d'usos en evolució en un emplaçament fix comporta quasi sempre la substitució de l'edifici o instal·lació. Aquesta ha estat la causa de la pèrdua de molt de patrimoni històric-artístic i urbà.

Al llarg de l'anàlisi d'aquest treball, hem anat veient tot un seguit d'actuacions que han anat canviant la forma física d'Arenys de Mar al llarg del temps i ens hem interessat, no només per la forma dels seus elements en un determinat moment, sinó per les seves successives formes adquirides, tot plantejant-nos el "què", el "qui" i el "com" d'aquelles actuacions.

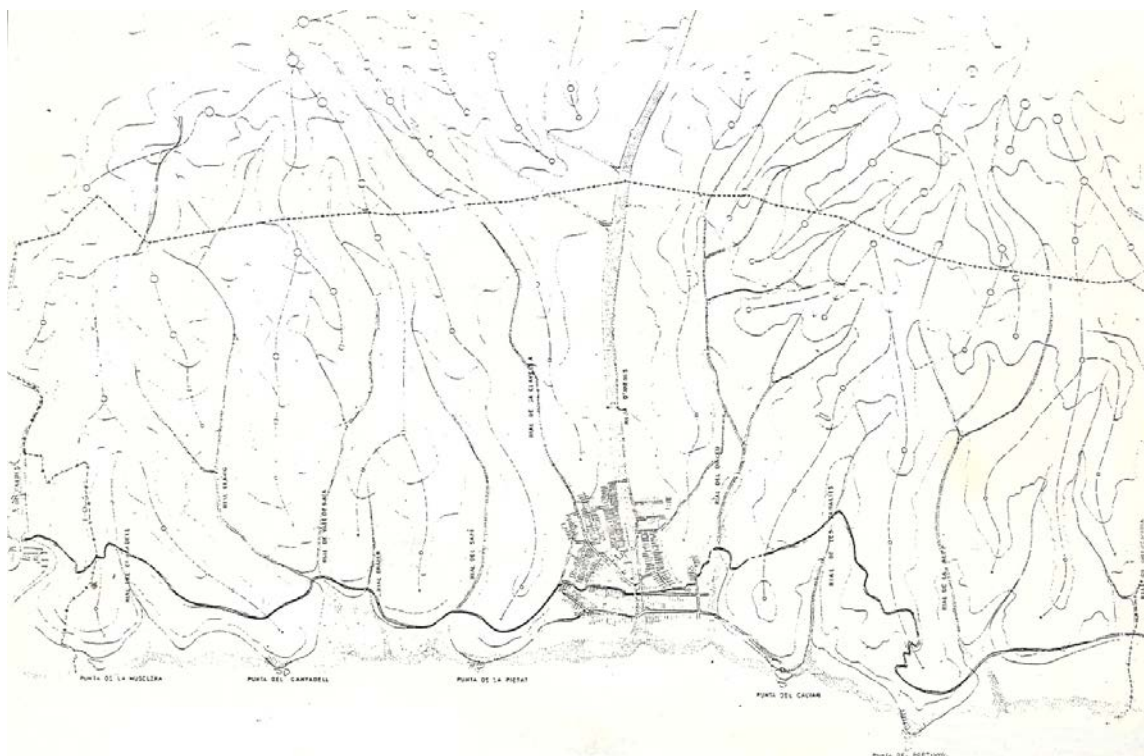
Vegem ara com s'han produït aquestes transformacions al llarg del temps al territori estudiat.

¹ Cal remarcar que el terme "metabolisme" s'ha emprat en aquest sentit, ja descrit a la introducció d'aquesta tesi, i no com l'empra Abel Walman a "El metabolismo de las ciudades", on el mot es refereix a les aigües i a l'aire urbans ("La Ciudad", Scientific American. Vegeu bibliografia).

² No podem decantar-nos massa de la tradició de l'anàlisi urbanística italiana malgrat no tractar-se d'una població amb una mida ni amb una component històrica tan forta com les que autors com Rossi o Cerassi han analitzat en la seves obres més conegudes: Aldo Rossi: "La arquitectura de la ciudad". Maurice Cerassi: "El espacio colectivo de la ciudad".

6.2.- EL METABOLISME URBÀ D'ARENYS DE MAR.

6.2.1.- L'ARENYS DE LES PRIMERES ÈPOQUES.-



- La formació del nucli antic d'Arenys de Mar.-

En iniciar l'anàlisi de les successives actuacions que han anat configurant Arenys de Mar al llarg del temps, hem vist que partíem d'un medi natural fortament determinant, amb una clara imatge de "costa brava": turons lliurant-se al mar i cales entre ells.

Sobre un turó, el primer poblat, en posició defensiva: el poblat ibèric de la "Torre dels Encantats".

La "pau romana" transforma els assentaments de la població cap a un model de tipus disseminat que, malgrat la crisi de l'imperi i els canvis de època posteriors, ben segur és el que més o menys es mantindrà fins la fi de l'edat mitjana. El mar és la gran via de comunicació i les platges de les cales, els ports. Les vil·les s'assenten a costat del camí transversal i accedeixen al mar pels rials o vies paral·leles.

Però, el fet és que no podem

començar a parlar del "poblat de mar" amb un mínim de fonament fins al segle XV, amb la consolidació dels subnuclis dits Sa Boada i Es Caravar, els quals donarien lloc, el segle XVI a la parròquia de Santa Maria d'Arenys.

Cal ara que intentem recomposar l'estructura urbana de l'Arenys de Mar del segle XVI, amb el que en sabem d'ell i que hem explicat a la primera part d'aquest treball. El medi natural no ha estat encara fonamentalment alterat. El delta de la riera d'Arenys té els subnuclis originals ja consolidats i més o menys relligats a base d'actuacions parcel·latòries. La gran via de comunicació i transport és el mar -l'equivalent a les nostres actuals autopistes- mentre que les comunicacions amb l'interior continuen fent-se pels sorrals de la Riera i dels rials. Cada cop pren, però, més importància el camí Ral que transcorre paral·lel al mar, de turó a turó.

Aquest camí Ral, que es desplaçarà més cap a ran de mar en avançar la línia de costa, és el que genera els carrers urbans per excel·lència. Per contra, platges i riera són, malgrat ser les vertaderes vies de transport supramunicipal autèntiques "esquenes" urbanes.

Això no és cap cas excepcional en aquella època. Tan la costa com la Riera són accidents naturals massa potents per poder dominar les seves revoltes amb els pocs mitjans disponibles per a les elementals actuacions urbanístiques de l'època. De fet, el que es procura és treure el màxim partit dels accidents naturals i no pas alterar-los, i, en aquest sentit les platges de les cales constituïen el millor espai per a la indústria i el comerç naval de l'època. Això però, no treu que ja es realitzin moltes obres de protecció -esperons i travessos- que iniciaven el domini d'aquests elements naturals, fins a la seva futura recuperació com a espais urbans, especialment pel que fa a la Riera.

Al marge de les masies isolades -com la que ens resta de mas Taixonera de les Doedes- tenim la massa residencial formada, en primer lloc, per les cases més o menys senyoriales assentades, sobretot, entorn del carrer d'Avall, bastides amb tipologies semblants a les de les masies i, en segon lloc, la formada per les cases de cos, assentades a les parcel·lacions i que creixen orgànicament, tal com hem explicat al capítol corresponent.

Els puntals de tota l'estructura urbana són les torres de defensa i, per descomptat, la Parròquia, centre de gravetat de tot el sistema urbà, encara polinuclear.

Les actuacions que donen lloc a aquesta estructura urbana son -a

nivell privat- totes les parcel·lacions - fetes en resposta a la demanda de sòl per donar habitatge a l'accelerat creixement de la població- amb les corresponents obertures de carrers i, construcció de les cases així com també alguna fortificació.

Però són, precisament, les fortificacions -aquesta infraestructura de defensa formada per les torres i els edificis fortificats-, les principals actuacions de la Universitat de la Vil·la, és a dir, les actuacions que avui anomenaríem "municipals". Sembla provat que les administracions superiors de l'època es desentenen d'aquestes actuacions.

L'actuació cent per cent significativa del col·lectiu local és, però, l'Església Parroquial. Aquest edifici era, en molts sentits, la seva seu, palau i fortalesa.

Així doncs, en no tenir notícia d'actuacions urbanístiques supramunicipals notòries, podem afirmar que Arenys de Mar neix i creix com a resposta a les seves necessitats urbanes generades, sobretot, per les activitats marítimes. Entre elles, potser la més determinant per a l'estructura urbana, fou la de defensa de la pirateria, estimulada per l'enriquiment derivat, precisament, d'aquesta mateixa activitat marítima.

L'únic suport físic és el medi natural i els agents urbanístics: els seus habitants, els senyors i el propi col·lectiu del poblat.

Els instruments usats són els derivats de l'entramat jurídic de l'administració encara feudal de l'època i, especialment, de l'administració eclesiàstica. Els instruments tècnics, però, si bé són molt primaris, no són gaire diferents dels actuals: - parcel·lacions per la distribució del sòl i projectes per a les edificacions-.

6.2.2.- L'ARENYS DEL SEGLE XVIII.-



- Gravat d'Arenys de Mar al final del sgle XVIII.-

Passem ara a examinar l'Arenys del segle XVIII. Les parcel·lacions han continuat fins a connectar la part de sobre Sa Boada amb Sa Voga en haver-se obert i consolidat els carrers del Tossal i part del d'en Titus, al marge dret del rial de Sa Clavella, els de Sant Josep, Sant Jaume i Sant Ramon, a l'entorn de l'hospital de Sant Jaume, situat al carrer de l'Església.

Amb la mateixa tònica de creixement riera amunt -sobre els plans dels seus marges- trobem les parcel·lacions - amb els carrers perpendiculars a la Riera- dels carrers de Sant Francesc, Nou, de la Font i de la Bomba, tots ells al marge esquerre de la Riera, sota la "plana del Paradís" on hi trobem assentat el primitiu Convent dels Caputxins.

Fixem-nos que ara, els punts de referència de les barrades ja no són les torres de defensa -que encara estan dempeus- sinó el que avui en diríem "equipaments públics". Fins la Casa Consistorial, que estava a "la Fortalesa" -avall de la Riera, ran del mar- s'ha traslladat a l'edifici de "l'Hostal", on encara hi roman.

Però la transformació més important la trobem a la Riera, on les parcel·les que li donaven l'esquena, han començat a girar donant-li llur façana principal. De fet, era inevitable que aquest gran eix central de creixement i comunicacions, acabés trobant alguna forma d'adaptació a la funció urbana, protegida per petites però constants actuacions d'infraestructura. El procés d'urbanització de la Riera, havia començat i era ja irreversible.

Podem també començar a parlar d'una "infraestructura supramunicipal" en el cas del camí Ral, que transcorre per les cotes baixes dels turons, ran de mar. Fins i tot s'intenta traslladar la seva traça més cap a la vora del mar - en el tram on travessava el nucli urbà- si bé l'envergadura de l'obra no és encara suficient per a suportar les investides dels temporals.

El front marítim no ha tingut encara el mateix procés de transformació de la Riera. Malgrat la presència del camí Ral, el mar continua essent la principal via de comunicació o, almenys, de transport. Les platges, amb més

extensió -per el increment d'aportacions de sorres -a causa de l'augment de rompudes de l'època- són les principals zones "industrials i comercials" de la Vila -mestrances, oficis auxiliars, dipòsits de material, escar, pesca, etc.-.

Això fa que l'eix transversal urbà continuï essent el dels carrers Ample - d'Avall -ara del tot convertits en camí Ral- i que s'hagi consolidat el seu costat mar encara sense donar façana al front marítim.

Les rompudes abasten tot el terme municipal. Això, però, no implica l'existència, encara, d'una nombrosa disseminació de masies, car la majoria de les cases dels agricultors les

trobem al nucli urbà.

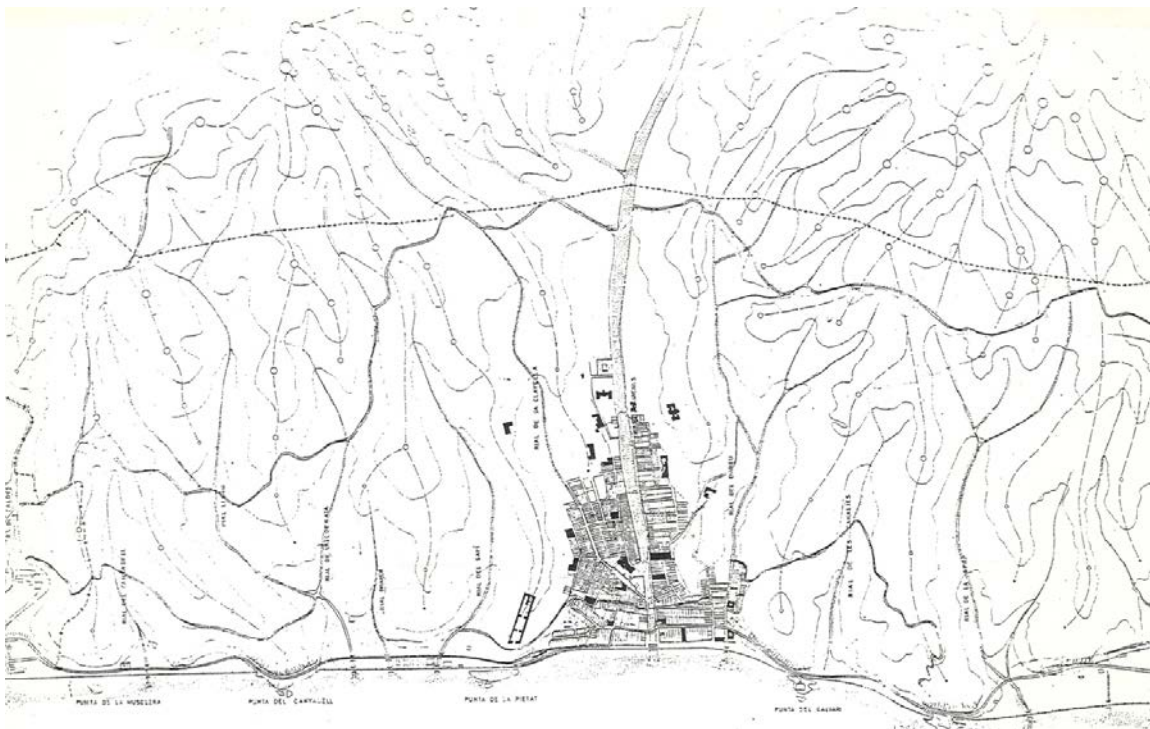
Pel que fa als agents urbanístics i als seus instruments, podem començar a parlar d'obra pública supramunicipal, almenys pel que fa al Camí Ral, del qual podem dir que té un procés d'adaptació interactiu amb el teixit urbà.

Altres actuacions que podríem considerar, fins un cert punt, del tipus supramunicipal, serien les dels assentaments d'institucions d'àmbit superior a la Vila com és el cas de la comunitat religiosa dels Caputxins. Les restants actuacions -la majoria- continuen essent de particulars o del col·lectiu municipal.

6.2.3.- "SINERA"



- El mercat de la Riera, el 1898.-



- Arenys de Mar a la primera meitat del segle XX.-

Situem-nos, ara, a l'Arenys de Mar d'abans –i el immediatament després- de l'última guerra civil. Es tracta de la "Sinera" utilitzada per Salvador Espriu com a paradigma de població catalana de l'època, en la seva obra

La vella estructura urbana, s'ha adequat a la ciutat burgesa decimonònica, sense creixements però sí amb transformacions.



- La Riera, a començaments del segle XX.-



- El Passeig de Mar a començaments del segle XX.—



- El Passeig de Mar el 1923.-

La línia de costa continua essent el suport de les comunicacions i dels transports, si bé, ara no tant pel mar com, sobretot, pel nou medi del ferrocarril i, per la carretera general.

La casa burgesa no només ha ennoblit els "quatre carrers" origen de la Vila -d'Amunt, d'Avall, de la Parera i Ample- sinó que ha convertit la Riera i part del front marítim, en magnífics passeigs a base d'actuar en franges de sòl que havien estat marginals.

Els darrers creixements, a la part alta de la Riera, han continuat essent amb parcel·lacions com les del segle XVI, amb els carrers paral·lels a la Riera, però ja desdoblant directament les parcel·les i edificant amb front a la Riera.

S'ha format una primera corona d'assentaments industrials del tot inserits en els teixits urbans, tant pel que fa als de les parts altes de la Riera com als de l'àrea del rial del Bareu. A ponent, però, aquests assentaments es donen cap a "la

Corderia"³ saltant el turó de la Pietat - o del Cementiri-.

En darrer lloc veiem com s'ha format tot l'ample cinturó periurbà de convents i d'institucions que tanta importància tindrà, a partir d'ara, en l'evolució de l'estructura urbana.

Les vinyes a les parts altes i les hortes a les parts baixes, junt als rials, cobreixen la totalitat del territori municipal, amb un fortíssim increment de les "cases de pagès" disseminades, assentades sobre els corresponents terrenys de conreu.

Podem, doncs, afirmar que la "Sinera" cantada per Espriu fou el resultat d'un seguit d'actuacions que, amb encert o no, obeïen, encara, a la lògica dels interessos locals amb l'únic gran condicionant del dominant medi físic. Tanmateix, contenia els ingredients necessaris per a desenvolupar una població d'una qualitat urbanística i ambiental notable.

No obstant això, aquesta "Sinera" ja presentava els primers símptomes del mal que sofriria posteriorment, quan, paradoxalment, amb les modernes actuacions supramunicipals del ferrocarril i de la progressiva conversió del vell "Camí Ral" en "Carretera Nacional II", el es va iniciar la posterior distorsió del model d'una població lligada al mar des del seu origen.

³ La Corderia -fabricació de cordes, bàsicament per a la construcció naval- donà nom fins al segle passat als terrenys litorals compresos entre el rial del Sapí i el rial Llar

6.2.4.- L'ARENYS DELS 80



- L'estructura de l'arenys dels anys 80,-



- Foto aèria d'Arenys de Mar de 1980.-



- Ortofoto d'Arenys de Mar de 1980.-

Passem ara revista als importants canvis de l'estructura urbana de l'Arenys de la segona meitat del segle XX, respecte de la de la postguerra, com a resultat de les actuacions estudiades al llarg d'aquest treball.



- Foto aèria d'Arenys de Mar de 1988.

La infraestructura viària principal de suport la constituïa, encara, la "T"

formada per la carretera N-II i el ferrocarril a la línia de la costa, i la carretera B-511 a l'eix de la Riera.

El nucli antic el trobem transformat en dos sentits. El primer, en la línia dels anys seixanta i setanta, amb les cases de cós convertides en "miniblocs" de pisos, com a efecte de la densificació. El segon fou el de l'adaptació a l'automòbil de la vella tipologia de casa de cós en convertir la planta baixa en garatge.

Els fronts marítim i la Riera, transformats en cases de pisos en altura, tenen però, la singularitat que, en no poder tenir entrada d'automòbils -a causa de les rierades i del passeig en un cas i la prohibició de guals en l'altre- han vist reforçat el seu caràcter

comercial i vianant.

Aquesta revalorització comercial, recolzada en les grans voreres de la Riera i el front marítim, és una de les tantes paradoxes urbanístiques que hi ha hagut en aquests espais en tota la seva història. Recordem que comencen com a espais marginals i acaben com a espais emblemàtics i estructuradors de la Vila.



- El Passeig de Mar els anys 80.-



- La Riera als anys 80.-

Així, la impossibilitat que l'espai ocupat per aquestes voreres o passeigs, degradí a causa de tenir altres funcions de pas que no sigui la dels vianants –guals per cotxes o similars- venia donada, justament, per la permanència de les desagradables carreteres sobresaturades i la de les rierades, amb la Riera esperant el cobriment. .

Les edificacions d'aquests fronts, marítim i de la Riera, són les de més intensitat de la Vila i per tant incrementen les necessitats d'aparcament. Això convertí els seus carrers posteriors -els primitius, que varen donar origen a la parcel·lació avui desdoblada-, en els únics

accessos possibles dels automòbils a les plantes baixes o soterrànies dels edificis on s'ubiquen els aparcaments. Aquest fet, que resulta beneficiós per a l'ús cívic i comercial -façana comercial a la Riera i entrada de vehicles pel carreró del darrera- fou, per contra, destructiu de l'espai urbà tradicional d'aquests carrers - Margarides, Església, etc.- que, tal com ja s'ha dit, es caracteritzaven per la tipologia majoritària de cases amb gran portal i habitació lateral amb finestra a nivell de carrer, donant a aquest un caràcter de terrassa comunal.

Les carreteres i el ferrocarril, que en el seu dia havien estat els estructuradors de la Vila, esdevenen elements divisoris, especialment en el cas del front marítim, on la barrera formada per carretera i via desconnecta del tot la Vila del seu mar, a més de significar -en el cas del ferrocarril- un element urbanísticament degradant.

La costa també la trobem molt canviada. Ara hi ha el desitjat port, però malgrat que els habitants el senten com a molt propi, cada cop se'l veu més independent de la Vila a causa del tall de la carretera i la via abans esmentat. El seu preu territorial fou la pèrdua de les platges de ponent, en no haver-se realitzat encara, aleshores, cap actuació per a la seva recuperació.

Aquest anacronisme en els usos que ocupen el front marítim no deixa d'ésser paradoxal ja que justament el canvi dels valors en l'apreciació del territori costaner, en tan que el mar i la seva costa, que antigament només s'apreciaven com a medi de transport i font d'alimentació per la pesca, avui es consideri un valor ecològic, paisatgístic esportiu i lúdic que ha estat un dels principals motors de la recent transformació de l'estructura territorial i urbana d'aquest tipus de població..

L'eixample de la població ha repetit el model de creixement més primitiu: riera amunt, però sense donar-hi front quasi mai. El procés de conversió dels marges de la part alta de la Riera, en un passeig comercial i cívic, com a la part baixa, el tenim, als anys 80, consolidat al marge dret, però no tant al marge esquerre a causa d'alguns tipus d'ordenació que la componen així com de la seva menor densitat.

Entre el nucli antic i l'eixample roman, als anys 80, el cinturó de finques d'institucions i equipaments. Un buit urbà majoritàriament salvat de la voracitat immobiliària residencial de les dècades passades gràcies a la seva titularitat pública o, sobretot, institucional-religiosa, i que permet mantenir l'esperança en un bon model de població pel futur immediat. Li mancava, però, moltes de les connexions viàries unificadores de les diferents peces urbanes de l'entorn, la qual cosa feia que bona part d'aquest cinturó encara actues, en certa forma, com a barrera.

Les urbanitzacions d'habitatge unifamiliar aïllat més tancades en si mateixes eren les que ocupaven el rosari de turons del front marítim. Malgrat que cada cop s'anaven soldant més entre elles, encara estàvem lluny del punt en que assolissin un teixit unitari i integrat amb el nucli urbà.

Les zones turístiques i hoteleres, que ocupaven els restants deltes dels rials del territori de llevant, eren també autònomes tant respecte de la Vila com entre elles.

Els millors sòls agrícoles els trobem a llevant retirats de la línia de costa -ocupada pels càmpings allí on no està edificat-, mentre que a ponent el bosc guanya terreny a les antigues vinyes. També a ponent, ja hi trobem la zona industrial amb l'enllaç de la que hauria de ser la variant de la carretera de Sant Celoni.

De l'Arenys dels 80, hem de dir que, fora del nucli i del seu eixample, la resta dels sectors urbans eren autònoms i només connectats entre ells i amb el sistema comarcal -o millor metropolità- per la tan sobrecarregada carretera general N-II.

El profund canvi de l'estructura territorial urbana, a la segona meitat del segle XX, el feu possible, com ja és sabut, els nous sistemes de serveis i comunicació de tota mena, però, sobretot, fou el resultat de l'impacte de l'automòbil particular en la nostra cultura.

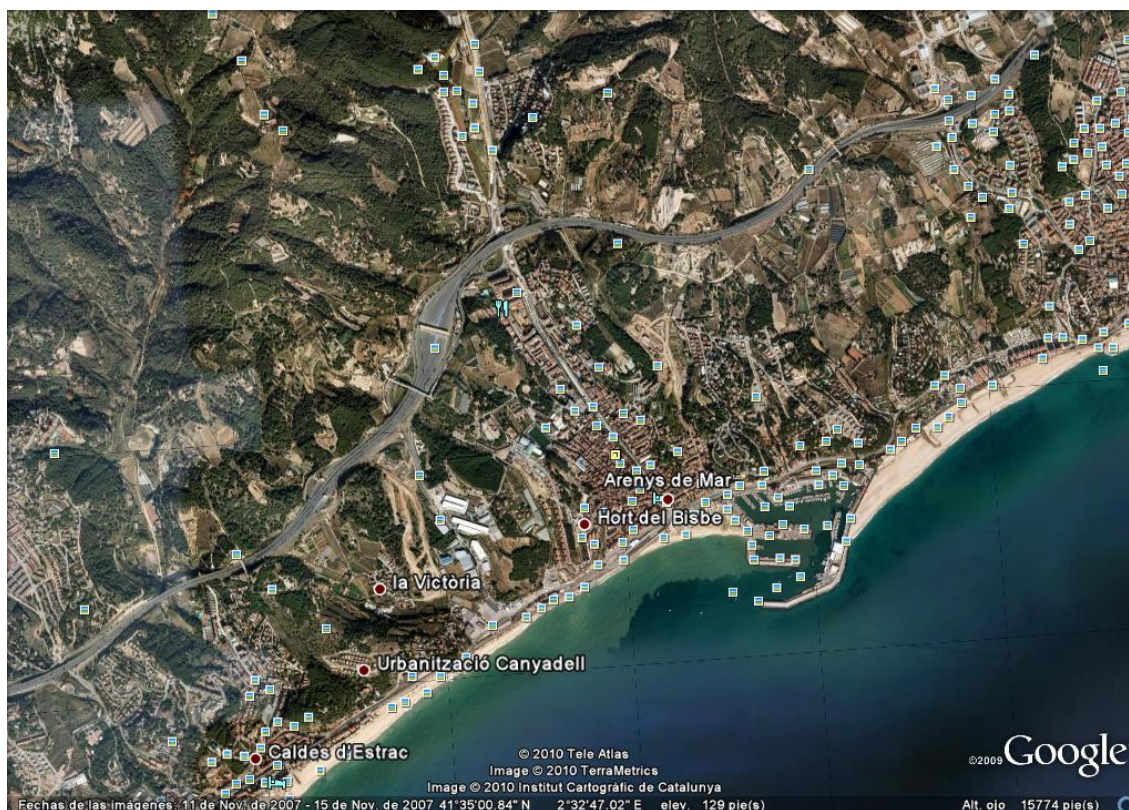
La pèrdua dels camins rurals i la continuïtat d'activitats urbanes o periurbanes a les vores de les poques vies públiques d'aleshores, feien cada cop més difícil la percepció del territori i, fins i tot, de la pròpia estructura urbana que hem descrit.

Si fem, ara, una lectura en xifres de l'estructura territorial i urbana de l'Arenys del 80, veiem que, de les 654 ha. del terme municipal, 197 ha. (el 30%) ja eren ocupades per sòls reconeguts com a urbans pel Pla General del 83.⁴ Del 60% restant, 155 ha. eren sòls urbanitzables -industrials i residencials de baixa densitat-, i 303 ha. -aproximadament la meitat del terme municipal- eren no-urbanitzables.

El 4% del sòl llavors urbà, corresponia a àrees industrials, i de les residencials, un 22% corresponia al nucli antic, un altre 22% a l'eixample de la part alta de La Riera, i el 52% restant -més de la meitat del sòl urbà- corresponia a les urbanitzacions i zones turístiques costaneres perifèriques.

⁴ "Revisió i Adaptació del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar", Memòria.

6.2.5.- L'ARENYS D'AVUI



- Arenys de Mar, avui.-

Al moment d'escriure aquest treball de revisió, Arenys de Mar, des del punt de vista territorial i urbà, es veu com una població, el model de la qual, està encara, en bona part, per acabar.

Així veiem com, per que fa als grans eixos viaris, Arenys ara té els accessos rodats per l'**autopista C-32** que limita les àrees urbanes per la part alta, però la **carretera N-II roman** al seu mateix ajustat lloc del front marítim.

De la **variant de la C-61**, per ponent, només hi ha fet l'enllaç amb l'autopista i la rotonda d'enllaç amb la actual N-II, seguint fent les seves funcions el carrer central del sector industrial Valldegata Draper.

A diferència del centre metropolità de Barcelona, Arenys de Mar, com a tantes poblacions de la costa metropolitana barcelonesa, no ha pogut integrar el seu **front costaner**, en la seva trama urbana original a

causa de la manca d'actuacions en infraestructures –cònica a Catalunya- que ha fet que la variant de la N-II encara roman-hi per fer i que el ferrocarril ni es traslladi ni el permeabilitzi.

Així, romanen **el port i les platges de llevant i de ponent barrats** de la població per la via del tren –amb escassos passos per travessar-la, i per la N-II encara amb règim de “carretera nacional”, malgrat constituir la base de la **“pinta” d'eixos urbans** del territori municipal -que coincideixen amb la “pinta” de rials i rieres que aboquen al mar-

A l'**eix principal** d'aquesta “pinta”, el de **La Riera**, a la part baixa el **nucli antic** el trobem ja consolidat com a tal, per efecte d'algunes intervencions de re-urbanització –tan en carrers com en la Riera- i de l'aplicació del P.E.P.A. en les intervencions en l'edificació - amb la gradual sensibilització dels seus agents quan

als temes de protecció del patrimoni.

Els eixamples de la part alta de la Riera s'han acabat de consolidar, cada marge amb la seva tipologia –de blocs isolats al marge esquerra i de blocs entre mitgeres al dret-

L'articulació entre el nucli antic de la part baixa i els eixamples de la part alta, la constitueix el centre d'equipaments de l'entorn del Xifré –CAP, Jutjats, escoles- i els espais lliures públics de l'Asil Torrent o el Parc de Lourdes. El fet de estar encara inacabat el cobriment de la Riera en aquest tram crea, però, una certa **sensació de discontinuïtat** entre aquests dos nuclis urbans arenyencs de l'eix de la Riera.

El conjunt de les **urbanitzacions** de “ciutat jardí” **de sobre el port** –Mal Temps, Montmar i Cinc Roses per una banda i Portinyol i Portimar per l'altra, va quedar relligat amb l'execució i consolidació de **l'eix del rial de Canalies** i, tot plegat, s'ha començat a articular transversalment amb el nucli antic, amb **el nou eixample** de la plana de la part mitja de **l'eix del Bareu**.

Tot aquest **conjunt urbà de llevant**, però, penja encara massa de l'eix costaner de la N-II i, el seu metabolisme urbà, no podrà tenir tota la vitalitat que precisa fins que no disposi d'un **enllaç propi** a la sempre esperada variant de la N-II i es desenvolupin, per damunt del conjunt les actuacions urbanístiques necessàries per a configurar un veritable **eix urbà transversal** que vagi des de la Riera.

A ponent de l'eix del “Rial de la Serp” roman tot el front de campings de la platja del Cabaió que acaba amb **el conjunt d'apartaments de junt a Canet**. La urbanització “les Carolines” roman separada del conjunt ja integrat d'urbanitzacions de llevant, amb el buit urbà del turó que es troba en la “V” que formen els rials de la Serp

de les Carolines, on es troben equipaments esportius com el “Tenis Pol”.

Per ponent, **l'eix del rial del Sapí** s'ha desenvolupat i consolidat per actuacions urbanístiques en les part s mitja i alta del turó del Cementiri, lliberant d'edificació la ribera del rial en una aparent voluntat de convertir-lo en corredor verd urbà. Aquest corredor, però, no arriba pas al mar. Es trenca bruscament en arribar a la part industrial- comercial de la N-II. on ni tan sols a peu es pot arribar al mar.

A la part alta de l'eix del Sapí trobem la encara poc consolidada urbanització de “la Raureta que uneix transversalment aquest eix amb el del Bareu però queda desconnectat de la Riera pel buit urbà de sobre el parc de Lourdes. Entre Sa Clavella i Doedes.

L'eix Rial Llarg – Valldegata, ja es veu que és el que ha de substituir el que fou la Riera en el passat, quan a activitats econòmiques d'escala, en tan que és –ha de ser- el nou eix intercomarcal Arenys de Mar – Sant Celoni –Maresme – Vallès- però també està encara trencat, per manca l'acabament de la variant de la carretera B-511.

El front d'urbanitzacions costaner “Les Vil·les – Canyadell”, amb entrada el centre d'equipaments comercials de l'antiga Muvisa, malgrat el seu teòric pas vianant pel rial del canyadell, apareix desconnectat de les àrees urbanes oficialment arenyenques del Passeig marítim de Caldes per causa, com arreu, del tall transversal de la N-II i el ferrocarril.

Les urbanitzacions del marge esquerra de la part alta de la Riera de Caldes, malgrat ser del terme municipal d'Arenys de Mar constitueixen avui part del fet urbà de Caldes doncs, malgrat la permanència dels camins rurals històrics com els del “morbo” o els del Remei, no hi ha una continuïtat urbana amb les

urbanitzacions de l'eix "Rial Llarg – Valldegata- per la manca d'actuacions urbanístiques puntuals adequades.

Dels sols dits "no urbanitzables", els sols agrícoles trobem bàsicament al gran espai obert de entre Arenys i Canet per les seves millors condicions mentre que a ponent, més muntanyós, tots els sols abandonats per l'agricultura –quasi sempre vinyes-son avui pinedes.

Els canvis territorials i urbans d'Arenys de Mar, des dels anys 80 fins avui s'han realitzat, en base a la legalitat del Pla General de l 82-84 i les seves

modificacions puntuals. Del resultat, però, en podem veure que, d'aquell Pla, realment no se'n va defensar mai el model plasmat en la seva estructura general i orgànica ni hi ha hagut mai un programa d'actuacions urbanístiques integrades per progressivament anar assolint-lo.

Quasi sempre, s'ha seguit entenent el planejament com a un simple instrument fiscalitzador de les diferents iniciatives –quasi sempre del sector privat- per a actuacions urbanístiques puntuals de més o menys escala.

6.3.- EL CANVI D'ESCALA DEL FET URBÀ LITORAL.

Dins el clar procés de "metropolitanització" de la xarxa urbana global que sens dubte estem vivint el els darrers temps, a tots els països més o menys desenvolupats, Arenys de Mar, pertany a la regió metropolitana de Barcelona i, dins d'ella a la comarca costanera del Maresme, ben diferent de les del Barcelonès, baix Llobregat o Garraf.

Es molt probable que el "metabolisme urbà" d'Arenys de Mar hagi estat molt semblant al d'altres poblacions costaneres

En totes elles el nucli urbà es va formar de forma ben definida i localitzada, malgrat la continuïtat al llarg del territori de les explotacions agrícoles i, fins i tot, d'una certa ambigüïtat en la dependència d'aquestes a un o altre nucli urbà en les zones tangents als límits dels termes municipals.

L'automòbil privat, en escurçar les distàncies, convertí en obsolet el vell model de ciutat i territori - quantitativament poc alterat al llarg de la nostra història local- crea el que en podem dir un "fet urbà disseminat" -a base d'urbanitzacions de ciutat jardí, grups d'apartaments turístics i hotelers, activitats "periurbanes" com càmpings, discoteques, indústria aparador, centres comercials, esportius, de lleure, etc.- que es consolida sobre la xarxa de carreteres tot formant una "comarca-ciutat", amb uns mecanismes generadors molt semblants als de la formació del nucli antic de la nostra Vila -o qualsevol altre-, però a escala macro-territorial.

Aquest fenomen -que és general a tots els països desenvolupats-, de cap manera podem ignorar-lo si no volem desenfocar completament

la visió de l'actual fet urbà "Arenys de Mar"

No podem, però, caure en el simplisme d'abandonar el parlar del fet urbà "Arenys de Mar" per passar a parlar únicament del nou fet urbà supramunicipal de la Regió Metropolitana de Barcelona o del Maresme com a comarca costanera de la mateixa.. No és tan senzill.

La comarca del Maresme es "crea" amb la divisió territorial del 1936 i no es podia dir que partís de cap unitat administrativa històrica ni del tot geogràfica. Històricament, ja hem explicat que la riera de Caldes d'Estrac sempre havia separat les administracions barcelonines de les gironines -comtats, vescomtats i demarcacions, corregiments i, encara avui, bisbats-. L'actual Alt Maresme era "Marina de la Selva" gironina, igual que la part de "Costa Brava" que encara ho és⁵ (5). Aquest fet va deixar una certa empremta diferencial en la identitat de les poblacions d'ambdues subcomarques.

Geogràficament, cal recordar que el tram de litoral que va de Caldes d'Estrac fins a Calella -on trobem Arenys de Mar-, havia estat morfològicament igual que el del litoral de la "Costa Brava" de Blanes amunt, a diferència del tram de litoral de la rodalia de Mataró fins Montgat. Ara bé, el fet és que la històrica "Costa de Llevant" si que ha estat una clara regió econòmica, prou identificable gràcies a la seva activitat naval.

La comarca del Maresme -com moltes altres-, no és, doncs, un fet històrico-administratiu ni una unitat geogràfica, sinó la base administrativa d'un projecte de futur, que ha de respondre

⁵ Tesi sempre defensada per Pons i Guri.

a les noves necessitats del primer graó de l'escala supramunicipal. Aquest autèntic nou "fet urbà" del Maresme, té, però, tota la complexitat pròpia de la ciutat moderna, per la qual cosa precisa de solucions amb visió de globalitat, però que, en cap cas, poden comportar uniformitat.

Es clar que no es pot seguir parlant només de l'escala "municipal" i l'escala "nacional" -autonòmica o estatal- en parlar de les actuacions a realitzar dins el nostre terme municipal, ja que, potser, ambdós conceptes han perdut urbanísticament bona part del seu sentit.

Efectivament, les grans infraestructures del Maresme són cada cop menys "nacionals" a causa del fet que aquest nivell es consolida a les del corredor del Vallés -autopista A-17, ferrocarril de doble via i futur T.G.V., aqüeductes, gasoductes, oleoductes, coaxials telefònics, etc.- per les millors condicions del medi natural⁶ (6).

D'altra banda, la continuïtat urbana del Maresme fa cada cop més artificiosos l'actual concepte dels límits dels termes "municipals". Això es palesa en el nostre cas, amb les zones ja totalment urbanes del Cabaió o Tercera Platja -mig d'Arenys, mig de Canet-, o del passeig de la Musclera -totalment integrat a Caldes d'Estrac-.

Tot plegat ens fa veure la gran importància d'aquest fet nou de la "comarca urbana", d'una banda converteix les tradicionals infraestructures "nacionals" en "comarcals", i d'altra, converteix els termes municipals en elements territorials clarament insuficients per a la seva ordenació, planejament i manteniment.

Ara bé, significa això que, a partir d'ara, s'ha de tractar tot des d'una escala exclusivament comarcal?. Decididament, no. D'una banda, la progressiva interrelació entre les comarques i la progressiva importància dels àmbits supranacionals, fa que cada cop tinguin més pes per a nosaltres els plans estratègics macroterritorials.

Però d'altra banda, l'augment de mida de les velles poblacions i la seva consegüent major complexitat urbana, fa que, alhora, cada cop prenguin més importància les escales territorials i, potser, fins i tot, administratives més petites que la municipal. El nucli antic, per posar un exemple, no pot ésser tractat amb els mateixos instruments urbanístics -de planejament ni de gestió- que les restants àrees urbanes. El concepte de "barriada", cal, doncs, també recuperar-lo com a unitat de projectes de futur i d'una forma racionalitzada, per assolir una bona ordenació i manteniment del territori.

Aquestes unitats territorials, no tenen perquè coincidir amb les "unitats d'actuació en sòl urbà" o els "sectors" del planejament vigent en cada moment. Han de ser, en tot cas, parts coherents de l'organisme territorial i urbà.

L'excessiva por al trencament de la "unitat" municipal, fa que es retardi massa la delimitació i els objectius coordinats d'aquests sectors territorials inframunicipals, fàcticament ja força configurats, però mal definits.

Avui disposem de planejament metropolità, comarcal fins i tot costaner. També tenim administracions comarcals, amb competències sobretot en serveis. Però no es troba un organisme executor de projecte urbanístic comarcal.

⁶ Vegeu: Pierre Vilar. Catalunya dins l'Espanya moderna, tom I: El medi natural.

Les grans actuacions d'infraestructures comarcals que precisa Arenys de Mar com son les variants de la N-II i de la B-511, la transformació del ferrocarril, o els passeigs marítims, estan dins els criteris de decisió de les actuacions nivell nacional o estatal sense cap institució comarcal amb capacitat per coordinar-les i defensar-les tan a nivell d'inverssions estatals i autonòmiques com a nivell pedagògic davant la població afectada.

Però tampoc trobem petites actuacions necessàriament comarcals

com camis vianants o carrils bici intermunicipals.

Cal prendre consciència de que la costa -natural o urbana- és arreu del món un bé escàs i si a més ens referim a la mediterrània europea, encara més.

No podem, doncs, ja entendre el fet urbà d'Arenys de Mar si no és dins el context del fet urbà costaner del Maresme i, aquest dins el context metropolità barceloní.

**V- CONCLUSIONS SOBRE
LA GESTIÓ EN L'EVOLUCIÓ URBANÍSTICA.**

7.- EL PAPER DE LA GESTIÓ EN LA EVOLUCIÓ URBANÍSTICA:

7.1.- VITALITAT I PATOLOGIES EN L'ESTRUCTURA URBANA D'ARENYS DE MAR.

711.- ELEMENTS URBANS VITALITZADORS I ELEMENTS PATOLÒGICS

Seguint amb la nostra lectura biològica d'Arenys de Mar entenent la seva evolució com un procés metabòlic, hem pogut detectar en la seva estructura territorial i urbana, elements que mostraven vitalitat i elements que en poden dir "patològics".

Recordem que, la primera estructura urbana que hem estudiat -la del segle XVI- era la adaptació a un territori fortament determinant, d'un sistema urbà -basat en l'activitat marítima i la seva defensa de la pirateria-, bastit amb actuacions urbanístiques dels particulars i del col·lectiu municipal, amb la inhibició de l'administració central de l'època en temes tan importants com les vies de comunicació i la defensa de la aleshores més important:: la marítima¹

A les estructures urbanes de segles posteriors ja trobem l'efecte de les actuacions de les administracions centrals a les carreteres, primer, i al ferrocarril, després. Aquestes actuacions cerquen la seva millor adaptació al territori i és el teixit urbà el que, encara sense massa problema, s'adapta a elles.

De fet, podem afirmar que, fins a la última postguerra, el fet urbà Arenys de Mar, és una resposta a la creixent necessitat d'assentament urbà al litoral, adaptada, sobretot, als condicionants del medi físic.

Però quan, en el darrer mig segle, les actuacions en sistemes generals supramunicipals (com carreteres,

ports, ferrocarrils, etc.) han passat a ser més poderoses, per definir la forma de les poblacions, que els propis condicionants dels accidents orogràfics i hidrogràfics, és quan, paradoxalment, es va produir la destrucció dels aspectes potser més positius de l'antic model de població.

Fins i tot podem pensar que el que, fins fa ben poc, -i, potser encara tenia Arenys de Mar d'atractiu, no era gràcies a com s'havien fet les principals actuacions urbanístiques importants, sinó molt a desgrat del com s'havien fet.

La ciutat sorgida com a resultat del metabolisme urbà del darrer mig segle XX, no va ser -tal com hem vist- la planejada prèviament, sinó la conseqüència d'unes actuacions a nivell local induïdes i, alhora, condicionades per unes altres actuacions -o omissions- en Sistemes Generals d'infraestructura de nivell supramunicipal, totalment definitòries de l'estructura física i urbana d'Arenys de Mar.

De fet, en aquelles actuacions supramunicipals mai no es va tenir en compte les conseqüències determinants que de retruc tindrien en l'estructura urbana de tot el terme municipal. Així, veiem com tant les actuacions fetes als per RENFE i el Ministerio de Transportes a la línia del ferrocarril, com les fetes pel MOPU a la carretera general, s'han instrumentat sempre només en projectes que ignoren el fet urbà d'Arenys de Mar i el valor costaner del seu emplaçament.

Tanmateix, hem vist que les diferents

¹ Pierre Vilar. "Catalunya dins l'Espanya moderna" tom II "El medi històric"

patologies del metabolisme urbà del nostre municipi, que cal acabar de transformar en elements urbans amb vitalitat, s'han concentrat principalment a les parts del teixit urbà que a continuació repassarem.

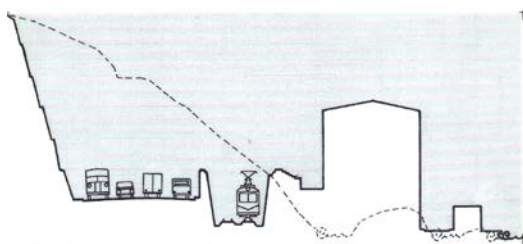
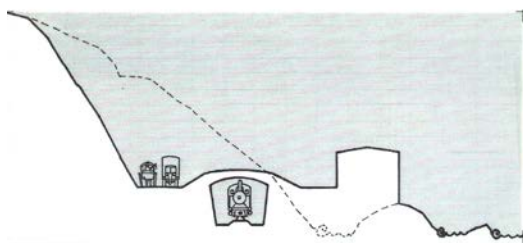
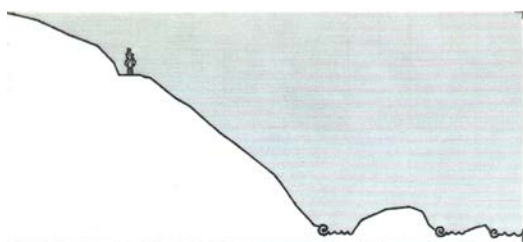
Cal dir que -si més no a Arenys de Mar- el desgavell provocat per les actuacions desafortunades que hem estudiat té, però, solució. Fins i tot es poden reutilitzar errors del passat per convertir-los en elements positius de

la forma urbana del futur.

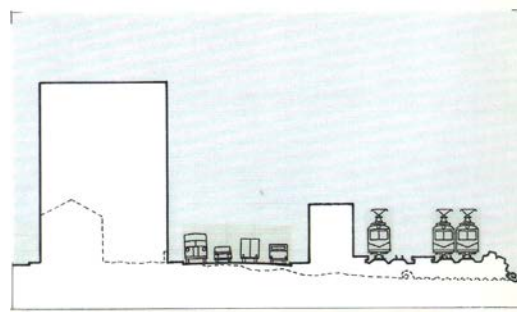
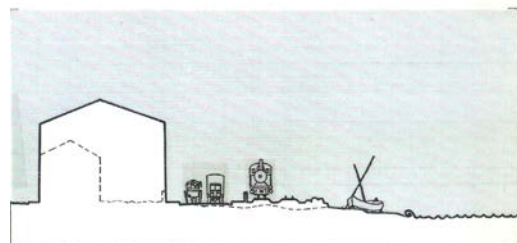
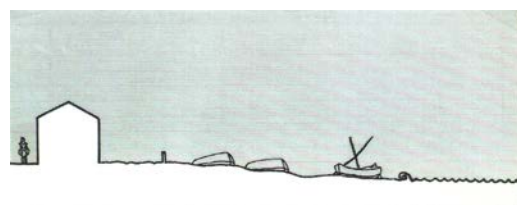
Això no ha de ser una afirmació en abstracte sinó que ha d'estar prou reflectida en els grans trets del successiu planejament municipal i supramunicipal a desenvolupar.

Passem ara revista, doncs, dels elements urbans patològics detectats i la seva possible transformació en elements vitals,

7.1.2. A L'EIX DEL FRONT MARÍTIM:



- Evolució del perfil de les penyes: La del Mont Calvari.-



- Procés de transformació dels front marítim a les parts planes: La Platja de Cassà.-

Pel que fa al front marítim, tenim encara la barrera formada per les penyes, la carretera general, la via del tren i el port. La desafortunada actuació dels anys seixanta a la carretera i a la via, que hem explicat al capítol corresponent, feu que aquestes dues infraestructures en consolidar-les barroerament en la seva posició litoral, esdevinguessin els principals elements patològics del teixit urbà d'Arenys en tan que poble costaner.



La barrera de la carretera i el ferrocarril.-



- La barrera de la N-II, a Platja de Cassà.-



- Les carreteres, sense pas pels vianants ni bicicletes.-

Així, **quan a les carreteres**, cal dir que, si l'actual autopista C-32 es manté amb la seva forma actual de autopista de peatge, la carretera N-II - que en el moment d'escriure aquest treball, encara roman al mateix lloc que els anys 60- necessita una variant per la part alta de la població - en paral·lel o, millor com a carrils laterals de l'autopista- permetent treure el gruix del trànsit de pas, fora de l'eix litoral del nucli urbà de la vila, tot capgirant la posició -dins l'estructura urbana- de les entrades i sortides motoritzades de la població en afegir als dos enllaços actuals de l'autopista, -el de dalt de la Riera i el de la zona industrial Valldegata-Draper-el dels sectors urbans de llevant.

La variant de la C-61 -l'antiga B-511 - que en el moment d'escriure aquest text te fets els enllaços amb l'autopista i la N-II, però no el tronc- cal acabar-la ja no només per qüestions de mobilitat, sinó per tal de recuperar del tot l'espai urbà que ara ocupa a la Riera.

Però, ¿què caldrà fer amb l'espai actualment ocupat per carretera general N-II quan aquest s'alliberi?. Es vulgui o no, la tendència a consolidar-se com a via urbana comarcal és a Arenys de Mar un procés ja irreversible. Es amb aquest caràcter urbà o interurbà que ja té, amb el que justament cal actuar en ella per a donar-li sentit urbanístic.

Això vol dir que, tal com ja s'ha fet amb la part baixa de la Riera, cal reduir la velocitat de règim i el nombre de carrils dels automòbils, tot segregant-los dels carrils per a bicicletes i afegir les rotondes que siguin necessàries pels girs en totes direccions. Cal donar continuïtat – intermunicipal- a les voreres, tot eixamplant-les i arbrant-les als fronts cívics comercials i als miradors sobre el mar. Cal disposant els passos de vianants precisos per vincular els dos costats de carrer –mar i muntanya- En concret, l'actual carretera general ha d'esdevenir el que en podríem dir el "carrer Major" del Maresme.

Quan al **ferrocarril** cal dir que, les instal·lacions ferroviàries, que van ocupar els terrenys de primera línia guanyats al mar, tenen encara el mateix tractament que si passessin per territori rústic despoblat. Així, tan en les actuacions fetes a les històriques boques dels túnels amb la doble via com en el tractament dels espais de l'entorn de la estació, hem vist com els organismes responsables de les infraestructures ferroviàries, es desenten del seu propi patrimoni arquitectònic i del planejament per a les obres complementàries.

Per a la recuperació del front marítim, però, cal que, abans que res, replantejar-nos sobre el que cal fer amb l'actual via del ferrocarril –encara via única, des de l'estació-.

En tant que barrera, en la seva posició actual, semblaria que l'ús vianant seria el que menys problemes tindria per assolir la necessària permeabilitat entre el poble i el seu mar. N'hi hauria prou amb realitzar els passos superiors i inferiors planejats al Pla 82-84. Aquesta possibilitat de consolidació de les vies en la seva actual posició, tindria sentit plantejar-se-la en el supòsit d'acceptar que els passejos marítims a realitzar, a llevant i a ponent del port, fossin només de

vianants -com el recentment realitzat a la part de Canet de Mar- i que els accessos rodats -de serveis i del port- fossin summament restringits.



- La mala imatge del ferrocarril davant de la Riera.-

Però, ¿i l'aspecte degradant dels marges de les vies i de les catenàries?, ¿i el necessari desdoblament de l'actual tram de via única?.

En principi, no semblaria cap disbarat mantenir el ferrocarril en la seva posició actual, si es canviés cap un tipus més urbà -monorail, automotor- i se seguís admetent que l'accessibilitat al transport públic, es concentri a la platja i el nucli antic.

Ara bé, ¿no és cert que les platges d'Arenys estan sobresaturades i que cal anar a una accessibilitat selectiva?, no és també cert que el centre de gravetat de la massa de població potencialment usuària del tren -tenint en compte Arenys de Munt- és cap la part alta de la Riera i no cap a la part baixa?.

Pensem que el que cal, és prendre molt en consideració els estudis i projectes de trasllat del ferrocarril - amb tractament de "metro"- cap a munt, i endegar ja el projecte d'interiorització del ferrocarril de rodalies del Maresme, no només tal com està previst en el Pla Territorial Metropolita -que deixa Caldes d'Estrac i Llavaneres sense interioritzar- sinó en tot el seu recorregut costaner.



- La mala imatge de les edificacions afectades i no expropiades per nus de l'autopista.-

Quan als **sòls dels entorns de les infraestructures**, cal dir que, el fet que, en les actuacions en carreteres i autopistes, els organismes responsables, es desentenguessin de les expropiacions i condicionament dels sòls de l'entorn de les estrictes infraestructures, bo i estar qualificades com a Sistemes Generals al planejament general, ha deixat uns sòls degradats i unes construccions fora d'ordenació que constitueixen una patologia urbana de difícil solució immediata. És evident que aquestes obsoletes cases i edificacions han de ser expropiades, enderrocades, i tots aquets sòls condicionats. Però el fet és que no ens consta que cap administració –central o local- de les responsable d'aquesta patologia, tingui previst actuar en aquest sentit.



- La nova rotonda del Rial Llarg amb el simple abandó de l'antiga traça.-



- El tall de la carretera en la penya, és fet estrictament pel pas de cotxes. Les puntes restants ni es tenen en compte.-



- Resta de la filera de cases, afectada i no expropiada a les obres dels anys 60

Quan al **port i la costa**, cal recordar que, el port, es va anar construint al llarg del segle XX ocupant les antigues cales de la vila fins a adquirir un règim autòcton que permetria tancar-lo a la xarxa urbana de la població i, en aquest sentit la seva posició també resultaria un element patològic. Podem dir però que, si ara per ara no actua de barrera, és gràcies al fet que un equilibri político-administratiu permet l'ús de molts dels seus vials i equipaments com un altre sòl urbà més. Ara bé, en el moment que aquest equilibri es trenqués, i la zona portuària es tanqués restrictivament, l'eix litoral urbà restaria trencat en un altre tram, i la Vila perdria la única sortida al mar que encara té -malgrat que restringida a només dos passos-.



- Tanca del port dels anys 80.-

El port d'arenys si necessita ampliar els seus accessos viaris rodats per a satisfer les funcions que li són pròpies, ho ha de fer de forma harmònica amb els passejos de vianants, no només per a donar continuïtat als passejos

marítims de llevant i de ponent, sinó també per aconseguir una penetració vianant cap el mar, per damunt dels dics portuaris.

La construcció del port i l'avançament dels terrenys de la via del tren als anys 60. va comportar la patològica desaparició de les platges del llarg front marítim de ponent de la Vila. Les regeneracions fetes amb bombeig de sorres als anys 90, que s'haurien d'anar repetint periòdicament, són cares i qüestionables mediambientalment.

Per contra les sorres s'acumulen a la desembocadura de la Riera, obstruint-la. Una adequada actuació – segurament amb espigons submergits i degudament orientats- transformaria aquesta patologia en l'element de vitalitat urbana que representaria el tenir unes platges tan estables en tot el front marítim de ponent del port com ho és avui la del Cabaió, a llevant.

Cal que es realitzin els passeigs marítims projectats harmonitzant més les diferències de tractament que el front marítim d'Arenys requereix, tan pel que fa a les necessàries restriccions dels accessos rodats i aparcaments de les platges com pels elements de recuperació de valors mediambientals.

7.1.3.- A L'EIX DE LA RIERA.

La llera de la Riera va constituir -fins als anys 90- un altre patologia urbana pel conflicte entre el ser un perillós riu i el seu contingut de carretera, vial urbà, aparcament, espai lúdic.

Avui, amb les actuacions de canalització i entubament fetes a les últimes dècades -pràcticament només

li falta per cobrir el tram del Xifré a l'Assil- a l'eix de la Riera només li resta com a element patològic la presència de l'antiga carretera de Sant Celoni C-61, tot esperant que s'acabi de construir la variant, malgrat que aquesta funció, ja la fa el vial central de la zona industrial de Valldegata-Draper.

En contraposició a les patologies que històricament ha tingut la Riera, també hi trobem en ella un dels elements més "vitals" del seu metabolisme urbà. Ens referim a les seves grans voreres –també al Passeig de Mar- que, primer per impossibilitat tècnica i després per decisió urbanística, s'han mantingut sempre exclusivament vianants -sense guals ni passos de vehicles motoritzats- donant-li aquest caràcter d'ampli "boulevard" .

La finalització de la variant de la carretera C-61, desplaçant-la definitivament de la Riera a l'eix Rial Llarg- Valdegata, en passar aquella a

ser el suport de les àrees industrials, d'equipaments i comercials de gran superfície, farà que la Riera -alliberada de la carretera i amb el seu cobriment total- es reforci com a d'important espai cívic -també comercial- que és i ha de ser.

En aquest sentit, a la Riera, tot mantenint la seva necessària condició de vial de connexió i distribució de la xarxa viària, del nucli antic i de l'eixample, cal continuar el procés de re-urbanització iniciat en tan que espai cívic i comercial.

7.1.4.- AL TEIXIT TERRITORIAL I URBÀ.

El "desfilat" dels teixits urbans, produït per les actuacions en urbanitzacions autòctones i disperses dels anys 60, que el planejament general dels 80 va voler "recosir" i estructurar, no ha deixat de ser patològic fins l'eclosió urbanitzadora i constructora dels darrers 90 i dels 2000 fins l'esclat de la bombolla immobiliària.

El desenvolupament de molts sectors de sòl urbanitzable i unitats d'actuació en sòl urbà –especialment a llevant de la vil·la- han començat a aconseguir l'estructuració del teixit urbà mitjançant el seu "recosit".

L'element patològic del teixit urbà del territori municipal d'Arenys de Mar, segueix essent, però, la manca d'uns eixos viaris urbans transversals prou potents com per a convertir en una autèntica xarxa l'actual "pinta" de rials que avui constitueixen els eixos urbans de la població.

Per contra, l'element més "vitalitzador" del metabolisme del teixit urbà arenyenc, ha estat, potser, el ampli cinturó de finques d'antics convents i institucions que envoltava el nucli

antic el qual ha permès disposar avui d'un gruix de sòls destinats a equipaments al bell mig de l'estructura urbana de l'Arenys actual.

Amb la realització de les variants de la N-II i la C-61, s'acabarà de capgirar l'accessibilitat del gran trànsit rodat –de mar a muntanya- i, amb el increment del nombre d'accessos, es podrà donar una isotropia a les àrees urbanes de la població que ara no té,

Per això cal continuar el "recosit" del teixit urbà, -encara disgregat per alguns buits urbans injustificats- d'acord amb el planejament vigent,

El fet que, el que fou cinturó de convents i institucions, constitueixi avui un gran espai d'equipaments i espais lliures i habitatges socials -gràcies a no haver entrat en el joc del mercat especulatiu- no ha de ser motiu que també sigui el contenidor dels vials transversals de damunt del nucli antic, tan el ja existent entre el rial de Sa Clavella i la Riera com el sempre demorat nou vial entre aquesta i el rial del Bareu.

La forta pressió de demanda del sòl urbà, a causa de la seva proximitat amb Barcelona i de la pròpia dinàmica metropolitana del Maresme, que ha estat en el passat causa de molts desgavells urbanístics, ha de ser ara el gran material energètic per al redreçament de l'equilibri territorial i de l'estructura general i orgànica de la població.

Aquesta "fugida cap endavant" és la única possible, però és fonamental

que s'aturi en el moment oportú, que serà quan s'hagi assolit el model planejat, tant pel que fa als sòls per urbanitzar, com als sòls no-urbanitzables o protegits i, a partir d'aquell moment, donar per acabats els creixements i entrar en un nou model de dinàmica de ciutat i territori només basat en la regeneració d'allò que ja existeix, tal com, de fet, ja s'havia esdevingut en segles anteriors.

7.1.5.- AL NUCLI ANTIC

El nucli antic és –o hauria de ser-, per Arenys de Mar, el seu principal actiu. Les seves patologies van ser, fins els anys 80 les actuacions en edificació destructora dels seus valors històrics i la manca de mesures per evitar la seva progressiva degradació urbana.

Malgrat les actuacions "per passiva" de control i protecció del patrimoni arquitectònic i la progressiva sensibilització dels propietaris d'edificis, palesada en moltes de les darreres intervencions en edificis, el nucli antic d'Arenys de Mar segueix tenint com a principal patologia les obsoletes o inexistents infraestructures de serveis, La "teranyina" de les línies elèctriques aèria segueix present a les façanes i fronts catalogats o amb sabor històric i les aigües pluvials segueixen circulant per les calçades dels rials i carrers encara no re-urbanitzats

Ha de ser el procés de re-urbanització

iniciat el que elimini definitivament aquestes patologies i converteixi el nucli antic d'Arenys de Mar en un dels principals elements urbanístics vitalitzadors de la població.

En qualsevol cas, cal continuar aquest procés re-urbanitzador fins a cobrir la totalitat dels carrers i placetes del nucli antic amb un disseny i uns materials que el posin en valor en tan que patrimoni històric. El primer que cal, és realitzar l'entubament dels rials de Sa Clavella i del Bareu amb la xarxa de desguassos de tots els carrers.

Quan al seu patrimoni arquitectònic i urbà, cal quelcom més que mesures protectores o actuacions "per passiva". Això vol dir que, el nucli antic, un cop ben definit tipològicament amb totes les seves nombroses particularitats -tant pel que fa a l'edificació com als espais urbans- ha de tenir un pla d'actuació per potenciar els seus valors.

7.1.6 ALS SÒLS RÚSTICS.

Cal acabar amb la perversió de les qualificació urbanística de Sòl No Urbanitzable de protecció forestal en totes aquelles clarianes periurbanes o interurbanes, de sota l'autopista, en les que no és realment possible cap explotació forestal rentable i que s'utilitzen, de fet com a parcs. Caldrà introduir, doncs, el concepte de "parcs" forestals periurbans.

Aquests sòls –generalment en



pendent- si tenen expectatives urbanístiques o agrícoles, cal que se les reconegui en el planejament, si no les tenen haurien de passar a ser "parcs periurbans" -públics o privats- i gestionats en conseqüència.

Quelcom semblant podem dir de molts sòls "no urbanitzables" de suposada protecció agrícola que en realitat acaben esdevenint àrees de barraquisme pseudoindustrial.

7.1.7.-EN LA QUANTITAT I QUALITAT DE LES ACTUACIONS PÚBLIQUES.

Per aconseguir tot lo exposat, la primera afirmació que podem fer, és que cal molta més "quantitat" d'actuació pública en tots els nivells, ja que és precisament aquí, en el terreny de l'ordenació del territori i en l'execució de tota la seva estructura general i orgànica, on no val a inhibir-se ni a pensar que el sector privat pugui anar gaire lluny, sense la presència del sector públic, amb independència de quina sigui la ideologia dels diferents poders en els diferents períodes.

La segona afirmació que podem fer, és que aquesta major "quantitat" ha d'anar acompanyada d'una major "qualitat" de les actuacions tant públiques com privades. Per a poder assolir aquesta "qualitat", és també precís que el dimensionat de les actuacions privades, respecte de les públiques, sigui el adequat.

El interès dels governs municipal de

eludir la gestió urbanística dels Sistemes Generals no supramunicipals, especialment els més costosos -vials principals, grans equipaments, etc.- ha generat el problema de la excessiva grandària de moltes actuacions immobiliàries – respecte al que és un poble com Arenys- á causa de la grandària dels sectors delimitats per a obtenir, en cessió gratuïta, aquests sistemes generals.

Això ha estat possible gràcies a la gran expansió financera-immobiliària del final dels 90 i començament dels 2000, però la gran crisi econòmica actual, amb l'esclat de la bombolla immobiliària, fa pensar que aquesta via mes o menys oportunista d'obtenir grans sistema generals, no funcionarà en un futur en que –tal com tot apunta- caldrà passar a delimitar en el planejament sectors d'actuació urbanística molt més reduïts.

7.1.8.- EN LA AGENDA DE LES ACTUACIONS

Ben segur que moltes d'aquestes patologies acabaran resolent-se i, fins i tot, algunes actuacions per remeiar-les estaran ja fetes en el moment d'ésser llegides aquestes línies. Però l'efecte d'un retard excessiu en algunes actuacions necessàries, així com la seva mala programació per disfuncions en els agents que les han de realitzar, provoca distorsions en el metabolisme territorial i urbà de la població amb efectes irreversibles, o de molt difícil solució.

Així per exemple, podem dir que, la falta d'actuacions en les infraestructures del front marítim –i el

desencert de les que es van fer- va fer que Arenys de Mar deixes de ser una vil·la marítima turística, malgrat que, als anys 60 ho havia aconseguit. També, que la manca d'actuacions en polígons industrials als anys 70, van ser motiu de deslocalització d'una gran quantitat d'indústries que, amb els polígons industrials no acabats fins recentment, en plena crisi, serà molt difícil recuperar. O bé que, el retard en les actuacions en l'eix de la Riera va consolidar una segregació urbana entre el nucli antic i la part alta que encara resulta difícil d'arranjar. I tants i tants exemples que podríem citar.

7.2.- ÀMBITS TERRITORIALS DE LES PATOLOGIES I DE LES CLAUS DELS SEUS REMEIS.

Si classifiquem per **nivells administratius territorials** les patologies territorials i urbanes que encara romanen en el territori estudiat, veurem que,

Així, **a nivell de país** és palès el menysteniment, primer, i la mala jerarquització, després, de molts valors mediambientals en les grans actuacions d'infraestructures. Efectivament, per un costat, veiem com **el valor “costa” és encara inexistent en la franja costanera del Maresme** que segueix essent utilitzada com a **contenedor de les grans infraestructures de transport** o d'activitats urbanes que li son alienes.

Però per l'altre, també son inexistent els valors paisatgístics del territori interior i **els sols no urbanitzables** han de acabar fent –malament, es clar- les **funcions dels parcs naturals periurbans** que no son.

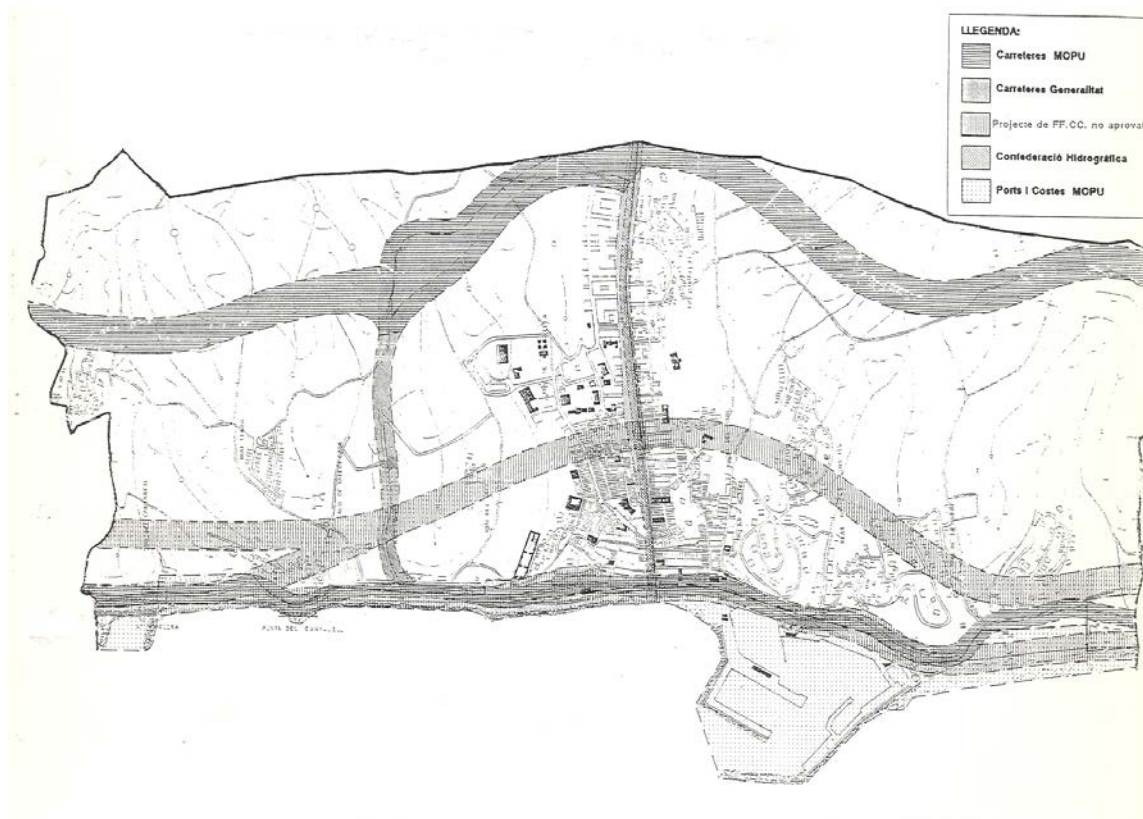
A **nivell comarcal**, veiem com se segueix sense tenir en compte que no es el mateix la mobilitat motoritzada que la vianant en seguir ocupant la carretera general N-II l'antic “Cami Ral” al llarg de la costa. **segueixen sense existir xarxes de camins vianants o carrils bici intermunicipals**

A **nivell municipal**, hem vist com, l'administració urbanística d'Arenys de Mar, segueix menystenint la importància de tenir una **xarxa viària transversal diversificada**, ignorant que el procés de **desenvolupament de les actuacions urbanístiques i el de les grans infraestructures ha de ser coordinada**. No és lògic que Arenys de Mar tingui avui els grans accessos al municipi per autopista per ponent mentre els principals creixements urbans s'han produït per levant

I, finalment, a **nivell veïnal**, no es pot seguir, **entenent l'espai públic com a privatiu** com passa, per exemple, als espais de la part alta de la Riera, recuperats com a lliures públics gràcies al seu cobriment, utilitzats avui quasi totalment com a aparcament.

En qualsevol cas, si ens fixem, en **les**

actuacions que calen per remeiar els elements urbans patològics que hem enunciat al llarg d'aquest treball, veurem que, de totes elles, **només** les de l'estructuració i recosit dels **teixits urbans** i les de l'adequació del **nucli antic**, en té la clau **l'administració local**.



-Sòls amb competència de les administracions centrals.-

Això no és nou, doncs, no cal dir, que el gran problema d'Arenys de Mar han estat **els errors i, sobretot, les omissions comesos en actuacions en els Sistemes Generals supramunicipals, sempre en mans de les administracions central, estatal i autonòmica.** Certament, segurament han estat moltes les actuacions desencertades fetes pels diferents ajuntaments al llarg del temps, però atesos **els grans condicionants territorials d'Arenys**

de Mar, poc hi podia fer l'administració local per remeiar les patologies detectades en aquest treball.

Pel que fa a **les actuacions del sector privat.**, ens atrevim a dir que fins i tot les més desafortunades, que hi hagin pogut haver, **resulten ser de segon ordre**, si no anecdòtiques davant de les de l'administració.

7. 3 – LA RELACIÓ ENTRE LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES, ELS SEUS AGENTS I ELS INSTRUMENTS UTILITZATS.

7.3.1- TIPUS I RANGS D'ACTUACIONS URBANÍSTIQUES- D'AGENTS.I D'INSTRUMENTS.

Al llarg d'aquest treball, hem passat revista a **les actuacions urbanístiques** que s'han produït en el procés metabòlic del fet urbà Arenys de Mar, a llurs instruments i a llurs agents.

Quan als **tipus i rangs d'actuacions**, hem vist que, d'aquestes actuacions, n'hi havien unes –les grans infraestructures viàries i d'equipaments supramunicipals- que configuraven, del tot, el **primer nivell** de l'estructura general i orgànica real de la població. Eren les actuacions –i omissions- en les carreteres, el ferrocarril, el port, la costa, les obres hidràuliques i les grans infraestructures de serveis.

Hi havia un **segon nivell** d'actuacions que s'adaptava a l'estructura, que li venia donada, resultat de les actuacions d'aquell primer nivell. Era el cas de totes les actuacions per a la configuració del nucli urbà, les dels grans equipaments -públics o privats-, les actuacions turístic-hoteleres, les urbanitzacions, les actuacions industrials i, evidentment, totes les dels serveis urbans i les de manteniment.

En darrer lloc hi havia un **tercer nivell** d'actuacions que s'adaptaven al resultat de les dels dos primers. Eren totes les actuacions residencials, de petit equipament i tota l'obra reurbanitzadora i de manteniment en sectors urbans.

Quan als **tipus i rangs d'agents urbanístics** -actius i passius-, hem vist com, dels agents actius, per a la nostra classificació, no en teníem prou amb la simple dicotomia

"públic"/"privat".

Així, en parlar del sector públic calia que, en primer lloc, distingíssim, entre **l'administració municipal i les administracions supramunicipals**. Aquestes últimes podien ser organismes de l'administració estatal o autonòmica, però el que a nosaltres ens importava era si es tractava d'administracions d'aspectes urbanísticament sectorials o d'administracions generals territorials.

Dins el grup de les **sectorials** teníem les administracions estatals i autonòmiques de carreteres, de ports, de costes, d'obres ferroviàries, d'aigües, d'habitatge, de patrimoni històric, d'agricultura i un llarg etcètera. També hem d'incloure en aquest grup, malgrat no ser administració pública, les grans companyies de serveis.

D'administracions supramunicipals per a l'ordenació territorial hem vist com, en el nostre cas, només hi havia les **Comissions d'Urbanisme** de la Generalitat. **L'administració de Justícia** també ha incidit sobre el territori. així com, indirectament, altres organismes no urbanístics com és el cas dels instituts cadastrals o dels registres..

Entre els agents privats, hem vist que per a les funcions de promotor, calia distingir els **propietaris, les constructores, les empreses tècniques i de gestió, i les entitats financeres**. També hem destacat el paper diferencial de les institucions religioses, per la seva forta incidència en l'estructura urbana resultant actual.

Finalment, pel que fa als **tipus i rangs d'instruments** utilitzats pels agents urbanístics per a realitzar les seves actuacions, hem vist que cada un tenia els seus. Aquests instruments, diem que anaven des dels **plans directores territorials**, fins als **projectes tècnics** i de gestió, passant per tot l'escalat dels plans d'ordenació territorial i tota la gamma de plans d'aspectes sectorials. També hem vist com moltes actuacions s'havien instrumentat només amb normes legals d'aplicació directa i, fins i tot, amb instruments auxiliars incorrectament emprats.

Malgrat ser un tema recurrent quan es parla d'instruments urbanístics, cal insistir **en el vell dilema de la jerarquia entre "plans i projectes"** i la seva evolució al llarg del temps a Arenys de Mar.

Evidentment, en aquest cas, quan diem "plans" volem dir plans d'ordenació territorial i ho fem amb l'accepció urbanística del terme, és a dir, els plans d'ordenació territorial que, a una escala o altra, tracten la composició i la coordinació dels elements que defineixen el fet urbà i alhora instrumenten el seu metabolisme.

Una altra cosa són els plans que tracten d'aspectes urbanístics sectorials que caldrà desenvolupar en projectes i que compten amb una programació temporal suficient per elaborar els pressupostos de les diferents administracions. Són "plans" com els de carreteres, de sanejament, etc...

Quan parlem de "projectes" ens referim als instruments per a la concreció tècnica o de gestió -segons el tipus de projecte- de cada una de les actuacions per a la realització dels elements urbans. És el cas dels projectes per una línia de ferrocarril,

per un port, per una carretera, per una urbanització, etc., dins el grup dels projectes tècnics, o bé el d'una expropiació o una reparcel·lació en el cas dels projectes de gestió.

La distinció entre "plans" -d'ordenació territorial- i "projectes" no depèn, doncs, als efectes d'aquest treball, de la escala de les actuacions instrumentades, sinó del fet que la seva naturalesa sigui ordenadora o executiva.

La legislació urbanística parteix de la base, ideal però lògica, **d'una correspondència paral·lela entre la jerarquia d'agents urbanístics i la dels instruments per a les actuacions a realitzar**. Així, hem vist, com a les successives lleis del sòl sempre ens han ofert una **cascada d'instruments de planejament** també jeràrquicament estructurada.

En les velles lleis urbanístiques estatals -com la del 56- ja se'ns començava parlant d'un "Plan Nacional" a realitzar per l'administració central, de on sorgien uns Plans Directores Territorials a realitzar per altres administracions també supramunicipals. Era amb aquests plans directores amb els que s'haurien de regir els Plans Generals d'ordenació Municipal, a realitzar pels Ajuntaments. Dels Plans Generals sortien els Plans Parcial i Especials, a realitzar amb la participació de la iniciativa privada. Tant els projectes tècnics (projectes d'urbanització, d'infraestructures, etc.) com els de gestió (projectes de reparcel·lació, d'expropiació, etc.), no eren més que els instruments executius dels Plans.

Queda, doncs, clar que, **per la lògica de la legislació urbanística, els "plans" han d'ésser sempre anteriors als "projectes"**.

En la realitat de les actuacions estudiades, hem vist, però, com, quasi

fins al final del segle XX, no es va seguir aquesta lògica ni de bon tros.

Ben al contrari, podem afirmar que la relació entre els agents, els instruments que aquests efectivament han utilitzat i **les actuacions resultants, en els fets més**

determinats de la població estudiada, no tan sols no han seguit la lògica de la legislació reguladora de l'ordenació del territori, sinó que, quasi sempre, han seguit la contrària.

7.3.2.- DISFUNCIONS ENTRE AGENTS I INSTRUMENTS EN LES ACTUACIONS URBANÍSTIQUES.

Moltes de les patologies històriques detectades palesaven que, al darrera, de les actuacions que les van crear, hi havia unes fortes disfuncions entre l'abast d'aquestes, els instruments emprats i els agents urbanístics responsables de les pròpies actuacions.

Fem ara un lleuger repàs d'algunes disfuncions palesades en aquest treball.

Així, quan a les **disfuncions en les actuacions en infraestructures generals**, hem vist, com en el territori estudiat, històricament **els projectes per a les actuacions en Sistemes Generals**, els projectes d'urbanització i els projectes de parcel·lació, **no han estat el resultat de Plans d'Ordenació sinó a l'inrevés.**

Es clar que aquesta constatació no pot sorprendre gaire a ningú. Ha estat sempre el més corrent en la formació de la ciutat, sobretot pel que fa a les poblacions petites. Fins i tot sabem dels perills d'una excessiva confiança en la bondat del seguiment literal de la jerarquia del planejament i projectació.

Però quan les actuacions realitzades només a base de "projectes" -més o menys programàtics- generen les patologies territorials i urbanes que hem vist, es posa en clara evidència que **era en la mancança d'un**

planejament d'ordenació d'àmbit territorial adequat i d'una administració concordant amb aquest àmbit que avales aquestes actuacions on trobarem el vertader origen d'aquestes patologies.

Efectivament, les actuacions autènticament determinants de l'estructura general i orgànica d'Arenys de Mar són, com s'ha vist, competència d'organismes de l'Administració Central o Autònoma, i sempre s'han realitzat, **amb instruments** -"projectes"- i **motius** -objectius de plans d'infraestructures de gran escala- **totalment aliens**- i fins i tot antagònics- **als objectius de la bona ordenació del territori municipal.** (fig. 82)

La relació actual instruments/ agents per a aquest tipus d'actuacions era la següent. Cada departament de l'administració central i autonòmica tenia el seu pla sectorial o normes genèriques de on en sortiran els projectes tècnics i de gestió de les actuacions (ferrocarrils, carreteres, ports i costes, etc.), quan els convingués endegar-les. Els Ajuntaments, en formular llurs Plans Generals Municipals venen fàcticament obligats a recollir la suma d'aquests projectes -o normes sobre la consolidació i ampliació de les infraestructures preexistents- sense cap possibilitat de cercar alternatives

més adequades, ja que escaparien de llurs competències.

Es a dir, que, els plans generals municipals, de fet no eren més que plans "parcials" o "especials" recolzats en una Estructura General i Orgànica que els be donada pels òrgans sectorials de l'administració central. (fig. 298).

Potser això explica que haguem vist com **el planejament municipal no ha tingut cap paper important en la forma de la població fins avui**, sinó que **s'ha limitat a tenir funcions legitimadores, a base d'introduir correctors que, d'altra banda, quasi bé mai no s'han executat del tot.**

De fet, els objectius per a **una bona ordenació territorial a Arenys de Mar**, fa temps que responen, com sabem, **a un altre fet urbà d'escala superior a la municipal**. Es el que en hem dit **el "fet urbà comarcal"**. Es aquesta ciutat lineal més o menys continua de la franja litoral del Maresme. Però, ¿on era el "pla" d'ordenació que la regulava?. ¿Com es podia parlar de "projectes" de ferrocarrils, de variants de carreteres i d'autopistes, de ports, de costes i d'altres infraestructures, sense comptar amb una coordinació territorial, a nivell de "pla general d'ordenació", entre aquests projectes i el sectors urbans de les diferents poblacions d'aquesta franja tan estreta i heterogènia?.

Quan a les **disfuncions en la relació entre el planejament i les administracions que l'han d'executar**, hem vist com ja els antics **plans directors "territorials"** que s'havien fet fins els anys 80 -amb aquest nom o amb altres- i que havien de servir de pauta per als plans generals territorials municipals i per als plans d'aspectes sectorials -com carreteres, sanejament, etc.- havien estat redactats i aprovats per

administracions territorials supramunicipals d'escala adient, com la Diputació i l'Estat, tal com els d'avui ho son per l'Administració Autònoma.

Així mateix, els plans generals d'ordenació "territorial" han estat de sempre formulats pels ajuntaments – l'administració territorial local- i aprovats per les comissions d'urbanisme -abans provincials i avui autònòmiques-.

En canvi els plans d'aspectes sectorials com carreteres, sanejament, ports, costes, etc., eren sempre formulats pels corresponents organismes sectorials de l'Administració Central o Autònoma i aprovats en instruments independents dels d'ordenació territorial..

Aquí ja trobem les primeres disfuncionalitats, en tan que al fer el salt al buit en passar de l'abstracció d'un pla director al detall d'un pla d'ordenació urbanística -d'àmbit quasi sempre insuficient com es dels municipis, son encara avui **les administracions responsables dels aspectes sectorials les que tenen, de fet, més rang –poder- que les responsables dels plans d'ordenació territorial, en tan que son aquelles les que disposaran dels pressupostos per a les execucions de les infraestructures.**

No ha estat fins les darreres dècades que s'ha disposat de plans d'ordenació territorial pels diferents nivells en que s'entén que s'hauria de basar l'administració catalana del futur. Es a dir, a nivell nacional - el Pla General Territorial- a nivell regional,- els plans territorials parcials- a nivell comarcal i, fins i tot de plans directors urbanístics de territoris específics com és el cas de la costa, per arribar al nivell local amb el Plans d'Ordenació Urbanístics Municipal.

Però el fet és que d'aquests quatre nivells territorials, només el primer i el darrer es corresponen amb administracions públiques amb competències urbanístiques executives: la Generalitat, a nivell nacional i els ajuntaments a nivell local. Les Vegueries, pels governs regionals, no han estat creades i els Consells Comarcals no tenen competències urbanístiques.

Hem vist com, a Arenys de Mar, les principals patologies urbanístiques que encara tenia i les actuacions que precisava per remeiar-les, eren precisament les de nivell comarcal i estan prou reflectides en el seu planejament director.

Caldria que l'administració comarcal fos de solvència i rang suficient com per gestionar el seu planejament territorial tot reestructurant els actuals consells comarcals per donar-los competències en les actuacions urbanístiques i llurs resultats en el fet urbà comarcal-

El mateix es pot dir de les regions o vegueries i més en el nostre cas de la regió metropolitana de Barcelona.

Quan a les **disfuncions cronològiques entre el planejament i les actuacions**, hem vist com el planejament general municipal és, de fet, l'únic instrument amb capacitat de qualificar sòl, es a dir, determinar el contingut de la seva propietat i el seu estatut jurídic. De aquí les dificultats polítiques que la ha tingut la seva revisió, en poblacions com Arenys de Mar, el les darreres dècades –el PGO del 83 porta trenta anys vigent-

Hem vist com mentre les lleis i reglament urbanístics que condicionen el planejament canviaven constantment al ritme dels canvis polítics – cada any hi ha hagut canvis- les actuacions urbanístiques derivades del planejament general

eren molt lentes, cronològicament diferenciades i quasi mai coincidents amb els programes d'actuació del planejament.

D'altra banda, les actuacions plantejades al planejament general són disperses tan en quan a la seva naturalesa –des de grans infraestructures fins a petites edificacions- com en qual a la seva grandària i complexitat.

Tot plegat fa que s'hauria de replantejar si, l'a figura de la "Revisió" del planejament general, és l'adequada en cassos com el d'Arenys o si no seria molt millor treballar sempre amb "Modificacions Puntuals" i refoses periòdiques –amb les actualitzacions tècniques precises- i no voler revisar tot alhora quan en el municipi no ho ha hagut canvis substancial respecte de allò ja planejat anteriorment. Aquesta ja havia estat una de les conclusions del congrés sobre planejament celebrat a la Universitat de Barcelona, el 1988, amb motiu dels "deu anys d'ajuntaments democràtics" i en certa manera el sistema emprat amb el Pla Comarcal de Barcelona, per a les seves importants transformacions metropolitanes.

Quan a la **relació públic-privat en les actuacions**, sabem que, per a un correcte procés metabòlic urbà, cal que **cada agent urbanístic jugui el paper que li correspon i amb els instruments adequats**. Per això, cal fer ús jeràrquicament de tot -i no només d'una part- l'ampli ventall d'instruments que en dóna la legislació urbanística.

Però, **fins els anys 80**, a les **actuacions a nivell local**, això **no ha estat quasi mai així**, i la malversació del nucli antic, el desfilat del teixit urbà i la incoherència entre les noves àrees urbanes, del segle XX, en foren el resultat.

Hem vist com durant la febre urbanitzadora-especulativa del final dels anys cinquanta i dels seixanta, **els particulars instrumentaven les seves actuacions** en uns rudimentaris plans-projectes d'urbanització que, de fet, eren projectes de parcel·lació, atès que aquest era el seu vertader objectiu.

Tots ells varen ésser assumits per l'Ajuntament fins **refondre'ls en el Pla General d'Ordenació Municipal de 1970**. Aquest pla **no va ésser mai desenvolupat** en plans parcials o especials ni tan sols en projectes d'urbanització unitaris per sectors coherents. Va restar com **una simple norma** més que feia de pont entre la Llei del Sòl i la concessió de llicències d'obra.

La funció urbanística municipal s'entenia com a la simple fiscalització de les iniciatives, no només edificatòries sinó també urbanitzadores, dels particulars. Això significa que s'havia pretès que els agents urbanístics de quelcom tan públic com és el fet urbanitzador, fossin els privats sense, ni tan sols, instrumentar-ho des de l'administració.

Es per això que **es varen ignorar els instruments de gestió previstos en la legislació urbanística i es va urbanitzar amb tots els vells instruments ruralistes del Codi Civil i de la Llei Hipotecària.**

La obsolescència dels cadastres i dels padrons varen fer prendre a la política fiscal -que hauria d'haver estat conseqüent amb la política urbanística- **una visió estrictament recaptadora** quasi sempre incongruent amb la gestió urbanística programada. Aquesta desconexió entre els agents de la política fiscal i els de la urbanística, com també la de llurs instruments van ser la causa **d'una descontrolada especulació**

del sòl amb uns efectes altament negatius per a l'ordenació del territori. Només hi va haver una excepció d'això -que confirma la regla- és el cas de les grans finques, avui centrals, de les institucions religioses, que, en estar exemptes d'impostos a causa del Concordat, es varen poder mantenir sense entrar en el mercat del sòl i arribar a avui com una valuosa reserva d'equipaments i espais lliures.

Quant a les **actuacions al nucli antic** fins al anys 80 no hi va haver cap planejament de protecció del patrimoni ni cap pla específic de detall suficient per regular-les.. **Les actuacions eren bàsicament dels privats,** i l'administració municipal **només tenia normes genèriques d'aplicació directe per a les concessions de llicències d'obres**

Aquest és el lloc on en **no haver actuat a temps l'agent adequat** - l'Ajuntament- amb els instruments i els objectius adequats -projectes, estudis de detall i plans especials d'actuació- **ha deixat més efectes irreversibles.**

Certament, avui, en disposar d'un Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic, amb la Comissió corresponent per a la seva aplicació, s'ha aturat el procés de degradació amb les noves actuacions que es van realitzant. Però el fet és que son actuacions "per passiva" . Segueix sense haver-hi un pla d'actuacions per a regenerar i posar en valor tot d'abundant patrimoni històric -arquitectònic i urbà- del nucli antic que encara resta a Arenys de Mar.

Quant a les **actuacions d'urbanització en l'àmbit municipal,** podem dir que, **fins els 90,** llevat de la realitzada per el Incasol a la zona industrial de Valldegata-Draper, van ser quasi totes de **promoció privada.**

Aquí trobem les disfuncionalitats més clares en **l'abandó,** massa cops

repetit per part de l'Ajuntament, d'**una funció tan específicament pública com és** - o hauria de ser - **el fet urbanitzador**. S'ha entès, massa sovint, **la urbanització com a una funció privada** que només cal fiscalitzar.

Malgrat que avui no sigui així i que l'Ajuntament vagi superant poc a poc els dèficits urbanístics heretats, fins fa ben poc, només assumia els dèficits dels **sòls urbans centrals**, ignorant els de **les urbanitzacions** perifèriques, avui convertides en Unitats d'actuació en Sòl Urbà.

Aquestes .UASUs neixen amb el Pla General del 80 amb el sistema de Compensació –privat- com a sistema d'actuació. Tres dècades després ja està més que demostrat que cap sol urbà, tan consolidat com aquestes urbanitzacions es pot reparcel·lar i reurbanitzar si no és canviant el sistema d'actuació de Compensació pel de Cooperació, es a dir, públic.

Però, això, fins al moment d'escriure aquest treball, encara només s'ha fet en dos cassos i encara, ha estat per la pressió de parts suficientment actives de les Comunitats de Propietaris que porten a terme el manteniment de la urbanització, encara cap d'elles transformada en l'Entitat Urbanística de Conservació que regula la legislació urbanística.

Cal, doncs invertir l'encara actual relació públic / privat, passant a ser la

iniciativa municipal la preponderant en totes les àrees urbanes i semiurbanitzades.

Moltes **disfuncions en la titularitat de dels bens d'interès públic**, son també cada cop més paleses. Efectivament, una de les funcions tan del planejament territorial com sectorial és la determinació, directa o indirectament, dels elements d'interès públic siguin espais naturals o edificats, la majoria dels quals son de titularitat privada.

Certament, hi ha casos en que aquesta titularitat privada, és compatible amb el manteniment dels objectes del interès públic, però, en molts altres això constitueix una disfunció. Es el cas de molts edificis protegits quines necessàries inversions en restauració i costos de manteniment fan inviable la seva conservació en mans privades. També cal dir el mateix de tants terrenys forestals periurbans que, de fet, només s'utilitzen com a parcs.

La simple qualificació de "Sòl No Urbanitzable" de allò que realment és o ha de ser un parc forestal o la simple catalogació d'un edifici com a protegit quan aquest només es pot conservar si té un us públic, constitueixen unes disfuncions que han portat, de sempre, a la pèrdua del patrimoni arquitectònic i natural. Al interès privat, li correspon la titularitat privada i al interès públic la titularitat pública.

7.4.- L'URBANISME LOCAL DEL SEGLE XXI I EL REFERENT DE BARCELONA.

Aquests són els trets fonamentals dels reajustaments que poden capgirar el procés degradant que hem detectat en determinats aspectes del metabolisme urbà d'Arenys de Mar. Podriem fer, ara, una llarga llista de petits reajustaments necessaris. Però cal pensar que aquests, en general, s'autoajustarien en quan s'aconseguís fer penetrar un cert nivell de cultura urbanística entre la població d'aquest tipus de municipi.

Un cop fet aquest diagnòstic, ens podem preguntar com és possible que això es produeixi contemporàniament al costat d'una ciutat de Barcelona en plena ebullició urbanística, on les principals actuacions han anat precisament dirigides a posar remei a unes patologies anàlogues a les que hem detectat al nostre territori estudiat. Ens referim al redreçament de l'estructura urbana tot enfrontant-se definitivament amb el tema de les barreres urbanístiques del front marítim -per capgirar la ciutat cara al mar-, amb el de la realització de la infraestructura primària -cinturons de ronda, ferrocarrils, sanejament i desguàs, etc.-, amb el pas a una ofensiva de gestió urbanística des de l'administració per assolir el recosit dels teixits urbans, i un llarg etcètera de canvis que, amb encert o no, estan creant una certa cultura urbanística entre la seva població.

S'ha d'anar en compte, però, amb els intents d'extrapolació dels reajustaments de la relació actuacions

- agents - instruments de la ciutat de Barcelona cap el fet urbà comarcal del Maresme.

La ciutat de Barcelona és un centre metropolità estudiat pels successius plans directores de l'anomenada, primer, àrea metropolitana i després Regió I de la divisió territorial.

Les patologies de la franja litoral de la ciutat de Barcelona, s'han resolt amb uns mòbils - Olimpíades, Fòrum de les cultures, etc- i una escala d'actuacions coordinades que no és inimaginable -i potser tampoc desitjable- a la franja costanera del Maresme. Així, el desllorigador de la situació creada en la relació agents - instruments per a les actuacions de redreçament del litoral del Maresme, entenem que l'hem de trobar a l'escala comarcal. doncs, la escala metropolitana ha estat una escala de plans directores i no de plans d'ordenació -i de gestió territorial i, ara per ara, no tenim fonaments per pensar que això hagi de canviar.

Es ben cert que a las poblacions del Maresme, no podem usar de model la ciutat de Barcelona, a causa, sobretot, de la seva escala. Però seria absurd no gaudir, en la gestió urbanística comarcal i municipal, d'aquesta cultura urbanística inicialment generada amb el mòbil -o amb el pretext- dels Jocs Olímpics de 1992, la operació Forum o tantes altres..

8 - CLOENDA

8.1.- SÍNTESI DE LES CONCLUSIONS.

Una síntesi, dels principals resultats que hem tret de l'estudi de les actuacions realment realitzades en l'evolució del fet territorial i urbà d'Arenys de Mar, els instruments emprats per a portar-les a terme i els agents que les han realitzat, podria ser la següent:

1- Arenys de Mar **és el resultat d'un metabolisme territorial i urbà** basat en successives **actuacions** que, en els segles de la seva formació, **s'adapten a un potent medi natural** conformat pels deltes dels rius i riera entre els turons que es lliuren al mar en forma de penya-segats tot configurant les "cales" que arreceren la indústria naval.

Aquest primer metabolisme urbà respon a la **lògica interna** de les **necessitats de creixement** de la massa residencial i de l'estructura de la seva defensa. El creixement quantitatiu i qualitatiu de la població permet **un major domini d'aquest medi natural**, especialment pel que fa a la costa i les rieres. Això permet **capgirar l'estructura urbana primitiva** -que passa de polinuclear a mononuclear- amb la conversió de la riera i la costa en els eixos urbans reestructuradors.

Quan apareixen **les modernes actuacions d'infraestructura supramunicipal**, més poderoses com a condicionants urbanístics que el propi medi natural, es produeix **un canvi traumàtic en el metabolisme urbà**, el qual passa a adaptar-se a aquestes noves actuacions, -ferrocarrils, carreteres, ports, etc..- fetes d'una forma **aliena a la lògica d'aquest territori** i de la seva bona ordenació.

Cal dir que aquest metabolisme urbà d'adaptació, **ha actuat positivament en determinats sectors** -com per exemple en el cas del cinturó de finques de institucions- **però molt negativament en altres**, tot creant unes patologies en l'estructura territorial i urbana de la població de l'època

Aquestes **patologies urbanes** es donen principalment en **el front marítim**, amb la barrera generada pels talls de les penyes, en la carretera general, en el ferrocarril i, segons com, en el port. També es donen en els múltiples **usos incompatibles que es superposaven** a la Riera, en el **"desfilat" del teixit urbà** a causa de les actuacions d'urbanització inconnexes del darrer mig segle, i en la **degradació del nucli antic** per la manca d'una relació conservació/substitució que el adequés a les seves actuals funcions.

Cal destacar que **l'actual estructura territorial i urbana d'Arenys de Mar ve del tot definida per les infraestructures supramunicipals** de les quals en són competents les administracions central i autonòmica.

Les **patologies** detectades, hem vist que, són degudes a determinades **disfuncionalitats** entre els **agents urbanístics** i llurs **instruments** respecte a les **actuacions** que determinen el metabolisme urbà. Aquestes disfuncions, són comunes a **la majoria de les poblacions litorals del Maresme**, la qual cosa ens recorda la presència d'un **canvi d'escala** en el fet urbà i una especificitat d'aquest.

En qualsevol cas, **la lògica en què es basa la legislació urbanística** segons la qual els "plans" - d'ordenació territorial- han d'ésser sempre anteriors als "projectes" executius d'actuacions concretes -o plans sectorials generalment d'infraestructures-, no tan sols **no s'ha seguit** sinó que s'ha seguit exactament **la contrària**.

Hi ha, doncs, una **disfuncionalitat** entre les **actuacions** urbanístiques i els seus **instruments**, la qual cosa no és més que el reflex d'unes altres disfuncionalitats que hi ha hagut **entre aquests instruments i els seus agents**.

Efectivament, per una banda, quant a en les actuacions en sistemes generals i els seus instruments, hem vist con **cada departament de l'administració** central i autonòmica **tenia el seu pla** sectorial o projecte, **deslligat dels altres**, sense **un pla** autènticament d'ordenació territorial integrat **que els vincules**.

Alhora, en la relació instruments-agents a les actuacions a nivell local, hem vist com **la inhibició de l'administració local de les seves funcions urbanístiques** va fer que, fins els anys 80, s'urbanitzés amb els vells instruments ruralistes del Codi Civil i la Llei Hipotecària, en vers de fer-ho amb la ja existent Llei del Sòl. Aquesta mateixa inhibició va provocar la degradació del nucli antic en **no haver-hi actuat amb una escala** de pla o projecte, **de suficient detall**.

Totes **aquestes disfuncions** en el us d'instruments urbanístics adequats, es deuen, però, a unes de més

profundes que són les que es donen **entre les actuacions** urbanístiques i els seus **agents**.

Així hem vist com **les administracions responsables** dels plans -o projectes- **d'aspectes sectorials** tenien, de fet, **més rang** o poder que les responsables dels plans **d'ordenació territorial**.

D'altra banda a nivell municipal les disfuncionalitats procedien de **l'abandó**, massa cops repetit per part de l'Ajuntament, **d'una funció tan específicament pública com era el fet urbanitzador**, la qual havia d'ésser realitzada, precàriament, pel **sector privat**.

Tot plegat significa que, **el reajustament** de la relació actuacions-agents-instruments caldrà **fer-lo per als diferents nivells** estudiats; de país, comarcal, municipal i de barri. A nivell **comarcal**, però –el més important- caldrà donar la resposta d'una forma no-mimètica a la donada en altres fets urbans comarcals, com el de Barcelona, encara que pertanyin al mateix àmbit metropolità. doncs, es tracta de **fets urbans diferents**.

Tot plegat ens ha fet veure com **el fet territorial i urbà** d'Arenys de Mar –i, per extensió de tors els municipis com ell- **no és pas el simple resultar de allò planejat** en els seus instruments per a les successives actuacions, **sinó el resultat de la gestió** que d'aquestes instruments han fet el conjunt d'agents urbanístics que han operat, al llarg dels segles, en aquest territori.

8.2.- UNA REFLEXIÓ FINAL.

En darrer lloc, cal que fem una reflexió sobre un problema tant de fons com el de la manca d'una autèntica **cultura de l'ordenació del territori**.

Cal que tant la societat política com la societat civil entenguin bé que **els principis de la bona ordenació del territori** són sempre generals i complexos i no pas sectorials i simplistes. Es fonamental en un vil·la com la estudiada -que massa sovint ha tendit a prendre posicions

d'immobilisme romàntic- **fonamentar la vessant pedagògica dels instruments** tècnics i jurídics que desenvolupen els principis de la bona ordenació del territori, ja que, en el nostre cas, cal tenir especialment present aquelles filosofies (1) que ens recorden que **només amb la ciència i la tècnica** millorades es pot anar **recuperant aquell "paradís terrenal" mític, perdut** pel mal ús d'aquesta mateixa ciència i d'aquesta mateixa tècnica.

ARENYS DE MAR, MIL NOU-CENTS VUITANTA-VUIT -- MIL NOU-CENTS NORANTA-TRES.- DOS MIL TRETZE.

9,- LES FONTS D'INFORMACIÓ

9.- LES FONTS D'INFORMACIÓ.

Per tal de referenciar el millor possible les fonts informatives i documentals del present treball, les hem agrupat en base a la seva naturalesa, segons es tracti dels organismes i institucions on es troben aquestes fonts, de col·laboracions i assessoraments, de cartografia, plans, projectes i normes, o de bibliografia.

Hem mantingut les que varen servir per a la elaboració de la tesi doctoral, fins el 1993 i seguidament, a cada apartat, hi em afegit les usades per a la present revisió.

Cal no oblidar, però, que en una tesi d'aquesta naturalesa, el primer i més important document és la pròpia realitat física de la vila d'Arenys de Mar en tant que material d'estudi. La majoria de les descripcions i de les fotografies de la part gràfica, són d'elaboració pròpia extreta d'aquesta realitat física.

9.1.- ORGANISMES I INSTITUCIONS.

PER A LA VERSIÓ DE 1993: (dades d'aleshores)

Les principals fonts d'informació han sorgit dels següents organismes:

1) ARXIUS DE L'AJUNTAMENT D'ARENYS DE MAR
Plaça de la Vila, 1. Arenys de Mar.

A l'arxiu general de l'Ajuntament hi trobem tots els expedients municipals des de l'any 1950. Els anteriors són ja a l'Arxiu Històric Fidel Fita, avui també municipal.

El fet que els expedients s'hagin de localitzar a través del llibre de registre -que els relaciona cronològicament- o del fitxer -que únicament els relaciona pels noms dels seus sol·licitants- fa que la tasca de recerca del material urbanístic sigui feixuga, a causa de la poca -o nul·la- representativitat del titular oficial de l'expedient en les actuacions urbanístiques estudiades. La localització de molts expedients no hagués, doncs, estat possible sense la col·laboració dels funcionaris que els havien viscut.

Cal també no oblidar, l'arxiu dels

Serveis Tècnics Municipals, on s'hi troba el duplicat de molts dels expedients urbanístics, a més de molta documentació extraoficial, a voltes prou aclaridora del procés seguit en molts expedients.

2) ARXIU HISTÒRIC FIDEL FITA.
Riera del Bisbe Pol. Arenys de Mar.

Pràcticament, la totalitat de la informació i documentació, pel que fa a l'època anterior als anys 50, ha estat obtinguda de l'Arxiu Històric Fidel Fita, que -des del traspàs de competències als Consells Comarcals- ha deixat de pertànyer a la Xarxa d'Arxius de la Generalitat i ha passat a ser municipal.

La documentació allí dipositada que, d'una manera o altra, ens afecta, està classificada de la següent manera:

- ACORDS: Llibres d'actes. Des del segle XVI fins el 1950.
- LLICENCIES D'OBRES: Des del segle XIX fins al 1950.
- COMUNICACIONS.- Des del segle XVII fins al 1950.
- PROTOCOLS NOTARIALS.
CAPBREUS: Del segle XIV al segle

XVIII.

- CADASTRE: Segle XVIII.
- COMPTADORIA D'HIPOTEQUES: Registre de propietat. Segles XVIII i XIX.
- PLÀNOLS: Segles XIX i XX.
 - OBRA PUBLICA:
 - TOPOGRÀFICS:
 - OBRA PRIVADA:
 - CARTES NÀUTIQUES:
- FOTOGRAFIA: Segles XIX i XX.
- GRAVATS:

L'Arxiu Històric d'Arenys de Mar no és pas un arxiu mort, ni pel que fa a la diligència del servei dels seus responsables ni per la vessant pedagògica i de recerca de la gent que li dona suport. Darrerament, per donar cos a aquest aspecte, s'ha creat el Centre d'Estudis Josep Baralt, amb seu als mateixos locals de l'Arxiu.

Es pot dir que l'Arxiu Històric Fidel Fita, fou, segons com es miri, obra de l'advocat i eminent historiador Josep Maria Pons i Guri. Cal dir, però, que l'actuació del també historiador Hug Palou, està significat la consolidació i la continuïtat d'aquesta institució.

3) BIBLIOTECA POPULAR FIDEL FITA.
Pl. de la Vila, 1, Arenys de Mar.

Depèn de la Diputació de Barcelona. Allí es troben totes les publicacions locals i comarcals usades en aquest treball. La manca d'espai fa que moltes publicacions locals estiguin classificades de tal forma que hagi calgut l'ajut diligent de la bibliotecària.

4) BIBLIOTECA DE L'ESCOLA T. S. D'ARQUITECTURA DE BARCELONA.
Avda. Diagonal, , Barcelona.

5) BIBLIOTECA DEL COL·LEGI O. D'ARQUITECTES DE CATALUNYA.
Plaça Nova,5 , Barcelona.

6) REGISTRE D'ENTITATS URBANÍSTIQUES COL·LABORADORES. GENERALITAT DE CATALUNYA.
Carrer Aribau, 200, 3er., 080036 Barcelona, tel. 2021955.

7) ARXIU FOTOGRÀFIC DE T.A.F.
C/ Mestre Nicolau, 21, Barcelona.

8) ARXIU FOTOGRÀFIC DE "PAISAJES ESPAÑOLES".
Travessera de Les Corts, 365, Barcelona.

9) CENTRE DE DOCUMENTACIÓ DE LA GENERALITAT: INSTITUT CARTOGRÀFIC.
C/ Alfons XII, , Barcelona.

- També han estat fonts de documentació l'arxiu propi i, d'una manera o d'una altra, els Departaments amb competències sobre el territori estudiat, de l'Estat i de la Generalitat.

PER A LA REVISIÓ DE 2013:

El material per a la revisió del treball en 2013, sense perjudici d'algunes consultes presencials, principalment s'ha obtingut de les pàgines web dels diferents organismes i institucions d'entre les quals destaquem:

PÀGINES WEB:

INTERNACIONALS:

- Google earth
- Google maps
- Wikipedia

CATALUNYA

- Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya. <http://ptop.gencat.cat>

- Institut d'estadística de Catalunya: <http://www.idescat.cat>

Institut Cartogràfic de Catalunya ICC:
<http://www.icc.cat>

Societat Catalana d'Ordenació del Territori SCOT "Territori: observatori de projectes i debats territorials de Catalunya. <http://territori.scot.cat/>

ARENYS DE MAR.

Ajuntament d'Arenys de Mar
<http://www.arenysdemar.cat/>

9.2.- COL·LABORACIONS I ASSESSORAMENT.

PER A LA VERSIÓ DE 1993: (dades d'aleshores)

- Tal com ja s'ha anat dient al llarg del treball l'assessorament sobre la part històrica fou de Josep Maria Pons i Guri. (e.p.d.)
- El mateix cal dir, pel que fa a la vessant econòmica, de Miquel Rubirola i Torrent.
- També s'ha comptat amb l'aportació d'un gran nombre de persones consultades entre les quals hi tenim:
 - Martí Amagat, rector de la Vila (e.p.d.)
 - Àngel Lozano, advocat, secretari de l'Ajuntament.
 - Hug Palou, historiador, responsable de l'A.H.F.F..
 - Andreu Bertran, aparellador de l'Ajuntament. (e.p.d.)
 - Comelles, registrador de la propietat
 - Josep-Enric Luján, advocat, del Registre d'E.U.C.
 - Tomàs Pou, advocat.
 - Ramon Verdaguer, advocat.
 - Ricard Pérez, per a la delineació i muntatge.

- Sílvia Aymerich. Per a la correcció lingüística.

- DIRECCIÓ DE LA TESI: La tasca de direcció de la tesi i mestratge del seu autor ha estat a càrrec de Lluís Cantalops i Valeri, catedràtic d'urbanisme de l'E.T.S.A.B. i ex-director general d'urbanisme de la Generalitat de Catalunya.

PER A LA REVISIÓ DE 2013:

TRIBUNAL. De fet, la revisió de la tesi, podem dir que comença des del moment de la seva lectura i qualificació. En aquest sentit cal considerar com a col·laboradors els membres del tribunal tan per les seves aportacions durant l'acte de lectura com en posterioritat. Foren:

- President Dr. Manel Ribas i Piera, arquitecte.(e.p.d.) per la E.T.S.A.B.
- Dr. Miquel Domingo, I Clot, arquitecte. per la E.T.S.A.B.
- Dr. Salvador Tarragó i Cid, arquitecte, per la Escola d'Enginyers de Camins.
- Dr. Jacint Ros i Hombravella, economista. per la Facultat de Ciències Econòmiques.
- Dr. Carles Carreras per la Facultat de Geografia i Història.

També cal afegir les col·laboracions de

- Salvador Lujan i Lerma, arquitecte

David Castanyeda, fotògraf i estudis d'història d'Arenys

- Els Serveis Tècnics Municipals de l'Ajuntament d'Arenys de Mar en general, i en particular a
-Pere Matabosc

Jordi Marsol, enginyer

Alberto Fosar, advocat.

També cal esmentar la col·laboració en la revisió del treball de l'actual personal de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SLP,

- Jordi Fernàndez i Muñoz, arquitecte.

- Elena Fané i Otin, administrativa.

- Ramón Caballé,, Arquitecte Tècnic.

- Gaspar Bosch, Arquitecte Tècnic

9.3.- CARTOGRAFIA, PLANS I PROJECTES.

PER A LA VERSIÓ DE 1993: (dades d'aleshores)

1) PLÀNOLS I MAPES TOPOGRÀFICS I CADASTRALS:

- Plànol topogràfic escala 1:10.000. Corporació Metropolitana.

- Plànol topogràfic escala 1:5.000. Diputació de Barcelona. Servei Cartogràfic de la Generalitat de Catalunya.

- Plànol topogràfic escala 1:2.000. Diputació de Barcelona.
- Cartografia militar.

- "Plànol toponímic d'Arenys de Mar al segle XVI i apunts dels canvis fins el segle XIX. Arxiu Històric Fidel Fita.

- "Plano Topográfico General i Particular de la Villa de Areñs de mar, cabeza de partido 1858. (Arxiu Històric Fidel Fita).

- "Plano Topográfico de la Villa de Areñs de Mar. 1840. A.H.F.F.

- "Croquis de la villa de Arenys de mar". Servicio Histórico Militar. Autor Francisco Casanovas. 1840. A.H.F.F.

- Foto de plànol de 1915. A.H.F.F.. Secció fotogràfica.

- "Plano de Arenys de Mar. 1916. A.H.F.F. ref. 1-G-3.

- "Aguatinta del surgidero de Arenys de Mar por Domingo Casacuberta Gusils, " del llibre Oda a Arenys.

- Plànols cadastrals escala 1:25.000 de l'any 1.920: "Provincia de Barcelona. Término municipal de Arenys de Mar". Idem. Arenys de Munt. Idem. Canet de Mar. Topógrafo A.G. Demarco.

- Plànols cadastrals escala 1:2.000 del 1.940 del "Instituto Geográfico Catastral".

- "Presidencia del Gobierno. Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral". Catastro Topográfico Parcelario. Escala de 1:3.000. Conjunto obtenido por reducción fotográfica de los planos originales por polígonos a escala 1:2.000.

- Cadastre per la C.T.U. escala 1:500, any 1.965.

- "Ministerio de Economía y Hacienda. Consorcio Provincial para las Contribuciones Territoriales." Catastro

de Urbana. Provincia de Barcelona. Municipio Arenys de Mar". Escala 1:1.00, any 1.965.

- "Atlas de Catalunya. Geogràfic, Econòmic, Històric".

-Diàfora s.a., Barcelona, 1974.

2) PLANS I PROJECTES (AMB TOPOGRÀFICS PREVIS).

2.1) Costa i Port:

- Cartes Nàutiques del Servei d'Hidrografia de l'Armada. A.H.F.F..

- "Plano detallado de la punta de la Capilla con indicación de la obra que se propone para el cerramiento del freo llamado del Calvario. Arenys de Mar, 20 de Julio de 1893". (Signat per tres enginyers, entre ells Garcia Faria). 4-C-77. A.H.F.F..

- "Plano General de la Costa Española de Levante entre los ríos Tordera y Llobregat". 1893. A.H.F.F..

- "Plano indicador de las desgracias producidas por los temporales en la playa de Arenys desde 1856 a la actualidad" 4-C-81. A.H.F.F..

- "Plano General de la Villa i rada de Arenys. 20 de Julio de 1893". A.H.F.F..

- "Plano de la travesía i playa de Arenys tal como se hallaba al construir el ferrocarril o sea en el año 1856. 13 de Junio de 1892 . 4-C-79. A.H.F.F..

- "Compañia de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia: Explotacion. Via y Obra. Línea de Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma. Proyecto de escollera de defensa entre los Kmts. 88'408 y 38'858". 1892. A.H.F.F..

- "Plano detallado de la Punta de la Piedad con indicacion de las obras

propuestas para el espigón de las Muscleras. Arenys de Mar 20 de Julio de 1893. Pedro García Faria. A.H.F.F..

- "Plano detallado de la Concha de Arenys y de su playa submarina en 28 de Febrero de 1893. García Faria." A.H.F.F..

- "Plano del ferrocarril en la travesía de Arenys tal como se hallaba después de los últimos temporales. Junio de 1892 . A.H.F.F..

- "Plano del ferrocarril en la travesia de Arenys tal como se hallaba el dia de la fecha. e: 1/400. Junio de 1892". A.H.F.F..

- "Plano de la travesía de Arenys tal como se hallaba antes de ocurrir los temporales del mar que destruyeron el paseo que habia construido el Ayuntamiento entre el Ferrocarril y la Playa. Junio de 1892. A.H.F.F..

- "Plano de la Carretera y el Ferro-Carril que atraviesa la Villa de Arenys. e: 1/500. José Piñol. Mayo de 1988". 5-A-7. A.H.F.F..

- "Plano o croquis de toda la playa y ferro-carril desde el Monte Calvario a la Punta de la Piedad o casa Mora tal como se halla en la fecha. Agosto de 1892. e: 1/400." 5-A-3. A.H.F.F..

- "Proyecto de Paseos en Arenys de Mar, Provincia de Barcelona (Serrano y de la Paz en la playa de levante). 26 de Agosto de 1876." A.H.F.F..

- "Proyecto de los Paseos de la Paz y de Serrano en la villa de Arenys de Mar. (Sense data)". 5-A-14. A.H.F.F..

- "Plano de la Carretera y Ferro-carril que atraviesa la Villa de Arenys. 1888". (Signatures lligibles: Garcia Faria, José Piñol). A.H.F.F..

- "Proyecto de Puerto de refugio para

Arenys de Mar. 12 de Marzo de 1912. Ingeniero de C. C. y P. y Arquitecto: Garcia Faria". A.H.F.F.

- "Proyecto reformado del Dique del Calvario según lo dispuesto en la R.O. de 2 de Marzo de 1928. Barcelona 15 de Octubre de 1929. Ing. Dir. del Puerto de Barcelona: José Ayxelá". A.H.F.F.

- "Obras suplementarias a ejecutar con la reforma del Hotel Monte Calvario en Arenys de Mar", julio de 1934.

- "Puerto de refugio de Arenys de Mar, afecto a la Dirección de las Obras del Puerto de Barcelona por R.D. de 22 de Julio de 1928. Proyecto definitivo de la primera etapa de obras del dique del Calvario. Redactado en virtud de lo dispuesto en la orden del Ministerio de Obras Públicas de 29 de Enero de 1934. Barcelona 12 de Noviembre de 1940. El Ingeniero Director del Puerto de Barcelona: José M^o Jáuregui". 4-A-5. A.H.F.F.

- Comisión Administrativa de Puertos a Cargo directo del Estado. Grupo de puertos de Barcelona - Tarragona. 2^o Proyecto reformado de obras de abrigo del puerto de Arenys de Mar. 15 de Junio de 1954". 4-A-15 A.H.F.F..

- Ministerio de Transportes, Turismo i Comunicaciones, Secretaría de Estado de Turismo: "Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Provincia de Barcelona (municipios costeros) de 1980.

- "Plano de la parte de la playa integrante de la propiedad del Banco de Préstamos y Descuentos, situada en el Término municipal de Arenys de Mar" (a la Musclera, a levant del Canyadell)". 2-D-51. A.H.F.F.. "Construcción de espigones en la Musclera que interesan varios propietarios de dicha zona". Ex. Mun. 131/1955.

- "Solicitud al M.O.P. para construir dos espigones, uno en Can Lluch y otro en el Tunel de Caldetas. 10 de abril de 1960." Ex. Mun. 324/1960.

- "Emisario de vertido de aguas al mar. Ex Mun. 1/1962.

- (?) "Ordenación de la playa de Arenys de Mar" de l'enginyer Isla.

- Ajuntament d'Arenys de Mar. - "Modificació del Pla d'Ordenació de la Platja de Cabaió comprès entre el port d'Arenys de Mar i el terme municipal de Canet de Mar". de 1985 de l'enginyer Fàbregas.

- Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General de Ports i Costes: Plan de Ordenación del tramo de costa comprendido entre el puerto deportivo El Balís i el puerto de Arenys de Mar", del desembre de 1982.

- "Pla Especial del Port d'Arenys de Mar" de 1988.

2.2) Carreteres: (vegeu també Costa i Port)

- "Anteproyecto de un nuevo trazado de la carretera de Madrid a Francia por la Junquera. Febrero de 1955. El Arquitecto Municipal". A.H.F.F..

- "M.O.P. Dirección General de Carreteras i Caminos Vecinales. 5a. Jefatura Regional de Carreteras. Oficina de Proyectos. Barcelona:"

"Proyecto de variante de la Carretera Nacional II en la travesía de Arenys de Mar (?) de 1964. "Red arterial metropolitana de Barcelona" de 31.12.84.

Anteproyecto de autopista Barcelona - Massanet de la va, tramo Mataró - Massanet" de març 1976.

- "M.O.P.U. Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña". Proyecto de autovía Mataró - Palafolls (?), de 1989. enginyer Sangròs.

-Generalitat de Catalunya. D.P.T.O.P. Secretaria General, Direcció General de Carreteres, D.G. de Política Territorial. "Pla de Carreteres de Catalunya" de 1985.

-Generalitat de Catalunya. D.P.T.O.P. Secretaria General, Direcció General de Carreteres. - Proposta de Variant B-511 en el tram corresponent a la travessia d'Arenys de Mar" d'octubre de 1984.

- Unió de Botiguers d'Arenys de Mar. -"Estudi de les circulacions de vianants a la riera d'Arenys de Mar", abril 1985.

2.3) Ferrocarrils: (vegeu també Costa i Port)

- "Ferro-Carril de Barcelona a Mataró y Gerona. Sección de Barcelona al empalme. Croquis de los caminos que atraviesa dicho ferrocarril en el término municipal de Arenys de Mar. A.H.F.F..

- Generalitat de Catalunya. D.P.T.O.P. Direcció General de Transports. Servei de Construcció de Transports. "Estudio de alternativas del desdoblamiento de la línea ferroviaria (Renfe) entre Mataró y Malgrat", de l'enginyer Ruiz Alcaín, de Geplan. de 1980.

- "Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Proyecto de desdoblamiento de la línea ferroviaria de Mataró a Arenys de Mar" de 1985 de l'enginyer Sancho.

- Ajuntament d'Arenys de Mar. - "Proposta alternativa per al túnel del

Canyadell (mal dit del Sapí)". 1986.

- Ajuntament de Caldes d'Estrac. - "Estudi per a pas sota la Carretera N-II i el Ferrocarril al Rial del Canyadell", s.t.m. 1986.

2.4) Infraestructures hidràuliques:

- "Proyecto de un puente de madera para paso de personas por sobre la Riera de Arenys. Arenys de Mar 18 de Junio de 1886. e: 1/100 4-C-95bis A.H.F.F..

- "Proyecto de pasarela sobre la riera de Arenys de Mar. 22 de Octubre de 1920".

- "Plano de la Riera de Arenys". 5-A-2. A.H.F.F..

- "Cadastral de la Riera. 1932" A.H.F.F..

- Fotografia del plànol parcel·lari del terme municipal propietat de F. Ferrer Calbetó. 1933. A.H.F.F. secció fotogràfica.

- "Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental" (?)

:"Anteproyecto de encauzamiento de la riera Subirans en Arenys de Mar (?)", 1970 (?) enginyer Farreres (?).

"Proyecto de encauzamiento de la riera de Subirans en Arenys de Mar (?) enginyer Biendicho. 1981 (?).

"Proyecto de puente en la c/Arcipreste Rigau de la riera d'Arenys de Mar (?)" (separata del projecte anterior). 1982.

- Ajuntament d'Arenys de Mar:

"Projecte de defenses de l'entorn del pont del C/Arxiprest Rigau a la Riera d'Arenys de Mar"(?). Ibering 1984.

"Avantprojecte d'urbanització de la riera d'Arenys de Mar" estudi A.M. 35, 1986.

2.5) Infraestructures diverses:

- "Proyecto de tendido de una Tubería de Gas desde la Fca. de Gas de Mataró a la de Arenys. 1935. A.H.F.F..

- "Proyecto de Modificación de la red aérea 3.000 V existente en red subterránea. En Arenys de Mar 1/Agosto/1913. Julio Redondo, Ingeniero." A.H.F.F..

- "Compañía General de Electricidad de Mataró. Plano de la Red de Alta y Baja Tensión de Arenys de Mar. 1914." 4-C-75. A.H.F.F..

"Estación Transformadora 25000/220-127. 1923. A.H.F.F..

- Companyia elèctrica (?). -"Plano Zona Delegación de Mataró", anys 40 (?).

- "Fanal". 4-C-68. A.H.F.F..

- "Modelo de farol para el puente de la Riera. 1924". A.H.F.F..

- "Plano de desagüe de las cloacas hasta el mar. Abril de 1910". A.H.F.F..

- "Plano general de la red de alcantarillado de la zona S-O. Marzo de 1954. Arqu. Lino Monge." A.H.F.F.

- Generalitat de Catalunya. D.P.T.O.P. Junta de Sanejament. -Pla de Sanejament de Catalunya: zona 5". any 1982.

2.6) Planejament General:

- "Ministerio de la Vivienda:"

- "Plan General de Ordenación de la Provincia de Barcelona: Normas". Barcelona 1963.

- "Comisión gestora del Area Metropolitana de Barcelona: Plan del Area Metropolitana de Barcelona: Una estrategia de Ordenación Territorial 1974-90".

- "Comisión Superior de Ordenación Urbana de Barcelona. Plan de Ordenación de Arenys de Mar" 1957, arquitecte Baldrich.

- Ajuntament d'Arenys de Mar:

- "Plano general de situación de la zona ocupada por el casco urbano (Delimitació de Sòl Urbà). Conformado por la Comisión de Urbanismo y Arquitectura en sesión de fecha 8 de agosto de 1960. Arqu. M. Valls.

- Idem.. "Segunda propuesta (interina)". Febrero de 1970.

- "Plan General de Ordenación del Término Municipal de Arenys de Mar de 1970, arquitectes Valls i Gelpí, i Acta d'aprovació de la C.P.U. del 15 de gener de 1971.

- Primera modificació del "P.G.O. del T.M. d'Arenys de Mar de 1972", Comisió d'Obres i Urbanisme.

- Segona modificació del "P.G.O. del T.M. de Arenys de Mar" de 1976, S.T.M. arquitecte Iborra.

- "Avanç del Pla Supramunicipal dels termes d'Arenys de Mar, Arenys de Munt i Canet de Mar del maig de 1981, arquitecte Sanmartí.

- "Revisió i Adaptació del Pla General d'Ordenació Municipal d'Arenys de Mar" de 1982 i Text Refós aprovació Definitiva del 1984, arquitecte Fané.

2.7) Planejament parcial, urbanització i parcel·lació:

- Nucli antic:

- "Plano geométrico de una calle que ha proyectado abrir el Ayuntamiento de Arenys de Mar que unirá la de la iglesia con las de la Torre, Rial, Tussol y otras. 22 de Septiembre de 1860. José Buxareu y Gallart, arquitecto. A.H.F.F..

- "Proyecto para la prologación de la calle de San Zenon y salida en la calle de la Bomba frente poco más o menos las últimas casas y la subida al "Paraiso" del Sr. Castelló. 1883." A.H.F.F..

- "Plano de la nueva rasante de la calle de la Bomba." A.H.F.F.

- "Proyecto de Reforma del Camino del Cementerio. Noviembre de 1894. El Arquitecto Municipal Miguel Madolell Ruiz." 5-4-15. A.H.F.F..

- "Proyecto de urbanización de la plaza de Antonio Torrent y de rectificación de la calle del mismo nombre. 19 de Septiembre de 1914. El maestro de obras:(il.legible)." A.H.F.F..

- "Jardins per a Arenys de Mar" (Plaça de l'Església). Mataró, agost de 1938.

- Projecte per a la plaça de l'Església amb la rectoria vella (sense caràtula). A.H.F.F..

- Projecte per a la plaça de l'Església (sense caràtula). A.H.F.F..

- "Proyecto de urbanización de la Plaza del Generalísimo Franco y Monumento a los Caidos en la Villa de Arenys de Mar. Cesar Martinell, Arquitecto. 1940." 4-C-22. A.H.F.F..

- Pavimentació de la plaça de l'Ajuntament. Ex. Mun. 42 1953.

- "Aceras del Paseo Xifré." Ex. Mun. 15/ 1955.

- Pavimentació dels carrers Andreu Guri, Sant Joan i Jaume Borrell. Ex. Mun. 27/ 1956.

- "Contribuciones especiales del primer tramo de pavimentación de la Riera (fins a la plaça de l'Església). Ex. Mun. 121/ 1958.

- "Prolongación de la pavimentación de la Rambla (de les passeres(C/Nou) a C/ Ana M^a Ravell). Arqu. Municipal Lino Monge." Ex. Mun. 385/1961.

- "Contribuciones especiales de la pavimentación de las calles: Profesor Castelló, San Gabriel, San José, Font, Rbla. Obispo Pol, Rbla. Padre Fita, Hospital, San Narciso, Calvo Sotelo, San Ramón, San Jaime, Margaritas, Olivar, San Francisco, Nueva, San Zenón". Ex. Mun. 138/1959.

- Contribucions Especials per la pavimentació de la Riera. Ex. Mun. 59/ 1959.

- "Pavimentació del Rial del Bareu". Ex. Mun. 127/1959.

- "Proyecto de pavimentación de la Avda. Gral. Primo de Rivera." Ex. Mun. 320/ 1958.

- "Proyecto de pavimentación de la Calle Arcipreste Rigau." Ex. Mun. 119/1958.

- "II. Ayuntamiento de Arenys de Mar. Proyecto de pavimentación de la plaza final de la Rambla con la construcción de paso subterráneo para las aguas de la Riera" (la carretera encara fa el "4"). Ex. Mun. 231/1960.

- "Reforma del alumbrado público de las calles de esta Villa". Ex. Mun. 358/1961.

- Sa Voga (part alta):

- "Projecte d'Urbanització parcial a la vila d'Arenys de Mar. Carrer de Josep Baralt i Carrer de l'Hospital Xifré." A.H.F.F..
- "Projecte d'urbanització d'uns terrenys a la vila d'Arenys de Mar. (C/ de la Torre, de Sant Ramon i de 'Hospital). Gener de 1932." A.H.F.F..
- "Projecte d'Urbanització parcial a la vila d'Arenys de Mar. (Prolongació del carrer de la Torre). Martinell, arquitecte." A.H.F.F..
- "Clavegueres, cunetes i travesses a la part alta del carrer de la Torre." A.H.F.F..
- "Proyecto de nuevos trazados de calles en el sector de las escuelas en Arenys de Mar. Octubre de 1952." A.H.F.F..
- "Urbanización i parcelación de la finca lindante con el Rial de la Clavella propiedad de Dña. Montserrat Nadal Sellarés." Ex. Mun. 135/ 1959.

- Cementiri:

- "Proyecto de parcelación y urbanización para Dña. Angela Lloret Justa en Arenys de Mar", Granollers, noviembre de 1957. Ex. Mun.
- "II. Ayuntamiento de Arenys de Mar: - Proyecto de urbanización de la zona del Cementerio." Arquitecte municipal, 29 d'agost de 1969."

- Maltemps - Montmar - Portinyol:

- "Plano parcelario y terreno necesario para la urbanización" (primer planejament del Mal Temps, Montmar, Portinyol i Portimar) anys 50. Ex. Mun.

- "Plano general de la urbanización.(Mont-Mar - Portinyol - Maltemps). 1955." A.H.F.F..

- "Construcción de un camino de acceso al Mal Temps." Ex. Mun. 81/ 1955.

- "Proyecto de urbanización parcial de la zona García Faria", arquitecte Monge. Ex. Mun.

- Ordenació volumètrica 1958.

- "Permiso para colocar anuncio, anunciando la venta de parcelas en la urbanización que está desarrollando en un terreno de su propiedad en el cerro denominado Mal Temps, a favor de D. José Torrent Oliver." Ex. Mun. 258/ 1958.

- "Solicitud de aprobación por parte del Ayuntamiento de las carreteras construidas en el "Mal Temps" en la propiedad de D. José Torrent Oliver." Ex. Mun. 17/1959.

- "Aprobación del plano y obra de ordenación de la zona del Mal Temps presentado por D. José Torrent Oliver." Ex. Mun. 131/1959. (En el mateix expedient:) "2 de Marzo de 1974: el plano de entrega al Sr. Iborra Arqu. para que prepare una memoria de las diferencias comparado con el Plan General de 1970, para la Sala de lo Contencioso-Administrativo."

- La Musclera - Caldes:

- "Plano Topográfico de una parte de Caldas de Abajo, Arrebal de Arenys de Mar que manifiesta la rectificación que debe hacerse y las líneas geométricas que deben seguir para edificar las calles de Santa Teresa, de la Plaza y de la Mar, nuevamente proyectadas. Arenys de Mar, 13 de setiembre de 1848. Domingo Casacuberta." A.H.F.F.

- "Ayuntamiento de Caldas de Estrach.

Proyecto de Urbanización del Paseo del Mar ("la Musclera"). 1959. Arqu. mun. Buixó. Acta de Constitución de la Asociación de Vecinos y Propietarios de las fincas radicantes en este Paseo del Mar, a efectos de las obras de urbanización general del mismo". Ex. Mun. 109/1960.

- "Cinco Rosas":

- "Plan Parcial "Cinco Rosas"". Francisco Rossell, Arquitecte, agost de 1965.

- Can Vilaplana:

- "Plan Parcial (?) "Ciudad-Jardín Nuevo Arenys. Red de agua".

- Les Carolines:

- Projecte d'Urbanització a "Las Carolinas". Ex. Mun. 335/ 1966.

- "Plan Parcial Ordenación finca "Las Carolinas" en Arenys de Mar", arquitecte Fernández Marqués, octubre de 1971.

- Les Vil·les (Can Juncosa):

- (pla parcial ?) "Paraje de Las Villas: zonas verdes 1977(?)".

- El Cònsol:

- "Plano topográfico de un terreno en el término municipal de Arenys de Mar" (El Cònsol), noviembre de 1951.

- "Plano Topográfico y Proyecto de Camino de Acceso a la Colonia Andersen desde la Carretera General de Madrid a La Junquera", Arenys de Mar, Febrero de 1956.

- "Ampliación de Plan Parcial "El Cònsol"", Nina Andersen, arquitecte Ontiveras, juny de 1977.

-Document de Cessions de sòl públic de "El Cònsul" del 13 de novembre de

1985.

- Portimar:

- "Plan Parcial de Ordenación "Portimar II"", promociones urbanas Guia S.A., arquitecte Carbonell. juny de 1989.

2.8) Projectes d'edificació: 1/ equipaments.

- "Plano del Cementerio de la Villa de Arenys de Mar." 4-C-34. A.H.F.F..

- "Plano del Cementerio de la Villa de Arenys de Mar." (Diferent de l'anterior i tal com és ara). A.H.F.F..

- "Cementerio de disidentes/ C. Católico. 1877." A.H.F.F.

- "Plano de la Cárcel. 1865." A.H.F.F.

- "Plano proyecto para el derribo de la escalera del Teatro de la villa de Arenys de Mar y construcción de otra nuevamente emplazada en el mismo sitio. 7 de setiembre de 1881. El Mtro. de obras: Ramón Guerra i Torras." A.H.F.F..

- "Proyecto de reforma para la fachada de la casa del Juzgado de Instrucción en Arenys de Mar. 21/set/1886. Ramon Guerra Mtro. de obras." A.H.F.F..

- "Proyecto de fachada del edificio destinado para Escuelas Católicas. 1 de agosto de 1903." A.H.F.F..

- "Plano geométrico del actual Matadero Público de la Villa de Arenys de Mar en el cual se demuestran las obras que intenta construir el Magnífico Ayuntamiento de la misma." A.H.F.F..

- "Edificio "Estudi de Pilots". P.B.. 3 de setiembre de 1910." 4-C-85. A.H.F.F..

- "Proyecto de derribo del edificio "Estudi de Pilots" en la calle A. Clavé, 68. Prom. José Sampere Roig. Ex.Mun. 277/ 1964.

- "Reforma Hospital Xifré d'Arenys de Mar. Octubre del 1935. Josep Lluís Sert. Arqu." Planta de l'edifici. A.H.F.F..

- Plaça del Mercat. Còpies de la planta, emplaçament, façana, secció i càlculs de les cavallades. Aprovat el 10 d'octubre de 1925. Firmat: Ignasi Mas. A.H.F.F..

- "Instalación frigorífica para el Exmo. Ayuntamiento de Arenys de Mar." A.H.F.F..

- "Instalación frigorífica para el Mercado de Arenys de Mar. 20 Febrero de 1928." A.H.F.F..

- Plànols de l'Ateneu. A.H.F.F..

- "Balneari Lloveras: planta de distribució actual. 10 de març de 1936." A.H.F.F..

- "Proyecto de Capilla dedicada al Cristo del Monte Calvario en la Urbanización Mont-Mar de Arenys de Mar." A.H.F.F..

- Segon projecte d'una nova Ermita del Calvari al Maltemps. A.H.F.F..

- Projecte per l'Hospital. Arqu. Lino Monge. A.H.F.F..

- Reforma del Convent dels Caputxins. Ex. Mun. 196/1957.

- "Reforma de la Casa Ayuntamiento de Arenys de Mar. 1954". A.H.F.F..

- "Ayuntamiento"(edifici). 1955. A.H.F.F..

- Reforma de l'Ajuntament. Arqu. Manuel Valls. Ex. Mun. 61/ 1958.

- Ajuntament d'Arenys de Mar. -

"Projecte bàsic i d'execució de remodelació de l'edifici de l'Ajuntament". de juliol de 1985, arquitecte Iborra.

- "Casa cuartel para la Guardia Civil" arquitecte Marqués i Pineda. Ar. Mun.

- "Grupo Escolar". Ex. Mun. 27/ 1953.

- "Transmisión al Estado del Grupo Escolar de Arenys de Mar". Ex. Mun. 145/ 1955.

- "Proyecto de 6 viviendas para maestros (a costat de les escoles). Abril de 1955. Claudio Diaz Arqu. Promotor: el Estado". Ex. Mun. 125/ 1960.

- Obres de l'Ateneu. Ex. Mun. 198/ 1959.

- "Plano de la Granja Escuela Superior y Oficial de Avicultura de Arenys de Mar. 1954." A.H.F.F..

Escola d'Avicultura. Promotor: Federico Castelló. Arqu. Valls. Ex. Mun. 31/ 1961.

- Reforma de la Sala Mercé (bar). S'acaba l'expedient a l'octubre de 1961. Ex. Mun. 116/ 1958.

- "Permiso de obras para construir un local. Sala Merced, Rbla. Obispo Pol, 54. Promotor: Montserrat de Hita." Ex. Mun. 337/ 1963.

2.9) Projectes d'edificació: 2 residencial - comercial.

A l'Arxiu Històric Fidel Fita trobem una copiosa documentació pel que fa a l'obra privada, fins l'any 1950, de la qual només en referenciem algunes mostres.

- Ajuntament d'Arenys de Mar. -"Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic de desembre de 1984,

arquitecte Badosa de BDRM i advocat Milà.

- Nucli antic:

- Projecte de casa prototípica. 1919. 4-B-20. A.H.F.F..

- Cases en filera al carrer de Sant Antoni. 1907. A.H.F.F..

- "Proyecto vivienda para la Rifa Benéfica de las Conferencias de San Vicente de Paul. Arqu. Valls. 1951. Lluís Castelló, Conferencias de San Vicente de Paul" Expedient Municipal.

- Llicència d'obres per a la casa d'Enrique Mollfulleda (el Calisay) on ara hi ha el transformador (proj. De passatge). Ex Mun. 25/ 1957.

- Blocs de pisos a la part alta del carrer de l' Olivar ("d'en Pesquiña"). Promotor: Juan Albó Crusat, avicultor, domiciliado en la Granja Paraiso. Arqu. Avelino Baldellou. 1960 Ex.Mu.

- Bloc de pisos (PB+8) al C/ José Antonio (La Davallada), 73. Prom. Luis Pesquiña. Arqu. Jorge Mir Valls. Ex. Mun. 313/ 1961.

- "Proyecto de Obras para la Construcción de un edificio de viviendas en la calle San Pedro, 7 – 15 para Federico Quintana Colomer". Ex. Mun. 207/ 1963.

- "Permiso de obras en Paseo Xifré nº 1. Prom. Pedro Castellví. Ex. Mun. 288/ 1964.

- "Permiso de derribo del edificio nº 1 del Paseo Xifré (can Formosa). Ex. 29/ 1966.

- "Solicitud para construir un edificio de apartamentos en "can Catarineu". Prom. José Juanpere Roig. Ex. Mun. 54/ 1964.

- "Permiso de obras para construir

apartamentos en can Catarineu". Denuncia de Lino Monge, Arqu. Acuerdo C.P.U.. Ex. Mun. 20/ 1965.

- Bloc a l'antiga Escola de Pilots. C/ Anselm Clavé, 68, cantonada N/II, Km. 664'260. Ex. Mun. 408/ 1972. Llicència d'ocupació 12/2/79.

- Habitatge Social:

- "Proyecto de viviendas protegidas en Arenys de Mar. (Grups de Sant Ramón i Sant Gabriel). Febrero de 1949. Arqu. M. Valls. A.H.F.F..

- Edifici de "La Caixa". Arqu. Lino Monge. Ex. Mun. 267/57.

- "Construcción de un edificio singular por la Caja de Pensiones Para la Vejez y de Ahorros, en la prolongación de la Rbla. Padre Fita, sector Este de esta Villa." "Estudio Volumétrico i de Ocupación. Arqu. Lino Monge. Apr. C.U.B. 12/Jul/65.

"Proyecto Grupo "Sagrada Familia". Arqu. Lino Monge Serra i José Claret Rubira. Ex. Mun. 351/ 1965.

- "24 Viviendas de Renta Limitada. Grupo Santa María (1er. Grupo)." Ex. Mun. 64/ 1961.

- "Construir dos bloques de viviendas en terrenos de la Urbanización Vilaplana a favor del Patronato de la entidad benéfico - constructora "Viviendas Santa Maria" (blocs B i C). Ex. Mun. 382/ 1962.

- Denuncia de Alfredo Sanahuja. Ex. Mun. 1962.

- "Licencia de obras a favor de D. Antonio Majó Puigvert, para la construcción de 100 viviendas para pescadores en los terrenos situados en el paraje de la Piedad. Prom. O.S.H.. Arqu. Luís M^a Escolá Gil y Juan Masriera Campins. Ex. Mun. 168/ 1964.

- La Plana:

- Casa per a Montserrat Riera. Arqu. M. Valls. Ex. Mun. 239/ 1959.

- Cementiri:

- Xalet per a Fermín Lloret. Arqu. Mario Canosa. Ex. Mun. 213/ 1957.

- Camping El Sapí. Prom. Gasau. Ex. Mun. 227/ 1957.

- Zones Hoteleres:

- "Proyecto de ampliación del Hotel Titus. Prom. Raimundo Ripoll Torres. Arqu. José Soteras Mauri." Ex. Mun. 5/ 1955.

- Xalet (actual Restaurant Montmar). Ex. Mun. 81/1954.

- Hotel Portimar. Prom. J. Torrent Oliver. Arqu. M. Valls. Ex. Mun. 181/ 1959.

- Residencia-Hotel en Urbanización Mal Temps. Prom. J. Torrent Oliver. Arqu. M. Valls." Ex. Mun. 23/ 1961.

- "Ampliación del Hotel Arymar". Ex. Mun. 356/ 1961.

- "Ampliación del Hotel Arymar". Ex. Mun. 184/ 1962.

- Hotel Impala.Prom. Mercedes Guillot. Arqu. Joaq. De Ros. Ex. Mun. 380/ 1961.

- "Permiso de apertura Hotel Impala". Ex. Mun. 264/1962.

- "Construir hotel en "Urbanización Maltemps" (rial de les Canalies) . Prom. M. Miró y otros. Arqu. Lino Monge". Ex. Mun. 281/ 1961.

- Hotel Carlos I. Ex. Mun. 72/ 1969.

- Cabaió:

- "Camping a ca l'Alero." Ex. Mun. 316/ 1961.

- Veure "Antecedents administratius" d' Apartarenys i Residencial Estrella, del P. U. de la U.A.S.U. La Estrella. Ex. Mun.

- Portinyol:

- Xalet per a Marcelina Garcia Faria. Ex. Mun. 1/1957.

- Torre. Arqu. Lino Monge. Ex. Mun. 188/ 1958.

- Xalet. Arqu. Lino Monge. Ex. Mun. 19/ 1958.

- "Denegación permiso de construcción en zona Portinyol". Ex. Mun. 387/ 1962.

- "Proyecto de obras en la Zona del Portinyol. 64 apartaments. Prom. Santiago Franquesa Sanchez. Ex. Mun. 246/ 1965.

- Mal Temps:

- Xalet. Ex. Mun. 197/ 59.

- Montmar:

- Vivenda porteria de la Urbanització Montmar. Prom. José Torrent Oliver. Arqu. M. Valls Vergés. Ex. Mun. 63/1960.

- Portinyol:

- Xalet. Arqu. Lino Monge. Ex. Mun. 53/ 1956.

- Xalet. Arqu. Lino Monge. Ex. Mun. 60/ 1956.

- Xalet. Ex. Mun. 4/1959.

- Las Villas (can Juncosa):

- Tres torres propietat de J. Juncosa

Pañella. Ex. Mun. 5/ 1955.

- Xalet. Ex. Mun. 27/ 1958.

- Xalet al nº 11. Ex. Mun. 250/ 1959.

- Xalet. Ex. Mun. 172/ 1959.

- Xalet. Ex, Mun. 173/ 1959.

El Cònsul:

- Cases. Ex. Mun. 25/ 1954.

- "Viviendas gemelas". Prom. Andersen. Arqu. Lino Monge. Ex Mun. 45/ 1955.

- Torre. Ex. Mun. 136/ 1954.

- Torre a la finca de Th. Jorth Andersen. Ex. Mun. 9/1958.

- Cases bessones de Th. Jorth Andersen. Ex. Mun. 39/1957.

- Pou. Ex Mun. 40/ 1957.

- Restaurant. Ex. Mun. 292/ 1961.

- Vivenda. Prom. Th. J. Andersen. Ex. Mun. 388/62.

- Can Vilaplana:

- "Instalar letrero anunciando Càmping TT". Ex. Mun. 218/ 1962.

- Part alta de la Riera:

- Bloc al carrer de les Doedes. Arqu. M. Valls. Ex. Mun. 165/ 1959.

- "Construir 39 viviendas en la calle Montal". Ex. Mun. 31/ 1962.

- Indústria:

- La "Panificadora". Arqu. M. Valls. Ex.

Mun. 302/1959.

- Ampliació de la fàbrica de géneres de punt de Calasanz Pí. Ex. Mun. 139/ 1957.

PER A LA REVISIÓ DE 2013:

La principal documentació emprada per a aquesta revisió està extreta dels ARXIUS de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SLP quin "arxiu mort" es troba al carrer d'Antoni Torrent, 19, baixos d'Arenys de Mar. Pel seu contingut documental per a aquest treball, destaquem:

Exp. 0030. "Valdegata Ponent"

Exp. 0117.- "Aj. Arenys de Mar/ La Riera"

Exp. 0117.- "Aj. Arenys de Mar/ Plaça Mercat"

Exp. 0117.- "Rial de Sa Clavella"

Exp. 0267.- "Manel Totrents"

Exp. 0270.- "Sala Mercé"

Exp. 0270.- "Can Ramis"

Exp. 0402 "Josep Barba"

Exp. 0411.- "Col·legi Cassà"

Exp. 0424.- "Stela Maris"

Exp. 0560.- "Les Vil·les"

Exp. 0603.- "Can Pol"

Exp. 0644 "El Cònsol"

Exp. 0645.- "Vil·la Betània"

9.4.- FOTOGRAFIA I GRAVATS.

PER A LA VERSIÓ DE 1993: (dades d'aleshores)

- Fotografies de l'Arxiu Històric Fidel Fita (sense relacionar les ja contingudes al Pla Especial de Protecció del Patrimoni o publicades en documents ja referenciats):
 - "Vista parcial d'Arenys de Mar després del temporal que destruí la quasi totalitat del passeig marítim. Anterior al temporal de 1892 que va destruir la resta. Al primer terme la drassana, després segueix la fàbrica de mosaics (abans de Sabó). El cementiri en la seva primera etapa. L'església parroquial conserva l'esgrafiat i les finestres de la façana".
 - Vista general. 1909-1910.
 - " " . 1918. (Es veu la platja).
 - " " . 1921. (" " " " ").
 - Foto aèria de 1931.
 - Foto de 1947 en què es veu un tros de la "punta nova" del port.
 - Foto de 1952 en què es veu el port amb la "punta nova" sense acabar de polir.
 - Foto de 1957 en què es veu el primer tram de la variant de la carretera a Platja Cassà.
 - Can March Molas. Segle XV. Demolit el 1947.
 - Torre de Defensa de ca l'Arquer. Foto de 1948.
 - Torre de la Palla (can Matas).
- Carrer d'Amunt, 44. Segle XVI.
- Mas Taxonera de les Doedes. Segle XVI. Reformada el 1944.
- Celler de can Guinart. S.XVI.
- Can Clavell (El Través). S.XVII.
- Casa Pastor (can Pol). S. XVII.
- Baluard de Sant Elm. S. XVIII.
- Molí de l'Estació. S. XVIII.
- Can Arenas. S. XVIII.
- Can Ramis. S. XVIII.
- "Balneari Lloveras. Foto de quan es construïa, l'any 1899. Demolit el 1982".
 - Foto de la Riera de 1865.
 - Foto de la Riera al 1944. Es veu la Sala Mercè.
 - Carrer dels Capellans. Fotos de 1929 i 1930.
 - "Construcció del pont de ciment el 1920. Enderrocat el setembre de 1963".
 - "El grup Sant Gabriel en els terrenys cedits pel Col·legi de la Presentació".
 - "Habitatges C/ St. Ramon en terrenys de can Pi. En sessió pública del 11 de juliol de 1952 l'Ajuntament l'adjudicava a Edificios y Estructuras, S.A. de Barcelona."
 - Pavimentació de la Riera. Abril de 1958.
 - "24 habitatges acollits al règim de

9.5.- BIBLIOGRAFIA: (autor. -títol i part de l'obra. -editor i data.)

PER A LA VERSIÓ DE 1993: (dades d'aleshores)

1) ACTES:

- Ajuntament d'Arenys de Mar:
- "Actes dels Plens Municipals".
- "Actes de la Comissió de Govern (abans Comissió Permanent)".
- "Actes de la Comissió Municipal d'Urbanisme".
- "Actes del Patronat del Cementiri".
- "Pressupostos Municipals Ordinaris i d'Inversions".
- "Registre de Llicències d'Obres".
- Dimissió de l'Alcalde Pons el 28 de desembre de 1957. Ex. Mun. 1/ 1958.
- Mancomunitat Intermunicipal Voluntària d'Abastament d'Aigua de l'Alt Maresme. Santa Susanna (Barcelona). -"Estatuts" i "Actes".
- Mancomunitat d'Infraestructura Sanitària de l'Alt Maresme. Sector III litoral nord. -"Actes".
- Consorci per al tractament de residus sòlids urbans del Maresme. - "Estatuts".

2) NORMES:

- Ajuntament d'Arenys de Mar:
- "Ordenanza sobre vías públicas rurales" Decreto de 6 de marzo de 1954.
- "Ordenanzas de policía y buen gobierno". (?).

- "Ordenanzas urbanísticas y de edificación", (?).

3) METODOLOGIA, FILOSOFIA:

- Umberto Eco. -"Como se hace una tesis". Gedisa, s.a. México 1989. original: Come si fa una tesi di laurea. Tascabeli Bompianai, 1977.
- Herbert Marcuse. -Eros y Civilización. -Editorial Seix Barral s.a. Barcelona 1968.

4) DICCIONARIS I ENCICLOPÈDIES:

- Pompeu Fabra. - "Diccionari General de la Llengua Catalana". Revisat i ampliat per Josep Miracle. -Edhasa, Barcelona, 1990.
- Joan Coromines. -"Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana". -Curial edicions catalanes, Caixa de Pensions, Barcelona, 1980.
- "Gran Enciclopèdia Larousse". - Editorial Planeta, Barcelona 1967.
- "Gran Enciclopèdia Catalana".

5) GEOGRAFIA I HISTORIA:

- Lluís Solé i Sabaris, director de l'obra. -"Geografia de Catalunya". Editorial Aedos, Barcelona, 1968-1982.
- Joan Salvat, director de l'obra. - "Història de Catalunya". -Salvat Editores, Barcelona, 1978.
- Joaquim de Camps Arboix. "La masia catalana". Aedos, Barcelona, 1969.
- Pierre Vilar. -"Catalunya dins l'Espanya moderna". -Edicions 62 s.a., Provença 278, Barcelona 1987, edició

revisada, traducció d'Eulàlia Duran. Original francès: S.E.V.P.N., París: "Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales":

- Tom I. Introducció. El medi natural.
 - Tom II. El medi històric.
 - Tom III. Les transformacions agràries del segle XVII català.
 - Tom IV. La formació del capital comercial.

- P. Lluís M^a. de Valls, pbr. -"Oda a Arenys de Mar". Segona edició amb notes històriques de la Vila". "La Hormiga de Oro", Barcelona 1917.

- Francisco de P. Calbetó. - "Recolecta: monografies, memòries, discursos i efemèrides d'Arenys de Mar". -Joaquim Horta, impressor, Barcelona 1922.

- A. Espriu, N. Nogueres, A. de Pons. - "Aproximació històrica al mite de Sinera". Curial. Barcelona 1983.

- Albert Batlle.- "Caldes d'Estrac o Caldetes: un vell plet". -Aj. de Caldes, Caixa Laietana 1985.

- Jaime Rodríguez Suriñach. - "Estampas de Sant Pol de Mar. Estudio histórico". -Imprenta Minerva s.a. c/Barcelona, 13, Mataró, 1982.

- Museu-Arxiu d'Arenys de Munt. Col·lecció "La bòia negra" n.3 "Sentència Arbitral entre les universitats de sant Martí de Arenys y santa Maria de Arenys, Bisbat de Gerona, feta l'any 1599.

- Jordi de Mas, -Història de l'Institut". - fascicles de Arenys: V.P. del 1988.

- Josep Maria Solias i Arís. - Arqueologia d'Arenys de Mar opuscle Museu d'Arenys de Mar. Departament de Cultura de la Generalitat de

Catalunya. 1983.

- Josep Maria Pons i Guri: - "Recull d'estudis d'Història Jurídica Catalana". editorial Fundació Noguera, 1989. Volum I, II i III.

- "Un poblat ibèric al terme d'Arenys", "Oreig" n.16 any I Arenys de Mar, octubre de 1932.

- "Museu de les puntes Frederic Marés", opuscle Museu d'Arenys de Mar. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. 1983.

- Estudi de Pilots (Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar), Arenys de Mar, Archivo Histórico y Museo Fidel Fita, 1960."

- Programa Oficial de la Festa Major 1979: "L'Estudi de Pilots" (?).

- "Els noms del carrers d'Arenys", V.P. 328.

- "El IV centenari d'Arenys de Mar", V.P. 331, 332, 333.

- "Del nostre quart centenari". V.P. 341.

- Fiestas de San Zenón, Mártir (programa oficial de Festa Major) 1946. "Una visita real en 1802".

- Fiesta Mayor de Arenys de Mar 1947. (programa) "Anotaciones a un impreso curioso".

- Programa Oficial de la Festa Major 1981: "Producció i comerç de puntes en els segles XVII i XIX.

Programa Oficial de la Festa Major 1986: "Notícia bibliogràfica del bisbe Antoni Pascual i LLeu".

- "La torre del carrer d'Avall". V.P. n.311 set.72.

- "Cuarto centenario de una torre" circular n.7 A.H.F.F.

- "Nuestro templo parroquial", Vida Parroquial n.17 juny de 1945.

- "L'Església Parroquial de Santa Maria d'Arenys de Mar". Editat per la Conselleria de Turisme de l'Ajuntament d'Arenys de Mar.

- "III Centenari de la consagració de l'Església Parroquial de Santa Maria d'Arenys de Mar". Parròquia de Santa Maria d'Arenys de Mar. 1986.

- Programa Oficial de la Festa Major 1987. "A l'entorn d'un quadre d'Isidre Nonell".

- Programa Oficial de la Festa Major 1989. "El mercat i la fira".

- Programa Oficial de la Festa Major 1990. "Cançó de mariners".

- Programa Oficial de la Festa Major 1992. "Comentaris a l'entorn d'una litografia".

- Josep Montmany i Vidal: - Programa Oficial de la Festa Major 1987: "La Riera vista des del meu angle".

- Comissió Homenatge:

- "Mossèn Josep Palomer trenta anys després. Consuetuds i anècdotes arenyenques del vuit-cents". Arenys de Mar 1991.

- Arxiu Històric Fidel Fita:

- Programa Oficial de la Festa Major 1983: "Els ponts d'Arenys".

- Programa Oficial de la Festa Major 1985: "Cinquantenari de l'Arxiu Històric Fidel Fita".

- Programa Oficial de la Festa Major 1988: "El vell carrer d'Avall".

- Circulars de l'Arxiu Històric Fidel Fita. n.7 des.1960.

- Miquel Fané i Torrent:- Programa Oficial de la Festa Major 1984. Pròleg de "Mont Calvari".

- Jaume Vázquez Ballarà: - Programa Oficial de la Festa Major 1984. "Mont Calvari".

- Carme Miquel i Catà. - L'Església de Santa Maria d'Arenys de Mar (1575-1800): Aixecament i evolució de la fàbrica eclesial. Notes sobre el Retaule Major, i la seva relació amb l'art barroc. (treball no publicat) febrer 1982.

6) ECONOMIA:

- Pere Lleonard, Pere Macies, Remei Ardèvol. -"El Maresme: les claus de la seva contínua transformació". Banca Catalana, Servei d'Estudis, Barcelona, 1981.

- Miquel Rubirola i Torrent:

- Programa Oficial de la Festa Major 1982. "L'activitat econòmica a Arenys de Mar".

- "Arenys de Mar: una economia diversificada orientada vers el terciari" (Apunts per a la conferència donada a l'Ajuntament el juliol de 1990). Treball pendent de publicació.

- Generalitat de Catalunya. D.P.T.O.P. D.G. de l'Habitatge.-"Estadística d'habitatges de Protecció Oficial de promoció privada. el Maresme. 1985" (?).

- Fundació Bofill (diversos autors).- "Catalunya: home i territori". Barcelona, 1979.

- Joan Trullent. Papers nº 3. Economia i territori metropolità. "El planejament territorial de la regió, des d'una perspectiva econòmica. Cap a un

model de desenvolupament econòmic i social de l'àrea metropolitana de Barcelona". Inst. Est. Metropolitans. Barcelona, setembre de 1991.

- Jacint Ros Hombravella. "Catalunya: una economia decadent?". Biblioteca cultural Barcanova, Barcelona 1991.

7) DRET I LEGISLACIÓ:

- "Ley de 12 de mayo de 1956 de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. editada por el Colegio O. de Arquitectos de Cataluña y Baleares. 1968".

- Eduardo García de Enterría: "- Legislación Administrativa", edición Boletín Oficial del Estado, Madrid 1980".

- E. García de Enterría, Luciano Parejo Alfonso. "-Lecciones de Derecho Urbanístico", Editorial Civitas S.A. Madrid 1979.

- E. García de Enterría, Tomás Ramón Fernández. "Curso de Derecho Administrativo". Editorial Divitas, Madrid 1982.

- Ministerio de Justicia "-Código Civil". Imprenta Nacional del B.O.E., 1970.

- "Servidumbres: Compilación del Derecho Civil Especial de Cataluña (Ley 40/1960)". editado por el C.O.A.C.B. 1969.

- "Arrendamientos Urbanos". Editorial Segura, Madrid 1988.

- "Propiedad Horizontal y Estatutos Comunidad de Propietarios" Editorial Segura, Madrid, 1988.

- "Legislación Hipotecaria". Editorial Tecnos, Madrid, 1988.

- Manuel Nonó Vidal, economista,

Frederic Lloveras i Homs, advocat. - "Llei reguladora de les Bases del Règim Local. Comentaris".

- Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya. -Circular "Legislació i Normes" i opuscles "Annexos".

- Centro de Estudios Prácticos Inmobiliarios. -"Temario de las Pruebas de Acceso a la Profesión de Agente de la Propiedad Inmobiliaria", Barcelona, 1988.

- Tomás Ramón Fernández.- "La legislación española sobre el patrimonio histórico-artístico: balance de la situación de cara a su reforma", Revista de Derecho Urbanístico nº ?, Madrid 1980.

- Antonio Carceller Fernández.- "Reparcelación y Compensación en la Gestión Urbanística". Ed. Montecorvo. Madrid, 1980.

- Tomàs Pou i Viver.- "Planificación urbanística". Opuscle fotocopiado.

- Revista de Derecho nº (?). Madrid, 1980.

8) URBANISME I ARQUITECTURA:

- Aldo Rossi.- "La arquitectura de la ciudad". Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

- Fourquet i Murart. "Los equipamientos del poder: Ciudades, territorios y equipamientos colectivos". Colección Punto i Línea. Ed. G.G. S.A. Barcelona 1978.

- Fernando de Terán.- "Planeamiento urbano en la España contemporánea: Historia de un proceso imposible". - Gustavo Gili, Barcelona 1978.

- "L'ordenació del territori i l'agricultura en comarques densament poblades".

Recull i ordenació a cura de Jordi Costa dels materials presentats a les 1es. jornades agràries del Maresme organitzades per la Unió de Pagesos. Publicacions del C.O.A.C. 1980.

- Francisco Folguera Grassi. - "Urbanismo para Todos". C.O.A.C.B. Barcelona 1959.

- Maurice Cerasi. - "El espacio colectivo de la ciudad". Oikos-Tau S.A. Vilassar de Mar 1990.

- Jordi Nadal i Jordi Maluquer. Catàleg de l'exposició "Catalunya la Fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana. 1833-1936". Antic mercat del Born, 1985. Aj. de Barcelona/ Generalitat de Catalunya.

- Jordi Palomer i Pons. "El tèxtil i el punt a Arenys de Mar. Segles XVI-XX". Novembre 1991. Edicions La Copisteria. Arenys de Mar.

- Ponències i conclusions del "Congrés d'urbanisme i territori de Catalunya", Barcelona, del 26 al 30 de juny de 1990. -Federació de Municipis de Catalunya, Via Laietana, 33, 6è, 1a, Barcelona.

- Carpeta de treballs 1981.-"La coordinació intermunicipal" i "Per un nou mapa polític i administratiu", Societat Catalana d'Ordenació del Territori, Institut d'Estudis Catalans, Romargraf, Barcelona 1981.

- Ponències i conclusions del II Congrés de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori a Sant Carles de la Ràpita l'octubre de 1984. -"Les Infraestructures i el Planejament Regional: El Pla Territorial de Catalunya".

- Arxivo Histórico de Urbanismo, Arquitectura i Diseño. -"César Martinell Brunet: Construcciones agrarias en Cataluña". Publicaciones del C.O.A.C.B. Ed. La Gaya Ciència, c/

Alfonso XII, 23. Barcelona, 1975.

- Joan Antoni Solans. "La Reparcelación Universal . opuscle, publicació (?)".

- Laboratorio de urbanismo.- "Las formas de crecimiento urbano". Monografía nº 6.17 E.T.S.A.B. 1974.

- M. Ribas i Piera, J. Solé i Llusà, T. Pou i Viver.- "Teoría de las Areas Metropolitanas". Monografía 2.40, urbanística III, E.T.S.A.B. 1974.

- Scientific American.- "La Ciudad". Alianza Editorial. Madrid, 1965.

- Leonardo Benévolo.- "Diseño de la ciudad". Ed. G.G. Mèxic, 1979.

- Leonardo Benévolo.- "Historia de la arquitectura moderna". Ed. G.G. Barcelona, 1974.

- G. Campos Venuti.- "La administración del urbanismo". Ed. G.G. Barcelona, 1971.

- Davis Lewis.- "El crecimiento de las ciudades". Ed. G.G. Barcelona, 1972.

- Franco Mancuso.- "Las experiencias del zoning". Ed. G.G. Barcelona, 1980.

- Colin D. Buchanan.- "El tráfico en las ciudades". Ed. Tecnos. Madrid, 1973.

- Gordon Cullen.- "El paisaje urbano". El Blume-Labor. Barcelona, 1974.

- F. Stuart Chapin Jr.- "Planificación del uso del suelo urbano". Ed. Oikos-Tau. Barcelona, 1977.

- Enric Lluch i Oriol Nel.lo.- "La gènesi de la divisió territorial de Catalunya". Diputació de Barcelona, 1983.

- Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Catalunya. Revista CAU n.42. "La vivienda Social".

- Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya:

- Cuadernos de Arquitectura i Urbanismo n.98 de set.-oct. de 1973. "El paraíso de las urbanizaciones".

- Cuadernos de A. y U., n.105 "La Obra Sindical del Hogar: el barraquismo vertical legitimado".

- Cuadernos de A. y U., n.87, de gen.-geb. de 1977. "El Area Metropolitana de Barcelona".

- Arquitectura Bis, nº5. Joan Antoni Solans.- "De las construcciones a los edificios de obrería, de los edictos a las ordenanzas de edificación, de las ordenanzas a las normas urbanísticas.- Ed. La Gaya Ciencia. Enero de 1975".

- I.T.E.C. Circular informativa. "La construcció eterna?"

- M. Ribas i Piera. Papers nº 5. Barcelona: la ciutat central. "Models, instruments i àmbits per al planejament de la ciutat de Barcelona". Inst. Est. Metropolitans. Barcelona, setembre de 1991.

- Miquel Domingo i Clota. Tesi Doctoral. "Xarxa ferroviària i construcció urbana a Catalunya". Abril de 1986. Biblioteca de l'E.T.S.A.B. r-230007.

- Manuel Guàrdia i Bassols. Tesi Doctoral. "Mataró 1500-1900: la continuïtat de les formes de fer ciutat". 1987. Biblioteca de l'E.T.S.A.B. R-24.956.

- Josep Badosa /Agustí Espriu "L'arquitectura popular a Arenys de Mar". Arenys V. Parroquial num,2 (fotocòpies arxiu propi)

9) REVISTES DE TEMES
GENERALS:

- Parròquia de Santa Maria d'Arenys de Mar:

- Revista: "Vida Parroquial",n.17, octubre de 1945.

- "Arenys: Vida Parroquial

- n. 311, setembre 1972.
- " n. 328, febrer de 1974.
- " n. 331, maig 1974.
- " n. 332, juny 1974.
- " n. 333, juliol de 1974.
- " n. 341, març de 1975.
- " n. 422-423, des. del 83.
- " n. 424, febrer de 1984.
- " n. 427, maig de 1984.
- " n. 434-435, desembre de 1984.
- " n. 436, febrer de 1985.
- " n. 437, novembre de 1985.
- " n. 438, abril de 1985.
- " n. 439, maig de 1985.
- " n. 440, juny de 1985.
- " n. 441-442, juliol-agost 1985.
- " n. 443, setembre de 1985.
- " n. 444, octubre de 1985.
- " n. 445, novembre de 1985.
- " n. 446-447, desembre de 1985.
- " n. 450, abril de 1986.
- " n. 451, maig de 1986.
- " n. 453-454, juliol de 1986.
- " n. 457, novembre de 1986.
- " n. 465-466, juliol-agost de 1987.
- " n. 468, octubre de 1987.
- " n. 470-471, desembre de 1987.
- " n. 473, març de 1988.
- " n. 476, juny de 1988.
- " n. 477-478, juliol-agost de 1988.
- " n. 479, setembre de 1988.
- " n. 480, octubre de 1988.
- " n. 481, novembre de 1988.
- " n. 482-483, desembre de 1988.
- " n. 485, març de 1989.
- " n. 489-490, juliol-agost de 1989.
- " n. 491, setembre de 1989.
- " n. 494-495, desembre de

1989.

- " n. 496, febrer de 1990.
- " n. 497, novembre de 1990.
- " n. 498, abril de 1990.
- " n. 500, juny de 1990.

- secció "d'Arenys i dels arenyencs" de tots els números.

- secció "la Casa de la Vila" de tots els números.

- Revista "Pedra de Toc"

- n. 0 de 1987 (?)
- " n. 2 de abril de 1988.
- " n. 3 de juliol de 1988.
- " n. 4 de setembre de 1988.

- Ayuntamiento de Arenys de Mar:

- Servicio Municipal de Abastecimiento de Agua. -"La Municipalización del Servicio de abastecimiento de agua y la traida de aguas del río Tordera". - Abril de 1978.

-Boletín informativo municipal. - Gestión Municipal, mayo de 1972 a marzo de 1979. -30 de Marzo de 1979.

- Ajuntament d'Arenys de Mar:

- Butlletí d'informació municipal.
15/juny/1979
25/octubre/79.

- Quaderns monogràfics. octubre 1980.- "Criteris pel nou Pla d'Ordenació".

- Butlletí d'informació municipal.
nov./1980.
febrer 81.
juny 81.
desembre 81.
abril 82.
desembre 82.

- 1979-1983, 4 anys fent feina. març 1983

- Butlletí d'informació municipal,
12. novembre 83.
13. març 84.
14. novembre 84.
15. desembre 84.
16. juliol 85.
17. desembre 85.
18. juliol 86.
19. desembre 87.
20. abril 87.

- Quaderns d'estudis arenyencs:
n.1 "Salvador Espriu, fill adoptiu d'Arenys de Mar".
n.2 "Aniversari de la Biblioteca Popular Fidel Fita".

- Partits polítics locals.- programes electorals de 1983.

- Registre d'Entitats Urbanístiques Col.laboradores de la Generalitat.

PER A LA REVISIÓ DE 2013:

- Albert García i Espuche/ Manuel Guàrdia i Bassols. -"La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900"- Patronar Municipal de Cultura de Mataró-Editorial Alta Fulla, 1989.

- Àrea i regió metropolitana de Barcelona.-"50 anys de transformacions territorials"

-Manuel de Solà-Morales "Deu Lliçons sobre Barcelona" Edicions del COAC - 2011- Curs de postgrau ETSAB 1980.

Miquel Fané i Torrent. (Obra pròpia)

- L'Església de Santa Maria d'Arenys i la seva restauració" edicions de DAU.1995.

- "Costes metropolitanes: Barcelona i el referent de Califòrnia" edicions de DAU, 2004

Sèrie de Monografies "Arenys de Mar davant la revisió del seu planejament" edicions de DAU.1999.