LA GESTIÓN EN LA EVOLUCION URBANÍSTICA: EL CASO DE ARENYS DE MAR



MIQUEL FANÉ I TORRENT
DOCTOR ARQUITECTO

LA GESTIÓN EN LA EVOLUCION URBANÍSTICA: EL CASO DE ARENYS DE MAR

MIQUEL FANE I TORRENT
DOCTOR ARQUITECTO

A todos aquellos compañeros anónimos que, durante la transición política de este país, no escatimaron la aportación de su esfuerzo y de su talento para enderezar nuestras ciudades y sus territorios

**LA GESTIÓN EN LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA:
EL CASO DE ARENYS DE MAR.**

ÍNDICE

I- INTRODUCCIÓN.

1.1.- LOS MOTIVOS INICIALES DE ESTA OBRA Y SU ACTUALIZACIÓN.
1.2.- OBJETO DEL TRABAJO I METODOLOGÍA UTILIZADA.

II- SOBRE EL ENMARCAMIENTO DEL MUNICIPIO

2.- EL MARCO GEOGRÁFICO, HISTÓRICO I SOCIO-ECONÓMICO.

2.1.- EL TÉRMINO MUNICIPAL.
2.2.- EL MEDIO NATURAL.
2.3.- RESEÑA HISTÓRICA.
2.4.- ENMARCAMIENTO SOCIO-ECONÓMICO

III- SOBRE LA INTERVENCIÓN EN EL TERITORIO

3. LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS REALIZADAS

3.1. - LA FORMACIÓ DEL NÚCLEO ANTIGUO.
3.1.1.- LOS ORÍGENES
3.1.2.- LAS PARCELACIONES
3.1.3.- LAS EDIFICACIONES ESTRUCTURADORAS DEL CASCO ANTIGUO.
a) Las Torres de Defensa
b) El Templo Parroquial
c) Las antiguas casas de las calles de “Cantalagrella”, “d’Amunt” i “d’en Godall”
d) Las antiguas casas del eje de las calles “d’Avall” i “Ample”:
e) Las antiguas casas del eje de “la Riera”
3.1.4.- LA TIPOLOGÍA EDIFICATORIA DEL CASCO ANTIGUO: LAS CASAS “DE CÓS”
3.1.5.- LAS PRIMITIVAS ACTUACIONES MUNICIPALES DE MEJORA DEL TEJIDO URBANO
3.1.6.- EL DESDOBLAMIENTO DE LOS FRENTES. DE FACHADA
3.1.7.- LA DENSIFICACIÓN DE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

3.2.- LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DE TIPO RESIDENCIAL O TURÍSTICO-COMERCIAL.

3.2.1.- LES ACTUACIONES DE VIVIENDA SOCIAL.
a) Las “Casas Baratas”
b) Las actuaciones del Patronato Parroquial de Viviendas “Santa Maria”.

c) La actuación de la O.S.H: El grupo “Sant Elm”
d). Las actuaciones de “La Caixa”: El grupo “Sagrada Familia”.
e). Las nuevas actuaciones de vivienda social

3.2.2.- LAS PRIMERAS ACTUACIONES DE TIPO TURÍSTICO Y HOTELERO.
a) LAs actuaciones hoteleras
b) Les primeres actuaciones turístico- residencials.
1- Las “torres” del antiguo “Can Catarineu”
2- Los grupos de apartamentos de “la tercera platja”
3.2.3.- LAS ACTUACIONES EN EL EJE DE “LA RIERA”.
a) Las actuaciones del margen izquierdo.
b) Las actuaciones del margen derecho.

3.3.- LAS LLAMADAS "URBANIZACIONES" Y LOS NUEVOS EJES RESIDENCIALES.

3.3.1.- “URBANIZACIONES” DE CASAS AISLADAS Y DE CASAS EN HILERA
a) “Ciudades-jardín” planeadas.
b) "Urbanizaciones" no planeadas.
c) Actuaciones de casas en hilera.

3.3.2.- LES ANTIGUAS URBANIZACIONES “DE ENSANCHE” DEL CASCO ANTIGUO.
a) Los terrenos de “Can Pi”
b) El Sector del “Cementiri” o “Can Fermin”

3.3.3.- EL EJE DE LOS “RIALS” DE “LES DOEDES” Y “SA CLAVELLA”
a) La actuación de “Can Nadal”
b) El sector “Lourdes- Sa Clavella” (P-8)

3.3.4.- EL EJE DE LOS “RIALS” DEL “SAPÍ” Y “SA CLAVELLA”
a) La actuación del “Vilardell”- Instituto
b) El sector de “la Raureta”
c) El sector del '“Hort del Bisbe”
d) “Can Tutó” y el sector Sapí

3.3.5 EL EJE DEL “RIAL DEL BAREU”.

ç

a) “Can Vilaplana”.
b) “Les Roses”
c) Las últimas actuaciones residenciales del “Bareu”

3.3.6.- LAS ANTIGUAS “URBANIZACIONES” DE LEVANTE Y EL EJE DEL “RIAL DE LES CANALIES”.

a) Les urbanitzacions de carena del “turó del Maltemps”
- “El Maltemps”
- “El Montmar”
- “El Portinyol”

b) El “Portimar II” y la consolidación de la parte baja del “rial de les Canalies”

3.3.7.- EL EJE DEL “RIAL DE LA SERP”.

a) "El Portimar I"
b) "Les Carolines"

3.3.8.- LAS URBANIZACIONES DE LA CORNISA MARÍTIMA DE PONIENTE
a) "Les Vil·les"
b) "El Canyadell"
c) El "Passeig Marítim de la Musclera"

3.3.9.- LAS URBANIZACIONES DE LA "RIERA DE CALDES" Y EL EJE DE LOS CAMINOS DEL "MORBO" Y DEL "REMEI"
a) "La Colònia Àndersen" o "El Cònsol"
b) El "Tenis Riera" y "Eurostage".

3.3.10.- LAS URBANIZACIONES DE LA "CARRETERA DEL REMEI"

3.4.- LAS ACTUACIONES DE TIPO INDUSTRIAL.

3.4.1. LOS ASENTAMIENTOS INDUSTRIALES HASTA LOS AÑOS 80.

3.4.2. LA TRANSFORMACIÓN DEL EJE DE LA N-II

3.4.3.- EL EJE INDUSTRIAL- COMERCIAL DE LOS "RIALS" DE "VALLDEGATA" Y "LLARG"
a) El Polígono "Valldegata Draper"
b) "Valldegata Ponent"

3.4.4. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA INDUSTRIA EN ARENYS DE MAR.

3.5.- LAS ACTUACIONES AGRÍCOLAS I MEDIOAMBIENTALES.

3.5.1.EL ANTIGUO ARENYS AGRÍCOLA..
3.5.2 LOS CAMPINGS
3.5.3.- ACTUACIONES DE TIPO MEDIOAMBIENTAL
3.5.4.. LES NUEVAS ÁREAS FORESTALES.

3.6.- LAS ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS I PRIVADOS.

3.6.1.- LAS ACTUACIONES DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS EN EL CASCO ANTIGUO.
a) El Templo y los Centros Parroquiales
b) Las Escolapias
c) El actual Conjunto Museístico
d) El "Teatre Principal"
e) El "Ateneu" y el Casino
f) La "Sala Mercé"
g) El "Ajuntament i els Jutjats Vells"
h) La Biblioteca.
i) El "Sindicat de Pagesos"

3.6.2.- ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS MONUMENTALIZADOS DISTORSIONADORAS DEL TEJIDO URBANO
a) La "Plaça Del Mercat"
b) "El Calisay"

3.6.3.- LAS ACTUACIONES DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS EN EL CINTURÓN DE CONVENTOS Y INSTITUCIONES.
a) El Cementerio
b) El “Col·Legi Cassà”
c) “Vil·la Betània”.
d) La “Zona Esportiva”
e) El “Orfelinat Vilardell” y el Instituto
f) La antigua finca de “el Xifré”
g) La finca de “Les Clarisses”
h) “L'Asil Torrent”
i) El Parque i Santuario 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.- LAS ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS EN EL EJE DE LA N-II Y EL FRENTE MARÍTIMO.
a) El antiguo “Matadero”
b) El que fue “Balneario Lloveras” i la Cruz Roja
c) El Cuartel.
d) Los equipamientos del puerto

3.6.5.- LOS EQUIPAMIENTOS EN LOS NUEVOS EJES URBANOS.

3.6.6.- EL EQUIPAMIENTO COMERCIAL.

3.6.7.- EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS AL AIRE LIBRE

3.6.8.- ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL DE LOS EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

3.7.- LAS ACTUACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIARIA, DE ESPACIOS LIBRES Y DE SERVICIOS.

3.7.1.- LOS ANTIGUOS CAMINOS RURALES

3.7.2- LAS CARRETERAS Y LA AUTOPISTA
a) La Carretera de Barcelona, N-II
b) La Carretera de Sant Celoni C-61
c) De la “Autovia del Maresme” a la autopista de peaje
d) Los entornos de carreteras i autopistas.
e) La red viaria local

3.7.3.- EL FERROCARRIL.

3.7.4.- LA COSTA I EL PUERTO.
a) La Costa.
b) El Puerto.

3.7.5.- LAS OBRAS HIDRÁULICAS FLUVIALES

a) La Riera.
b) los “rials” y la red de desagüe del municipio

3.7.6.- LOS SERVICIOS GENERALES URBANOS.
a) El abastecimiento de agua
b) El saneamiento
c) Los residuos sólidos
d) La electricidad
e) el gas
f) Las telecomunicaciones

3.7.7.- LA URBANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS
a) Los pavimentos
b) El alumbrado público y el mobiliario urbano.
c) Les places y plazoletas del casco antiguo
d) Las plazas de los ensanches
e) La Riera

3.7.8.- EL VERDE PÚBLICO URBANO

3.8.- LAS ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN

3.8.1.- EL MANTENIMIENTO DEL MEDIO RURAL.

3.8.2.- EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL

3.8.3.- EL MANTENIMIENTO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LOS SERVICIOS URBANOS MUNICIPALES

3.8.4..-EL MANTENIMIENTO DE LOS EDIFICIOS.

3.8.5.- LAS ACTUACIONES DE INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO.
a) La restauración integral
b) Las restauraciones con rehabilitación del edificio.
c) La demolición con mantenimiento o réplicas de fachada.
d) Las ampliaciones y reformas
e) La demolición i substitución de la edificación.

4-LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS.

4.1.- LA INFORMACIÓN BÁSICA Y LOS REGISTROS

4.1.1.- LA INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA

4.1.2.- LA INFORMACIÓN Y LOS REGISTROS DE LA PROPIEDAD.
a) Los catastros
b) Los registros de la propiedad.

4.1.3 .- OTRA INFORMACIÓN TERRITORIAL.

4.1.4.- EL REGISTRO DE LOS AGENTES URBANÍSTICOS

4.1.5.- LA TOPONÍMICA

. **4.2.- EL ENTRAMADO LEGISLATIVO Y LAS NORMAS DR APLICACIÓN DIRECTA**

4.2.1.- LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA HASTA LOS AÑOS 90

4.2.2,- EL ALUD LEGISLATIVO DE A PARTIR DE LOS 90

4.2.3.- LAS NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA.

4.3.- EL PLANEAMIENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

4.3.1.- EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL DEL SIGLO XX

4.3.2,- EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL ACTUAL

4.3.3.- EL PLANEAMIENTO DE ORDENACIÓN MUNICIPAL.

4.3.4.- LOS PLANES SECTORIALES Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL.
a) Los proyectos de carreteras
b) Los proyectos para el ferrocarril
c) Los proyectos del puerto y de la costa
d) Los proyectos hidráulicos
e) Los planes y proyectos agrícolas y medioambientales.

4.4.- LOS PROYECTOS TÉCNICOS Y DE GESTIÓN A NIVEL MUNICIPAL.

4.4.1.- LOS ANTIGUOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN, DE PARCELACIÓN Y LOS ESTUDIOS DE DETALLE.

4.4.2.- LOS ACTUALES PROYECTOS DE URBANIZACIÓN

4.4.3.- LOS PROYECTOS DE REPARCELACIÓN.

4.5.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN

4.5.1.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO.

4.5.2.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN DEL PAISAJE.

4.5.3.- LOS PROYECTOS DE EDIFICACIÓN Y ACTIVIDADES: LES LICENCIAS COMO INSTRUMENTO URBANÍSTICO.

4.5.4.- LOS INSTRUMENTOS PARA EL MANTENIMIENTO.

5.- <u>LOS AGENTES URBANÍSTICOS.</u>

5.1 AGENTES "ACTIVOS" I AGENTES "PASIVOS". PROMOTORES Y ÁRBITROS DE LES ACTUACIONES.

5.1.1.- TIPOS DE AGENTES URBANÍSTICOS.

5.1.2.- AGENTES PASIVOS: LOS USUARIOS DEL URBANISMO.

5.1.3.- AGENTES ACTIVOS: PROMOTORES Y ARBITROS DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS.

5.2.- LOS AGENTES URBANÍSTICOS DE LA ADMINISTRACIÓN PUBLICA

5.2.1.- LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y LAS ADMINISTRACIONES SUPRAMUNICIPALES.

5.2.2.- LOS ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN SUPRAMUNICIPAL.-

5.2.3.- EL AYUNTAMIENTO COMO ARBITRO Y PROMOTOR

5.3.- LOS AGENTES URBANÍSTICOS PROMOTORES DEL SECTOR PRIVADO.

5.3.1.- LOS COMPONENTES DE LAS PROMOCIONES.

5.3.2.- LOS PROPIETARIOS DE SUELO
a) Los propietarios agrícolas
b) Los propietarios urbanos
c) La promoción selectiva: Las instituciones religiosas

5.3.3.- LAS SOCIEDADES PROMOTORAS
a) Las antiguas promotoras inmobiliarias.
b) Las antiguas empresas urbanizadoras.
c) Los patronatos y las entidades de obra social.

5.3.4.- LAS ENTIDADES URBANÍSTICAS COLABORADORAS.
a) Las Juntas de Compensación
b) Las Comunidades de Propietarios y Entes de Conservación.

5.3.5.- OTROS AGENTES URBANÍSTICOS PARA LAS ACTUACIONES

5.4.- LA ACCIÓN POLÍTICA Y SOCIAL
a Hasta la posguerra
b La época del "desarrollo"
c La época de la transición
d) La primera época de la democracia
d Las últimas épocas

5.5.- LAS ACTUACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA.

5.6.- OTRAS INFLUENCIAS EN LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS

IV- SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE ARENYS DE MAR :

6 - EL METABOLISMO TERRITORIAL Y URBÀNO DE ARENYS DE MAR.

6.1.- EL METABOLISMO URBANO Y LA PERMANENCIA DE LOS ELEMENTOS.

6.2.- EL METABOLISMO URBANO DE ARENYS DE MAR.

6.2.1 EL ARENYS DE LAS PRIMERAS ÉPOCAS.-

6.2.2. EL ARENYS DEL SIGLO XVIII.-

6.2.3. "SINERA"

6.2.4. EL ARENYS DE LOS 80

6.2.5. EL ARENYS DE MAR DE HOY,-

6.3.- EL CAMBIO DE ESCALA DEL HECHO URBANO LITORAL.

V- CONCLUSIONES SOBRE LA GESTIÓN EN LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA.

7. EL PAPEL DE LA GESTIÓN EN LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA

7.1- VITALIDAD Y PATOLOGÍAS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE ARENYS DE MAR.

7.1.1.- ELEMENTOS URBANOS VITALIZADORES Y ELEMENTOS PATOLÓGICOS.

7.1.2.- EN EL EJE DEL FRENTE MARÍTIMO
a) en las carreteras
b) en el ferrocarril
c) en los suelos de los entornos de les infraestructuras
d) en el puerto y la costa

7.1.3.- EN EL EJE DE LA RIERA

7.1.4- EN EL TEJIDO TERRITORIAL Y URBANO

7.1.5.- EN EL CASCO ANTIGUO

7.1.6.- EN LOS SUELOS RÚSTICOS

7.1.7.- EN LA CANTIDAD I LA CALIDAD DE LAS ACTUACIONES PÚBLICAS

7.1.8.- EN LA AGENDA DE LAS ACTUACIONES

.

7.2.- ÁMBITOS TERRITORIALES DE LAS PATOLOGÍAS Y DE LAS CLAVES DE SUS REMEDIOS

7.3 – LA RELACIÓN ENTRE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS, SUS AGENTES Y LOS INSTRUMENTOS UTILIZADOS.

7.3.1.- TIPOS I RANGOS DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS, DE AGENTES Y DE INSTRUMENTOS.

7.3.2.- DISFUNCIONES ENTRE AGENTES Y INSTRUMENTOS EN LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS.

7.4.- EL URBANISMO LOCAL DEL SIGLO XXI Y EL REFERENTE DE BARCELONA.

8.- CLOENDA.

8.1.- SÍNTESIS DE LAS CONCLUSIONES.

8.2.- REFLEXIÓN FINAL.

9.- LAS FUENTES DE INFORMACIÓN:

9.1.- ORGANISMOS Y INSTITUCIONES

9.2.- COLABORACIONES Y ASESORAMIENTOS.

9.3.- CARTOGRAFÍA, PLANES Y PROYECTOS.

9.4.- FOTOGRAFÍA Y GRAVADOS.

9.5.- BIBLIOGRAFÍA

I- INTRODUCCIÓN.

1.1.- LOS MOTIVOS INICIALES DE ESTA OBRA I SU ACTUALIZACIÓN.

Al final de la década de los setenta del siglo pasado, con la adquisición de competencias urbanísticas por parte de una Cataluña con la histórica Generalitat restaurada y unos flamantes Ayuntamientos democráticos, se emprendió un ilusionado programa de renovación del planeamiento general, de todo el país, con la idea de enderezar urbanísticamente nuestro dañado territorio.

Esto estimuló, a buena parte del colectivo de profesionales de la arquitectura y el urbanismo, a participar con ahínco en este enderezamiento, acudiendo a todas las fuentes de enseñanza y de debate para ampliar nuestros modestos conocimientos de entonces sobre la ordenación del territorio en general y del urbanismo en particular

Fue en este contexto y con la voluntad de dirigir el esfuerzo hacia un provecho en la práctica profesional, que muchos empezamos a ver la importancia de no sólo saber leer cada ciudad desde los parámetros, más o menos universales, que nos da la cultura urbanística clásica, sino también -y especialmente- desde la investigación y el descubrimiento de la propia lógica interna de cada "hecho territorial y urbano" .

Esto me hizo pensar que, en nuestro país, había sido muy estudiada la evolución de las ciudades grandes y quizás medias, tanto en cuanto a las actuaciones punteras como a los fenómenos de patología urbanística, pero, en cambio, escaseaban los estudios de aquellas poblaciones en las que todas las corrientes culturales y técnicos, cuando llegan son, quizás, de segunda mano. Éstas, por tener aún una cierta -mucha o poca- identidad, ven con recelo su inevitable integración en un auténtico tejido urbano o suburbano de escala comarcal o, incluso, supracomarcal como es el caso de la región metropolitana de Barcelona.

De hecho, ya conocíamos -desde los estudios de la carrera y del ejercicio profesional - el cómo evolucionaban los parámetros fundamentales de la acción urbanística -ordenación de la edificación, usos del suelo, movilidad, espacios comunitarios, etc.-, junto a su instrumentación técnica, económica y jurídica, y cómo esta evolución se daba, en el tiempo, según las diferentes culturas y -especialmente- según los diferentes sistemas ideológico-políticos.

Esta línea de comprensión del hecho urbano, se matizaba, en los muy numerosos estudios realizados desde diferentes vertientes y épocas, para, en concreto, algunas metrópolis y grandes ciudades e incluso algunas de medianas y pequeñas, pero con elementos de identidad urbana remarcable. En nuestro caso era inevitable que todas las referencias giraran en torno a los trabajos sobre Barcelona y su área metropolitana.

Sin embargo, el hecho es que durante mi ejercicio profesional -siempre en poblaciones pequeñas- me encontraba cada vez más con que, mis presupuestos teóricos -extrapolados de ciudades grandes y medias- me fallaban casi siempre en su aplicación.

De entre los planes generales que yo había redactado estaba el de mi propia ciudad -Arenys de Mar- donde después, actué como Concejal-Delegado de Urbanismo y Obras

El hecho de ser natural y residente -salvo los quince años de estancia en Barcelona-, de haber allí detectado durante la redacción del Plan General una complejidad urbanística sutil pero importante y desproporcionada por su

tamaño, y, del hecho de cambiar mi forma de entender el urbanismo -obligado por el hecho de tener que gestionar mi propio plan conviviendo con sus afectados y desde un cargo electo-, todo ello, me proporcionó material suficiente como para creer que estaba en condiciones de ensayar una forma de análisis urbanístico que fuera válida para poblaciones pequeñas y complejas como la mía.

La decisión de desarrollar el análisis urbanístico del Arenys de Mar actual tenía para mí un inconveniente y varias ventajas. El inconveniente era la desigualdad de la cantidad y calidad de las fuentes documentales -cuando las había- de todo el proceso de urbanización del Arenys de hoy.

Por el contrario, la primera de las ventajas era que de todo este material incompleto y disperso, yo era, quizás, uno de los mejores conocedores de su localización gracias a los años de redacción y gestión del Plan General y a mi filiación a la villa. La otra gran ventaja era que el buen nivel y la eficacia del "Archivo Histórico Fidel Fita" de Arenys de Mar, y mi vieja relación con los archiveros -desde la época del abogado e historiador, José María Pons y Guri, hacía que no tuviera problemas en la obtención de documentos y datos para todo aquello que fuera considerado como ya histórico

Pero quizás la mayor ventaja era el hecho de vivir en el núcleo de la población estudiada ya que, no hay que olvidar, que la naturaleza de una tesis como esta no es la de un libro que habla de otros libros -como diría Umberto Eco - sino la de un libro, la materia prima del cual, es la observación directa de la realidad física de aquello de lo que se trata: Arenys de Mar.

Una vez hecho este planteamiento, había de no caer en la tentación de dejarse llevar por la generosidad o parquedad de las fuentes y, por tanto, imponerse una metodología y unas acotaciones del tema lo más rigurosas posible.

1.2.- OBJETO DEL TRABAJO Y METODOLOGÍA UTILIZADA

Cada ciudad, cada pueblo, es como es según el modo con que el hombre ha actuado sobre su territorio a lo largo del tiempo. Como si de un organismo vivo se tratara, podemos hablar del "metabolismo" de un pueblo o de una ciudad, y son los resultados de este metabolismo los que realmente identifican y diferencian una ciudad de otra en cada momento histórico .

La acción física del hombre sobre el territorio, sobre todo urbano, es ciertamente un reflejo de la estructura socio-económica y cultural de las personas que viven en ella. Asimismo, también es cierto que el territorio y la ciudad construida condicionan, recíprocamente, la estructura social, económica y cultural.

Así pues, si en estos momentos Arenys de Mar es como es y no de otra manera, es por la influencia mutua, recíproca y sucesiva de los marcos físicos y socio-culturales. En este trabajo, pues, se analiza la estructura de la forma urbana del Arenys que hoy tenemos, como resultado de las actuaciones y también de las omisiones -o "no actuaciones" - que ha habido en su territorio incidiendo especialmente en las últimas épocas.

No es, objeto de este trabajo hacer el estudio de la historia de la Villa de Arenys de Mar sino del sustancial cambio de su forma y estructura urbana el último medio siglo.

ara lograr entender la forma actual de la Villa y de su territorio municipal, hay que analizar el "qué", el "quién" y el "cómo" de las actuaciones realizadas en este territorio.

Habrá, pues, que en primer lugar estudiamos el "qué" de la forma urbana, es decir que, después de un análisis previo de la formación del núcleo antiguo, analizamos el resultado físico de las posteriores actuaciones que se han realizado sobre el territorio. Estas actuaciones las clasificaremos según sean de tipo residencial, comercial, turístico, industrial, agrario, de equipamientos de infraestructuras o de mantenimiento destacando las intervenciones en el patrimonio arquitectónico y urbano ...

En segundo lugar, habrá que estudiar el "cómo", es decir, con qué instrumentos técnicos y jurídicos han llevado a cabo las diferentes actuaciones, así como aquellas actuaciones administrativas que juegan en el hecho urbano de una forma indirecta.

Finalmente, habrá que estudiar "quien" las ha hecho, es decir, los "agentes" de las diferentes actuaciones -o omisiones- realizadas, tipificando-en promotores, usuarios y árbitros del metabolismo urbano, y clasificándolos según sean personas y instituciones privadas o administración pública.

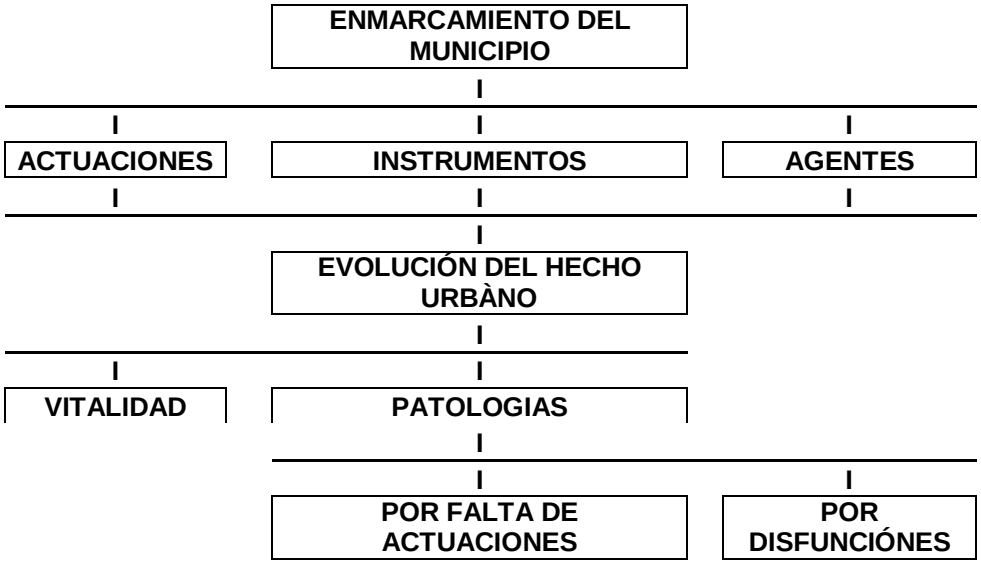
Después de este análisis, haremos un repaso a lo que hemos llamado "metabolismo territorial i urbano" observando como secuencias de la evolución urbanística de Arenys de Mar, el Arenys de las primeras épocas, el Arenys del siglo XVIII, la "Sinera" de Espriu "-l'Arenys de la primera mitad del siglo XX-, el Arenys de los años 80 y el Arenys de hoy.

Después de esto, estaremos en condiciones de detectar cuáles son los elementos vitales y los elementos patológicos de la estructura urbana de la población y el papel que juega la gestión en su evolución urbanística.

Con esto veremos como en los fundamentales cambios del metabolismo urbano de Arenys de Mar, en los últimos periodos estudiados, muchos de sus aspectos

patológicos, tienen su origen, entre otras cosas, en las omisiones y actuaciones inadecuadas en los sistemas generales y en la mala gestión de la programación y promoción urbanizadora, casi siempre debido a disfunciones en relación entre la actuación a realizar, el agente que tiene la competencia para hacerla y el instrumento empleado para realizarla.

De todo ello se deduce que, de cara al futuro, se precisa más cantidad de actuaciones urbanas, y de más calidad, y para ello hay que reajustar muchas de las relaciones actuaciones-instrumentos-agentes, al tiempo que también hay que fomentar una pedagogía de la ordenación del territorio.

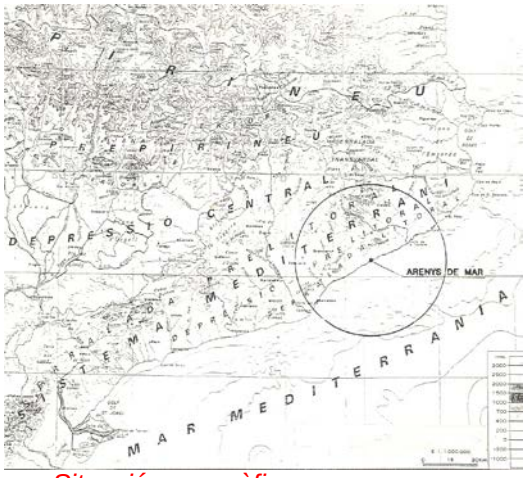


II
SOBRE EL ENMARCAMIENTO DEL MUNICIPIO

2 EL MARCO GEOGRAFICO, HISTORICO I SOCIOECONÒMICO

Con el fin de hacer una primera aproximación al hecho territorial y urbano de Arenys de Mar, empezaremos por un repaso de las características de su término municipal y del medio natural donde se encuentra emplazado, así como una reseña de su história y de su perfil socioeconómico.

2.1.- EL TÉRMINO MUNICIPAL.



- *Situación geogràfica –*

La Villa de Arenys de Mar, está situada en la actual comarca del Maresme, en la confluéncia del eje de la antigua carretera costera N-II -y, hoy de la autopista C.32- con uno de los pasos al Vallés Oriental, como és el de la carretera B-511 o de Sant Celoni y su variante.

Es uno de los municipios de la parte de lo que podemos llamar el “Alt Maresme” donde una orografía muy accidentada llega hasta el mar y donde aún quedan algunas reminiscencias culturales del hecho de haber sido históricamente vinculado al antiguo condado de Girona y a la comarca de la Selva, de la que era "la marina".

De hecho, la vinculación administrativa con Barcelona es del año 1833 con la creación de los Corregimientos y las actuales Provincias.

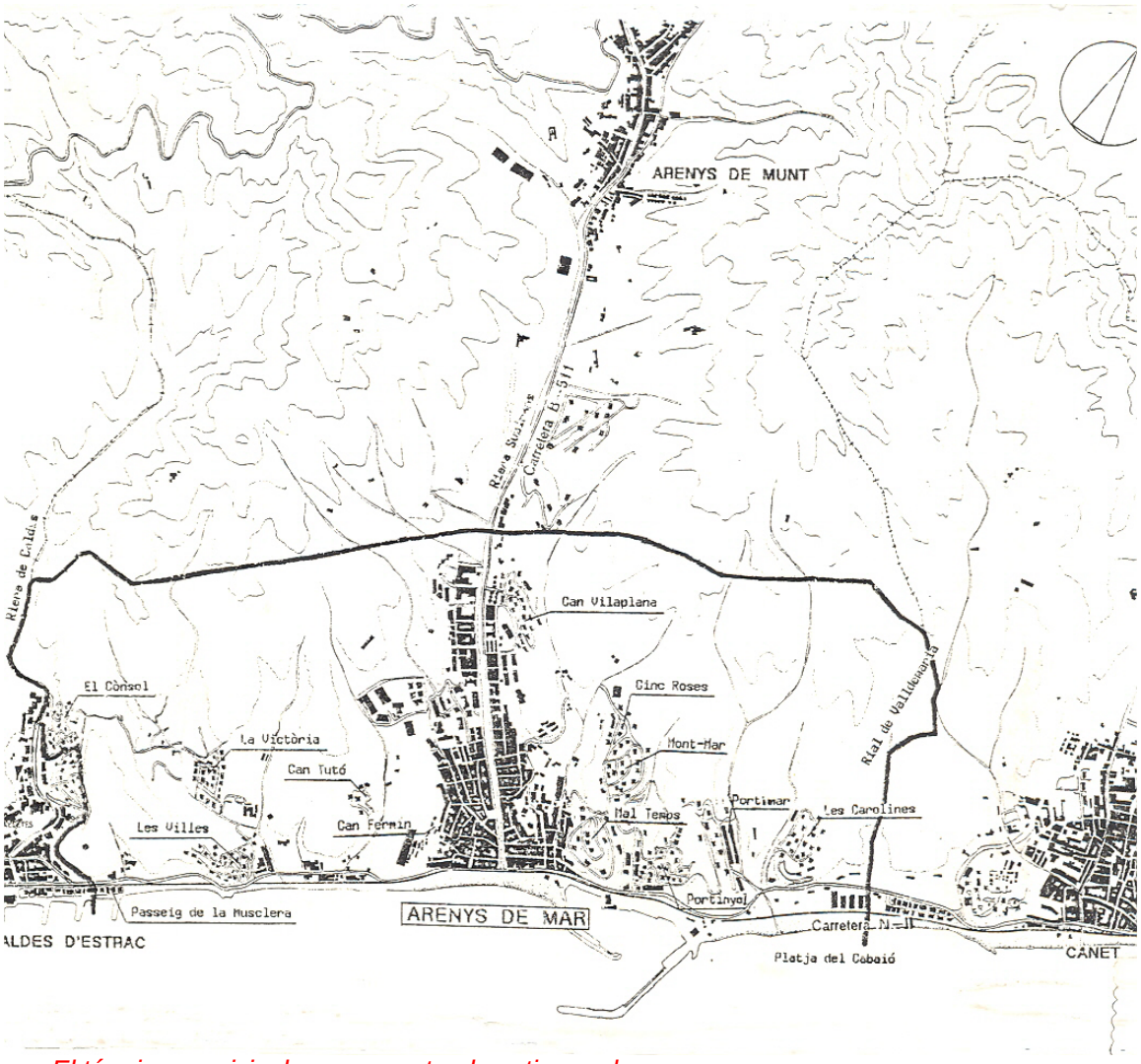
Su término municipal tiene una superficie de 6,45 km2, con una forma de rectángulo alargado en el sentido de la costa, la longitud de la cual, dentro del término municipal, es de 3,7 km.



- Situación en el relieve comarcal -

Por el norte limita con el término municipal de Arenys de Munt, población matriz, de la que, como veremos, se segregó el término municipal de Arenys de Mar en el siglo XVI . El límite del término por ponente es la “Riera de Caldes” , con las pequeñas y , como se verá, insuficientes modificaciones del término hechas debido al crecimiento del núcleo urbano de Caldes d'Estrac, el cual es , de hecho , mucho más extenso que su minúsculo término municipal . El actual límite de término de Arenys de Mar por levante, es el riial de Valldemaria , en medio del paraje costero del " Cabaió " que va desde la punta del Portinyol hasta la del Rocatell de Canet"

Sólo dando una simple ojeada a cualquier plano topográfico o fotografía aérea de este territorio ya se ve que la línea de límite del término municipal no se corresponde, hoy, con ninguna delimitación territorial natural ni con ninguna tendencia de los asentamientos urbanos.. Esto se evidencia especialmente en el límite con Caldes donde, tanto la parte del paseo Marítimo de la Musclera como la de la urbanización " el Cónsul " a pesar de pertenecer al término municipal de Arenys de Mar , forman parte de la conurbación del municipio vecino . También ocurre algo similar en el límite actual con Canet el cual parte artificialmente en dos la zona de apartamentos del paraje de "El Cabaió".

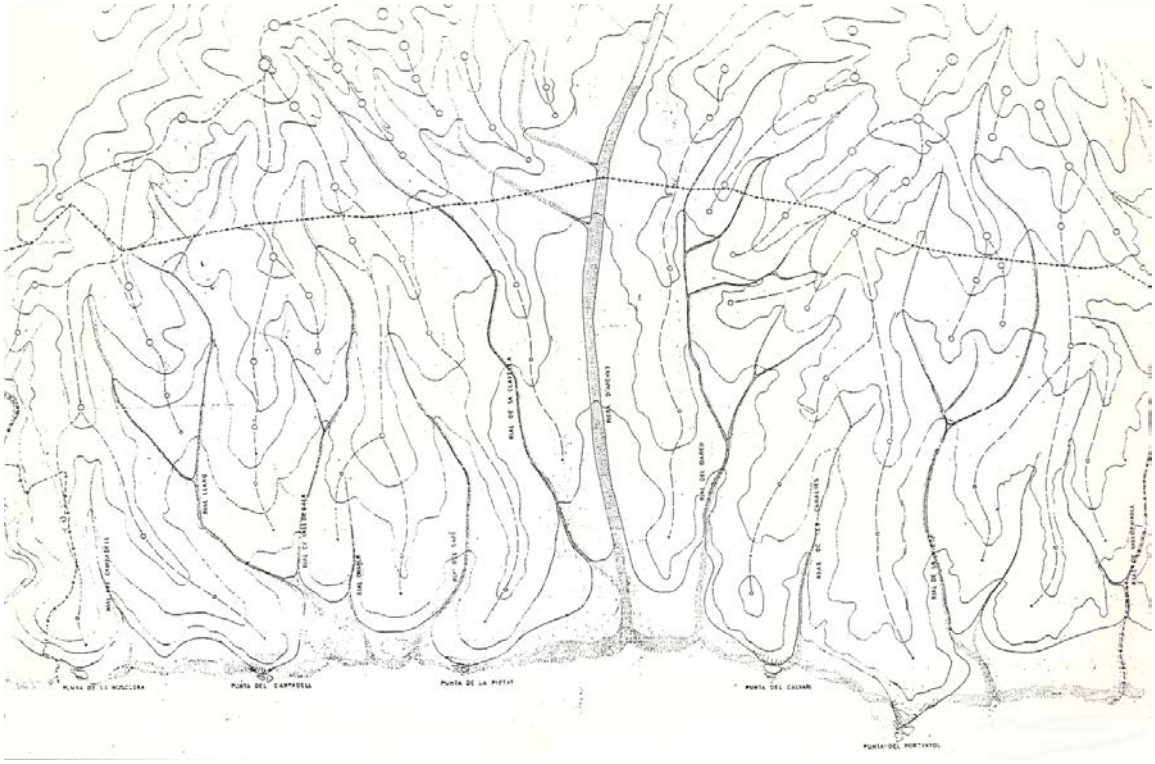


- *El término municipal con respecto al continuo urbano –*

2.2.- EL MEDIO NATURAL



- Frente marítimo de Arenys de Mar *- Arenys de Mar's seafront*



- El medio natural de Arenys de Mar -

En la geografía de Cataluña de AEDOS se nos describe la comarca del Maresme como "*Comarca costera alargada entre la carena de la Cordillera Litoral y el mar ..."* y nos dice que "de materiales graníticos predominantes, es su característica principal la suavidad del relieve montañoso y la llanura que se extiende casi a lo largo de toda la costa."

"Esta descripción, sin embargo, no nos vale para definir el medio natural del tramo de costa del Maresme comprendido entre Caldes d'Estrac y Calella, donde se encuentra emplazado el término municipal de Arenys de Mar [1]

Es cierto que comparte con todo el Maresme el paisaje característico de un suelo granítico, pero este tramo costero en concreto era, antes de ser alterado por el hombre, mucho más parecido a la costa de la comarca de

[1] Ver "Geografia de Catalunya" de editorial AEDOS, tomo III, Capítol XIII.

la Selva o "Costa Brava" que a la del Bajo Maresme, debido a la penetración de los contrafuertes de la cordillera litoral en el mar y de la formación de playas en las calas de entre las "puntas".

Así pues, Arenys de Mar, que, históricamente perteneció siempre a las sucesivas administraciones gerundenses de la Selva, como vemos, no sólo compartía la administración con esta comarca, sino también las características de su medio natural

En concreto, el ámbito geográfico costero donde encontramos el término municipal de Arenys de Mar venía definido por cinco “calas” acotadas por las correspondientes seis "puntas" que las definen.

De poniente a levante, la primera era la cala del paraje del "Canyadell", comprendida entre la “punta de la Musclera" -cerca del límite del término con Caldes- y la “punta del SAPI" o de la "Foradada" - donde hay el túnel del FFCC-. En este paraje aboca el rial del "Canyadell", comprendido entre el cerro de Castrllar -o de la "Torre dels Encantats " - y la de los "Passerells".

- La siguiente cala llega hasta la punta de la "Pietat" con las "Roques d'en Lluc" -correspondiente a la "Serra de la Pietat" o "del Cementerio" - y recibe las escorrentías de los riales "Llarg", "Valldegata "," Draper "y" SAPI ".

El tercer tramo, comprendido entre la punta de la "Pietat" y la del "Calvari" -correspondiente al cerro del “Maltemps”- es el valle donde se asienta el núcleo antiguo de la población, con el importante eje territorial de la riera de "Subirans" o "Riera de Arenys" con su ramificación del rial de" Sa Clavella " y su paralelo el rial del " Bareu ".

Entre la punta del "Calvari" -con la losa natural de "la Planassa" delante- y la del "Portinyol" tenemos la cala más resguardada y que dio origen al puerto actual.

A levante del "Portinyol", hasta la punta del "Rocatell", de Canet, tenemos el paraje del "Cabaió", donde se abre la también llamada "Tercera Playa" y donde vierten los riales de la "Serp" y de "Valldemaria", el cual marca el actual límite del término municipal con Canet.

Las carenas de los contrafuertes, tanto las de levante como las de poniente se localizan en dos macizos correspondientes a los dos lados de la "Riera de Arenys" y configuran su valle. Se trata, pues, de una orografía marcada por unos ejes mar-montaña donde la naturaleza granítica del suelo permite la escorrentía rápida de los materiales, los cuales, terminada ésta, se convierten en las vías longitudinales de comunicación terrestre.

Transversalmente, en cambio, la comunicación terrestre, en el pasado -y aún hoy-, era pésima y el verdadero medio de transporte, como veremos, era mar.

Las roturaciones de los campos, en el Maresme y la Selva -que se da de forma progresiva desde el siglo XVI hasta la primera mitad del siglo XX- provocan una erosión continuada, las arenas resultantes de la qual se depositan en el litoral a través de los “rials” y son arrastradas de levante a poniente por los temporales, engrosando así los arenales de las playas y haciendo avanzar, aparentemente, la línea marítimo-terrestre.

Esta consolidación de los arenales en las calas más protegidas, que hace ganar terreno al mar, permite que aparezca un eje de comunicación transversal terrestre en la misma línea litoral, el cual de vez en cuando es destruido por los temporales, al recuperar el mar sus posiciones primitivas. Esta basculación de la

línea marítimo-terrestre se irá produciendo hasta la formación de la actual línea de defensas de las comunicaciones -ferrocarril y carretera- que allí se asentaron.

2.3.- RESEÑA HISTÓRICA.

En el territorio que estamos estudiando encontramos asentamientos humanos tan antiguos e importantes como el poblado ibérico de la "Torre dels Encantados", situado en la colina del mismo nombre, excavado alrededor del 1882, que data del siglo V antes de Cristo y que se mantuvo activo hasta la romanización, a finales del siglo I dC. Su localización es, sin embargo, fuera del ámbito del actual núcleo urbano de Arenys de Mar.

De la época romana, entre los siglos I y IV, encontramos vestigios de villas en los yacimientos arqueológicos situados tanto sobre el posible trazado de la Vía Augusta -más o menos a la altura de la actual autopista- como por debajo hasta al mar. La existencia de caminos pavimentados que llegaban a las playas -como el descubierto cerca del rial de Valldemaria-, nos dan a entender que el comercio marítimo ya jugaba, aquí, un importante papel en aquella época.

A pesar de las tumbas encontradas en el que fue camino litoral y hoy Calle de Munt -o de Andreu Guri- no nos consta que hubiera ningún núcleo urbano entre las ciudades de Iluro (Mataró) y Blandae (Blanes) sino un diseminado de villas, algunas seguramente, bastante importantes.

Nos dice Francesc Forn *"Los siglos VII, VIII y IX, constituyen ciertamente un período oscuro de nuestra historia. La ruralización se había acentuado y toda la zona había quedado despoblada "*

Al final de la Edad Media, sin embargo, ya encontramos una cierta población hacia el interior, asentada en torno a la parroquia de San Martín de Arenys, hoy Arenys de Munt (8) y pronto se forma, también, el "poblado de mar" que, además de barrio de los pescadores, era el punto de partida del transporte por mar -el más importante hasta la llegada del ferrocarril- hacia Barcelona, Blanes o Sant Feliu. Este poblado se consolida a finales del siglo XV, en los núcleos de "Es Caravar" y de "Sa Boada", a levante y a poniente de la parte baja de la Riera, dando lugar a la parroquia de Santa María de Arenys

Pero es en el siglo XVI cuando se produce un fuerte crecimiento del "poblado de mar" que Pons y Guri retrata de la siguiente manera:

"Los campesinos que habían alternado las ocupaciones rurales con la pesca y el pequeño marinage, van desplegando nuevas actividades en la navegación en los puertos del Mediterráneo, en la construcción naval y en las industrias que le son anexas: maestros "d'aixa", calafates, veleros cordeleros, claveteros; van surgiendo los maestros de casas, toneleros, herreros, carpinteros e incluso, importantes comerciantes. y todo esto se opera en una etapa muy difícil, pues en el país se va extendiendo el bandidaje, las epidemias son frecuentes, hay mucha carestía de trigo y, como si todo esto fuera poco, los corsarios turcos y argelinos -sobre todo en la primavera y el verano, que la mar suele estar llana-, hacen incursiones en nuestros mares, ponen proa a la playa y dejan su rastro de saqueos, incendios y muertes, llevándose se cautivos algunos de los habitantes. "

Es por ello que la población se configura bajo una importante red de torres fortificadas, algunas de las

cuales aún quedan en pie.

El poblado de la ribera de Arenys es de los que más participa de los crecimientos de la "Costa de Levante" catalana a partir del siglo XVI, recibiendo inmigración de *"gente de otros lugares de Cataluña y, incluso, franceses, gascones y otros extranjeros "*

Este crecimiento se intensifica en la segunda mitad de siglo porque -siempre siguiendo Pons y Guri- "todo va en progresivo aumento, porque las actividades navales y el comercio marítimo de los pueblos de levante se van desplazando hacia Arenys, pues su playa, que llegaba hasta la calle Ample y la calle de Avall, era de las más abrigadas de la costa y protegida por los cabos del Far y Puig de Palom (13) y por el mismo Portinyol "

El resultado de este importante crecimiento diferencial fue la emancipación de Santa María de Arenys (de Mar) de la parroquia de San Martín de Arenys (de Munt). El día 11 de julio de 1574 los cabeza de familia del poblado marítimo se constituyeron en Consejo General de la Universidad de la Nueva Villa, nombrando sus síndicos y representantes, encargados de obtener la licencia de la Santa Sede y del obispo de Girona para poder construir una iglesia parroquial, con cementerio y fuentes bautismales ". la erección de la iglesia de Santa María de Arenys de Mar fue" decretada canónicamente el 8 de marzo de 1575

Este fenómeno, de las poblaciones desdobladas, es muy corriente en todo el corredor de la actual comarca del Maresme, pero no sigue una ley tan simple y extensible a todo este litoral como a veces se nos ha querido presentar. La importancia de los crecimientos de los poblados "de abajo" o "de mar" respecto de las poblaciones "de arriba" dependía no sólo de la presión de la piratería de costas y de la capacidad de defensa, sino también de la adecuación del asentamiento urbano a las condiciones de su desarrollo económico en cada época

Por otra parte, en el Alt Maresme -antigua "Marina de la Selva" - Arenys es la única población desdoblada pues el resto tienen su núcleo original en la costa, con asentamientos históricamente tan importantes como San Pol o Blanes

Administrativamente, la parroquia de Arenys de Mar, en sus orígenes, pertenecía al arcedianato de la Selva de la Diócesis de Girona -Diòcesi a la que todavía pertenece-, al término del Castillo de Montpalau del Vizcondado de Cabrera y de la veguería de Girona. Los dos Arenys, sin embargo, permanecían en una sola bailía[2].

El actual límite divisorio de los dos términos municipales se estableció con la "Sentencia arbitral entre las universidades de San Martín de Arenys, y Santa María de Arenys, Obispado de Gerona, hecha el año 1599." [3].. En el espacio de entre el primer ámbito de la parroquia y el nuevo límite se le llamaba la "Villa Nueva".

En el siglo XVII continúa el crecimiento de la Villa, que tiene como industria principal la naval, con los astilleros situados en las playas. La mejor muestra del esplendor de esta época la tenemos en el actual Templo Parroquial de Santa María -con su retablo mayor, obra de Pau Costa- que hoy es Monumento Nacional.

El siglo XVIII, a pesar de las represiones felipistas impuestas en Cataluña, es una época próspera especialmente hacia sus finales, con la apertura de nuestros puertos al comercio de las Indias por el decreto

[2] Pons i Guri: "Recull d'estudis d'Història Jurídica Catalana".

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

de Carlos III de 12 de octubre de 1778. Arenys de Mar participa del empuje demográfica de este siglo de transformación de la estructura económica, tanto con respecto a los cambios en la agricultura como en la creciente relación entre la que podríamos llamar industria naval y el comercio colonial con América



- *Grabado, de Marià Ribes, donde se reconstruye el Arenys del siglo XVIII –*

Pierre Vilar utiliza los comentarios del contemporáneo Zamora sobre los Arenys, en su viaje de enero de 1790, para ilustrar el fenómeno demográfico de la "Costa de Levante". Vilar escribe: *"El barrio marítimo de Arenys tiene 1.000 casas; 1.500 mujeres hacen puntilla, y los inscritos en la matrícula de la marina son 740; en diez años han sido construidas 200 casas, y, por otro lado, la ciudad es casi toda nueva; se puede reconocer fácilmente un pequeño núcleo de casas viejas, nos dice Zamora; de hecho, el verdadero núcleo primitivo es el de arriba, Arenys de Munt, que tiene también sus 1.000 casas. Zamora exagera aquí hasta al error tanto la importancia de la ciudad antigua como la novedad del barrio marítimo; pero nos da la impresión directa del viajero "*.

De hecho, el crecimiento demográfico de la Villa en este siglo es espectacular. 1.245 personas censadas en 1718 y 4253 el 1787, es decir un índice de aumento de 342. [4].

Es la época de la extensión de las roturaciones y el desboscamiento por todo el término municipal. Se utiliza el ingenio para incrementar las superficies de regadío, mediante técnicas de elevación de las "aguas profundas" a base de hacer jugar los desniveles propios de nuestro territorio construyendo "minas" y "acueductos" y "balsas" y "lavaderos "para el almacenamiento.

Es, también, al final de este siglo -el 1779- que José Baralt funda la "Escuela Particular de Pilotos de Arenys de Mar", que, después de la estancia en la población de Carlos IV, camino de Figueres, se llamó "Real Escuela de Náutica" y que popularmente siempre fue el "Estudio de Pilotos".

La competencia que los astilleros de Arenys de Mar, hacen, en esa época, a muchos otros de la costa y especialmente a los de Barcelona, nos lo demuestra Pierre Vilar al estudiar las barcas, construidas en Arenys, "Nuestra Señora de la Cinta y San José" y "Santo Cristo del Calvario ". Esta competitividad -basada más en el ingenio profesional que no en la escala de producción- es un buen indicador de la prosperidad de la Villa, si tenemos en cuenta la directa relación industrial-comercial en la actividad de los armadores catalanes del época. Es decir que en el siglo XVIII, tanto Arenys de Mar como toda la "costa de levante" participa de la "proto-industrialización" catalana, gracias a su buena posición litoral.

En el siglo XIX, tras un bajon motivado por la Guerra de la Independencia, la Villa consolida su posición en la relación marítimo-comercial con las colonias de América, generando muchos personajes ilustres. Es la época de los llamados "americanos", areñenses que regresan enriquecidos

[4] P.V.. "Catalunya dins ..." tom III p.143.

y dedican la fortuna hecha en América en actividades económicas de la Villa (30). Efectivamente, la relación de Arenys de Mar con algunas colonias de América, nos la ponen cada vez más al descubierto modernas investigaciones, en especial sobre los areñenses en la isla de Cuba.

Pero, sobre todo, el siglo XIX es la época de la industrialización, que se consolida con la llegada del ferrocarril, en 1857. El proceso de industrialización del Arenys decimonónico, está caracterizado por su emplazamiento clave para el comercio, pero sin recursos energéticos. Hasta la llegada de la electricidad, debe contar, pues, sólo con el vapor, al no haber energía hidráulica. El gas -que jugará también su papel al instalarse una fábrica en la Vila es un producto industrial y no una fuente natural de energía.

Los tipos de industria areñense serán, pues, siempre los correspondientes a las oportunidades comerciales de su emplazamiento, con un claro dominio del sector textil y en especial del género de punto. No es una época de crecimientos demográficos. Si antes hemos visto cómo la población pasaba de 1.245 habitantes en 1718 a 4.253 en 1787, ésta se mantiene con altibajos hasta el 1920, cuando son censados 4.812 habitantes.

El comienzo del siglo XX se caracteriza por el descenso de la industria naval en favor de otras actividades propiciadas por la extensión de la red de electricidad, de la que también disfruta la agricultura de regadío.

El ferrocarril fue un elemento decisivo para el mantenimiento del nivel de vida en la vila ante las transformaciones de la estructura económica de la época, pero no influyó para nada en el crecimiento de la población ni en la modificación de su estructura urbana por otra parte bastante consolidada en los siglos anteriores.

Habrá que esperar al "boom" demográfico y urbanizador de los años cincuenta para encontrar cambios sustanciales en el hecho urbano de Arenys de Mar, cuyo estudio es precisamente el principal objeto de este trabajo.

2.4.- ENCUADRE SOCIOECONÓMICO

POBLACIÓN RESIDENTE Y POBLACIÓN FLOTANTE.-.-

Al hablar del número de habitantes de Arenys de Mar se hace referencia, casi siempre, a la población residente empadronada, es decir, la que, oficialmente, tiene aquí su hogar permanente.

Cuantitativamente, vemos que la población de derecho evoluciona de la siguiente manera:

En 1718, Arenys de Mar tenía 1.245 habitantes.

En 1787, tenía 4.253 y después de las fluctuaciones del siglo XIX,

en 1900, tenía 4.168.
"1910," "4812
"1920," "4869
"1930," "5702
"1940," "5475
"1950," "6477
"1960," "6665
"1970," "8325
"1981," "10087
"1990," "11057
"2000," "12610
"2010," "14888
"2012," "15030 ()

En este listado cronológico, lo primero que podemos ver, es como el espectacular crecimiento que se da en el siglo XVIII, no se repite hasta épocas actuales.

Ciertamente, al final de los 50 y durante los 60 del siglo XX, al igual que el resto del país, Arenys de Mar recibe un flujo migratorio, mayoritariamente procedente de otras regiones del Estado, que la hace casi duplicar. Pero no tiene la importancia del de las poblaciones industriales de los alrededores de Barcelona. Por efecto del puerto, Arenys recibe también, un flujo migratorio de otras poblaciones pesqueras catalanas, como San Carlos de la Rápita.

El importante crecimiento vegetativo, de aquellas décadas más los flujos migratorios, es el principal motor de la densificación del casco antiguo y de las actuaciones residenciales de vivienda -de protección oficial o no- en los ensanches de la Villa. Pero no es el único. No podemos ignorar que el conjunto de usuarios de la Villa incluye también toda aquella población que reside transitoriamente -normalmente para vacaciones, fines de semana, o bien que están para alguna actividad temporalmente. Este tipo de población ha tenido, desde siempre, en Arenys de Mar, un peso específico tan importante -o, mas en algunos aspectos- que la propia población censada.

También hay que recordar -especialmente para entender el Arenys de finales del siglo XX- que si bien ahora no es una población turística, sí lo fue durante el "boom" de los años sesenta de ese siglo. Durante esa década, Arenys recibía un turismo de vacaciones, holandés, danés, alemán y francés muy estable, pero que, con el tiempo, fue siendo sustituido por una población de segunda residencia del país

Esto nos explica las actuaciones hoteleras de la época -incluidos los años que el edificio Xifré fue Albergue Juvenil Internacional, YHA.-, la proliferación de las zonas de campings -muchos aún resten- y buena parte de la transformación de “cases de cós” del casco antiguo en "miniblocs" de tres pisos. La población de "segunda residencia fija", sin embargo, se asentó, sobre todo, en las agrupaciones de apartamentos y en las urbanizaciones

No podemos dejar de mencionar, de, entre los usuarios del urbanismo de Arenys de Mar, los visitantes que venían por actividades ligadas a algún equipamiento. Hay que tener en

cuenta la presencia de los Juzgados, o del Registro de la Propiedad, que obligaban, hasta hace poco, a mucha gente del Partido Judicial a venir a Arenys de Mar. También la playa y el puerto son centros de atracción, no sólo de la población barcelonesa, sino muy especialmente de la del Vallés Oriental.

Los crecimientos de las últimas décadas, debemos ya explicarlos ateniéndose a la progresiva integración de Arenys de Mar en el ámbito costero metropolitano periférico de Barcelona, con similares proporciones de crecimiento vegetativo y de inmigración -especialmente extracomunitària- y una tendencia la transformación de la segunda en primera residècia.

EL ASENTAMIENTO DE LA POBLACIÓN EN BARRIADAS

No disponemos de ningún estudio riguroso de la localización espacial de la población de Arenys de Mar entre sus áreas urbanas pero, trabajando la información del Plan General de 1.982, hemos podido deducir que, de los entonces 11.000 habitantes censados, unos 4.500 residían en el núcleo antiguo y los 6.500 restantes a las áreas de ensanche, mientras que la población de segunda residencia era también de unos 4.500 habitantes, repartidos entre las urbanizaciones y los grupos de apartamentos turísticos.

Cabe pensar que estas proporciones habran variado hoy a favor de la población residente en los ensanches, en las áreas turísticas y en las urbanizaciones

El equilibrio y la falta de grandes diferencias en los niveles de renta, permitía que las correspondencias Hoy, sin embargo, el problema ya no es el de la integración de todas las barriadas en un solo Arenys que tanto preocupaba en los 70s y 80s, sino los problemas de cohesión social resultantes de las inmigraciones entre los sectores económico-sociales y las diferentes barriadas de la población -que se daba en las ciudades industriales de manera muy acusada- fueran -y sean aún - poco notorias en Arenys. Las excepciones a este relativo integracionismo socio-urbanístico se daba siempre en sectores de la Villa -los ya estudiados-, afectados por el retraso en hacer las actuaciones urbanísticas necesarias para dar continuidad a sus tejidos urbanos respecto de los del núcleo urbano preexistente.

Esta observación era válida, no sólo para las nuevas barriadas de crecimiento y ensancha del núcleo de la población –hoy ya casi todos bien integrados- sino también para las "urbanizaciones" más desconectadas de este núcleo y que tenían mucha población de segunda residencia.

extracomunitarias de las últimas décadas, de tan diferentes culturas, especialmente la comunidad islámica, básicamente asentada en el casco antiguo.
.

LA ESTRUCTURA SOCIOECONÒMICA.-

Las diferentes actividades económicas de la Villa, han tenido altibajos a lo largo de la historia y también en los últimos períodos que estamos estudiando. El trabajo de Rubirola de 1990 nos manifestaba un estancamiento de la población, al hacer el estudio de crecimientos comparativo con otros municipios del Maresme y la atribuía -creo que acertadamente- a la falta de una estructura industrial fuerte. [5]

[5] Vegeu també "El Maresme: les claus de la seva contínua transformació".

El hecho es que la estructura económica de Arenys de Mar ha sido siempre bastante equilibrada. (fig. 3). Efectivamente, según este trabajo, el empleo en 1981 en sectores se distribuia del siguiente modo:

-agricultura y ganadería	2.2%
-pesca	7.6%
-industria	39.4%
-construcción	7.2%
-servicios	43.6%

Es decir que, si tenemos en cuenta la naturaleza de nuestro término municipal en los años 90, a pesar del retroceso en el sector industrial (que tendía a desplazarse hacia Arenys de Munt), aun se podía hablar de un buen equilibrio entre este sector, las actividades derivadas del puerto (naval, pesquera, etc.), la agricultura y, lógicamente, el sector servicios, que es lo más importante.

No disponemos de ningún estudio del efecto de la expansión del últimos 90 y los 2.000, de la eclosión de la burbuja inmobiliaria y de la actual grave crisis económica iniciada en 2008. En cualquier caso, en estas décadas, la economía de Arenys de Mar, ya se mueve a nivel metropolitano. Ni los agentes urbanísticos, ni los operadores comerciales ni los centros de decisión financiera, son ya locales.

En cuanto a la estructura de edades -de la población censada, esta claro- en el mismo trabajo de Miquel Rubirola de 1990, vemos como "Arenys de Mar pertenecía al grupo de municipios del Maresme donde no predominan ni los jóvenes (más del 26% de la población total) ni la gente de edad (más del 15% de la población total). "No creemos que esta proporción haya cambiado hoy sustancialmente.

Por último, recordaremos que, la fuerte interrelación con Barcelona y con las poblaciones y comarcas vecinas, ya en décadas anteriores, no sólo afectaba a la población flotante; sino también al empleo. Rubirola en 1990 ya nos dice que "la población ocupada residente era de 3.272 personas en 1986, superior en 152 a los 3.120 puestos de trabajo localizado" (3), y llega a la conclusión de que "un 25'49% de la gente que vive en Arenys y tiene trabajo, la hace fuera de la Villa, y un 21'98 de los puestos de trabajo de la Villa son ocupados por gente de fuera ".

El proceso de metropolitanización del Arenys de las últimas décadas ha acentuado la movilidad de su población respecto a los puestos de trabajo. Habrá sin embargo que esperar a tener estudios suficientemente solventes de después de la etapa de expansión y crisis para ver las tendencias para las próximas décadas.

III
SOBRE LA INTERVENCIÓN EN EL TERITORIO

3. LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS REALIZADAS

En este capítulo, pasaremos revista a todas aquellas actuaciones urbanísticas, realmente ejecutadas, que configuran la actual estructura territorial y urbana de Arenys de Mar. Los diferentes tipos de actuaciones las agruparemos según sean las históricas, de la formación del núcleo antiguo, o las más modernas de tipo residencial o turístico-comercial, de tipo industrial, de tipo agrario, de equipamientos públicos y privados, y de infraestructura viaria, de espacios libres y de servicios.

Estas actuaciones podríamos llamarlas "directas" para distinguirlas de otras que, al ser también actuaciones urbanísticas -planeamiento, proyectación, formación de catastros y padrones, levantamientos topográficos, etc.- es necesario, a nuestros efectos, considerar -las como "indirectas". Estas "actuaciones urbanísticas indirectas" las estudiaremos en el próximo capítulo al hablar de los instrumentos para las actuaciones sobre el territorio.

3.1. - LA FORMACIÓN DEL CASCO ANTIGUO.

3.1.1.- LOS ORÍGENES

Pese a que el primer asentamiento urbano que encontramos en el territorio que estamos estudiando -el poblado ibérico de la colina de la "Torre dels Encantats" - no está relacionado con la formación del núcleo antiguo de nuestra villa, sí señala ya, la importancia estratégica del rosario de cerros costeros que configura el medio natural del litoral donde se encuentra el término municipal de la actual Arenys de Mar.

Efectivamente, sobre el poblado se construirá, en el siglo XIII, la actual "Torre de los Encantados" que irá teniendo ampliaciones hasta el siglo XVI y que históricamente formará siempre parte del sistema defensivo costero que tanto influirá en la formación de la población que estamos estudiando.

Desconocemos la existencia de un núcleo urbano, propiamente dicho, en la época romana, pero la idea de que la actual Maresme era una de las zonas más pobladas entonces, lo avala la localización de los yacimientos arqueológicos conocidos que nos muestran un diseminado de villas, comunicadas transversalmente por el camino -o caminos- litoral y con la playa por los riales o por caminos paralelos a ellos, algunos incluso pavimentados como en el caso del excavado cerca del rial de Valldemaria. El tratamiento cuidadoso de estos caminos da idea de la importancia del comercio marítimo de la época.

Estos yacimientos arqueológicos -los cuales no han sido todos excavados- los encontramos en una línea que nos puede dar idea del trazado del primer camino litoral. Efectivamente, por Fidel Fita, tenemos noticia de sepulturas encontradas en el entorno de la actual calle d'Amunt, que -si tenemos en cuenta la tradición romana de los enterramientos en los bordes de las vías importantes- nos indican que lo que se convertirá en primer camino Real, existía ya en la época romana

Este modelo territorial -una diseminación de villas asentadas y comunicadas con el mar por los riales, resultado de la paz romana- es, por supuesto, el punto de partida de la formación de nuestra población. Cuando, con la progresiva

degradación de la seguridad en el litoral, aparece la necesidad de agruparse para fortificarse, esta agrupación se desarrolla, naturalmente, a los lugares con más idoneidad física por su crecimiento económico, como son los márgenes de la Riera , con su delta bastante bien resguardado por las colinas que lo perfilan.

Nos dice Pons Guri que "*El verdadero poblamiento se opera a finales del siglo XV, cuando cerca de la orilla del mar ya hay una veintena de casas, esparcidas unas al lado de levante, en el lugar que se llamaba "Sa Caravar", atravesado por el camino Real -donde hoy es la calle de la Perera- y, en el lado de Poniente, en veral de Sa Boada, bajo el tramo de camino Real, que ahora es la calle d'Amunt, que descendía de "Es Far" procedente de Caldes de Estrach ".*

Efectivamente, para entender la formación del núcleo antiguo de Arenys de Mar hay que tener presente las particularidades del medio natural que constituye el delta de la riera de Arenys cerrado por las colinas del "Mal Temps" -primitivamente "Puig d'en Palom"- y del Cementerio - o de la Piedad y antes de Es Far-. La Riera y el rial de Sa Clavella, en tanto que torrentes de escorrentía rápida, son peligrosas barreras de agua durante el tiempo en que esta baja y, los únicos viales mar-montaña, después. La "Y" que forman la Riera y el Rial, dividía el territorio en tres partes –"Es Caravar" a levante, "Sa Boada" a ponente y "Sa Voga" entre Rial y Riera-, lo que explica esta formación polinuclear del núcleo del siglos XV y XVI, más si tenemos en cuenta que sus antecedentes no son los de un núcleo amurallado sino los de un poblado diseminado (Fig. 7).



- *- Esquema de la formación del núcleo antiguo según los frentes de fachadas de las calles: siglo XV*

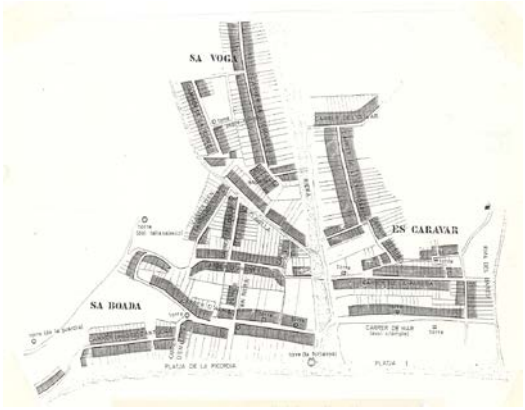
3.1.2.- LAS PARCELACIONES -

La parte más antigua de estos sub-núcleos, originarios de lo que será el núcleo antiguo de Arenys de Mar,, seguro que se formó en irse apoyando las casas en los primeros caminos -el actual calle "d'Avall", el del Turó, etc.-, una a una, y de una forma progresiva y no planeada, conectando estos sub-núcleos, el eje transversal del camino Real más o menos coincidente con las actuales calles "d'Amunt" y de "la Perera".

Pero, a partir de los fuertes crecimientos del siglo XVI, podríamos decir que los crecimientos de las áreas antiguas, ya constituyen un remoto precedente de lo que hoy llamaríamos "actuaciones urbanísticas", ya que son claras "parcelaciones" pues las constituyen aquellas calles abiertas con la finalidad básica de parcelar los terrenos de sus bordes en "cossos" para, construir posteriormente, una tras otra o en grupos, las nuevas series de casas. (fig. 8)

Son, actuaciones de particulares –en Riera, en Cantalagrella, el Juglar, Titus, etc.- con la apertura de vial y la segregación y transmisión de parcelas con el establecimiento enfitéutico como instrumento. En muchas de estas actuaciones, la calle conserva el nombre del "parcelador", como en el caso de la calle de en Riera. El instrumento técnico debía ser, como

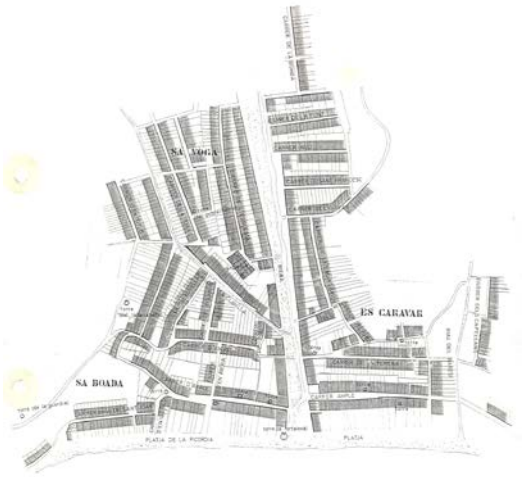
mucho, el "plano geométrico" trasladado al terreno por un agrimensor o, como se decía, un "destrador". Pons Guri nos hace notar que la buena traza de la calle de la Torre es gracias al hecho de haber sido dada por “destradors” (28). Estas actuaciones urbanísticas primarias convierten el antiguo trazado del viejo camino Real, en el siglo XVI, en las calles d’Amunt y de la Perera de hoy.



- Esquema de la formación del “nucli antic” según los frentes de fachada de las calles del siglo XVI -

En la parte de Sa Boada, se hacen nacer las calles de San Juan, la de Jaime Borrell, la de en Riera, la del Juglar -hoy del Bonaire-, la de en Cantalagrella, la de en Goday -popularmente, de los Pixaners- y la calle de Avall, manteniéndose en este último como parcelas mucho mayores las de las casas señoriales, por supuesto fincas matrices de algunas parcelaciones. En la parte de Es Caravar, en este mismo siglo, se consolida la calle del Turó, parte del del Olivar, y el lado montaña de la calle Ancha y se abren los de las Margaritas y de San Antonio En la parte de Sa Voga se configura la calle de la Iglesia y buena parte de la calle de la Torre, a la vez que se empiezan a consolidar partes del rial de Sa Clavella.

En el siglo XVII aparece la calle del Tossol, la de San José, la de San Jaime y la de San Ramón, al tiempo que se van consolidando el lado mar de la calle Ample y el rial de Sa Clavella y empiezan a aparecer edificaciones con fachada a la Riera. Del siglo XVIII son la calle “dels Capellans” y la del Bareu -paralelos al rial del mismo nombre-, de de Titus -hoy San Rafael- sobre el rial de Sa Clavella y las de San Francisco, Nueva -hoy, Obispo Vilà y Mateo-, de la Fuente, de la Bomba -hoy Profesor Castellón-, comienzo del de San Gabriel y de San Zenon, bajo el llanuraaltiplano del Paraíso -antes, de en Fornaguera y del Convent-.



- Esquema de la formación del núcleo antiguo según los frentes de fachadas de las calles: siglo XVIII -

Este modelo de crecimiento, a base de actuaciones sucesivas parcelaciones con apertura de vial soportado entre caminos antiguos existentes, no variará sustancialmente hasta los grandes cambios tipológicos de la época actual. Esta es una de las conclusiones a la que llegó Manuel Guardia en su tesis sobre *"Mataró 1500-1900: la continuidad de las formas de hacer ciudad",* perfectamente extrapolable al caso de Arenys en este aspecto.

El resto de calles del casco antiguo -pocos más- son del siglo XIX y tienen continuidad con las preexistentes salvo en el caso de la calle de San Narciso y del de José Baralt.

Estas calles, a pesar de estar

alineados con los dos tramos finales de la calle de la Iglesia, nunca se hicieron conectar, pues permaneció el Molino de Arriba hasta que se construyeron las Destilerias Mollfulleda -más conocidas por "El Calisay "-, lo que ya nos da una primera muestra de conflicto entre asentamientos residenciales e industriales en esta "periferia "decimonónica.

En las parcelaciones, las promociones de edificación de las casas se hacían siempre individualmente, “cós a cós” y, seguramente, con diferencias cronológicas importantes entre ellas, salvo en los casos concretos en que una marcada unidad tipológica -grupos de la calle de la Torre , de Titus, etc.- manifiestan que se trata de construcciones contemporáneas y, quizás, construidas por el mismo maestro de obras.

No es, hasta finales del siglo XIX o principios del XX que podemos encontrar claras actuaciones de apertura -o de rectificación- de vial con la construcción simultánea de todas las casas que dan a él, a la manera de las actuales promociones de "casas en hilera ", si bien se daban en las áreas más o menos industriales de lo que era la periferia de la época. La actuación de este tipo que permanece intacta hasta el día de hoy es la de la calle de Santa Rita, realizada en la entonces área industrial del rial del Bareu. Estas actuaciones son de iniciativa privada y tienen ya un proyecto como instrumento de actuación.

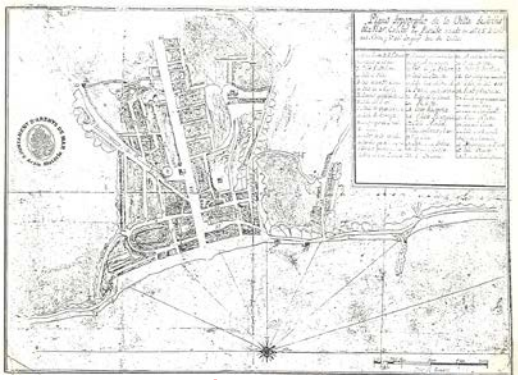


- Calle de Santa Rita -

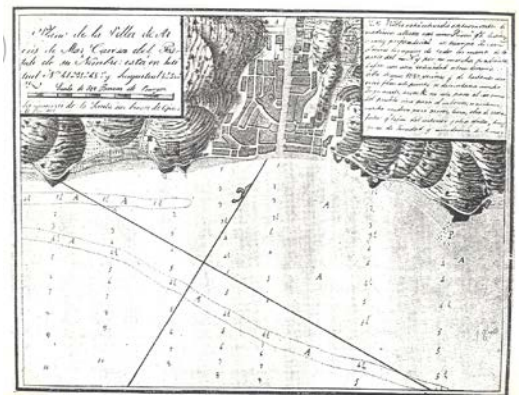
Hay que hacer la observación de que, como muy a menudo ocurre, la estructura urbana del casco antiguo, que nos llega, no depende tanto de las actuaciones correspondientes a su crecimiento como de las de su transformación. Efectivamente, en los márgenes de la Riera, rial de Sa Clavella y las playas, en principio, sólo daban las partes traseras de las casas, y no es casi hasta el siglo XVII que los edificios comienzan a dar allí frente generando, paradójicamente, los que hoy constituyen los viales más representativos y determinantes del casco antiguo y de la propia villa.

Es con estas transformaciones que se consolidó la estructura urbana reflejada en el conocido grabado del siglo XVIII conservado en el Archivo Histórico

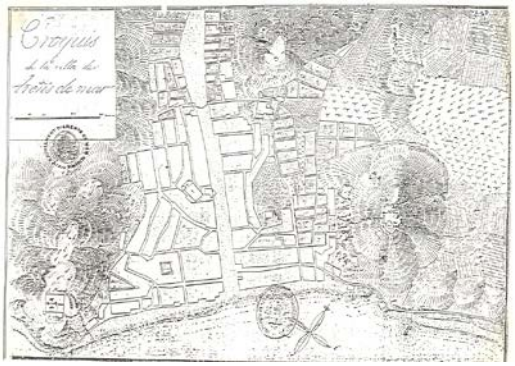
En los planos que se conservan de 1840 -los más antiguos de que disponemos-, vemos que el casco urbano de la Villa no difiere del ámbito que hemos deducido -con los lógicos márgenes de error- (fig. 9) basándose en los datos que Pons Guri nos facilita en sus escritos, fruto de sus investigaciones en los protocolos notariales y demás documentación del Archivo Histórico. Esto nos confirma el nulo crecimiento demográfico de Arenys en el siglo XIX, que ya conocíamos por los censos de la época.



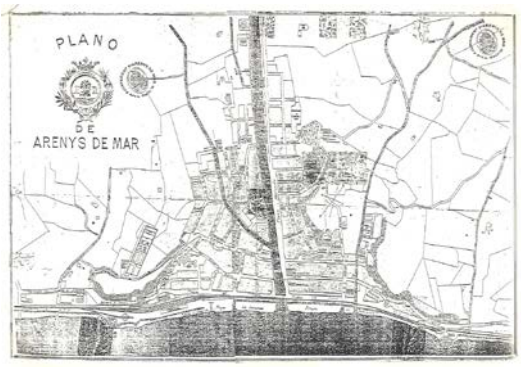
-“Plano topográfico de la Villa de Areñs de Mar” Aprox. 1820 -



-"Plano topográfico de la Villa de Areñs de Mar" Aprox. 1840 -



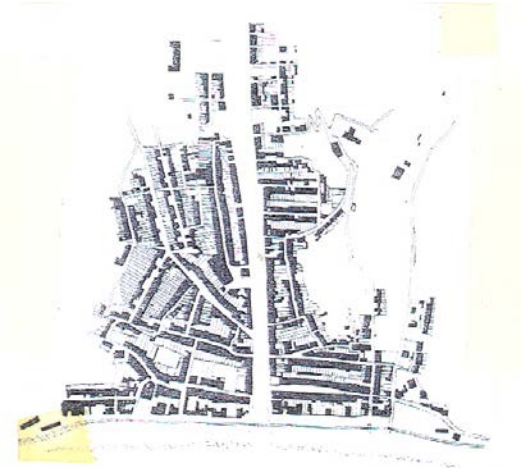
-"Criquis de la Villa de Areñs de Mar" -



-"Plano de Arenys de Mar"-

Ahora, sin embargo, sí que podemos hablar de un único núcleo urbano de población. Es lo que, con centro en la Riera, encajonado entre los cerros del Mal Tiempo y del Cementerio y limitado abajo por el mar, según vemos en uno de los planos de 1840, se quiere también cerrar por arriba de la Riera, a la altura la calle de la Bomba, con dos torres de defensa y posiblemente una muralla. Esta estructura urbana se mantiene -sólo con la novedad del flamante ferrocarril- en el magnífico plano de 1858 que se conserva en el Archivo Histórico

Entre el plano de 1858 y el siguiente de que disponemos, de 1916, no se aprecia ningún cambio con respecto al tejido urbano. Sólo hay que destacar la presencia de algunas nuevas fábricas e infraestructuras en los huecos dejados por actividades "proto-industriales" ya obsoletas, como los viejas astilleros partidos por la línea del ferrocarril.



- - Extracto esquemático del plano de 1858 "-

Con este mismo núcleo antiguo y sin transformaciones ni crecimientos de su tejido urbano -a pesar de los inicios de urbanización de los sectores de la calle de la Bomba (Prof. Castellón, St. Zenon) y de Sa Voga (St. Ramón, Hospital, etc.), nos situamos en la posguerra, tal y como demuestra el plano catastral de los años 40.



- “PLANO TOPOGRÁFICO – GENERAL I PARTICULAR- de la - villa de Areñs de mar, cabeza de partido de su nombre-

3.1.3.- LAS EDIFICACIONES ESTRUCTURADORAS DEL CASCO ANTIGUO.

Difícilmente entenderíamos las actuaciones urbanísticas que fueron formando la masa residencial del casco antiguo de la población si no pasáramos revista a sus edificios históricos, significativos.

Muchos de ellos, forman parte de la estructura de equipamientos. -públicos o privados- del municipio y configuran la imagen del casco urbano de la Villa,

Pero no todos son -o han sido en su origen equipamientos colectivos. Hay todas las grandes casas y centros más significativos de nuestro pasado y que, a pesar de que algunas incluso fueran nobles, lógicamente,, tarde o temprano fueron quedando vacías de su contenido y significado social primigenio.

a) LAS TORRES DE DEFENSA.

Aparte de la iglesia, los equipamientos quizás más importantes de la población, en sus orígenes, fueron las torres que conformaban su sistema defensivo de las que aún quedan cuatro de pie.



- Torre dels Encantats –

Según nos explica Pons y Guri, *"El peligro de los desembarcos de piratas y corsarios fue muy grave durante los reinados del emperador Carlos, de Felipe II y de Felipe III (a pesar de que en sus dominios no se ponía el sol), pero aunque mermara bajo el gobierno de los últimos Austrias, perduró hasta bien entrado el siglo XVIII. En el primer cuarto del siglo XIX no había desembarques, pero perduraban las incursiones mar adentro, incluso a veces muy cerca del litoral ".*

La red de torres exentas -algunas sólo de vigía-, junto con algunos edificios significativos también fortificados -como la propia iglesia- constituían la base del sistema defensivo. En las colinas encaramados sobre el mar teníamos, en primer lugar y fuera del ámbito del casco antiguo, la torre "de los Encantats", que aunque existente. Fue construida sobre los restos del poblado ibérico y en un principio era una torre de atalaya conocida por "torre de Castellar". Tiene partes de los siglo XIII y construcciones adicionales de los siglos XV y XVI, como es el caso de la muralla almenada que la circunda.

En los dos cerros que flanquean el delta, había, en el del actual cementerio, la torre de "Es Far" o de la "Guardia", mientras que en el del "Mal Temps" se construyó, en el siglo XVIII el "baluarte de San Telmo ".

Sobre el frente de las calles de Avall y Ancha tenemos, en primer lugar, la magnífica torre "d'en Llobet", *"… levantada en 1560 y todavía en pie. Protegía la parte más antigua de la calle de Avall, en "Sa Boada" y es del tipo "torre redonda" de 7 metros de*

diámetro exterior y con 1,25 metros de espesor. Su altura es de unos 16 metros desde el primer plano interior y contiene una planta semisótano y dos de piso, todas ellas cubiertas con bóveda

Al hablar de esta torre, Pons y Guri nos describe el funcionamiento de las torres de defensa: "*La torre de en Llobet tenía dos entradas: una por el portillo de aguja, que, desde la calle de Jaume Borrell, da paso al semisótano (su reducida altura obligaba a entrar agachado). La otra entrada era por la poterna que hay en la segunda planta, frente a la prolongación de la plaza del Casino, -o de Flos y Calcat- entonces más reducida que no ahora ya la que había que entrar con una escalera de mano o, tal vez, por una pasarela de madera que se montaba cada vez desde la casa de enfrente. La garantía de la torre era su aislamiento; se refugiaban las mujeres, los ancianos y los niños -todo el mundo tenía fijada, por las ordenanzas, la torre donde debían introducirse- y cuando los hombres jóvenes, organizados en "decenas", estaban a punto de ser vencidos o acosados por los invasores, entraban en la torre para seguir la defensa desde esta, haciendo uso de las aspilleras y otras aberturas con armas de fuego y ballestas, e incluso con piedras desde los matacanes, impidiendo así que el enemigo se pudiera acercar "..." "Tampoco podemos olvidar que las incursiones de los corsarios duraban pocas horas y sólo tenían éxito en caso de sorpresa, aparte de que la pequeña artillería de desembarco, entonces en uso, podía muy poco contra construcciones tan sólidas como aquella torre, por ello no nos ha llegado ningún dato acerca de que alguna torre de similares características hubiera sido nunca expugnada".*



- Torre d'en Llobet.-



- Torre de can Cabirol.-

Siguiendo la calle de Avall -al lugar entonces llamado "la Picòrdia" estaba la también torre "redonda" de "Umbert" que "se deshizo en el siglo XVII cuando se construyó el palacio de Marc Antoni Ferrer (Can Pol).

En la esquina de arriba tenemos todavía la torre "cuadrada" de Can Cabirol, de finales del siglo XVI, y muy cerca había una de redonda "*en la esquina de la Riera y la calle de Avall,*

donde está el patio de la casa Milans (Ramis) "
.



- Torre del carrer Ample.-



- Torre del carrer Ample.-

Al final del margen derecho de la Riera, bajo "El Través", el 1551 se construyó "la Fortaleza" o Torre "de Mar" -que fue Casa Consistorial hasta el 1773, cuando se trasladó al edificio actual. Era "*una gran torre circular con dos torreones que le protegían la entrada, …, tenía una espadaña con una campana para dar avisos."*

Siguiendo el mismo eje, encontramos, todavía hoy, la torre de la calle Ancha, "cilíndrica de un lado y plana del otro" y "con bóvedas góticas de nervadura ojival en su interior". Esta forma hace pensar que podría no tratarse de una torre exenta sino parte de un centro fortificado.

Más adelante, en el lado mar de la actual calle, había otra del tipo cuadrado.

El subnúcleo de "Es Carabar" también estaba protegido por dos torres cuadradas. La una cerca del Bareu y la otra en la calle de la Parera junto a la Riera.

En el subnúcleo de Sa Voga estaba la del "Pobre Home" y sobre el Tossols -en la actual calle de "Sant Pere el Més Alt" -, la del "Tallacabells".

b) EL TEMPLO PARROQUIAL.

El conjunto arquitectónico de la iglesia parroquial de Santa María de Arenys de Mar, que hoy lo percibimos exteriormente como un volumen, abierto hacia el actual espacio de la plaza de la Iglesia es el resultado de cuatro siglos de una serie desigual de actuaciones de nueva edificación, ampliaciones, reformas, destrucciones y restauraciones

Poco sabemos de lo que había en la antigüedad en el lugar exacto donde hoy se ubica la actual iglesia, el cual puede no ser casual que esté situado en el centro de la "y griega" fluvial que formaban la Riera y el Rial.



- Emplazamoento del Temple Parroquial.-

Lo que sí sabemos, es que, a partir de 1575, se construye la poco documentada iglesia anterior a la actual, dedicada a “Sant Elm”, ubicada en el mismo lugar. Muy precaria debería ser esta iglesia, cuando ocho años después de ser construida - en 1583 - ya se pide, al obispo, permiso para construir la actual.

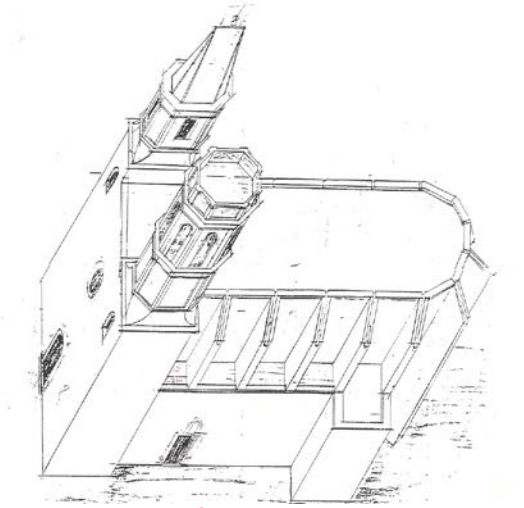
Así, entre 1584 y el 1628 se construye "la iglesia nueva", de nave única con capillas laterales entre los contrafuertes con aquella arquitectura, propia del momento, que Alexandre Cirici definió como "gótico catalán". Esta nave, tuvo su primera ampliación, en un tramo por la fachada, a mediados del siglo XVIII.

La nueva fachada, con su portal mayor se abre en la actual plaza de la iglesia - donde antes hubo "la Sagrera" - de una forma sesgada.

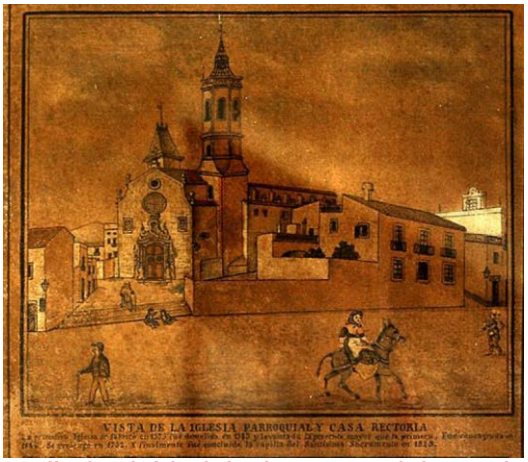
La segunda ampliación fue la de las naves laterales y las capillas de los Dolores y de la Minerva, a finales del siglo XVIII.

El “Portal Xic”, se mantuvo -adelantado pero en la misma posición- en la fachada lateral que, también de una forma sesgada respecto a la plazoleta, configuraba el fondo de "el Carreró".

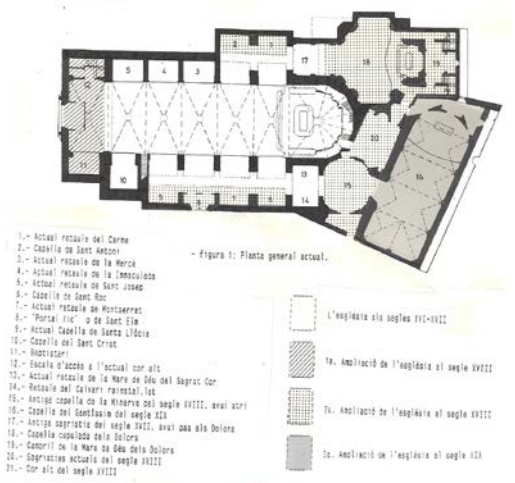
La última ampliación fue la de la construcción de la capilla del Santísimo, ya en la mitad del siglo XIX.



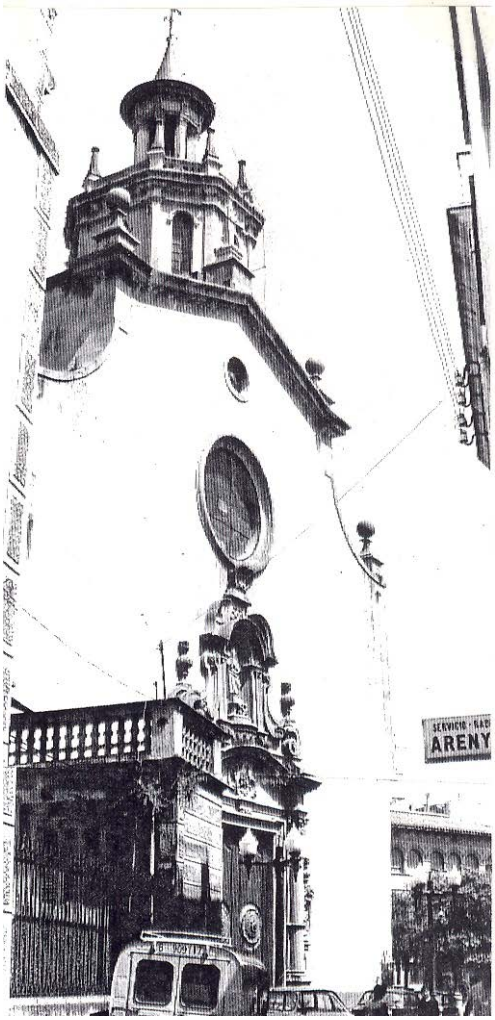
- Reconstrucción de la forma inicial.-



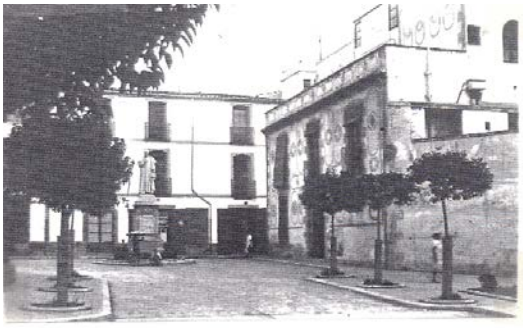
- Dibujo del la iglesia parroquial, con la rectoría i la plaza, en el plano de 1858.-



- *La evolució del conjunto parroquial.-*



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



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



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



- "El Carreró"

c) LAS ANTIGUAS CASAS DE LAS CALLES DE CANTALAGRELLA, D'AMUNT Y D'EN GODAY



- El ámbito de las calles de Cantalagrella, d'Amunt i d'en Godaly en el plano de 1858.

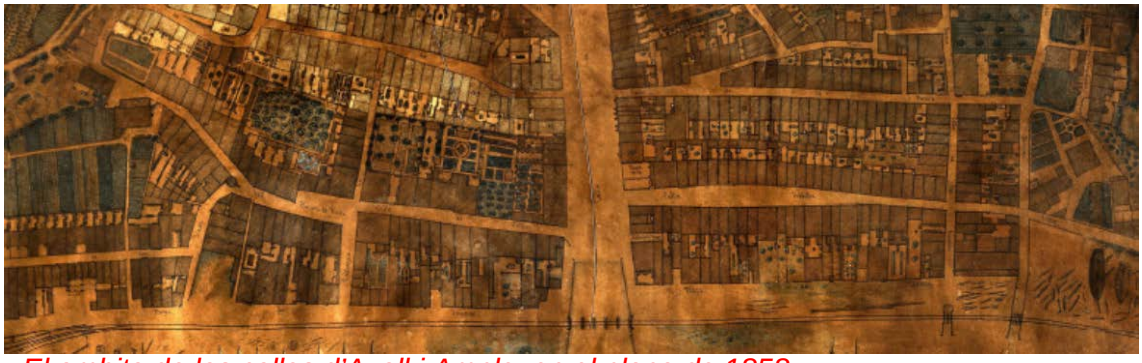
En estas calles, seguramente los más antiguas del casco urbano de Arenys de Mar, con parcelaciones formadas en fragmentos de caminos muy antiguos encontramos todavía casas como la del nº 4 de la calle de en Goday (calle "dels pixaners"), "casa de cós" del siglo XVI de planta baja y un piso, de poca altura y con un portal "solar", o sea, de medio punto de grandes dovelas,o bien la casa del nº 8 de la calle de Cantalagrella, del siglo XVII, también "de cós".

Las casas de "Can Arenas" y la que debía haber antes del actual edificio de "las Escolapias" constituían los dos frentes de los extremos de la calle "d'Amunt", iniciado las calles de Godall, el primero y la calle de Cantalagrella el segundo,



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

d) LAS ANTIGUAS CASAS DEL EJE DE LAS CALLES DE AVALL Y AMPLE:



- El ambito de las calles d'Avall i Ample, en el plano de 1858.

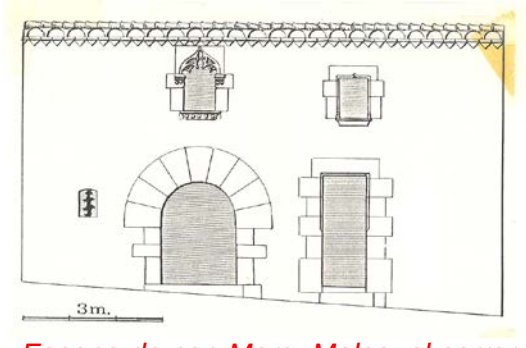
Las calles de Avall y Ample, al contener el antiguo camino litoral, que se convirtió en "camino real" –con todas las variantes que haya tenido este a lo largo de los siglos-constituye el primer eje transversal paralelo al mar de Arenys y, al contener el frente de las mejores torres de defensa que nos han llegado, junto a los principales centros de los siglos XVII y XVIII, algunos de ellos también fortificados, evidencian que este eje, es la base de la consolidación urbana de la Villa



- Can Marc- Moles, antes de su demolición.-

Muchas casas de este eje urbano histórico, nos han llegado, más o menos modificadas. Otras no, pero pudieron ser suficientemente documentadas.

Es el caso y la que fue "Casa Marc Moles" situada en la parte de la calle de Avall, del viejo núcleo del siglo XV de Sa Boada, que Pons Guri documentó antes del su derribo y de la que nos da la siguiente descripción: "*Hasta el invierno de 1948-1949, se conservaba casi entera la casa de Marc Moles, de la calle de Avall, que era entonces la más antigua de Arenys de Mar, construida hacia el año 1500. era un casa de bajos y un piso, que formaba dos cuerpos de edificio: uno, o sea el destinado a vivienda, con portal de entrada adovelado (portal redondo) y una ventana con "festejador" en el piso, i una gran entrada de donde arrancaba la escalera. Otro cuerpo lateral algo posterior iba destinado a almacén o "tienda" tal como se decía en la época de su construcción* ".



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



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

La casa del actual "Taller Moderno", que constituye la cara oeste de la plaza, y es el inicio de la bifurcación del tramo de la calle de Avall que por "la Davallada" sube hacia el cerro de la Piedad, y el que va a la calle de San Juan, que también fue "camino real" algún día.

El ángulo sudoeste de "Can Casas" está alineado con las calles de En Riera y de Avall, cuya entrada -en su tramo más noble- viene configurada también por el casal de Can Pol que tiene delante.



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

"CAN POL", que en el tiempo también fue "Palacio Marco Antonio Ferrer" "Casa Colina" y Casa Pastor, era un edificio del Siglo XVIII, con la fachada principal a la calle de Avall y la lateral, alineada como "Can Casas con la calle de en Riera, que constituye el frente este de la placa antes mencionada.

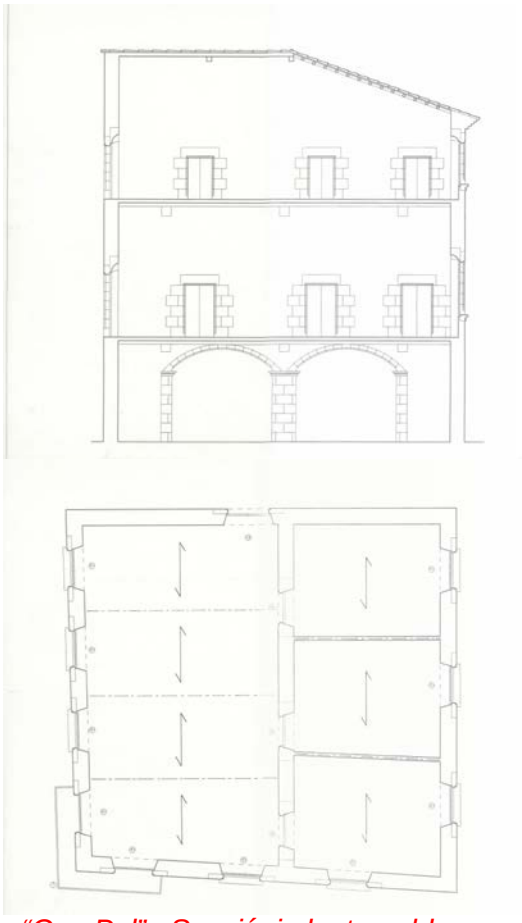


- Palau "Marc Antoni Ferrer" - "Can Pol"- del Segle XVII.-

Era un edificio de tres "cóssos" paralelos en la fachada de la calle de Avall, y su patio posterior llegaba hasta la "Playa de en Cassà" El edificio, era inacabado, en el sentido de la calle de Avall, posiblemente por la presencia de la torre de defensa que se cree que allí se encontraba.

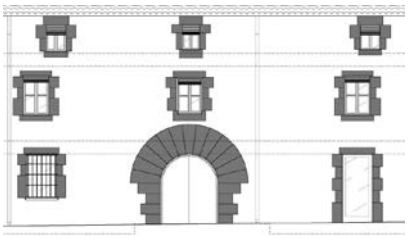


- "Can Pol". Façana del carrer d'Avall.-

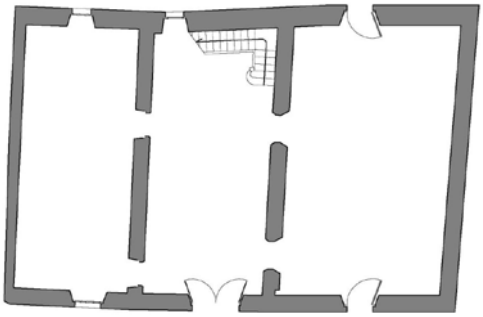


- “Can Pol”.. Secció .i planta noble.-

Siguiendo la calle d’Avall hacia la Riera encuentramos edificios del siglo XVII como Ca L’Abadal, en el número 9, y su contigua del número 7, "CAN MANEL RECADER ", de la misma época.



Esta última, fue el Casal de la familia Pascual. Era un edificio de un tipo muy corriente de casal o "casa buena" de esta época en nuestro país. Constaba de una planta baja y dos pisos, de alturas diferentes, en tres cuerpos de edificio, con el portal de arco de medio punto adovelado en el cuerpo central. Este cuerpo central contenía las salas de distribución hacia las piezas de los cuerpos laterales con la escala al fondo.



- “Casa Pascual”. Segle XVII.-

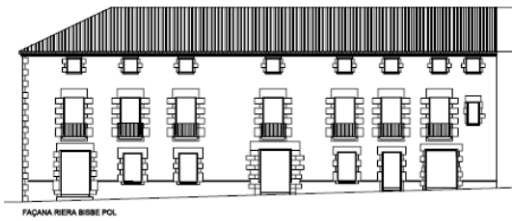
En el centro de la "T" formada por la Riera y el eje de las calles de Avall y Ancha, encontramos lo que sin duda fue -y, en parte, aún es- el núcleo civil histórico de la Villa. Por el margen derecho de la Riera, a la entrada de la calle de Avall encontramos todavía lla casa de "El Través" en el lado mar y "Can Ramis", más arriba.

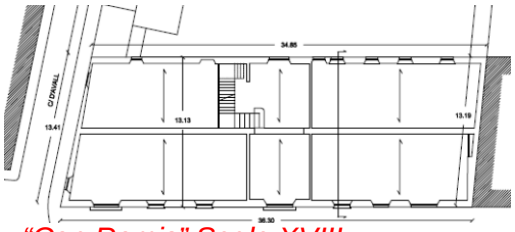
Can Ramis o Can Milans del Través, es un palacio de tres plantas del siglo XVIII, -con elementos del siglo XVII-,. de dos “cóssos” alargados paralelos a la Riera. La fachada principal es la de la Riera y la interior que da al patio le es paralela. La de la calle de Avall, se adapta a la inclinación de esta calle, al igual que, la medianera del otro lado, lo hace adaptandose a alguna parcelación anterior.

A rRas de mar, en ese mismo lado de la Riera, estaba la "Torre del Mar" o la Fortaleza, que fue la sede de la Universidad de la Villa



- Casa Clavell - “El Través”.-. Siglo XVII.-





- "Can Ramis" Segle XVIII.-

Al margen izquierdo de la Riera, haciendo esquina con la calle ancha, encontramos, alineada y con fachada a la Riera la casa que fue "Forn de Puja" y, alineado lateralmente con la calle Ancha ", el Hostal, cuyo patio delantero es hoy la plaza de la Villa. Ambos edificios son del siglo XVII y, con el tiempo, el gobierno municipal se trasladó allí acogiendo los Juzgados el primero y el Ayuntamiento el segundo







e) LAS ANTIGUAS CASAS DEL EJE DE LA RIERA



- La Riera al plànol de 1858.-

Por encima del eje paralelo al frente marítimo que hemos visto, el otro eje de formación del núcleo antiguo de la Villa _ la es, sin duda el de la Riera.

Como veremos más adelante, de hecho, la Riers no se consolida como calle hasta el siglo XVIII pues, hasta entonces la conforman sólo los patios traseros de las calles paralelas a ella, el de las Margaritas, en el margen izquierdo y el del Iglesia, en el margen derecho.



-- Dibujo de l'Hospital de Sant Jaume i el Teatre Principal en el plano de 1858.-



- L'Hospital de Sant Jaume.-

Así, en el margen derecho, aparte del propio conjunto del templo parroquial, encontramos casas como "Can Baralt" de finales del siglo XVII que fue el primer "Estudio de Pilotos", o el conjunto de lo que fue el Hospital de Sant Jaume - hoy museo Marés de las puntillas, junto al decimonónico Teatro Principal

Otro de los edificios significativos de Arenys de Mar, configuradores de la Riera como calle, fue "casa Milans de la Riera", que había también sido "Real Hospital Militar de San Bernardo"

Construido a comienzos del siglo XVIII -según reza en uno de los dinteles recuperadas: "BONAVENTURA MILANS EDIFICA - ANNO 1733" - era un edificio de planta baja y dos pisos con dos cuerpos alargados paralelos a la Riera, donde da la fachada principal

Su gran patio interior, que llegaba hasta la calle de las Margaritas, contuvo el "Teatro Sala Merced", luego cine.



- El edificio "Sala Mercè" – Can Milans de la Riera- antes de su derribo.-

3.1.4.- LA TIPOLOGIA EDIFICATORIA DEL CASCO ANTIGUO: LAS "CASES DE CÓS"



- El "nucli antic" hasta principios de los años 60.-

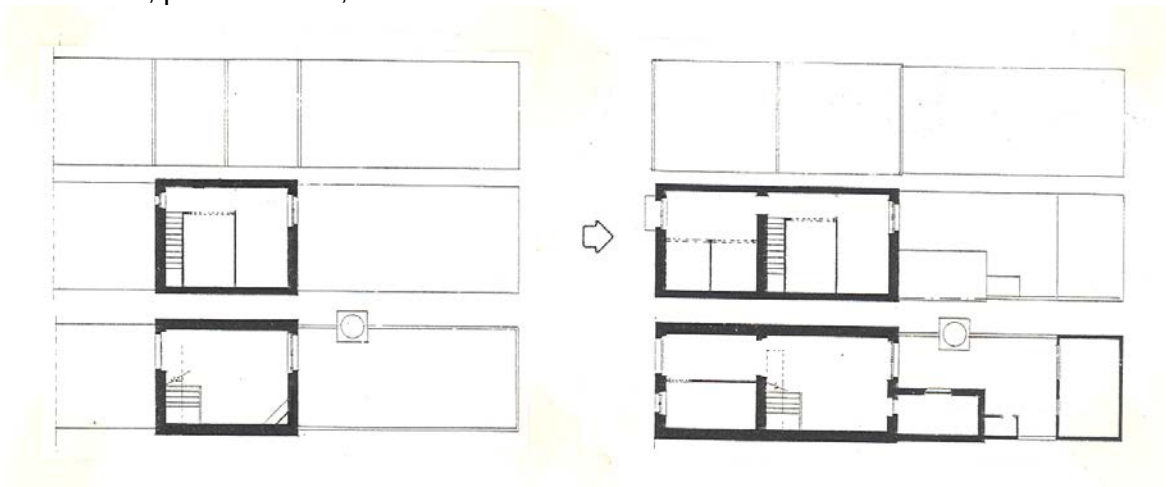
El concepto zonal -usado en planeamiento- de lo que hoy llamamos "casco antiguo" -o núcleo antiguo- lo podemos extender hasta los límites del conjunto de la población de la última posguerra, ya que en ellos, y hasta entonces, se mantuvo una fuerte unidad tipológica. Estos límites coinciden con los del suelo urbano del 1940, reflejados en el plano correspondiente del Instituto Geográfico y Catastral.

Hoy, el suelo urbano de Arenys de Mar es de más de 200 ha., De las cuales sólo unas 30 o 40 corresponderían al casco antiguo. Así, mientras que la vida de las nuevas

áreas urbanas -la mayoría- no cuenta casi nunca con una antigüedad de más de cincuenta años, el núcleo antiguo hace más de cuatrocientos que, su metabolismo urbano, lo hace estar vivo

Esto quiere decir que, al buscar los elementos de identificación zonal de los distintos ámbitos urbanos de una población, nunca se podrá analizar con los mismos criterios e instrumentos las tipologías del casco antiguo que las de las áreas urbanas modernas. Incluso, hablar de una tipología urbanística de "casco antiguo" o núcleo antiguo, como se hace casi siempre en el planeamiento -o se hacía en aquellos Planes derivados del Plan Provincial del 63- es, según se mire, una aberración , ya que un casco antiguo vivo se caracteriza, precisamente, en el hecho de que contiene una mezcla de tipos de edificios de diferentes momentos históricos.

Cada casa es una célula urbana que se renueva cuando envejece, con independencia cronológica de sus vecinas y con vocación de expresar autónomamente su identidad. Así pues, cuanto más "vivo" es un núcleo antiguo, más "modernas" son sus casas -cada una según su época- y menos uniforme su estilo. Arenys de Mar ha sido, en general ya lo largo de los tiempos, una población viva, y es por eso que son escasos los tipos edificatorios más antiguos, pero eso no impide que tengamos suficientes muestras o testigos documentales para hacernos una idea de la evolución de la tipología edificatoria de nuestro casco antiguo.



- La “casa-cuina” com a nucli del creixement orgànic d’un habitatge.-

LAS CASAS “DE CÓS”

En general, en las parcelaciones de los siglos XVI al XIX el módulo de parcelación –el ancho de las parcelas- es siempre el "cós". El "cós" tenía 27 palmos (sobre 5,25 m.) Que es la luz que puede ser cubierta con vigas de madera normales. No todas las parcelas _ las, sin embargo, son de un cuerpo. Los edificios significativos, como los que antes hemos estudiado, lógicamente, siempre tienen más de uno. Es también bastante frecuente encontrar parcelas de un cuerpo y medio que, posteriormente, han sido partidas al edificarse dos casas.

No todas las casas se construían, desde el principio, completas y alineadas en la calle. La mayoría tenían un proceso de crecimiento orgánico similar al de la muestra que hemos tomado, correspondiente a una casa de la calle del Tossol -por tanto sobre una parcelación del siglo XVII- que explicamos a continuación.



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

Sobre un "cós" se construye una primera construcción -una "casa-cocina" según definición de Pons y Guri- de unos 8 metros de fondo y retroceso unos 5 metros de la alineación de la calle. Las paredes laterales son medianeras y tienen un espesor de 50 a 60 cm. Se compone de planta baja y un piso con la planta de habitaciones -o, si se prefiere, con una habitación y una alcova y se cubre con tejado con vertientes hacia las fachadas.

La primera ampliación que se hace consiste en edificar hasta la alineación de la calle, trasladando los elementos de la vieja fachada interesantes y completando la nueva. La segunda ampliación consiste en el pequeño cuerpo de la cocina salido hacia el patio trasero o "eixida".

Con estas ampliaciones se llega al modelo arquetípico de casa del casco antiguo. Consiste en una planta baja dividida transversalmente por la escalera, con la entrada y una habitación o almacén lateral, delante, y el comedor dando paso al cuerpo saliente de la cocina, por detrás. Arriba, una planta piso con habitación con alcobas delante -la principal- y detras. Encima había un desván que llegaban hasta el "badalot" o tragaluz de la escalera que a menudo daba a una azotea. Algunas casas en lugar de buhardilla tenían un segundo piso y las de más categoría, segundo piso, y buhardilla

.En el patio de "la eixida" se encontraba casi siempre el pozo -normalmente medianero-, animales domésticos -cuadra para caballo, pajar, conejeras, etc.- y, incluso, algún minúsculo huerto. Estas "eixides" en las casas burguesas del siglo XIX se transforman en jardines románticos, algunos muy interesantes.

Las fachadas de estas casas, a pesar del paso de los diferentes estilos arquitectónicos de cada época, mantienen una unidad estilística que dará un fuerte carácter a las calles de la población,: portal y ventanal en la planta baja, balcón y ventana en las plantas piso y respiraderos cuadrados en el desván. El agua de los tejados -siempre con pendiente hacia el calle- es recogida en una cornisa o "tortugada" hasta la "canal" (25) vista que las vierte sobre la calle.

Es la tipología edificatoria más corriente, no sólo en el Maresme, sino, seguramente, en la mayor parte de Cataluña, pero lo que siempre había llamado la atención en el caso de Arenys de Mar era la proporción y la calidad material de sus portales formados por jambas y arco escarzano de piedra, la esbeltez y trabajado de los quales depende de la época en que fueron ser tallados.

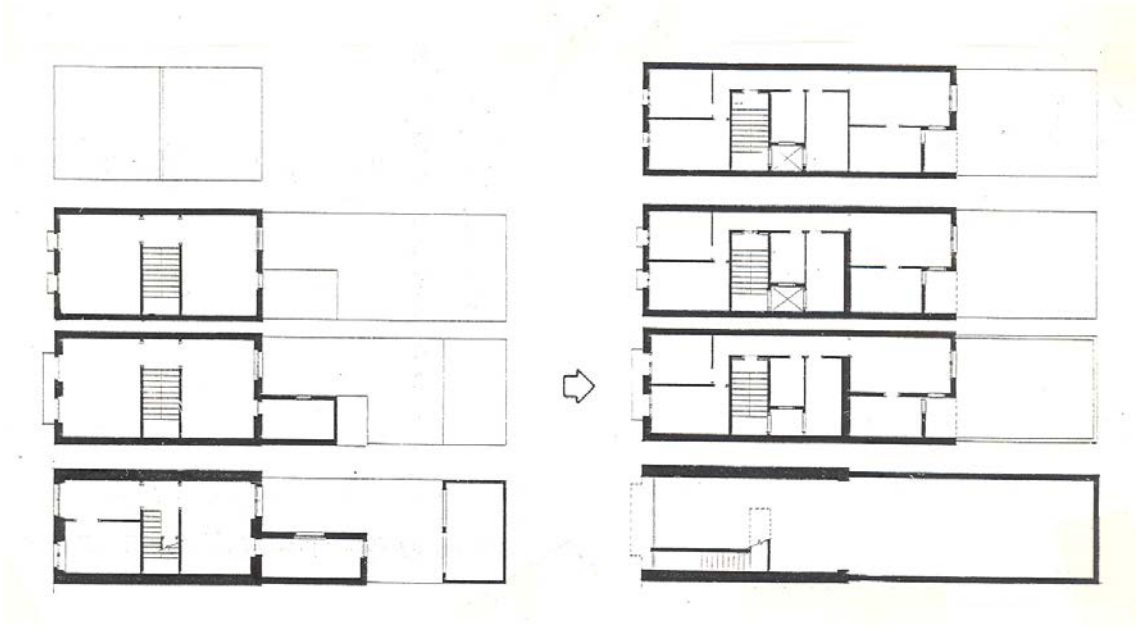
La unidad tipológica y estilística -no seriació- de muchos conjuntos de casas de tramos de calles que aún permanecen en pie, hace pensar que, si bien no eran actuaciones unitarias en el sentido que lo entendemos hoy, sí serían series de casas levantadas por el mismo maestro de obras.

Esta unidad tipológica del núcleo de la Villa no sólo era perceptible en los frentes edificados de las calles, sino que -gracias al dominio de los tejados- también lo era desde las numerosas vistas que de la Villa se podían tomar desde los puntos altos

Volviendo a la evolución de nuestra casa de muestra, vemos como en los años cuarenta se adapta la planta piso como una vivienda completa -más compacta, claro- dejando la planta baja como obrador y almacén. Las restantes transformaciones ya son las de los años sesenta con el siguiente orden: Se remodela la escalera del primer piso y se construye otra vivienda en el segundo. Se añade un tercero -o un ático, o ambas cosas-. Se vacía la planta baja todo convirtiéndola en garaje. De estas transformaciones resulta un auténtico prototipo de "mini-bloque" de los años setenta.

Con estas importantes transformaciones se rompe definitivamente la unidad tipológica y estilística de la época anterior, tanto en los frentes edificados como el "techo" de la población, con el dominio de la azotea –en los nuevos tipos de edificio- contenedor de todo tipo de instalaciones.

Las normas urbanísticas de los años ochenta ponen freno a este último tipo de transformación al reducir las profundidades edificables y limitar las alturas en planta baja más dos pisos. Esto está dando lugar a la consolidación de otro tipo: el de, otra vez, casa unifamiliar, pero con la planta baja destinada a garaje y almacén, y la vivienda, en dúplex, en las dos plantas pisos, es decir, poco diferente del de las casas alineadas tan promovidas en esta década.



- Prototipo de casa del siglo XIX i principios del XX.-

Prototipo de casa transformada en pequeño bloque de pisos en la segunda mitad del ssiglo XX.-

---

3.1.5.- LAS PRIMITIVAS ACTUACIONES MUNICIPALES DE MEJORA DEL TEJIDO URBANO

Tal y como hemos visto, hasta el siglo pasado, además de las pequeñas parcelaciones que progresivamente se iban produciendo en los márgenes de los materiales y, sobre todo, de los antiguos caminos, todas las actuaciones urbanísticas de crecimiento del núcleo histórico que encontramos consisten en la apertura de algún nuevo vial a través de alguna gran finca con la parcelación del suelo en "cóssos", a ambos lados de aquel ,.

Las promociones de las casas se hacían individualmente, “cós” a “cós” y, seguramente, con diferencias cronológicas importantes entre ellas, salvo en los casos concretos en que una marcada unidad tipológica - grupos de la calle de la Torre, de Titus, etc.- manifiestan que se trata de construcciones contemporáneas y, quizás, levantadas por el mismo maestro de obras.

En el siglo XIX, sin embargo, nos aparece la primera actuación pública, suficientemente documentada, de apertura y urbanización de vial, en una de las partes más mal consolidadas del núcleo, de las que hoy llamaríamos actuaciones "de reforma interior". Es el caso de la apertura de la calle de la “Revolució”, el instrumento es un *"plano geométricos de una calle que ha proyectada el Ayuntamiento de Arenys de Mar que unirá la de la Yglesia con las de la Torre, Rial, Tussol y otras* "(30). El proyecto es del 1860 y fue necesario una revolución - "la Gloriosa" de 1868- para que una "Comisión Popular" lo pudiera sacar adelante en 1869.

En cuanto a antiguas actuaciones en edificios públicos, que tienen una incidencia directa beneficiosa en el tejido urbano del momento, queremos destacar la de la conversión en la calle del "túnel" del paso Bajo Estudio mediante la extinción de este edificio.

Pero, tal vez, las actuaciones públicas del siglo XIX más importantes son las obras de urbanización para la transformación en paseos de las franjas marginales del rial de Sa Clavella, la Riera o el frente marítimo - de las que hablaremos más adelante, en tratar de las actuaciones en infraestructura.

Estas actuaciones de construcción de paseos en la Riera, tramos del rial de Sa Clavella y Paseo de Mar, hacen que se consolide el giro de los frentes edificatorios de las viejas parcelaciones con lo cual se forman los actuales ejes urbanos representativos, con promociones residenciales o de equipamientos realizadas, también, de forma individualizada.



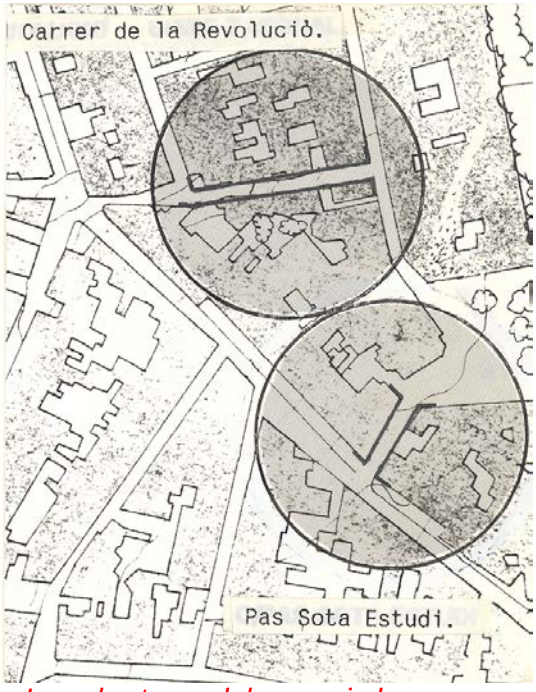
- El carrer “de la Revolució”.-



- 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 DESDOBLAMIENTO DE FRENTES DE FACHADA.

Vale la pena hacer una reflexión sobre cuál ha sido el proceso prototípico seguido, a lo largo del tiempo, para la edificación en los solares del casco antiguo de Arenys de Mar.

En su origen, todos los solares -modulados en “cóssos” (27 palmos: 5,25 metros) son generalmente muy alargados y pueden ir desde la calle que genera la parcelación a la que pertenecen, hasta los patios traseros de los solares de la parcelación vecina. Este sería el caso de los de la calle de en Cantalagrella -hoy Escolàpias-, la calle Nueva -hoy Obispo Vilà Mateo-, etc .. Pero también es posible que por detrás dieran -con unos límites más o menos indeterminados- en lo alto de una colina -como los “cóssos” del lado montaña de la calle del Tossol-, o bien a un rial o riera.

En cualquiera de los casos, la primitiva edificación era casi siempre de planta baja y, como mucho, un piso y, como antes hemos explicado, en su mayoría, se empezaba por la "casa-cocina", retranqueada de la calle y dando así lugar a dos patios, el de delante -hasta que se edificara completando la casa- y el trasero o "eixida".

Pero lo que más nos interesa de las transformaciones de los siglos XVIII y XIX es el giro de los frentes de fachada y el desdoblamiento de las parcelas que daban al Rial y, sobre todo, a la Riera y a la playa. Nos referimos a las parcelas de los correspondientes lados de las calles de San Juan, de Avall, Ancha- con respecto al frente marítimo, los de las Margaritas y de la Iglesia- con respecto a la Riera y del de Amunt y de la Torre con respecto al rial de Sa Clavella.

Este giro del frente de la edificación principal con el desdoblamiento -casi siempre- de las parcelas, se da a medida que se consolida el carácter urbano de estos espacios antes urbanísticamente marginales y sólo entendidos como canales de transporte -los arenales de la Riera para el terrestre y las playas para el marítimo.

Efectivamente, a partir del siglo XVIII, la Riera se convierte en la principal calle de Arenys de Mar al tener en ella la fachada principal las nuevas casas nobles, quedando las calles matriz como entradas posteriores, en caso de que no se hubiera producido la segregación de la parcela en los dos frentes.

La tipología edificatoria areñense se adapta a los inconvenientes de las riadas, modificando algunos elementos. Es el caso de los portales que en la Riera contienen las guías para las maderas de protección del agua en las partes bajas, la fuerte altura de los escalones de entrada -con el primero salido hacia fuera- y las puertas abriendo hacia fuera , para convertirse en auténticas "compuertas" de agua para las riadas más intensas.



- La Riera el año 1865.-

El giro del frente edificado hacia el frente marítimo, sin embargo, es mucho más tardío y desigual. Incluso la parte del paseo Xifré, después de la actuación urbanística del paseo, mantuvo su carácter de área de jardines posteriores, eso sí, de una

forma bien elegante y señorial. De hecho, el giro de la edificación hacia el frente marítimo se produce, en realidad de una forma a veces traumática, pero inevitablemente en las épocas recientes.

Así en base al plan 70, se empiezan a construir en estos frentes, edificios de bloques entre medianeras de planta baja y seis pisos o más, a veces con la misma parcelación de las casas de “cós”. Con el Plan 82, la altura se reduce a planta baja y cuatro, con la que durante las tres últimas décadas, se acaban de consolidar el frente del Paseo Xifré -con los patios delante- y el de Playa de Cassà -a ras de carretera-.

Un fenómeno similar se produce -si bien, de una forma también tardía en los casos de las parcelas abiertas a las colinas. Es el caso de las parcelas altas de la calle del Tossol que al desdoblarse forman el frente de la calle de "San Pere el Mes Alt". En estos casos, sin embargo, el nuevo frente edificado no releva en importancia al primero.



- La Riera el anñp 1920.-





- La transformación del Passeig de Mar.-

3.1.7.- LA DENSIFICACIÓN DE LAS ULTIMAS DÉCADAS.

Con el "boom" demográfico y turístico de los años sesenta del siglo XX, es cuando se produce de verdad, la gran densificación del núcleo antiguo de la población, por la transformación de las casas unifamiliares tradicionales en casas de pisos.

Estos "miniblocs" se consolidan con la transformación de los siguientes parámetros:

- La profundidad edificada, que era normalmente de 10 a 12 metros -además del cuerpo de la cocina, que sobresalía-, pasa a ser de unos veinte metros, para que quepa una vivienda por planta.

La altura pasa a ser de planta baja más tres pisos (durante el principio de la década también se hacía un "ático" que, en realidad, era un cuarto piso algo retranqueado de la fachada delantera). En la Riera y el paseo de Mar, esta altura se convierte en planta baja, entresuelo y cinco pisos (y en los primeros tiempos, además, el ático).



- La transformación de “la Davallada” vista des de arriba.-



- La transformación de “la Davallada” vista des de abajol.-

En los solares que dan a las calles que fueron antiguos caminos “de arriba” de las peñas, como es el caso de los de la calle del Olivar –el llano del Paraíso y los de la calle de San Pedro- camino de la Piedad (por citar algunos de los más conocidos), es donde se generan los edificios entre medianeras más desmesuradamente altos, porque se suman las cuatro plantas de altura sobre la rasante de la calle “de arriba” con las generadas por la importante diferencia de nivel entre esta y la calle de abajo .

Esto hace que los dos bordes del casco antiguo por las peñas -el sector de la calle del Olivar por el borde del llano del Paraíso y el sector de la calle de “San Pere el Mes Alt” y camino de la Piedad por el borde de la colina del cementerio- sean los primeros campos de maniobra del sector privado, en la construcción de bloques de viviendas para satisfacer la fuerte presión de la demanda, fruto del movimiento demográfico de los primeros años sesenta.

Todas estas obras gozan de licencia municipal y del examen de los correspondientes expedientes municipales (34) se deduce que la coincidencia entre el proyecto y la obra realizada es muy superior que la de la mayoría de obras de transformación de casas antiguas que antes hemos mencionado. No se puede, pues, hablar de irregularidades legales urbanísticas de los promotores, sino de una forma de entender el planeamiento -o la falta de planeamiento-, por parte de la administración, desafortunadamente propia de la época.

La desmesurada proporción de la masa edificada respecto de los espacios públicos abiertos, se manifiesta en los gráficos de la figura 36 sobre la evolución de la sección de unas manzanas tipo -una del lado Riera y el otro del lado Turó-.

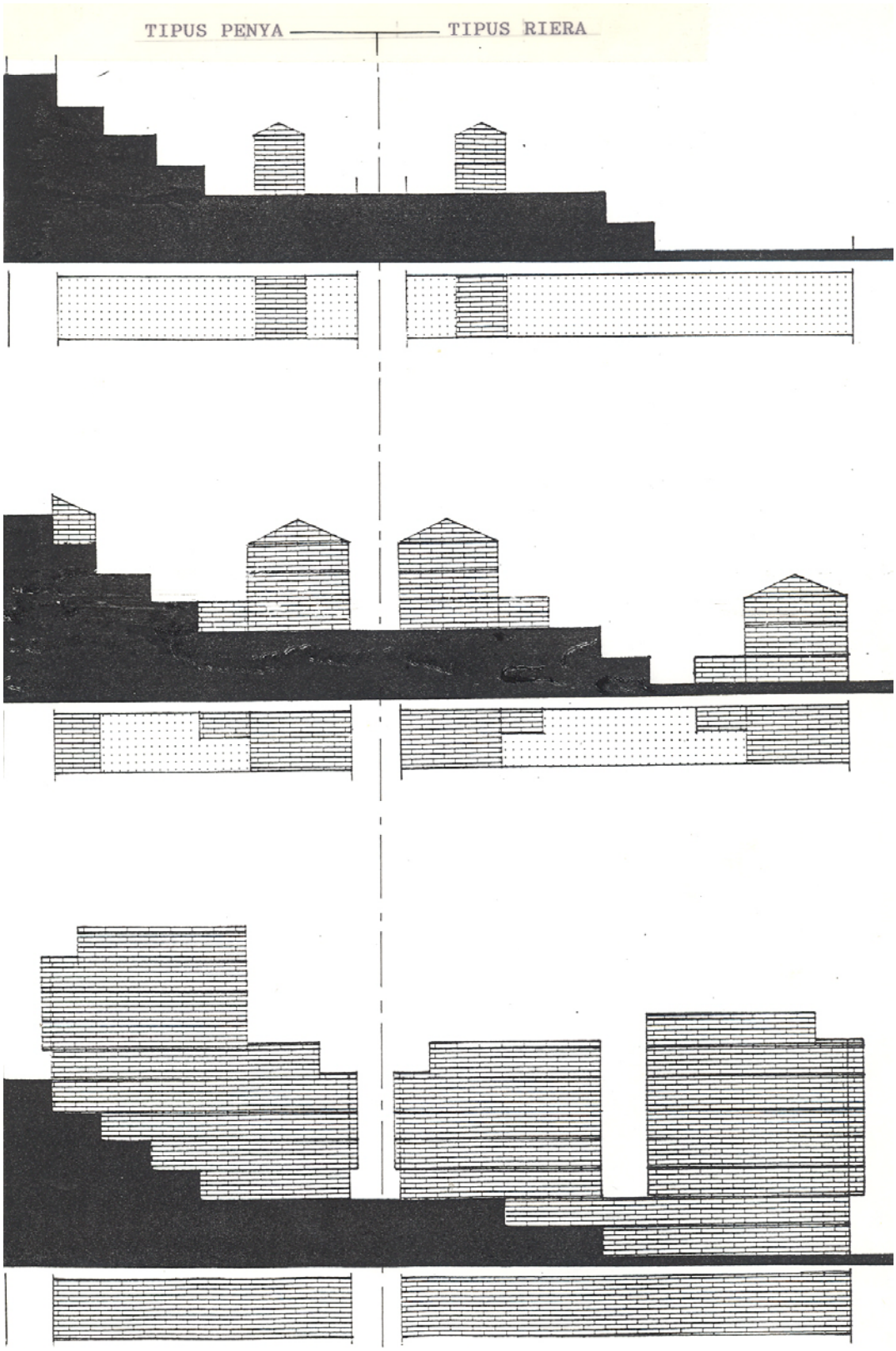
Esta densificación también ha tenido un efecto negativo directo sobre la visión del conjunto de la Villa desde los puntos altos. Todos los edificios significativos que le daban identidad, quedan "tragados" por el mar de tejados, cajas de escalera, depósitos y antenas, que han elevado desmesuradamente su nivel (fig. 37, 38 y 39).

A pesar de que el final de la década de los sesenta y durante toda la siguiente, con el desarrollo de los sectores de ensanche de la población, se empezó a atenuar un poco -no mucho- este proceso, no se apreció una cierta tendencia a la parada de esta transformación -de vivienda unifamiliar en "minibloc" de pisos, hasta los años ochenta en buena parte porque las ordenanzas eran más restrictivas y, también, porque se volvió a apreciar aquella primera tipología edificatoria.

Es evidente, sin embargo, que con los instrumentos urbanísticos -los del momento de escribir este trabajo - Ordenanzas del Plan General y Plan Especial de Protección del Patrimonio- no es posible poner en marcha una auténtica recuperación del casco antiguo, sino que se necesitan otros instrumentos más concretos y que incidan en la gestión.



- Los tejados d'Arenys durante la nevada de 1962.-



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



- El nucli antic a principis del segle XX.-



- El nucli antic alks anys 80.-

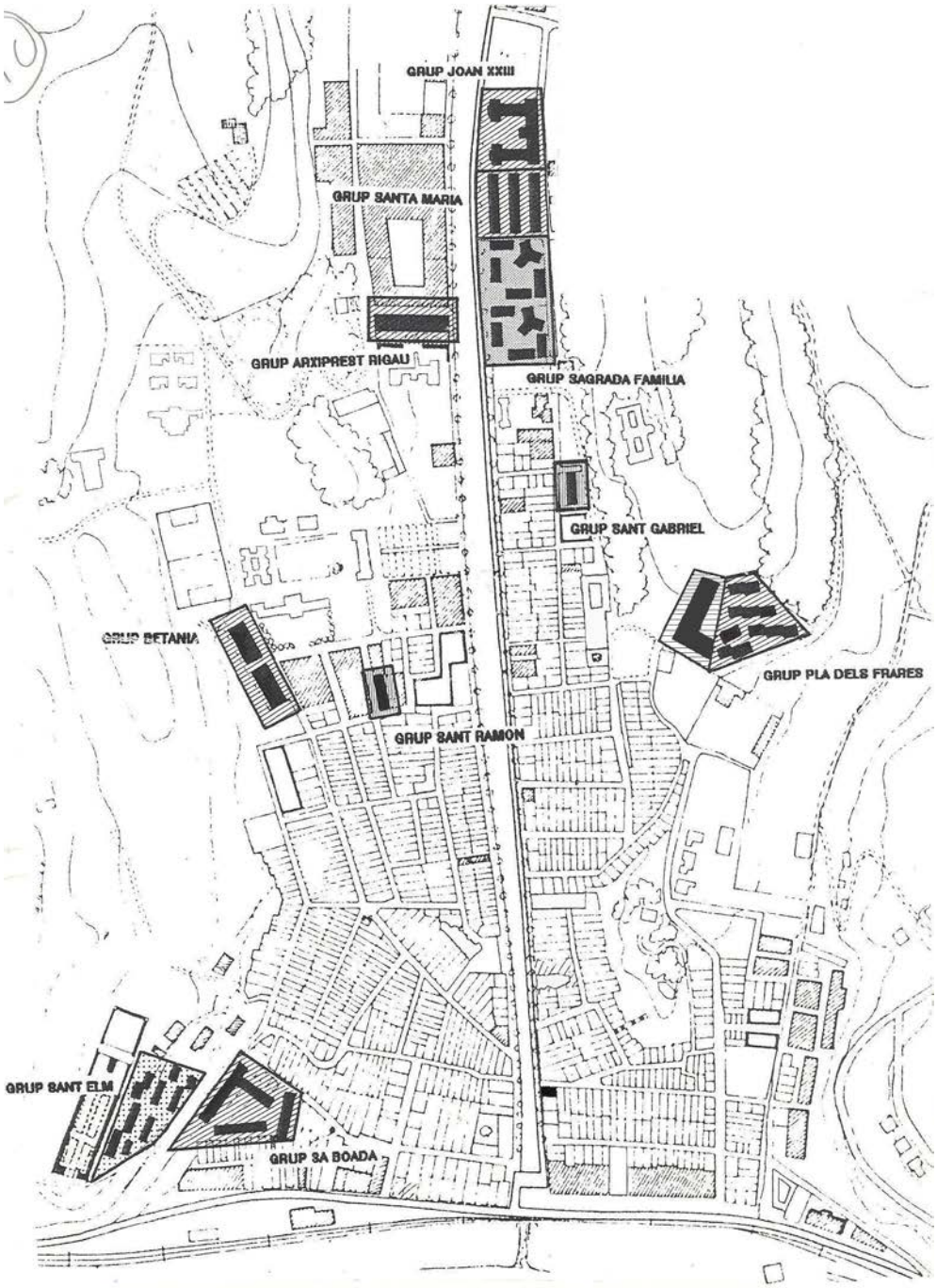


- El nucli antic, avui, des de “la Plana del Paraiso”

3.2.- LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DE TIPO RESIDENCIAL O TURISTICO-COMERCIAL.

Después de haber hecho un análisis del casco antiguo de Arenys de Mar, pasaremos revista a todas las actuaciones que han configurado el parque de viviendas, de apartamentos y de hoteles, de las actuales áreas urbanas, según si pertenecen a las actuaciones de vivienda social, a las operaciones inmobiliarias residenciales privadas, a las actuaciones con fines inicialmente turísticas, o a las llamadas "urbanizaciones" o "ciudades-jardín" de vivienda unifamiliar, aislada o en hilera, con la formación de los últimos ejes estructuradores

Para hacernos una idea del volumen del sector de la construcción diremos que Arenys de Mar tenía, en 1986, 4.978 viviendas de los cuales 2.931 eran de primera residencia, 1.650 de segunda y 397 vacantes. Las licencias de obras mayores concedidas por el Ayuntamiento rodeaban, en los años 90, el promedio de 25.000 m2. construidos anualmente, aumentando fuertemente los crecimientos del parque de viviendas durante la última década de fiebre inmobiliaria y deteniéndose en seco con el estallido de la burbuja y la entrada a la crisis actual (14 viviendas iniciadas en 2011).



- 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 ACTUACIONES DE VIVIENDA SOCIAL.

Difícilmente podremos entender el crecimiento del núcleo de la población de Arenys de Mar, si no es teniendo en cuenta las actuaciones de vivienda social hechas por los antiguos ayuntamientos, el Patronato de Viviendas Santa María, la Obra Sindical del Hogar, la Obra Social de La Caixa e, incluso, la últimamente realizada entre el Ayuntamiento y la Generalitat.

En el plano anterior podemos ver cómo estas actuaciones configuran las directrices de crecimiento de la primera residencia de la villa

a) LAS "CASAS BARATAS".

Las primeras actuaciones de lo que hoy llamaríamos "vivienda social" o "vivienda de protección oficial" se realizan al comienzo de la década de los cincuenta, bajo la reglamentación de "casas baratas", siendo el promotor el Ayuntamiento.



- "Casas Baratas" de la calle de San Ramon.-



- "Cases Barates del carrer de Sant Gabriel.-

Se construyen dos bloques, correspondientes a dos actuaciones diferentes -la de la calle de San Ramón y la de la calle de San Gabriel - según proyecto del arquitecto Valls, de febrero de 1949 (36).

La del grupo de la calle de San Gabriel se realiza en terrenos que habían sido de la finca de colegio de la Presentación. La de la calle de San Ramón, es en los terrenos llamados de "Can Pi" -sobre el antiguo Sa Voga-, que constituían la reserva de crecimiento urbano de entonces. La obra se adjudica a Edificios y Estructuras S.A. en 1952.

Estas actuaciones son del tipo de bloque de viviendas de poca altura y, dentro de su modestia, se integran bastante bien en el tejido urbano de entonces, ya que se asientan en las prolongaciones de las correspondientes calles y, al retroceder las alineaciones de la edificación, no se pierde la proporción entre la altura de bloque y la anchura del espacio de la calle.

b) LAS ACTUACIONES DEL PATRONATO PARROQUIAL DE VIVIENDAS DE SANTA MARIA.

El patronato parroquial de viviendas de "Santa María", nace para dar una respuesta local al grave problema de la falta de vivienda social, que resulta del crecimiento demográfico producido desde finales de los años cincuenta hasta el comienzo de los setenta.

Del mismo modo que en las "casas baratas" antes mencionadas, el proyecto de todas estas actuaciones es del arquitecto Manuel Valls, y se caracterizan por utilizar el tipo de edificio de bloque de pisos bajo -de planta baja y tres o cuatro plantas- dispuesto de tal forma que tenga la máxima simplicidad constructiva -para minimizar los costes sin perder solidez- y con una distribución higienista y funcional, coherente con los criterios del CIAM -únicos dominantes en aquellos momentos, ya que no se valoraba como ahora, la integración en el entorno urbano preexistente -.

A diferencia de ahora, el urbanismo no generaba reservas de suelo para vivienda social, y, el Patronato, necesitaba actuar con precios de adquisición de suelo bajos y, por tanto, no especulativos, pero, al no ser un organismo de la administración pública no tenía competencias para actuar con sistemas expropiatorios o similares, por lo que actuaba casi siempre en fincas que eran propiedad de instituciones con fines no lucrativos, como lo son las religiosas

En consecuencia, estas actuaciones, generalmente, se realizan en terrenos a los que les faltava gran parte de la urbanización y, incluso, la apertura de algunos viales, previstos en el planeamiento de entonces y con el sistema de actuación indeterminado. Cabe recordar que, no fue hasta el planeamiento de los años ochenta que se determinaron los "Sistemas de Actuación" para la obtención de los diferentes viales y su urbanización.

Dado que el objetivo del patronato no era la ejecución del planeamiento municipal sino la obtención de viviendas dignas con un coste mínimo, se realizaba la urbanización mínima necesaria para el grupo de viviendas, mientras, casi siempre, permanecía sin ni siquiera abrir el resto del sistema viario perimetral.

Sin embargo, hay que decir que la ordenación de los bloques, la mayoría de veces, ha generado espacios urbanos vivos y no privatizados, lo que hace que hayan sido un buen modelo de célula de crecimiento de la población.

Las actuaciones del patronato que nos interesan son:

EL GRUPO DE VIVIENDAS DE "SANTA MARIA" .- Es la más antigua -1962-1964- y se trata de una manzana ordenada con el sistema de bloques alineados -tres, uno tras otro-, con buena orientación y suficientemente espaciados por los criterios higienistas, pero que no generan espacios urbanos comunales de interés .. el proyecto del primer bloque, con frente a la Riera, es de 1961 y con esta actuación, se inicia el verdadero crecimiento de la población Riera arriba, saltando el "cinturón" de conventos -y fincas de otras instituciones- que entonces constituía el límite del casco urbano. El solar procede de la compra de una segregación de la finca de Can Vilaplana. El constructor es Grau-Batet y la obra finalizada, es bendecida por el obispo de Barcelona Dr.Modrego el 23 de junio de 1962

El proyecto del segundo y tercer bloque, ya provoca un contencioso con uno de los residentes en vivienda unifamiliar aislada del otro lado de la calle Pompeu Fabra al ver cómo con este tipo de ordenación el último

bloque da "la espalda" al mencionado calle, paralela a la Riera. La propuesta es defendida por el arquitecto y los promotores -y el bloque termina realizándose pero hoy vemos que los temores del denunciante eran fundamentados.



- El grupo Santa Maria.-



- El grupo Joan XXIII.-

2- EL GRUPO DE VIVIENDAS JUAN XXIII.- Es el que se construye a continuación -1965- en la manzana de más arriba. En este caso, por su disposición en forma de "U" abierta hacia la Riera, genera un espacio urbano que, si bien no es propiamente una plaza, sí es un espacio de relación suficientemente cualificado.

3- EL PRIMER GRUPO DEL “PLA DELS FRARES”.- En el momento de construirse, en 1972, este grupo quedaba muy descolgado del tejido urbano porque, la infraestructura viaria de acceso, no fue realizada entonces, sino con posterioridad.



- El primer grupo del “Pla dels Frares”.-

-



- El “pla dels Frares al Pla General de 1970 amb el vial d’accés.-



- El “pla dels Frares al Pla General de 1957.-

El Ayuntamiento colaboró también, a la larga, en esta actuación, urbanizando uno de los accesos, el de la Plana del Paraíso y el de la calle del Olivar. Quedó, sin embargo, por abrir el que, según el planeamiento de la

época -Plan 70- debía unir este barrio y la Plana-Bareu con la parte alta de la Riera -a pesar de haberse realizado el Proyecto técnico - debido a la oposición del Convento de Capuchinos -propietarios los terrenos facilitados para la actuación-, porque les dividía la finca restante.

4- LOS GRUPOS DEL PASEO ARCIPRESTE RIGAU Y DE VILLA BETÀNIA.- Consisten en bloques lineales con jardín delante, construidos en 1969 y 1973, respectivamente, a los correspondientes solares segregados de los frentes de vial de las fincas del Patronato Torrent (Asilo) el uno, y de Villa Betania ("Xurigueres") del otro.

EL GRUPO DE SA BOADA.- Del año 1977, se sitúa en el céntrico solar de la antigua fábrica de gas. Como siempre, no se realizan todos los viales previstos en el Plan General (la calle que debía unir la Plaza de la Estación con la calle San Pedro y el Barrio de Pescadores) ni la ordenación de los bloques sigue las pautas de las alineaciones del casco antiguo donde se insertan, pero el hecho de liberar como plaza pública el gran espacio central consigue un importante efecto integrador y recalcificador del barrio.

-



- El grup de Sa Boada.-

c) LAS ACTUACIONES DE LA OSH: EL GRUPO DE SAN TELMO.

Se trata de una actuación de la "Obra Sindical del Hogar" de 100 viviendas en el año 1964, según proyecto de los arquitectos Luis Mª Escolà y Juan Masriera, promovida por la Cofradía de Pescadores a través de la "Delegación Nacional de Sindicatos" O.S.H.



- Grupo "Sant Elm".-



- Col·lisió urbanística amb el cementiri.-

Consiste en un conjunto de trece escaleras de bloques de pisos de poca altura, dispuestos todos con la misma orientación en los terrenos junto al Cementerio, en la vertiente de levante de la colina del mismo nombre.

A pesar de su posición privilegiada -es un auténtico mirador- su posición respecto al cementerio la hace una actuación de poca calidad, en el aspecto urbanístico. Era una actuación muy dirigida a dar vivienda a estratos más modestos de la población y, en especial el importante colectivo de pescadores. De ahí su nombre patronal, Sant Elm.

En el momento de construir el grupo, no había legalmente ningún Plan General de Ordenación, pero en el fracasado intento del "Plan Baldric" de 1957, que estudiaremos más adelante, se podía ver como estos terrenos habían sido propuestos como zona verde.

De haber prosperado esta frustrada propuesta de planeamiento o alguna alternativa más pragmática, pero suficientemente estudiada, se habría evitado la fuerte agresión al paisaje del entorno del espriuano "Cementiri de Sinera" que significó esta actuación, así como el recíproco efecto degradante que se produce, entre los últimos bloques y la parte monumental del cementerio. No se hizo, pues, ningún tipo de acción urbanizadora ni siquiera se dejaron las reservas viarias mínimas (los dos últimos bloques son tan a ras del cementerio que estrangulan el vial de carena abierto posteriormente).

Con la actuación realizada por ADIGSA en los años 80, se procedió tanto a regularizar la situación de las viviendas, como reurbanizar el sector, procediendo, entre otras cosas, a la demolición del depósito de agua que, por su ubicación respecto y la parte monumental del cementerio, se había convertido, para la población, en un auténtico "antimonumento".



- El depósito del grupo i su demolición.

d) LAS ACTUACIONES DE "LA CAIXA": EL GRUPO "SAGRADA FAMILIA".

La primera actuación de la obra social de "la Caixa" es la del edificio de la Riera, esquina con la calle de la Perera, del 1957, según proyecto del arquitecto Lino Monge, donde la institución tuvo su sede hasta los años 80. Pero lo que a nosotros nos interesa, por sus efectos en el crecimiento de la Villa, Riera arriba, es el grupo "Sagrada Familia". ubicado en las dos manzanas de la parte delantera de la Huerta Matanzas. La actuación consistió en construir un conjunto de bloques de pisos que, debido a las altas torres que, además de los bloques bajos, componen la ordenación del conjunto, dieron como resultado una fuerte densificación de la edificación en este ámbito



- El edificio de "la Caixa" en la Riera.-



- El grup Sagrada Família.-

El proyecto, de los arquitectos Claret y Monge, es de 1965 y, debido a lo que antes se ha dicho, en este caso sí que hubo un instrumento urbanístico, sino previo, al menos simultáneo al proyecto y la correspondiente licencia municipal de obras. El instrumento en cuestión era el "Estudio Volumétrico y de Ocupación", que fue aprobado por la CPU el 12 de julio de 1965. Este era un instrumento muy usado en la época y formalmente similar a los posteriores Estudios de Detalle, pero realmente utilizado para legitimar edificabilidades singulares en determinados suelos que no tenían planeamiento general definitivamente aprobado.

Es, pues, otra actuación básicamente pensada para aliviar los problemas creados por la fuerte demanda de vivienda social del momento y también inspirada en los mismos criterios higienistas y funcionales que antes hemos descrito para las otras actuaciones. Urbanísticamente, pero, debido a la ordenación de planta en estrella y de la gran altura de los bloques, los espacios urbanos generados, a pesar de ser públicos, posiblemente no consiguen tener toda la entidad urbana que fuera deseable por su buen emplazamiento.

No obstante,, el acierto de reservar las plantas bajas para locales comerciales, ha permitido que se formara un necesario -y adecuado- núcleo comercial en este margen izquierdo de la parte alta de la Riera



- Les places interiors.-

.

d) LAS NUEVAS ACTUACIONES DE VIVIENDA SOCIAL.

A partir de la década de los 90, en la prolífica legislación urbanística las reservas de suelo para vivienda social pasan a ser obligatorias y cada vez más reguladas para todos los sectores de suelos urbanizables o no consolidados que se desarrollen en cualquier municipio.

A pesar de ello, la actuación de vivienda social que se realiza en Arenys de Mar en 2002, se hace todavía en un suelo adquirido por el sistema tradicional, es decir por cesión de fragmentos de las grandes fincas de cinturón de conventos e instituciones, en este caso, por segunda vez en la finca de los frailes.



- Ortofoto actual del "pla dels Frares".-



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

Como ya se ha visto, la condición previa a la cesión sería la supresión de la calle de unión transversal del eje de la Riera con el eje del Bareu, proyectado desde el Plan 70 y mantenido por el Plan 84, que pese a la idoneidad de su traza, partía la finca del convento de los capuchinos. Así el 18 de junio de 2002 se aprueba definitivamente la Modificación Puntual del PGO que elimina el rastro de este importante vial y lo traslada -sin concreción técnica- hacia el atrás, donde está el actual acceso a lo alto de la finca de "la Presentación".

Obtenido así de nuevo el suelo por cesión altruista o, en todo caso, no obligatoria, ADIGSA construye el edificio de viviendas sociales y urbanización estrictamente las calles laterales que precisa el edificio, quedando otra vez pendiente derealizar el vial que, ahora a través de la finca de la Presentación, debe unir viariamente los ejes de la Riera y el Bareu.

Las siguientes actuaciones de vivienda social, corresponderían -ahora ya sí- los terrenos reservados a tal efecto por las actuaciones urbanísticas en sectores residenciales. Es el caso de las que se han de realizar en el sector del Bareu contiguo a los bloques de los frailes.

Todo ello hace que, hoy, se tenga que cuestionar la idoneidad del procedimiento urbanístico seguido en estas actuaciones pues no hacen más que ignorar unos importantes déficits de infraestructura urbanística municipal y traspasarlos al futuro con los problemas agravados.



- La última actuació al pla dels Frares.-

3.2.2- LAS PRIMERAS ACTUACIONES DE TIPO TURÍSTICO Y HOTELERO.

a) LAS ACTUACIONES HOTELERAS.

Arenys de Mar no es hoy una población turística, pero en los años sesenta del siglo pasado sí que se la podía considerar así.

Hoy apenas quedan hoteles en el municipio, pero, incluso en el casco antiguo había habido un grupo de ellos que, poco a poco, fueron transformados en residencias, centros geriátricos -el caso del Hotel Floris, ante la estación-, o en apartamentos como fue el caso del Hotel Raymond, construido tras el derribo, en 1966, de la decimonónica "Can Formosa", en la esquina de la Riera con el paseo de Mar (49).

La zona hotelera más antigua de fuera del núcleo de Arenys de Mar es la del Hotel Titus -hoy también centro geriàtric- y el Restaurante Hispania, cerca de Caldes d'Estrac. Las únicas actuaciones realizadas en esta zona fueron las de acondicionamiento del restaurante y la ampliación del Hotel Titus, según proyecto del arquitecto Soteres de 1955. A pesar de tener la correspondiente licencia de obras, las edificaciones llegan a ras de los respectivos márgenes del estrechísimo rial del Canyadell (no pasa ni un coche), teniendo como consecuencia que, al impedir estas edificaciones su ensanchamiento también se impidió la urbanización y recalificación progresiva del sector.

Pero el intento más importante de crear una zona hotelera, durante la época del "boom" turístico, se produce el “rial de Canalies”, sobre el puerto. Los primeros hoteles se sitúan delante de la carretera y los posteriores, rial adentro.

Las actuaciones del frente de la carretera podemos decir que se inician en 1954, con el chalet que enseguida ocupó el Restaurante Montmar. Seguirán los Hoteles Arimar, Portimar y otros, con sucesivas ampliaciones a principios de los sesenta (52). Tienen, también, un instrumento urbanístico, anterior a la licencia de obras, que es la Ordenación Volumétrica del año 1958, que, como ya hemos visto en otros casos, sólo se utiliza para que la CPU autorice la edificabilidad, a falta de Plan General.

El vial del rial de Canalies, no coincidía con su cauce sino que fue abierto por el margen izquierdo. El rial no se cubrió hasta que, este eje urbano, no se terminó de consolidar por la edificación y su urbanización se ve muy precaria a pesar de que su antiguo arbolado le da un cierto carácter.



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



- L’antigua zona hotelera del Montmar.-



- La parte baja del rial de les Canalies.-

Es en este eje donde se construyeron el Hotel Carlos V, según proyecto de 1961 y el Carlos I de 1969, ambos de Linus Monge como arquitecto y principal promotor. Más arriba, ya en la subida hacia el “Mal Temps”, se construyó el Hotel Impala, según proyecto del arquitecto de Ros de 1961. Hoy, sin embargo, muchos de estos hoteles también se han convertido en apartamentos o -como en el caso del Impala- en centro geriátrico.

Por último, hay que mencionar, dentro de este tipo de actuaciones, la residencia de vacaciones de tipo social Stella Maris ", promovida por una institución socio-religiosa –las "Hermandades del Perpetuo Socorro"- , hoy también convertida en residencia geriátrica . Situada en segunda fila del margen izquierdo de la parte alta de la Riera, fue también una actuación consistente en la simple edificación de la residencia y el acondicionamiento de la propia finca. Con todo, al estar completamente rodeada por las calles de Can Vilaplana y de Pompeu Fabra, no sólo no rompió el tejido urbano sino que, con las posteriores actuaciones urbanísticas que dieron lugar a la plaza de los Países Catalanes, se integra perfectamente en él a la vez que lo califica.



B) LAS PRIMERAS ACTUACIONES TURISTICO -RESIDENCIALES.

A pesar de que formalmente estas actuaciones son iguales que muchas de las que hemos visto al tratar del margen izquierdo de la parte alta de la Riera, las mencionamos en un grupo aparte porque se trata de promociones caracterizadas por ser directamente dirigidas a un turismo de segunda residencia atraído por el puerto o por las playas

1- LAS "TORRES" DEL ANTIGUO "CAN CATARINEU ".

Se trata de una actuación muy representativa de la década de los 60, hecha en los solares de las antiguas fábricas de "Can Catarineu", a ambos lados de la carretera vieja, y consistente en la construcción de dos torres de trece plantas.

La primera es el edificio Portinyol, promovido por Spai, según proyecto del arquitecto Carmona, con fachada al puerto, y la segunda es la Torre de Arenys, promovida por el grupo Rossell con proyecto del arquitecto Avilés, con la disposición de usos y espacios propios de las promociones turísticas densas, es decir, bajos comerciales, discoteca en el sótano, piscina sobre la primera plataforma del edificio y apartamentos en los pisos altos.

Estas actuaciones tienen como contexto el "boom" turístico de la costa y la consolidación de gran parte

del puerto de Arenys como puerto deportivo de prestigio, y que provocó fuertes tensiones sobre el escaso suelo realmente urbano que había delante, por lo que no es de extrañar que los propietarios de las obsoletas fábricas pronto se decidieran a cerrarlas y vender el solar a los grupos inmobiliarios barceloneses más representativos de la época.



- Edificio Portinyol.-

A pesar de no existir planeamiento general, (el Plan Baldric del 57, calificaba esta zona como industrial – que como más adelante veremos- no tuvo éxito como tal), no hubo ningún instrumento de planeamiento previo a los proyectos para las licencias de obras correspondientes .

No es de extrañar, dado la época a la que nos estamos refiriendo, que primaran, como criterios reguladores de la edificación, la solvencia tecnológico-financiera de la promoción y el argumento abstracto de "modernizar" Arenys de Mar , dando satisfacción a sus demandas de crecimiento, pudiendo construyendo allí "rascacielos".

Sin embargo, podemos ver que el expediente municipal de la última licencia contiene una denuncia del arquitecto Lino Monge contra el exceso de plantas con el posterior informe de la Comisión Provincial de Urbanismo confirmando esta irregularidad; pero la polémica no interesó demasiado a la población de entonces y el expediente quedó archivado hasta prescribir. [1].



- Torre d'Arenys.-

2- LOS GRUPOS DE APARTAMENTOS DE LA "TERCERA PLAYA".

Los grupos de apartamentos de la playa del Cabaió o "Tercera Playa" tocando el término municipal de Canet, tanto el más antiguo, "Apartarenys", del año 1962, como el más reciente, "La Estrella", son un buen muestra de este tipo de actuaciones de bloques de apartamentos de segunda residencia (que hoy se están transformando en primera) urbanísticamente autóctonos. Estos apartamentos forman, pues, dos parejas independientes de bloques aislados con los servicios

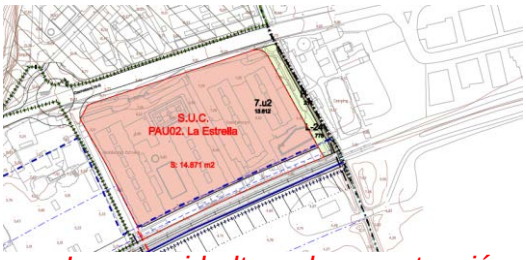
[1] A l'arxiu general de l'Ajuntament d'Arenys de Mar, en l'expedient per a la llicència d'aquesta obra es troba tot el seguit de denúncies, informes i resolucions, i constitueixen la millor font d'informació sobre aquest tema.

comunitarios privados de piscina y juegos, respectivos, en el espacio interior, y los accesos directos desde la carretera N-II, pero sin ninguno de los viales públicos previstos en el planeamiento entonces, que ni siquiera fueron abiertos, al no haber ningún instrumento de planeamiento previo a la licencia de obras.

A pesar de que desde 1982, el P.G.O. constituye una Unidad de Actuación en Suelo Urbano, en el momento de escribir este trabajo, este suelo viario no abierto, está consolidado, como incremento de las áreas comunitarias privadas, debido a no haberse gestionado la unidad de actuación en su momento ..



- Los grups d'apartamentos de la "platja del Cabaió".-



- La unidadt de actuación enplanejament general.t.-

La inexistencia del sistema viario planeado -o de algún otro de alternativo- hace que estos grupos de apartamentos tengan muy poca relación urbanística con la Villa. Incluso es difícil que se integren urbanísticamente con el vecino conjunto urbano consolidado de la avenida del Maresme de Canet (también a base de bloques de apartamentos, pero con los bajos formando una calle comercial), porque nunca se ha llegado a conseguir que los dos planeamientos generales, plantearan un tejido urbano concordante. Lo cierto es, sin embargo, que la integración de este sector urbano es difícil que se produzca antes de que se desarrolle urbanísticamente la vecina zona de los campings que la une con el rial de la Serpiente y con el puerto.

3.2.3.- LAS ACTUACIONES EN EL EJE DE LA RIERA.

A pesar de su transformación en eje principal de Arenys de Mar a partir del siglo XVIII, como se ha explicado, hasta la densificación de los años 60 del XX, las edificaciones de la Riera eran de las mismas tipologías que el resto del casco antiguo. Es a partir de entonces que comienza su transformación en tipología de ensanche, a base de agregar casas "de cós" para obtener solares de ancho suficiente y construir en ella edificios de 4, 5 o más plantas, de locales en las plantas bajas y viviendas en las plantas pisos.

Las actuaciones en la parte alta de la Riera, no tienen inicialmente continuidad con la parte del casco antiguo, dada la presencia, entonces del vacío urbano motivado por el cinturón de fincas de instituciones -Xifré, Asilo, Lourdes, Presentación-

Así las actuaciones residenciales que han conformado inicialmente el eje de la Riera en su parte alta, son tipológicamente muy diferentes las del margen izquierdo -de entre la Riera y la calle de Pompeu Fabra- de las del margen derecho –de entre la Riera i el rial de las Doedes-

a) LAS ACTUACIONES DEL MARGEN IZQUIERDO.-

Como las primeras actuaciones del Patronato de Viviendas Sta. María y la de La Caixa, las demás actuaciones del margen izquierdo de la parte alta de la Riera, tienen la manzana como unidad de actuación, la cual contiene un conjunto de bloques de viviendas que en cada manzqana se ordenan de una forma diferente, según un Estudio de Detalle o -como se ha visto en el caso de los bloques de la Caixa- de una Ordenación Volumétrica de manzana. Las manzanas que no corresponden a actuaciones de vivienda social, sin embargo, correspondían de hecho a actuaciones del tipo turístico-residencial que hemos visto antes. Se ordenan también en bloques aislados de apartamentos o de viviendas, no muy altos, pero con un espacio comunitario privado en el centro de la agrupación, donde generalmente se encuentra la piscina y las áreas de juego. Este es el caso de los Apartamentos Cataluña o de los más modernos de la antigua huerta del Colegio de la Presentación.



- Los “apartaments Catalunya”.-



- El conjunto de la parte baja de “la Presentació”.-

b) LAS ACTUACIONES DEL MARGEN DERECHO.-

Las actuaciones del margen derecho -o sea, el sector del rial de las Doedes- a diferencia de las del margen izquierdo, fueron, en principio del tipo que podemos llamar de "ensanche", tipificado por el Plan Provincial de entonces y, en general, por el planeamiento de Barcelona y su cinturón. [2].

En principio se habían planeado como manzanas cerradas con el patio interior de zona verde "pública", pero, al no determinarse ningún sistema para la obtención de dicho suelo público, se crearon problemas de gestión que dieron como resultado la desurbanización y la privatización de los espacios interiores.

Por otra parte, el hecho de que la unidad de las diferentes actuaciones no hubiera sido la manzana, sino el bloque de pisos entre medianeras, fue fomentado aún más esta desurbanización, generando dos subnúcleos, uno de segunda residencia -el Mar Munt- y otro de primera, más abajo, que nacieron con una preocupante segregación respecto del casco antiguo de la Villa y que se fue resolviendo con la consolidación de los sectores que unen el casco antiguo con estos otros núcleos.



- La plaza “Mare Montalt”, antes de urbanizarse.

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



- Margen derecho de la parte alta de la Riera

Con el Plan General de 1982, aprovechando que el sector estaba todavía poco consolidado, aun manteniendo la tipología edificatoria de "Ensanche" se suprimió parte de la densa edificación permitida, cambiando la tipología de manzana cerrada por la de "U" abierta, enfatizando la condición de plaza pública del espacio interior y delimitando una Unidad de Actuación en Suelo Urbano para cada manzana. Esto implicó aplicar el sistema de Reparcelación para la obtención de estos suelos públicos que hoy constituyes las plazas de Madre Paula Montalt y de Bernat de Cabrera.

Así, pues, vemos como la diferencia entre las actuaciones del MARGEN IZQUIERDO de la Riera y las del MARGEN DERECHO es que aquellas son actuaciones residenciales unitarias para cada manzana (con unidad compositiva y ordenación aislada) mientras que las del margen derecho conllevan una parcelación y son actuaciones independientes, entre medianeras, parcela a parcela lo..que, por su tipología de edificios alineados en las calles con viviendas en los pisos y locales en los bajos diera en este margen la imagen del ensanche de Arenys por la Riera.

Así, a la actuación realizada en los años 80 en el solar de lo que fue el "Forn del Vidre", cuya volumetría se ordenó mediante un Estudio de Detalle, en torno a la plaza interior del mismo nombre, la edificación con frente a las calles Doedes y Montserrat es de casas alineadas, pero la del frente de la Riera es de bloques tipo ensanche.



La plaza del "Forn del Vidre"



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

3.3.- LAS LLAMADAS "URBANIZACIONES" Y LOS NUEVOS EJES RESIDENCIALES.

3.3.1.- "URBANIZACIONES" DE CASAS AISLADAS Y DE CASAS EN HILERA

a) "Ciudades-jardín" planeadas.-

Con el nombre de "urbanizaciones" conocemos aquellas actuaciones de transformación -mediante algún Plan Parcial o similar- de una finca rústica en un nuevo núcleo urbano -entonces llamado "ciudad-jardín" - inicialmente autóctono y separado del casco antiguo de la población , Estas urbanizaciones se dan entre finales de los años 50 y principios de los 80 del siglo pasado.

De hecho, son nuevas versiones de aquellas antiguas "parcelaciones" que, como hemos visto, fueron formando el núcleo antiguo de la Villa –ahora, sin embargo, para viviendas aisladas mas o menos rodeadas de jardín- pero formando comunidades cerradas con el acceso -directo o a través de algún rial- por algún punto de las carreteras existentes

Son estos riales de acceso a las antiguas urbanizaciones los que, a partir de los años 80 -y ahora ya reguladas por el planeamiento general-, dan origen a los nuevos ejes residenciales del territorio municipal.

b) "Urbanizaciones" no planeadas.

Pero no todas las parcelaciones de alrededor de los años 60 obedecían a un Plan Parcial. Tenemos también algunas parcelaciones, muy primarias, consistentes simplemente en aplicar la lógica rural de las segregaciones sistemáticas de trozos de finca, a los que se accede abriendo nuevos caminos, sin una correcta planificación previa ni unas directrices claras de la ordenación de la futura edificación.

Estas parcelaciones, cuando se han llegado a consolidar por la edificación, fueron recogidas, en su mayor parte, por el planeamiento general del 82 como parte integrante de sectores de suelo urbanizable o de unidades de actuación en suelo urbano, muchos de los cuales al no haber sido aún desarrollados, se quieren poner en cuestión.

c) Actuacios de casas en hilera

Con la crisis de las urbanizaciones de parcelas para hacer casas unifamiliares aisladas, por una parte y de la edificación masiva en bloques de pisos por la otra, que comienza hacia finales de los años 70 y continúa en los años 80, aparece también en Arenys de Mar, el fenómeno de la demanda de casas unifamiliares en hilera, entonces tan extendido.

Realmente se trataba del regreso a la tipología edificatoria en propiedad vertical que siempre había existido y que es perfectamente vigente aún en el casco antiguo de Arenys de Mar, a pesar de la progresiva transformación, distorsionadora, de muchas casas antiguas en "minibloques" de pisos de propiedad horizontal, que ya ha sido explicada al hablar del casco antiguo.

La diferencia entre estas actuaciones de casas en hilera y las hileras de casas del casco antiguo es que mientras en estas cada propietario se hacía su casa cuando le convenía, en aquellas es un promotor quien las construye todas de golpe y, tras segregar- las, las vende.

De estas actuaciones tendríamos, en primer lugar, aquellas hechas en solares con calificaciones urbanísticas densas -procedentes de la ordenación del Plan General del 70 e incluso del del 82- que, utilizando el Estudio de Detalle como instrumento urbanístico, cambiaban la tipología de bloque de pisos -reflejada en el planeamiento- por la de casas bajas en hilera -pese perder edificabilitat- pero que no eran,

de hecho, generadoras de nuevos espacios públicos o de tejidos urbanos integradores. Era el caso de la manzana de la calle Pompeu Fabra, detrás de los bloques de "La Caixa", en la Huerta Matanzas, el de la manzana de la calle Calella, más arriba del grupo Juan XXIII, y el de la huerta Dalmau, en el sector de las Doedes -si bien esta última deja un espacio libre público tocando a la calle de las Doedes-

También estarían en este grupo las actuaciones de casas en hilera incluidas en nuevas "urbanizaciones", como las del eje del “Rial de la Serp” y otros que veremos más adelante.

En segundo lugar tendríamos aquellas actuaciones -generalmente correspondientes Unidades de Actuación en Suelo Urbano del Plan General del 82- que, como en el caso de la de Can Nadal, la del “Forn del Vidre” o la del Vilardell, detrás del Instituto, tienen como objetivo la obtención de suelo para equipamientos y espacios urbanos públicos (71) o la obtención de un sistema viario estratégico para la coherencia del tejido urbano de la población.

El instrumento urbanístico utilizado para este tipo de actuación, era siempre el Estudio de Detalle y, en cualquier caso las promociones han sido siempre de iniciativa privada.

d) los nuevos ejes residenciales.

A partir de la corta crisis de la primera mitad de los 90 y sobre todo con la formación de la fuerte expansión inmobiliaria de los 2000, se desarrollan los sectores del Plan 82-84, casi todos de suelo urbanizable, que configuran los nuevos ejes residenciales de Arenys de Mar -como los de Sa Clavella, Bareu, Canalies, etc.- ahora ya no sólo con casas alineadas, sino también con bloques de apartamentos -como en los años 60- 70-.donde las densidades de las calificaciones lo permitían como era el caso del eje del Bareu.



Situació de les Actuacions

LLEGENDA

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

3.3.2.- LAS URBANIZACIONES DE AMPLIACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

a) Los terrenos de "Can Pi" .-

Nos referimos a los terrenos de sobre el antiguo Sa Voga, entre la calle de José Baralt y la finca del Xifré -donde hasta hace poco, todavía estaba la fábrica de "Can Pi" - de los que disponemos de los primeros proyectos de urbanización de los años 30 hasta el de 1952, cuando efectivamente se estaba consolidando el sector.



Los antiguos terrenys de Can Pi, hoy con las prolongaciones de las calles de la Torre i de Sant Ramon.-

Ës patente que durante toda la época republicana y la posguerra, estos terrenos constituían el proyecto de ensanche de la población desde la óptica municipal. Pero los crecimientos de la población eran prácticamente nulos y estos terrenos permanecían vacantes. Esto permitió la adquisición de solares grandes para instituciones sin fines lucrativos como el Ayuntamiento -para hacer su primera actuación de vivienda social o el Centro Católico de Juventud Seráfica para -más adelante y mediante el sistema de permuta- hacer su sede. Incluso, en 1951, una parcela es utilizada para la rifa benéfica de un chalet, a favor de las "Conferencias de San Vicente de Paul". Efectivamente, se tardaría todavía un cierto tiempo para que la tensión de la demanda hiciera entrar los suelos de Arenys de Mar en el juego especulativo.

Como ocurrirá siempre en estas "urbanizaciones" con función de ensanche, el sistema de ordenación de la edificación no es uniforme, ya que, durante su largo proceso de consolidación, las densidades y tipologías edificatorias se han adaptado –para bien o para mal- a las conveniencias de las sucesivas promociones. El planeamiento sin embargo, propuso desde los 80, para el futuro de este sector, una ordenación continua similar a la del casco antiguo.

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

Se trata del sector comprendido entre el Cementerio, el camino de la Piedad y el camino de la Huerta del Obispo cuya parte principal correspondía a la antigua finca dicho de "Can Fermín"

Este sector, a pesar de haber tenido una propuesta de planeamiento instrumentada en un proyecto de parcelación y de urbanización del año 57 promovido por su propietario (60) fue, hasta los años 80, una de las áreas urbanas de Arenys de Mar que tenía una ordenación más confusa. Efectivamente, de la parcelación inicialmente planeada, sólo se realizó la mitad -que quedó sin urbanizar-, dado que la otra parte se convirtió en la actuación de la "Obra Sindical del Hogar" de San Telmo que antes hemos mencionado.



- Proyecto de Parcelación i urbanizació de"Can Fermin"



- "Can Fermin- Cementiri" en los años 80, con el grupo de vivienda social Sant Elm.-



- Parte alta de "Can Fermin".-

En la parte alta del sector se autorizaron los bloques de pisos entre medianeras, legitimados por un inadecuado cambio de parámetros urbanísticos (bloques entre medianeras, cuando la parte baja ya estaba consolidada con vivienda unifamiliar aislada).

Nos encontramos, pues en un sector anexo al casco antiguo, que nace con la idea de una "ciudad-jardín" pero que su condición real de ensanche de la población, que se manifestó con los edificios construidos en los años sesenta, creó un conflicto tipológico en la que tenía que haber sido una de las mejores barriadas de la Villa, el cual no se pudo resolver hasta los años 80 con el desarrollo del nuevo planeamiento de entonces.



- Parte baja de "Can Fermin".-

Ante la imposibilidad de ejecutar el primitivo proyecto, en 1969, el ayuntamiento promovió otro "Proyecto de Urbanización de la Zona del Cementerio", redactado por el entonces arquitecto municipal Manuel Valls, y del que el Plan General del 70 -del mismo arquitecto- recogió sus alineaciones. Este proyecto, sin embargo, tampoco se llegó a ejecutar. En el Plan General del 82 se delimitó una Unidad de Actuación para esta zona (excluido el Grupo San Telmo que constituye otra) y se redactaron, posteriormente y también por el Ayuntamiento, los correspondientes proyectos de reparcelación y de urbanización que, permitieron la apertura de la calle de Vallmitjana, y con él la completa urbanización de esta barriada.

3.3.3.- EL EJE DE LOS RIALES DE LAS DOEDES Y SA CLAVELLA.

a) LA ACTUACIÓN DE CAN NADAL

Hasta los años 80 del siglo pasado, el único paso entre la Riera y el rial de Sa Clavella, por encima de la calle del Hospital - Anna Mª Ravell -limite del casco antiguo con la finca de Xifré, era el Parque de Lourdes.

En los primeros años 80, sin embargo, cuando ya estaban bastante consolidados los ensanches de la parte alta de la Riera y sólo conectados con el casco antiguo por la misma, para los primeros ayuntamientos de la democracia, pasó a ser prioritaria la actuación de la Unidad de Actuación de la finca de Can Nadal con el derribo de unos edificios auxiliares del Xifré y la apertura de la calle de Auterrive para unir el casco antiguo con el sector Doedes así como la calle de Can Nadal para conectar este sector y la Riera, con el Rial de Sa Clavella ..





- "Can Nadal".-

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

La actuación urbanística que tenía que conectar transversalmente la parte alta del sector Doedes- Riera con el Rial de Sa Clavella, ampliando el Parque de Lourdes y las áreas de equipamientos públicos de este eje urbano, se le consideró, en los años 80 , de desarrollo prioritario y se apoyó la redacción del correspondiente Plan Parcial.

El primer escollo en el desarrollo de este sector fue que, con el cambio de proyecto de la que tenía que ser el "autovía del Maresme" para convertirse en una autopista de peaje, la ubicación de la gran área de taquillas de esta, afectó de lleno la parte alta del ámbito del sector, obligando al correspondiente proceso de expropiación y la redacción de un nuevo Plan Parcial, el cual fue definitivamente aprobado el 24/05/1994.

Se constituyó la Junta de Compensación correspondiente, que redactó y aprobó inicialmente un Proyecto de Reparcelación que no logró la aprobación municipal, poniendo de manifiesto un cambio en la política urbanística del ayuntamiento del momento, el cual empezó a dirigir su interés hacia el desarrollo residencial de otros sectores -como los de levante- con el consecuente enfriamiento del interés de los propietarios que hizo que, el desarrollo de este sector, permanezca todavía parado en el momento de escribir este trabajo



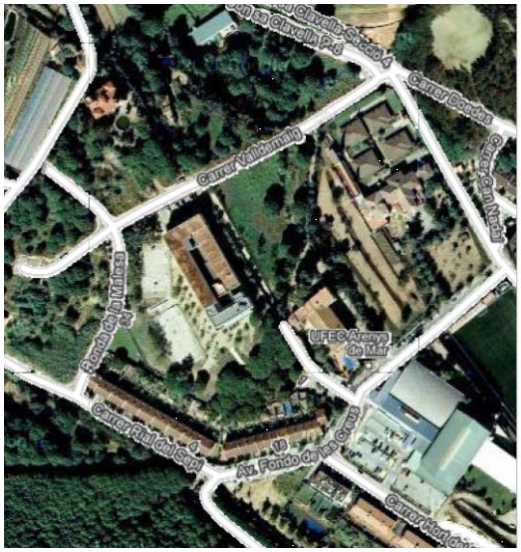
- El Plan Parcial del sector P-8 Lourdes-Sa Clavella.-

3.3.4.- EL EJE DE LOS RIALES DEL SAPÍ I SA CLAVELLA.

a) LA ACTUACIÓN DEL VILARDELL-INSTITUTO

Se trata de la actuación urbanística realizada en los años 80,en-la finca del Orfanato Vilardell, para su ampliación con la construcción de la actual guardería Maricel, financiada con la promoción de las dos hileras de casas con frente al Fondo de las Creus y el rial del Sapi. Esta actuación supuso, además de la ampliación y urbanización de las calles mencionadas, la obtención del solar del Instituto y de la zona verde con la "rambleta" de acceso por su frente.

El Fondo de las Creus, al tener continuidad con la calle de Can Nadal por un lado y por la otra con la calle de Partagàs -posteriormente abierto por el Ayuntamiento para acceder al Sector industrial de Valldegata- Draper y la autopista- constituyen juntos el único eje viario transversal que, por el centro de las áreas urbanas, une, actualmente, los ejes urbanos de La Riera- Doedes- Sa Clavella- Sapi y Valldegata, con la variante de la carretera de Sant Celoni - autopista. C-32





- La actuación del Vinardell.-

b) EL SECTOR DE “LA RAURETA”

La inicialmente precaria accesibilidad del Instituto se resolvió con la total apertura y urbanización de la calle de “Vall de Maig” que conecta transversalmente al eje del rial de Sa Clavella con el del SAPI.

Esta actuación, consistió en el desarrollo del subsector 1 del sector NP-9, "Sa Clavella Sapí" cuyo Plan parcial fue definitivamente aprobado el 12/02/2003.

Como en la anterior actuación del Vilardell, los equipamientos se ubican en el eje del Rial de Sa Clavella y las edificaciones -casas alineadas, en el eje del Rial del Sapi.





- La actuación de “la Raureta”.-

c) EL SECTOR DE “HORT DEL BISBE”

El desarrollo de este sector significó para el casco antiguo de Arenys de Mar -con los espacios libres del Cementerio por un extremo y la zona deportiva por la otra- su apertura hacia poniente, saltando de la carena de la colina de la Piedad -o del cementerio- hasta el rial del Sapí y las actuales áreas comerciales de la carretera N-II.

El Plan Parcial fue definitivamente aprobado el 15/07/1998 y se desarrolló en dos etapas, y tiene como elemento característico que de los dos viales longitudinales que lo configuran, el de circulación rodada es el de la carena mientras que el del fondo -junto al rial del Sapí- es peatonal. Es evidente que esta ordenación se hizo con la idea de mantener el carácter no urbano del rial, pero motivó la creación de callejones sin salida de tipo comunal para las casas, que se encuentran a media pendiente de la falda de la colina ..



- L’Hort del Bisbe y la red viària de poniente.-

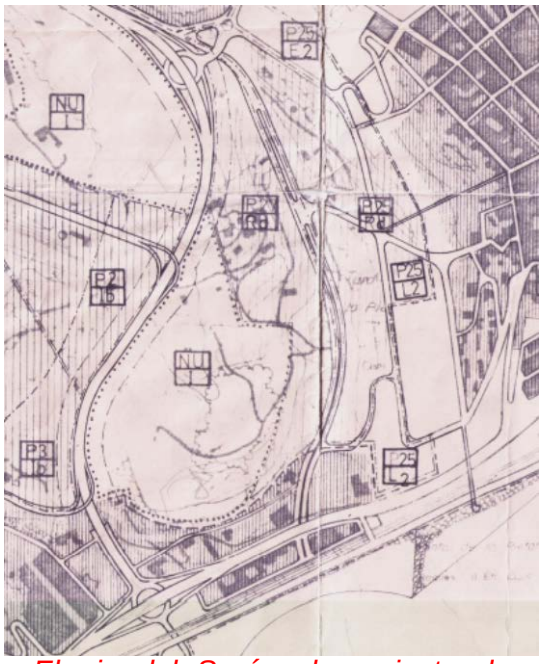
La edificación es toda de conjuntos de casas, alineadas en el sentido de las curvas de nivel, con una seriación suficientemente sistemática como para ignorar la singularidad del testero de las hileras que dan a la peña, junto al Cementerio de “Sinera”, uno de los puntos elevados más relevantes del frente marítimo de Arenys de Mar.

d) "CAN TUTÓ" .Y EL SECTOR SAPÍ

En el Plan General del 82, el enlace con la que debía ser Autovía del Maresme -devenida autopista de peaje- el enlace de poniente no estaba ubicado en el rial de Valldegata, donde finalmente se realizó, sino el de Sa Clavella.

Esto hizo que, de esta parte del eje del Rial del Sapi, sólo se calificase de Suelo Urbanizable lo que se llamó P-27, el cual contenía la mal consolidada urbanización no planeada, de los años 60 de las fincas de encima la Huerta llamada "Can Tutó". -delante del de "Hort del Bisbe", al margen derecho del rial de Sapi- y se dejara como Suelo No Urbanizable todas las grandes fincas de carena.

El cambio de la ubicación del acceso de la autopista y su realización no significó la recalificación de estos suelos que permanecieron como No Urbanizables a pesar de una Modificación Puntual propuesta a finales de los años 90, que no tuvo éxito, consistente en la realización del vial de cornisa sobre la zona industrial-comercial del eje de la carretera N-II con una hilera ce casas -al estilo de las mencionadas actuaciones de más arriba- y la cesión de todos los terrenos de carena como parque forestal. Los intentos que también hubieron de desarrollar los Suelos Urbanizable para regularizar las partes consolidadas por la edificación, tampoco tuvo éxito.



- El eje del Sapí y la variante de carretera en el Plan 82-84.-



“Can Tutó” en los años 80.-



“Can Tutó”.-

3.3.5.- EL EJE DEL RIAL DEL BAREU

a) "CAN VILAPLANA" .-

La urbanización de Can Vilaplana o "Nuevo Arenys" se sitúa sobre el cerro que hay entre la Riera -por donde tiene los principales accesos- y el rial del Bareu, por encima del cinturón de fincas de conventos y de instituciones.

Constituye, hoy el único acceso rodado transversal de la parte alta de La Riera hacia levante al tener su salida viaria del rial del Bareu conectada con el llamado "Camino de las Aguas" que conecta, por la parte alta, toda la pinta de riales de levante.

La finca matriz comprendía también las partes bajas donde están las que hemos llamado actuaciones del margen izquierdo de la Riera y también el sector de la residencia Stela Maris.



- El Pla Parcial de Can Vilaplana.-



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



- Can Vilaplana, avui.-

Esta finca, con tan claras condiciones de ensanche de la población, gracias a un adecuado trazado viario -ya su efectiva ejecución- no cayó en el caos tipológico de otros "urbanizaciones-ensanche".

Efectivamente, las partes bajas, de edificación en bloque aislado, están bastante segregadas de la parte alta donde está la "ciudad-jardín-.

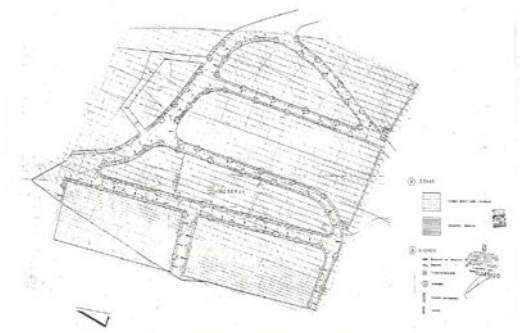
También es cierto, sin embargo, que, en esta parte alta, el Plan Parcial de origen, promovido por el propietario de la finca y planteado para chalets, con baja densidad, sufre una distorsión con el cambio de tipología edificatoria que le dio el Plan general del 70, al permitir la construcción de bloques de apartamentos y, al mismo tiempo, dejar indeterminados los emplazamientos de los espacios libres públicos. Con el Plan General del 82 se devuelve el sector en su primera calificación de casas unifamiliares -a pesar de que el impacto hecho por los bloques ya construidos era irreversible al tiempo que, al desarrollar la Unidad de Actuación a la que la urbanización pertenece, se obtienen las cesiones obligatorias de espacios libres públicos.

Esta urbanización, sin embargo, sí que se ha acabado integrando en el tejido urbano de la población, y actúa

actualmente como parte residencial cualificada de las áreas de crecimiento y de ensanche de Arenys de Mar por el eje de la Riera.

b) "LES ROSES"

Bajando por rial del Bareu encontramos la urbanización "Les Roses" -inicialmente "Cinco Rosas", - que hoy resulta integrada en este nuevo eje urbano del Bareu, pero que cuando se promovió, en 1965, constituía, de hecho, la tercera promoción, hacia el interior, de las urbanizaciones de la carena- del “Mal Temps” y que, si bien al principio no tenía otro acceso que el del entonces estrecho rial del Bareu, con el desarrollo del Plan 82, se realizaron todas las conexiones viarias previstas con las demás urbanizaciones de la colina del Mal temps.



- Pla Parcial de les “Cinco Rosas”

La actuación se basa en un Plan Parcial del arquitecto Sierra y promovido por el propietario de la finca en agosto de 1965 pero que, como todos los de la época, fue ignorado cuando se aprobó el Plan General del 70, por lo que las localizaciones de los suelos públicos no fueron claramente determinadas hasta el momento del desarrollo del Plan General del 82, al fijarse una Unidad de Actuación conjunta con el Montmar.



- Las “Cinco Rosas” en los años 80.-



- El acceso a “les Roses” des de las últimas actuaciones del Bareu.-

c) LAS ÚLTIMAS ACTUACIONES RESIDENCIALES DEL BAREU

Como veremos, la parte baja del rial del Bareu -hoy avenida de Pau Costa- constituía, hasta los años 60, una de las zonas industriales periféricas del casco antiguo de Arenys de Mar cuya principal transformación ya hemos visto al tratar de la actuación de las torres de "Can Catarineu".

Este tramo final .de la avenida de Pau costa, sigue, en el momento de escribir este trabajo, degradado por las casas desalineadas y solares vacíos que permanecen en torno al Matadero, así como por la permanencia del antiguo Cuartel de la Guardia Civil donde debería haber la segunda entrada del casco urbano de la población.

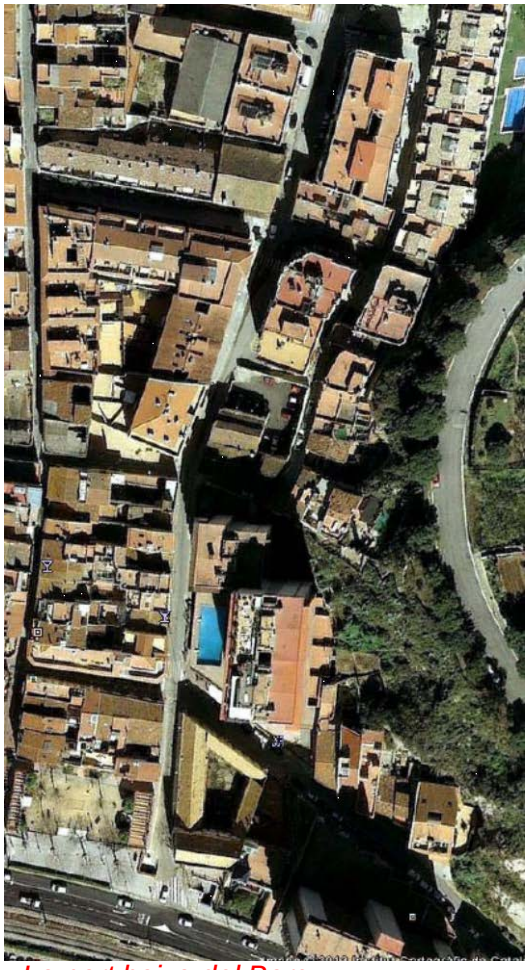
El tramo que va desde el tramo antes mencionado y el acceso a las urbanizaciones del “Mal Temps”. se fue desarrollando a partir de los años 60 tanto con la tipología de bloque como la de casas alineadas

No es sin embargo hasta la primera década de este siglo que se desarrolla lo que tenía que ser el segundo ensanche de Arenys de Mar mediante el plan parcial "Bareu-Paraiso" definitivamente aprobado el 20/04/2005.

Este sector, gestionado en plena burbuja inmobiliaria, utiliza el bloque como tipología y su formato permitió la obtención de suelo público para equipamientos y zonas verdes de tamaño suficiente y ubicación adecuada.

Es una actuación que a pesar de tener en su ámbito una red viaria abundante y bien ejecutada, no alcanza, hoy por hoy, el tener las conexiones viarias que le corresponden. Así, por la parte alta, el enlace con la autovía que el Plan 82 preveía para este eje urbano, desapareció al convertirse ésta en autopista de peaje, restando este momento sólo sobre el papel .y desplazado al eje del rial de las Canalies, en una propuesta de carretera variante de la N-II paralela en la autopista y, por otra parte, los sectores de la parte alta del Bareu, que podrían resolver su comunicación con el enlace de la Riera, no se han desarrollado.

En cuanto al acceso por la parte baja, antes ya hemos tratado de sus actuales problemas y en cuanto a su conexión con el eje de la Riera, ninguno de los viales previstos en los sucesivos planeamientos generales, por entre las fincas de "los Frailes" y de la "Presentación" se han ejecutado.



- La part baixa del Bareu.-



- L'eix del Bareu.-



- L'actuació Bareu- Paraiso.-

3.3.6 LAS ANTIGUAS "URBANIZACIONES" DE LEVANTE Y EL EJE DEL" RIAL DE LES CANALIES"



- Las urbanizaciones de levante.-

a) LAS URBANIZACIONES DE CARENA DEL CERRO DEL "MAL TIEMPO"

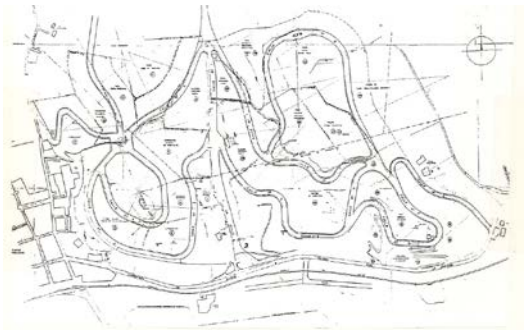
La tensión urbanística creada por el puerto de cara a la segunda residencia, se traduce en la propuesta del "Plano General de la Urbanización" de 1955 que comprende el ámbito de las actuales urbanizaciones del Portinyol, Portimar, Montmar y Mal Temps más lo que se convirtió en la zona hotelera del rial de Canalies y del frente de la carretera. El eje del conjunto lo constituía el rial de Canalies que vierte en el centro del puerto.

Esta propuesta es la misma que encontramos en el Plan General de 1957, de Baldric, como parte integrante de un tejido urbano propuesto para el crecimiento de la población, perfectamente unitario. Pero la gestión de este planeamiento no fue unitaria sino competitiva entre los diferentes propietarios de fincas. Al margen de las zonas hoteleras, se hicieron cuatro actuaciones de "ciudad-jardín" la urbanización Portinyol, la Portimar, la Montmar y la Mal Temps. Más adelante se añade, siguiendo la cresta del Mal Temps, la urbanización "Cinco Rosas", si bien ésta quedó desconectada.

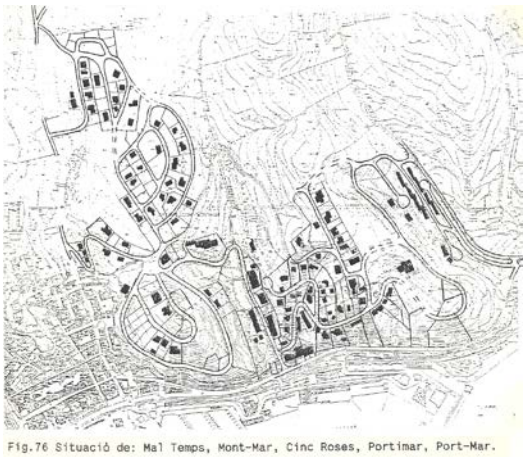
El antagonismo entre la forma oficial de presentar la propuesta -como una unidad urbana sin solución de continuidad con el núcleo de población- y la realidad de su promoción inmobiliaria es patente. Si miramos los sucesivos planes -generales y parciales- de estos sectores -primero integrados, después segregados-, resulta significativo observar cómo aquel vial de cornisa -ciertamente costoso pero importante-,

que en el primitivo planeamiento integrado fue planteado como de unión del Mal Temps con el Portinyol, por un lado, y con el núcleo antiguo del Bareu por el otro, termina en la realidad -recogida por el Plan General del 70- desconectándose y cerrándose sobre sí mismo dentro la urbanización del Mal Temps, dando lugar a una mayor autonomía de la actuación inmobiliaria, en detrimento de la continuidad viaria general de toda esta parte de la Villa

Pasemos ahora revista a estas urbanizaciones:



- Primer Plan Parcial "Mal Temps-Portinyol"



- Las urbanitzaciones de levante en los años 80

- "EL MAL TEMPS" .

- La urbanización "Mal Temps", a pesar de dar nombre a aquel primitivo planeamiento integrado del año 55, es, en realidad, una de las últimas en consolidarse. La documentación técnica de este planeamiento segregado es muy fragmentaria y va desde la "construcción de un camino de acceso" del año 1955 hasta la "Aprobación de plano y obra …" de 1959. Es en este proceso cuando se produce la desconexión con el Portinyol -en girar el vial de cornisa- que antes hemos mencionado.

En otra lectura del territorio, podemos decir que esta urbanización, es la primera de la sucesión de tres promociones inmobiliarias que avanzan por la cresta de la colina del Mal Temps desde la peña hacia el interior -la urbanización Mal Temps, la urbanización Mont-Mar y la urbanización "Cinco Rosas" - las dos primeras, con la red viaria unida, eran del mismo promotor principal, por lo que la tercera - "Cinco Rosas" - quedó desconectada de las otras, hasta los años 80.



- La urbanización "Mal Temps" en los años 80.-



- El Mont-Mar i el "Mal Temps" en los años 80 vistos des del Portinyol.-

El actual urbanización del Mal Temps -como muchas veces pasaba- se realizó en etapas, correspondientes a las principales fincas primitivas que la componían y podemos decir, con respecto a las calles, que, salvo el acceso por rial del Bareu que la une al casco urbano, hoy está bastante bien urbanizada, si bien muchos de los espacios libres públicos -obtenidos por efecto de la gestión del Planeamiento General- seguramente les falta un acondicionamiento más adecuado a su ubicación.

- "EL MONT-MAR"

.- Esta urbanización -también segregada del planeamiento primitivo de los años cincuenta -, tal y como ya se ha explicado, está situada detrás de la del Mal Temps, con la que está conectada viariamente mediante una plaza situada en el punto de carena del camino viejo del Mal Temps.

En la propuesta viaria del Plan General del 70, lógicamente, su red viaria ya se planea unida con la de la vecina urbanización de "Cinco Rosas", lo que le da una continuidad urbana. Esto, sin embargo, de ninguna manera se logró en su día sobre todo por rivalidades inmobiliarias de promoción, pero, también, por haber, en medio, parte de una finca cultivada y no haberse delimitado correctamente los primitivos sectores de planeamiento, ni -obviamente- haber utilizado ningún sistema de actuación similar a los actuales de compensación.

Dicha conexión no se realizó hasta la época de la gestión del Plan General del 82 en el que se abren, no sin dificultades, estos viales de recosido del tejido urbano, a la vez que se obtienen los suelos destinados a zonas verdes públicas



- "el Portinyol" y el puerto en los años 80.-

A pesar de ser inicialmente del mismo promotor principal que la urbanización del Mal Temps -urbanitzada mucho antes de consolidarse se-, en este sector de Mont-Mar, las obras de urbanización se fueron retrasando muchos años –a pesar de que ya se disponia de todo el suelo público cedido- por no haberse terminado de desarrollar -con todos los instrumentos urbanísticos adecuados- la Unidad de Actuación a la que pertenecia esta urbanización.

"EL PORTINYOL"

- Es la primera en consolidarse -se encuentran gran número de expedientes de 1956 a 1959- a base de vivienda unifamiliar aislada A partir de los años 60 comienza, sin embargo, el conflicto con los edificios de apartamentos debido al vacío legal de planeamiento, a pesar de estar de hecho suficientemente definida la tipología edificatoria.

Esta primera actuación, segregada del Plan Parcial inicial -la urbanización Portinyol-, es la que es realizada y mantenida como autónoma y privatizada de una forma más encarnizada, como veremos al hablar de su contencioso con la promoción de la urbanización Portimar, complementaria y simétrica por la otra vertiente de la colina.

No fue hasta la época de la gestión del Plan 82 que se dio continuidad a la red viaria prevista en el planeamiento general, para la que hubo que, incluso, derribar una cadena que cerraba uno de los viales de la red y que manifestaba como estas urbanizaciones pueden llegar a ser disgregadoras del suelo urbano del término municipal cuando los diferentes agentes urbanísticos no actúan con los instrumentos adecuados. Actualmente, es una Unidad de Actuación y comprende también una ampliación de la urbanización, por la carena que coincide con una finca añadida y parcelada, que se consolidó con posterioridad.

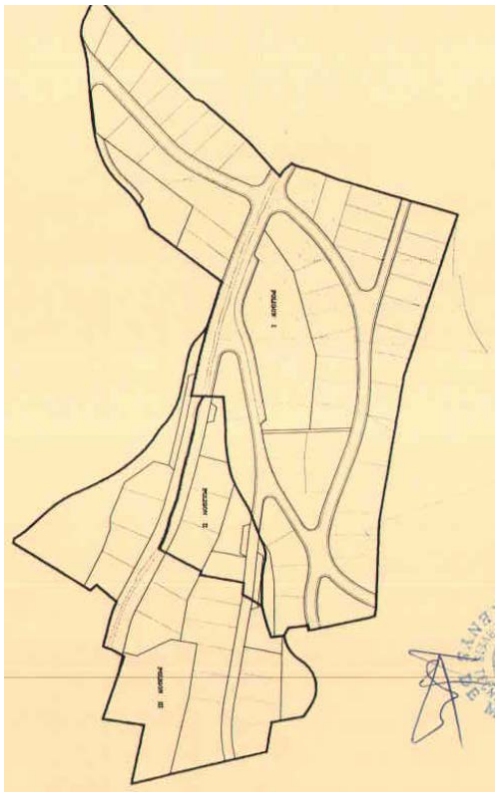
b) EL PORTIMAR II Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA PARTE BAJA DEL “RIAL DE LES CANALIES”.

Hemos visto que en los años 80 del siglo XX, poco a poco, se va religando y consolidando todas estas urbanizaciones nacidas entre los años 50 y 70 ya con los criterios y los instrumentos urbanística del Plan 82.

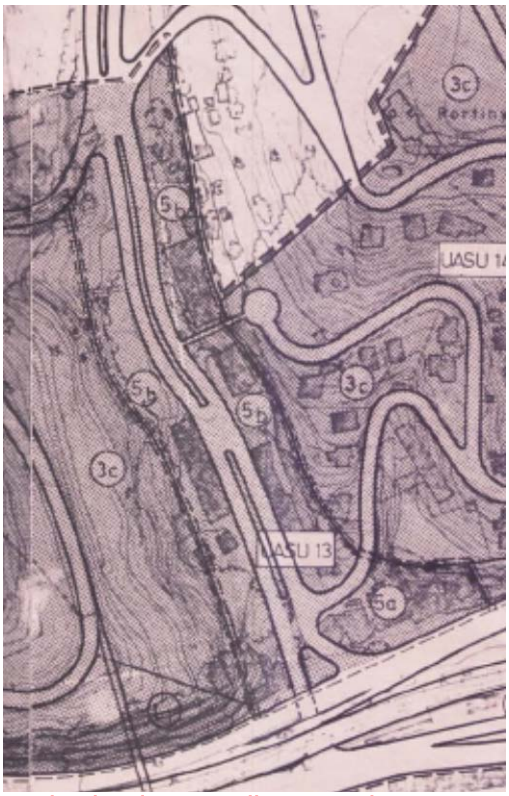
No es sin embargo hasta después de la crisis de la primera mitad de los 90 -que afectó notoriamente el sector construcción de Arenys de Mar- que se hace la actuación urbanística que debía religar todas estas urbanizaciones de las carenas del Mal Temps y el Portinyol , mediante el Plan Parcial "Portimar II", definitivamente aprobado el 06/21/1995, cuyo ámbito constituía la pieza que completaba el mosaico urbano de levante.

En las partes altas se mantuvo la tipología de vivienda unifamiliar aislada mientras que en las partes bajas se adoptó la tipología de grupos de casas alineadas.

La parte baja del Rial de Canalies, tal como ya se ha explicado en su punto, fue una de las primeras zonas hoteleras de Arenys de Mar y la más representativa de ese no exitoso Arenys turístico de los años 60. Hoy es un eje urbano consolidado en bloques de apartamentos, supuestamente ligado al puerto recreativo -con el que está conectado sólo por el viejo paso subterráneo peatonal del rial- y sujeto a una unidad de actuación para su completo acabado y regularización urbanística.



- El Plan Parcial del Portimar II.-



- El ’eje de Canalies en el PGO 82-84.-

3.3.7.- EL EJE DEL “RIAL DE LA SERP”.

El rial de la Serp, que vierte en la playa del Cabaió, a levante del puerto, se bifurca por sobre la carretera con el rial de las Carolinas quedando un vacío urbano entre ambos riales donde sólo encontramos -rial arriba- el equipamiento deportivo al aire libre del Tenis Pol.

Así, el rial de la Serp, está urbanizado sólo a su margen derecho, y el de las Carolinas, en su margen izquierdo.

a) "Portimar I" - Se trata de la urbanización existente de la otra vertiente del Portinyol hasta el rial de la Serp. Su formación constó de dos etapas.

En la primera etapa, realizada a finales de los años 70, se realizó un sistema viario, sacado del Plan General del setenta, pero que se interrumpía donde terminaba la propiedad del promotor y quedaba, así, desconectado de cualquier sistema viario general, realmente existente .

Efectivamente, debido al hecho de que la mayor parte del suelo de los márgenes del rial de la Serp estaba suspendida de planeamiento -en haberse propuesto en el Plan General de la época una densidad desmesurada-, la red viaria del sector sólo tenía salida por abajo con dicho rial (con un cauce de poco más de 3 metros), y era a través de él que se tenía que acceder a la carretera N-II. Quedaba sólo, como único acceso pavimentado, la conexión con la red viaria de la urbanización del Portinyol por un punto de la carena junto a la propiedad del promotor.

Pronto estalló un litigio entre propietarios que terminó con la colocación de la cadena de valla, mencionada anteriormente al hablar del Portinyol, ya que este conflicto se entendió como un problema civil y que, por tanto, sólo competía a las inmobiliarias y asociaciones que allí actuaban y no a la Administración Pública que es, precisamente, representante del interés común -único interés reconocido por la Ley del Suelo para la legitimación del hecho urbanitzador-.

El hecho es que tanto el Plan Parcial como las obras de urbanización se detuvieron hasta el 82 cuando, una vez bien definidas las directrices del nuevo Plan General, el Ayuntamiento procedió a la negociación con los promotores del sector en una operación de concertación urbanística que se concretó en tres puntos:

- Liberar de parcelaciones todo el frente marítimo de la peña, convirtiéndolo en parque público (en el planeamiento anterior sólo una parte tenía esta consideración).

- En la parte alta, mantener la tipología de vivienda aislada de poca densidad y refundir la red viaria con la del Portinyol mediante la conexión por el vial de cornisa, por el del medio (donde antes estaba la cadena) y por uno de nuevo al extremo interior de ambas urbanizaciones.

En la parte baja, junto al rial de la Serp, prolongar el sistema viario hasta hacer el enlace con la carretera N-II y aceptar una densidad suficiente para darle un carácter más urbano (empleando una tipología de casas en hilera)

La importancia de este sector radica en el hecho de que es lo que cierra el cerco del puerto para las áreas urbanas, dado que el rial de la Serp es el eje que pone límite por levante de cualquier posible ampliación del puerto, además ser el acceso más racional, previsto para estas áreas, en la playa del Cabaió (Tercera Playa).

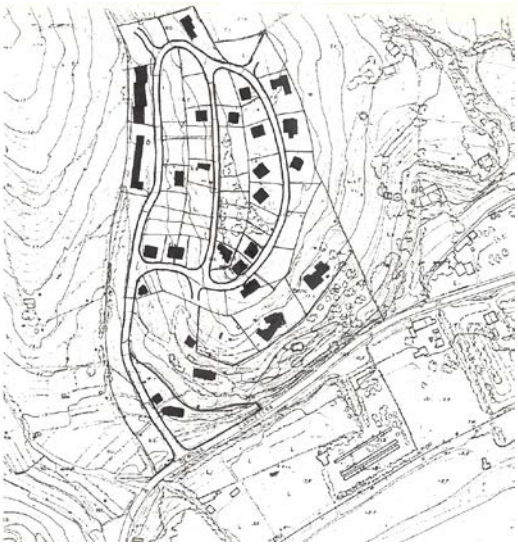
"LAS CAROLINAS" .-

Esta urbanización de hecho no ha tenido nunca un planeamiento que la integrara a las anteriormente descritas situadas sobre el puerto. Ha sido siempre separada de ellas por los riales de la Serp y del Cabaió y ha tenido una entrada independiente desde la carretera. Situada sobre una colina en frente de la playa del Cabaió o tercera playa, se trata, como el resto, de una operación estrictamente inmobiliaria, de carácter autóctono, y que tiene adosadas pequeñas áreas edificadas, como es el caso de los terrenos de la peña no integradas entre ellas ni a la urbanización.

El primitivo Plan Parcial tampoco tuvo éxito en su momento y, así, tanto el ámbito de actuación como los espacios públicos no se determinaron en firme hasta el Plan 82-84 con la delimitación de las unidades de actuación correspondientes



- Bosquecillo del límite del Portimar.-



- "Les Carolines" en los años 80.-



- Las casas en hilera de "Portimar I"



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

3.3.8.- LAS URBANIZACIONES DE LA CORNISA MARÍTIMA DE PONIENTE.



- Les urbanitzacions de la cornisa de ponent.-

a) "LAS VILLAS" .

-

Inicialmente llamada "Can Juncosa", es la urbanización que, ocupando la vertiente marítima de la colina de “els Pasarellls”, comenzó -sin planeamiento- a consolidarse en 1955 con las primeras torres simultáneamente construidas. Pronto se configuró como "urbanización" pero los instrumentos técnicos y administrativos empleados en los sucesivos intentos de legalización resultaron muy sectorializados y inconexos con la trama urbana general. Finalmente la trama urbana existente, fue recogida en el Plan General del 70, que se intenta desarrollar en una parte de este sector, en 1977, para la ampliación de la parte ya urbanizada.

El núcleo más antiguo de la urbanización, sin embargo, pronto se pavimentó y se dotó de servicios, siendo el principal inconveniente de este sector, en su parte más antigua, el hecho de que, al no tener un vial ni una zona verde de cornisa, las edificaciones se vierten en la Peña y dañan su imagen en un paraje paisajísticamente bastante interesante. Este hecho evitó en la parte de poniente -más moderna- con la ubicación de la zona verde en la peña.

El ámbito de la actual Unidad de Actuación en Suelo Urbano -determinada por el Plan 82 y desarrollada a finales de los años 90- comprende, tanto el área inicialmente urbanizada como las áreas de ampliación por poniente -hasta el sector del Canyadell- y las de la vertiente del rial Larg, con el antiguo camino de Caldes.

Fue de hecho, la primera urbanización cuya "Unidad de Actuación en Suelo Urbano” ya se desarrolló con los instrumentos de la moderna legislación urbanística: Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización- pese a haber sido

iniciada y consolidada -como las demás de la época sólo con los instrumentos del derecho civil y hipotecario.



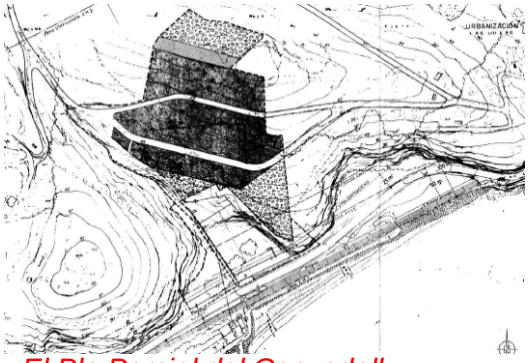
- Les Vil·les sobre la fàbrica Muvisa, en loa años 80.-



- El eje transversal Vil·les-Canyadell-Musclera. En el PGO 82-84.-



- Les Vil·les als anys 80.-



- El Pla Parcial del Canyadell.-

b) "EL CANYADELL"

El sector del Canyadell, se crea en el Plan 82 para dar una salida urbana a "Las Villas", por el rial del mismo nombre, el cual, convertido en vial debía enlazar con la carretera N-II y pasando por debajo de la vía con la playa de la Musclera y el Paseo de Mar de Caldes.

Formaba parte, pues, del diseño de redes transversales, del Plan 82, en este caso, de cornisa.

En este caso, como en otros, el mirador del vial de cornisa si que se obtuvo con el desarrollo del sector, pero el cierre de la red transversal por rial del Canyadell, no.

El primer impedimento para esta conexión surgió con el enlace con la N-II junto al Balneario Titus, afectando unos terrenos del Restaurante Portinyol. El enlace, lo tenía que realizar el entonces Ministerio de Tranportes como parte de las obras de desdoblamiento de la vía del ferrocarril que entonces se iban a empezar, en tanto que, el nuevo vial del rial del Canyadell, tenía que pasar por debajo la doble vía del ferrocarril.

El ministerio se negó a hacer el paso y el enlace en ese lugar por las dificultades que daba el propio rial y las afectaciones a los establecimientos vecinos por lo que, el paso bajo la vía y el enlace se hicieron en la zona verde de la explanada que había antes del balneario Titus -sin ningún acceso de ninguna parte a ninguna parte .

Esto comportó, por un lado, que, acabara haciendose un camino por la playa, por debajo de las vías, que conectara este enlace con la franja urbana de la Musclera, de Arenys y del Paseo de Mar de Caldes y, por otra, que, en una actuación del MOPU se convirtiera el enlace en rotonda y se hiciera un forzado -y paisajísticamente agresivo- vial lateral en la carretera,

para acceder al casco antiguo de Caldes d'Estrac.

El segundo impedimento fue cuando se iba a desarrollar el Sector de Suelo Urbanizable de "El Canyadell", en la oposición por parte de los propietarios del restaurante a la apertura y urbanización de este vial del rial que los afectaba se añadió la del balneario - apoyada por un movimiento antiurbanitzador, supuestamente ecologista, que abanderaron la tesis de que la urbanización de este vial. ponía en peligro la mina de las aguas termales y su propia calidad termal. A pesar de que los estudios geológicos presentados junto al Plan Parcial, por la promotora de la urbanización, demostraban exactamente lo contrario, el Ayuntamiento optó por la vía fácil de suprimir este vial mediante una Modificación Puntual del PGO - aprobada Definitivamente el 22/06 / 1999- previo informe que justificaba la movilidad rodada de sector sólo a través de las Villas y el futuro sector P-5 todo restando el rial del Canyadell sólo como vial peatonal.

El vial peatonal del rial del Canyadell efectivamente se hizo pero el paso a la playa por debajo de la carretera y las vías, no, con lo que este paso peatonal no tiene ningún interés y, en el momento de escribir este trabajo, está muy degradado.

a) EL PASEO MARÍTIMO DE "LA MUSCLERA"

Entre la vía y la playa, como continuación del frente urbano del Paseo del Mar de Caldes, encontramos la parte de dentro del término municipal de Arenys de Mar, de "La Musclera"

La primera documentación de que disponemos sobre estos sectores de veraneo decimonónico, que, de hecho, urbanísticamente pertenecen a Caldes d'Estrac, es el *"Plano topográfico de una parte Caldas de Abajo, Arrabal de Areñs de Mar que manifiesta la rectificacion que debe hacerse y las lineas geométricas que deben seguir para edificar las calles de Santa Teresa, de la Plaza y del Mar, nuevamente proyectadas",* del 1848.

También nos ha llegado, de esta zona, una bien documentada parcelación correspondiente a "... *la parte de playa integrante de la propiedad del Banco de Préstamos y Descuentos, ubicada en el Término municipal de Arenys de Mar"* (en la Musclera, a levante del rial del Canyadell) .

La mayor parte de estos terrenos eran, de hecho, ganados al mar con la crecida de los depósitos de arenas de los siglos anteriores y que, primero con los temporales cíclicos de finales de siglo y después por efecto de la construcción del puerto de Arenys, el mar acabó recuperando en buena parte. Sin embargo, la parcelación de la parte de poniente del rial del Canyadell se consolidó con torres de veraneo, las cuales, con el Hotel Colon de Caldes a la cabeza, consiguieron en 1955 la construcción de las defensas y espigones del paseo del frente marítimo que fueron rebajados hasta resultar sumergidos, con la actuación de regeneración de playas de los años 90

Un vacío legal del planeamiento general permitió la transformación que sufrieron aquellas fincas decimonónicas en convertirse en bloques de apartamentos de primera fila de playa sin que se ejecutara la urbanización de la que carecía el sector. Finalmente, en base a una Unidad de Actuación del Plan 82 coordinada con el Plan General de Caldes- permite ejecutar la urbanización pendiente.



- El “Titus” i !la Musclera”.-

3.3.9.- LAS URBANIZACIONES DE LA RIERA DE CALDES Y EL EJE DE LOS CAMINOS DEL MORBO I DEL REMEI

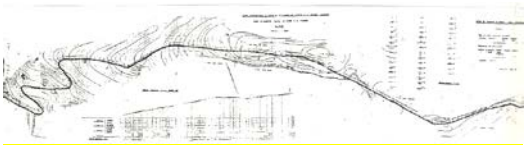
a) LA "COLONIA ANDERSEN" O "EL CÓNSUL"

Situada en una finca de sobre la riera de Caldes d'Estrac "El Cónsul" o Colonia Andersen -el nombre de su promotor-, a diferencia de las restantes urbanizaciones de Arenys de Mar y Caldes de los años 50 y 60, que provenían de parcelaciones de fincas rústicas más o menos grandes, con una clara apertura de calles y la venta de las parcelas a la cual daban, esta hoy unidad de Actuación proviene de la mencionada "Colonia" donde manteniendo la unidad de la finca originaria, con una red de caminos rústicamente ajardinados, se construyeron unos cuarenta chalets para veraneo -casi siempre aparedos y destinados al alquiler- disponiendo de servicios comunitarios como restaurante) y piscina

Para el acceso, en su día se redactó un proyecto de carretera que, yendo por la sierra de los Pasarellls conectaba con las Villas y con su entrada por la carretera N-II Este proyecto, que permitía el acceso a la urbanización sin pasar por el núcleo de Caldes, fue abandonado, suponemos que, entre otras causas, por la existencia del proyecto de la "carretera del Remei" de la Diputación que le resolvía el acceso.



- “El Cònsol”.-



- Proyecto de Carretera “el Cònsol”- “les Vil·les”.-



- Les cases de lloger de la inicial “Colònia Àndersen”.-



- El Cònsol als anys 80.-

La coherencia arquitectónica y paisajística de esta colonia comienza a romperse en parcelas y venderse los chalets con su correspondiente parcela sin los instrumentos urbanísticos adecuados

.

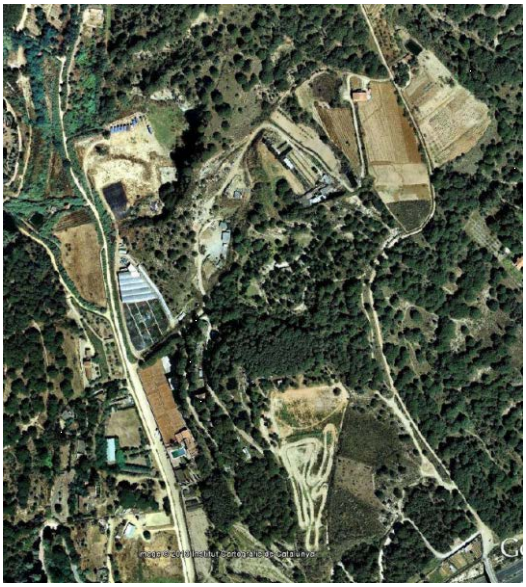
Mediante un planeamiento parcial, similar al de las otras urbanizaciones de la época y recogido en parte en el Plan General del 70, el Cónsul se convierte, también, en una urbanización que -como las otras- no desarrolló el Plan Parcial de la forma le correspondía, por lo que quedaron para hacer las cesiones de viales y de zonas verdes así como la regularización de su parcelario hasta que no se gestionó la Unidad de Actuación determinada por el Plan 82.

Por su singular origen, esta urbanización, a diferencia de las demás ha tenido siempre problemas de encaje en el moderno planeamiento y los actuales sistemas de actuación urbanística, no pensados para este tipo de urbanización.

A pesar de su deficiente estado de urbanización, el ámbito de esta Unidad de Actuación, se encontraba casi totalmente consolidado por la edificación, cuando después de algunos intentos en los años 90, en 2008 se decidió seriamente emprender el desarrollo de la Unidad , ya con nos instrumentos de la moderna legislación urbanística, resultando definitivamente aprobado en 2011 el Proyecto de Reparcelación y en 2013 el de Urbanización.

b) "EL TENIS RIERA" Y EUROSTAGE.

Hacia arriba de la Riera de Caldes encontramos otra urbanización iniciada y no exitosa, Eurostage, al pie de la cual, entrando por la riera de Caldes está el equipamiento deportivo y recreativo del Tenis Riera.



“El Tenis Riera”I Eurostage.a la Riera de Caldes.

De hecho, estas instalaciones, a pesar de encontrarse dentro del término municipal de Arenys de Mar, son de

hecho de Caldes d'Estrac, desde donde se accede y sirven, especialmente a este municipio, y a las áreas urbanas de los términos de Arenys de Mar y San Vicenç, de la Riera de Caldes, así como las importantes urbanizaciones de "Tres Turons" del término de Arenys de Munt.

3. 3. 10.- LAS URBANIZACIONES DE LA CARRETERA DEL REMEI –

En los años 50 dentro del llamado "Plan San Jorge" de la Diputación, se proyectó y aprobó la que se llamó "Carretera del Remei que siguiendo el eje del Rial Llarg, a la altura del Camino del Morbo trepaba a la cresta de la sierra de los Passerells i iba pasando por el Remei hasta la carretera del Coll del Pollastre.

Esta carretera no se llegó a realizar pero su traza, recogida en el Plan General de 1970, apoyó, en los años 60, la parcelación y construcción de algunas casas en una de las fincas que atravesaba, comprendido en el que sería el Sector P-4 en el Plan 82.

"LA VICTORIA"

Apoyada en un fragmento de la traza de la mencionada "Carretera del Remei", en base al Plan 70 y junto al rial Llarg, se realizó -en esta misma década- la Urbanización "Victoria" la cual fue, de hecho, la última operación urbanística de la época que, en el momento de realizarse estaba totalmente desconectada de cualquier tejido urbano e inmensa en un conflicto, entonces todavía no resuelto, con las áreas de asentamientos industriales existentes en su entorno.



- La Victòria als anys 80.-



- La Victòria des de la "serra dels Passarells"

Como todas, fue promovida por los propietarios de la finca -y una empresa inmobiliaria-, según Plan Parcial del arquitecto Valls, y a pesar de algunas irregularidades administrativas de origen, fue legalizada por el Plan 82 convirtiéndola en Unidad de Actuación cuyo desarrollo se obvia por tener los viales urbanizados y las demasiadas veces modificadas zonas verdes, finalmente cedidas.

No obstante, en el momento de escribir este trabajo, no tiene resuelto el problema de los fragmentos de los suelos de carretera de la Carretera del Remei -especialmente el de la conexión con la vecina urbanización de "Valldegata Poniente" - por causa de su ocupación irregular por algunas parcelas. Esto puso en cuestión esta omisión del desarrollo de la Unidad de Actuación mediante los debidos proyectos de Reparcelación y de Urbanización.

3.4.- LAS ACTUACIONES DE TIPO "INDUSTRIAL"

3.4.1. LOS ASENTAMIENTOS INDUSTRIALES HASTA LOS AÑOS 80.

Ya hemos visto en capítulos anteriores como la formación de Arenys de Mar se basa en la actividad naval y comercial correspondiente a la "protoindustrialización" de los siglos XVI al XVIII de la "costa de levante" catalana. El frente marítimo es entendido, entonces, como un gran solar industrial y la forma urbana de la ciudad así lo refleja. Las fotografías y grabados del siglo pasado -a pesar de que en casi todas ya encontramos los astilleros partidas por la línea del ferrocarril- nos proporcionan la mejor imagen de este espacio, ciertamente "industrial".

De hecho, todas las actividades "protoindustriales" derivadas de la construcción naval se ubicaban en el frente marítimo. Pero, tanto las actividades manufactureras tradicionales, inducidas por el comercio marítimo, como la producción del sector textil se dan dentro de la masa residencial sin condicionar su forma urbana, que, como hemos visto en capítulos anteriores, venía dada por los accidentes naturales y por las necesidades de fortificarse.



- La línea del ferrocarril partiendo las actividades industriales de la playa.-



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

En el siglo XIX -y la primera mitad del XX- Arenys de Mar, a pesar de no tener crecimientos como en el pasado, participa del proceso de industrialización catalán, para mantener la relación de la actividad industrial con la comercial y la marítima que le había estado característica. Jordi Palomer, en su libro sobre el textil y el género de punto en Arenys de Mar, mientras nos recuerda la preeminencia del sector del género de punto en Arenys de Mar y su papel en el comercio colonial, nos pasa revista a las industrias del cambio de siglo y encuentra abonos, fabricas de cerámica, horno de vidrio, destilerias de licor, fábrica de gas, de gaseosas, de tapones, de sombreros, de pastas de sopa y de chocolate.

Estas industrias, de hecho, se encuentran integradas en la parcelación y en el tejido urbano del núcleo de la ciudad -no olvidemos que el concepto de "zona industrial" es muy moderno en estas poblaciones litorales- y en general ocupan los solares grandes sin demasiada distinción entre las calles. Estos solares grandes no siempre procedían de huecos urbanos anteriores, a veces eran resultantes de agregaciones de parcelas con edificaciones obsoletas.





- El Calisay.-

Sin embargo, se aprecia perfectamente como los asentamientos industriales más extensivos del Arenys de Mar de finales del siglo XIX y de la primera mitad del XX, se situaron preferentemente en los tres vértices del delta que configura el núcleo antiguo de la población , lo que se mantuvo prácticamente igual hasta la posguerra.

El primero, corresponde a las partes altas de la Riera y del rial de Sa Clavella, entre el casco antiguo y la corona de conventos e instituciones. Pocas de las muchas fábricas que había en esta zona quedan en pie, pero de estas cabe mencionar la textil Cóndor, que todavía está en funcionamiento y, por supuesto, la fábrica del areñense Licor Calisay que, con un edificio diseñado por el arquitecto Martinell muy bien conservado -tanto cuando era una destilería como ahora que es un centro cívico municipal- imprime carácter a este sector

Todas estas industrias se adecuaron a la red viaria del casco antiguo, salvo la del Calisay que, como la Plaza del Mercado, es otro caso de actuación monumental -aunque en este caso industrial- distorsionadora del tejido urbano preexistente, pues romper la continuidad de la calle de la Iglesia, tanto en su sentido longitudinal (eje calle de la Iglesia-calle San Narciso) como en el transversal (eje calle de la Iglesia-calle Baralt). por el hecho de ocupar todo el solar del antiguo "Molino de Arriba",

Los otros dos vértices, corresponden a los sectores de levante y de poniente del frente marítimo, con los antecedentes "protoindustriales" que antes hemos referido. El sector de levante lo constituía el rial del Bareu, donde estaban las fábricas de Can Catarineu, en la parte baja, el Matadero Municipal, Can Durall y otros, a media altura, y las Ollas o Ca'ls Nois Grossos, en las zonas arcillosas de la parte alta.

La vigencia que tenía aún este sector a comienzos de los años cincuenta hace que el Plan Baldric lo califique de pequeña industria, pero la estridente operación turística de las llamadas "Torres de Arenys", antes explicada, hace que se inicie su lógica transformación hacia área residencial, si bien de una forma lenta y discontinua, debido al efecto degradante del Matadero y de industrias obsoletas ya cerradas, ofreciendo una imagen de urbanismo suburbial, que persistirá hasta que no se hagan las actuaciones de demolición y urbanización precisas. [1].

El sector de poniente, va desde la antigua estación del ferrocarril -ante donde estuvo el "Molino de Abajo" - hasta el antiguo emplazamiento de la empresa MUVISA, -donde hoy está el conjunto del centro comercial- al pie del rial Llarg. Parte de esta franja, apoyada en la carretera general -la actual N-II- tomó el nombre de "la Cordería" por la fábrica así llamada,

[1] Encara no realitzades al moment d'escriure aquest treball

ligada a la antigua industria naval. Como fue normal en el siglo XIX, industria y residencia estaban mezcladas, pues al mismo tiempo contenía una hilera de casas al pie del cerro de la Piedad -de la que todavía permanece una- y otra, entre la carretera y la vía -que aún se mantiene- e industrias como Las Básculas convertidas durante la guerra civil en fábricas de armamento y por tanto, en objeto de constantes bombardeos tan por mar -el "Canarias"- como por aire.

En el lado montaña las huertas también fueron siendo poco a poco sustituidas por industrias como MUVISA u otras actividades no residenciales ligadas a la carretera como la gasolinera o un parador.



- Fàbricas del rial del Bareu.-

3.4.2.- LA TRANSFORMACIÓN DEL EJE DE LA N-II



- El eje de la carretera N-II de Sapí al Rial Llarg.-

En la antes mencionada franja del tramo de poniente de la carretera N-II, de entre la punta de la Piedad y la del Canyadell, - "la Cordelería" o "las Básculas" – en el Plan 82 se delimitaron tres unidades de actuación según el grado y características de su consolidación como zona industrial-comercial o residencial para regularla y dotarlas de los viales y de los espacios libres previstos en el planeamiento desde siempre.

Así, en la franja de entre la carretera y la vía se delimita la UASU 2 con posibilidad de mantenimiento residencial, si bien, su desarrollo, aún tiene importantes dificultades de gestión, debido al fuerte grado de consolidación y la diversidad de

tipologías uno y usos que contiene.

En la antigua fábrica MUVISA se delimitó otra UASU que dio lugar al actual complejo comercial de los Cines Arenys, el Caprabo y el Mac-Donal s.

En el resto de la franja del lado montaña de la N-II, se delimitó una tercera UASU que es donde encontramos, con la gasolinera, los actuales centros comerciales y concesionarias de automóviles.

El vacío de suelo que quedaba entre esta última unidad de actuación y el polígono industrial "Valldegata-Draper" -del INCASOL-, en los años 90, mediante una Modificación Puntual de PGO se completó la unión de ambos suelos industriales-comerciales , dejando no obstante el punto de unión, una zona verde de acceso y conexión con los espacios abiertos de la parte alta de la colina, hoy suelos no urbanizables.



- La fàbrica Muvisa des de la carretera N-II en los años 80.-



El eje de la carretera N-II de poniente en los años 80.-

3.4.3. EL EJE INDUSTRIAL-COMERCIAL LOS RIALES DE VALLDEGATA I LLARG.

a) EL POLÍGONO "VALLDEGATA DRAPER"

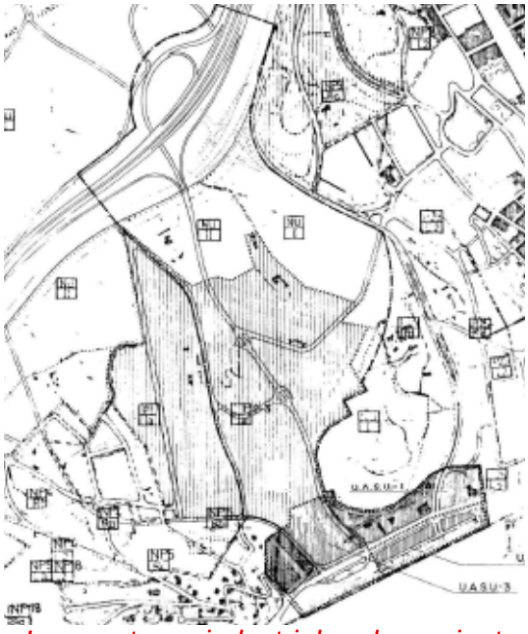
Este polígono se crea a partir del Plan 82. La propiedad era poco fraccionada -pues era dominante la finca de "Can Mils" - y se intenta sacar adelante un plan parcial de iniciativa privada, que no tuvo éxito. Finalmente sin embargo, lo adquirió y hizo una actuación el Instituto Catalán del Suelo, siendo entonces Director General de Urbanismo Juan Antonio Solans.

El hecho es que la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat, ante la falta de actuaciones en cuanto a carreteras, se había comprometido a realizar en Arenys de Mar alguna actuación urbanística que resolviera el grave problema de dar una variante -ni que fuera provisional- a la carretera B-511 que ocupaba el centro de la Riera y, tras desestimar la opción de usar el sector residencial P-25 "Hort del Bisbe", decidió actuar en el Sector Valldegata Draper, iniciando la actuación con una Modificación Puntual de PGO definitivamente aprobada el 22 de febrero de1989 -cambiando la traza de la carretera variante inicialmente prevista- para adaptarlo a los objetivos de dicha actuación.

También se cambió, lógicamente el sistema de actuación pasándolo a Cooperación en tanto que se trataba de una actuación urbanística pública.

Ante las dificultades de gestión que implicaba la inclusión dentro del ámbito, de la huerta y la casa de Can Puig -completamente en activo-, se excluyó esta delimitando para lo demás el Subsector I, cuyo Plan Parcial fue definitivamente aprobado el 22 / 02/1989

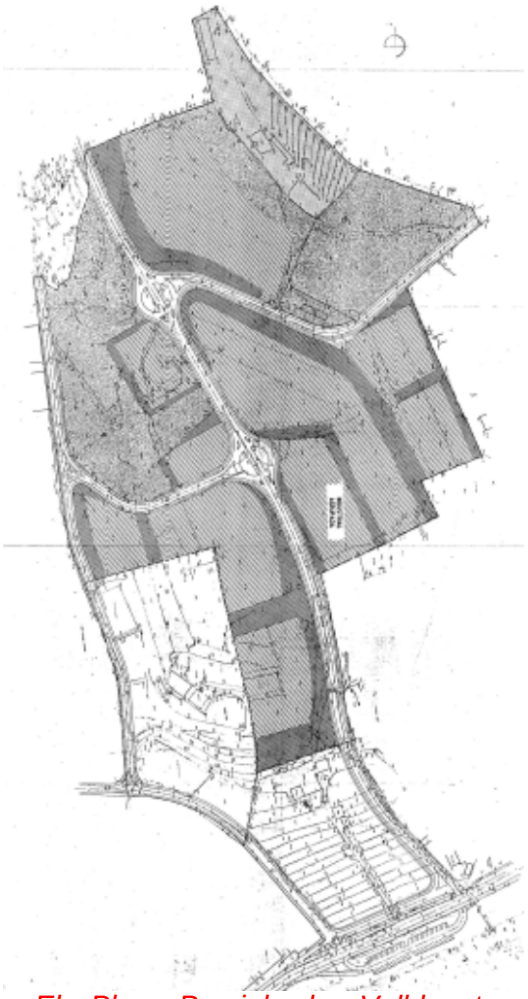
Tanto este Subsector II como la parte de junto al rial de Valldegata del Subsector I nunca se fueron a desarrollar y poco después constituyeron los suelos por donde discurriría la traza de la variante definitiva de la carretera de Sant Celoni a realizar por el departamento de carreteras correspondiente



- Los sectores industriales de poniente yi la variante, en la MP de PGO de 1989.-

El sector se urbanizó y no pudo actuar como variante hasta que no se realizó, unos años después la autopista y su enlace que da continuidad al vial-variante de "Valldegata Draper" con la vieja traza de la carretera de Sant Celoni, por encima del enlace de la Riera.

El sector, tardó unos años en consolidar su edificación -debido al juego especulativo con los plazos de las concesiones- pero hoy está del todo consolidado no sólo con actividad industrial sino también comercial.



- El Plan Parcial de Valldegata-Draper.-

b) "VALLDEGATA PONENT".

El Rial de Valldegata, siempre había sido el asentamiento de actividades no urbanas, como la tejería o almacenes industriales junto con algunas que se podían considerar molestas como el vertedero de basura que hubo algunos años. No es pues de extrañar que ya en el Plan Baldric del 57 se delimita una ambigua zona industrial y que en el Plan Valls-Gelpí del 70 se mantuviera.



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

-



- La Zona Industrial de ponent al pla del 57.-

Al principio de la democracia, una de las reivindicaciones que, sobre el modelo de población se hacían era que no se quería que Arenys de Mar se convirtiera en una "ciudad-dormitorio" y en este sentido el desarrollo de "la zona industrial" se convirtió una prioridad de los primeros ayuntamientos democráticos.

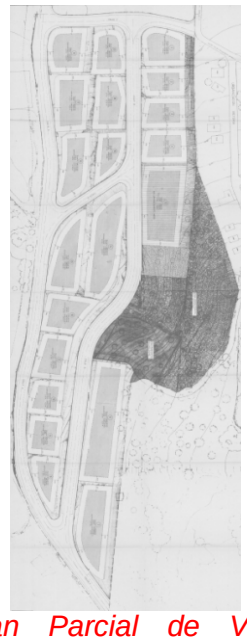
Así, durante los 80 ya se inicia el planeamiento de este sector en paralelo al Plan General del 82-84 que después de varias versiones del PP no llega a la Comisión de Urbanismo hasta el 1990.por las dificultades de promoción de este Plan, debido, entre otras cosas, a su falta de conexión con una red viaria adecuada, sea municipal sea supramunicipal.

La realización del vecino Polígono de "Valldegata Draper" y de la autopista, aproximaron las posibles conexiones del sector a la Red principal viaria y eso influyó en que durante los 90 se continuara con el planeamiento, hasta que se llegara a la aprobación del texto refundido del Plan Parcial el 11/12/2002 cuando ya estaban en marcha los Proyectos de Reparcelación y de Urbanización.

El polígono se desarrolla por el Sistema de Actuación de Compensación -promoción privada- con una Junta de Compensación quizás no muy desmenuzada pero sin una clara propiedad mayoritaria. Esto hizo que prácticamente se detuviera la actividad durante la crisis del sector del 92, y, a continuación se dieran en la estructura de la propiedad del sector algunos movimientos especulativos que ya anunciaban la época de la burbuja inmobiliaria que vendría a continuación.

Así durante los 2000 se acaban los Proyectos de y de Urbanización con la inclusión de una rotonda de enlace con la actual variante de "Valldegata Draper" por la parte alta, ya que no quedaba nada claro el cuándo y cómo se podría hacer el enlace con la siempre anunciada variante definitiva, por la parte baja.

Finalmente, durante el final de la década de los 2000 y principios de la del 10, ii se hacen todas las obras de urbanización y se plantea una operación de la edificación a gran escala que queda frustrada por la brutal caída del mercado inmobiliario de la crisis actual.



- El Plan Parcial de Valldegata-Ponent.-



- Els polígons industrials de ponent.-

3.4.4.- ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA INDUSTRIA EN ARENYS DE MAR.

Es pues claro que, la estructura urbana del núcleo de Arenys de Mar no tiene ninguna relación con los asentamientos de grandes factorías propios de la época industrial -inexistentes en Arenys- como sucede en algunas ciudades catalanas costeras y portuarias -como por ejemplo Vilanova- , donde unos pocos grandes asentamientos fabriles fueron configurando la forma urbana de la ciudad y su posterior metabolismo. La explicación de la forma urbana del núcleo de Arenys, como ya se ha dicho repetidas veces, hay que encontrarla en el contexto de los siglos XVI al XVIII, anteriores a la industrialización del XIX, durante el cual no se hizo más que adaptarse a los nuevos tiempos y continuar los rasgos de la estructura urbana anterior.

Según datos de INDESCAT de 2000, el Valor Añadido Bruto en Arenys de Mar se distribuía por sectores así:

Agricultura 4%
Industria 12%
Construcción 13%
Servicios 72%

Es decir que la industria de Arenys de Mar tiene poco peso relativo en su economía, más si tenemos en cuenta que en Cataluña la media es de dicho peso es del 21%.

Asimismo, esta industria, se distribuía -según datos de ocupación del 1981- en los siguientes sectores: :[2]

- Química 6.5%
- Metal • gicos y mecànica15.5%
- Textil. ……48.0%
- Alimentaria ……11.0%
- Artes gráficas ----------5.12%
- Traje, calado, carpintería…6.5%

El tema de la falta de zonas industriales en Arenys de Mar -en la que veían la causa de su retroceso industrial- se convirtió en un tópico con la crisis económica de la segunda mitad de los setenta y la primera de los ochenta. Efectivamente, las industrias de Arenys de Mar que necesitaban ampliarse debían marchar de la población por no encontrar suelo industrial.

Paradójicamente, todas las zonas industriales previstas en el planeamiento general, desde el Plan Baldric de los años cincuenta, han tenido dificultades para ser desarrolladas en su momento.

La explicación la podríamos encontrar, entre otros motivos, en que -a pesar lo que dijera el planeamiento- la totalidad del término municipal tenía, y todavía tiene, una fuerte presión de tipo residencial, y era muy difícil que un suelo con aptitudes residenciales pudiera llegar a competir en precio con el que sólo tiene aptitudes industriales -como el ofertado por las poblaciones vecinas, especialmente del interior-. Dicho de otro modo: hasta la fecha, las principales zonas para los nuevos asentamientos industrial de Arenys de Mar ha sido, de hecho, las situadas en Arenys de Munt, que es el lugar que le corresponde por la lógica de los asentamientos urbanísticos, dada la fuerte apreciación de los terrenos con vista al mar.

Los sectores industriales que se han realizado en el sector de poniente son, pues, resultado de la acción y presión de la administración en base al último planeamiento, porque si, como en otros tiempos, de los propietarios se hubiera tenido que depender, estos suelos se hubieran convertido también

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

en residenciales.

Hasta hace bien poco, podíamos encontrar también varios casos de industrias -o más bien de almacenes- asentados en suelo no urbanizable, esparcidos por el término municipal, lo que denota que, hasta no hace mucho tiempo, no se tenía nada asumido que una industria o un almacén fuera necesariamente algo urbano.



- L'empresa ARESA al port, als anys 80.-

No podemos olvidar que el puerto no sólo es importante por sus actividades pesqueras y turísticas, sino por la industria naval, ya histórica en nuestra ciudad lo que hace que podamos decir que el puerto constituye, todavía, una de las más importantes industrias de la población.

3.5.- LAS ACTUACIONES AGRÍCOLAS Y MEDIOAMBIENTALES

3.5.2.- EL ANTIGUO ARENYS AGRÍCOLA.

Si comparamos la ortofoto de 1960 con una de actual veremos como en aquella sorprende la ausencia de bosques. Incluso algunos de los actuales, en esta fotografía sólo se les ve despuntar de una manera incipiente.



- Ortofoto de 1960:: ausència de bosques naturales.-



- Ortofoto actual: presència de molts boscos joves.-

Según los datos de la Enciclopedia Catalana[1] correspondientes a los años cincuenta, de las 645 ha. del término municipal, 90 ha. correspondían al suelo urbanizado -hoy son más de 200- y, de las correspondientes al suelo rústico, 69 ha. eran terrenos baldíos, 90 ha. eran regadíos, 350 ha. eran cultivos de secano y sólo 46 ha. eran de arbolado natural o de plantación -por ejemplo algarrobos-[2]..

Esto quiere decir, que después de la desforestación provocada ampliamente desde el siglo XVI para el abastecimiento de materias primas a la construcción naval y de las roturaciones para la extensión de los cultivos, ligadas a los fuertes crecimientos demográficos del siglo XVIII, el término municipal se mantiene deforestado hasta la crisis de la agricultura local y consiguiente abandono de los campos menos rentables, en la segunda mitad del siglo XX.

La configuración del medio rural de Arenys de Mar, tal como nos llega en los años cuarenta, se caracteriza por una parcelación de una media de unas dos ha., apoyada en la red de riales y, en algunos casos, en los antiguos caminos. Las huertas se forman en los bordes de los “rials”, y se explanan al máximo hasta los cerros, por un lado, y hasta los límites mínimos del cauce de los “rials”, por la otra. Los cauces de tierra de estos “rials”,, al ser de escorrentía rápida, se convierten, así, en unos caminos de 3 o 4 metros, flanqueados por los cañizares o por los muros de contención de las huertas que, con sus verjas de entrada , definían aquel paisaje tantas veces cantado por Espriu en su obra.



-Parcelación i red viaria rural, en 1940.-

[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 conreat el 17% del seu terme.







Aspectos decimonònics dels rials



Fig.168 Parc de Lurdes: Mas Taixonera.

La práctica totalidad de los cerros eran ocupados por viñedos o cultivos de secano, por lo que tenemos que no quedaba casi ningún bosque en aquella época en todo el término municipal.

Pierre Vilar, refiriéndose a las descripciones de Townsend y de Zamora, del siglo XVIII, nos describe la intensificación de los cultivos por el riego, en la Marina, así: "*Las viñas abandonan las hondonadas para sustituir los bosques en las colinas. .. . Los cultivos en bancales de cuatro o cinco pies de ancho, donde se distribuye racionalmente, cada noche, el agua de la "balsa" o del "safareig", se extiende sin interrupción de Barcelona a Malgrat donde parece detenerse claramente el dominio del cultivo de riego intensivo* ".

En el catastro de suelo rústico de 1940, vemos como hay numerosas masías en el término municipal, normalmente asentadas en las explanadas de los riales; pero la mayoría no son edificios históricos, como sucede casi siempre en Arenys de Munt. Es cierto que, del siglo XVI, tenemos muestras de masías tan espléndidas como la de Mas Teixonera de las Doedes -hoy restaurante del parque de Lourdes-, pero el hecho es que las masias de esta época escasean en Arenys de Mar.

La fuerte componente agrícola en la tipología de las casas del casco antiguo de la población -los "cups" para la vendimia, bodegas, cuadras, pajares, etc., eran componentes normales de las casas del pueblo hasta épocas recientes- nos hace pensar que las casas de la mayoría del campesinado que conreaba nuestros campos eran, de hecho, las del poblado. Esto no quiere decir que en las huertas del siglo XVIII no hubiera residencia. El hecho, sin embargo, es que la mayor parte de las masias que nos han llegado, son relativamente modernas con respecto a su parte de vivienda. Esta parte más moderna -del siglo XIX o principios del XX- se asienta sobre la parte más antigua que era, casi siempre la era de batir el trigo, el lavadero o la "balsa", la "bomba" -de caballos, naturalmente- o el registro de la mina, las cuadras de los animales y, obviamente la "barraca" o la precaria vivienda, objeto de ampliación o de sustitución.

En los terrenos más elevados -en las

laderas de los cerros -“turons”- con la deforestación por las roturaciones del siglo XV hasta mediados del XIX, de entre los cultivos de secano, se impone "la viña", cuyo nombre se afianzó entre la población, aunque, después de la plaga de la "filoxera", pasaran a contener otros cultivos o plantaciones, como algarrobos.

Las viñas las conreaban los "comparets"[3],, trabajadores de viña por cuenta del propietario, No todas las viñas pertenecían al predio de una huerta adyacente. Hasta hace poco era mucha la gente con casa en el pueblo que, además, tenía "la viña".

El hecho es que el cobijo de los trabajadores de viña consolidó, a lo largo del tiempo una tipología arquitectónica muy característica en Arenys: "la barraca de viña".Se trata de una construcción formada por un rectángulo -de unos 3 por 2 metros de luz- con paredes de piedra o tapia de un codo -unos 55 cm- de menos de 2 metros de altura cubierta con una bóveda de cañón de medio punto, de librillo de ladrillo Todo junto es rebozado con mortero de cal y el relleno para salvar la diferencia de espesores del muro y la bóveda de la cubierta le da una forma acampanada característica.



- “barraca de viña”.-

[3] L’Urbanisme a Arenys: Els etorns. Arenys Vida Parroquial, 449, març-1986 A. Espriu, T. Bertan, E. Maas, J.E. Torrent.



- Masia con la era. 1873. (al fondo, el campanario).-

Había muchas –a buen seguro que tantas como viñas- y la mayoría permanecieron hasta los años 50, tal como podemos ver, si nos fijamos bien, en el plano del "Instituto Geográfico y Catastral", de los años 40. Algunas, ya en el siglo XX, incluso se reciclar como "casitas" o capillas. Hoy, sin embargo, quedan pocas y muchas de ellas están en ruina. De la expansión urbanizadora, sin embargo, hay que decir que se han conservado algunas que se catalogaron oportunamente, Del ámbito de las explanaciones para la construcción de la Autopista -donde había algunas muy bien conservadas, lógicamente, ninguna .

Otro elemento arquitectónico característico de nuestro paisaje rural eran las eras, casi todas de la época cerealista de la agricultura de secano, que se mantuvieron hasta la segunda mitad del siglo XX cuando ya habían perdido su función porque casi toda la agricultura de Arenys era ya de regadío.

La transformación de secano en regadío de la planas que se convirtieron en huertas empieza a medida que se van imponiendo mecanismos para la elevación del agua en la superficie -bombas o norias de cadena giradas por mulos o caballos- y en su almacenamiento en grandes albercas.

Estas albercas, colocadas a una cota tal que permita el riego de la huerta por inundación regulada por surcos y

arquetas, algunos están datadas en el siglo XVIII y aún están en funcionamiento. Son construcciones de unos 7 m. x 7m. en planta y unos 2m, de fondo bastante rígidas y estancas -a pesar ser hechos con los materiales tradicionales de la época- como para que hayan aguantado siglos sin fugas e incluso, hayan servido de fundamento de muros de contención o construcciones auxiliares agrarias como cuadras y barracas.

A partir de los años cincuenta del siglo XX, con los cambios de la estructura productiva del pasado y la progresiva urbanización de la población, se produce una fuerte recesión en las explotaciones agrícolas, que se manifiesta con el abandono de las viñas, el suelo de las cuales se fue recuperado por el bosque -ahora de pinos- cuando no era ocupado por las urbanizaciones. Actualmente, sin embargo, con las nuevas técnicas de riego por aspersión y goteo, y con los fertilizantes aplicables a este buen tipo de suelo y de clima, en algunos casos se ha recuperado el proceso de parcelación agraria y de explotación de las partes altas , correspondientes a antiguas viñas que habían quedado baldías.

Las modernas técnicas agrícolas, sin embargo, también conllevan el empleo intensivo del suelo con invernaderos, y no se puede evitar la consolidación de la imagen del territorio dominada por sus cubiertas de plástico. A pesar de la evidencia de este potencial agrícola de futuro, no tenemos noticia de otras actuaciones públicas en suelo agrario que no sean la apertura del "Camino de las Aguas", al final de los 70 y la reapertura y el ensanchamiento, la 1986, del viejo camino del Morbo, rectificado, que se explican en el capítulo correspondiente a actuaciones en infraestructura viaria.

En cualquier caso, ninguna de estas actuaciones se hizo para fines agrícolas pues una era para el paso de la tubería del agua y el otro para la del gas.



- Campos con invernaderos-



- Casa de payés, con la alberca i las cuadras

Las huertas de las partes bajas, a pesar de la apreciación de los terrenos de regadío, son las que menos escaparon a presión de la demanda residencial y turística desde los años cincuenta. No olvidemos que todas las actuaciones más extensivas de vivienda, hoteleras, residenciales y aun industriales, se hacen sobre las mejores antiguas huertas de la Villa.



- Huertas en el Rial del Bareu, en los años 80.-

3.5.2.- LOS CAMPINGS

Sin embargo, las huertas, no sólo han sido desplazadas por las áreas urbanas; los campings han jugado también en Arenys de Mar, un papel decisivo en estos desplazamientos.

El fenómeno de los campings en Arenys de Mar es contemporáneo a las primeras urbanizaciones. Tenemos documentación de pequeños campings en el Sapí -Campings El SAPI 1957. –

y en el rial del Bareu -Campings Relax en “Cal Marqués” y Camping TT en Can Vilaplana-, hoy, lógicamente, inexistentes. Pero la zona de campings por excelencia es el paraje del Cabaió, a ambos lados de la carretera N.II, donde los campings desplazaron todas las huertas, mientras que ellos -con la excepción del camping La Estrella - no han sido desplazados por las urbanizaciones ni por los conjuntos de apartamentos.

El régimen jurídico del suelo ocupado por nuestros campings, en el planeamiento general del 82, era casi siempre, el de Suelo Urbanizable No Programado, pero el hecho es que los sectores que ocupan son a veces piezas importantes para la unidad y continuidad de la red viaria de la población. El hecho de que, como campings, disfrutaran del régimen de los suelos rústicos y por tanto, no estuvieran obligados a ningún tipo de carga urbanística, ni siquiera la cesión del sistema viario planeado que los afectaba, hace que, en algunos casos constituyeran una barrera contundente, para el acceso a las áreas rurales del interior del territorio municipal.

3.5.3.- ACTUACIONES DE TIPO MEDIOAMBIENTAL

La legislación, la ciencia y la propia cultura medioambiental, tal como la entendemos hoy, no entra en el urbanismo que estamos tratando hasta prácticamente los años 90. No debe pues de extrañar que las actuaciones que encontramos en nuestro ámbito de estudio sean pocas y, las más visibles, ligadas a actuaciones en urbanización y grandes infraestructuras, como resultados de los correspondientes estudios de impacto ambiental.

Muchas de ellas, las más urbanas, debido a ser actuaciones "por pasiva", y de su limitación espacial, tal como hemos visto al estudiar las urbanizaciones, no siempre sus resultados medioambientales han compensado la distorsión en la trama urbana que han provocado. Lo hemos visto al estudiar la urbanización de "Hort del Bisbe", con el rial del SAPI "-cuyo paseo de ribera no tiene continuidad por arriba ni por abajo- y la del" Canyadell "con el rial del mismo nombre, cuyo último tramo , queda torpemente entubado para cruzar, de cualquier manera, la carretera, su vial lateral y la doble vía.

Otra cosa es el caso de los cortes de los cerros en los márgenes de la autopista. Su reforestación denota que obedece a un proyecto bastante cualificado, pero éste, siempre dentro del ámbito de los cortes planos que definieron geométricamente la superficie de expropiación para la actuación. Efectivamente, sus límites, quedan perfectamente delineados sobre el terreno por las cunetas de interceptación de las escorrentías de las colinas.

Entiendo que, los proyectos de restauración del medio natural, agredido en estas actuaciones de gran impacto, no se deberían limitar a la simple reforestación, por cuidadosa que sea ésta. Tarde o temprano se tendrá que plantear que hay una restauración del paisaje en un sentido más amplio, es decir, rehaciendo también la orografía modificada, armonizando las nuevas formas y pendientes del terreno, con las de los terrenos que permanecen no alterados. El mantenimiento de la vegetación de los cortes de las peñas se hace actualmente con el simple desbrozado de especies intrusivas que ayude a la extensión de vegetación autóctona que se haya ido formando.

Otras actuaciones de interés -en este caso, "periurbanas" - han sido las de mantenimiento y puesta en valor de la red de riales, y las de recuperación de la vegetación autóctona en las dunas de las playas mediante tamarindos y pinos piñoneros

3.5.4 .. LAS NUEVAS ÁREAS FORESTALES.

Es suficientemente conocido que todos los suelos que estamos estudiando –y en casi todo el mundo urbanizado- en un principio eran bosque. La acción del hombre, transforma estos bosques en tierras de cultivo -primero, las llanuras bajas, después, todas- sea por el valor de la madera, sea para obtener suelo agrícola. A partir de un centro urbano en crecimiento, su periferia agrícola se transforma en industrial. Más adelante, en residencial y, por último en comercial y de equipamientos urbanos.

En territorios con tensión urbanizadora como el nuestro sólo se salvan de este proceso losl "parques públicos" que, hasta ahora, siempre se han entendido -y legislado- como algo urbano. Solamente los grandes parques naturales y sus corredores se entienden todavía como suelos públicos del suelo No Urbanizable. Cuesta encontrar la escala intermedia que Arenys necesitaría.

Hoy, hemos visto como en aquel término municipal deforestado del Arenys de los año 40, todos los suelos no urbanizados y los escasos agrícolas que quedan con viabilidad económica, vuelven a ser -o están volviendo a ser- bosques. Comienzan avanzando los pinares que poco a poco van dando paso a los encinares.

Los nuevos bosques paisajísticamente bien situados, que se encuentran cerca de áreas urbanizadas, por mucho que sean de propiedad privada y estén calificados como explotaciones forestales o agrarias, actúan de hecho como "parques naturales públicos" por el abandono de sus propietarios debido a que, hoy, no tienen otro valor económico que las expectativas urbanísticas que pueda tener su ubicación.

Los parques naturales a pequeña escala, tanto por sus funciones ecológicas como, incluso, recreativas son hoy imprescindibles en nuestro territorio. Pero, a pesar de las diferente crisis que el sector inmobiliario cíclicamente ha tenido, y el que la legislación urbanística actual permita tasar estos suelos -generalmente "no urbanizables" - a precios tan bajos como serían los del suelo rústico sin ninguna expectativa, nunca se ha hecho en Arenys de Mar una actuación de adquisición de suelos rurales para destinarlos a Parque Natural Público. Incluso, los intentos que reiteradamente se han ido haciendo para la adquisición de la colina de la Torre de “els Encantats” -primero por parte de la Diputación y últimamente por parte del Ayuntamiento de Arenys de Mar- no eran tan por su interés en los suelos forestales como por la cantera arqueológica y por la propia torre

3.6.- LAS ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS.

No sería útil, a los efectos de este trabajo, clasificar las actuaciones del que hoy, en el lenguaje urbanístico, llamamos equipamientos, sólo en función de su uso, ya que este a menudo cambia en el tiempo para un mismo edificio o instalación. Tampoco lo sería clasificarlas según su titularidad -pública, privada o comunitaria-, ya que esta titularidad nos dice poco de la función colectiva real del equipamiento.

Para ver como las actuaciones destinadas a equipamientos, inciden en la estructura y la forma urbana de Arenys de Mar, lo que si habrá que hacer es que nos fijemos, sobre todo, en si se trata de actuaciones asentadas en el casco antiguo de la población o bien en el cinturón de fincas de instituciones decimonónicas que la rodeaba.

3.6.1.- LAS ACTUACIONES DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS EN CASCO ANTIGUO.

De las actuaciones para equipamientos colectivos en el casco antiguo, las más antiguas son, lógicamente, las que corresponden a edificios históricos de los que ya hemos tratado al hablar de la formación de este núcleo, si bien, muchos de ellos, han experimentado muchos cambios de uso -y de forma a lo largo del tiempo.

Hay que decir, que los primeros equipamientos colectivos, consustanciales a la formación de la Villa, en el siglo XVI, fueron, sin duda, las fortificaciones y torres de defensa que hemos estudiado en el punto correspondiente .. La "defensa" como primer uso de equipamientos, no era incompatible con los demás; al contrario. La Universidad del Poblado de Mar, tenía la sede en una de las torres de defensa -la Fortaleza - y la iglesia y las casas más nobles de la Villa, estaban fortificadas.

Hagamos ahora, pues, un repaso de los equipamientos del casco antiguo de la villa:

A) EL TEMPLO Y LOS CENTROS PARROQUIALS.-

Si bien el conjunto del templo parroquial con sus históricas capillas anexas, constituye el equipamiento religioso por excelencia, si bien, dada la escasa diferencia entre la vida pública civil y la religiosa de siglos pasados, hay también que hacer una lectura de equipamiento históricamente comunitario, defensivo, etc. hasta el punto de que, hoy -habiendo sido declarado monumento nacional en su día- constituye el edificio emblema de la Villa y su historia

Como todos estos templos parroquiales -también las catedrales- su histórica estructura funcional podemos leerla hoy como auténtico "urbanismo edificado" pues su gran nave central constituía una gran plaza cubierta -el centro simbólico de la población- definida por las capillas laterales –santuarios de los diferentes gremios e instituciones de la villa- presidida por la capilla mayor central y con el portal principal flanqueado por las dos torres: la de "comunicaciones" de la época -horas, conmemoraciones, convocatorias, alarmas-, el campanario y la de "protección" espiritual del término municipal -bendiciones, conjuras-, el “Comunidor”,.



- Rectoria – “Casalet”.-

El templo parroquial es, de hecho, un conjunto arquitectónico exento que no tiene dependencias residenciales, administrativas, sociales ni culturales no litúrgicas. Pero hay dos centros cercanos dependientes de la Parroquia. Uno es el conjunto formado por las dos casas de un solar –hoy de nuevo agregado- de los que iban de la calle de la Iglesia en la Riera. La casa con fachada a la calle de la Iglesia es la actual Rectoría y la de la Riera el llamado "Casalet".

El otro centro es el Casal Parroquial - situado al rial de Sa Clavella, cerca de la iglesia - con un edificio construido en los años sesenta, que hoy se utiliza, entre otras cosas, como cine su sala grande con entrada por rial de Sa Clavella y como sala de actos sociales y culturales la de la planta baja con entrada por la calle del Bonaire.

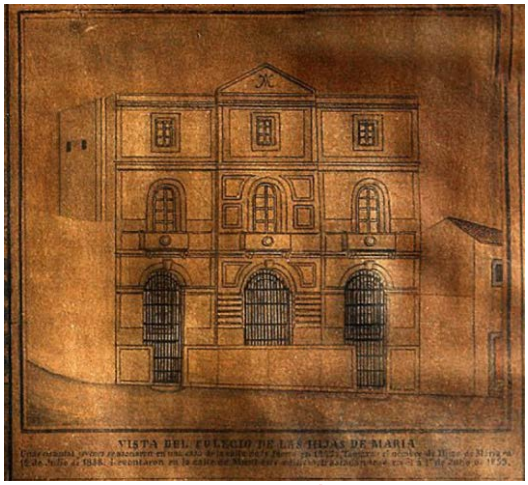
Otro centro social confesional del casco antiguo, es el "Casal de Juventud Serfica", vinculado al convento de los Capuchinos. Inicialmente había estado en la esquina de la calle de la Iglesia de la Riera y, tras la guerra civil ocupó el antiguo hospital de San Jaime, donde hoy tenemos el Museo Marés de las Puntas. Su local actual, está situado en el edificio del último tramo de la calle de la Torre. y ocupa las plantas bajas, obtenidas por el mecanismo de la permuta pues, el edificio, fue construido en su solar -adquirido por "els seráfics" en los años cuarenta en los que hemos llamado "terrenos de Can Pi".



- Casal Parroquial.-



- “Els Seràfics”.-



- Dibuix de “Les Escolàpies” al planol de 1858.-



- Façana de “Les Escolàpies”.-



“Teatre Principal”

B) LAS ESCOLAPIAS

Como veremos en el próximo punto, todos los conventos y escuelas de Arenys de Mar se sitúan, durante el siglo XIX, en la corona que cierra el casco antiguo. El colegio y convento de "Las Escolapias" constituye, en cierto modo, una excepción, porque está en una posición más céntrica -se encuentra en la subida de la calle de Amunt, entre la calle de en Cantalagrella -hoy Escolapias- y la del Tossol. El edificio actual es de los años setenta y del viejo sólo se conserva la fachada principal. Hoy es convento, guardería y casa de encuentros, pero había sido un importante colegio de chicas.

C) EL ACTUAL CONJUNTO MUSEISTICO.-

Se trata del conjunto compuesto, en primer lugar, por el edificio del antiguo "Hospital de San Jaime", del 1772[1], el cual, después de haber acogido durante la posguerra, como ya se ha dicho, el "Casal de Juventud Seráfica" - , hoy es el "Museo Marés de las Puntas" al tiempo que contiene buena parte del Museo Fidel Fita de Historia de la Villa.

En segundo lugar tenemos, en la otra esquina de la calle de San Jaime -hoy calle Frederic Marés-, el "Museo de Minerologia" .ubicado en el recuperado edificio de Can Baralt, que, como ya se ha dicho, había sido el primer "Estudio de Pilotos"

D) EL "TEATRO PRINCIPAL"

Junto al edificio anterior, tenemos el que vuelve a ser "Teatro Principal", tras haberlo sido en el siglo XIX y haber sido construido para esta finalidad. En el siglo XX, el edificio fue sede de la "Sociedad Coral La Esperanza" y, en los años 50, fue completamente reformado y adaptado como cine. A finales de siglo, fue recuperado por el Ayuntamiento y restaurado y rehabilitado como teatro según proyecto de los arquitectos Badosa y Doñate.

[1] Segons la data de l'arcada del portal

E) EL ATENEO Y EL CASINO.-

Los dos centros cívicos, ya históricos, independientes de otras instituciones eran el "Ateneo Arenyenc" y la sociedad "Gran Casino", ambas en el casco antiguo, en el eje del antiguo camino real, uno a cada lado de la Riera.

El antiguo edificio del Ateneo, ocupaba un solar grande de los que iba de la calle Ample hasta el paseo de Mar. En 1959 fue ampliado por el nuevo edificio, con la agregación de un solar de "cós" vecino.

El "Casino Industrial" ocupó el edificio de la plaza de Flos y Calcat -popularmente plaza del Casino- con esquina en la calle de'n Riera. Cesó su actividad y fue derribado a finales del siglo XX



- L'Ateneu el 1957.-



- L'Ateneu avui.-



- El Cassino, abans del seu enderrocament.-



- L'esfondrament de la Sala Mercè en la nevada de 1062.-

F) LA SALA MERCÉ

En el patio del edificio del que fue "Can Milans de la Riera", en el siglo XIX se construyó el "Teatro Sala Merced" que en el siglo XX se adapta como cine transformando, en los años 50, los bajos el edificio histórico en café bar.

La sala, se hundió con la nevada del 62 construyendo en ella a su vez un nuevo cine que se mantuvo activo hasta la crisis del sector de los 80, durante los cuales se derribó todo y se construyó el edificio actual, que es de viviendas con los bajos y el entresuelo comerciales.

G) EL AYUNTAMIENTO Y LOS JUZGADOS VIEJOS.-

El conjunto formado por los edificios históricos del antiguo "Hostal" y el "Forn de Puja" -explicados en el lugar correspondiente-, y que conforman la actual plaza de la Villa, después de haber sido cuartel pasaron a contener los Juzgados de Distrito -con la cárcel y la Casa de la Villa.

En las reformas hechas en el conjunto, durante los años cincuenta, se instalaron en el también la "Biblioteca Popular Fidel Fita" -dependiente de la Diputación- y el "Museo Municipal" del mismo nombre -posteriormente desmantelado para ampliar biblioteca- y el "Archivo Histórico".

Los años 80, cuando los Juzgados fueron trasladados al nuevo edificio de al lado del entonces Convento de las Clarisas, su espacio fue aprovechado para ampliar el Ayuntamiento y el Archivo Histórico -que entonces pertenecía a la Red de Archivos de la Generalitat-.



- El Ayuntamiento y el Archivo Histórico.-



- La Bibliteca.-

H)“LA BIBLIOTECA”

También en los años 80 el Ayuntamiento adquirió para ubicar la Biblioteca Pública "Fidel Fita" -y el "Centro Documental Salvador Espriu" -, el edificio del siglo XIX del rial de Sa Clavella, -antes dicho Can Juncosa o Cal Moro-, que había sido adaptado como hotel durante los años sesenta del siglo XX.

I) EL "SINDICATO DE AGRICULTORES"

Es bien seguro que habremos olvidado muchas actuaciones de equipamientos hechas a lo largo del tiempo en el casco antiguo, pero en todo caso interesa no dejar de mencionar edificios tales como el del antiguo "Sindicato de Campesinos", del arquitecto César Martinell, 1947 -que en su día acogió los ambulatorios de la Seguridad Social y de la Alianza,



- l’antic Sindicat de Pagesos.-

3.6.2.- ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS MONUMENTALIZADOS DISTORSIONADORES DEL TEJIDO URBANO

Dentro de los equipamientos del casco antiguo, desde el punto de vista urbanístico que nos ocupa, merece hacer una reflexión sobre un par de actuaciónes en equipamientos, del siglo XX, que distorsionaron el viejo tejido urbano donde se insertaban. Es el caso de la plaza del mercado y la del conjunto del "Calisay"

Así, hemos visto en el capítulo correspondiente como las primitivas actuaciones de "mejora urbana" consistían en abrir calles para racionalizar y dar continuidad al tejido urbano existente. Era el caso de la calle de la Revolución y del Paso Bajo Estudios

Pero no siempre ha sido así: Hay actuaciones -a veces de equipamientos monumentalizados- que por precisar unas superficies de suelo de una escala superior a la de las parcelaciones de la trama urbana histórica, acaban degradando esta, En Arenys de Mar, es el caso de la Plaza del mercado.-

A) LA PLAZA DEL MERCADO.

Vale la pena que hagamos un poco de historia de la transformación de los mercados públicos en nuestro país.



- La plaza del mercado de Vic.-

Como todos sabemos, históricamente, los mercados se hacían en las plazas o calles céntricas más anchas del pueblo. De ahí este sinónimo popular de ir a la plaza e ir al Mercado.

En Arenys de Mar, no obstante, desde el siglo XVIII, el verdadero centro no era una plaza sino la Riera. Era, pues aquí donde se hacía -se hace- el mercado.



- "La Porxada" de Granollers.-

Siempre había habido una vocación urbanística de proteger los mercados de las inclemencias del tiempo. De ahí las plazas porticadas en su perímetro -muchas de origen medieval cuando la tecnología no permitía todavía cubrirlas con soluciones constructivas permanentes. Pronto encontramos, sin embargo, cubiertos exentos o "lonjas" en medio de las plazas, aunque con arquitectura de piedra y madera, como es el caso de la "Porchada" de Granollers de 1587.

Es sin embargo con la eclosión de la arquitectura del hierro de la segunda mitad del siglo XIX que los mercados se cubren.

A veces -sobre todo cuando se actúa en las operaciones urbanísticas de los nuevos ensanches o las contundentes reformas interiores de los núcleos de las ciudades, tan propias de la época- se hace un nuevo edificio exento rodeado de calles. Son el caso de la mayoría de los mercados

decimonónicos del ensanche barcelonés -el del Born, el de San Antonio, el de la Concepción, el del Ninot, etc.- o, en Mataró el de la plaza de Cuba.



- El mercado de Sant Antoni de Barcelona.-



La plaza i el mercado de La Boqueria de Barcelona.-

Pero cuando el mercado no corresponde a un nuevo edificio hecho en un ensanche de la ciudad ni en una reforma contundente de la antigua trama urbana del entorno de la plaza donde se hacía dicho mercado, la actuación consiste en simplemente cubrir la plaza , manteniendo abierta la trama urbana existente.

Hay muchos ejemplos de esto, pero por la proximidad, nos puede interesar particularmente el caso del barcelonés mercado de la Boqueria.

El mercado de la Boquería procede de un vacío urbano en la trama del Raval barcelonés junto a la Rambla y que durante el siglo XIX primero se quiere convertir en una plaza porticada de estilo neoclásico, adosando a las fachadas un porche de altas columnas y cubierta con bóvedas o vigas -según el tramo, que no se llega a terminar por que antes se decide ya cubrirlo todo con una estructura metálica como los demás mercados municipales pero manteniendo la plaza abierta al tejido de calles y callejones que componen la trama urbana a la que pertenece.

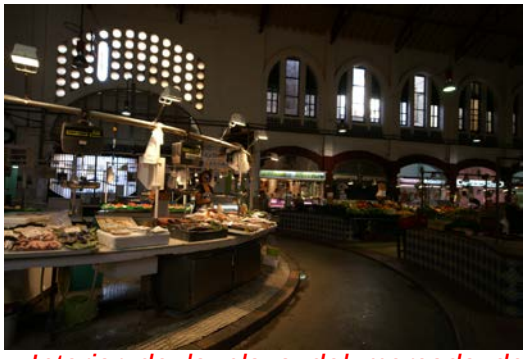
Las tiendas de las calles y callejones y las paradas del mercado, se suceden sin solución de continuidad.



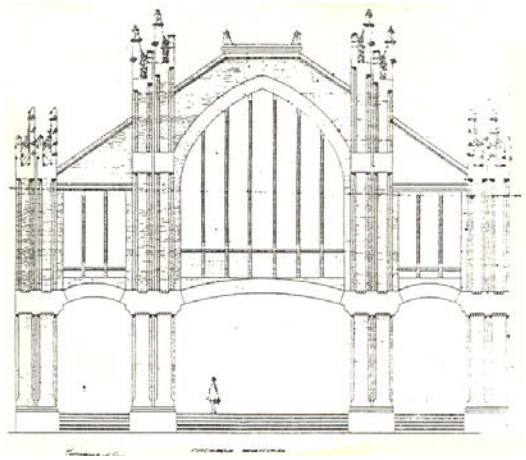
- El mercado de Arenys y la Riera.-



- La calle de les Margaritas, cortada por el edificio del mercado.-



- Interior de la plaza del mercado de Arenys de Mar.-



- Plano de fachada del proyecto del mercado de 'Ignasi Mas.-



- Façhada del Mercado de Arenys de Mar.-

En Arenys de Mar, el mercado se mantiene en la Riera hasta que en los años 20 del siglo XX se decide hacerle un edificio. Se elige como solar lo que entonces era el cine "Dorée" y la casa de al lado, que llegaban hasta la calle de las Margaritas, así como las casas del otro lado de dicha calle, que llegaban hasta la peña.

Así, la calle Margaritas cruzó y dio el acceso rodado a la nueva Plaza y marcó las pautas del proyecto, pues el nivel del suelo del mercado fue el del nivel de la calle de las Margaritas y en el centro de la Plaza dicha calle conformó lo que hoy llamaríamos una "rotonda", en la que se ubicó "corro del pescado" por ser el lugar más oreado. Hay que recordar que entonces -antes del frigoríficos- el pescado, la carne y la verdura, siempre se ubicaban concentrados en lugares -e incluso en mercados- diferentes y segregados. Es esto lo que explica su todavía actual ordenación de los puestos.

El edificio de la Plaza del Mercado de Arenys de Mar, pues, sería -dentro los ejemplos antes explicados- más del tipo de una plaza urbana cubierta, que de un edificio cerrado.

Sin embargo, una cubierta, protege de la lluvia, y poco más. Pronto se va, a poner de, manifiesto que los vientos y las corrientes de aire frío que comportaba las tres fachadas abiertas del edificio -las dos de las Margaritas y la de la Riera eran un gran inconveniente. Por ello, el edificio, poco a poco se fueron cerrando. Primero por la calle Margaritas, con vidrieras metálicas que se cerraban en invierno -y las noches- y luego, por las tres puertas del atrio que da a la Riera, con unas vidrieras de madera que se desmontaban en verano restando entonces cerradas sólo por unas rejas de ballesta.

La calle de las Margaritas quedó, pues, cortada por la mitad, si bien hasta los grandes cambios del país de los años 60 no se resintió demasiado, ya que las puertas del mercado estaban abiertas cuando convenia y los carros y carretillas para las mercancías no

tenían las necesidades de los actuales coches y camiones.

La histórica calle de las Margaritas, que fue la matriz del lado este de la Riera - como el de la Iglesia lo fue por el lado oeste- y que permaneció hasta bien entrado el siglo XX, como una calle viva, rica de pequeños comercios, talleres y "fabriquillas", gracias en buena parte a la presencia del mercado, se le ve hoy con una marginalización comercial-urbanística. que no le corresponde, debido a la obsolescencia por la forma del cierre de su paso por este mismo mercado.

Arquitectónicamente, la Plaza Mercado de Arenys de Mar, es un magnífico edificio proyectado por el arquitecto Ignasi Mas en 1925, en un estilo que podríamos llamar modernista tardío, en el que vemos cómo, durante su construcción, en 1928, ya incorporan elementos "art-deco" como los pináculos que sustituyen los modernista-historicista inicialmente proyectados.

Es, pues un edificio bastante valioso e interesante como para que en cualquier proyecto que se haga, para su modernización, se mantengan todos sus elementos arquitectónicos y espacios que lo caracterizan. No es pues casual, que el Plan General de 84 el calificara la parte por donde atraviesa la calle Margaritas como sistema viario, y que, el edificio, esté catalogado por el también vigente Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico.

En el momento de escribir este trabajo, no se ha hecho todavía la necesaria Remodelación para la puesta al día de la Plaza Mercado de Arenys de Mar. Para hacerla, lo primero que debería contemplar es, pues, la recuperación del paso de la calle de las Margaritas y no verlo no como un inconveniente sino como un importante activo para su identidad y dinamización si se hace con un correcto diseño arquitectónico-urbanístico.

B) EL CALISAY

Como ya se ha explicado en el capítulo correspondiente, la construcción de las Destilerias Mollfulleda - "El Calisay"- en la finca donde hasta el siglo XIX hubo el Molino de Arriba, impidió la continuidad de las calles de la trama urbana donde se insertó. El actual conjunto son unos edificios del arquitecto Cesar Martinell, adquirido por el Ayuntamiento en los años 90 para convertirlo en centro social y cultural. de la Villa



- El “Molí de Dalt” al plànol de 1858.-

3.6.3.- LAS ACTUACIONES DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS EN EL ANTIGUO "CINTURÓN DE CONVENTOS Y DE INSTITUCIONES"

El casco antiguo de Arenys de Mar, con su característica forma de delta, desde el siglo XIX que estaba rodeado por una franja de fincas -inicialmente rústicas- que contuvieron los asientos de las instituciones religiosas y sociales más extensivas, propias de aquel siglo y típicamente periurbanas.



- El antiguo "cinturón de conventos" y de instituciones.-

El papel atípico de las fincas de estas instituciones en el mercado del suelo -por sus iniciales reticencias a entraron el juego del desenfrenado mercado inmobiliario de la época expansiva- hizo que los crecimientos de la población de los años 50, se produjeran saltando este cinturón y dejando un vacío urbano que el planeamiento de los 80 sólo redujo donde había que dar continuidad al tejido urbano -especialmente en lo que afecta al sistema viario-.



- Portal del "Cementiri de Sinera".-

Este cinturón -que se sitúa en las colinas que hacen de molde al delta del núcleo antiguo-, va del mar al mar con muy pocas discontinuidades y contiene, de poniente a levante, los siguientes equipamientos:

A) EL CEMENTERIO.

Se trata del "Cementiri de Sinera" tan cantado por el poeta Salvador Espriu y donde éste esta enterrado. Construido en 1864, según proyecto del arquitecto Elies Rogent, y ampliado en 1893, contiene exquisitos panteones decimonónicos y esculturas suficientemente conocidas de Llimona y de Vallmitjana así como de otros escultores, algunos locales, como Juan Barrera.

Hoy es un cementerio municipal -laico- pero había sido -como casi todos- confesional católico, por lo que

en 1877 se hizo al lado el "Cementerio de disidentes" donde estuvo enterrado Cassà hasta que se mudó su tumba al recinto principal -reduciendo-la, eso sí,de volumen, -. .

Lo caracteriza su vista al mar desde el portal y es una buena pieza de arquitectura. El emplazamiento corresponde al lugar donde ya, antes, había habido la antigua ermita de la Piedad



- *Vista al mar des de el portal.-*



- Ortofoto del cementerio i su entorno actual.-

En los años 90 se realizó una importante ampliación -según proyecto de los arquitectos Badosa y Doñate- por lo que era la parte trasera abriendo el bloque de nichos de cierre del cuarto nivel y prolongando el cementerio con un quinto nivel, y también con dos cuerpos laterales por poniente.



- Panteones con esculturas de Llimona y de Vallmitjana.-



- *Escultura de Llimona.-*

Dado que estaban realizadas las urbanizaciones de los sectores del entorno -Hort del Bisbe, Camino de Can Quintana, etc.- esta nueva plataforma en forma de plaza constituye la nueva entrada del cementerio pues contiene, entre otras cosas el edificio del tanatorio.

También se ubicó en este nuevo recinto el "Monumento a los Caidos" -del arquitecto Cèsar Martinell "-reduciendo-lo de altura y de anchura- que había estado, hasta la época

democrática, en medio de la Plaza de la Iglesia.

Tal y como ya se ha explicado al hablar de las actuaciones de vivienda social, el paisaje del entorno del "Cementerio de Sinera" fue muy dañado por la última hilada de bloques del grupo de viviendas Sant Elm y, especialmente, por el impacto visual de su depósito de aguas que, finalmente, se derribó. Este problema de visuales, sin embargo, se ha vuelto a dar con la construcción de los edificios más cercanos al cementerio de la calle Llimona.

B) EL COLEGIO CASSÀ

Este centenario colegio, es de un patronato y estuvo destinado, desde sus orígenes a la enseñanza. Hasta hace poco, fue un colegio parroquial y, antes había sido llevado por los "Hermanos Gabrielistes". De ahí su nombre popular de "Los Hermanos"

La finca tiene su entrada por la calle de “Sant Pere el Més Alt”, y fue ampliada en los años 70 hasta la carena, junto al cementerio, para la provisión de patios suficientes.

El edificio antiguo es de 1903 y en los años 80 fue ampliado, según Proyecto y Dirección de "Despatx d’Arquitectura y Urbanisme SL" en dirección a la peña construyendo un nuevo cuerpo de edificio que dejó el gran patio de abajo en forma de claustro



- El patio interior despues de l’ampliación.-



- Fachada del Col·legi Cassà.-

C) VILLA BETANIA.

Esta institución religiosa -antes conocida popularmente por "Les Xurigueres" - es actualmente de tipo residencial-geriátrica, y es regentada por una comunidad de monjas francesas - las Hijas del Corazón de María de Bogue -desde el 1909.

La antigua finca de “Can Xoriguer” ha tenido a lo largo del tiempo varias segregaciones. La primera -con frente del Rial de Sa Clavella- fue para el grupo de viviendas sociales promovido por el Patronato de Viviendas Santa María.

También fue importante la segregación realizada en su día, en la parte alta de la finca, para la ampliación del Colegio Cassà que antes hemos mencionado,

Otro segregación, más tardía pero también debida al crecimiento urbanístico de la Villa, fue, en los años

80, para la apertura y urbanización de la calle de Joaquim Ruyra que dio, para esta parte del casco antiguo de Arenys, salida a la Riera por la calle del Hospital.

La última segregación, ya ha sido la correspondiente a la permuta que permitió la operación de rehabilitación del edificio histórico y su ampliación con un nuevo edificio. Todo ello también realizado según Proyecto y Dirección de "Despatx d'Arquitectura y Urbanisme SL"

El edificio histórico, se encuentra alineado en la calle de San Rafael. y el nuevo se construyó -como en el caso del Colegio Cassà- hacia la peña -en paralelo al edificio histórico- con el cuerpo de comunicaciones verticales transversal a los dos cuerpos de edificio que dejan entre ellos un gran patio interior central, con terrazas a diferentes niveles.



- "Vil·la Betània", edificio antiguo.-



- Edificio de la ampliación de "Vil·la Betània".-

Así, el conjunto resultante fue una residencia geriátrica de unos 80 residentes con las dotaciones propias de una residencia geriátrica moderna, además de, dada su confesionalidad, una capilla y las estancias de la comunidad religiosa.

D) LA ZONA DEPORTIVA

MUNICIPAL.-

En la vertiente del rial de Sa Clavella del Sector "Hort del Bisbe" entre la antes mencionada finca de Villa Betania y la del antiguo "Orfanato Vilardell", encontramos la zona deportiva municipal "Fondo de las Creus".

Procede de la antigua finca de Can Quintana o "Hort del Bisbe" y la primera segregación de la finca matriz fue para el asentamiento del campo de fútbol que si bien de hecho ya se hizo en los años 30, no se regularizó hasta la época de los ayuntamientos de la democracia.

Con posterioridad, se ha ampliando hasta la carena, primero construyendo, descubiertos, la Piscina Municipal y el Pabellón Deportivo.

En 1983 se cubrió la pista formando el primer pabellón deportivo y posteriormente se hizo lo mismo con la piscina. A pesar del buen funcionamiento de estos equipamientos, construidos durante la década de los 80, el conjunto sufría de la falta de una ordenación previa -especialmente en lo que respecta a los accesos- que no se pudo corregir, hasta que no se realizó la actuación del "Hort del Bisbe" que, además de ampliar sustancialmente el ámbito del complejo deportivo, lo rodeó del sistema viario necesario para la integración de este equipamiento en la trama urbana de poniente del casco antiguo de Arenys de Mar .

Dentro del nuevo ámbito del complejo, se construyeron los nuevos edificios que completaron, articularon y pusieron al día las instalaciones preexistentes si bien sin tener en cuenta -como demasiado a menudo pasa en Arenys- el fuerte impacto visual que tienen, estos edificios de la carena de los cerros, en el paisaje urbano de la población.



- El Campo de Futbol en los años 80.-



- La Piscina en los años 80.-



- El Pavellón deportivo en los años 80.-



- La zona deportiva "Fondo de les Creus" hoy-

E) EL ANTIGUO ORFANATO VILARDELL Y LA INSTITUT.-

La finca de Orfanato Vilardell además del antiguo edificio rehabilitado para casa de colonias y de los nuevos edificios de la guardería Maricel, contiene, hoy el Instituto de Bachillerato "Tres Turons", con sus instalaciones y el espacio libre público, de su frente, llamado Pinar del Instituto, que lo separa del pabellón deportivo.

Todo ello constituye una de las primeras actuaciones urbanísticas realizadas en los primeros 80 dentro del marco del planeamiento general que entonces se estaba redactando. Así, las cesiones gratuitas de suelo de titularidad pública (Instituto y zona verde) fueron compensadas con la actuación de casas en hilera del "Fondo de las Creui" - rial del Sapí, ya mencionada.



- El Instituto en los años 80.-



- La guardería Mar i Cel.-



- El antiguo Orfanato Vilardell.-



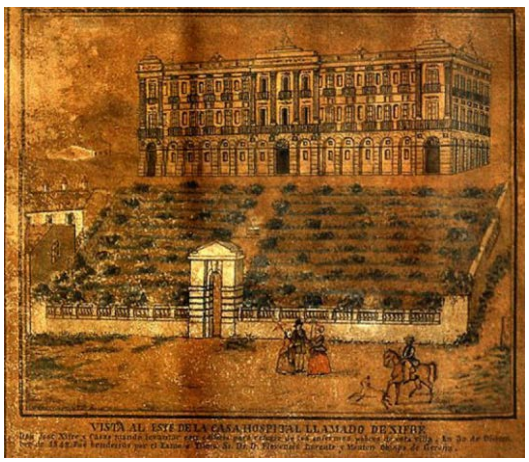
- La operación urbanística del Vilardell, hoy.-

F) LA ANTIGA FINCA DEL XIFRÉ.-



- El edificio Xifré des de la Riera, en los años 80.-





- Dibuix de les dues cares de l'edifici Xifré al plànol de 1858.-



- La finca del Xifré a principios del siglo XX.-

Esta finca, que originariamente iba de la Riera al rial de Sa Clavella, la preside el magnífico edificio de 1845 que fue el "Hospital Xifré" y que después de haber contenido el "Frente de Juventudes", los primeros tiempos del franquismo, el "Albergue Internacional" después, y más adelante varias instituciones de enseñanza, sigue en el momento de escribir este trabajo sin haber encontrado un uso definitivo para él, suficientemente adecuado a su monumentalidad urbanística y arquitectónica. [1]

A comienzos del siglo actual se ha construido un aparcamiento subterráneo bajo los jardines, remodelando éstos.

(113) [1] Toni Miquel. rev. A.V.P. n.491 "El Xifré, una solució urgent".

Las segregaciones que se han hecho de esta finca siempre han sido para equipamientos públicos municipales, siendo las más importantes las correspondientes a los dos edificios de enseñanza primaria -con sus instalaciones anexas- del "Collegio Público Joan Maragall ". El primer "Grupo escolar" -con frente a la calle Anna Maria Ravell- es de 1953, muy anterior a las casas de los maestros, de 1960 y el último edificio con frente a Rial de Su Clavella

En los años 80, en el ámbito de esta finca se sumaron las cesiones de suelo público de la Unidad de Actuación de "Can Navidad", para configurar el solar donde se construyó el edificio sanitario del "Centro de Asistencia Primaria "

Detrás de este nuevo edificio permanece el chalet racionalista del arquitecto Josep Lluís Sert construido cuando se le encargó la "Reforma del Hospital Xifré" en 1935[2]



- La finca del Xifré, hoy.-

Junto a los jardines del Xifré, dando frente a la calle de San Narciso -interrumpido por dichos jardines-, tenemos el actual "Hospital Geriátrico" que es regido por un patronato municipal, y del que cuidó la comunidad de religiosas "Hijas de San José ", en Arenys también llamadas "las veladoras ".



- Colegio Joan Maragall: Primer edificio.-



- Colegio Joan Maragall: Segundo edificio.-



- "Centro de Asistencia Primaria".-

También corresponde a esta finca los locales del antiguo edificio de los bomberos -con entrada por la calle del lado del primer grupo escolar-. la central telefónica -en la calle de Anna Maria. Ravell o del Hospital- y el Cuartel de Policía, en la esquina.

Dentro del entorno de este conjunto de equipamiento, en la calle de la Torre se encuentra la Oficina de Correos, situada más arriba del Centro Católico de Juventud Seráfica que ya hemos mencionado

[2] A.H.F.F.



- “Xalet” racionalista de l’arquitecte Sert.-



- L’Hospital Geriàtric.-

.



- Correus.-



- El quarter de la Guàrdia Urbana.-

G) LA FINCA DE “LAS CLARISAS”.-

En la parte baja del rial de las Doedes, junto a la finca del Xifré y de Can Nadal antes mencionadas, encontramos la finca de la que fue "Convento del las Clarisas" con dos segregaciones importantes. La primera, fue la de la parte de arriba -junto al "parque de Lourdes" -, para ubicar el edificio industrial de la "Panificadora". La segunda -en dos etapas- es la del lado de la finca del Xifré para la ubicación de los edificios de los Juzgados. En los años 80, se levanta el primer edificio -del arquitecto Llimona-.con entrada por la calle de Santa Clara -antes Rial de las Doedes- y ya en la última década se construyó el edificio de la parte alta, remodelando todo el conjunto.

Con la adquisición por parte del Ayuntamiento de esta finca de los Juzgados -segregada de la de las Clarisses- para agrandar el área destinada a equipamientos del entorno de "el Xifré", en los años 80, se puso fin a la presión que hubo durante el mandato de algunos ayuntamientos de la época predemocrática, para edificar algunos de estos equipamientos -e incluso viviendas- en los actuales "jardines del Xifré", de conformidad con lo propuesto -no aprobado- en el planeamiento general de los últimos años de la década de los 60 y los primeros de la de los 70

En el momento de escribir este trabajo, el edificio del antiguo convento -alineado al vial de la calle de Santa Clara (final del rial de las Doedes) tras su ensanchamiento se encuentra desocupado en espera de un destino como equipamiento público, adecuado a sus características arquitectónicas.



- La finca de les Clarisses hoy.-

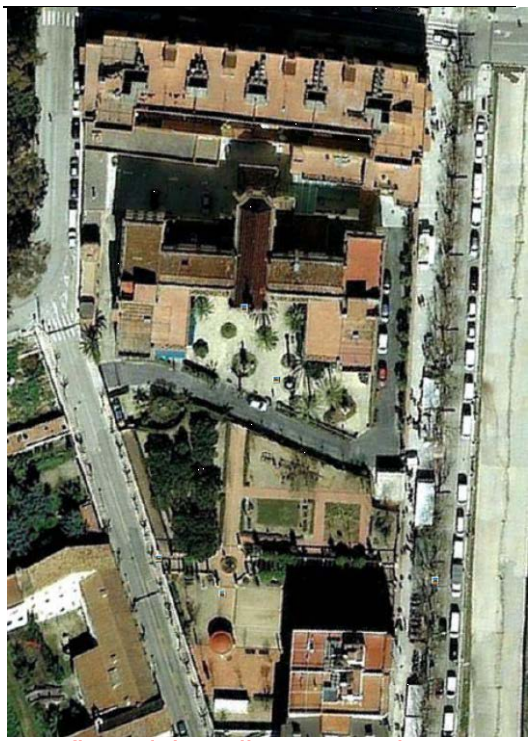


- El convento de les Clarisses.-



- El edificio de los Juzgados de lis años 80

H) EL ASILO TORRENT.-



- La finca del " Asilo Torrent", hoy.-

Entre la finca de las Clarisas, antes descrita, y la Riera tenemos la finca de la institución asistencial "Asilo Torrent" con el buen y bien conservado edificio del arquitecto Antoni Rovira, de 1892. [1].

La primitiva finca ha tenido dos segregaciones para edificación de viviendas, una en cada extremo de la finca. La de la parte alta, como resultado de una actuación del "Patronato de Viviendas Santa María", con frente a paseo del Arcipreste Rigau, y que, además de ser respetuosa con las características de este paseo, da, espalda por espalda, al el edificio del asilo, por lo que hay que considerarla urbanísticamente acertada. No se puede decir lo mismo de la segregación de la parte baja -entre la Riera y el Convento de Santa Clara- que, al venderse a la iniciativa privada para la construcción de bloques de pisos -con poco adecuada tipología edificatoria de "ensanche" prevista en el planeamiento de entonces-, dio origen a la desagradable medianera que preside todavía la finca.

En las últimas décadas, se segrega la parte del edificio y su entorno y en el resto de la finca se construyeron los actuales jardines públicos. El problema de distorsión del paisaje urbano provocado por la mencionada medianera, sin embargo, permanece esperando que la construcción de algún "edificio-tapón" de calidad, o alguna otra actuación adecuada, algún día la resuelva.

E) EL PARQUE Y SANTUARIO DE LOURDES.-

Sobre el Asilo Torrent, entre el rial de las Doedes y el de Sa Clavella, tenemos el parque del "Santuario de Nª Sra. de Lourdes", que ocupa la finca del bien restaurado "Mas Teixonera de las Doedes" y que, si bien es de un patronato de carácter religioso -contiene el Santuario con la gruta artificial, de gusto romántico-, realmente actúa como parque público central de la villa.



- Parque de Lourdes: Gruta del Santuario.-

Está prevista su ampliación por poniente, al sumarse a el las cesiones de suelo público procedentes del planeamiento y urbanización del sector adyacente el día que éste se desarrolle.

[1] Jordi de Mas. rev. A.V.P. n.477-478 "Les Germanetes".

J) EL “FORN DEL VIDRE”.-

Se trata de los locales con fachada en la Riera -más arriba de la finca del asilo- correspondiente al antiguo horno de vidrio -donde hay actualmente los almacenes municipales- que está destinado a equipamientos y que se obtuvo -a la vez que la plaza del interior de la manzani- por efecto de la actuación urbanística del "Forn del Vidre" mencionada en el capítulo correspondiente.



- L’antic “Forn del Vidre”



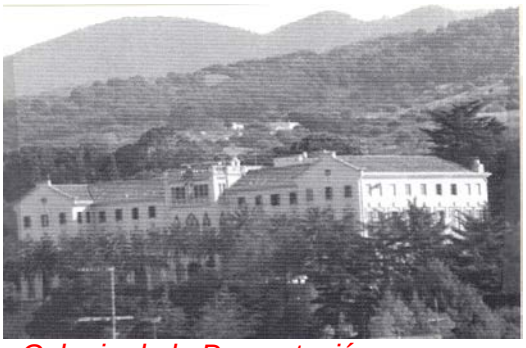
- La finca de l’antic “Forn del Vidre”, avui.-

K) LA "PRESENTACIÓN" .-

Se trata de la gran finca que iba desde la Riera hasta el rial del Bareu, y que contiene el "Colegio de la Presentación" regentado durante muchos años por las Monjas Dominicas –hoy, por las Concepcionistas- con su edificio de principios de siglo, que determina el paisaje del cerro en que está situado

La primera segregación de esta gran finca, fue para el grupo de vivienda social de la calle de San Gabriel que ya hemos mencionado en el punto correspondiente. De esta finca se segregó también toda la parte baja, la que constituyó la manzana de la actuación en bloques aislados de viviendas, característica del margen izquierdo de la Riera -donde hoy se encuentra la Delegación de Hacienda- y que permitió la apertura de la calle Pompeu Fabra hasta la calle de San Gabriel, en el casco antiguo.

Como ya se ha dicho, a pesar de las actuaciones urbanísticas ya realizadas en los Sectores del rial del Bareu, quedan todavía por abrir entre esta finca y la de "els frares", los importantes viales que deben unir los sectores del Bareu - y de levante en general- con los de la parte alta de La Riera, previstos, de una forma u otro-tanto en el planeamiento general actual como en la anterior



- Colegio de la Presentación.-



- Entrada a la finca del Col·legi de la Presentació als anys 80.-



- Finca del Col·legi de la Presentació.-



- Portal de l'església del convent dels Caputxins.-



- La finca de "els Frares" hoy



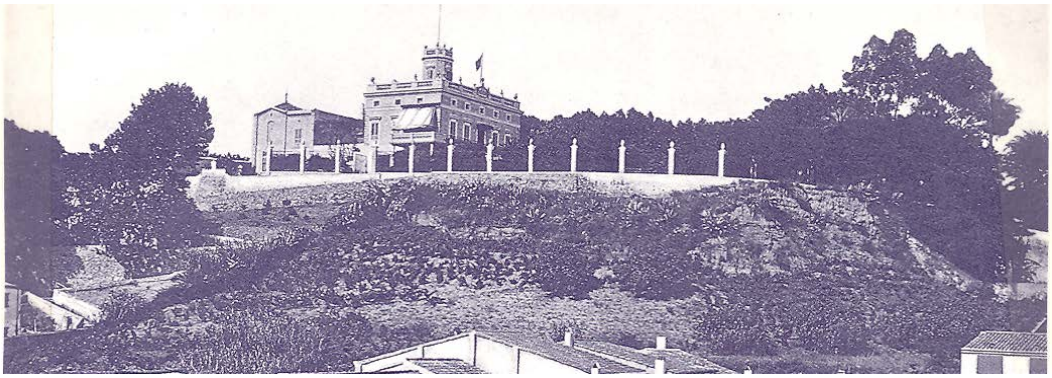
- Entrada a la finca de "els Frares" per arriba.-

L) "ELS FRARES".-

Se trata del la finca del Convento de Franciscanos Capuchinos, que es una de las instituciones más antiguas de la Villa y que, pese a su condición de convento, ha actuado siempre como segunda parroquia.

La finca ocupa el espacio que hay desde el altiplano del Paraíso -nombre histórico dado por los propios frailes- hasta la finca de las monjas de la Presentación antes descrita. En la vertiente de poniente que da al casco antiguo, es, precisamente, donde está la actual iglesia del arquitecto Bassegoda, construida a principios de siglo, a la que se entra por el portal lateral, que hace de fondo de la calle de Santa María

Del extremo de la finca, en lo alto del altiplano se hizo una primera segregación en los años 70 para la actuación del Patronato de Viviendas Santa María y una segunda en el 2000 para la última actuación de vivienda social, ambas explicada en el punto correspondiente.



- Vista de “El Paraiso” a comienzos del siglo XX.-



- L’edifici de “El Paraiso”.-



- La finca de “El Paraiso” hoy-

J) "EL PARAISO" .-

A continuación de la finca de los frailes, siguiendo hacia abajo del altiplano tenemos la finca de los "Castelló" con el edificio emblemático de la "Granja El Paraiso" de 1864, hoy destinado a vivienda, ya que la actual Escuela de Avicultura se encuentra en el edificio del arquitecto Valls, de 1961 situado en otra parte de la finca.

K) FINCA DE "STELLA MARIS" .-

"Stela Maris" es hoy una residencia geriátrica, pero antes de la actuación urbanística que dio lugar al actual parque de los "Países Catalans" fue una residencia de tipo "Hermandad Social" implantada en los años sesenta en la parte baja del antigua huerta de Can Vilaplana, que ya hemos mencionado en el punto correspondiente

3.6.4.- LAS ACTUACIONES EN EQUIPAMIENTOS EN EL EJE DE LA N-II Y EL FRENTE MARÍTIMO

A) EL ANTIGUO MATADERO.-

Este edificio, lógicamente, se construye fuera de lo que era el núcleo urbano, en la época de lo que se ha venido llamando "revolución sanitaria". En concreto se le situó en una de las áreas industriales del siglo pasado, como era la del rial del Bareu -tal y como se ha explicado al hablar de las actuaciones industriales-

Hoy está clausurado y en espera de un nuevo uso más adecuado, pero el hecho de que se hubiera prolongado tanto su permanencia en activo en ese lugar, sin una modernización, remodelación o traslado, ha hecho que esta parte del barrio del Bareu, que tiene por eje este rial, haya tenido una transformación anómala, y -como también ya se ha dicho- ha mantenido -y todavía en parte mantiene- una cierta imagen de marginalidad que, por lógica urbanística, no corresponde a esta área hoy tan central.



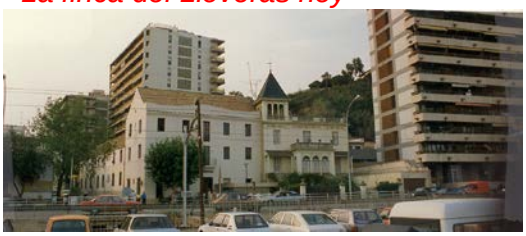
- Façana de l'antic escorxador.-



- El Balneario Lloveras antes de su derribo-



- La finca del Lloveras hoy-



- La Caserna.-

B) EL QUE FUE "BALNEARIO LLOVERAS" Y LA "CRUZ ROJA" .-

El edificio del Balneario Lloveras, del 1896, derribado a comienzos de los años 80, se asentaba sobre los terrenos hoy destinados a equipamientos y plaza pública del final del paseo Xifré. También acogió el Pósito de Pescadores -con la subasta del pescado- hasta que ésta se trasladó a la lonja del puerto, hacia los años cincuenta ..

La Cruz Roja tiene un local en la plaza

del edificio Lloveras, pero también tenía un lugar al pie de la inestable peña del Mal Temps -a la entrada de la calle Ancha por la carretera N-II- delante de donde había estado el edificio del "Estudio de Pilotos", derribado en 1964 para construir en ellos el actual bloque de apartamentos.

C) EL CUARTEL

El cuartel de la Guardia Civil estaba en el edificio situado al final del rial del Bareu -al frente de los terrenos del Lloveras antes mencionados Hoy está en desuso y en su lugar hay prevista una plaza.

D) LOS EQUIPAMIENTOS DEL PUERTO.



- Equipamentos del Puerto antes de su ampliación.-

El puerto en sí mismo ya es un equipamiento -también un área industrial y pesquera- pero, además, dentro de él encontramos equipamientos de tanto peso para la Villa como el edificio de la "Lonja" para el administración y la subasta del pescado, el edificio de la "Casa del Mar" del Instituto Social de la Marina, las amplias instalaciones y la sede del "Club Náutico Arenys de Mar", o el "Club de Pesca Mar Sport"[2].



- Club Mar Sport.-



- Casa del Mar.-

[2] A.V.P. n.482-483 article "Club de Pesca Mar Sport".

3.6.5.- LOS EQUIPAMIENTOS EN LOS NUEVOS EJES URBANOS

Desde los años 80. la moderna legislación urbanística y el planeamiento general derivado de la misma, hacen que en cada nueva actuación urbanística que se desarrolla, aparezcan suelos públicos de cesión tanto para espacios libres públicos como para equipamientos comunitarios, que pueden ser los mínimos legales o muy superiores según las posibilidades de negociación entre el Ayuntamiento y los promotores, en cada caso.

Como resultados de estas actuaciones urbanísticas en sectores, tenemos que, en los suelos públicos procedentes del sector "Valldegata Draper", está la finca con cuartel de "Mossos" y la del Parque de Bomberos.

En los solares procedentes de las actuaciones del "Bareu Paraiso" tenemos los equipamientos escolares del rial del Bareu y en los de la Raureta, los del equipamiento del mismo nombre.



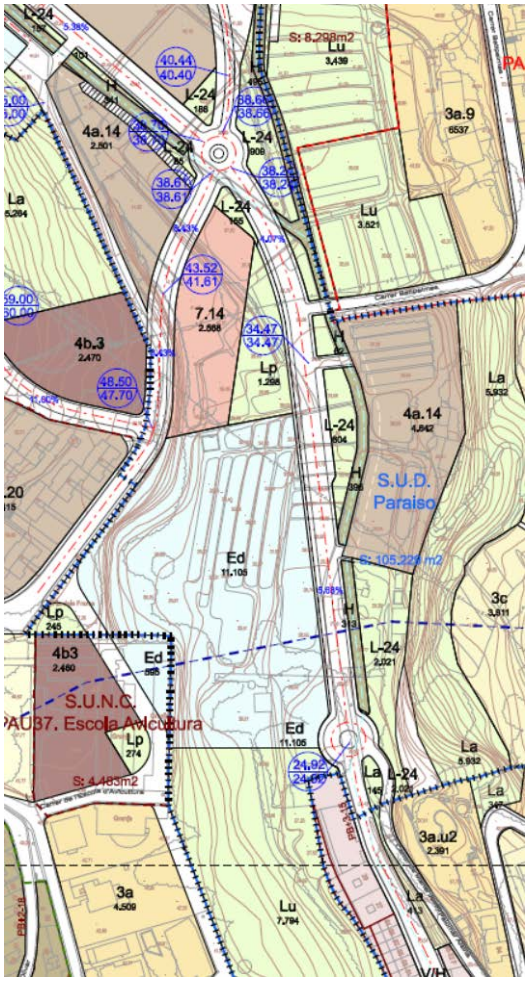
- La finca de "la caserna" i "els bombers".-



- Caserna de los Mossos d'Esquadra.-



- Parque de Bomberos.-



- Els equipaments i zones verdes obtinguts al Sector Bareu-Paraiso.-



- Entrada al parc Fèlix Cucurull.-



- La Raureta.-



- Escola Sinera, al Bareu.-

3.6.6.- EL EQUIPAMIENTO COMERCIAL.

Según el IDESCAT, el sector servicios en Arenys de Mar significaba ya en 2008, más del 70% del total de su Valor Añadido Bruto y sabemos que en los años 80, este sector ocupaba casi la mitad de la población y las actividades, se repartían con el siguiente orden:

- Comercio al por menor
- Servicios profesionales
- Sanidad y educación
- Hostelería y restauración
- Transportes
- Instituciones financieras

El eje comercial del todo dominante es, todavía, la Riera. Hasta los años sesenta este eje comercial terminaba a la altura de la fabrica del Calisay al encontrar el vacío urbano del cinturón de conventos y de instituciones, pero junto con las actuaciones de tipo residencial, el comercio ha salvado también esta barrera y se ha formado un centro comercial en la parte alta de la Riera, quizás incluso más activo que el antiguo de la parte baja. Hay, también, pequeñas ramificaciones del eje comercial de la Riera, y otros más importantes como puede ser Playa Cassà el frente marítimo o la calle de las Doedes en lo alto.

Las actividades terciarias en el casco antiguo de Arenys de Mar, casi nunca se asentaban en edificios completos. Ocupaban casi siempre las plantas bajas de los edificios de vivienda. Esto hizo que, las nuevas actuaciones inmobiliarias de la parte alta de la Riera, atrajeran el comercio con necesidad de locales más extensivos que no los que pueden ofrecer las plantas bajas de los edificios de un cuerpo o de cuerpo y medio del casco antiguo.

De la misma forma que habíamos visto como la actividad hotelera se había convertido en prácticamente nula, en el núcleo urbano, vemos como los establecimientos gastronómicos -restaurantes, bares y similares- consiguen consolidarse en él. Algunos de estos establecimientos, han permitido recuperar antiguos edificios de cierto interés dentro de la arquitectura tradicional. No podemos dejar de mencionado aquí que, la Riera, con sus anchas aceras, permite la instalación del conjunto de terrazas -de verano, pero también de invierno- que tanto valor dan a este singular espacio .urbano. Lo mismo cabe decir del Paseo de Mar -o Paseo Xifré-

Algunos de los establecimientos gastronómicos más conocidos los encontramos, sin embargo, en las antiguas zonas hoteleras con frente a la carretera de Barcelona o el puerto y sus entornos.

Las instituciones financieras -bancos y cajas-, que como es habitual adquieren y se asientan en los locales más apreciados por su centralidad, ocuparon, en los años 80, la mayor parte del tramo de la Riera comprendido entre el Ayuntamiento y la Calle Nueva -Villa Mateo-, haciendo peligrar, en algunos tramos, buena parte del sabor urbano que le daban los cafés y los otros establecimientos que habían sido desplazados por estos servicios -como fue el caso del "Café Español" o "Can Milio". Hoy, sin embargo, con la crisis del sector bancario y la crecida del sector turístico, esta tendencia se ha acabado y bancos, comercios y bares-restaurantes comparten con cierto equilibrio los frentes comerciales de la Riera.

A partir de los años 90, se produce un cambio de tendencia en los hábitos comerciales del país y se imponen los centros comerciales de grandes

superficies con mucho aparcamiento y con buena accesibilidad tanto para el automóvil de los compradores como para el camiones de abastecimiento.

Arenys de Mar, a pesar de su accidentada topografía, no escapa a esta tendencia y, así vemos la transformación de los antiguos ejes industriales bien comunicados como el de la carretera de Barcelona, entre los riales Llarg -con Muvisa- y del SAPI -con Mercadona- tal como ya se ha explicado al hablar de los asentamientos industriales.

Esta tendencia de desplazamiento de los ejes comerciales -para las grandes superficies no sólo lo encontramos hacia las antiguas áreas industriales periféricas del casco antiguo, sino también hacia las de nueva implantación, como es el caso del eje de "Valldegata- Draper ", que, como se ha dicho, constituye la variante rodada de la Riera.

3.6.7.- EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS AL AIRE LIBRE.

En una población con un peso tan importante de la segunda residencia -para el veraneo y el ocio de fin de semana- dada su proximidad con el centro de Barcelona, toman mucha importancia los equipamientos de deporte y ocio extensivos al aire libre.

En este sentido, es evidente que, los equipamiento tradicionalmente más atractivos de Arenys han sido y son el puerto y, sobre todo, las playas. Pero también hay que mencionar instalaciones deportivas al aire libre como las del "Club de Tenis Arenys" de Can Pol, en el rial de la Serp, el de la riera de Caldes - más vinculado a este municipio- o el club de hípica, en el "Camino de las Aguas".



- El Tenis Pol.-

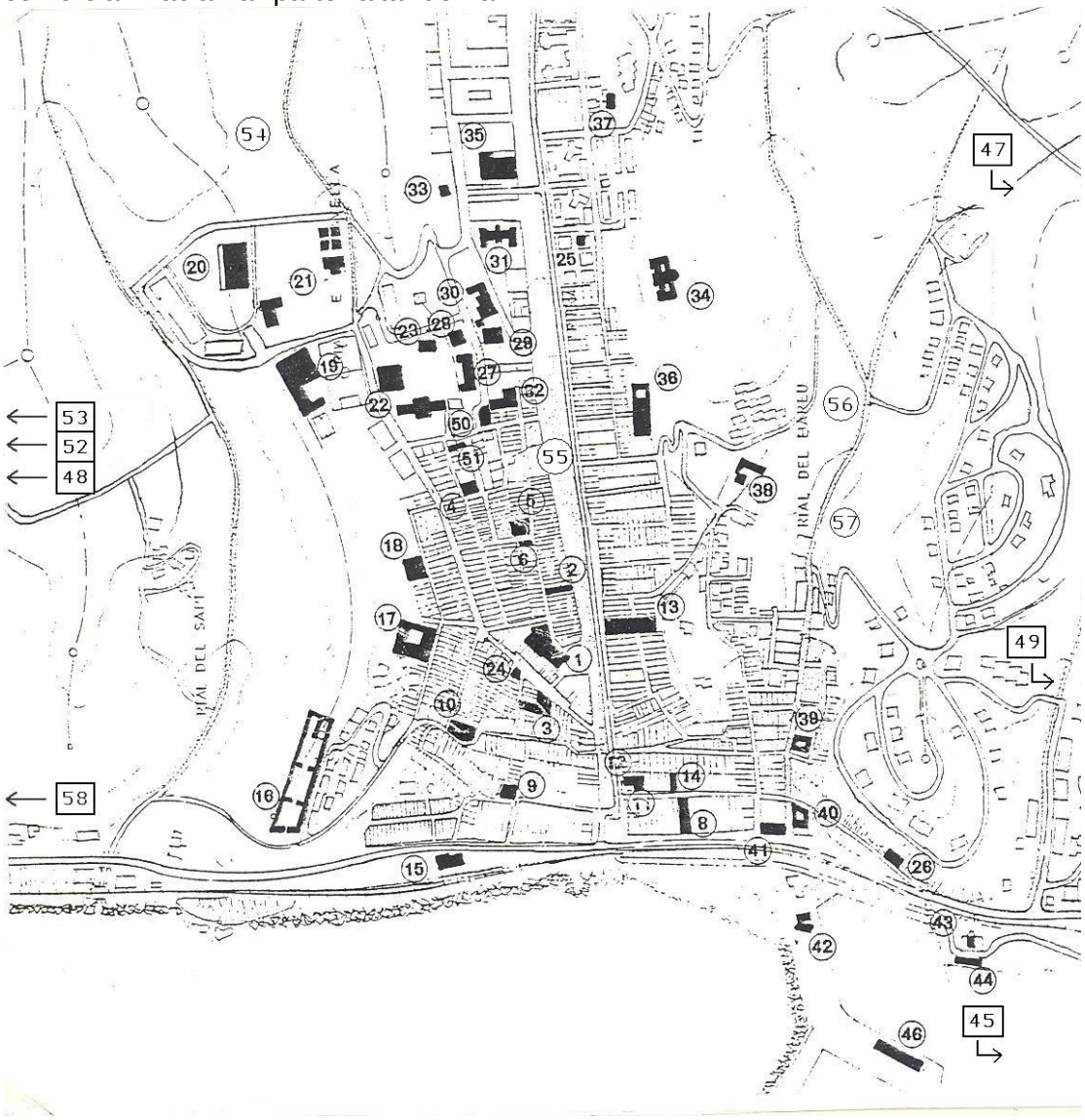


- El puerto de Arenys, hoy.-

3.6.8.- ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL DE LOS EQUIPAMIENTOS COL • LECTIVOS.

Después de haber pasado revista a los equipamientos colectivos de la Villa, si observamos el plano de la figura contigua su situación, veremos que, así como hasta la primera mitad del siglo XX, el "sistema general de equipamientos" se repartía de forma regular y casi isótropa por el casco urbano de la Villa, en los años 80, los nuevos equipamientos resultantes del desdoblamiento de la población, se concentraron en el centro de lo que hemos llamado "cinturón de conventos y de instituciones". Ciertamente, a pesar del desdoblamiento del centro comercial hacia la parte alta de la Riera -con toda su empuje-, el hecho es que allí no encontramos equipamientos colectivos. Todos están en el área que hemos mencionado, con centro en la antigua finca de Xifré, que ha sido siempre de titularidad municipal

Con las operaciones urbanísticas y los crecimientos del cambio de siglo, los nuevos equipamientos -que requieren gran superficie- vemos cómo se desplazan hacia los nuevos ejes urbanos de Valldegata y del Bareu.,



LLEYENDA

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. Llotja 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.- LAS ACTUACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL, DE ESPACIOS LIBRES Y DE SERVICIOS

Pasemos ahora a estudiar todas aquellas actuaciones municipales y, sobre todo supramunicipales, que han ido configurando la infraestructura territorial y urbana de Arenys de Mar.

En este capítulo las clasificaremos según su naturaleza más que por los agentes que las han llevado a cabo. es decir, de la siguiente manera:

- Caminos rurales
- Carreteras y autopistas
- Ferrocarril
- Puerto y costa
- Obras hidráulicas fluviales
- Servicios generales urbanos y Urbanización de los espacios públicos
-

3.7.1.- LOS CAMINOS RURALES.

Para entender la estructura de la red viaria de Arenys de Mar es importante que empecemos por analizar la antigua red de caminos rurales en la que -dada la orografía del territorio que estamos estudiante- hay que hacer la distinción entre la directriz perpendicular al mar y la directriz transversal.

Efectivamente, la parte de red viaria -no sólo la rústica- de directriz perpendicular al mar coincide con los riales i rieras, debido, no sólo a los condicionantes de la pronunciada orografía sino a que, al ser sus cauces de arenisca y tener las escorrentías rápidas, permiten su uso viario durante la mayor parte del tiempo.

En cuanto a la parte de red viaria transversal podemos decir, en primer lugar que, además de las actuales carretera y autopista, que estudiaremos más adelante, quedan, a nivel rural, los restos del antiguo camino Caldas - Arenys de Mar - Canet -del que se han perdido muchos fragmentos por abandono y muchos otros caminos, hoy tragados por las urbanizaciones.

Es el caso de camino del "fondo" del Cementerio, engullido en la actuación urbanística del "Hort del Bisbe" en la pasada década. De hecho, en este "fondo" ya se había hecho una actuación en 1986, con la rectificación y ensanchamiento de su traza a fin de adelantarse a tener el actual enlace del núcleo urbano con la carretera N-II Cementerio[1]. En cuanto a estos primitivos caminos, el nombre de "fondo" de los tramos que van de rial a rial, atravesando el cerro por la línea de máxima pendiente -según el historiador Pons y Guri- se debe a que su apertura se iniciaba haciendo un surco que las aguas torrenciales iban "ahondando" y ensanchando -naturalmente con la ayuda del hombre-.

En segundo lugar, tenemos, como “camino del medio”, el antiguo camino del "Morbo", nombre que recibió al ser usado como alternativa al camino real para no atravesar la población cuando ésta era hostigada por la peste bubónica. Este camino transversal del medio, ha estado últimamente a punto de ser recuperado por completo. La primera actuación importante que se hizo, para recuperarlo, fue la reapertura -con otra traza y una anchura de seis metros- del tramo que va desde el ya entonces consolidado suelo urbano de "Can Vilaplana" hasta

[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.

el rial de la Serp. Este tramo tomó el nombre de "camino de las Aguas" porque se abrió con motivo de la construcción del depósito de reserva de aguas de la población, en la cresta que hay entre el rial de La Serp y el rial de Canalies .

Esta apertura, hecha por el Ayuntamiento en los años setenta, tenía ya la intención de ser continuada hasta el camino Canet-Arenys de Munt, pensando no tanto en el desarrollo agrícola de este sector como en la ubicación del Instituto de Bachillerato , en unos terrenos, en medio del medio agrícola, que habían sido cedidos al Ayuntamiento Este inadecuado emplazamiento se pretendía justificar con la equidistancia a las tres poblaciones que, decían, debía servir: Canet, Arenys de Munt y Arenys de Mar.

La apertura -de la parte que va hasta el camino Canet-Arenys de Munt-, no se realizó hasta el año 1986[2], pero esta vez, con el objeto de potenciar el valor agrícola de los terrenos del sector, valor protegido -al menos en teoría- por el planeamiento ya entonces vigente. En 1987 la Diputación se hizo cargo del acondicionamiento del firme de este camino debido al mencionado interés agrícola de la zona.

El tramo del viejo "Camino del Morbo", que va desde el núcleo de Arenys de Mar hasta Caldes d'Estrac, también fue abierto -con 6 metros de ancho, y la traza en buena parte rectificada- cuando, para llevar el gas natural a la población en el año 1986, el Ayuntamiento condicionó la licencia de esta instalación a la adecuación de este camino. La gestión de esta apertura fue compleja, y la falta de coordinación entre el Ayuntamiento de Arenys de Mar y el de Caldas, no permitió aprovechar la ocasión para resolver definitivamente el problema del tramo final -por el término de Caldes- del "Camino del Remei[3]. El problema de las excesivas pendientes de algunos tramos -y en consecuencia de su difícil conservación- ha hecho que -en el momento de escribir este trabajo- de este largo camino, sólo funcionen realmente bien algunos fragmentos.

También debemos mencionar aquí, los antiguos caminos que, diagonalmente, de rial a rial, no eran el camino Real o el del Morbo. Es el caso del camino de La Plana, el Fondo de Las Creus y el Fondo del Cementerio, el camino de la Rauret, etc., de los cuales, todos los que históricamente fueron importantes, hoy, han sido tragados por la red viaria urbana.

Finalmente, cabe decir que, es evidente que todos aquellos antiguos caminos rurales que aún quedan en nuestro término municipal, si no son ensanchados y sus trazas y pendientes rectificadas para

---

[2] 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.

[2] 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-.

adecuarlos al paso de automóviles y de maquinaria agrícola, se acabarán perdiendo- definitivamente. En este sentido, a pesar de que el planeamiento general prevé una red viaria rural con unas normas de anchuras mínimas y de retrocesos de vallas, desgraciadamente no siempre se cumplen. Es más estamos viendo como, aún hoy, en acotar y cerrar fincas rústicas, se producen apropiaciones de suelos correspondientes a antiguas trazas en desuso de caminos públicos como está pasando en el camino del Morbo, por ejemplo.

Como ya hemos visto en el capítulo correspondiente, aunque los riales constituyen de hecho la parte principal de la red viaria rural, las intervenciones en estos hay, hoy, que considerarlsas dentro del marco de las actuaciones de tipo medioambiental.

3.7.2- LAS CARRETERAS Y LA AUTOPISTA.

Tal y como ya se ha visto a lo largo de este trabajo, la estructura general y orgánica del territorio de Arenys de Mar se basaba hasta los años 90 en que se realizó la autopista C-32, en los dos grandes ejes en forma de "T", constituidos por el frente marítimo y por la Riera, que contenían, respectivamente la Carretera N-II - Barcelona - Francia-, del Estado, y la Carretera C-61 -Arenys de Mar - San Celoni-, actualmente de la Generalidad.

a) LA CARRETERA DE BARCELONA, N-II.

Este corredor, transversal a la orografía del territorio, que hoy constituye la carretera N-II, tiene sus antecedentes en una de las dos variantes de la Vía Augusta -la del Maresme- la traza de la que no nos consta que se haya podido determinar todavía con exactitud.

En los tiempos de formación del núcleo de la población, la vía equivalente era la que se convirtió en Camino Real que, inicialmente, había pasado, más o menos, por el actual camino de la Piedad- calle de Amunt- calle del Turó- camino del Mal Temps, y que posteriormente, al avanzar la línea de la costa hacia el mar, se desplaza, siguiendo un trazado más llano, hacia el pie de las peñas, por la actual calle de Avall -calle Ancha entorno el cual , como ya hemos explicado se construyeron muchas de las torres de defensa y centros fortificados. [4]

En la época de Carlos III se construyó una variante, más hacia el mar, que fue destruida por los temporales y rehecha en el tramo alternativo en la calle de San Juan- plaza del Casino

Esta es la traza que se consolidó y permaneció hasta los años 50 con el accidentado "cuatro" que la traza formaba en la calle de Riera, donde algunos camiones de la época ya no podían girar.

Hacia el final de los años cincuenta se realizó la primera reforma, consistente en prolongar el recorrido de la carretera entre la vía y las casas de la Playa de Cassà hasta la Riera, sin atravesarla directamente -derribando un ojo de los tres que tenía el magnífico puente peatónal de hormigón existente- y trasladando así el "cuatro" de la carretera antes mencionado al el centro de la propia Riera. Al tener lugar, ya en plena época de la motorización, esta reforma no consiguió resolver el problema circulatorio -ni siquiera

[4] A.H.F.F. programa o. de Festa Major de 1988. "El vell carrer d'Avall".

temporalmente y sirvió sólo para trasladarlo a la calle Ancha -cuyo tramo final es, a pesar del nombre, muy estrecho-.

Por último, se realizaron las obras que dejarían la carretera N-II en su forma actual, a costa de espectaculares cortes en el frente de las peñas del Mal Temps y del Cementerio, para lograr disminuir los pendientes y ensanchar la calzada de la carretera a tres o cuatro carriles.



- L'autopista C-32.-



- La peña del Cementerio, ya cortada-



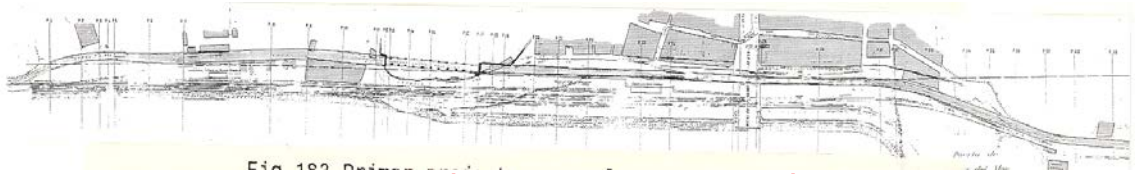
- El tramo de "Platja de Cassà" de la carretera N-II.-



- Corte de la peña del Cementerio y terrenos ganados al mar con las obras de 1967.-

Esta obra consolidó definitivamente, una doble barrera letal entre la Villa y su costa, ya que supuso también el traslado de la vía del tren más hacia el mar (la playa ya había desaparecido con anterioridad por efecto del puerto, como veremos más adelante). También hay que decir que el brutal corte realizado en las peñas las convirtió, en mecánicamente inestables, lo que ya dio el primer aviso con el espectacular desprendimiento parcial de la peña del Mal Temps en 1983. Fue a partir de entonces que los taludes se recubrieron con mallas protectoras de la erosión.

No es casual, pués, que, en un primer proyecto, las peñas no eran cortadas, sino perforadas por túneles



- Primer proyecto para la rectificación de la traza de la N-II: Túnel en vez del corte.-



- La carretera N-II des del Cementiri.-



- La estació i la carretera N-II des del Cementiri, als anys 80.-

Pero es que, estos brutales cortes de las peñas, no sólo se hicieron para el ensanchamiento de la calzada de la carretera a tres y cuatro carriles, sino también para la rectificación de su rasante. Al bajar la antigua rasante en las peñas, se cortaron todos los pasos de peatones existentes -y posibles-, sobre la vía del tren, hacia el frente marítimo. Durante años permaneció, como testigo, lo que quedó del puente, sobre la vía, del acceso a la ermita del Monte Calvario, inaccessiblement descolgado dos metros por encima de la rasante actual de la carretera.

Las siguientes actuaciones realizadas en la carretera N-II ya tuvieron un carácter diferente -eran carriles de giro y entradas- pues ya se había abandonado la idea de seguir ensanchando la actual traza para añadir carriles rápidos. El hecho es que ya se había comenzado a proyectar la que, en principio, debía ser la "autovía del Maresme", y que finalmente acabó siendo la actual autopista de peaje C-32.

La construcción la autopista de peaje, seguro que resolvió buena parte del grave problema de la accesibilidad rodada en los pueblos del Maresme. Pero por su condición, no permite relevar la actual carretera N-II de su condición de vía rápida para el automóvil, y convertirla en una correcta "calle" urbana e interurbana, con sus aceras de ancho suficiente, su arbolado y amueblamiento, sus carriles bici y todas las rotondas necesarias para la buena movilidad de las redes viarias de los núcleos urbanos y de equipamientos que atraviesa.

Es por ello que pronto se tuvo que comenzar la redacción de los sucesivos proyectos de variante de la N-II, a los lados de la autopista, sea en forma de desdoblamiento en carriles laterales, sea en forma de una nueva carretera en paralelo con las rotondas de distribución que le faltan a la autopista ..

Algunos de estos proyectos, han levantado protestas por su impacto ambiental. Ciertamente hay que llegar a una propuesta que, combinando las trazas de la autopista y la variante, sea lo menos agresiva posible al medio. Pero lo que es inadmisible en el siglo XXI, es que una carretera como la N-II, siga ocupando el valioso espacio que ocupa, con todas las distorsiones urbanas que origina y la alta peligrosidad para ciclistas y peatones que conlleva, aún, en el momento de escribir este trabajo.

b) LA CARRETERA DE SANT CELONI, C-61

El eje de la “Riera Subirans” -auténtica columna vertebral de los dos Arenys, como ya se ha visto- se consolidó viariamente con la carretera B-511 -hoy C-61- de Arenys de Mar a Sant Celoni, construida en el margen izquierdo de la Riera.

La conexión con el camino Ral estaba delante de la plaza del Ayuntamiento, pero, con los dos sucesivos cambios de la traza de la carretera N-II, el último tramo quedó en la forma de "cuatro" -tal como antes se ha explicado- y se consolidó con la llamada Plaza de la Puntaire, construida sobre el tramo final de un afortunadamente frustrado cubrimiento de la Riera, con la rasante sobreelevada más de un metro y medio por encima de las calzadas de las calles y carreteras.

Este caos urbano, permaneció al final de la Riera hasta su cubrimiento en los años 90, justamente en el espacio que debería haber sido el más calificado de la Villa. Esto es una clara muestra de lo que resulta después de una serie de actuaciones de obra civil sectoriales –chapuceramente desmenuzadas- cuando no responden a ningún planeamiento con visión urbanística integrada.

Las dos carreteras de Arenys de Mar son dependientes de organismos diferentes. La carretera Nacional II depende de la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña", mientras que la carretera de Sant Celoni, C-61 depende del Departamento de Carreteras de la Generalitat, después de haber recibido, en los años 80, el traspaso de la Diputación.

Hace años que estas carreteras deberían haber tenido sus variantes del todo realizadas, pero el hecho es que, en el momento de escribir este trabajo, esto aún no es así.

Ciertamente la variante de la carretera de Sant Celoni -antes B-511 y hoy, C-61- tiene ya realizados sus enlaces con la autopista -desde Arenys de Mar y desde Arenys de Munt-, e incluso la rotonda de enlace con la actual traza de la N-II, pero no el tronco. Por ello, esta función, aun la hace el vial central de la zona industrial de Valldegata-Draper, hecho por el INCASOL en los años 80.

Ha habido a lo largo del tiempo varios proyectos independientes para cada una de las carreteras -la N-II y la B-511-, realizados por los respectivos organismos competentes, sin embargo, con una evidente falta de coordinación entre ellos -la simple observación de los proyectos lo evidencia-, lo que ponía de manifiesto el poco interés de las respectivas administraciones en realizarlos.

Así, con respecto a los proyectos de variante de la B-511, el primero que encontramos corresponde a los años cincuenta, redactado por la Diputación. Es la llamada "Carretera del Remi" porque iba desde su enlace con la carretera general N-II, en el rial Llarg, hasta la carretera de cornisa de la cordillera litoral -la BV-5031- a la altura de la popular Ermita del Remei.

Este trazado se abandona con los primeros proyectos de prolongación de la autopista del Maresme –en los años 60- y con la aprobación de la Red Arterial Metropolitana a los 70. A partir de entonces, los proyectos de variante de la B-511 van siempre a remolque de los diferentes proyectos de variante de la N-II y de la autopista.



El "4" de la carretera al final de la Riera, en los años 80.-



- *La "Xarxa Arterial" sin el 'enlae de la Riera.-*

-



- La "Xarxa Arterial Metropolitana".-

c) DE LA "AUTOVÍA DEL MARESME" A LA AUTOPISTA DE PEAJE

Para el Maresme, reiteradamente se ha caído a lo largo del tiempo en la trampa de confundir una variante de la carretera N-II con una alternativa en autopista de peaje. Efectivamente, la llamada Red Arterial Metropolitana de Barcelona, de los años setenta, definía como vía alternativa de la autopista de peaje la misma carretera N-II, en su traza actual, proponiendo su

Ya hemos visto como en las actuaciones que dieron lugar a la actual traza de la carretera general, se bajaba esta -los años sesenta hasta la "cota 0", en la línea de costa, con el peor proyecto posible -recordemos que había uno a base de túneles-, produciendo la brutal ruptura entre la población y su costa. Pues bien, como vemos en este proyecto de red metropolitana, esto no afectó en absoluto, los planes para esta carretera. La poca sensibilidad de entonces por los efectos urbanísticos de estos planes de carreteras se manifiesta sólo entrando un poco, en el análisis de la evolución de este proyecto de autopista. Los dos enlaces en principio proyectados en la Red Arterial, para la autopista, al realizarse un segundo anteproyecto, al final de los años setenta, se suprimió el de la parte alta de la Riera, y la propuesta quedó así con un único acceso, que se situaba ya en el eje del rial Llarg -a poniente del núcleo urbano- en el que se situaba el peaje de la autopista. Esto significaba que todo el tráfico procedente del interior por la carretera de Sant Celoni, habría tenido que pasar por todo el largo de la Riera y del frente marítimo para entrar en la autopista, es decir, igual que antes, pero con el doble de tráfico-

El Plan General de Ordenación de Arenys de Mar del 82, en reestudiar el problema desde la óptica municipal y, en obligarse a grafiar también, la autopista de peaje, se proyectaron unas variantes de las carreteras N-II y B-511, tangentes al suelo urbano, para facilitar que los dos organismos competentes, Estado y Generalitat, realizaran los correspondientes proyectos, abandonando aquellos conceptos de funcionamiento viario que el planeamiento municipal consideraba contrarios a la correcta ordenación urbanística no sólo de Arenys sino de todo este litoral. Este nuevo planteamiento fue favorablemente informado por ambos organismos, pero la realidad es que, simultáneamente la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña", entonces, estaba aún redactando el

proyecto para convertir la traza actual de la carretera N-II en una casi-autovía de cuatro carriles.



- Primera y última proposta de variante de la B-511.-

El tema no se abordó seriamente hasta que los alcaldes del Maresme, emplazaron al Gobierno Central para que se consiguiera el proyecto de una autovía en el tramo Malgrat-Mataró con carácter de variante de la actual carretera N-II. En el año 1987 la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña" inicia el proyecto de autovía variante de la N-II [5].-bajo la dirección del ingeniero Angel Sangrós- la traza de la cual, a su paso por los dos Arenys, era la misma que la de la antigua Red Arterial Metropolitana con respecto al tronco, pero no en cuanto a los accesos pues este proyecto ya contenía la desviación de la carretera B-511 -C-61- desde el enlace de la parte alta de La Riera hasta el del sector industrial Valldegata-Draper, mediante unos carriles laterales en las partes donde la traza es común. Finalmente, el Estado decidió reconvertir el ya aprobado proyecto de autovía en autopista de peaje mediante la reforma del proyecto el cual es el que finalmente se construyó.

d) LOS ENTORNOS DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS

Las propias leyes y reglamentos de carreteras ya nos fijan unas franjas de servidumbre y afectación a los lados de los solos ocupados por las carreteras y autopistas propiamente dichas. También el planeamiento de ordenación del territorio, delimita los suelos calificados como Sistema General Viario, o de protección del mismo, ámbitos de superficie muy superior al que debe ocupar la obra civil de la infraestructura en sí. Los actuales estudios de impacto ambiental, ayudan a la determinación de estos ámbitos. Las expropiaciones y la propia actuación, debe abarcar como mínimo todos estos suelos.

Pero esto no ha sido siempre así, ni lo es todavía en muchas ocasiones. Al contrario. Las superficies a expropiar para la actuación -e incluso ella misma- se han minimizado hasta los límites técnicamente necesarios para hacer estrictamente la obra de la infraestructura en cuestión, prescindiendo de las consequencias urbanísticas que ello comportaba en su entorno.

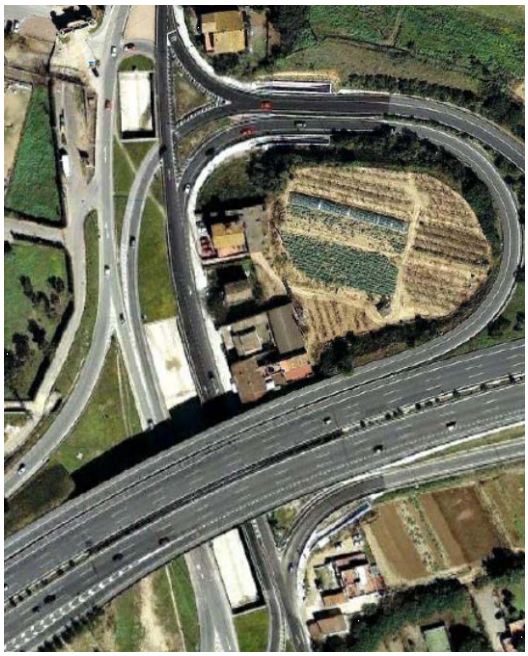
Así vemos como cuando en los años 60 se hacen las obras de rectificación de la traza de la carrerita NII, expropian y derriban todas las casas de la hilera del pie de la peña del Cementerio,. Todas, menos una. El porqué es que, como con el derribo de la antigua estación, la calzada de la carretera, "ya pasaba" aquella resto de la hilera de casas, no se expropia.

El resultado es que hoy permanece allí una casa completamente fuera de ordenación y afectada por las calificaciones de Sistema Viario y de zona verde -la de la del cementerio- distorsionando el paisaje urbano y sin saber dónde se pueden reclamar sus legítimos derechos urbanísticos.

[5] 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-.



- Afectación incompleta de casas para las obras de 1967.-



- Edificacions afectades i no expropiades per l'enllaç de l'autopista.-

Treinta años después, vemos cómo, con la construcción de la autopista, en una época en la que ya se tienen en cuenta los impactos medioambientales, y el proyecto de la autopista ya viene acompañado de proyectos de reforestación los cortes laterales en las colinas y de muchas obras complementarias en los riales que atraviesa, con las casas afectadas por el nudo de la Riera -el antiguo barrio de "Vallvidrera" vuelve a pasar lo mismo que en los años 60.

Esre problema de los efectos negativos de las actuaciones de carretera en la trama urbana la encontramos también, como ya se ha dicho en los pasos de peatones por encima y por debajo de la rasante, especialmente en las actuaciones del siglo pasado en que, la mayor parte de veces, sencillamente se ignoraban.

En las últimas actuaciones esto ya no es así y vemos como, hoy, las actuaciones en carreteras contienen también pasos a diferente nivel de peatones. Pero el hecho es que, casi siempre, se plantean de forma descompensada

Así vemos como en la actuación de las rotondas para la futura variante de la C-61, mientras en la mayor, del Rial Llarg se hacen unos largos y anchos pasos subterráneos hacia la playa, en la pequeña, del rial del Sapi desaparece el paso hacia la playa que había para este rial.

Este error de escala -desde el punto de vista urbanístico, claro- en el planteamiento de los pasos a diferente nivel -pocos y muy grandes en vez de muchos, aunque sean pequeños- es aún más patente en las actuaciones para el ferrocarril, como veremos más adelante.

e) LA RED VIARIA LOCAL.

La red viaria local básica la constituía básicamente, hasta los crecimientos de los años 60, las dos carreteras estudiadas y la red de riales. La red secundaria o de distribución la constituían, lógicamente las calles compartidas por los carros, automóviles -pocos- bicicletas y peatones,

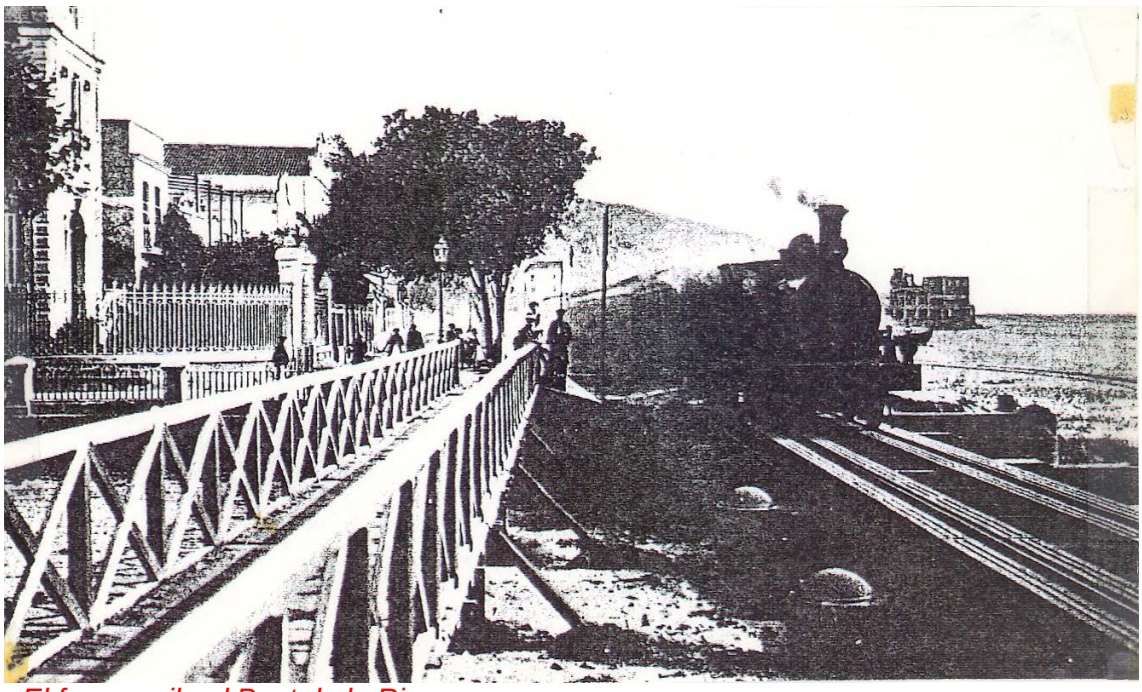
La red local del conjunto urbano del Arenys de hoy, se ha formado de una forma ni demasiado diferente que la del casco antiguo, es decir, a base de sumar actuaciones urbanísticas parciales y de algunas actuaciones

singulares correctoras. La falta de una visión global de todo el suelo urbano se manifiesta especialmente en las carencias en la red viaria transversal que tantas veces hemos visto a lo largo de este trabajo.

La nueva red viaria local, al igual que la antigua, no tiene segregación de tipos de mobilidad -motoritzada, ciclista o peatonal- y entendemos que esto no es malo ,. Al contrario es bueno que la red urbana local, esté diseñada para esta multifuncionalidad.

Pero no así por la red viaria supramunicipal .. A diferencia de cómo lo encontramos en el actual planeamiento, el sistema general viario debería segregar las vías destinadas a tránsito motorizado de los "carriles bici" y de las vías peatonales. Sólo un estudio de la movilidad ciclista y peatonal por el término municipal -y hacia los términos municipales veconos- ya pondría en evidencia las actuales disfuncionalidades y los peligros para las personas que conlleva la actual red general viaria en Arenys de Mar.

3.7.3.- EL FERROCARRIL.



- El ferrocarril pel Pont de la Riera.-

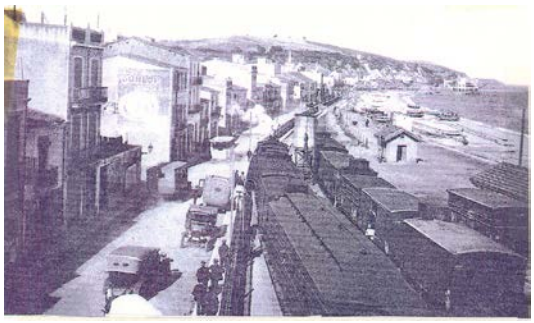


- El tall del ferrocarril a les drassanes, al plànol de 1858.-

En 1857 llegó el ferrocarril a Arenys de Mar, como prolongación de la que fue la primera línea ferroviaria de la España peninsular, y no tuvo que pasar mucho tiempo más para que se continuara su trazado hasta formar la actual línea de la costa



- Dibujo de la primera estación del ferrocarril en el plano de 1858.-



- la "Platja de Cassà".- con la barrera del ferrocarril. –

Tal y como ya se ha mencionado en capítulos anteriores, en el momento de la construcción del ferrocarril las casas del frente marítimo daban fachada a las calles de Avall y Ancha, y la espalda a las playas, donde se ubicaban los astilleros.

Si bien la llegada del ferrocarril, significó la entrada de Arenys de Mar en la era industrial, la implantación de la vía férrea entre las casas y las playas fue el primer paso en la formación de la barrera pueblo-mar, al tiempo que, el destripado de la sucesion de astilleros que había, aceleró la decadencia de esta industria de playa en sus formas más primitivas.

Sin embargo, este corte no tuvo, a finales del siglo pasado ni a comienzos de este, consecuencias urbanísticamente tan negativas como ha tenido en los últimos tiempos.

Efectivamente, primeramente, la vía provocó una fuerte degradación en los terrenos residuales existentes entre ésta y las casas, pero -dado que las vías interurbanas acaban haciendo definir las "fachadas" de una población- pronto se giró la estructura urbana, con la construcción del paseo de Mar y la dignificación de los patios de las casas de este frente.

Pero en la segunda mitad del siglo XX, el aumento de la intensidad del tráfico, de la velocidad y del tamaño de los trenes, hizo que, el ferrocarril, se fuera convirtiendo cada vez más en un elemento segregador y, a medida que se aumentaban las protecciones, en una barrera. Esta barrera se consolidó de forma contundente con las obras, en los años 60, de traslado hacia el mar de la línea y la construcción de la nueva estación, provocadas por el hecho de tener que meter también en el frente marítimo la nueva carretera N-II, con cuatro carriles -obras que ya han sido explicadas anteriormente-.

La última actuación relevante hecha en esta línea fue, en los años 80, la ampliación para desdoblar la vía del ferrocarril en el tramo Mataró-Arenys, que desde que se hizo en el siglo XIX, esta línea permanecía con vía única desde Mataró.

Esta actuación fue bastante importante tanto por la necesidad de mejorar la fluidez en la accesibilidad ferroviaria en Arenys como para la seguridad de la infraestructura. Pero con esta obra, también se puso en

evidencia hasta qué punto una administración sectorial -en este caso el "Ministerio de Transportes" puede ignorar las diferencias de tratamiento que debería tener una actuación como ésta en un emplazamiento paisajísticamente tan comprometido y con unos tan importantes rebotes urbanísticos, costeros y en su propio patrimonio arquitectónico histórico.



- El derribo de les bocas del túnel.-



- El paso bajo la via desdoblada, en los años 80.

Por un lado, las magníficas bocas del túnel -de 1856- que había que ensanchar -y de alargar debido al también necesario -y no realizado- ensanchamiento de la carretera N-II que pasa por su encima- fueron sólo medio desmontadas y -en vez de montarlas de nuevo con un emplazamiento adecuado- sus bien trabajados sillares, fueron utilizados, simplemente, como material para las escolleras de defensa de las vías. Es decir, que no se reconstruyeron las históricas bocas, pero tampoco se optó por la alternativa de unas bocas nuevas, bien diseñadas

Por otra parte, tampoco se respetaron los pasos a distinto nivel previstos en el planeamiento entonces vigente -concordantes con los previstos en el "Plan de Ordenación de la Costa" de entonces- sino que se hizo sólo uno -con dimensionado de enlace de carretera- que no tenía nada que ver con ningún vial existente ni planeado pero que, en los años 90, se acabó consolidando con la realización allí, por parte de Carreteras. de una amplia rotonda para unos dudosos vínculos con Caldes,

Como siempre, ha tenido que acabar siendo el planeamiento territorial municipal lo que se adaptara a los proyectos realmente ejecutados por los organismos sectoriales de la administración central hechos con la única base de la optimización de sus presupuestos asignados para cada actuación.

Todo ello hace pensar que, realmente, la única solución efectiva para resolver los graves problemas que el trazado de esta línea del ferrocarril ha creado en el frente marítimo de poblaciones como Arenys de Mar, desde el origen, es su traslado hacia en el interior.

Desde comienzos de los años 80, ya existen "Estudios de Alternativas de Desdoblamiento de la Línea Ferroviaria entre Mataró y Malgrat", el primero de los cuales fue realizado por la Dirección General de Transportes del Departamento de Obras Públicas y Urbanismo de la Generalidad de Cataluña , en el que se estudiaban como alternativas. tanto la del mantenimiento la línea en la misma posición actual, adaptándola, como la de una interiorización de la traza, subterrànea-en casi todo el paso por nuestro término municipal

Es evidente que esta última alternativa

es urbanísticamente la más interesante, por lo que, a pesar de su elevado coste -más de mil millones de pesetas en el año 81- es necesario que se tenga que estudiar más seriamente de lo que se ha hecho hasta ahora.



- Alternativa al trazado actual de la via del ff.cc.



- "Sol·lució litoral".-



- *"Sol·lució interior".-*

Hay que tener en cuenta que, además de los problemas urbanísticos y costeros que origina esta línea de ferrocarril en la posición de su traza actual, la ubicación que implica para sus estaciones hace que no se optimice el rendimiento funcional de esta línea .

Efectivamente, si esta línea fuera soterrada y con las estaciones más arriba de los ejes urbanos mar-montaña de las poblaciones, estas darían servicio de proximidad a más usuarios regulares y al mismo tiempo evitaría las puntuales congestiones de exclusivos usuarios de las sobresaturadas playas próximas a las estaciones los festivos del verano -como pasa ahora- al poder ramificar mas los accesos de dichas estaciones a todos los puntos de interés de la costa. Esta interiorización de la línea del ferrocarril, es lo primero que hizo Barcelona para la gran operación urbanística de las olimpiadas del 92 y, son patentes sus excelentes resultados en todos los sentidos.



3.7.4.- LA COSTA Y EL PUERTO

a) LA COSTA.

Al hablar del medio natural donde se encuentra el término municipal de Arenys de Mar, ya se ha descrito el paisaje -característico de una auténtica "costa brava" - que podemos imaginar para nuestro litoral de antes de tener los importantes sedimentos tierras y arenas, procedentes de la erosión de los campos, después de las rompidas y la desforestacion de los siglos XVI al XIX, depositadas por los arrastres diferenciales de los temporales, de levante a poniente.



- *La costa d'Arenys en el siglo XVIII.-*

La imagen de la costa de Arenys de Mar del siglo XVIII y XIX, la tenemos muy bien retratada por algunas excelentes pinturas contemporáneas de la época como la de 1786, pintada por Mariano Ramon Sanchez.

Como ya se ha dicho, la encontramos formada por una sucesión de playas entre las "puntas", que daban refugio a una fuerte actividad naval y pesquera, especialmente al abrigo de las puntas más protectoras, como podían ser la del Portinyol -después llamada "punta vieja" del puerto- o la del Calvario.

La situación de la costa de nuestro término municipal, desde la segunda mitad del siglo XIX, la tenemos muy bien documentada gracias, no sólo a las cartas náuticas, sino a los levantamientos topográficos realizados por los sucesivos proyectos de obras de defensa del ferrocarril.

Pero la documentación más abundante la tenemos desde el 1888, con los planos del ingeniero y arquitecto García Farías, levantados para analizar el efecto de los temporales que, periódicamente, retornaban la línea martimo-terrestre a su posición ancestral, llevándose la línea del ferrocarril de 1856 y los paseos de ambos lados de la vía de 1876, todo ello, asentado en los terrenos ganados al mar en siglos anteriores

Con posterioridad a estos documentos -y quizás, en parte, como consecuencia directa o indirecta de ellos- encontramos ya el primer proyecto de puerto de García Farias.

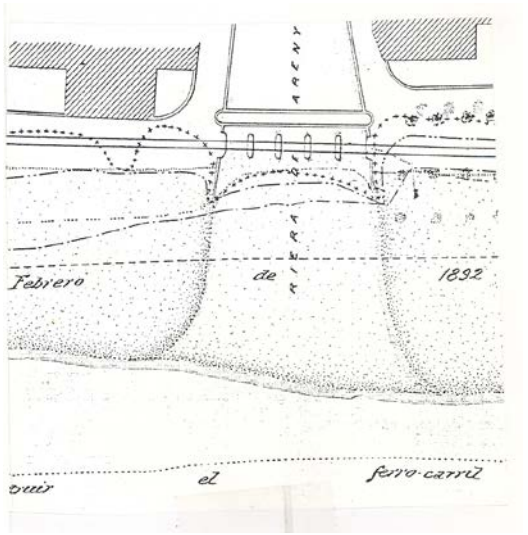


- La playa de la Picordia el 1936.-



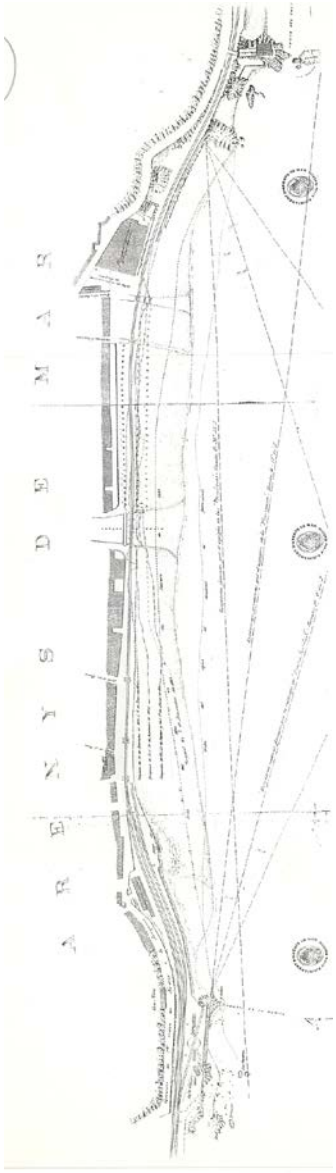


- La playa de la Picordia comida por los temporales.-

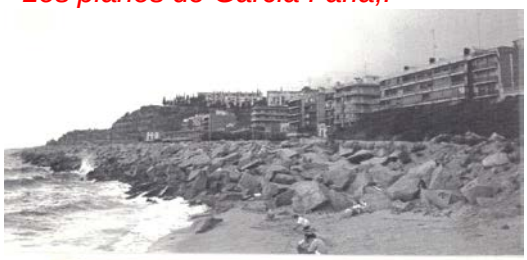


Tras la construcción de la segunda fase de la "punta vieja" del puerto según proyecto de 1945, se produjo la práctica desaparición de todas las playas de poniente. Efectivamente, la longitud mar adentro del dique de levante del puerto,, cortaba las corrientes de arena, procedentes de las aportaciones del río Tordera, los cuales son el alimento de casi todas las playas del Maresme.

Hasta la primera mitad del siglo XX, el puerto de Arenys era el único en el Maresme y se pudo ver como los efectos de su construcción en las playas llegaban hasta Montgat.



- Los planos de Garcia Faria,.



- Escollera sin la playa de la Picordia, en los años 60.-



- La playa del Cabaió o "tercera platja".-

El aspecto de nuestra costa dio, pues, una vuelta de ciento ochenta grados, porque lo que era una sucesión de playas -ciertamente inestables, como hemos podido ver documentalmente- se convirtió en una barra continua de escollera siempre desnuda, sobre todo después del traslado de la vía hacia el mar, los años 60. Sólo la playa del Cabaió o "Tercera Playa", aumentó, al estar a levante del puerto y por tener, por tanto, favorables las corrientes de arenas antes mencionadas.

Así, por intentar paliarlo, la primera -y más aparatosa- actuación en defensas y espigones fue la del actual paseo de la Musclera, hasta el Hotel Colon de Caldes, hecha a instancias de propietarios de las fincas afectadas, en 1955[6].

El Ayuntamiento solicitó al M.O.P., en 1960 -en pleno "boom" turístico-, la construcción de espigones en las rocas del Lluca y a las del túnel de Caldes, para recuperarse las playas del frente de la villa, especialmente la "Primera Playa" -o de la Picòrdia- delante del paseo de Mar o Xifré. [7] Ninguno de ellos se realizó, pero se hizo un primer pequeño espigón en el margen derecho de la Riera -con muchas reticencias por parte de los ingenieros del puerto de entonces, que temían que le entrara arena.

Con la posterior ampliación del puerto por el dique de poniente primero y los espigones hechos para la canalización de la Riera en los años 90, después, la playa de la Picòrdia no ha dejado de crecer, generando el suelo del vial de acceso al puerto desde la Riera,

[6] 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.

[7] Ex.Mun. 324/60

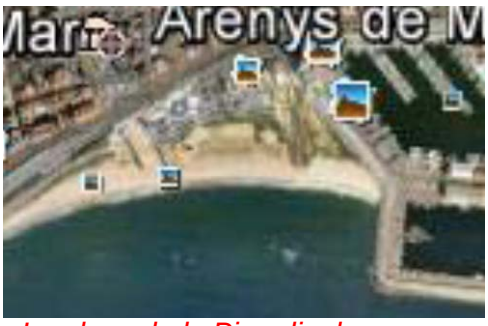
con la "plaza de las palmeras", primero y la explanada del gran aparcamiento, después.

Los actuales espigones de la desembocadura de la Riera para el descenso de la cota del cauce en casi dos metros, por su cubrimiento, resultan hoy insuficientes para evitar que las arenas lo obstruyan y, en el momento de escribir este texto, se está a la espera de la actuación correctora correspondiente.

Mira por donde, allí donde las actuaciones de modificación de la costa para hacer el puerto, provocaron la total desaparición de la playa en los años 50, siendo preciso, incluso estabilizar la vía del ferrocarril con más escollera, hoy, con más - y más estudiades- actuaciones de ingeniería marítima, Arenys ha ganado al mar, delante de su casco histórico, una tierra firme de una amplitud que nunca se había imaginado.

El primer "Plan de Ordenación de la Costa" que se hizo para Arenys de Mar fue, para la playa del Cabaió (Tercera Playa), en los años 70. Era, ante todo, un instrumento que legitimaba las licencias de las concesiones de las cuantiosas instalaciones privadas que se preveía instalar a todo lo largo de la playa, y que, al ser muchas de ellas de difícil justificación, provocaron -en la época de la transición política- una de las pocas protestas populares importantes que, por un tema urbanístico, se han producido en Arenys de Mar. Realmente, este Plan era excesivamente privatizador e incoherente con el planeamiento adyacente, por lo que, una vez aprobado el Plan General Municipal del 82, se redactó uno nuevo que fue aprobado por la Comisión de Costas de la Generalitat.

La Generalitat, en aquellos años, también redactó y aprobó el "Plan de Ordenación de la Costa entre los puertos del Balís y de Arenys" -ya sintonizando con los correspondientes planes generales en cuanto a la ordenación- y que contenía un voluminoso proyecto de regeneración de playas, mediante espigones y barras de contención de arenas, con un presupuesto de unos 900 millones de pesetas del año 83.



- La playa de la Picordia, hoy.-



- Plan de ordenación de la costa d'Arenys hasta el Balís de los años 80.-

Este Plan -de hecho, un proyecto- nunca fue asumido por el departamento de costas del M.O.P.U. -que recordó sus competencias- y se decantó hacia los proyectos de regeneración de playas por el sistema de bombeo hacia las playas de arenas acumuladas mar adentro,

Así en ejecutarse, en los años 90, el Plan de Regeneración de Playas del Maresme, se rebajaron los espigones de la playa de la Musclera, junto a Caldes, y con el bombeo de arenas –en Arenys de las barras formadas junto al dique de levante del puerto- se creó una amplia franja de playa continúa a todo lo largo del frente marítimo.

Pero la rápida recuperación de la costa en sus trazas naturales, hacen pensar que, este sistema de regeneración artificial de playas requiere una continuidad -seguramente anual- de las actuaciones de bombeo cuyo consecuente coste económico y mediambienta.lo hacen, en mi opinión, insostenible.

Habrá, pues, volver a plantearse soluciones de estabilización de las playas de levante con diques y barras sumergidas a la vez que se hacen las intervenciones necesarias en el actual camino de ribera, para evitar sus discontinuidades, ampliando los puentes de los riales hechos para el ferrocarril y armonizando todo junto con las necesarias actuaciones medioambientales –explicades enb el capítulo correspondiente- ya iniciadas allí donde ya se ha podido.

Es evidente que los paseos marítimos de hoy, no pueden ser como los proyectados en los años 80 pues se tienen que ir transformando aquellas actuaciones tan urbanas y duras, en actuaciones medioambientales respetuosas.

Pero todo el frente costero de Arenys es ya mas o menos urbano y esto hay que tenerlo en cuenta en los proyectos de los paseos marítimos -ninguna de ellos realizados en el momento de escribir este texto-.

Es el caso de la "3ª playa" o del Cabaió, que es la más utilizada por los areñenses a pesar de su distancia del casco antiguo. Hay que recordar el buen funcionamiento que tuvo el aparcamiento vigilado, hecho en su gran explanada -hecha con la arena procedente del gran desprendimiento de la peña del Mal Temps de los anos 80- que se frustró por la desregulación obligada por el departamento de Costas a causa de su genérica reglamentación.

b) EL PUERTO.

Si examinamos aquel primer "Proyecto de Puerto de Refugio para Arenys de Mar" de García Farias de 1912, que antes hemos mencionado, veremos como ya se plantea la prolongación de la punta del Portinyol como límite indiscutible para situar el dique de levante y la punta del Calvario como dique de poniente, en una primera fase.

La segunda fase de la propuesta plantea el dique de poniente en las rocas del Lluc, con el desvío de la Riera hacia el rial del Sapi, por detrás de la finca de Xifré. Este proyecto propone claramente una estructura general de la población -Alternativa a la que ha devenido- innovadora y atrevida, al convertirse en zona portuaria todo el frente marítimo urbano de la Villa.

El puerto, se afecta a la "Dirección de las Obras del Puerto de Barcelona" en 1928, y se empiezan las obras por el dique del Portinyol. De 1929 es el primer "Proyecto reformado del dique del Calvario" que no se realizó.



- Projecte de port fet per Garcia Faria el 1912.-



- El puerto en los años 60.-



- El puerto el 1974.-

La interrupción de las obras por la quiebra de la empresa constructora y, posteriormente, por la Guerra Civil fueron la causa de que en 1940 sólo se hubiera construido un tramo del dique de levante, que tomó, como se ha dicho, el nombre popular de "Punta Vieja" "[8]

Las obras se retomaron con el nuevo proyecto reformado de 1940, del ingeniero J.M. Juregui, pero se acabaron con el proyecto de 1945.[9].

La "punta nueva" es decir el dique de poniente se construye en los años 50 para el muelle de pescadores con amplias explanadas y una coronación del dique suficientemente ancha como para que fuera usada por los areñenses como paseo, a pesar del peligro que ello conllevaba .

La histórica ermita del Calvario con los edificios y el acantilado sobre el que habían sido construidos, quedaron engullidos por el puerto y, a su frente, en la parte de poco calado de "la losa del Calvario" se construyó el actual club náutico.

,

Este puerto era -es- oficialmente "pesquero" y "de refugio", pero su condición de puerto deportivo es también innegable, especialmente cuando en los años 50, no había otro desde Blanes hasta Barcelona. No podemos tampoco olvidar su industria naval que ya hemos mencionado al hablar de las actuaciones de tipo industrial. [10]:

Lógicamente, Arenys de Mar siempre había tenido un sector de población dedicado a la pesca, pero es con la construcción del puerto cuando -después del movimiento migratorio procedente de San Carlos de la Ràpita el sector pesquero, organizado en la Cofradía de Pescadores de Sant Elm, retoma un peso específico importante en la estructura social de la Villa.

A pesar de que el criterio oficial de la Comisión de Puertos, ha sido siempre que el ámbito del puerto debe ser completamente autónomo y cerrado respecto al territorio que la rodea, la realidad es que en todas las actuaciones puntuales realizadas se ha evitado siempre cortar el paso de "la Primera Playa" -de la Picòrdia- a "la Tercera Playa" -del Cabaió-, ya que ello conllevaría que, el puerto, se convirtiera en la más contundente

[8] "Recolecta" de F.de P. Calbet i Roget. - "Notes sobre la història del port d'Arenys" Marc Solé, Pedra de Toc n.0.

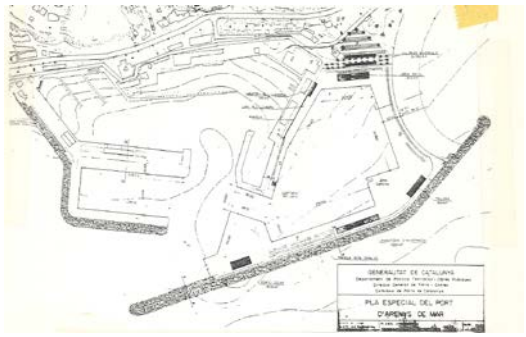
[9] Tots aquests projectes es troben avui, a l' A.H.F.F.

[10] Segons "El Maresme: les claus de la seva contínua transformació", P. Lleonard, 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.

barrera de Arenys con su mar. Actuaciones para evitar esto, son como la la hecha, dentro del ámbito de la zona portuaria del lado del dique de poniente -la primera playa o de la Picòrdia- al construir el tramo de paseo marítimo que une el puerto con La Riera -con la plaza de las Palmeras-.



- El puerto con el "Mont Calvari" en los años 80.-



- El Plan Especial del Puerto de los años 80.-

El Plan Especial del Puerto de Arenys de Mar, de los años 80 no era tanto un plan de ordenación, como un proyecto de ampliación[11].. Esta ampliación se planteaba en dos sectores. El primero -el que realmente se realizó correspondía a la lógica recuperación -por el muelle de pescadores- de parte del desmesurado antepuerto de entonces, desdoblando el último tramo de la punta nueva. El segundo -no realizado era a levante, y consistía en el desdoblamiento en forma de "V" del primer tramo de la punta vieja, haciendo un espigón para la contención de arenas de la playa del Cabaió. A nuestros efectos, el aspecto más cuestionable, urbanísticamente hablando, de este Plan, era que no se planteaba, entre otras cosas, la continuidad entre los paseos marítimos de la Primera y la Tercera Playa.

[11] 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.-LAS OBRAS HIDRÁULICAS FLUVIALES:

a) LA RIERA

Desgraciadamente, entre las rieras del Maresme la de Arenys de Mar era seguramente la más famosa, por sus problemas torrenciales y, en concreto, por los "récords" en el número de coches arrastrados hacia el mar en sus riadas.

Efectivamente, la riera de Arenys, que es a la vez la calle principal, un paseo, y el centro cívico-social de la población, era también, antes, un peligroso río en momentos-sorpresa.

Tenemos noticia de muchas obras de defensa y acondicionamiento de la Riera desde que ésta se fue urbanizando en el siglo XVIII, pero las que mejor nos han llegado, y aún hoy son su esencia urbana, son las grandes aceras y el arbolado.

El ámbito del final de la Riera, comprendido entre la antigua traza de la carretera N-II- y la todavía actual, había tenido –en el margen derecho- la Torre del Mar "o" Fortaleza ", sede de las primeras "universidades" de la Villa.

Hasta la segunda mitad del siglo pasado, el final de la Riera, fue un arenal sin ninguna circulación -ni rodada ni peatonal- llamado "El Través". Debemos suponer que el nombre le vendría por la obra hidráulica de este nombre que, de tiempo, debía haber tenido para estabilizar el nivel del cauce de la Riera en este punto en que era atravesada por el "Camino Real", es decir, la carretera general.

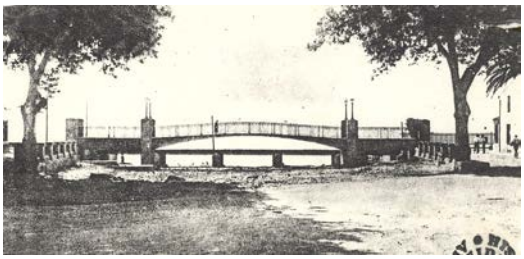
Era, en cierto modo el "escenario" del final la Riera -entendida ésta como un gran amfiteatro- y había servido para usos tan dispares como el de ser el lugar donde se hacían las ejecuciones públicas, en épocas lejanas -estaba junto a los Jutjats- hasta ser donde se hacía el "Castell de Focs" de la Fiesta Mayor en épocas bien cercanas.



- Coches arrastrados por una riada.-



- Primer puente de la Riera, de madera, junto al del ferrocarril.-



- El último puente peatonal de la Riera, de hormigon.-



- La plaza de la Puntaire en los años 80.-

En la parte baja de Riera, a medianos del siglo XIX, se construyó el primer

puente del ferrocarril -que todavía está en uso- y, a su lado, en 1886, se construyó el primer puente peatonal de madera, el cual fue sustituto en 1921 por el elegante puente de cemento armado, cuyo perfil sobre el mar ha quedado para siempre grabado en el imaginario popular de la Villa.

Tal y como ya se ha mencionado al hablar de las carreteras, el puente, fue derribado, en dos etapas, durante los años sesenta del siglo pasado. En una primera etapa, se derriba el ojo de poniente, al abrirse un primer tramo de la traza variante de la carretera N-II, consistente en prolongar su recorrido por entre la vía y las casas de la Playa Cassà, hasta la Riera, pero aún sin atravesar ésta. En una segunda etapa, se realizaron las obras que dejarían la carretera N-II en su traza actual, procediéndose entonces a la total demolición del puente.

Sobre el espacio de la parte baja del cauce de la Riera, que restaba rodeado por el "cuatro" del final de la carretera B-511, la carretera N-II y la acera izquierda de la Riera, se construyó la plaza de “la Puntaire”, la cual constituía, de hecho, un fragmento de cubrimiento de la Riera, según el proyecto de los años 60 que, afortunadamente (la rasante era demasiado alta) nunca se realizó

Esta plaza, estéticamente, aunque vista desde la entrada de Arenys era muy correcta, no era nada afortunada vista por la parte de Riera arriba debido a su sobre-elevación y estar los ojos del cajón hidráulico al descubierto.

Esta sobre-elevación comportaba que la plaza estuviera toda cerrada con unas impopulares barandillas de barrotes -por lo que, algunos la llamaban la "Plaza de los Monos" - pero el hecho es que, si bien todo esto hacía que no funcionara bien como espacio urbano de relación, si que lo hacía como equipamiento, pues era el lugar de juegos -especialmente de patinatge- de toda la chiquillería del pueblo.

Con el actual cubrimiento de la Riera, esta plaza se derribó y el espacio se dejó -no sin dificultades hidràuliques- a la rasante correcta. Pero la Plaza de la Puntaire no se re-ubicó, y en su lugar se hizo el actual empalme con la carretera C-61 como si ésta tuviera que potenciarse en esta traza en vez de trasladarla como está previsto.

Hasta bien entrados los años cincuenta la Riera y los riales estaban sin pavimentar y eran características las altas olas -los "botes" podían llegar al bajo-balcón- que por efecto del arenal del cauce, se producían durante las riadas fuertes, especialmente en las confluencias de la Riera con los riales.

Todo el mundo tenía asumido que, durante el espacio de tiempo que duraba la riada, la población permanecía paralizada por la imposibilidad de circular, tanto de forma rodada como peatonal.

Para las pequeñas riadas y para la escorrentía final de las grandes, se habían construido unas "paseras" de piedra granítica en la parte, entonces alta, de la Riera, y otras en el rial de Sa Clavella.



- Rierada a l’any 1934.-



“Les passeres”

En el rial de Sa Clavella, además, siempre había habido una pasarela a la altura de Can Juncosa (la actual Biblioteca). Primero era de madera y se estiraba por debajo de la acera alta, y después –la todavia actual, metálica- que pivota sobre un eje de la barandilla.

Durante la segunda mitad de los años cincuenta se pavimentó el tramo bajo, del cauce de la Riera y el del rial de Sa Clavella, y durante los años sesenta el de más arriba, descartandose entonces cualquiera de las ideas de cubrimiento -que ya se empezaban a dar por considerarlas "utópicas".

Con la pavimentación se eliminaron los "botes" -las olas- de la Riera, pero con el aumento de velocidad del agua se multiplicó su peligrosidad, sobre todo si tenemos en cuenta que la Riera se había convertido en el gran parking central de Arenys de Mar y que las riadas siempre aparecían por sorpresa, ya que provienen de muy arriba. Esta peligrosidad se manifiesta por el gran número de automóviles que cada año eran arrastrados por las aguas y enviados al el mar o aplastados en el puente del final de la Riera ..

Antes de abordar seriamente el total cubrimiento de la Riera, en los años 80 se realizó una aparatosa actuación de infraestructura hidráulica consistente en una canalización parcial provisional -hecha con gaviones de piedra- para un "puente" de enfrente de la calle Arcipreste Rigau que no era más que un fragmento del proyecto de cubrimiento de la Riera que finalmente se realizó.

A esta actuación la siguieron varias otras de condicionamientos de los muros y del cauce, de la canalización provisional.



- “pont nou” de los años 80 en la parte alta de la Riera (fragmento del cobrimiento de esta).-



- Depressión del cauce de la Riera, en los años 80.-

De hecho, el cubrimiento de la Riera no se había empezado a plantear, de una manera más o menos seria, hasta bien entrados los años 60, al redactar el primer anteproyecto. Pero no fue hasta los comienzos de los 80 que la Confederación Hidrográfica de entonces presentó su proyecto de canalización y cubrimiento parcial, redactado por el ingeniero Biendicho -del que se hizo la separata del proyecto de puente en la calle Arcipreste Rigau, que hemos mencionado-.

En los años noventa, por fin, se realiza la total canalización y parcial cubrimiento de la Riera, demoliendo el tramo sobreelevado de la parte baja -

la plaza de la Puntaire- hecho con aquel precario proyecto de los años 60.

El tramo de mas arriba del "puente" de la calle Arcipreste Rigau, que permaneció, se cubrió años después restando el tramo de más abajo de aquél, hasta el Xifré, aún por cubrir en el momento de escribir este trabajo.

b) LOS RIALES Y LA RED DE DESAGÜE DEL MUNICIPIO

El cubrimiento de la Riera no es la única obra hidráulica que el casco urbano de Arenys de Mar necesita para la normal urbanización de sus calles. Los riales de Sa Clavella y el del Bareu, son importantes vías urbanas -incluso comerciales- que se convierten en un río cada vez que llueve, pues, en el momento de escribir este texto, aunque no se han cubierto.

El rial del Bareu, tiene ya encauzada la parte correspondiente al nuevo Sector "Rial-Paraiso" de la parte alta. La parte baja, hace tiempo que tiene proyecto para su canalización y cubrimiento, pero su ejecución no se ha realizado, no sólo por los habituales problemas en la distribución de costes y financiación de la obra, sino por la falta de una gestión urbanística adecuada a la resolución de los problemas de las fincas que constriñen y degradan el final de este rial, tal como ya se ha mencionado en el capítulo correspondiente.

Para el rial de Sa Clavella, ni siquiera nos consta que haya ningún proyecto de cubrimiento. La falta de esta obra hidráulica hace que, de paso, tampoco se haya planteado la reurbanización de ámbitos tan interesantes de esta parte del casco antiguo como el tramo del rial desde la calle de Godall ("dels pixaners") al de Bonaire o la plaza del Tossol con los "Cinc Cantons".



- Rial de Sa Clavella en los "cinc cantons".-



- Rial de Sa Clavella con la biblioteca.-

En cuanto a la red de desagües de aguas pluviales del municipio, desde los 2000, todas las obras de urbanización que se realizan están proyectadas por el sistema separativo. En toda la urbanización anterior, la red de alcantarillado era sólo para las aguas fecales, corriendo las aguas pluviales por la calzada de las calles. Las casas, desaguan por fachada con la canal atravesando por debajo de la acera. Como es de suponer, sin embargo, nunca queda garantizado que las aguas pluviales que se recogen en los patios interiores no vayan también a la red de fecales.

3.7.6.- LOS SERVICIOS GENERALES URBANOS

A) EL ABASTECIMIENTO DE AGUA.

En la mayoría de casas antiguas del casco casi siempre encontramos un pozo, por supuesto, de antes de generalizarse el suministro público de agua corriente. La antigua necesidad -y no voluntarietat- de estos pozos nos lo indica el hecho de que, en las calles más antiguas, los tienen todas las casas, casi siempre mancomunados -por economía- y situados en la medianera del patio trasero. Hoy, muchos de ellos han sido clausurados, pero otros todavía funcionan.

Al igual que en el medio rural, la captación de agua no sólo se hacía con pozos. Se mantenía, también, el viejo sistema de las "minas", la más importante de las cuales fue, tal vez, la que, atravesando todo el casco antiguo, desembocaba en la "balsa del Molino" - en la plaza de la antigua estación o del "Molino de Abajo" –

En el pasado reciente, el suministro normal de agua potable a la población, era a cargo de una compañía que fue municipalizada a finales de los años sesenta. Las captaciones se hacían en el acuífero de la parte alta de la Riera, ya en el término municipal de Arenys de Munt -en el lugar llamado el Ajup-. Pero pronto se vio que Arenys de Mar -al igual que las poblaciones vecinas- no era autosuficiente en agua, por lo que consiguió, llevar agua del río Tordera[1]. .si bien una manera bien complicada. Dado el sistema de concesiones entonces existente -con instalaciones de bombeo y depósitos de reserva-, la nueva concesión para Arenys de Mar consistía en hacer que Calella vendiera agua de su concesión a Sant Pol, éste a Canet y este último a Arenys de Mar.

En los años ochenta, se constituyó la "Mancomunidad de Aguas de la Cuenca del Tordera", para regularizar la situación de las concesiones, instalaciones y costes de explotación de todos los municipios afectados, es decir, desde San Celoni, en el Vallès Oriental, hasta Arenys, el Maresme.

Con la traída de agua del Tordera se construyó -además de la tubería y de las estaciones de bombeig- el primer depósito de reserva importante de la población, sobre el rial de Canalies, de 1.000 m3. -a una cota de 80 mtrs .. sobre el nivel del mar y que pronto resultó insuficiente.

Las "urbanizaciones" se abastecían con sus propios pozos -alguna todavía lo hace- pero, a medida que se van consolidando, van reclamando el empalme con la red municipal. De hecho, en los suelos urbanos de nueva creación, era obligado, ya desde un principio, hacer llegar la red municipal.

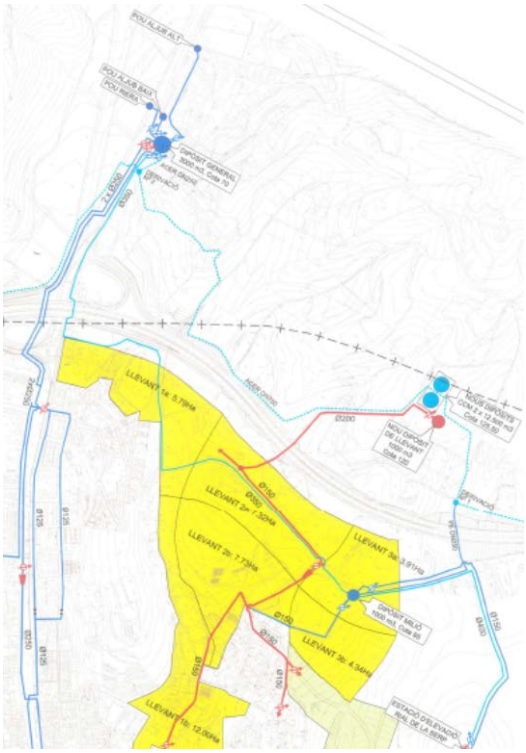
Con el evidente problema de la escasez de agua en el Maresme, era paradójico que, una población como la nuestra, disponiera de aguas lejanas -como son las de la Tordera abandonando los recursos propios, por insuficientes que estos fueran. En este sentido, las captaciones de los pozos de los citados acuíferos de la Ajup se recuperaron con la construcción a finales de los años 80, allí mismo, del depósito general de 3.000 m3. en la cota 70. La concesión del abastecimiento de agua tanto para Arenys como para los otros municipios vecinos es actualmente a cargo de SOREA.

[1] 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".

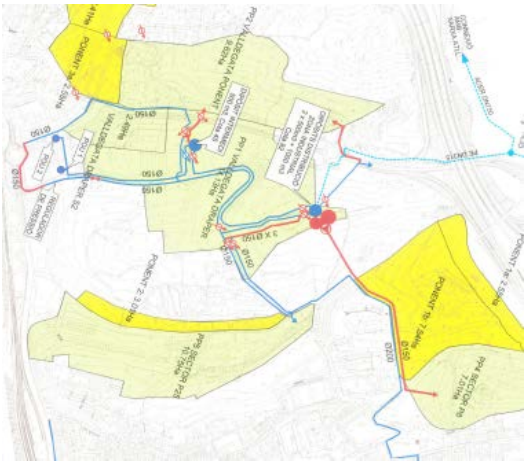
Al urbanizar la Zona Industrial de "Valldegata Draper" se construyeron sucesivamente dos depósitos de distribución de 500 m3, uno en la cota 45 y el otro en la cota 92.

También al urbanizar la otra zona industrial de "Valldegata Poniente" se ha construido otro depósito de distribución de 500 m3.

En 2005 se realizó la parte del Maresme de la red de Aguas del Ter-Llobregat (ATLL) con las correspondientes derivaciones hacia la red de Arenys. Con ello la dependencia del agua en Arenys de Mar, quedará repartida entre las aguas del Tordera, las del Ter y Llobregat y los recursos de los acuíferos propios.



- Red de agua en levante.-



Red de agua en poniente.

B) EL SANEAMIENTO.

El hecho de que, como se ha dicho, en Arenys de Mar salvo en las calles últimamente urbanizados, fuera obligado que las aguas pluviales de los edificios no desagüasen en la alcantarilla sino en la calle, nos da idea del estado en que se encuentra la red de alcantarillado. heredada.

Efectivamente, la vieja red de alcantarillado, formada a base de actuaciones muy fraccionadas, tuvo que soportar todo el incremento de población, además de la conexión -por la Riera- con la de Arenys de Munt, hecha cuando, el 1962, se realizaron las instalaciones del emisario submarino en la desembocadura de la Riera.

Lo más importante para todos los pueblos costeros es, sin embargo, el vertido del agua negra en el mar, y en Arenys de Mar pronto se vio que las instalaciones de vertido de los años sesenta eran insuficientes, tanto por la corta distancia del emisario submarino y la capacidad de las instalaciones, como sobre todo, por el reducido ámbito de recogida -lo cual puso en evidencia que se trataba de un problema supramunicipal-.

Esto motivó que el "Consorcio de Infraestructura Sanitaria de la

Provincia de Barcelona" redactara en los años 70 un proyecto unitario para los dos Arenys y Canet con el emisario y la estación depuradora en el rial de Valldemaria, justo en el límite de los términos de Arenys de Mar y Canet. Pero la creciente falta de capacidad de gestión de este organismo -a causa de los cambios de competencias institucionales de los últimos años ochenta hizo que aquel proyecto -al no ejecutarsei- se fuera quedando anticuado.

Esta "no actuación" hizo que las aguas de las playas de Arenys hubieran estado manifiestamente sucias durante las décadas de los sesenta, setenta y ochenta, con unas consecuencias negativas irreversibles en el ya de por sí débil, sector turístico de la Villa.

No fue hasta una vez traspasadas las competencias a la entonces Junta de Saneamiento de la Generalitat, que se revisó definitivamente el proyecto y se empezaron las obras de la "primera fase", es decir, la línea de la tubería con las estaciones elevadoras y la planta de pretratamiento con el emisario de la playa del Cabaió, justo en el límite del término municipal con Canet.

No fue hasta 2005 que la actual Agencia Catalana del Agua (ACA) proyectase y realizase la actual Estación Depuradora en el nuevo emplazamiento de "Can Fassina", sobre la autopista. .

El resto de la línea primaria o "red de alta" desde la rotonda de la zona comercial de la MUVISA hasta la Riera, pasando por la línea de ferrocarril, fue realizada por el Consejo Comarcal, también en la última década.

Esto es con respecto a la ya completa red "primaria", es decir, con los puntos de conexión con las redes parciales, restringidos. El hecho es, sin embargo, que la suciedad que demasiado a menudo aparece en el agua que baña nuestras playas hace pensar que la red "secundaria", es decir, la que comprende el desagüe de las aguas sucias de las edificaciones y actividades del territorio, tiene muchas carencias en nuestro litoral y que todavía no se ha logrado la total erradicación de los vertidos clandestinos -siempre difíciles de localizar.

De hecho, hastsa hace bien poco, las "urbanizaciones" vertían sus aguas negras en fosas sépticas, particulares de cada edificio o generales, normalmente insuficientes.

C) LOS RESIDUOS SÓLIDOS.

El vertido de residuos sólidos de la población, en la época, nada lejana, en la que todavía se recogían basura en carro, se realizaba en unos terrenos del rial de Valldegata, hoy destinados a suelo industrial

A finales de los años cincuenta, con el aumento del volumen de residuos -provocado por el crecimiento demográfico y el paso a una economía de consumo- el problema se convirtió en una cuestión de ámbito supramunicipal dado el reducido término municipal de Arenys de Mar en proporción con su suelo urbano. Esto conllevó la creación de un vertedero -dentro del término municipal de Arenys de Munt-, mancomunado entre los dos Arenys y Caldes, que estuvo en activo hasta los años 80, cuando ya, incluso la extensión de sus humos, mostraban su carácter contaminante.

La Diputación de entonces había redactado el proyecto de un nuevo vertedero del tipo controlado, que finalmente no tuvo éxito, ya que, todos los municipios afectados se adhirieron

a la planta de tratamiento de basuras de Mataró, cuando ésta se puso en funcionamiento.

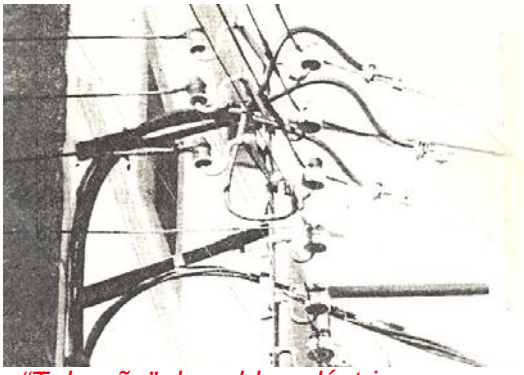
Sin embargo, hay que mencionar que, en los años 80 con la incertidumbre en determinar la solución al problema del obsoleto vertedero de Arenys de Munt, se hizo una actuación experimental -dentro del propio término municipal de Arenys de Mar- consistente en el tratamiento de los residuos domésticos a base de un sistema de metabolización con gusanos de California, patentado por la empresa Bionet. Esta experiencia no dio el resultado esperado, por lo que se abandonó el proyecto

A pesar de que la actual legislación sobre residuos podemos considerar que se inicia con la ley del 93, no es hasta los 2000 que se pone en marcha el actual sistema de decantación con el que, a la mencionada planta incineradora de Mataró, sólo se envía el “rechazo”, pues, la materia orgánica se envía a la planta de compostaje de Granollers, los envases, en la decantación de Palautordera, el papel a la de Pineda y el vidrio, a los lugares que va determinando el Consejo Comarcal que es el organismo responsable del reciclaje.

D) LA ELECTRICIDAD.

Como en todas las poblaciones cercanas a las grandes ciudades, el suministro eléctrico no ha constituido un problema específico dado que, desde antiguo se han ido haciendo actuaciones de extensión y de renovación de la red. La documentación que nos ha llegado desde el 1913 ya nos muestra las obras de soterramiento de las líneas de 3.000 V, la construcción de nuevas estaciones transformadoras y de otras obras de modernización de las primitivas líneas hechas por la "Compañia General de Electricidad de Mataró [2]

A pesar de las ampliaciones de líneas y nuevas estaciones transformadoras -para sectorializado mejor la población en caso de averías o de reposicions- hechas desde finales del siglo pasado, sigue sin resolverse el problema del soterramiento de las líneas en zonas urbanas como el casco antiguo . Es evidente, que no se puede afrontar la total dignificación del casco antiguo de la Villa, en tanto no se soterren las líneas que, hoy todavía forman la angustiosa "telaraña" del techo de muchos de sus calles, siempre estrechas.



- “Telaraña” de cables eléctricos.-

De hecho, este problema se da en todas las zonas en que la edificación configura la alineación de la calle, pues las líneas -con las correspondientes acometidas para las casas- están en la propia fachada, a la altura de bajo los balcones. Esto hace que el soterramiento de cualquier línea implique las obras por el cambio del punto de entrada de la acometida eléctrica, de toda la hilera de casas a la vez.

Tampoco se puede dar hoy por bueno el aspecto de algunas urbanizaciones con la red eléctrica aún aérea. De hecho, estas carencias urbanas, corresponden a proyectos sectoriales de obra urbanizadora, de la que,

[2] A.H.F.F.

reglamentariamente, es posiblemente más responsable el Ayuntamiento o las Entidades Urbanísticas de Mantenimiento, que las propias compañías suministradoras.

Actualmente, la electrificación de Arenys de Mar, se hace desde la línea de alta tensión que, desde la estación de San Andrés, une las subestaciones de Mataró y Tordera. Desde la subestación que se encuentra bajo el nudo de la autopista, se transforma el alta en media tensión y subterráneamente, desde el eje de la Riera, se distribuye la electricidad hacia los 40 centros de transformación que suministran los edificios del casco urbano del municipio. Los diferentes polígonos y urbanizaciones también tienen uno o dos centros de transformación cada uno y, ya hace tiempo que es patente la necesidad de una nueva subestación dentro del mismo término de Arenys de Mar.

E) EL GAS.

Arenys de Mar ya había tenido, desde el siglo pasado, red de gas-ciudad, suministrado por la Fábrica de Gas, situada donde ahora está la plaza y las viviendas de Sa Boada, conectada con la de Mataró en 1935.

Aquel servicio se extinguió con la guerra civil, pero, desde 1986, con la traida de gas natural, dentro del Plan de Gasificación llevado a cabo por "Catalana de Gas", la población vuelve a tener este suministro. La tubería se pasó por el trazado rectificado del viejo camino del "Morbo", tal como ya se ha explicado en el punto correspondiente.

F) LAS TELECOMUNICACIONES

Lo mismo que hemos dicho que sucedía con las líneas aéreas eléctricas urbanas, sucedía también con las líneas del telefonía fija. La ambigüedad legal de las responsabilidades sobre las condiciones de los proyectos de las nuevas líneas, provocó más de un contencioso entre la Compañía Telefónica y el Ayuntamiento, al negarse aquélla, en los años 80, a realizar ya soterradas las nuevas líneas de nuevos suelos urbanos, por razones de economía.

En cuanto a las centrales, debemos decir, que después de que la primitiva central telefónica de Arenys de Mar, situada en la calle de la Perera -en las épocas que estas aún no eran automáticas, fuera trasladada a su emplazamiento actual, en el calle del Hospital, a comienzos de la década de los 80, se planteó la necesidad de ampliarla como algo inaplazable. Con este motivo, el Ayuntamiento vendió a la Compañía Telefónica el solar de al lado de la Central -que era de propiedad municipal- con la idea de sintonizar estas obras de ampliación con la apertura del tramo final de la calle que comunica el barrio de las Doedes con el casco antiguo.

Pero los cambios tecnológicos posteriores en materia de telecomunicaciones, dejaron obsoleto el proyecto de ampliación de la central telefónica -utilizado para legitimar la venta del solar municipal- que al no ser ejecutado el Ayuntamiento recuperó la titularidad del solar, destinant- a la actual cuartel de la Guardia Urbana.

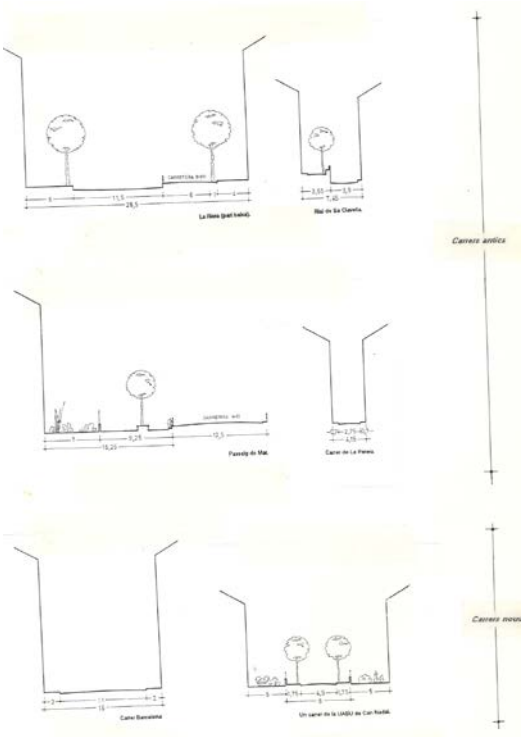
A pesar de la decadencia de la telefonía "fija" la central y la red fueron adecuadas a las actuales demandas, de servicios como es el caso del ADSL

En cuanto a la fibra óptica, a pesar de las previsiones que se hacen dejar a las nuevas urbanizaciones, de momento, sólo está en funcionamiento la que une los edificios municipales, en el eje de la Riera.

Para la telefonía móvil, se dispone, actualmente de dos torres a la altura de la autopista, una en la central telefónica y otra en los sectores de poniente. La implantación de estas torres se regula, además de por la ley de 3l2001, por una ordenanza municipal de 2007.

3.7.7.- LA URBANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS3.7.7.-

La moderna legislación urbanística nos dice que, en el proceso urbanizador, primero hay que abrir los viales, después implantar los servicios -de alcantarillado, la pavimentación de la calzada, las aceras, el abastecimiento de agua, el de electricidad y la alumbrado público-, y en último lugar se construyen los edificios. En la realidad de nuestra historia urbanística, sin embargo, esto no funcionó nunca con esta simultaneidad ni con este orden. La formación de los espacios públicos de Arenys de Mar se ha hecho a base de sucesivas actuaciones urbanizadoras sectoriales



- *Sección de algunas calles significativas de Arenys de Mar.-*



- Pujada de "el Paraiso"



- *Esgraonat de "la Davallada"*

Al hablar de las actuaciones residenciales y turístico-comerciales y, sobre todo, de los equipamientos, hemos visto cómo era la edificación la que iba configurando los espacios públicos urbanos de la Villa. Los servicios, iban viniendo después.

Hasta las actuales actuaciones de re-urbanización de las calles del casco antiguo y la Riera, la urbanización de estos espacios sólo la encontrábamos proyectada -y executada- de una forma integrada -Pavimentos, servicios y amueblamiento urbano- en el caso de alguna plaza como la de la Iglesia. En las calles y paseos, las aceras, las calzadas, el alumbrado, el alcantarillado y las restantes instalaciones urbanas, las encontramos siempre en proyectos y

actuaciones independientes

En los ensanches y en las urbanizaciones tampoco se hizo casi nunca toda la implantación de servicios antes de edificar e, incluso hay algunas que, como se ha explicado en el capítulo correspondiente, al finalizar el siglo pasado, aunque no tenían ni los pavimentos.

A) LOS PAVIMENTOS

Al hacer un repaso de las aceras y calzadas de nuestras calles y plazas, descubrimos que, en el casco antiguo, podemos encontrar todo un abanico de maneras de tratar su pavimentación, según la época y las necesidades funcionales de cada caso.

La naturaleza del suelo de la mayor parte de los viales de Arenys de Mar -con dominio del sauló- explica la escasez de pavimentos antiguos en el casco. Estos, sólo los encontramos en los viales más accidentados. Es el caso de los empedrados, con escalones de lado a lado de la calle, que había en aquellos viales que no admitían, por su pendiente, el tráfico de carros, como la Davallada -entre la calle de Amunt y la calle de Avall - o como lo fue -hasta los años 60- parte de la calle del Turó

No siempre han ido juntos, en el tiempo el concepto, de actuación en la calzada con el de actuación en la acera. Actuaciones típicamente de calzada son los empedrados con adoquines que hasta los años 90 se mantuvieron en aquellas calles que habían sido carretera, como era el caso de la calle de Avall y de la calle Ancha.



- Adoquinado de la antigua carretera, en la calle de'Avall en los años 80.-



- Pavimento de losas en la Riera, antes de su re-urbanització.-

Actuaciones de aceras, hechas con criterios de lo que hoy llamaremos viales para peatones son el paseo Xifré (popularmente paseo de Mar), y las anchas aceras de la Riera, pavimentadas con grandes losas graníticas, en buena parte procedentes de muchos tramos

discontinuos de las antiguas aceras de las calles.

En los riales que tenían los cauces sin pavimentar -o la propia Riera hasta los años 50-, las aceras, además de actuar como refugio de peatones, tomaban un carácter de protección de las fachadas de los edificios que dan frente, al definir la canalización de la lámina de agua.

Hay que mencionar la singular forma que toma buena parte del rial de Sa Clavella, la sección transversal del cual consolida dos niveles salvados por un muro de contención. La parte más elevada era antiguamente la única que contenía fachadas delanteras de casas y, si bien en algunos tramos, hoy, es todo acera, en otros todavía se mantiene una pequeña calzada adoquinada

No es sólo en los riales donde las aceras se formaron principalmente para proteger las casas de las aguas pluviales. Casi todas las calles del casco antiguo tenían las aceras diseñadas para esta función, dado que la red de alcantarillado no tenía suficiente capacidad para la evacuación de las aguas pluviales y éstas eran -son- obligadas a desaguar, desde los bajantes, directamente encima de la calle. Así vemos como en las calles más antiguos los bordillos de granito perfilaban la forma de cada uno de los solares, incluso cuando éstos hacían retranqueos.

Como se ha dicho, primitivamente estas aceras eran fraccionadas y en buena parte hechas con las grandes losas graníticas que finalmente se re-colocaron en las grandes aceras de la Riera.



- *Tramo de doble nivell en el Rial de Sa Clavella*



- Las aceras entendidas como ribeteado de las fachadas, en la calle de Avall.-



- *Camino de la Pietat (del Cementiri).-*

La actuación consistente en unificar la realización de las aceras de todo el municipio, con el sistema de bordillo granítico continuo y pavimento de loseta, permitió acabar con el desbarajuste de las rasante de la entrada de las casas, que aún podemos ver en las que permanecen

en el núcleo antiguo -unas con escalones de entrada hacia arriba y otras hacia abajo-
-



- Visualització de les etapas de pavimentació en la calle del Tossol en los años 80: roderas, primero i centro después.-

Los pavimentos de las calzadas hechos en los años cincuenta y sesenta eran de hormigón -hasta los años 70 no se empezó a utilizar los pavimentos de asfalto-. Los pavimentos más antiguos, en las calles de más pendiente, sólo se pavimenta la parte de las roderas de los carros para que los caballos pudieran estirar sin resbalar, ya que así sus cascos se clavaban bien en la tierra del centro, no pavimentado

B) EL ALUMBRADO PÚBLICO Y EL AMUEBLAMIENTO URBANO.

No nos han llegado elementos de alumbrado público anteriores al siglo pasado, pero sí que hay, todavía, muchos restos del viejo alumbrado de gas. Al clausurarse el suministro de gas, se adaptaron las farolas al alumbrado eléctrico -no siempre de una forma muy exitosa -. En las calles las farolas eran -son- de brazo y en la Riera y el Paseo, de columna. Como es lógico, sólo en algunas plazas y puntos singulares -como el puente de turno- encontramos farolas más o menos artísticas

Es el caso del tipo que había habido en la vieja plaza de la Iglesia, que hoy podemos encontrar en la escalinata del parque de Lourdes.

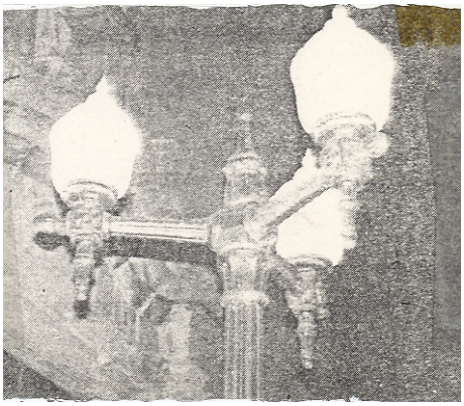
Al final de los años cincuenta se inician los alumbrados con báculos, en la Riera, y en 1986, en la carretera N-II, esta última, realizada por el MOPU según los propios criterios para la iluminación de las travesías urbanas de entonces

A partir de los años 90 algunas calles del casco antiguo, se volvieron a alumbrar con réplicas de las farolas de gas.

Quizás la reutilización de estas luminarias se debiera a motivos románticos, sin embargo, el hecho es que, para estas calles estrechas donde las paredes de los edificios son el mejor difusor, las luminarias -como las de gas- que esparcen la luz lateralmente, son sin duda las más adecuadas. Para las actualizaciones tan de este tipo de luminaria como de las del tipo llamado "noucentista" se tienen en cuenta los criterios y normas anti-contaminación lumínica -luz dirigida sólo hacia abajo- y de eficiencia energética.

El resto del alumbrado público, corresponde a la elección de luminarias hecha para cada actuación en concreto, siendo hoy los proyectos de urbanización los que las determinan.

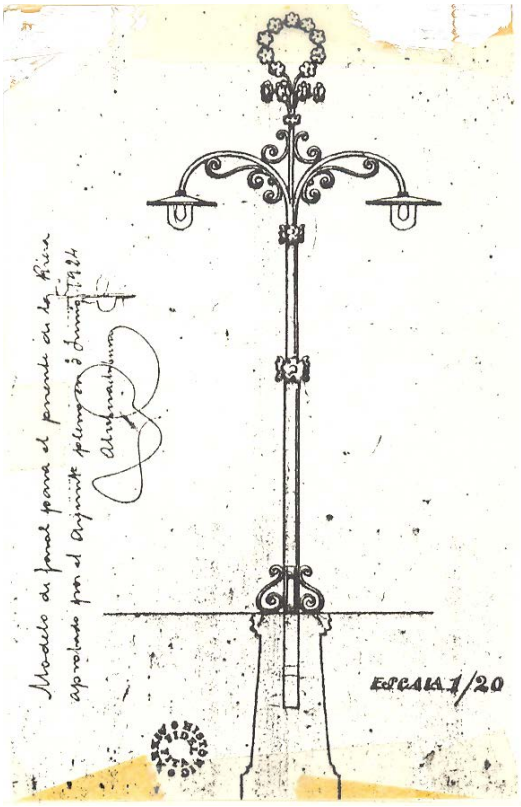
Respecto al amueblamiento urbano, poco de diferente podemos decir que para otros elementos de urbanización. Son los elementos normalmente utilizados por los Ayuntamientos de Cataluña en cada época y sólo encontramos elementos personalizados en algunas plazas de diseño unitario como puede ser la de la Iglesia, donde los bancos y las jardineras formaban parte integrante del conjunto.



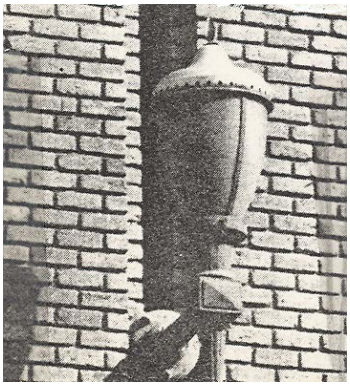
- Farola tipo “noucentiste”.-



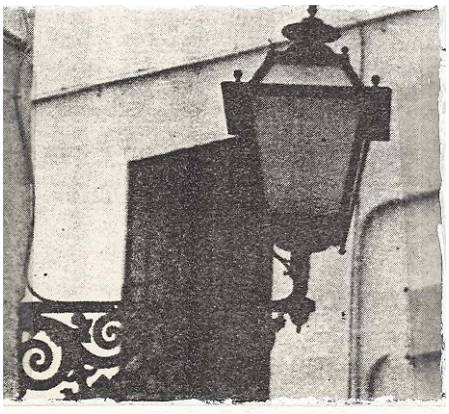
Farolas del parque de Lourdes, antes tambien de la plaza de la Iglésia



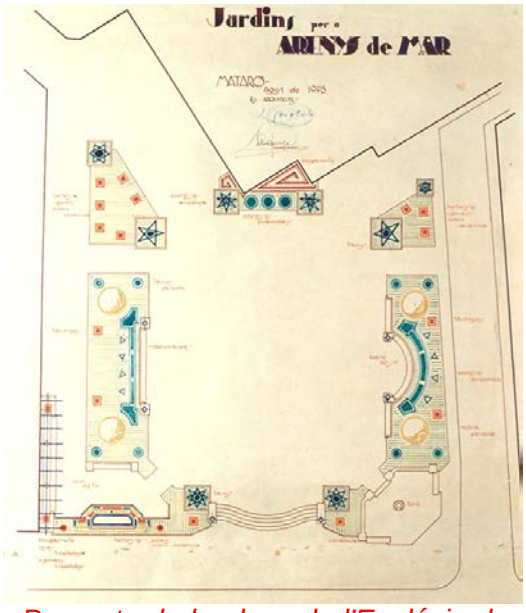
- Proyecto de farola de 1924.-



- Farolas de la plaza del mercado.-



- Farola tipo de gas



- Proyecto de la plaza de l'Església de 1938.-

.





- La plaza de l'Església con el "monumento a los caidos" en los años 80.-

C) - LAS PLAZAS Y PLAZOLETAS. DEL CASCO ANTIGUO -

En cuanto a las plazas públicas, cada una tiene una historia diferente, pero, como se ha dicho casi todas tienen en algún momento de su historia, un proyecto de urbanización integrado.

La más documentada es la "plaza de la Iglesia", de la que tenemos proyectos de antes del derribo de la Rectoría, del año 1938, con la Rectoría derribada y el que realizó César Martinell en 1940[3].. El diseño de todos ellos, se planteó únicamente de cara a la Riera y por tanto de espaldas al templo parroquial.

La actual "plaza de la Villa" es una actuación del año 1953, que la convirtió en "plaza dura" para dar cabida a las actividades masivas propias de este tipo de espacios.

La plaza de "Flos y Calcat" (inicialmente, de la Picòrdia y después, del Casino) es la más antigua y fue recuperada de la casi exclusiva función de aparcamiento de automóviles que tenía en los años 70 mediante una actuación en los últimos 80 de pavimentación, arbolado y amueblamiento.

En el espacio de la primera playa consolidado como tierra firme por efecto del puerto y el espigón de la Riera se hizo, en 1980, la llamada "plaza de las Palmeras" por su arbolado.

Hay también una serie de plazoletas condicionadas los primeros años 80: las unas antiguas, como la de "La Mina" o la del "Tossol" -de la que tenemos el proyecto de su creación en 1914 - y las otras procedentes de actuaciones urbanísticas, como la de "Sa Boada" o la más reciente "Forn del Vidre"

La Plaza Lloveres se hizo en el suelo ocupado por el histórico balneario, derrocado a los primeros 80.

[3] A.H.F.F.



- la plaza "de les palmeres"



Placeta de la Mina.-



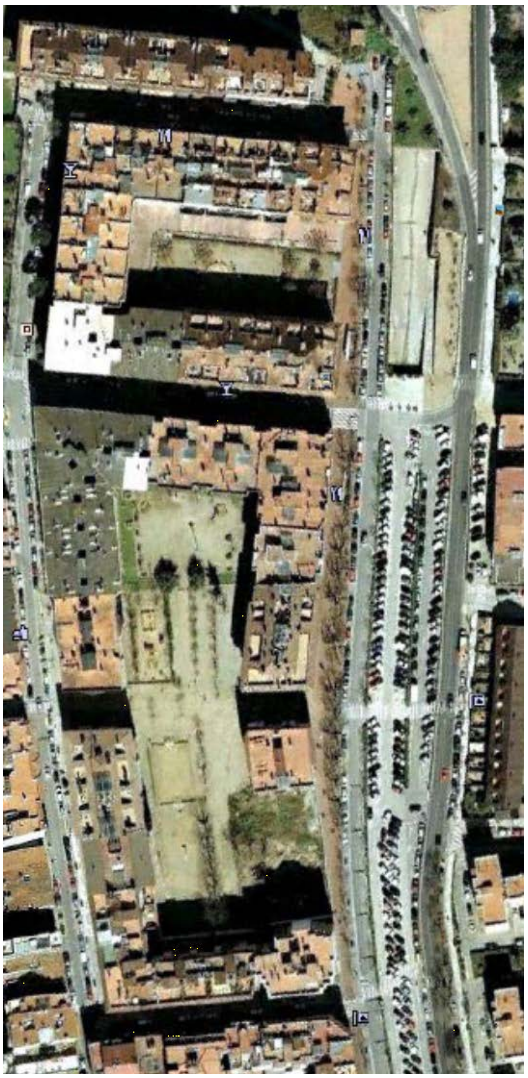
- Plaza Lloveras.-

D) - LAS PLAZAS DE LOS EIXAMPLES-

Como ya se ha dicho en el capítulo correspondiente, la plaza Bernard de Cabrera y la plaza Madre Paula Montalt resultan de las cesiones de suelo público de sendas Unidades de Actuación en Suelo Urbano, delimitadas con el fin de obtener estas plazas en el Plan General del 83 donde en el Plan General del 70 tenía tres islas de ensanche completamente cerradas por la edificación. Las caras abiertas de las manzanas, corresponden a los suelos que, al redactar el Plan 83 no estaban consolidados por la edificación.

La plaza Bernat de Cabrera, fue la primera en consolidarse de acuerdo con la nueva ordenación, con unas edificaciones con fachadas gemelas en el frente abierto de la Riera. En su urbanización se tuvo que resolver el problema de las fachadas interiores de las edificaciones más antiguas, no pensadas como fachada de plaza. El resultado, sin embargo, ha sido el de conseguir una plaza muy urbana.

La plaza Madre Paula Montalt, en cambio, por su tamaño, por estado encerrada en sí misma y por su tardía consolidación de la edificación -en el momento de escribir este trabajo todavía hay un gran solar sin edificar- tiene quizás aún más carácter de gran patio y jardín comunitario que de plaza urbana propiamente dicha.



E) LA RIERA

Como hemos visto a lo largo de este trabajo, la configuración a lo largo del tiempo de este espacio urbano, desde el siglo XVIII hasta hoy -de arenero a centro representativo de la Villa- ha dado lugar a que, hoy, tengamos que considerarlo, desde el punto de vista cultural -al menos en el tramo correspondiente al núcleo antiguo- además de un soporte de edificios y elementos catalogados, como un patrimonio cultural urbano en sí mismo.

La identidad urbanística de la Riera, no sólo le viene dada por sus edificios -histórico o no- su arbolado o sus distintas pavimentaciones. La da sobre todo el hecho de que ninguna fachada tiene entrada de coches, gracias al alto valor comercial de sus anchas aceras y al hecho de que, al haber sido siempre un espacio inundable no se podía dar acceso a posibles plantas soterradas sin un alto riesgo de inundación.

Hoy la Riera de Arenys ya no es el peligroso río que fue antes de su cubrimiento y en parte tampoco es ya la carretera de Sant Celoni Es -y debe serlo más- simplemente el gran paseo-salón del centro de la ciudad, con la circulación rodada restringida a los accesos a las calles del casco antiguo que allí dan, así como los aparcamientos necesarios para que la Riera sea un gran eje comercial de alcance territorial suficiente.

Para la reurbanización de la Riera antes de cubrirla ya se redactó un primer anteproyecto de urbanización que contemplara todos los aspectos de la Riera simultáneamente y, en los años 90 se realiza otro –de los arquitectos Rig y Batlle- que contemplaba la totalidad de la Riera -ya cubierta- desde la autopista hasta la zona portuaria.

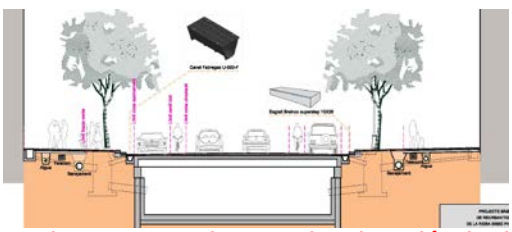
Este anteproyecto, sirvió de base para los proyectos de las actuaciones realizadas en el margen derecho de la parte alta de la Riera pero no para la actuación en el tramo del centro histórico que se realizó según los dos proyectos contiguos de 2009 - de DAU SLP, los arquitectos Fané y Fernández-. que van desde la calle del Olivar hasta la plaza del Ayuntamiento el primero, terminado en 2011 y el del Ayuntamiento fis carretera aún no realizado.

En síntesis, la actuación se basó funcionalmente, en que la Riera de Arenys, no puede hoy seguir siendo una carretera o un gran parking de superficie -como había sido en su día- sino un centro comercial y un paseo-salón patrimonio histórico-cultural de la Villa. Con este fin, técnicamente, se partió del condicionante de la posición de la losa del cajón de canalización de la Riera para ubicar el tronco viario con las tres rotondas y del de la alineación del arbolado para definir el paseo peatónal siendo la franja verde el resto.

Con los pasos de peatones y las ocupaciones de la franja de aparcamiento de forma permanente, se obtuvieron los ámbitos de ampliación de las dos plazas y con las ocupaciones temporales de las mismas, los ámbitos de las terrazas de bares y restaurantes.



-



- El proyecto de re-urbanització de la Riera

3.7.8.- EL VERDE PÚBLICO URBANO

Paradójicamente, hasta los 90, el único parque que siempre había actuado como parque público no es de titularidad municipal sino de un patronato. Se trata del "parque de Lourdes", que ya hemos mencionado al hablar de actuaciones en equipamientos.

Es por ello que en los años 80, la adquisición de zonas verdes era la gran asignatura pendiente del Ayuntamiento de Arenys de Mar. Incluso, el acondicionamiento de la plaza de Salvador Espriu frente al Cementerio fue hecha sin resolver su adquisición resultando de que, 30 años después, por una sentencia del Tribunal Supremo se tuviera que pagar la expropiación a precio de suelo urbano actualizado .

Sin embargo, ya en los mismos años 80, en ejecución del Plan General del 83 que convirtió en Unidades de Actuación en Suelo Urbano todas las antiguas "urbanizaciones", se recuperaron casi todos los terrenos de zona verde que les correspondía ceder, entre los que destaca todo el rosario de parques-miradores de las peñas de la fachada marítima

Hoy, como resultado de las cesiones obligatorias procedentes de los sectores de suelo urbanizables y las unidades de actuación en suelo urbano, Arenys de Mar dispone de los parques urbanos del "Pinar del Instituto, o el parque del "Once de Septiembre ", en la finca que fue de "Stela Maris", El parque "Felix Cucurull" en la finca que fue de "Cal Marqués", que une el nuevo eje urbano del rial del Bareu con la calle Gaudí y la Plana del Paradis.

No todos los suelos cedidos como zonas verdes han sido suficientemente acondicionados -o debidamente arbolados- en el momento de escribir este trabajo. Es el caso de las zonas verdes de los sectores industriales de Valldegata o de Villa Betania, vinculada a la ampliación de la zona deportiva municipal.

No hay todavía legalmente en Arenys de Mar ningún parque forestal por lo que de hecho, esta función la están haciendo todos aquellos suelos "No Urbanizable" privados, abandonados por la agricultura -muchos de ellos por la expectativa de ser urbanizados algún día - y que han sido ocupados por pinares que muy poco a poco, de forma natural volverán a convertirse en encinares.

En cuanto al arbolado urbano la única actuación realmente interesante, por su importancia de cara a la imagen de la Villa, fue el magnífico arbolado de la Riera plantado el siglo XIX Con muy pocas y honrosas excepciones -como la de las encinas de la plaza de la Iglesia, la preocupación por árbolar las calles, en la época moderna, no comienza hasta a partir de los años 80, cuando los arbolados se ejecutan como parte de los proyectos de urbanización.



- La peña del Portinyol.-



- Parque Felix Cucurull.-

3.8.- LAS ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN.

A partir de los años 90, el concepto de "sostenibilidad" entra también con fuerza en la cultura urbanística y en consecuencia en su legislación, tan abundante desde entonces.

No entraremos ahora en analizar el alcance de este concepto pues demasiado a menudo se está utilizando de forma sesgada, pero, en cualquier caso, a los efectos de este trabajo, sabemos que sólo son actuaciones urbanísticas las consisten en la implantación de nuevos elementos. Una vez este elemento ha sido implantado, aparece la necesidad de una sucesión de actuaciones menores para su mantenimiento o, no menores para su restauración o rehabilitación. El grado de dificultad o procedencia de las actuaciones necesarias previsibles para el mantenimiento, restauración o rehabilitación de un elemento urbanístico, nos darán idea de su sostenibilidad.

Así, la imagen que recibimos de una ciudad o un territorio en un determinado momento histórico, nos viene dada, no sólo por los elementos urbanísticos implantados en su día, sino sobre todo por su estado de mantenimiento o de abandono.

Pero esta imagen que recibimos de esta ciudad o territorio, lo es también de su estructura funcional, pues las formas de mantenimiento de un elemento urbanístico pueden llegar a cambiar, para bien o para mal, la función que le correspondía -o que de él se esperaba- en el momento de su implantación.

Por derecho y por tradición, cada elemento urbano es mantenido por su titular -público, privado o comunitario-, pero no siempre están claramente definidos los límites y el alcance de los respectivos derechos y obligaciones en las actuaciones urbanísticas de mantenimiento. Veamos:

3.8.1.- EL MANTENIMIENTO DEL MEDIO RURAL.

Tradicionalmente, los elementos del medio rural del territorio que estamos estudiando -como pueden ser los caminos y sus márgenes- eran mantenidos por los propios agricultores que los usaban.

La transformación de la agricultura en los últimos años hacia una explotación intensiva de sólo los suelos más aptos, ha hecho que se hayan reducido excesivamente el número de caminos y de otros elementos del territorio que se mantenían correctamente.

A pesar de las sucesivas actuaciones de recuperación de caminos rurales -que se han explicado en el capítulo correspondiente- nunca se ha dejado suficientemente claro, para sus usuarios, qué caminos ya son públicos y cuáles no, ni tampoco quien se debe hacer cargo de su mantenimiento, y con qué instrumentos. Esto hace que actualmente haya unos tramos bien conservados -los que se hace cargo directamente del Ayuntamiento- y otros abandonados, con la pérdida de la continuidad de buena parte de nuestra histórica red de caminos rurales

3.8.2.- EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA SUPRAMUNICIPAL.

Cada uno de los sistemas generales de infraestructura supramunicipal -carreteras, ferrocarril, puerto, etc-., es mantenido por el organismo o compañía titular. Esto hace que las actuaciones para el mantenimiento de cada una de estas infraestructuras vayan exclusivamente dirigidas a su uso específico, potenciando su especialización funcional.

Este mantenimiento es bueno en aquellas infraestructuras urbanísticamente bien implantadas, como es el caso de la autopista, pero por el contrario, muchas actuaciones de mantenimiento de infraestructuras urbanísticamente mal ubicadas, pueden acentuar las patologías urbanas de la población.

Es el caso de las sucesivas actuaciones de mantenimiento que se hicieron hasta finales del siglo pasado en las carreteras que atraviesan el término municipal de Arenys de Mar. Estas actuaciones, "mejoraban", ciertamente, la circulación rodada motorizada, pero lo hacían en detrimento de su -aunque imprescindible- uso peatonal y de circulación de vehículos no-motorizados.

Algo parecido podemos decir del ferrocarril. Si bien, en este caso las actuaciones de mantenimiento han aumentado la seguridad, al cerrar el paso a las vías, ignorando los necesarios pasos peatonales hacia la playa y nada se hace para paliar el abandono y la suciedad de sus márgenes, incluso en los tramos situado en medio del casco urbano

Las actuaciones de mantenimiento en el puerto, también han tenido este efecto especializador, si bien sólo se ha puesto de manifiesto en el muelle de pesca.

Así pues, podemos decir que las actuaciones de mantenimiento, en nuestro término municipal, sufren el mismo simplismo y sectorialización que las actuaciones de primera implantación de los elementos urbanos. Esto agrava los conflictos funcionales de todo el tejido urbano y, muy especialmente, los de suelos tan polivalentes como la Riera o el frente marítimo.

3.8.3.- EL MANTENIMIENTO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LOS SERVICIOS URBANOS MUNICIPALES.

Los servicios que contienen los espacios urbanos, algunos pertenecen a compañías específicas -agua, electricidad, gas, teléfono, etc.- que administran las actuaciones para su mantenimiento.

Los otros -Pavimentos de caladas y aceras, alcantarillado, instalación de alumbrado, jardinería, etc.- son mantenidos directamente por el Ayuntamiento en el casco urbano y por las Comunidades de Propietarios o Entidades Urbanísticas de Conservación en las antiguas "urbanizaciones" -hoy UASUs- y otros sectores urbanos diseminados.

En Arenys de Mar, todavía hay carencias en las actuaciones de mantenimiento en muchas antiguas urbanizaciones, debido al hecho de que todavía funcionan con "Comunidades de Propietarios" que son sociedades civiles -a veces sucesoras de los promotores- y no Entidades Urbanísticas Colaboradoras de la Administración - en este caso,

de Conservación- regulada por la legislación urbanística.

3.8.4.- EL MANTENIMIENTO DE LOS EDIFICIOS

La idea de que los edificios construidos se debían mantener, formaba parte y era muy presente en la cultura tradicional. "*Quien no arregla la gotera deberá arreglar la casa entera",* decían. Pero a partir de los años 60, cuando la cultura del "consumo" entra también en el mundo de la edificación, comienza a prosperar la idea de que, un edificio amortizado, lo mejor es derribarlo y construir uno nuevo.

También encontramos en esta época un culto a "lo nuevo" y vemos como muchos edificios que se amplían, cambian la fachada y la escalera pero la vieja estructura de gruesas medianeras y forjados de madera, permanecen trabajando.

El valor de la solidez de los edificios no se recupera hasta a partir de los años 70 pero, en el casco antiguo, el efecto densificación -en edificabilidad y número de viviendas- hace que siga la tendencia de no mantener los edificios antiguos y esperar a que se conviertan en "ruina" para construir otros nuevos.

Los planes de protección del patrimonio empezaron a hacer cuestionar la generalización de este criterio y poco a poco se empezó a poner en valor las antiguas edificaciones que empiezan a recibir actuaciones de mantenimiento combinadas con ampliaciones o no.

Últimamente, la obligatoriedad del mantenimiento de los edificios cada vez va tomando más fuerza legal, a pesar de que, en el momento de escribir este texto, todavia no se disponga de un sistema oficialmente regulado de inspección técnica de edificios -como disponen los vehículos con la ITV- para su mantenimiento.

3.8.5.- LAS ACTUACIONES DE INTERVENCIÓN EN EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO.

La conservación del Patrimonio Arquitectónico de Arenys de Mar, hasta la aprobación inicial del Plan General del 82, se limitaba a los edificios protegidos a nivel nacional - "Monumentos Nacionales" o Provincial. En concreto las protecciones cubrían .el Templo parroquial –por el retablo de Pau Costa-, las torres de defensa - genèricament- y últimamente, el edificio Xifré.

De hecho, hasta los últimos 50 la destrucción del patrimonio era poca, gracias en parte a que la posesión de una casa antigua daba el prestigio del arraigo y en parte, gracias a que, como me dijo una vez irónicamente Pons Guri "*la miseria es el mejor conservador del patrimonio arquitectónico"*

Sabedores de que, los principales problemas que generan las actuaciones de mantenimiento de los edificios, son sus repercusiones en el paisaje urbano, identitario, y que se localizan principalmente en las fachadas del casco antiguo, no es de extrañar que la actuación pública continuada más importante que se hizo antiguamente en este sentido en Arenys de Mar fue la ordenanza municipal que obligaba a mantener encaladas las fachadas y a repicr la

piedra de las jambas de los portales y los balcones. El hacerse real su cumplimiento hasta el final de los años cincuenta, tuvo un cierto efecto pedagógico

El cambio de las tipologías edificatorias con libertad compositiva no vino acompañado de unos criterios claros de mantenimiento lo cual -junto con la falta de una respuesta municipal- repercutió en un fuerte descenso en la imagen del núcleo de la población, por el abandono de muchas de sus fachadas.

El inventario del Patrimonio Arquitectónico del Plan General del 82, fue desarrollado pocos años después con el Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico, interpretado por una "Comisión de Defensa del Patrimonio" creada más tarde.

De hecho, el Plan Especial de Protección del Patrimonio, es un instrumento que no se ha utilizado de forma activa sino pasiva. Sin embargo, hemos visto como fachadas catalogadas eran restauradas, tras su aprobación, sin haber tenido ningún tipo de presión administrativa. Esto nos vuelve a poner de manifiesto la existencia la vertiente pedagógica que, a veces, también tienen en los instrumentos urbanísticos.

Con independencia, sin embargo, de los condicionantes que pueda haber en la Protección del Patrimonio Arquitectónico, lo cierto es que: ni un determinado uso urbanístico se puede mantener en un edificio, sin que a lo largo del tiempo se tenga que ir transformando éste, para adaptarlo a las sucesivas exigencias de aquel uso, ni un determinado edificio puede mantenerse sin transformaciones importantes si no es sustituyendo sucesivamente su uso, por lo que sea más adecuado a sus condiciones espaciales, en cada época.

En este sentido, con independencia de cómo regulen los diferentes planes las intervenciones en el patrimonio, a nuestros efectos las distinguiremos según se trate de

- Restauraciones integrales.

- Restauraciones con rehabilitación del edificio.

- Demolición con restauración o réplica de fachadas

- Ampliaciones y reformas relevantes ", y

- Documentación, demolición y simple sustitución: de la edificación por una de moderna.

De cada uno de estos tipos de intervención en veremos, a continuación, algunos ejemplos.

a) LA RESTAURACIÓN INTEGRAL

El caso más paradigmático de restauración integral sería, Sin duda el de la Iglesia Parroquial donde el objetivo es recuperar su arquitectura histórica manteniendo su uso religioso.

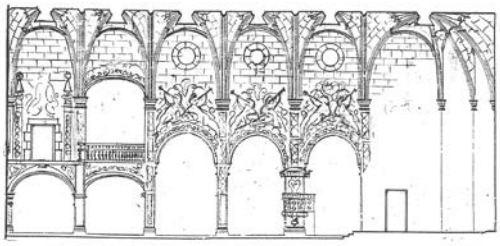
Al hablar de las edificaciones estructuradoras del casco antiguo de la villa, hemos visto cómo se había formado el actual conjunto arquitectónico del templo parroquial, desde su inicio en el siglo XVI hasta la construcción de la capilla del Santísimo del siglo XIX , pasando por todas sus ampliaciones y reformas hechas durante estos siglos, Como equipamiento, siempre ha sido y sigue siendo un equipamiento exclusivamente religioso -aunque también se den conciertos- y en 1976 fue declarada "Monumento histórico artístico de carácter nacional" por lo que las modernas actuaciones de restauración realizadas, constituyen, a efectos de lo que estamos tratando, el

mejor ejemplo de una "restauración integral ".

La Parroquia, siempre ha tenido una comisión de obras que a pesar de sus escasos recursos siempre ha ido haciendo intervenciones de restauración y puesta al día de este edificio monumental, a veces financiándose con subvenciones y prestaciones de organismos públicos, a veces de colectas y donaciones. De tiempos recientes, la más importante fue la iniciada en los años 80 con la restauración de las capillas del Santísimo, primero. y los Dolores, después, y que se terminó en los años 90 con la restauración completa de las naves



- Interior de Santa Maria d'Arenys.-



- Reconstrucción virtual de la nave co sus pinturas del siglo XVIII..-

En estas actuaciones, juega un papel importante la vertiente arqueológica, es decir, la información que durante las obras, el edificio nos dan en tanto quedocumento histórico

El objeto de este tipo de actuaciones de restauración integral, es consolidar la edificación dotándola de las instalaciones y servicios precisos para su puesta al día, pero intentando recuperar su aspecto original. En este caso, también se quiso poner en valor, algunas intervenciones, ya históricas, hechas sobre el original que eran de interés como fue, por ejemplo, el caso de los ventanales neogóticos.

b) LAS RESTAURACIONES CON REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO

Un segundo grupo de actuaciones de intervención en el patrimonio arquitectónico, lo constituyen, a nuestros efectos, aquellas que consisten en mantener y poner en valor todos los rasgos de interés arquitectónico o histórico del edificio - con independencia de su valor de catálogo - reformándose en todo lo necesario para darle un nuevo uso



- La torre del carrer Ample abans de la seva restauració.-



- La torre del carrer Ample restaurada.-

Empezando por las edificaciones de mayor valor histórico, tenemos el ejemplo de las rehabilitaciones de las torres de defensa como parte de un edificio de viviendas .. El ejemplo más exitoso, lo encontramos en la reciente actuación en la torre de defensa de la calle Ample.

De hecho, casi todos los edificios históricos que se mantienen han sido objeto de sucesivas rehabilitaciones a lo largo de los tiempos, Así el actual conjunto de edificios del Ayuntamiento compuesto por el que fueron hostal y “forn de puja”, tuvo importantes obras de rehabilitación en los años 50 en cololocar en el, además del Ayuntamiento y los Juzgados, la Biblioteca, el Museo y el Archivo Histórico que han continuado hasta hoy en ir desplazandose primero el museo, los Juzgados, la Biblioteca y finalmente la Guardia Urbana, ampliando las dependencias municipales. Su aspecto actual lo adquirió ya en la rehabilitación de los años 50 -siendo alcalde José Mª Pons y Guri- con la colocación del portal dovelado y el escudo de la Villa en la fachada lateral, de la también rehabilitada plaza de la Villa.

El otro conjunto de edificios históricos que también ha tenido constantes rehabilitaciones a lo largo del tiempo, es el actual conjunto museístico y el Teatro Principal Así el antiguo "Can Baralt" que fue escuela de pilotos, en los años 80 se rehabilita para el actual Museo Mollfulleda de Mineralogía. El antiguo Hospital de San Jaime, tras ser rehabilitado en el siglo XX para la sede del Casal de Juventud Seráfica, con la rehabilitación de los primeros 80 pasa a ser el actual Museo Marés de los encajes y de Historia de la Villa . El teatro Principal, después de ser sede de la coral La Esperanza se rehabilitó como cine en los años 50 y finalmente con la última rehabilitación ha recuperado su uso de teatro. Todo ello mantiene los rasgos arquitectónicos originales.

Otra caso de rehabilitación con mantenimiento de su arquitectura original es el de las antiguas Destilerías Mollfulleda o "El Calisay" -obra del arquitecto César Martinell- transformado, desde finales de los años 90, en el centro cultural y de dependencias municipales

El edificio del que fue hospital Xifré, también ha tenido una serie de rehabilitaciones a lo largo del tiempo, si bien su configuración en plantas diáfanas ha facilitado el mantenimiento de su aspecto original.

c) LA DEMOLICIÓN CON MANTENIMIENTO O RÉPLICAS DE FACHADA

Un tercer grupo de actuaciones de intervención en el patrimonio arquitectónico, sería el de aquellas en que, el edificio en su conjunto, o no se considera valioso, o siéndolo no se considera recuperable por su estado ruinoso pero en cambio se quiere mantener la fachada en tanto que configuradora de un espacio urbano, histórico o de interés.

Un ejemplo reciente de este tipo de intervención es el del antiguo casal de los Pascual o "Can Manel Recader" realizado por Despach d’Arquitectura y Urbanisme SLP en los años 2000.





- *Fachada de Casa Pascual o Can Manel Recader, antes i después de la restauración.-*

Después de muchos estudios, se vio que, esta casa, que había tenido reformas y adaptaciones tan contundentes como para haberse transformando -en su mayor parte- en una agencia de transportes, con garajes y oficinas, no era, en el su conjunto, recuperable .Así pues se construyó un nuevo edificio manteniendo la fachada histórica que lógicamente condicionó mucho la organización funcional y formal del interior del edificio.

A pesar de que también se había perdido parte de fachada -por la gran entrada del garaje- sin dejar ningún testigo de cómo era en esta parte vaciada, fue, de hecho, fácil de reproducir, siguiendo la lógica de la época en la composición de fachadas y basándonos en otras casas cercanas similares del mismo siglo. También se había perdido el portal solar adovelado, sin embargo, al permanecer los restos de las piedras en su sitio original, se pudo reproducir exactamente.

Dentro de este grupo de actuaciones de sustitución de la edificación manteniendo de alguna forma la fachada, tendríamos también los casos de derribo total del edificio y reconstrucción, total o parcial, de las fachadas.

Siguiendo usando como ejemplos obras realizadas por nosotros tendríamos, en primer lugar el de la "Sala Merced"

El edificio histórico había tenido reformas muy importantes en el interior, especialmente con la remodelación de la planta baja del 1958 y, con el nuevo cine, construido en 1963. y cerrado en los años 80 por la crisis de exhibición del cine del momento. Todo ello hizo que, lo que restaba del edificio histórico se hubiera convertido en estado de ruina.



- Fachada del edificio Sala Mercè, en los años70.-



- Façana actual de l'edifici Sala Mercè.-

El conjunto se derribó en 1987, para construir allí el actual edificio de galerías comerciales con viviendas encima, pero ,en cuanto a la fachada, se quiso -y pudo- recuperar los balcones y los principales rasgos compositivos del antiguo edificio , a pesar de que ahora tenía dos pisos más. En este sentido, la antigua fachada se mantuvo corrida un piso más arriba desdoblando la planta baja, para las galerías comerciales y transformando la presencia del último piso en una galería aventanada

Otra caso sería el de la casa de "CAN POL"

Este edificio histórico, a pesar de su interés fue declarado ruina y judicialmente ordenado su derribo por la peligrosidad de la caída de las piedras -afectadas por piritas- que se desprendían de la fachada

su emplazamiento, se decidió que las fachadas del nuevo edificio fueran una réplica del edificio histórico, por lo que antes y durante el derribo se procedió al levantamiento detallado de todo el edificio hasta los detalles de sus sillares.



- Esquina de Can Pol, antes i después de la reconstrucción.-

Por razones de memoria histórica y de paisaje urbano, dado lo significativo de
Esto permitió hacer una réplica exacta de la fachada de la calle de Avall, cuya composición se repitió para la fachada de la Plaza Flos y Calcat. Las partes de fachada que no se correspondían en el edificio histórico se hicieron con composición moderna diferenciada de la histórica. Para el "Donjon", del que no había suficientes referencias, nos limitamos a seguir el contorno de la ménsula de piedra de apoyo, que si se pudo reproducir exactamente.

Durante el derribo se puso de manifiesto que, así como las piedras de las fachadas eran irrecuperables, no así las de la sala noble y tantas otras que estuvieran ocultas detrás tabiques de cámara o enyesados. En este sentido después de ser dibujadas y numeradas, fueron desmontadas todas las piedras que se encontraban en buen estado y trasladadas a la finca rústica del propietario -Zenón de Pol- en espera de un destino adecuado.

D) LAS "AMPLIACIONES Y REFORMAS"

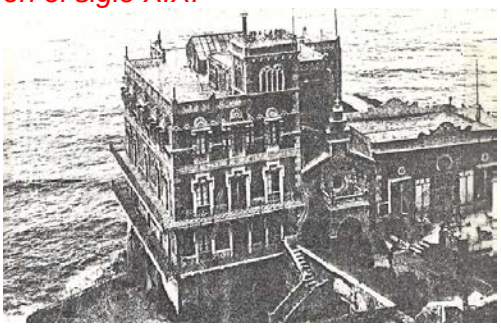
En un cuarto grupo tendríamos aquellas actuaciones en edificios históricos en que lo más relevante es su ampliación con nueva edificación, pero que se mantiene insertado el edificio histórico.



- Dibuijo de la ermita del Mont Calvari en el plano de 1858.


Fig.205 L'ermita del Mont Calvari al segle passat.

- Pintura de la ermita del Mont Calvari en el siglo XIX.-



- El hotel - balneario a principios del siglo XX.-



- El hotel - balneario en losaños 30.-



- El edificio Mont Calvari, dentro del puerto en los años 80.-

El caso desde hace tiempo más conocido en Arenys de Mar, es posiblemente el del conjunto edificado en torno de la histórica ermita del "Santo Cristo del Calvario", en una de las puntas de refugio para los marineros -la más cercana al poblado- y que ha constituido, hasta la segunda mitad del siglo XX, el símbolo más popularmente sentido de la historia marinera de la Villa. La ermita fue fundada en 1585 y se mantuvo exenta hasta el siglo XIX, cuando se construyó el hotel-balneario que la rodeó. Este edificio tuvo una primera transformación en los años treinta. y una segunda en los años cuarenta que le dio su aspecto actual.

Hasta las últimas décadas, es normal encontrar muchos casos en que las ampliaciones de los edificios se hacen con el aprovechamiento del edificio antiguo. Hoy sin embargo, un edificio antiguo, casi siempre sale más a cuenta derribarlo y hacerlo nuevo que no rehabilitarlo.

Pero contra esta forma de entender los edificios -sólo como bienes económicos o funcionales- está la de entenderlos como bienes culturales -al nivel que sea- que, con los años, acaban constituyendo el patrimonio arquitectónico y urbano, que es la mejor expresión de la memoria cultural de cada población.

Un ejemplo actual de esta idea para una actuaciones de ampliación y reforma de un edificio histórico, en este caso sin quizás demasiado valor- el caso de la residencia geriátrica Villa Betània.- realizada según el mencionado proyecto de Despatx d'Arquitectura i Urbanisme SLP.- que en buena parte lo posibilitó una operación inmobiliaria de permuta hecha en los años 2000.

El edificio nuevo de la ampliación, es un edificio insertado en la Peña, que sólo emerge una planta por arriba de la finca y que es entendido como ampliación del edificio histórico convirtiendo su antiguo jardín interior, en un gran patio central.

El edificio histórico rehabilitado de Villa Betania no era, con mucho, ninguna pieza arquitectónica de primer orden. Era simplemente una antigua "casa buena", pero con elementos arquitectónicos suficientemente interesantes como para que a que, en algunos casos fueran simplemente conservados y mejorados -como la entrada de la calle de San Rafael o la Capilla- y en otros, incluso utilizados para dar una monumentalidad al edificio que, tal vez nunca había tenido. Es el caso de las arcadas de las antiguas galerías que en completarlas se creó el actual doble espacio del comedor.

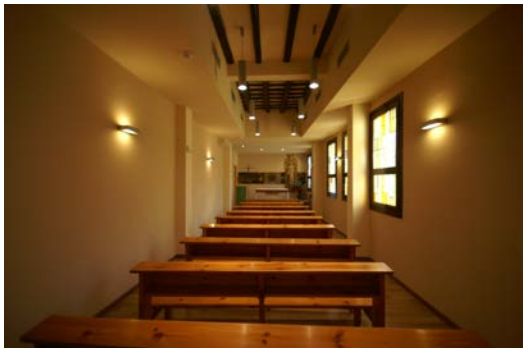
Durante las obras, se puso al descubierto un refugio de la guerra civil de 36 -39 cuya entrada se quiso conservar convirtiéndola en memorial mediante un cristal de cierre que reza:

"Que nadie tenga que volver a bajar

unas escaleras como éstas para refugiarse de la violencia entre hermanos"



- La reforma i ampliació de Vil·la Betània.-





- La reforma interior de Vil·la Betània.-



- Entrada al refugi.-

e) LA DEMOLICIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Por último tenemos el caso más normal hasta finales del siglo pasado que es el de que cuando un edificio se convertía en ruina, o simplemente resultaba funcional o económicamente obsoleto, se derribaba, sin más y se construía uno moderno en su lugar.

Hay que recordar que en Arenys de Mar -como casi todas las poblaciones, hasta el catálogo del Plan 82 sólo tenían protección los edificios catalogados como monumento nacional -la iglesia y según cómo, las torres de defensa-

La conservación del patrimonio sólo dependía de la voluntad de sus titulares no siempre suficientemente informados del valor de lo que tenían. De ahí la gran cantidad de patrimonio arquitectónico -si se quiere sólo de interés local- innecesariamente perdido. con la expansión y los cantos de modernidad de los años 60 y 70

Desde el Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico de los años 80, sin embargo, cualquier actuación en la edificación del casco antiguo se someterá a sus normas tanto con respecto a los elementos a conservar como los criterios compositivos, especialmente respecto a las proporciones.

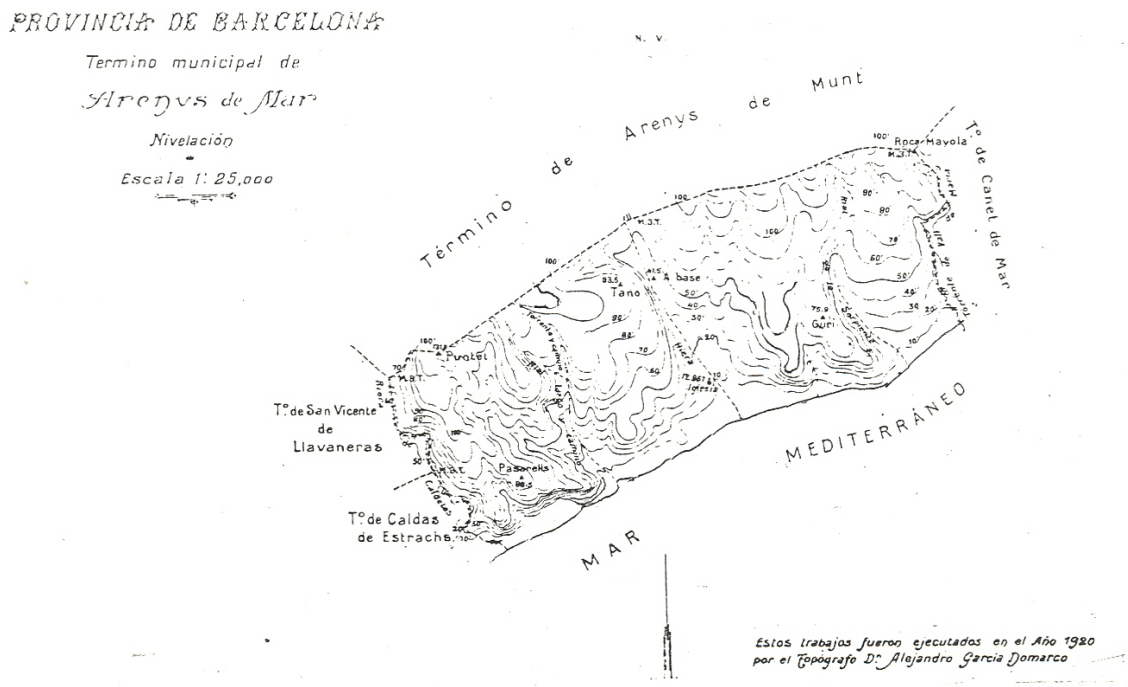
4. LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS.

4.1.- LA INFORMACIÓN BÁSICA Y LOS REGISTROS

Hasta aquí hemos estudiado las actuaciones urbanísticas que han dado a Arenys de Mar la estructura y la forma actual. En este capítulo analizaremos las actuaciones técnicas, jurídicas y administrativas. que constituyen los instrumentos empleados para aquellas actuaciones urbanísticas.

El hecho es, sin embargo, que muchos de estos instrumentos -como el planeamiento- tienen suficiente dificultad e importancia como para que puedan ser considerados actuaciones urbanísticas -indirectes, eso sí- en sí mismos.

4.1.1.- LA INFORMACIÓN CARTOGRÀFICA.



- Levantamiento topográfico de los años 20.-

Es evidente que cualquier instrumento urbanístico requiere unas bases cartográficas -como las topográficas o ortofotos- y en la era digital y de internet, esto está al alcance de todos.

Pero hasta los años 80 esto no era así y, incluso la obtención de esta cartografía, con los niveles de precisión necesarios, había llegado a superar los medios técnicos y económicos de muchas administraciones y particulares. Era el caso del planeamiento general municipal de los años 60 -y a veces incluso el de los primeros 80- donde la existencia o carencia de bases cartográficas había acondicionado, su celeridad y calidad.

Así, la exhaustiva documentación de finales del siglo XIX, hecha por García Farias, que nos ha llegado de estudios sobre nuestra costa en la época anterior al primer proyecto de puerto, ya tienen como base la transcripción de las cartas náuticas del servicio de hidrografía de la Armada. [1].

[1] Estudis de J.M. Pons i Guri.

Los "planos topográficos" de la Villa de 1840, a los que nos hemos referido al hablar de la formación del núcleo antiguo. salvo que se ve hecho a mano alzada, por supuesto que también son extraídos de estas cartas náuticas. No nos consta, en cambio que haya sido usada, como instrumentos para las actuaciones urbanísticas estudiadas, la cartografía del Ejército, a causa, por supuesto, de su gran escala

No es así en el *"PLANO TOPOGRÁFICO - GENERAL Y PARTICULAR - DE LA - VILLA DE AREÑS DE MAR, CABEZA DE PARTIDO DE SU MISMO NOMBRE - levantado y dibujado - por los Señores - Buenaventura Boix y Bros y Agustin Quera y Torras - Año de 1858 "*

Este plano es, por su rigor y nivel de detalle, una auténtica fotografía aérea del Arenys de 1858.

Además de su precisa descripción gráfica incorpora una memoria que nos cuenta la historia y las identidades de la villa.

Dice así

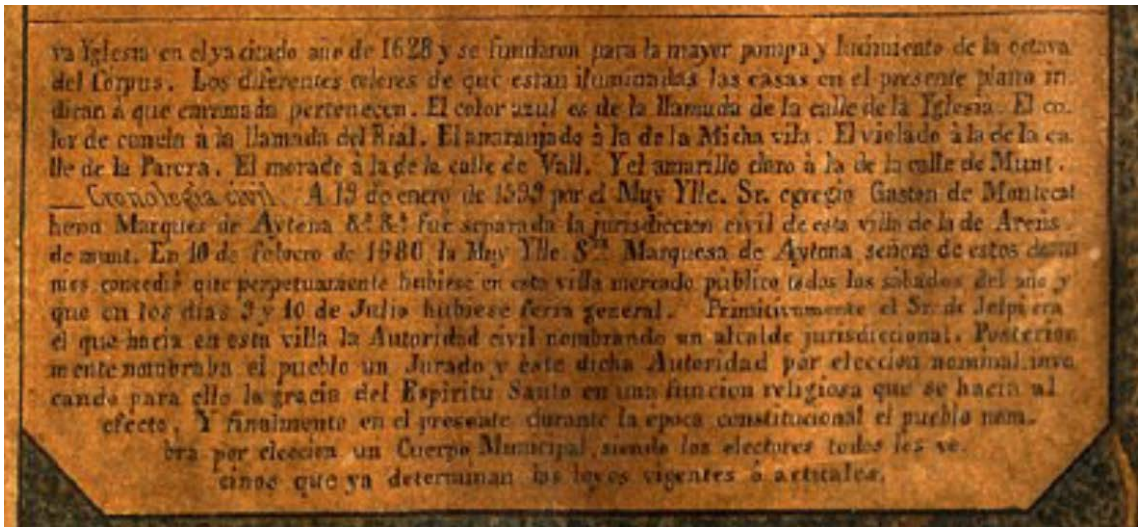



Esta villa está situada en la latitud N 41° 35' 30" y lonjitud al E de Cádiz 8° 30'. — La situacion marítima de esta villa es muy á propósito para la construccion de un muelle ó puerto muy ventajoso para el comercio y navegacion pues que los buques que van para el E en toda esta costa hasta Palamós no 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. En el dia 18 de Mayo de 1575 existian en esta villa 130 casas. En este dia el Muy Ylle. Señor, D. Fr. Benito de Tocco, obispo de Gerona decretó que se construyese en esta una Yglesia con pila bautismal y se pusiese un vicaria dependiente del Parroco de Areñs de munt. En 1° de Junio de 1583 el mismo Obispo decretó que por el aumento de la poblacion se edificase esta Yglesia demoliendo la primera. Por este tiempo se proclamó á San Zenon por patrono de esta villa por haber regalado las reliquias del Santo un viajero que pasando cayó enfermo y 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 á la nueva iglesia. Fué creada rectoria independiente á 10 de Abril de 1781. El Párroco actual es el 6° de esta parroquia. El número de casas que cuenta esta villa es de 1106 y de almas inclusos los párvulos es de unas 5600. — Observaciones. Estas se establecieron luego de la traslacion del S.mo Sacramento á la nue.

Esta villa esta situada en la latitud N 41º 35' 50'' y lonjitud al E de Cádiz 9º 50'.
La situación marítima de esta villa és muy a propósito para la construccións de un muelle o puerto i muy ventajosa para el comercio y navegación pues que los buques qu van para el E en toda esta costa hasta Palamós 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

<u>Cronologia religiosa</u>
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 Areñs 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 licéncia del diocesano para trasladar el Stsmo. Sacramento en procesion general a la nueva iglesia.
Fué creada rectoria independiente a 10 de Abril de 1781 . El párroco actual es el 6º de esta parroquia

El número de casas que cuenta esta villa es de 1106 y de álmas inclusos los parvulos es de unas 5.600.


va Iglesia en el ya citado año de 1628 y se fundaron para la mayor pompa y lucimiento de la octava del Corpus. Los diferentes colores de que estan iluminadas las casas en el presente plano indican à que enramada pertenecen. El color azul es de la llamada de la calle de la Iglesia. El color de canela à la llamada del Rial. El anaranjado à la de la Micha vila. El violado à la de la calle de la Parera. El morado à la de la calle de Vall. Y el amarillo claro à la de la calle de Munt.

Cronologia civil. A 19 de enero de 1599 por el Muy Ylle. Sr. egregio Gaston de Montecathena Marques de Aytona &c &c fué separada la jurisdiccion civil de esta villa de la de Areñs de munt. En 10 de febrero de 1680 la Muy Ylle Sra Marquesa de Aytona señora de estos dominios concedió que perpetuamente hubiese en esta villa mercado publico todos los sabados del año y que en 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 funcion religiosa que se hacia al efecto. Y finalmente en el presente durante la epoca constitucional el pueblo nombra por eleccion un Cuerpo Municipal siendo los electores todos los vecinos que ya determinan las leyes vigentes ó actuales.

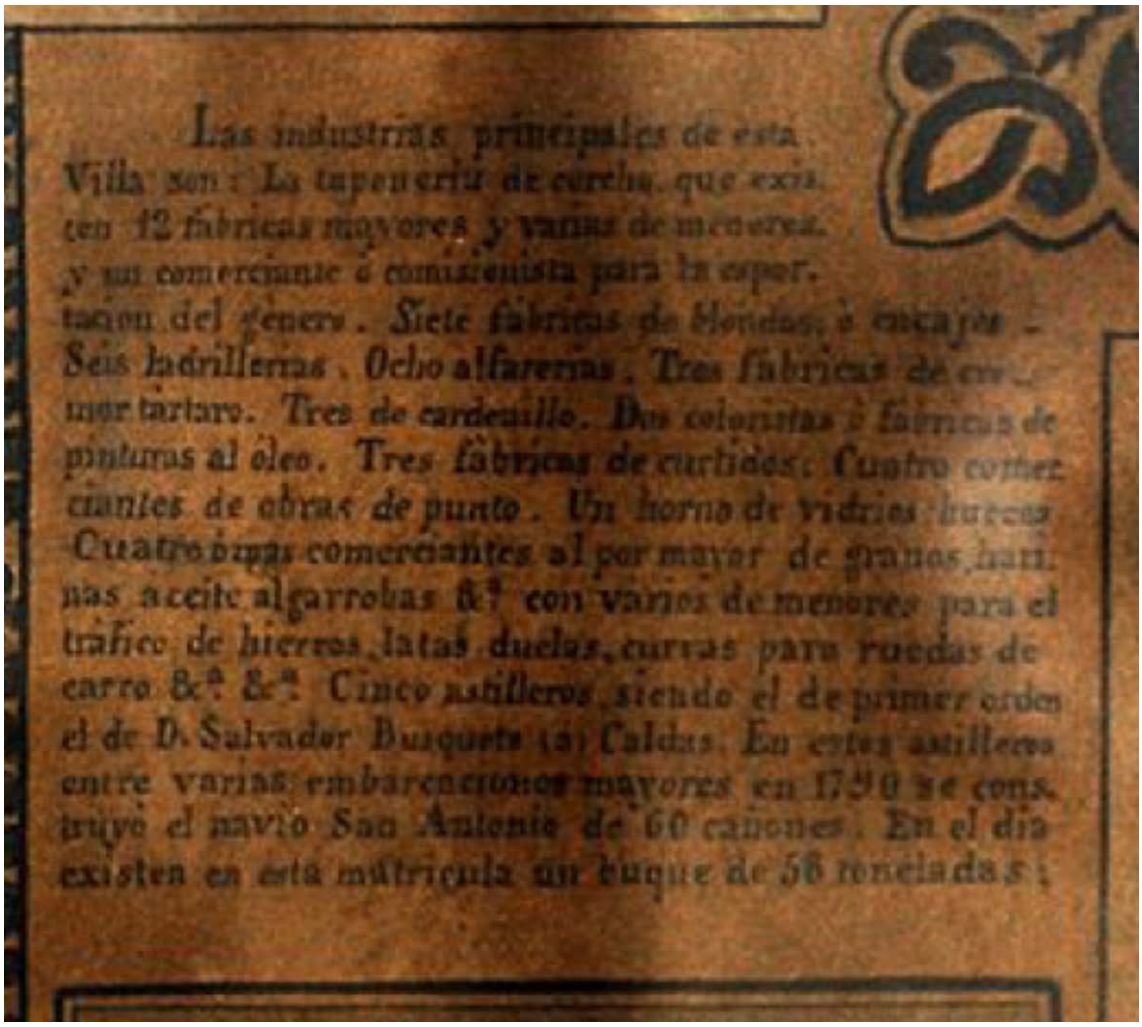
Enramadas

Estas se establecieron luego de la traslacions del Smo. Sacramento a la nueva Yglesia en el ya citado año de 1628 y se formarom par la mayor pompa i 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 Micha vila,. 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

Cronologiaa civil

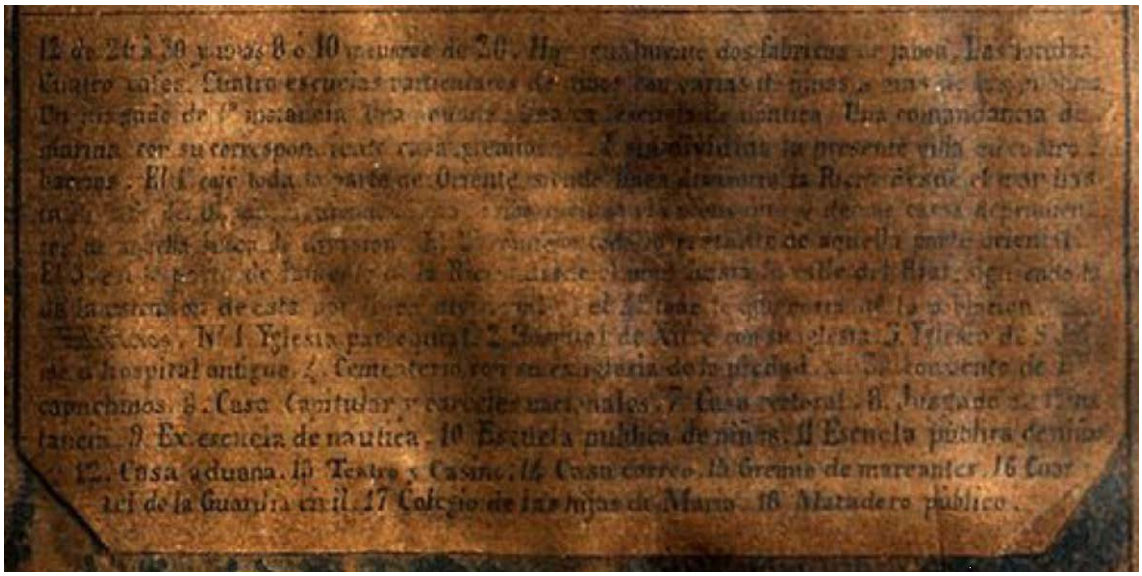
A 19 de Enero de 1599 por el Muy Ylle. Sr. egregio Gaston de Montecathena Marqués de Aytona – fué separada la jurisdicción civil de esta villa de la de Areñs de munt. En 10 de Febrero de 1680, la Muy Ylle. Sra Marquesa de Aytona, senyora de estos dominios, concedió que perpetuamente hubiera en esta villa, 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 jurisdicional. Posteriorments nombraba el pueblo un jurado y este dicha Autoridad por eleccion nominal invocando para ello la gràcia del Espíritu 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 ó comisionista para la exportacion del género. Siete fábricas de blondas ó encajes. Seis ladrillerias. Ocho alfarerias. Tres fábricas de cre--or -tataro ?)Tres de (cardenillo?) Dos coloristas ó fábricas de pinturas al óleo. Tres fábricas de curtidos. Cuatro comerciantes de obras de punto. Un horno de vidrios huecos. Cuatro ó mas comerciantes al por mayor de granos, harinas aceite algarrobas &ª con varios de menores para el tráfico de hierros, latas, duelas, curvas para ruedas de carro &ª &ª 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;

Lasindustrias principales de esta villa son: La taponeria de corcho que existen 12 fábricas mayores y varias de menores y un comerciante o comiosionista 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 vidios huecos. Cuatro o mas comerciantes al por mayur 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 ----------)

Finalmente pone la leyenda de las anotaciones numéricas de edificios importantes indicados en el plano
(Nº 1 Yglesia parroqial ---------- ?)

Para el planeamiento municipal anterior a los años setenta se aprovechó las bases cartográficas -llenas de errores- hechas para la confección del catastro para la recaudación de la Contribución Territorial Urbana.

Los planos topográficos, usados como instrumentos auxiliares del planeamiento, en los años 80, ya corresponden a la puesta en marcha en la provincia de Barcelona, de las restituciones sistematizadas a escala 1: 10.000, 1: 5000 y -en una corta etapa- 1 : 2000, por el Servicio Cartográfico de la Diputación, que luego fue traspasado a la Generalitat. El origen de ese servicio lo encontramos en las actuaciones de la Comisión de Urbanismo y de la Diputación Provincial.

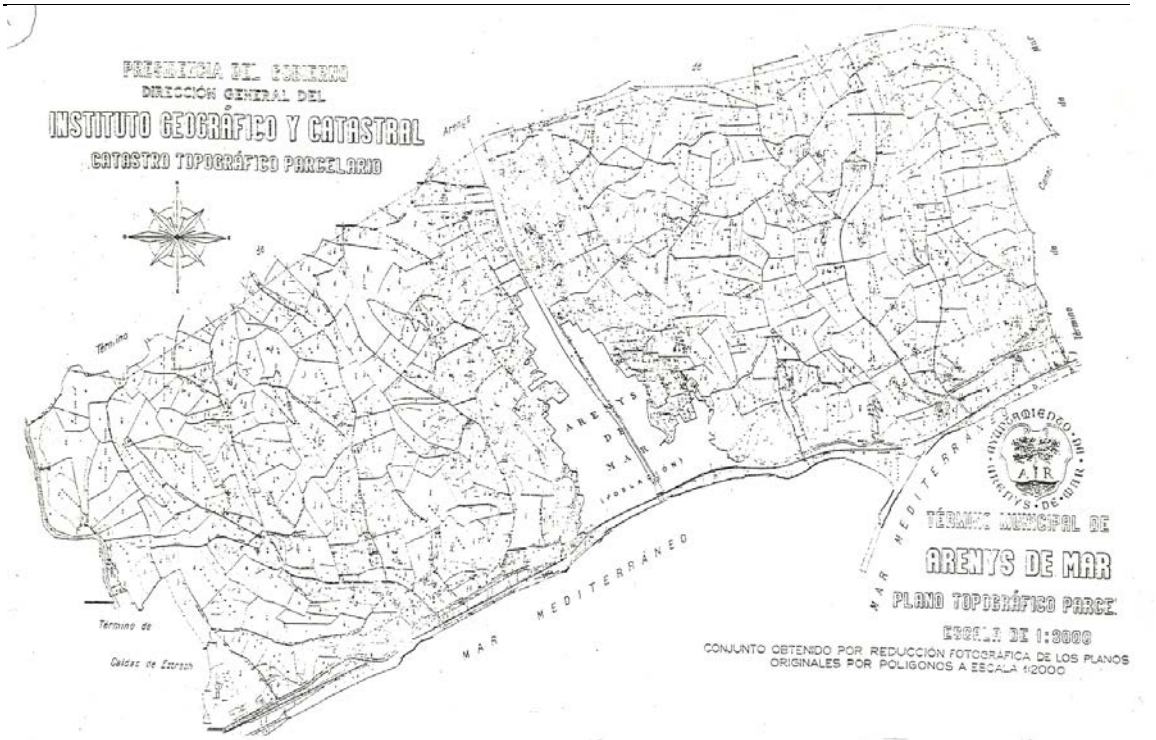
Es decir que, casi siempre, la información topográfica de las actuaciones de nivel municipal, procedía del reciclaje de la información topográfica de actuaciones movidas por actuaciones de nivel supramunicipal.

Para las actuaciones de menor nivel -las promovidas por los particulares- hemos visto cómo se utilizaban levantamientos topográficos manuales a escalas entre 1/1000 y 1/200, hechas expresamente por el urbanizador, más pensados para la obra y para la parcelación que para la ordenación -integrada en el contexto- del sector.

El Instituto Cartográfico de Cataluña, es el heredero de todas aquellas instituciones en la era de la digitalización e internet y no sólo está al cargo de las ortofotos y restituciones topográficas sino de todo tipis de información territorial.

No sólo el Instituto Cartográfico es hoy la fuente de la información territorial. En internet se puede encontrar información territorial actual - "google earth", por ejemplo- e histórica - "Paisajes españoles", por ejemplo- que complementa -a veces compite- con la propia de las instituciones oficiales.

4.1.2.- LA INFORMACIÓN Y LOS REGISTROS DE LA PROPIEDAD



- Plàno del "Instituto Geogràfico y Catastral" de los años 40.-

a) LOS CATASTROS.

De la misma manera que la misión específica de los planos topográficos es la de representarnos el medio físico, la de los planos y fichas catastrales es la de representarnos la estructura de la propiedad del suelo, con la delimitación y características de las fincas que la componen.

Aunque en principio, los catastros se han hecho siempre a efectos fiscales. Son los únicos documentos oficiales donde se determinan gráficamente las fincas en que se divide el territorio.

Lógicamente un plano catastral se confecciona siempre sobre una base topográfica, la calidad de la cual repercute directamente sobre la calidad del catastro.

Antiguamente era muy normal, sin embargo, que los planos -cuando la escala lo permitía- fueran a la vez topográficos y catastrales. Es el caso del excelento plano de la Villa, de 1858, tratado con una minuciosidad, rigor y expresividad muy superior a los actuales.

En cuanto a los catastros propiamente dichos, encontramos, a nivel municipal, las actuaciones del Instituto Geográfico y Catastral, con un muy elemental primer catastro de los años 20, seguramente relacionado con la cartografía militar. El catastro de suelo rústico, del año 1941, es, en cambio, un excelente trabajo, a escala 1/2000 y 1/3000, con el que se pueden identificar todas las fincas de origen de las actuaciones urbanísticas hechas en los años 60 y 70 sin reparcelaciones y que hoy todavía están pendientes de regularización.

En cuanto a los catastros de suelo urbano de la época moderna, el primero que fue realizado teniendo como base la restitución topográfica de un vuelo aéreo -aunque las parcelas no se grafiaron sobre dicha base-, es el de los años sesenta, emprendido para poner al día el Padrón de Solares a efectos de la Contribución Territorial Urbana. Este

catastro fue revisado en 1985 pero -en contra de lo previsto- la parcelación del nuevo catastro tampoco se grafió sobre la nueva base topográfica levantada al efecto.

En el siglo XXI, lógicamente, el Catastro está digitalizado y todo el mundo puede acceder a su sede electrónica para obtener la información de cada una de las fincas. La información gráfica está referida, en coordenadas UTM para poder, en su caso, yuxtaponer a las bases cartográficas oficiales. Toda finca tiene una referencia catastral y su ficha contiene los datos de la finca y de las edificaciones que contenga como su dirección de localización, uso, superficies, antigüedad de la construcción, etc. También contiene los datos de su titularidad y valoración si bien a estas, el acceso está restringido a determinados organismos.

Se ha avanzado mucho en delimitar las funciones del Instituto Cartográfico -definición física del territorio- de las de los Registros de la Propiedad -definición de las titularidades y regímenes de propiedad- y de las del Catastro en tanto que es el que debe definir y valorar las diferentes fincas y edificaciones en tanto que bienes inmuebles. Es por ello que, por lo que más se conoce el catastro, no es tanto por sus efectos descriptivos como por sus efectos recaudatorios pues casi todos los impuestos y tasas se basan en sus valoraciones ..

b) LOS REGISTROS DE LA PROPIEDAD.-

Históricamente la propiedad la encontramos documentada en los Registros Notariales que permanecen a pesar de la institución en el siglo XIX de los Registros de la Propiedad, cuya finalidad primera es, la inscripción de los derechos reales -Titularidad y cargas- que recaen sobre los bienes inmuebles, tipificados en hojas registrales por fincas

Hoy, la legislación urbanística, no reconoce, otra propiedad de los bienes inmuebles -edificios y terrenos- que la inscrita en el Registro de Propiedad, regulada por el derecho urbanístico y hipotecario. y, en correspondencia, obliga a que en las inscripciones registrales figuren todas las referencias catastrales y urbanísticas.

Y es que, prácticamente hasta los años 90 los datos registrales iban totalmente desligados de los catastrales y los urbanísticos

Recordemos que tanto la exigencia de la licencia de obras para la inscripción de nuevos edificios como la licencia de parcelación para la inscripción de nuevos solares y fincas rústicas, es relativamente reciente.

Efectivamente, en los años 60, a pesar de que encontramos proyectos de parcelación haciendo funciones de plan parcial, no encontramos expedientes municipales de licencia de parcelación en ninguna de las actuaciones urbanísticas estudiadas. El hecho es que el verdadero instrumento para las parcelaciones de Arenys de Mar, hasta los años 80, ha sido el de las segregaciones sucesivas de las primitivas fincas rústicas, escapando así del control urbanístico regulado por la Ley del Suelo del momento . Los bienes de dominio público -como los viales, los equipamientos o zonas verdes- entonces no se inscribían en el Registro de la Propiedad y se bastaban con el inventario municipal de bienes públicos-

Cuando, a partir de 1982 -tras la aprobación de un planeamiento general adaptado a la Ley del Suelo del 76- deviene la necesidad de iniciar

actuaciones para sectores predeterminados, con el mecanismo reparcelatorio, es cuando más se puso en evidencia -en Arenys, como en todas partes- la obsolescencia y la urgente necesidad de una renovación de los viejos mecanismos de registro de la propiedad.

El primer problema era la desconexión del Registro de la Propiedad respecto del Catastro -tanto de rústica como de urbana-, y ambos desconectados, al mismo tiempo, del planeamiento urbanístico[2]

La inexistencia entonces de un catastro técnicamente solvente, que cubriera la integridad del territorio, y sin otra finalidad que la recaudatoria, complicó y llenó de errores las bases del mecanismo reparcelatorio, El hecho es que en el Registro de la Propiedad de Arenys de Mar, no había, en 1992, ningúna reparcelación inscrita de las más de veinte determinadas por el Plan General de 1982.

Las contradicciones y la ambigüedad urbanística creada desde los años cincuenta, con la utilización de las segregaciones sucesivas como instrumento parcelador, donde más daño ha hecho es en las llamadas "urbanizaciones". En yuxtaponerse el criterio de la innecesariedad de registrar los viales y espacios libres públicos, el resultado ha sido que los terrenos de cesión legalmente obligatoria permanecieran, registralmente, como restos de finca del promotor de la urbanización.

Esto ha llevado a algunas interpretaciones jurídicas -a nuestro entender, sesgadas que paradójicamente defienden que, en procesos reparcelatorios actuales de Unidades de Actuación en suelos urbanos, consolidados de hecho desde los años 50 -y con todas las parcelas vendidas y edificadas, de tiempo- al entrar la finca matriz residual en el proceso, los herederos de los antiguos promotores -aun titulares de la finca matriz residual- pueden reclamar en régimen de compensación, el valor de los derechos urbanísticos de los suelos que ocupan las calles a los que ellos mismos vendieron las parcelas en su día.

Es evidente que muchos no compartimos esta interpretación, ya que, estas urbanizaciones se consolidaron con los instrumentos legislativos de los años 50 que aquí hemos explicado.

A medida que se van inscribiendo reparcelaciones y actos jurídicos relacionados con los bienes inmueble, se van resolviendo todas estas contradicciones y disfunciones heredadas del pasado reciente cuando aún, el sistema legal, estaba empapado de cultura rural en vez de urbana.

.A partir también de los años 90 el departamento de urbanismo de la Generalidad crea EL REGISTRO DE PLANEAMIENTO en el que se inscriben todas las figuras de planeamiento definitivamente aprobadas y, jurídicamente, con valor ejecutivo. Esto incluye todo el planeamiento territorial supramunicipal y municipal cuya competencia de aprobación es de la Generalidad. El archivo es de fácil consulta para todos a través de la página web correspondiente.

Dada la importancia de este tipo de registro cabría esperar que también lo tuvieran, -con las mismas condiciones- todos los Ayuntamientos,

[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.

no sólo con respecto a las figuras urbanísticas de su competencia sino también para el planeamiento en trámite ..
.

4.1.3.-OTRA INFORMACIÓN TERRITORIAL

A partir de los años 90 con el inicio de la actual cultura medioambiental, toma cuerpo en los instrumentos para la ordenación del territorio la transversalidad disciplinar de esta ordenación.

Así, a partir de la nueva legislación medioambiental, aparece la obligación de sus estudios de impacto, para las implantaciones de nuevas infraestructuras así como la obligatoriedad de estudios y INFORMES AMBIENTALES para el planeamiento urbanístico.

Hay que recordar que, hasta los años 90 ni siquiera existía el léxico actual para estos aspectos disciplinarios. Palabras como "medioambiente, "sostenibilidad" y tantas otras son, de hecho, traducciones -no siempre satisfactorias- del inglés internacional, incorporadas a nuestro sistema jurídico que, demasiado a menudo han permitido hacer interpretaciones sesgadas.

Esta falta de madurez en cuestiones medioambientales, se ha notado mucho en la burocracia de comienzos del actual siglo, con la aparición de numerosos nuevos departamento tanto de las administraciones locales como centrales, mal coordinadas entre ellas –incluso jurídicamente- que han llevado la tramitación de muchos instrumentos de ordenación a estériles guerras de competencias disciplinarias en perjuicio de la propia ordenación del territorio.

Otra información básica que, en este caso no es nueva, es la de los ESTUDIOS SOCIO-ECONÓMICOS.

La información socioeconómica ha sido siempre la base de cualquier instrumento para la ordenación del territorio pero no tanto sus previsiones de futuro que hasta los años 90 eran, más que nada, una justificación de la viabilidad de la ordenación propuesta.

La creencia en los estudios socio-económicos, patente en todo el planeamiento territorial y municipal de principios de siglo -en plena burbuja inmobiliaria- se ha venido abajo desde el 2007 con la crisis económica actual. Esto, por supuesto, obligará a la revisión de la vertiente de gestión -incluso alguna ordenación- de la mayor parte del planeamiento generado en esta pasada década de tan erróneas previsiones

En cuanto a los ESTUDIOS DE MOVILIDAD sostenible, también obligatorios desde sólo hace unas décadas para los actuales instrumentos de ordenación territorial, hay todavía mucho camino por recorrer en cuanto a la coordinación y la integración de los diferentes tipos de movilidad privada –peatonal, ciclista, automóvilística, etc.- y pública -ferrocarriles, metro, autobuses, etc- en cuanto al planeamiento, pues la lógica de los crecimientos urbanísticos no tiene por que coincidir con la de los planes de infraestructuras de transporte, y en cuanto a la ejecución de las infraestructuras de movilidad, porque, tal como se ha explicado en el capítulo correspondiente, la excesiva disgregación y ensimismamiento de los organismos responsables de estas infraestructuras impide que se hagan las necesarias actuaciones integradas.

Como es lógico, la complejidad de la ordenación del territorio, hace que sus instrumentos requieran cada vez más de OTROS ESTUDIOS auxiliares o complementarios. En Arenys de Mar, como en tantas otras poblaciones, es el caso de los estudios sobre su patrimonio histórico-artístico, los topónimos, y de tantos otros que progresivamente habrá que ir incorporando según las conveniencias de cada lugar en cada momento.

4.1.4.- El REGISTRO DE LOS AGENTES URBANÍSTICS.-

Además de los registros de la titularidad de los derechos sobre los elementos objeto de las actuaciones urbanísticas como las de la propiedad, derechos de aguas, concesiones, etc. la realización de estas actuaciones también precisa de algunas otras operaciones administrativas auxiliares y complementarias que, de hecho, muchas veces han condicionado las propias actuaciones. Nos referimos a las operaciones jurídicas de constitución y registro de los agentes urbanísticos no-institucionales -sociedades civiles, comunidades de propietarios, juntas de compensación o de mantenimiento, etc.-.

La legislación urbanística actual, sólo reconoce como agentes urbanísticos de los particulares las Entidades Urbanísticas Colaboradoras -Juntas de Compensación, Asociaciones Administrativas de Cooperación y Entidades de Conservación-, las cuales deben ser inscritas en el Registro correspondiente, dependiente de la Generalidad. La condición para su inscripción, es que los estatutos y las bases de actuación -específicamente dirigidas a una actuación urbanística concreta de la Junta o Entidad, se ajusten a lo previsto en la legislación urbanística, y su constitución esté debidamente protocolarizada.

A pesar de que estas entidades urbanizadoras estaban de siempre contempladas en la ley y que el Registro de Entidades Urbanísticas Colaboradoras de la Generalidad existe desde los primeros 80, si examinamos su listado de inscripciones del año 1991, veremos cómo, en Arenys de Mar, todavia no había ninguna entidad inscrita.

Efectivamente en las actuaciones urbanísticas estudiadas hasta los años 90, encontramos siempre como agentes urbanísticos -al margen de las personas físicas- sociedades mercantiles o civiles y comunidades de propietarios -que actúan con la modalidad de "propiedad horizontal tumbada" - ì que están inscritos -si lo están- en los registros correspondientes, con unos estatutos más pensados para actuaciones de tipo civil que no urbanísticas.

A partir de los 90, se empiezan a constituir e inscribir Juntas de Compensación para los sectores de Suelo Urbanizable, delimitados en el planeamiento general vigente y que, la iniciativa privada promueve y desarrolla por el sistema reparcelatorio de Compensación.

Pero no ocurre lo mismo con las Unidades de Actuación en Suelo Urbano donde las antiguas sociedades civiles de Comunidades de Propietarios se resisten a su transformación en Entidades Urbanísticas pesar de los inconvenientes que ello conlleva, frente a las morosidades en la recaudación de cuotas.

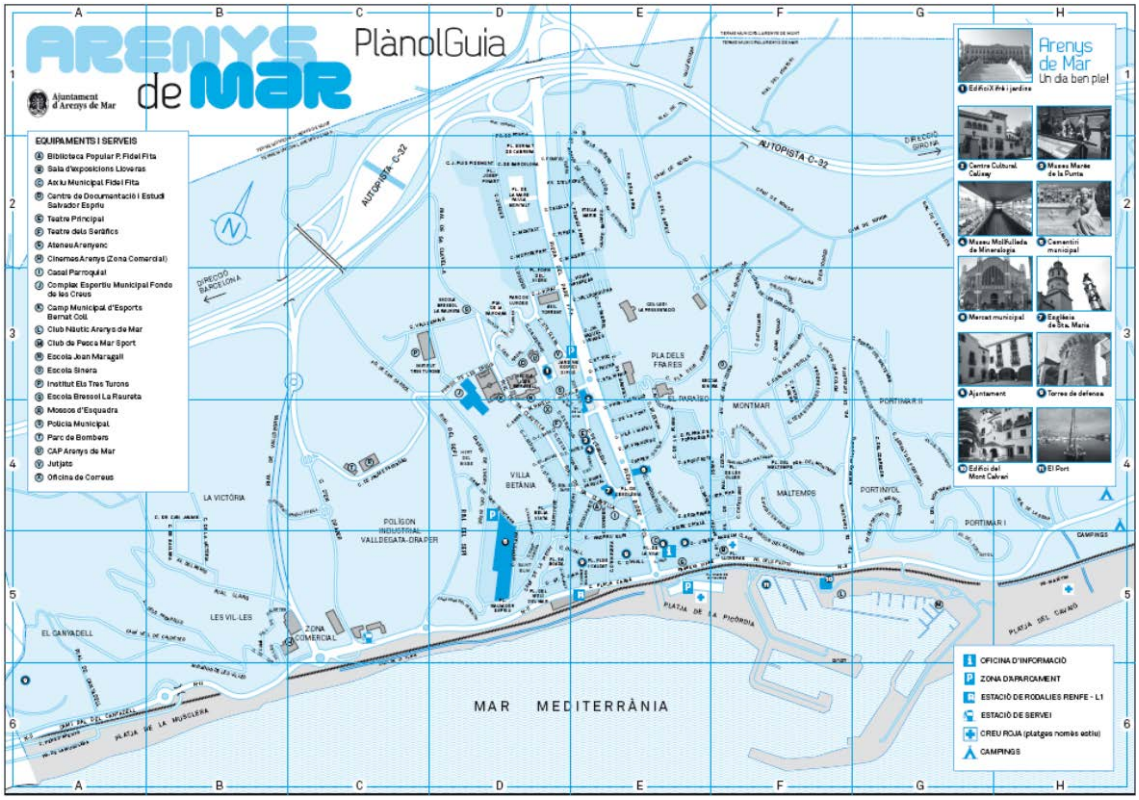
4.1.5. LA TOPONIMIA

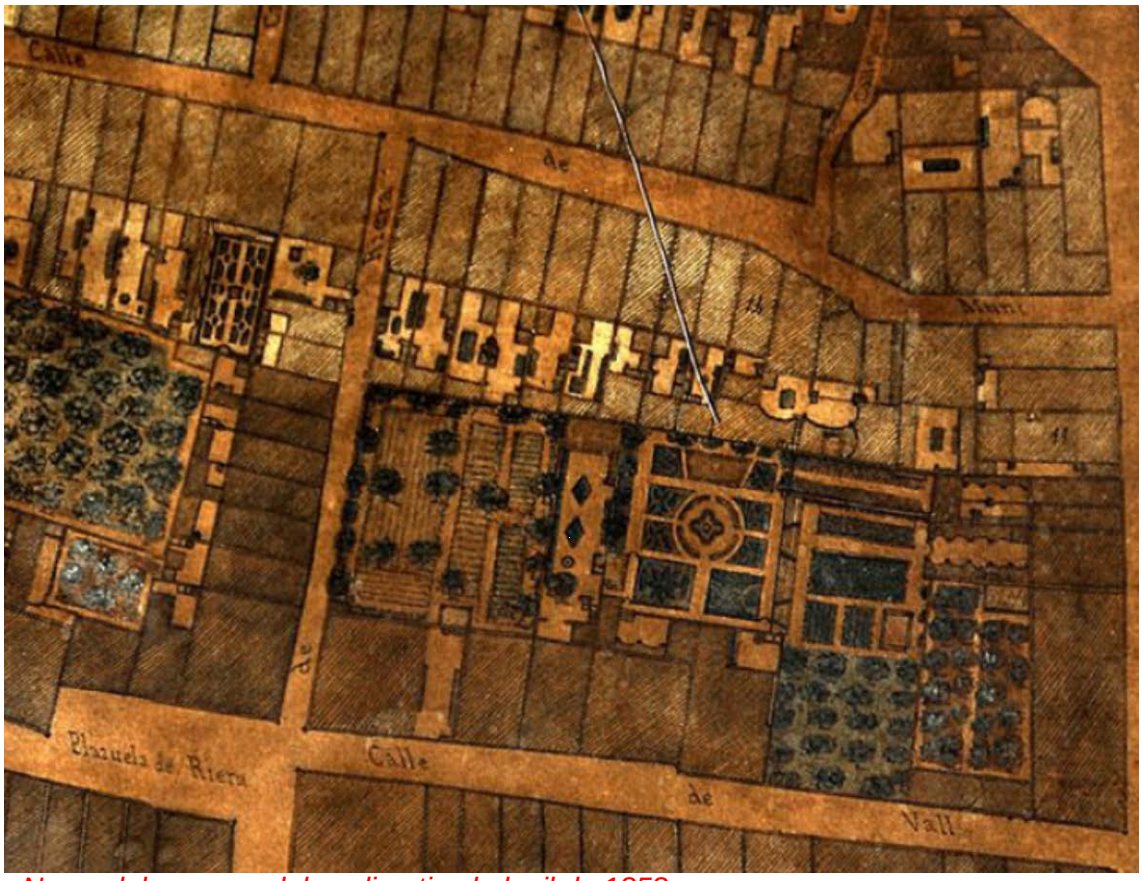
A diferencia de las ciudades y urbanizaciones de nueva planta, procedentes de “planos geométricos” qué calles y avenidas se identifican en números o letras -es el caso de las ciudades americanas- en la ciudad europea en general -y la ciudad histórica en particular- de formación y crecimiento orgánico, las calles, barrios y parajes, siempre tienen un nombre que los identifica.

No siempre el nombre de las calles y parajes se mantiene desde el origen de su formación. Al contrario. En los núcleos urbanos históricos, vemos como en sus calles más representativos sus nombres son cambiados según los regímenes políticos y culturales de cada momento.

Es pues lógico que el estudio toponímico de las calles y parajes de una población, sea importante para conocer su historia política y cultural, pero este no es el objeto de nuestro trabajo. El interés de la toponimia, en los casos de investigación de la evolución urbanística de la población, como es el nuestro, se centra en los nombres populares, especialmente los que tenían las calles y barrios antes de urbanizarse y el que adquiría cada calle, o urbanización en el momento de abrirse, pues estos nos pueden dar muchos datos sobre la condición urbanística del lugar respecto de la estructura urbana. En Arenys de Mar, sería el caso de las calles "de Amunt y de Avall", de "la calle Nueva" de la "calle Ancha", del "calle del Tossol", etc. todos ellos cambiados por los diferentes regímenes políticos y momentos culturales que ha ido

Actualmente, nos consta que hay muchos estudios solventes sobre nuestra toponimia local y que se han tenido en cuenta para dar un cierto rigor en la elaboración de los últimos planos y callejeros municipales, pero no siempre ha sido así.





- Noms dels carrers del nucli antic al planil de 1858.-

En el "planos topográficos GENERAL Y PARTICULAR", de 1858 -de tanto de valor para este trabajo- encontramos que la mayoría de las calles del casco urbano de entonces, conservan su nombre original -castellanitzado, claro-.

Así encontramos las calles que aún los mantienen como los del margen izquierdo de la Riera, en la parte baja, el callejón de la Unión las calles del Turó, del Bareu, de San Antonio, de las Margaritas o del Olivar y por encima de él, las calles de San Francisco de la Fuente de San Gabriel, o de San Zenon.

En el margen derecho, vemos cómo se mantienen los nombres del callejón de “en Godall” -aunque popularmente era y sigue siendo "calle dels pixaners" - de “en Riera” del Bonaire, de San Pedro, de San Rafael o de “en Titus” y, más arriba, la calle de la Iglesia, el de la Torre, o el de San Ramón

Vemos, pues, que hasta la primera mitad del siglo XIX, los nombres de las calles, nos dan referencias, como ya hemos dicho, de elementos topográficos significativos del momento de su formación -el Tossol, el turó-, de árboles - el olivar, la perera- de edificaciones -la iglesia, la torre, la fuente-, incluso si estos llevan nombre de santos, estos suelen ser representativos de las instituciones o gremios de la época, relacionadas con el lugar en concreto.

A pesar de que en el plano de 1858, ya encontramos algunas calles con nombres de personajes o héroes locales como “en Cantalagrella” o en Riera, es a partir de la segunda mitad del siglo XIX cuando los ayuntamientos y los demás órganos de poder, ven en los nombres de las calles una forma fácil de inmortalizar personajes e instituciones y así

consolidar la historia de la población de la forma que, cada régimen político o cultural, la entiende -o le conviene que sea entendida-.

Así vemos como las "cuatro calles" principales de la formación de la Villa, la calle de Amunt se convierte en la de Andreu Guri,. -del calle de Avall, desconocemos los posibles nombres que le pudieran haber dado, antes de que el franquismo le pusiera de José Antonio Primo de Ribera- la calle Ancha se convierte en calle de Anselm Clavé y la de la Perera en calle del Obispo Catalá . Asimismo, la calle del Tossol se convierte en calle de Antoni Torrent, la de Cantalagrella en la de las Escolapias, la calle nueva en Obispo Vilà Mateo y la Riera se convierte en la Rambla del Obispo Pol en la parte baja y en la Rambla del Padre Fita en la parte alta.

La calle de "la Revolución" también cambió de nombre pasando a llamarse del Obispo Pascual a pesar de que, tal como ya se ha explicado en el capítulo correspondiente, para ser abierta -y resolver la patología urbana de la falta paso entre el centro del Rial y el de la Iglesia y la Riera- fue necesaria la revolución de 1868

Algunos nombres se mudan con la institución que les había dado origen. Así. el nombre de "calle del Hospital" se muda con éste, al trasladarse hacia la calle de San Narciso. No así con el nombre del de San Francisco que permanece en el lugar de origen a pesar de construirse la nueva iglesia de los franciscanos con acceso por una calle de más arriba, que paradójicamente se la llamó oficialmente de Santa María -el de la parroquia- y popularmente "calle de los frailes", claro.

Durante la Segunda República ya se introdujeron en el nomenclátor muchos nombres de personalidades, más relacionados con Cataluña en general que con Arenys en particular, pero los más artificiosos fueron los cambios introducidos por el franquismo. El Rial - hoy Rial de Sa Clavella en todo su largo- pasó a ser la Avenida del General Primo de Ribera - la plazoleta de la Iglesia la Plaza del Generalísimo Franco, la de lla Torre, de José Calvo Sotelo, etc.

A pesar de que al final del franquismo se siguieron introduciendo cambios, ahora por razones de política cultural - como el del rial del Bareu, que se pasó a llamar calle de Pau Costa- y los cambios hechos con el desmantelamiento del franquismo del principio de la etapa democrática, la situación toponímica de Arenys al abordar el planeamiento de los años 80, después de su fuerte expansión urbanística iniciada en los últimos 50, era todavía muy precaria.

En Este sentido, a principios de los 80, desde el equipo redactor del Plan General de Ordenación -dirigido por yo mismo- pudimos establecer una improvisada línea de colaboración con el Archivo Histórico Fidel Fita, dirigido por José Mª Pons y Guri, frente al nomenclátor a utilizar en el planeamiento que se estaba elaborando.

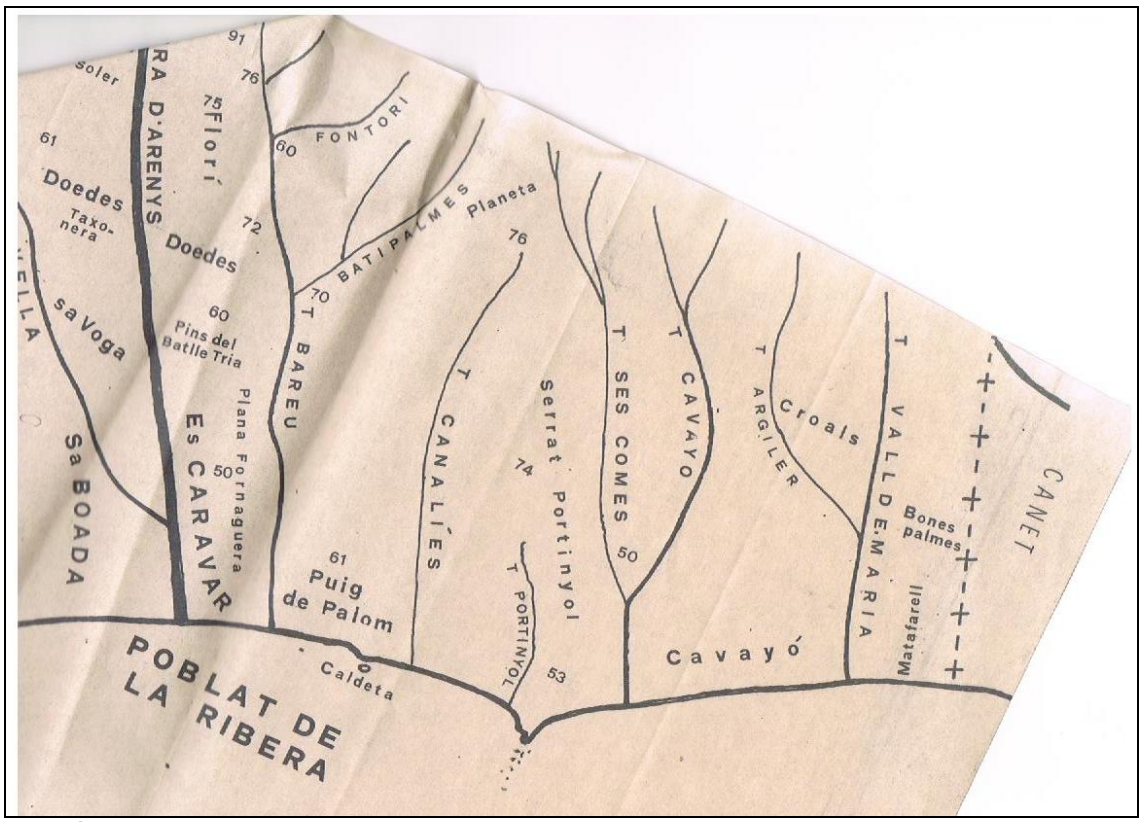
Para la redacción del plan, disponíamos, para los suelos rústicos, los topónimos usados en el entonces todavía vigente Catastro de los años 40 - suficientemente fiable- y, para los suelos urbanos, los insuficientes nomenclátores municipales. Pons Guri, nos facilitó sus apuntes, gráfico y escritos, de las recopilaciones de topónimos que había ido haciendo durante muchos de sus trabajos.

De la ponderación de todo esta recopilación de datos toponímicas más los nombres comerciales de algunas promociones inmobiliarias, salieron los nombres de los diferentes Sectores y Unidades de Actuación del Plan 82-84 que se fueron consolidando con su desarrollo urbanístico.

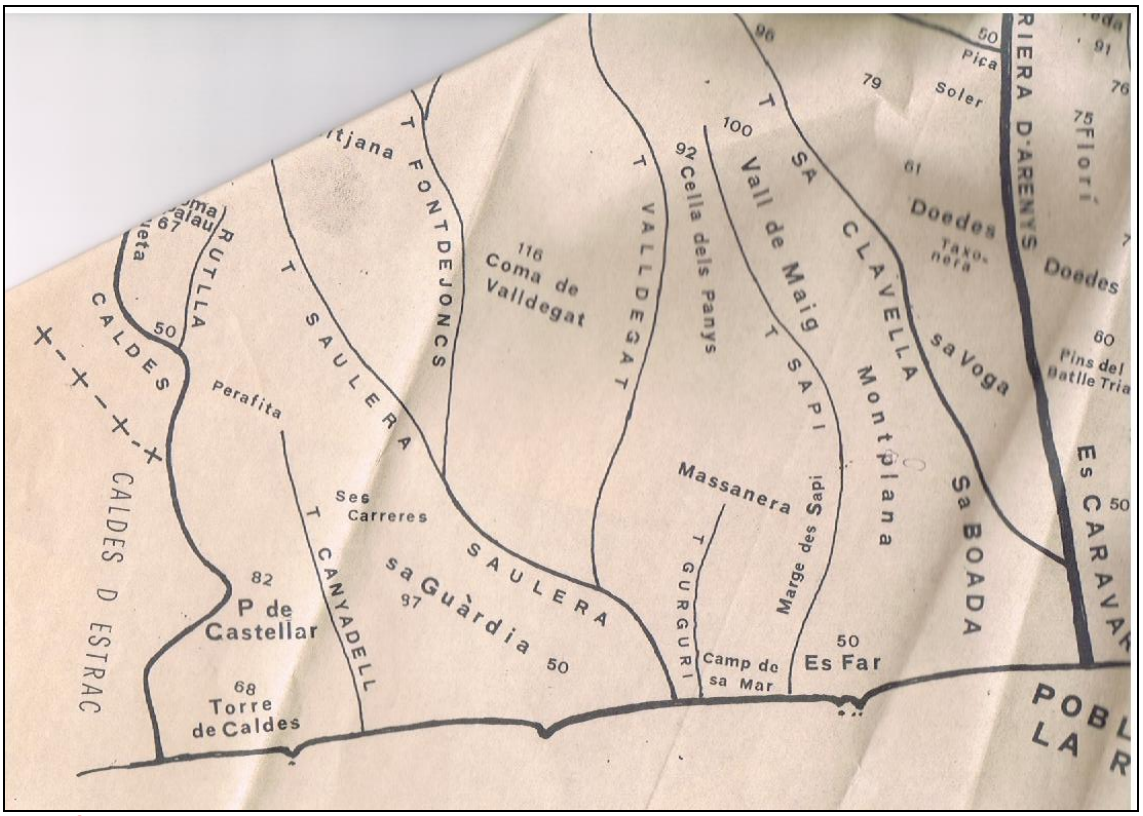
A partir de ahí, se han ido sucediendo diferentes estudios y actuaciones, puntuales o generales, por supuesto, cada vez con más rigor y base documental que en otros tiempos pero siempre igualmente mediatizadas por la política cultural del momento a que antes nos hemos referido. Así han aparecido plazas con el nombre de Bernat de Cabrera o de la santa arenyense Paula Muntal y calles dedicadas al escritor arenyense Joaquim Ruyra o al cubano-arenyense Partagas.

A nuestros efectos, sin embargo, lo que más nos han interesado es el mantenimiento o la recuperación de nombres que nos recuerdan los antecedentes urbanísticos del sitio en cuestión, como es el caso de la plaza del Horno del Vidrio o de la del Molino del Mar, aunque ésta, durante un siglo y medio, fue la plaza de la Estación.

Afortunadamente la población siempre se ha resistido a las sucesivas imposiciones político-culturales en el nombre de la calle de su casa. y mantiene los nombres originales. Esto se manifiesta cuando, por ejemplo, en verano se hacen las fiestas de la calle. No se hace la fiesta de Antoni Torrent ni la del Obispo Catalán, sino la de la calle del Tossol y la de la Calle de la Perera.



- Topònimos de levante de Arenys de Mar, segun Pons i Guri.



- Topònimos de poniente de Arenys de Mar, segun Pons i Guri.

2. - El ENTRAMADO LEGISLATIVO Y LAS NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA

4.2.1.- LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA HASTA LOS AÑOS 90

Todas las actuaciones -y sus instrumentos- que, de una manera o de otra, inciden sobre la forma cambiante de la población y de su territorio, tienen apoyo en algunas de las ramas que componen el complejo entramado legislativo que regula el territorio y su estatuto jurídico.

Para la comprensión de este entramado, y sin ánimo de hacer una clasificación de tipo jurídico, haremos un breve repaso de aquellas legislaciones que han tenido incidencia en el territorio que estamos estudiando.

En primer lugar, tenemos la legislación correspondiente al derecho privado, el campo específico del que, a nuestros efectos- es el de la titularidad del suelo y los derechos y obligaciones que ello conlleva. Su gran norma es el Código Civil -con la compilación del Derecho Foral Catalán- el aspecto más importante del cual, para nosotros, es la regulación de las servidumbres. Hasta los 90, dado su origen decimonónico, era una norma ruralista, o lo que podríamos llamar "paleourbanística", lo que hizo que -como hemos visto- hubiera constituido un arsenal de herramientas para escapar de algunos condicionantes del derecho urbanístico, en muchas actuaciones.

Los derechos de propiedad, ya hemos visto que, de siempre se han legitimado en los registros de la propiedad, por ello, toma gran importancia la legislación hipotecaria. La Ley Hipotecaria de entonces era del 1861 y su Reglamento de 1947, y hasta las reformas de las últimas décadas no ha concordado con la

legislación urbanística.

En las diferentes tendencias tomadas en las antiguas actuaciones de promoción y de mantenimiento de edificios, tuvo mucho que ver la legislación en materia de arrendamientos urbanos. En el territorio que estamos estudiando, también ha tenido mucha importancia -en la forma tomada por muchas actuaciones de mantenimiento-. La Ley de Propiedad Horizontal, no tanto por su normal aplicación en comunidades y vecinos de bloques de pisos, como por haber sido utilizada para regular el mantenimiento de conjuntos residenciales turísticos -en lugar de la precaria legislación urbanística entonces.

En segundo lugar, y dentro de la rama del derecho público, tenemos el derecho administrativo y el urbanístico. El Ayuntamiento, en cuanto a sus actuaciones hasta hace pocas décadas, se movia siempre por las vías dadas por la legislación de administración local, especialmente del Reglamento de Servicios, entonces tan útil para las actuaciones aisladas en suelo urbano y suficientemente asumido por la población.

La legislación urbanística propiamente dicha aparece ya en 1956 con la primera "Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana". Quizás la más ignorada de la legislación de la segunda época del franquismo.

A pesar de la reforma de la "Ley del Suelo" de 1976, el cambio no se produce hasta la llegada de los ayuntamientos democráticos, el 79, con la ley reformada y publicados los tres reglamentos -Planeamiento, Gestión y Disciplina- que sirvieron de base para la vasta empresa de revisión de todo el planeamiento de Cataluña, animada desde la flamante Dirección General de Urbanismo de la Generalitat.

Dentro del entramado legislativo que estamos estudiando había también toda la legislación sectorial, que a pesar de no ser tan abundante como ahora, también influyó en la forma de Arenys de Mar: Es el caso de la legislación sobre puertos y costas, sobre carreteras, sobre ferrocarriles o sobre aguas y obras hidráulicas.

Otras legislaciones sectoriales que influyeron fueron la legislación sobre vivienda de protección oficial, sobre industria, sobre protección del patrimonio histórico-artístico o sobre agricultura. No había entonces, como ahora, legislación medioambiental, pues, ni siquiera se había creado el nombre.

És patente que la estructura general y orgánica del territorio de nuestra Villa viene dada por los sistemas generales que responden a estas legislaciones sectoriales, controladas por los departamentos de las administraciones centrales correspondientes, tengan sede en Madrid o en Barcelona.

Una legislación no-urbanística que -en tener una fuerte incidencia indirecta en la dinámica de la titularidad del territorio- ha tenido a veces más peso en la forma resultante de nuestra población que la propia legislación urbanística, es la legislación en materia fiscal, especialmente con respecto a los impuestos de patrimonio inmobiliario y la contribución territorial urbana. Por ejemplo, en el caso de Arenys de Mar, sería muy difícil de explicar la gran claro de suelo urbano -constituido por el cinturón de conventos e instituciones que rodeaba el casco antiguo-, sin tener en cuenta las exenciones del pago de contribución que da el Concordato a las instituciones de la Iglesia

4.2.2.- El ALUD LEGISLATIVO DE A PARTIR DE LOS AÑOS 90

A partir de los años 90 la legislación urbanística catalana -como la de las demás comunidades autónomas- toma carácter propio en la forma de las sucesivas leyes y reglamentos catalanes "de urbanismo" mientras permanecen las estatales como leyes "del suelo y valoraciones".

El hecho es, sin embargo, que la frecuencia de las revisiones de leyes urbanísticas ha pasado de una secuencia de veinte años para la primera - en 1976- a una de más de una revisión o modificación por año, en la última década. A ello hay que sumar todo un alud de legislación sectorial como la de la más moderna, de carácter medioambiental o más clásica como la de carreteras, y tantas otras.

La explicación de esto, seguramente la podemos encontrar, no sólo en el acelerado proceso regulador de todo ello que ha supuesto la forma de entender los últimos años nuestro estado de derecho, sino también en el protagonismo social que ha tomado el urbanismo en las últimas décadas, debido a las alarmas sociales creadas por la malversación del suelo y de sus valores y, sobre todo, por el papel que ha jugado el sector inmobiliario dentro del sistema económico y financiero del país, a las perversiones del cual se atribuyó la mayor parte de causas de la crisis económica actual. En cualquier caso, hay que decir que, en mucho de este entramado legislativo, basado en regular la fuerte expansión económica de principios de siglo, la caída de actividad de a partir de 2008, la ha dejado obsoleta, pudiendo verse, últimamente muchas modificaciones de las leyes urbanísticas en el sentido de recuperar criterios de épocas más sensatas que, quizá, nunca se hubieran tenido que cambiar.

LAS NORMAS DE APLICACIÓN DIRECTA

Del entramado legislativo que hemos descrito, buena parte de las normas contenidas en las leyes y reglamentos eran y son de aplicación directa sobre el territorio. Es el caso de, por ejemplo, la Ley de Costas, la de Carreteras o la de Ferrocarriles para la situación de las edificaciones en suelos no-urbanos.

También estarían en este grupo todas las Ordenanzas Municipales, como las de Policía y Buen Gobierno o, incluso, las Ordenanzas Fiscales que, en la época anterior a los Planes Generales actuales, contenían muchas normas urbanísticas[3].

[3] 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 PLANEAMIENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

La ordenación de las actuaciones sobre un territorio y la programación de su ejecución, corresponde al planeamiento. Ahora bien, los planes pueden ser para estructurar sobre el territorio elementos urbanísticos sectoriales específicos -carreteras, ferrocarriles, puerto, costa, saneamiento, etc. o bien para ordenar la integración de todos estos aspectos sectoriales, tanto especialmente como cronológicamente. Los planes sectoriales que nos interesarán y que veremos más adelante son los que afectan a las infraestructuras supramunicipales, pero ahora hablaremos de los planes de ordenación integrada -territorials- de nuestro territorio.

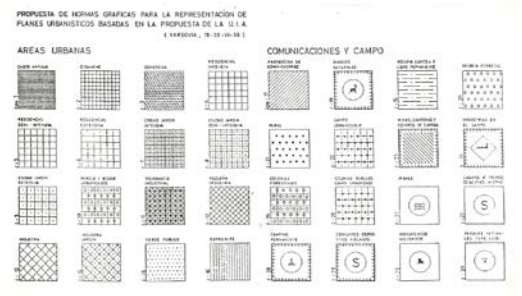
4.3.1.- EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL DEL SIGLO XX.

La ordenación territorial de Cataluña, está hoy regulada por los planes territoriales -general y parciales y los planes directores urbanísticos sean comarcales sean de áreas con características específicas como la costa. Sólo la comarca metropolitana del Barcelonès tiene, desde 1976, un planeamiento comarcal con rango de Plan General.

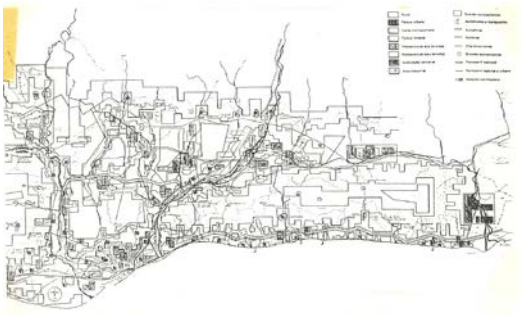
En el Maresme, antes de los actuales planes territoriales y directores sólo encontramos, como antecedente no exitoso, el realizado por la "Comisión Superior de Ordenación Urbana de Barcelona", de Baldric, de los años cincuenta.

De hecho, el instrumento consagrado por la legislación urbanística desde el año 56 en las administraciones centrales ya era el Plan Director Territorial, pero el hecho es que el primer planeamiento supramunicipal que incidió en el territorio que estamos estudiando fue el Plan General Provincial del año 63, que - sin ser un Plan General tal como los entendemos hoy- generó toda la hornada de planes generales municipales de los años 70.

La característica de este Plan Provincial que más incidió en las actuaciones, incluso más allá de la provincia de Barcelona, fue -para bien o para mal- su tipificación de las calificaciones urbanísticas



- Las calificaciónes .del Plan General Provincial de 1963.-



El Pla Director de l'Àrea Metropolitana de 1968.-

En 1968 apareció el primer Plan Director Territorial propiamente dicho, que nos implicaba y que fue el del Área Metropolitana de Barcelona Este importante documento, al tener un ámbito -el de verdad adecuado- no correspondiente a ninguna administración local ni central de la época -como hoy-, no pudo tener una aplicación directa en nuestra Villa.

El hecho es, sin embargo, que este planeamiento director supramunicial no fue vinculante para los organismos sectoriales de la administración central, por lo que todas las

actuaciones -pocas, por cierto- que se fueron realizado en los sistemas generales que configuraron la infraestructura subcomarcal (carreteras, puerto y costas, ferrocarril, etc.) se plantearon, como veremos, a base de planes sectoriales y proyectos autónomos y sin otro instrumento que las coordinara.

Teniendo en cuenta que, en una comarca litoral como la nuestra, esta infraestructura supramunicipal es la que realmente define su "modelo" de ordenación, las consecuencias de esta carencia de un planeamiento supramunicipal vinculante han sido, obviamente, muy nocivas, especialmente en Arenys de Mar, donde -como vamos viendo a lo largo de este trabajo- su estructura territorial viene totalmente condicionada por las carreteras, los puertos y costas, el ferrocarril y las rieras y riales -todos de competencia supramunicipal-.

Esa falta de planeamiento supramunicipal, explica que los modelos de ciudad definidos en el planeamiento general municipal del pasado, sólo utilizaran como infraestructura supramunicipal de apoyo, la ya existente en cada momento.

4.3.2.- EL PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL ACTUAL.

En 1995 el Parlamento aprobó el primer PLAN TERRITORIAL GENERAL DE CATALUÑA que eltre otros aspectos, delimitaba seis ámbitos funcionales para la ordenación del país para los que había que desarrollar los correspondientes Planes Territoriales Generales

EL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA, heredero de los antiguos planes metropolitanos que antes hemos explicado, no fue aprobado, sin embargo hasta el 2010 y en él encontramos los condicionantes `para el nuevo planeamiento municipal que se tenga que aprobar.

Pero el planeamiento territorial de hoy no sólo es el contenido el los planes territoriales. Antes de que algunos de ellos alcanzaran su aprobación definitiva, fueron aprobados planes directores urbanísticos como el del sistema costero de Cataluña, de 2005, que afecta tanto el futuro planeamiento general de Arenys de Mar, como el desarrollo del vigente.

A pesar de tener antecedentes desde los años 50, al momento de escribir este trabajo no se ha logrado todavía un plan a nivel comarcal para el MARESME cuya conveniencia, para la coordinación de sus planes generales municipales, es patente dada la continuidad urbana de sus municipios.

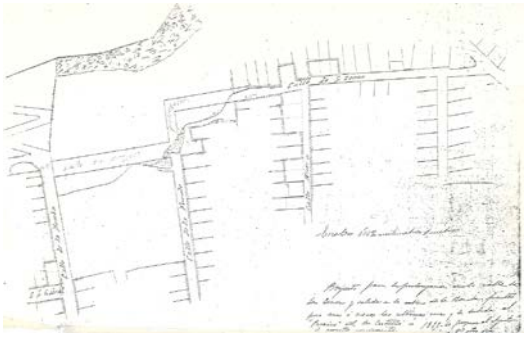
4.3.3.- EL PLANEAMIENTO DE ORDENACIÓN MUNICIPAL.

Sería un error querer separar -al hablar de tiempo pasados- el planeamiento general del planeamiento parcial o especial, dado que, en nuestro caso, ambos han ido ligados de tal forma que, en muchos casos, cuesta saber qué nivel de planeamiento es consecuencia de qué otro.

Los primeros instrumentos urbanísticos de ordenación, que encontramos en la época anterior a la Ley del Suelo son los proyectos de alineaciones de calles del núcleo urbano, que tenían por objeto la apertura, el ensanchamiento o la regularización de las alineaciones de viales. A veces se llaman "Plano geométrico", otros "Proyecto de Urbanización", pero, de hecho, la mayoría de ellos serían asimilables a

lo que hoy llamamos Estudio de Detalle. Algunos, sin embargo, como los de los terrenos de Can Pi, de los años 30, podemos ya considerarlos planeamiento parcial.

Sin embargo, es en la segunda mitad de los años 50 cuando encontramos -como hemos visto al tratar de las actuaciones en las urbanizaciones- el estallido del planeamiento parcial, en forma de "Proyecto de Parcelación" o "Proyecto de Urbanización" o "Plano general de la urbanizacion ", como en el caso de la excelente propuesta de ordenación del conjunto de las colinas del Mal Temps y Portinyol, posteriormente alterada. .



- Proyecto para la calle de Sant Zenon de 1883,-



- El Plan General de 1957, de Baldrich.-

La causa de que muchos de los aspectos positivos de estos planeamientos -que los tenían- se quedaran en una declaración de buenas intenciones, es que no instrumentaban su gestión.

También de la segunda mitad de los cincuenta tenemos -redactado por los Servicios Provinciales de Urbanismo- el primer Plan General de Ordenación de Arenys de Mar del que tenemos noticia; nos referimos al no exitoso Plan de Baldric.

Este Plan recibió el rechazo de todos los agentes urbanísticos de la época que consiguieron hacerlo retirar. Esto no es de extrañar si recordamos que estamos en la época que hemos llamado del "desarrollo" en plena fiebre inmobiliaria -y, naturalmente, también especulativa-.

Hoy podemos afirmar que la retirada de este plan fue un mal para el futuro urbanístico de la población, ya que su ejecutividad -con las enmiendas necesarias para hacerlo viable- hubiera evitado muchas de las actuaciones urbanísticas posteriores más insensatas que se produjeron inmediatamente después[4].

Efectivamente, de este Plan podemos decir que -a pesar de su exceso de simplicidad y la obsolescencia de la infraestructura comarcal en que se apo-, definía muy claramente un modelo de ciudad perfectamente válido aún hoy en la mayor parte de sus rasgos principales.

El Plan se estructuraba de la siguiente manera: el núcleo antiguo se mantenía con sus características anteriores. Se dejaba como franja verde, casi continua, el cinturón de fincas de conventos e instituciones. Se creaba una corona de ensancha en la parte alta-desde el rial del Bareu hasta el de Sa Clavella, con edificación en bloque aislado. Se cerraba la corona con una franja litoral de ciudad-jardín, de edificación unifamiliar aislada, preservando las peñas con zonas verdes. La principal zona industrial se sitúaba a poniente. La red viaria era unitaria y la

[4] 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".

encargada de dar continuidad a todo el suelo urbano.

Después de este planeamiento general no exitoso -ya hacia los años sesenta encontramos nuevo planeamiento, ya con el nombre de "Planes Parciales" para "urbanizaciones" no contempladas en el "Plan Baldric". Estos planes ya contienen algunas cesiones de zona verde -el 10% prescrito por la ley del 56- pero de una forma suficientemente ambigua como para no instrumentar su cesión.

También durante esta época encontramos las "ordenaciones" y los "estudios volumétricos y de ocupación de manzana" que -como ya se ha explicado al hablar de las actuaciones urbanísticas-, eran instrumentos que, además de las funciones que luego van a tener los Estudios de Detalle, servían para que la Comisión Provincial de Urbanismo, legitimara edificabilidades superiores a las normales en otras épocas.

El impacto de una sentencia del Tribunal Supremo, que dejaba claro que no se podían tramitar planes parciales donde no había Plan General, junto con la situación de discrecionalidad en la concesión de licencias -por falta de una norma más específica para la población que las Normas del Plan Provincial que, subsidiariamente, se aplicaban- hizo que, en 1965, se iniciara la redacción de un nuevo Plan General, ahora ya desde el Ayuntamiento.

Durante los cinco años o más que duró su redacción y tramitación, la regulación de licencias se hizo con las calificaciones propuestas en el Avance de Plan o el Plan Inicial, y la Delimitación de Suelo Urbano, "conformada" por la "Comisión de Urbanismo y Arquitectura" en 1960. Como normativa usaba la del Plan Provincial -que era la misma del Plan General propuesto- salvo la edificabilidad del casco antiguo, de la Riera y del paseo de Mar, que era mucho más intensa, tanto en altura como en profundidad .

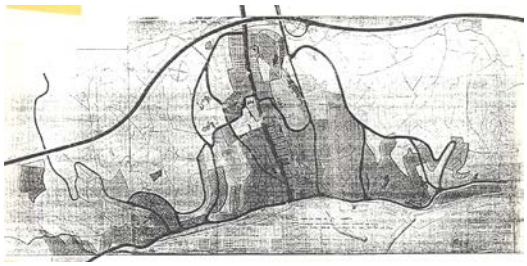
Este Plan General absorbía, bajo su régimen de Suelo Urbano, todos aquellos planes parciales iniciados, religando su sistema viario, pero sin reservas para zonas verdes o equipamientos vecinales. Es por ello que, en la aprobación definitiva de 1970, la Comisión Provincial de Urbanismo, además de restringir el ámbito de la aprobación a sólo una parte del suelo propuesto como urbano -dejando el resto del término municipal sólo aprobado a nivel de Avanç-, impuso la condición que se redactaran Planes Parciales en todas las "urbanizaciones". Pero, al no haberse delimitado específicamente estos sectores de urbanización, este planeamiento parcial nunca se llegó a hacer.

El Plan General de 1970, si bien rompe el modelo nuclear del Plan Baldric, conserva una estructura general orgánica similar -más densificada y extensa dado que se apoya en la misma infraestructura supramunicipal preexistente. La nueva autopista proyectada por la parte alta del término no interviene para nada en dicha estructura general del Plan.

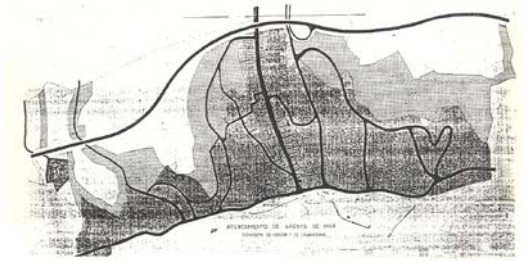
Durante la década de los 70, se redactaron dos versiones sucesivas -con pocos años de diferencia- de modificación del Plan General ya vigente entonces, para conseguir la aprobación definitiva de la ordenación de la totalidad del término municipal, pero que conllevaban, al mismo tiempo, nuevas ampliaciones y modificaciones del suelo urbano.

Estas modificaciones del Plan General, así como los pocos planes parciales tramitados no llegaron a alcanzar la aprobación definitiva de la Comisión Provincial de Urbanismo, pero al hacer uso de ellos para informar favorablemente la concesión de algunas licencias dudosas, crearon

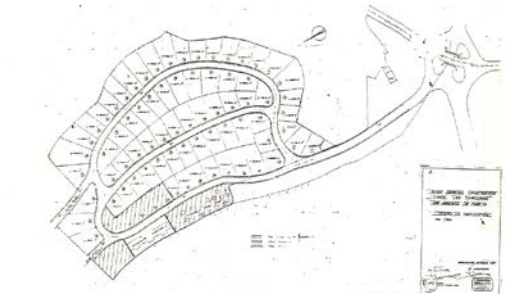
un nada beneficioso clima de confusión entre los agentes urbanísticos del momento.



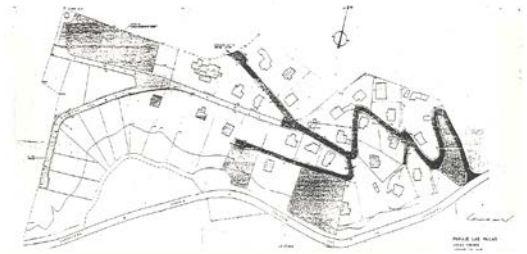
- El Pla General de 1970, de Valls-Gelpí.-



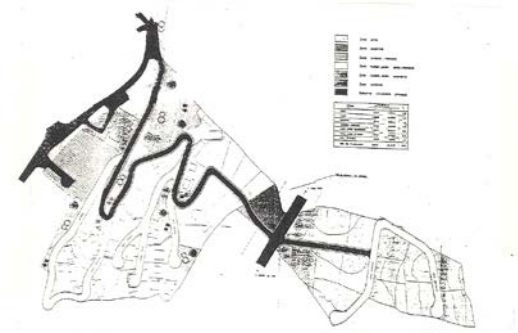
- Successives propostes de modificació del Pla General de 1970.-



- 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.-

A comienzos de los años 80 -ya con los ayuntamientos democráticos- y a propuesta de la reinstaurada Generalitat, se inició la redacción del avance de planeamiento general, tomando un ámbito supramunicipal que incluía los municipios de Arenys de Mar, Arenys de Munt y Canet de Mar. Este avance, no tuvo éxito debido a la forma autárquica que tienen los municipios de entender la ordenación de su territorio, así como por los conflictos y rivalidades que se crean entre ellos cuando hay áreas urbanas que se encuentran a caballo de dos o más términos. El resultado fue que cada municipio redactó su propio Plan General, quedando sin resolver muchos de los puntos que habían motivado el intento de hacer una ordenación conjunta.

El anuncio del inicio de la redacción del nuevo Plan produjo una psicosis de alarma en algunos agentes urbanísticos, apresurándose a consolidar derechos edificatorios dudosos pero tolerados en el Plan anterior. Esto dañó algunas áreas, ya que el fenómeno no se detuvo hasta la Aprobación Inicial, con la suspensión de licencias de todo aquello que contradijera el nuevo Plan.

Como todos los Planes Generales de la época, el nuevo Plan General se caracterizó por la introducción de los instrumentos de gestión urbanística -surgidos de la Ley del Suelo del 76- en el planeamiento, mediante la concreción de sectores y de unidades

de actuación en los diferentes regímenes jurídicos del suelo. Pero, en nuestro caso, también se caracterizó por un cambio en la estructuración del territorio, respecto de los Planes anteriores.

Efectivamente, el Plan General del 82-84 planteó como sistema viario primario dos variantes para las dos carreteras (la N-II y la B-511), prescindiendo funcionalmente de la entonces no programada autopista de peaje. Con ello se conseguía voltear la estructura viária y dar acceso a la población desde fuera y arriba hacia el centro y la costa, los cuales se recuperaban así como centros cívico-comerciales.



- La estructura general del Pla General de 1982-84

Mediante zonas verdes y de protección se quería, en este Plan, preservar la imagen de la fachada marítima, caracterizada por las peñas-mirador. Utilizaba igual como lo hacía el Plan Baldric- el importante vacío urbano del cinturón de conventos e instituciones, para configurar el área central de equipamientos y espacios libres. La reducción de edificabilidad era, solamente. la normal de la época para subsanar las desviaciones del planeamiento inflacionario de las décadas anteriores, pero se puso énfasis en la tendencia de pasar de las tipologías edificatorias en manzana cerrada hacia las de manzana abierta, configuradoras de nuevos espacios urbanos, como es el caso de las dos nuevas plazas proyectadas para recalificar el sector de las Doedes, en la parte alta de la Riera.

Si consultamos el Registro de Planeamiento de Cataluña, veremos como la importancia que ha tomado -- a Arenys de Mar como todo Cataluña- la figura de la Modificación Puntual para el desarrollo del Plan General de Ordenación, desde su aprobación hace tres décadas, En efecto, vemos como la figura de la Modificación Puntual, acompaña casi todo el planeamiento derivado de los diferentes sectores e infraestructuras realmente realizados. Esto no es más que un reflejo de lo mucho que los condicionantes de la gestión urbanísticas - muy cambiantes en el tiempo- son determinantes en el desarrollo real de lo planeado.
.

LA DÉCADA DE LA TRAMITACIÓN DEL NUEVO P.O.U.M. Y SITUACIONES ANTECEDENTES EN ARENYS DE MAR

ANTECEDENTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN PLANES ANTERIORES.

A pesar de sus treinta años de antigüedad, el planeamiento vigente en Arenys de Mar siguió siendo el del 1982-84. Efectivamente en el momento de escribir este trabajo, la revisión de su planeamiento general iniciada en 1999, más de una docena de años después, el nuevo Plan de Ordenación Urbanística Municipal, aún no habia alcanzado su definitiva aprobación.

Esta anómala situación urbanística, en Arenys de Mar, como antes hemos visto, tiene antecedentes. Sólo hay que recordar, que ,, cuando en 1966, el Ayuntamiento decide hacer el primer Plan General de Ordenación, en 1970, cuando llega a la Comisión Provincial de Urbanismo, sólo consigue un aprobación definitiva restringida al núcleo urbano ,, restando la ordenación del resto del término municipal en grado de avance.

A continuación, mientras los sucesivos ayuntamientos van realizando sus sucesivas propuestas de Plan General, en el país pasan cosas tan importantes como la crisis económica del 73 -con la que la burbuja inmobiliaria se desinfla- el fin del franquismo y las incertidumbres de la transición. En 1979 la flamante Generalidad patrocina que los también flamantes ayuntamientos democráticos, con las nuevas leyes y los nuevos criterios, renueven su viejo planeamiento, iniciando los fracasados planes supra-municipales que en nuestro caso abarcaba los dos Arenys y Canet.

En 1981, tras un extenso informe-diagnóstico sobre la situación urbanística de Arenys, el alcalde Joan Enric Garcia, emplazó al autor de este trabajo a reconducir la gestión urbanística del municipio para, entre otras cosas, intentar salir de la crisis en que claramente nos encontrábamos. La idea era clara, había que dar un "golpe de timón" y conseguir rápidamente un Plan General suficientemente pragmático, tanto para lograr la aprobación definitiva con el suficiente consenso implícito (no era necesario explicitarlo) de los agentes urbanísticos del momento, como para que se pudiera empezar a aplicar de inmediato.

Y así se hizo. Todo el material y la información y propuestas acumulada hasta 1981 quedaron como avances, aprobándose el nuevo Plan General inicialmente y provisionalmente en 1982 y definitivamente en 1983, demoràndose la aprobación del texto refundido hasta el 84, entre otras cosas porque desde el 82, todo el mundo ya reconocía el plan como vigente

LA DERIVA DE LO QUE DEBÍA SER "PLAN 2002".

El plan 82-84, como ya se ha dicho, se fue poniendo al día a golpe de modificaciones puntuales -como todavía se hace en el área metropolitana de Barcelona- hasta que en 1999, con el primer ayuntamiento tripartito, al haber decidido emprender la revisión de Plan General, el concejal de urbanismo entonces, Vicens Martín, nos encargó organizar, en 2000, unas jornadas divulgativas de urbanismo local -con mesas redondas qualificades- que titulamos como "Arenys del Mar ante la revisión de su planeamiento "

Paralelaente se hizo el concurso y la adjudicación al equipo redactor de la actual revisión del POUM. En la etapa del diagnóstico y del avance, se convocó en un acto público a la participación mediante sugerencias y alternativas y se anunció una posterior reunión para explicar y debatir el resultado, lo cual no me consta que se hubiera celebrado nunca. Al final del

mandato, el equipo redactor presentó un POUM para la aprobación inicial el cual muchos miembros del gobierno no consideraron asumible y el plan se quedó sobre la mesa.

En el siguiente mandato, el alcalde nombró un técnico de confianza, encargado, entre otras cosas, de que gestionara la reforma del texto del POUM hasta alcanzar un suficiente consenso entre los grupos municipales y, a pesar de los conflictos políticos que, el contenido del plan provocaron en el interior del gobierno municipal -por las expectativas inmobiliarias, como es evidente- a finales de 2006 se llegó a un documento que fue aprobado inicialmente y sometido al trámite de la primera y última información pública.

EL P.O.U.M. INICIAL DE 2006.

El nuevo POUM inicialmente aprobado en 2006, como todos los de esta época y como no podía ser de otra manera, no cambia la estructura general básica ni las principales directrices de su antecesor, el del 82-84, primero del urbanismo moderno , como ya se ha explicado, para todo el término municipal



El plan, hace una refundición de todas las modificaciones puntuales en sectores e infraestructura, el planeamiento derivado la nueva legislación urbanística y los planes y proyectos sectoriales aprobados hasta entonces -carreteras, por ejemplo-

No existe entonces todavia, un planeamiento territorial que le vincule -el Plan Territorial Metropolitano no fue aprobado hasta el 2010- pero si lo condiciona el Plan Director Urbanístico del Sistema Costero, el cual lo interpreta de una forma incluso restrictiva en cuanto a los suelos urbanizables.

En el momento de escribir este trabajo, desconocemos aún el resultado de la información pública hecha a principios de 2007 y de las enmiendas que resultaron porque el plan no saldrá oficialmente a la luz pública hasta que esté definitivamente aprobado.

Sabemos, sin embargo, que durante el siguiente mandato municipal, después de que en 2009 se produjera un escándalo jurídico-mediático- -el llamado "caso Pretoria" - para asegurar la solvencia del POUM, en vez de volverlo a someter a información pública - el tiempo transcurrido y los muchos cambios legislativos habidos, lo recomendaban- se optó por solicitar un informe a la Comisión Territorial de Urbanismo de Barcelona. Por lo que se deduce, de los actos administrativos posteriores, este informe -no hecho público- estaba lleno de dictados para introducir cambios que, de acuerdo con el artículo 112.2 del Reglamento de la LUC, se pueden entender que son sustanciales - y que en consecuencia, de acuerdo con el punto 1 del mismo artículo, podian provocar, a posteriori, la nulidad de pleno derecho del POUM si algún afectado llevara el caso a los tribunales, lo que es más que probable.

A pesar de todo se redactó el documento del POUM conforme a los dictados de la Comisión y, en 2011, cinco años después de la información pública de la primera versión, haciendo un malabarismo jurídico y con el consenso -no siempre explícito- de los grupos municipales del momento, en vez de volverlo a aprobar inicialmente y someterlo a información pública -mostrando los cambios habidos- lo aprobó provisionalmente, creyendo que, así, lo aprobaría definitivamente la Comisión de inmediato y, en el

siguiente mandato, el Ayuntamiento ya haría las modificaciones puntuales que le conviniera.

Pero, como era de esperar, esto no fue así, sino que la Comisión actuó como lo hace en cualquier otro plan que le llega por primera vez y suspendió la aprobación definitiva hasta que, con un texto refundido no se 'incluyeran determinadas nuevas condiciones.

DE LA BURBUJA A LA CRISIS. LA SITUACIÓN ACTUAL.

En el momento de escribir este trabajo, se está trabajando con este texto refundido para que el ayuntamiento lo "verifique" (apruebe) se dé traslado a la CTUB y ésta lo apruebe definitivamente, con lo cual, parecerá que todo el mundo habrá "cubierto el expediente".

Pero hay que decir que, si se hace así, el plan no sólo puede nacer muerto y con un lastre de contenciosos y problemas técnicos y jurídicos, sino que -lo que políticamente es lo más importante- el día en que se quiera emprender acciones para reactivar la economía, este POUM puede llegar a ser el principal obstáculo, en vez de una herramienta para activarla.

Efectivamente, por los muchos vicios que ya se han podido ir detectando, acumulados en el último texto del POUM, debido, en primer lugar, de los efectos de los grandes cambios -adelante y atras- de la legislación urbanística catalana -y de los criterios en su aplicación- producidos por el paso, en poco tiempo, de la gran burbuja en la gran crisis y, en segundo lugar -lo más importante- porque el documento está deslegitimado, por la falta de la necesaria información pública sustituida por dictados técnico-jurídicos que obedecen, casi siempre, a criterios ajenos a las verdaderas necesidades de la política urbanística municipal de hoy, a la que el POUM debería servir y no obstruir.
Efectivamente, la propia legislación urbanística, -avalada por el sentido común- deja claro que la participación pública en el planeamiento, es de toda la ciudadanía, en la fase de avance, y de los agentes urbanísticos -propietarios, instituciones, organismos, etc. en la fase de información pública del documento inicialmente aprobado. Políticos y técnicos institucionales no deben extralimitarse en las funciones que les son propias, es decir fiscalizar el documento resultante en base a la ley y al planeamiento superior y, aprobarlo o rechazarlo, no discrecionalmente sino según los criterios de estos y de lo refrendado en la información pública.

En este sentido, entendemos que, Arenys de Mar, tiene que dar un golpe de timón -como el que se dio en 1981 con el planeamiento general de entonces- y reconducir el POUM hacia el interés realmente municipal, pensando con pragmatismo, en su real desarrollo y esto, pasa por su rápida actualización, con la necesaria transparencia y, en su caso, la negociación con los agentes urbanísticos que se entiendan afectados

4.3.4.- LOS PLANES SECTORIALES Y LOS PROYECTOS DE INFRASTRUCTURASUPRAMUNICIPAL.

Como hemos dicho, cada sistema supramunicipal está regulado por una legislación sectorial diferente -puertos, costas, carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, monumentos, etc.- y gestionado por uno o más organismos específicos -según el número de administraciones que tengan competencias- .

El organismo competente siempre usa los instrumentos propios de esta legislación específica, de la que sólo la más moderna contempla la necesidad de coordinarse con el planeamiento general de ordenación de las poblaciones. Efectivamente, los proyectos que servirán para la ejecución de las infraestructuras supramunicipales, se estructuran en los correspondientes planes generales -temàticament sectoriales- del ámbito competencial del organismo -carreteras del Estado, carreteras de Cataluña, saneamiento Cataluña, etc.- .

El instrumento de gestión para las actuaciones es siempre el Proyecto de Expropiación, el expediente del cual se regula en la "Ley y el Reglamento de Expropiación Forzosa"

a) LOS PROYECTOS DE CARRETERAS

Tanto la Generalitat como el estado han tenido -y tienen- su propia legislación y sus planes sectoriales de los que se derivaban los proyectos de carreteras y autopistas. Estos proyectos, técnicos, para poderlos ejecutar precisan de la expropiación del suelo que deben ocupar y, por eso es necesario previamente su declaración de interés público. En épocas modernas, en ámbitos básicamente urbanos como el que estamos estudiando, esta declaración de interés público la da la propia calificación de Sistema del planeamiento urbanístico general municipal. Esto, dicho así, parecería que los proyectos de carreteras se derivaban de los Planes Generales de Ordenación cuando en realidad, como antes hemos visto, era todo lo contrario. Así vemos como la tanda del planeamiento general de la época de la transición en los años 80, se basó en la llamada "Red Arterial Metropolitana" o se intentó coordinado con el Plan General de Carreteras que entonces se estaba redactando, como fue en el caso de Arenys de Mar.

El hecho es, sin embargo, que el proyecto de carretera o autopista que finalmente el estado o la Generalidad decidía realizar obligaba a hacer la correspondiente Modificación Puntual del planeamiento general. Así fue en Arenys de Mar con el cambio de la propuesta de una variante de la N-II por la actual autopista de peaje y del cambio de traza de la variante de la carretera de San Celoni, hoy C-61

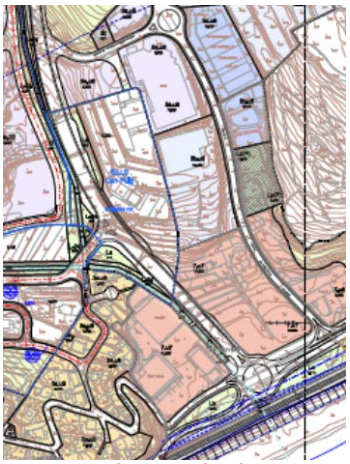
Es evidente que, para la posición de la traza y el número de los enlaces de una carretera o de una autopista, los intereses del departamento de carreteras que la tenga que construir -y financiar nunca acaban de coincidir con los intereses del municipio de cuyo territorio es responsable de ordenar. Es por eso que de tantos años se venía reclamando un instrumento de ordenación territorial de rango suficiente que armonizase todas las actuaciones a realizar. En nuestro caso, este instrumento es el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que al no haber sido aprobado hasta 2010 no podemos todavía contrastar su eficacia.

El Plan Metropolitano plantea para Arenys de Mar una variante de la carretera general N-II, junto a la

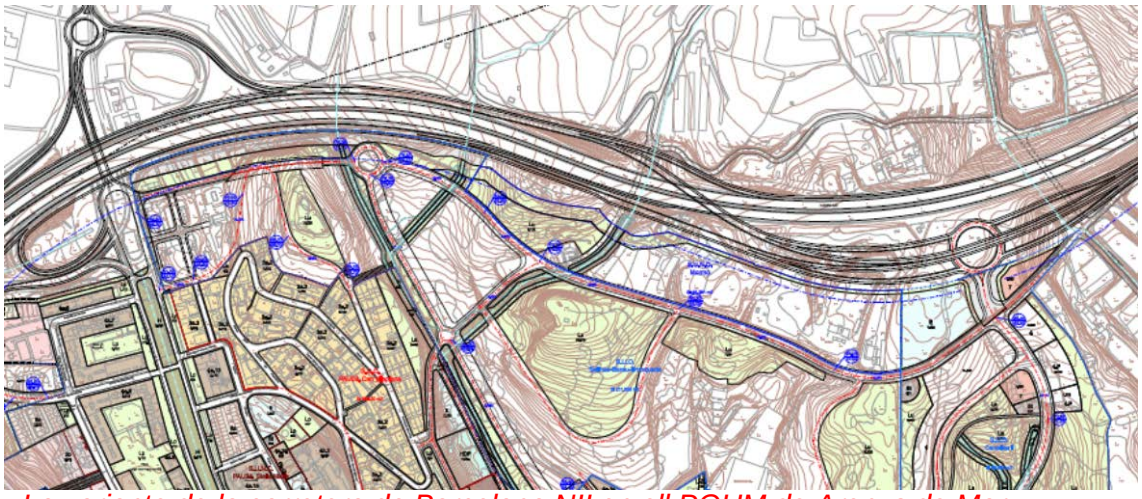
autopista, -dejando la actual traza como vía secundaria integrada- y una variante para lla carretera de San Celoni C-61 hasta el nudo de Valldegata. Como ejes de unión de la N-II actual con su variante, propone el de Valldegata -como si ya estuviera hecho- y el de Canalies que le falta el enlace. En la redacción del nuevo POUM de Arenys de Mar, pese a ser anterior a la aprobación del plan metropolitano, ya se recogen estas variantes conforme a él.



- Carreteras y autopistas en el Plan Territorial.-



- La variante de la carretera de Sant Celoni en el POUM de Arenys de Mar.-



- La variante de la carretera de Barcelona NII en ell POUM de Arenys de Mar.-

b) LOS PROYECTOS PARA EL FERROCARRIL.

Los ferrocarriles tienen también su legislación específica y el instrumento que se utilizaba para las actuaciones eran, al igual que para carreteras el proyecto para cada actuación concreta, derivado del plan sectorial -estatal- correspondiente.

Demasiadas veces, en las actuaciones en el ámbito territorial que estamos estudiando, el proyecto se dejaba lo bastante indeterminado como para que se pudieran ir tomando decisiones sobre la marcha, evitando los trámites de aprobación de enmiendas. Fue el caso de la actuación, en el desdoblamiento de la vía hasta la estación, de Arenys, explicada en el capítulo correspondiente, en el cual, las enmiendas al proyecto de la doble vía que presentaron los ayuntamientos de Arenys de Mar y de Caldes d'Estrac, -condicionando las respectivas licencias de obras a la realización de los pasos a distinto nivel previstos en sus Planes Generales- no llegaron a ser refundidas en un nuevo proyecto aprobado, lo que dio como resultado su incumplimiento en buena parte.

Al hablar de las actuaciones en materia de ferrocarriles ya hemos visto la necesidad de la interiorización de la traza -y de las estaciones- de la línea de cercanías del Maresme, lo que, a su paso por Arenys de Mar, el Plan Mertropolità ya recoge.



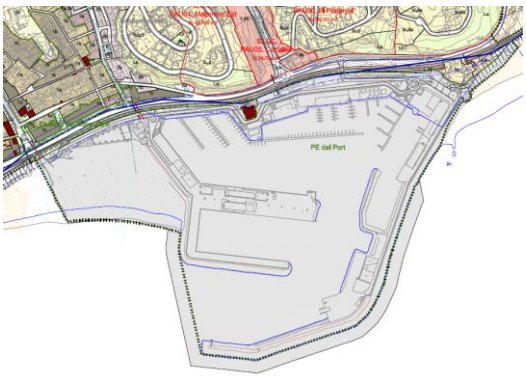
- Interiorització del ferrocarril en el Pla Territorial.-

c) LOS PROYECTOS DEL PUERTO Y DE LA COSTA.

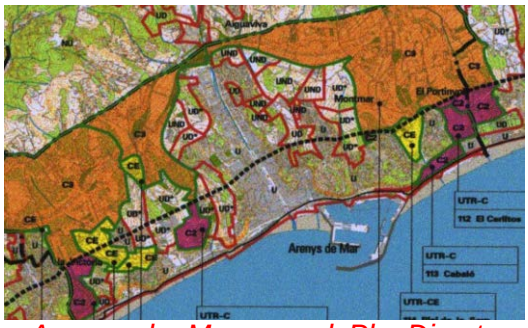
En Cataluña, sobre la costa y sus puertos tienen competencias las dos administraciones centrales -Generalitat y Estado, a través de sus correspondientes departamentos que no siempre han coincidido en materia de ordenación de costas -Paseo marítimos, regeneración de playas, etc.

Para las actuaciones en los puertos y en la costa, de hecho no se utilizan nunca los mismos instrumentos pero, en cualquier caso, siempre se hace uso de la correspondiente legislación específica.

Así hemos visto como el puerto de Arenys, para las obras a realizar, se actuado siempre directamente mediante proyectos específicos. No es hasta a partir de los años 80 que, con las ampliaciones, ya se comenzó a emplear, previamente, la figura del Plan Especial



- Àmbito del Plan Especial del Puerto.-



- Arenys de Mar, en el Pla Director Urbanístico de la costa.-

Las costas, hace tiempo que tienen su legislación estatal específica y uno de los principales problemas que se tenía para regular era la presión urbanizadora sobre el frente marítimo. El instrumento adecuado para ello son, sin duda los planes territoriales de ordenación, pero la demora de su redacción y aprobación, en las comarcas costeras, motivó que, en los 2000 la Generalitat redactara y aprobara un Plan Director Urbanístico para la costa catalana,

Este plan director, fue útil para el planeamiento general en curso del momento -como el de Arenys de Mar-, pero no para el principal problema de la costa urbana del Maresme que todavía son las infraestructuras de la orilla del mar -como la carretera o el ferrocarril- dado que este no era el objeto de este plan director, transitorio, a nuestros efectos, de la redacción y aprobación del plan territorial metropolitano.

d) LOS PROYECTOS HIDRÁULICOS

La coincidencia de la estructura territorial y urbana de Arenys de Mar con su red de riales y rieras deja patente el condicionante que, para su desarrollo urbanístico tienen las obras hidráulicas, cuyos proyectos son siempre previos a los de urbanización o de re-urbanización.

Estas obras -y sus proyectos-, como ya se ha dicho, dependen de la Agencia Catalana del Agua la cual fiscaliza los proyectos de urbanización cuando éstos pertenecen a actuaciones en sectores a urbanizar, generalmente de iniciativa privada.

Las grandes obras hidráulicas, sin embargo, -que ha de ejecutar la administración central-, se realizan mediante proyectos que se derivan de los planes sectoriales correspondientes como lo hizo el de las rieras del Maresme para la Riera de Arenys, tal como ya hemos explicado en el capítulo correspondiente.

La Riera de Arenys está en buena parte cubierta y la parte canalizada restante, está preparada para su cubrimiento, el cual se va haciendo a base de proyectos parciales. El rial del Bareu también tiene proyecto de cubrición, pero, como se ha explicado una de las causas que no se haya ejecutado es lla no realización de la gestión urbanística que este tipo de proyectos llevan aparejado. El rial de Sa Clavella, ni siquiera tiene proyecto lo cual, como se ha dicho, impide .ni siquiera plantearse la reurbanización de aquel fragmento del casco antiguo.

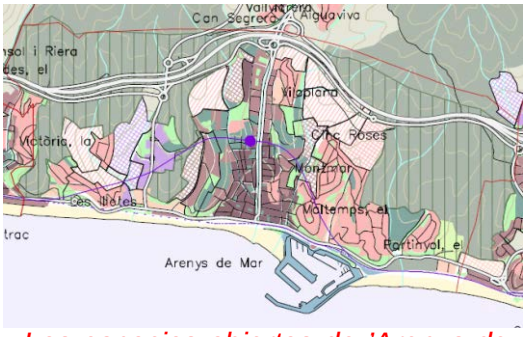
En cualquier caso, estos proyectos de obras hidráulicas en suelos urbanos tan consolidados como los de la Riera -y sus riales más cercanos- de Arenys, no pueden hoy ser autónomos sino parte de proyectos urbanísticos integrados. Ya hemos visto al estudiar las actuaciones en la Riera los lamentables resultados que se fueron produciendo en su parte baja, desde los 60 hasta los 90. Con las actuaciones en base a proyectos sectoriales y parciales inconexos

e) LOS PLANES Y PROYECTOS AGRÍCOLES.I MEDIOAMBIENTALES

La ordenación y control del suelos no urbanizable, es competencia de la administración central -y no de los Ayuntamientos- la cual, como no podría ser de otra manera, tiene sus planes para los suelos agrícolas. y los suelos de protección medioambiental.

En materia de agricultura, su legislación específica de siempre ha tenido, sin embargo, algunos otros instrumentos, para actuaciones que le son propias, como fue el que se utilizó en Arenys de Mar, en los años 80, con la declaración del sector de levante del término municipal como "Agrícola Periurbano Protegido" si bien esta declaración no tuvo, de hecho otros resultados concretos que la obtención, por parte de la Diputación, de subvenciones para la adecuación del camino rural explicado en el capítulo correspondiente. No nos consta que los pocos suelos agrícolas de Arenys de Mar se encuentren hoy incluidos en ningún plan o proyecto de desarrollo agrícola de nivel supramunicipal.

En cuanto a los espacios de interés natural, los instrumentos pera en las actuaciones del departamento de Medioambiente son los planes como el Plan de Espacios de Interés Natural, el de la Red Natura 2000, el de Parques de la Diputación y otros, los cuales se desarrollan en los correspondientes proyectos para las actuaciones. En Arenys de Mar, a pesar de que todos los suelos no urbanizables de su término municipal, están calificados por el Plan Territorial Metropolitano como espacios de protección jurídica supramunicipal, no conocemos, por ahora ningún proyecto para alguna actuación relevante.



- Los espacios abiertos de 'Arenys de Mar en el planeamiento territorial.-

4. 4.- LOS PROYECTOS TÉCNICOS Y DE GESTIÓN DE NIVEL MUNICIPAL.

Con la legislación urbanística moderna y tras la proliferación de sus instrumentos, es clara -al menos sobre el papel- la jerarquía de instrumentos para las actuaciones urbanísticas municipales -públicas o privadas fiscalizadas por el propio municipio-. El planeamiento general de ordenación municipal se despliega a través de su planeamiento derivado :: Planes Parciales de Ordenación, si se trata de sectores de suelo urbanizable- y Planes Especial de Mejora Urbana -antes de "Reforma Interior" - -si se trata de suelos urbanos. De estos instrumentos de ordenación parcial surgen los Proyectos de Urbanización como documento técnico para poder ejecutar las obras planeadas y los Proyectos de Reparcelación -o Compensación - como documento jurídico resultante de la gestión urbanística.

Sin embargo, ni la naturaleza de estos instrumentos ni su estructuración no ha sido, de hecho, -hasta los años 90- , la empleada para las actuaciones urbanísticas que han ido configurando el hecho urbano de Arenys de Mar. Veámoslo.

4.4.1.- LOS ANTIGUOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN, DE PARCELACIÓN Y LOS ESTUDIOS DE DETALLE.

Hemos visto, al pasar revista al planeamiento de ordenación municipal,

como el planeamiento de ordenación parcial nos venía siempre dado en forma de "proyectos de parcelación" y de "proyectos de urbanización". No es de extrañar, pues, que se plantee en primer lugar parcelaar una finca sí se que de urbanizar se trata. Recordemos que la Villa se formó, de los siglos XVI al XVIII a base de parcelaciones sucesivas -cuando aún no existía el concepto de una ordenación global previamente, de las cuales no nos ha llegado ningún documento técnico.

Del siglo XIX nos han llegado "planos geométricos" y "proyectos" con funciones de ordenación y determinación de alineaciones a la vez que de proyecto de obras de apertura de viales. Es el caso de los proyectos para la apertura de la calle de la Revolución, de 1860, de la prolongación de la calle de San Zenón, de 1883, el de la calle de la Bomba, el del camino del Cementerio, de 1894, etc. La calle se abría -cuando de una abertura se tratava- sin más documentación técnica que ésta.

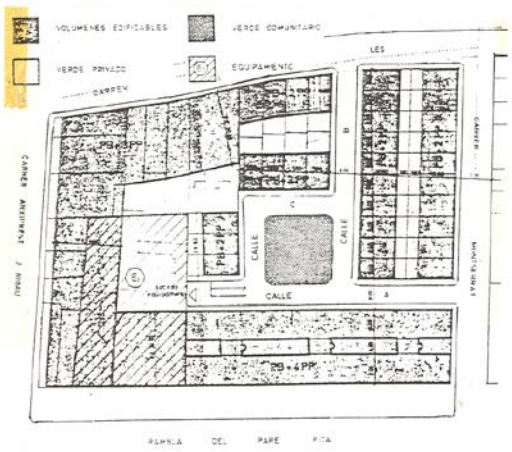
De los años 38 al 40 tenemos los diferentes proyectos de urbanización de la nueva plaza de la Iglesia, como modelo de proyecto de urbanización integrado para todos los servicios

A partir de la segunda mitad de los cincuenta encontramos documentados los proyectos de pavimentación de las calzadas de casi todas las calles de la Villa -las alcantarillas, aceras, y los otros servicios, se habían ido haciendo, por supuesto, sin proyecto-. Estos proyectos van siempre acompañados del expediente de Contribuciones Especiales como instrumento de gestión.

En cuanto a las llamadas "urbanizaciones", de esta época, ya hemos visto que las funciones de los planes parciales de ordenación, las hacían los proyectos de parcelación y de urbanización. Efectivamente, los primeros eran los que servían para las obras de apertura de viales, y los segundos para inscribir en el Registro de la Propiedad los solares.

Ahora bien, el acuerdo de aprobación definitiva del Plan General del 70 de la CPU condicionó el que se desarrollaran los planes parciales de todas estas urbanizaciones; si bien esto no se llegó a terminar nunca por lo que, en consequéncia, todas ellas permanecieron sin ningún instrumento de gestión. Así pues, la inexistencia de un instrumento para realizar las cesiones obligatorias fomentó la privatización de los viales y de las zonas verdes, con la permisividad del Ayuntamiento el cual entendía que, así, quedaba relevado de sus obligaciones urbanísticas subsidiarias hacia estos sectores.

A partir de los años ochenta, en cuanto a los "proyectos de urbanización" y los "proyectos de parcelación", ya no se les admite capacidad para desarrollar la ordenación de los Planes Generales o regular las alineaciones y rasantes, es cuando proliferan los Estudios de Detalle, que los acompañan.



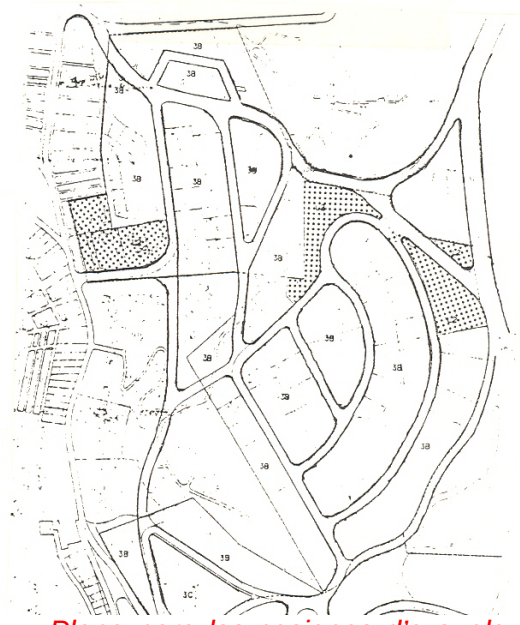
- El Estudio de Detalle de "Forn del Vidre" de los primeros 80.-

De hecho, aún hoy, las llamadas actuaciones aisladas en suelo urbano se proyectan y gestionan, con instrumentos anteriores a la Ley del Suelo, como son los Proyectos de Obras o de Instalaciones Urbanas y el correspondiente Expediente de

Contribuciones Especiales, para repercutir los costes en las fincas que se benefician, cuando el Reglamento de Servicios lo permite y en las proporciones que lo permite (máximo el 90%).

4.4.2.- LOS ACTUALES PROYECTOS DE URBANIZACIÓN.

Hoy, los Proyectos de urbanización vienen minuciosamente regulados por la legislación urbanística, e integran los servicios básicos de pavimentación, alcantarillado fecal y pluvial, agua potable, electrificación y alumbrado así como otros complementarios como los de ajardinamiento, telefonía, señalización, etc. , Si bien la ley los regula pensando en el desarrollo del planeamiento derivado, cada vez para toda la re-urbanización de suelos urbanos se tiende a instrumentar con proyectos integrados ,. Es el caso, en Arenys de Mar de la re-urbanización de Riera y de las calles del casco antiguo.



- *Plano para las cesiones d'e suelo público en Mont-Mar y Cinco Rosas.-*

4.4.3.- LOS PROYECTOS DE REPARCELACVION

La dificultad del desarrollo de muchos Sectores de Suelo Urbanizable, determinados en el planeamiento general desde 1982, no estuvo tanto en la tramitación de los Planes Parciales -incluso si llevaban anexas Modificaciones Puntuales de PGO- o de los Proyectos de Urbanización como de la falta de rodaje en los Proyectos de Compensación -o de Reparcel.lació-.

Y es que, el agente que desarrolla el planeamiento derivado cuando no es de propietario único, es la Junta de Compensación cuya promoción -Junta provisional, aprobaciones de bases y de estatutos, informaciones públicas protocolarización y inscripción-, ya constituye, de hecho la primera etapa del Proyecto de Reparcelación al tener que resolver todos los problemas de titularidad de fincas y disfunciones entre la realidad física del sector, el Catastro y el Registro de la Propiedad.

Los Proyectos de Reparcelación consisten en transformar unas fincas de origen en solares resultantes mediante las correspondientes compensaciones y cargas de urbanización. En teoría, pueden ser físicas o simplemente económicas, pero en la realidad, todos son mixtas.

Las más complejas son las correspondientes a las UASU pues éstas son antiguas actuaciones urbanísticamente inacabadas, lo que complica aún más sus instrumentos de gestión.

Es por ello que, en Arenys de Mar, para el desarrollo de su Plan General 82-84, a las unidades de actuación donde aún permanecía el promotor original, con la propiedad de la finca matriz de donde se podían hacer las cesiones de suelo público pendientes, éstas se hicieron con un documento sustitutorio del Proyecto de

Compensación. Es el caso de Can Nadal, Mal Tiempo, Portimar, Mont-Mar, el Cónsul y la Victoria.

En cualquier caso, en todas las unidades de actuación en suelos urbanos fuertemente consolidados por la edificación, la heterogeneidad y contraposición de intereses de los parcelistas hace que sea imposible la constitución de ninguna Junta de Compensación por lo que siempre se ha tenido que cambiar el iniciall sistema de actuación de Compensación –de iniciativa privada- por el de Cooperación -d'iniciativa pública- para realizar su Proyecto de Reparcelación

4.5.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN

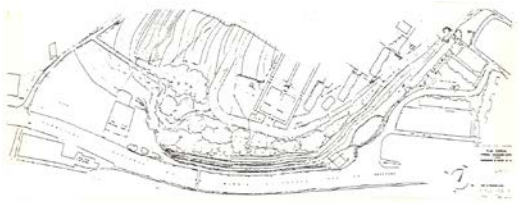
4.5.1.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO.

Para el desarrollo del Catálogo del Plan General del 82, se redactó y aprobó el primer Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico que, con la interpretación de la Comisión de Defensa del Patrimonio, ha servido durante añospara regular todas las actuaciones en los edificios y espacios urbanos catalogados.

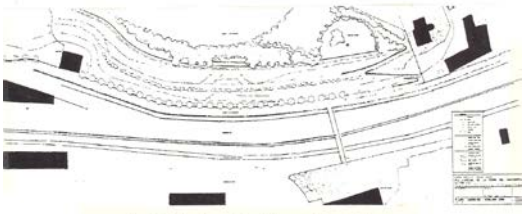
Al ser un tipo de plan que actúa sólo "por pasiva" a pesar de su efecto fiscalizador y pedagógico, no pudo cubrir del todo la falta de un planeamiento especial adecuado para hacer las actuaciones necesarias en el casco antiguo. [5].

4.5.2.- LOS PLANES DE PROTECCIÓN DEL PAISAJE

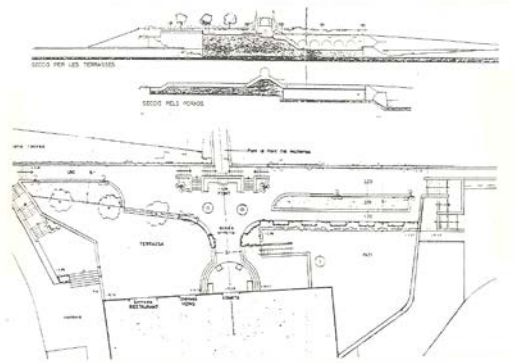
Repetidamente, hemos dicho que los principales Sistemas Generales del PGO de Arenys de Mar son competencia de organismos supramunicipales. Justamente por esta causa y con la voluntad de defenderse entre otras cosas, de posibles actuaciones de organismos como los de carreteras o de ferrocarriles -con eventuales proyectos de ensanchamiento, desconsiderados con el entorno y la fachada marítima-, el Ayuntamiento tramitó, para la peña del Mal Temps y para la del Cementerio, Planes Especiales de Ordenación, que desgraciadamente, después no se desarrollaron en proyectos de obras, de servicios y de jardinería



- Plan Especial del parque Salvador Espriu,.en la peña del Cementerio, de los anys 80.-



- Plan Especial del parque de la peña del Mal Temps, de los años 80-



- Proyecto de paso del Mont Calvari al parque de la peña del Mal Temps, de los años 80.-

[5] En aquest tema cal referir-se a l'article de Tomás Ramón Fernández "La Legislación Española sobre el Patrimonio Històrico-Artístico: Balance de la situación de cara a su reforma". Revista de Derecho Urbanístico . biblio.

4.5.3.- LOS PROYECTOS DE EDIFICACIÓN Y ACTIVIDADES: LAS LICENCIAS COMO INSTRUMENTO URBANÍSTICO.

El instrumento preciso para todas las actuaciones basadas en la edificación, sean de tipo residencial, comercial, hotelero, industrial, agrícola o de equipamientos -públicos o privados-, es el proyecto de obras con la correspondiente licencia municipal. Si esta obra, contiene algún uso clasificado al Reglamento de Actividades, requerirá a su vez, el proyecto y la licencia correspondiente.

El proyecto con licencia de obras, aún siendo propiamente el instrumento para la edificación, ha actuado, muchas veces, también como instrumento urbanístico para los espacios públicos, especialmente cuando éstos, se entendían por la propia administración, como el negativo o el complemento de los espacios privados.

Así, la Ley del Suelo del 56, aún contenía la "cesionaria de viales" como "sistema de actuacion". No es de extrañar, pues, encontrar muchas calles abiertas o ensanchadas con este sistema ya que era la práctica más generalizada de épocas anteriores. Efectivamente, en los antiguos proyectos de ensanchamiento o rectificación de alineaciones de calles de la Villa, se contaba para su ejecución que se fueran retrocediendo las fachadas de las casas a medida que éstas pidieran licencia de derribo y obra nueva. El resultado de este primario "sistema de actuación" es que las calles quedan con el típico dentado de entrantes y salientes, según la alineación de vial -siempre mal documentada- vigente en el momento de construir cada nuevo edificio.

Este caos en las alineaciones de muchas calles del casco antiguo, a causa de estas sucesivas nuevas alineaciones hechas con poco criterio y mucha improvisación, se quiso corregir en Arenys de Mar desde el plan general, del 82-84 al incluir, entonces , un plano de detalle de las alineaciones del suelo urbano a escala suficiente.

Pero no siempre ha servido. Es el caso de la alineación del lado montaña de la calle del Tossol -Antoni Torrent- en que para una licencia de obras, en los años 20, se dio una disparatada alineación creando la correspondiente rotura de la alineación de las históricas casas “de cós”. El plan General restableció, como es natural, la alineación primitiva pero cuando ochenta años después se pidió la licencia para una nueva casa en este lugar, se le volvió a dar con aquella anómala alineación, con el informe favorable de Comisión municipal de defensa del Patrimonio Arquitectónico. En cualquier caso, no creo que sean muchos los que compartan la idea de que este desbarajuste de alineaciones, de principios del siglo pasado, sea ningún "patrimonio cultural".

En el suelo con régimen de rústico -no urbanizable- las competencias para la concesión de las respectivas licencias son, hoy, de la Comisión de Urbanismo de la Generalidad. El rescate de competencias que antes eran municipales -en la práctica, claro- se justifica en el hecho de que la fuerte presión de la demanda de usos no-agrícolas, existente sobre estas áreas periurbanas, hace que, en ocasiones, se haya podido actuar con una excesiva ligereza en la concesión de actividades tan dudosas de ser compatibles con el suelo agrícola protegido, como las de camping con instalaciones fijas.

4.5.4.- LOS INSTRUMENTOS PARA EL MANTENIMIENTO.

Los instrumentos técnicos para el mantenimiento de los elementos configuradores de la estructura territorial y urbana, casi siempre son de la misma naturaleza que los utilizados para la construcción del elemento, pero de menor escala. Es el caso de los proyectos o memorias valoradas de reformas, ampliaciones o restauraciones.

En cuanto a los instrumentos jurídicos y administrativos los Ayuntamientos utilizaban las Ordenanzas Fiscales o, incluso, de Policía y Buen Gobierno- y las Tasas o los Expedientes de Contribuciones Especiales, para la repercusión de costes.

La elección del instrumento, depende de los agentes encargados del mantenimiento del elemento urbanístico en cuestión.

Demasiadas veces estos agentes del mantenimiento -personas, organismos o instituciones- y los campos de sus competencias y responsabilidades sobre el elemento urbanístico, en cuestión, no han estado suficientemente definidos. Ha sido el caso de las "urbanizaciones" en que la instrumentación de su mantenimiento intensificó su segregacionismo.
También es el caso de las infraestructuras originariamente polivalentes como las carreteras, que en principio eran -son- el único camino para desplazarse por el término municipal, a pie, en bicicleta, o arrastrando un carro. Al ser el organismo titular de su mantenimiento, responsable de hecho, sólo de la fluidez del tráfico automovilístico, ha instrumentado este mantenimiento, barriendo de todo el ámbito de este sistema general viario, la posibilidad real de su uso para peatones y ciclistas.

5.- LOS AGENTES URBANÍSTICOS

5.1 AGENTES "ACTIVOS" Y AGENTES "PASIVOS". PROMOTORES Y ÁRBITROS DE LAS ACTUACIONES

5.1.1.- TIPOS DE AGENTES URBANÍSTICOS.

Hasta aquí, hemos estudiado la estructura territorial y urbana de Arenys de Mar, y hemos analizado las actuaciones urbanísticas que la han conformado y metabolizado en el tiempo, así como los instrumentos empleados para estas actuaciones. Es necesario, ahora, analizar cuáles han sido -o podrían haber sido- sus agentes urbanísticos tanto si actúan como "agentes pasivos" o si intervienen activamente como tales agentes.

5.1.2.- AGENTES PASIVOS: LOS USUARIOS DEL URBANISMO.

La población, en todas sus formas, como usuarios o destinatarios de las actuaciones urbanísticas, constituye lo que en términos mercantiles llamaríamos la "demanda" de estas actuaciones por lo que los podemos considerar como "agentes pasivos" de las mismas.

Efectivamente, el crecimiento -tan cuantitativo como cualitativo- de la población, genera una demanda de vivienda -nuevo o rehabilitada-, de locales industriales y comerciales, de nuevas o renovadas infraestructuras de comunicaciones y servicios urbanos, de equipamientos colectivos, públicos o privados, de espacios libres y, en general de todos aquellos "contenedores materiales" de los usos y las actividades propios de la sociedad urbana.

En la llamada "sociedad civil", esta demanda de actuaciones urbanísticas, no sólo se expresa a través de las personas físicas sino también a través de muchas asociaciones, con personalidad jurídica o no, como las asociaciones ciudadanas, las asociaciones profesionales y de intereses sectoriales., medios de comunicación, escuelas y, en general, todo tipo de organismos e instituciones

5.1.3.- AGENTES ACTIVOS: PROMOTORES Y ÁRBITROS DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS.

La respuesta a las necesidades creadas por las transformaciones socioeconómicas de la población que se dan sobre el territorio -la "oferta" en términos mercantiles-, debe ser "promovida" por algunos agentes y "arbitrada" por algunos otros.

La legislación urbanística vigente parte de la base de que toda la iniciativa, planeamiento, promoción y arbitraje de los Sistemas que componen la Estructura General y Orgánica del Territorio, corresponde a los agentes de la Administración, así como la iniciativa, programación y arbitraje de las actuaciones de formación del tejido urbano, que deberán realizar los particulares mediante las Entidades Urbanísticas Colaboradoras.

De este esquema se deriva todo un sistema de agentes urbanísticos teóricos, que no siempre coincide con el sistema de agentes urbanísticos que realmente ha promovido las actuaciones que han configurado el territorio que estamos estudiando. Lo que nosotros hemos visto, durante el análisis de las actuaciones urbanísticas, en el capítulo anterior, es que:

a) Las actuaciones en grandes infraestructuras y equipamientos supramunicipales -carreteras, ferrocarril, puertos y costas, servicios y suministros energéticos, edificios públicos estatales, etc.- las han

promovido siempre los agentes correspondientes a la administración central y autonómica y a las compañías concesionarias,

b) Las actuaciones en infraestructuras, edificios de equipamientos municipales y espacios urbanos significativos de la Villa - la Riera, los Paseos, plazas, etc.- las han promovido siempre los agentes de la administración local.

c) Las actuaciones de vivienda de renta libre, turísticas, hoteleras, comerciales e industriales las hemos encontrado siempre promovidas por agentes del sector privado.

d) De actuaciones de vivienda social, sin embargo, ya hemos encontrado promovidas por agentes de la administración en unos casos y por instituciones comunitarias de tipo religioso -Patronato de Viviendas Santa María- o social -Obra Social de La Caixa - y promotores privados, en otros.

Más difícil es tipificar los agentes urbanísticos que hemos encontrado en las actuaciones para la formación del suelo urbano, pero, en cualquier caso, casi siempre pertenecen al sector privado.

Los diferentes agentes de la Administración, los hemos vuelto a encontrar en las actuaciones de formación del planeamiento y en el arbitraje de las actuaciones de particulares. No hemos encontrado, sin embargo, organismos que se hayan dedicado específicamente a la programación, gestión y arbitraje del planeamiento de ordenación -integral, no sectorial-, en sus diferentes escalas.

Vemos, pues, que así como corresponde al sector privado siempre hacer funciones de promotor, la administración pública, en las actuaciones urbanísticas, tiene a la vez funciones de promotor y de árbitro. En las actuaciones que hemos estudiado, no siempre hemos encontrado esta dualidad de funciones -promotor y árbitro- estructurada orgánicamente de una forma suficientemente diferenciada, produciéndose en algunos agentes demasiados casos de "autofiscalització", a pesar del entramado de competencias teóricamente existente en la administración pública para evitarlo.

5.2.- LOS AGENTES URBANÍSTICOS DE LA ADMINISTRACIÓN PUBLICA

5.2.1.- LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y LAS ADMINISTRACIONES SUPRAMUNICIPALES.

Cabe ahora pasar revista a aquellos organismos de la administración pública que nos hemos encontrado en las actuaciones estudiadas, a los que, como hemos visto, corresponden a la vez funciones de promoción y de arbitraje.

En este repaso, es importante que distingamos los organismos de la administración supramunicipal -central y autonómica- de los de la administración local. Esta distinción se debe hacer para que así como en las grandes ciudades -como Barcelona-, los intereses o los objetivos institucionales de la administración central -especialmente la autonómica- y la local –El Ayuntamiento- suelen ser casi los mismos en materia de planeamiento y de infraestructuras, en una población secundaria como Arenys de Mar, estos intereses pueden estar incluso enfrentados. Es el caso de los intereses en materia de carreteras, ferrocarriles, puertos y costas etc.

El problema radica en el hecho de que es muy fácil que un organismo de la administración central fiscalice una actuación de la administración local,

pero muy difícil que suceda al revés, aunque sea en defensa de criterios plasmados en el planeamiento.

5.2.2.- LOS ORGANISMOS DE LA ADMINISTRACIÓN SUPRA-MUNICIPAL.-

A pesar de ser un municipio relativamente pequeño, por su ubicación, en la administración supramunicipal: de la estructura general y orgánica de Arenys de Mar, hemos encontrado -y encontramos- tanta cantidad organismos competentes de la administración central, como si de una gran ciudad se tratara.

Así tenemos que, con respecto a las carreteras, encontramos como organismo de mantenimiento de la carretera N-II, la "Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña" que, a partir del año 85 se hizo cargo también del proyecto de la autovía, cuando debía ser su variante. Al convertirse la autovía en autopista de peaje, la gestión pasó a la empresa concesionaria ACESA.

La carretera de Sant Celoni, B-511 -y sus variantes- fue, sin embargo, gestionada por el Departamento de Obras Públicas de la Diputación, hasta que, en los años 80, fue traspasada a la "Dirección de Carreteras Generalitat". En cuanto a caminos rurales, sin embargo, había que contar con los organismos de la Diputación.

La línea del ferrocarril estaba administrada por "Renfe", pero las actuaciones como la de la doble vía de los años 80 -las que hoy corresponderían a ADIF- .correspondieron entonces al "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" del Estado.

En materia de costas, había dos organismos competentes, el del estado y el autonómico. Demasiadas veces Arenys de Mar sufrió las consecuencias de las discrepancias entre los dos organismos -especialmente en los Planes de Ordenación de la Costa de los años 80

La Junta de Puertos, tenía antes prácticamente todas las competencias para las actuaciones en el ámbito portuario, con un carácter de administración muy autónoma. Pero la presencia del alcalde de Arenys, en alguna época, como miembro nato de la Junta ha permitido, muchas veces, lograr una especial coordinación puerto - municipio, a veces muy necesaria,

Hoy tenemos la Agencia Catalana del Agua, pero su antecesora "Junta de Saneamiento" actuó en Arenys de Mar, hasta la realización, en los años 80, del sistema de pre-tratamiento y vertido de aguas residuales en el mar de entonces, que no se había logrado con el antiguo Consorcio para la Infraestructura Sanitaria de los años 70. .También la ACA ha recibido las competencias de la antigua "Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental" para hacerse cargo de los proyectos y obras hidráulicos de los riales y rieras, tan importantes en Arenys de Mar.

Finalmente diremos que los servicios de electricidad, de gas, de teléfono, etc., tienen sus respectivas compañías fiscalizadas por los correspondientes departamentos de la Generalidad. Aunque no sean propiamente administración pública -son empresas privadas-, funcionan de forma similar a muchos organismos de la misma.

La mayoría de estos organismos de la Administración supramunicipal tienen funciones de promotor y su vertiente de fiscalización se concreta en la defensa de sus actuaciones, de nueva implantación o de mantenimiento

En la administración supramunicipal tenemos, en Cataluña, como único

organismo real d`arbitratge, las Comisiones Territoriales de Urbanismo la función de las cuales ha sido, básicamente de fiscalización y tutela de la ordenación del territorio. El departamento hoy llamado de Territorio y Sostenibilidad, al que pertenecen las Comisiones dispone de direcciones generales que sí tienen funciones activas en materia de planeamiento. y realizaciones

En el caso de Arenys de Mar, ha tenido un papel activo del Instituto Catalán del Suelo, dependiente del departamento, en la actuación, explicada en el capítulo correspondiente, del sector industrial, que contiene el enlace de la variante de la carretera B-511 con la N-II.

Podemos añadir por último, que como organismos para actuaciones urbanísticas auxiliares, nos interesa destacar, el peso que han tenido en el metabolismo urbano del territorio que estamos estudiando, las Notarías y Registros de la Propiedad, cuya función ya se ha comentado al hablar de los registros de la propiedad.

5.2.3.- EL AYUNTAMIENTO COMO ARBITRO Y PROMOTOR

Cualquier actuación urbanística o inmobiliaria, está sujeta, como hemos visto, a todo un entramado técnico y jurídico que hay que arbitrar y, ésta es la principal función de la administración pública, en general y de la administración local, en particular.

El organismo de administración local por excelencia es el Ayuntamiento. Como árbitro, es el formulador del planeamiento y el fiscalizador de su cumplimiento, si bien el otorgamiento de los derechos implícitos al régimen del suelo por él propuestos corresponde a la administración central, hoy representada por la Comisión Territorial de Urbanismo.

La otra vertiente de la administración local es la de promotor, y aquí es donde su capacidad de gestión se queda siempre corta ante las necesidades tanto de actuaciones directas como de gestión y previsión para obtener actuaciones de otros organismos. Arenys de Mar no tiene Gerencia de Urbanismo y, por tanto, cualquier actuación debe hacerse a través de una maquinaria administrativa más bien pensada para tareas de fiscalización que de gestión.

Sin embargo, cada vez son más las Actuaciones en Sectores y, sobre todo, en Unidades de Actuación en suelo urbano en que el ayuntamiento debe tomar directamente el papel de promotor, cambiando el Sistema de Actuación de Compensación -privada- a Cooperación -pública- debido a la imposibilidad de que los parcelistas se constituyan Junta de Compensación. Es el caso de la UASU de "Las Villas" la pasada década y de la de "El Cónsul" en la actual.

También ha tenido siempre que actuar de promotor de equipamientos públicos y últimamente de vivienda social en tanto que el equipamiento en sí lo haya siempre realizado la administración central, de la aportación del solar siempre se ha tenido ocupar el Ayuntamiento.

5.3.- LOS AGENTES URBANÍSTICOS PROMOTORES DEL SECTOR PRIVADO.

5.3.1.- LOS COMPONENTES DE LAS PROMOCIONES.

Ya hemos visto cómo al sector privado le correspondían siempre funciones de promotor y que su campo de actuación por excelencia, era el de la edificación de todo tipo - residencial, comercial, hotelera, industrial, agrícola, o de equipamientos privados- así como el de la urbanización, vinculada a la edificación para estos usos.

En cualquier caso, toda promoción de una actuación urbanística o inmobiliaria tiene, cuatro elementos básicos: un suelo donde realizarla, la construcción de la misma, una gestión urbanística e inmobiliaria y una financiación de todo ello.

Así, los agentes del sector privado correspondientes a estos ingredientes de la actuación son, pues: los propietarios del suelo, las constructoras, las entidades promotoras, y las entidades financieras.

5.3.2.- LOS PROPIETARIOS DEL SUELO

Al hablar de los propietarios del suelo, habrá que distinguir los que ya lo eran de origen, por razones no urbanísticas de las entidades promotoras, que tienen como objetivo las actuaciones inmobiliarias, y son sólo propietarios del suelo durante la actuación.

En principio, los propietarios de suelo han sido, como mínimo, promotores de la edificación que, para su uso propio o para arrendar, se ha construido en su propiedad. Es así como se formó el núcleo antiguo de la Villa.

Pero los cambios hacia usos y aprovechamientos más intensivos del suelo, han permitido que muchos propietarios de origen, en lugar de ser simples vendedores de suelo, hayan entrado en la promoción inmobiliaria mediante el mecanismo de la permuta.

La lógica de los propietarios respecto a la transformación del suelo y la edificación de sus propiedades no siempre sigue la lógica estrictamente mercantilista en que casi siempre se plantea la viabilidad de las actuaciones. Pueden jugar valores patrimoniales subjetivos, sentimentales, y otros no económicos, especialmente el la gente mayor, que hagan que algunas actuaciones urbanísticas planteadas, tengan que esperar un relevo generacional, o simplemente que resulten inviables.

a) Los propietarios agrícoles.-
De hecho, Arenys de Mar, en los últimos dos siglos, no ha sido una población caracterizada por la existencia de grandes terratenientes -tal como se deduce del plano catastral de 1940-, pero nos interesa destacar que, a raíz de la crisis del sector agrícola tradicional -coincidente con el "boom" turístico y migratorio de los años 60- no todos estos propietarios, se limitaron a vender sus fincas, sino que algunos se convirtieron en promotores de su finca, o de parte segregada de ella, formando algún tipo de sociedad con empresas urbanizadoras.

b) Los propietarios urbanos.-
Los propietarios de una casa urbana, también se convirtieron en pequeños promotores de la conversión de su casa en un "mini-bloque" de viviendas, por el mecanismo de la permuta o con la propia financiación. Cuando más se dio este hecho, fue en los años sesenta y setenta, cuando, gracias a la ambigüedad del planeamiento de la época, era posible que -sin ninguna aportación de infraestructura- cada

vivienda del casco antiguo se convirtiera en tres - el propio, reducido pero renovado, y dos de alquiler- más un local.

c) La Promoción Selectiva: Las Instituciones Religiosas.

Tal y como ya se ha dicho en otros puntos, no se podría entender la actual estructura urbana de Arenys de Mar si no se conociera la posición diferencial, ante la acción urbanizadora, de las instituciones religiosas propietarias de las fincas de la corona de territorio que rodea el casco antiguo. Su posición de no querer mermar sus fincas -que algún día fueron rurales- salvo hacerlo por intereses de la propia institución, o por justificaciones de tipo social -como las actuaciones del Patronato Parroquial de Vivienda-, hizo posible de mantenerlo, en buena parte, gracias al hecho de no tener que pagar contribuciones (por efecto del Concordato) y, también, debido a las grandes complicaciones de burocracia interna que tenían para justificar una venta.

5.3.3- LAS SOCIEDADES PROMOTORAS

A pesar de que la figura de promotor de alguna actuación la puede asumir cualquier persona física o jurídica, lo normal es que las funciones de aglutinar la propiedad del suelo, la construcción, la gestión urbanística o inmobiliaria, y la financiación la realicen sociedades, estables o creadas para una actuación en concreto, que llamaremos "sociedades promotoras inmobiliarias" si bien pueden recibir otros nombres.

Hoy, las sociedades promotoras, lo son tanto con respecto a la urbanización como a la edificación pero esto no fue tan así hasta los años 80, cuando la promoción de edificios y la promoción de parcelas -en particular, de las "urbanizaciones" - se consideraban cosas diferentes.

a) Las antiguas promotoras inmobiliarias.

Así, si repasamos las actuaciones urbanísticas estudiadas encontramos empresas promotoras-inmobiliarias dedicadas a la edificación, tanto en los bloques de viviendas en el ensanche como en aquellos conjuntos residenciales, que no son obra de instituciones y patronatos.

Ya no eran empresas de ámbito local sino superior y muy especialmente las encontrábamos en las actuaciones de tipo turístico y residencial como las hoteleras, las "torres" de Can Catarineu, o en las actuaciones de densificación del casco antiguo -cerca del núcleo, Riera y frente marítimo junto a las empresas constructoras locales, las cuales -además de construir para terceros- también actuaban aquí como inmobiliaria, mediante el mecanismo de la permuta.

b) Las antiguas empresas urbanizadoras.-

Otro caso era el de los agentes de las "urbanizaciones". En un principio fueron más unos entes de compraventa de terrenos, que una empresa inmobiliaria. Normalmente, se trataba de una persona -o varias de asociadas- que compraban una finca rústica -o varias partes de ellas- y la parcelaban, tras abrir las mínimas calles para conseguir que el Ayuntamiento diera las licencias de edificación. Estas sociedades o promotores individuales se fueron transformando en empresas inmobiliarias a medida que la Administración fue exigiendo más condiciones para la concesión de las licencias. Las últimas empresas urbanizadoras que encontramos, son ya las mismas empresas que a su vez promueven una parte de la edificación del sector (o toda, si la actuación es

pequeña).

c- Los patronatos y las entidades de obra social.

Fuera imposible de entender la dinámica del crecimiento de Arenys de Mar sin conocer, por ejemplo, la importancia del Patronato de Viviendas Santa María y la efectividad social de sus actuaciones -que ya hemos descrito en el capítulo correspondiente- Este Patronato estaba relacionado con las ramas sociales de las instituciones religiosas locales.

En cuanto a entidades promotoras de tipo gremial, tenemos el caso de la única actuación realizada en los años 60 por la "Obra Sindical del Hogar", promovida, de hecho, para la Cofradía de Pescadores.

Por último hay que recordar la existencia, como promotor, de la "Caja de Pensiones", en sus actuaciones, primero con el edificio de la Riera, y después con el Grupo Sagrada Familia.

5.3.4.- LAS ENTIDADES URBANÍSTICAS COLABORADORAS.

Para la ejecución de los sectores de urbanización desde el planeamiento general del 82 -ya fueran unidades de actuación en suelo urbano o sectores de suelo urbanizable, era necesario que los agentes urbanísticos se adecuaran a las figuras que, para las Entidades Urbanísticas Colaboradoras, regula la legislación urbanística.

Pronto se vio que esto, en muchos casos, no resultaría fácil. De hecho, la existencia, aún, de mucho techo edificable en suelos urbanos no sujetos a ninguna unidad de actuación, o la existencia de unidades de actuación de propietario único, permitió que los agentes urbanísticos que operaban en Arenys de Mar, rehuyendo de entrar en el terreno de las reparcelaciones.

A partir de los 90, sin embargo, con el inicio de los fuertes crecimientos urbanísticos que dieron lugar a la burbuja inmobiliaria, comienzan las constituciones de Juntas de Compensación para el desarrollo de los nuevos sectores a urbanizar.

a) - Las Juntas de Compensación.-

Las juntas de compensación son, pues, los agentes urbanísticos previstos por la vigente legislación, para desarrollar los planes parciales de los Sectores de Suelo Urbanizable -y las Unidades de Actuación en Suelo Urbano- por la iniciativa privada. mediante las correspondientes Bases de Actuación

Se constituyen de acuerdo con unos Estatutos, debidamente aprobados por la mayoría absoluta de la propiedad del sector a urbanizar, y por el Ayuntamiento y se inscriben en el Registro de Entidades Urbanísticas Colaboradoras de la Generalidad.

Utilizan como instrumentos el Proyecto de Compensación para reparcelar y el Proyecto de Urbanización para las obras de implantación de servicios.

La falta de tradición de este tipo de sociedades y las lagunas que dejaba la Ley hasta los años 90 para que su gestión fuera eficaz dificultó su constitución. Este retraso en la constitución de las juntas de compensación, en los años 80, también se explicaba por el hecho de que, así como antes eran los promotores los que elegían -según las condiciones favorables o no el ámbito de los suelos a urbanizar, ahora eran los planes generales quienes los determinaban, teóricamente ya por razones ajenas a los intereses de la

propiedad cualificada.

Si tenemos en cuenta que una Junta de Compensación es, de hecho, una auténtica empresa urbanizadora, resulta que la programación de un Sector de Suelo Urbanizable convierte en empresarios a la fuerza a todo un conjunto de propietarios que nada han tenido nunca que ver con una empresa inmobiliaria. Las dificultades sólo desaparecen cuando la mayoría absoluta del suelo del sector está en manos de particulares o de empresas con capacidad de actuación inmobiliaria suficiente como para -sea por compraventas, sea por el mecanismo de la permuta- consigan adherir de buen grado el cien por cien del suelo en la Junta.

La constitución de una Junta de Compensación, requiere la mayoría absoluta de la propiedad del suelo, que obligará al resto de propietarios a su incorporación. Esto hace que en las Unidades de Actuación en suelos urbanos más o menos consolidados, esta constitución sea imposible, debido a las diferencias de intereses que realmente siempre hay entre los diferentes tipos de propietarios de suelo de la unidad de actuación. Esto hace que en estos tipos de suelos el Sistema de Actuación por Compensación sea inviable y se tenga que cambiar por el de Cooperación, tomando la iniciativa el Ayuntamiento.

b) Las Comunidades de Propietarios Y los Entes de Conservació.-

Las "urbanizaciones" se organizaban para su mantenimiento -y algunas se organizan todavía- en sociedades civiles de Comunidades o asociaciones de propietarios, que sucedían al promotor en el mismo ámbito de la promoción.

Es evidente que estas sociedades civiles deben transformarse y constituirse en las Entidades Urbanísticas de Conservación, reguladas por la legislación urbanística.

Estas sociedades civiles, con todo, han tomado actitudes muy diferentes según si han tenido problemas con los servicios que administran –lel abastecimiento de agua, por ejemplo- o si no los han tenido.

Pero el hecho de que todas hayan sido abandonadas por el Ayuntamiento a su suerte fomentó el carácter privatizador y segregacionista de las "urbanizaciones". No era raro hasta hace poco encontrar en la entrada de la urbanización un cartel anunciando el sector como "propiedad privada"

5.3.5.- OTROS AGENTES URBANÍSTICOS PARA LAS ACTUACIONES

Aparte de la propiedad del suelo, el componente más importante de una promoción, es la construcción de lo que se promueve y esta es la función de las empresas constructoras.

En principio las empresas constructoras son sociedades destinadas profesionalmente sólo a la construcción de edificios o a la obra urbanizadora, por encargo de terceros.

A veces, sin embargo, las empresas constructoras se confunden con las promotoras, sea formando una sociedad para una sola promoción, sea de forma permanente para todas las promociones constituyendo entonces un sociedad constrictora-inmobiliaria.

Otros agentes para las actuaciones son las sociedades profesionales técnicas y de gestión, como los despachos profesionales de arquitectura e ingeniería, los dedicados al "management" o los

agentes de la propiedad inmobiliaria. Estas sociedades suelen ser complementarias de las sociedades promotoras, pero, a veces, las pueden llegar a sustituir.

Por último tenemos un agente de las actuaciones que resulta decisivo para su viabilidad. Se trata de las entidades financieras la extralimitación de las funciones que les son -o deberían ser- propias, es bastante conocida en la formación de la burbuja inmobiliaria de principios de siglo y la administración de su estallido desde 2008.

5.4.- LA ACCIÓN POLÍTICA Y SOCIAL

Es evidente que, toda actuación que tiene incidencia en la forma de la ciudad y del territorio, está avalada por algún derecho, el cual tiene a su vez un sustrato ideológico. El entramado legislativo por el que se mueven las actuaciones urbanísticas casi siempre crea situaciones y propuestas divergentes dada la diversidad de intereses que confluyen en un mismo territorio. Estas divergencias jurídicas son siempre resueltas en el sentido de la ideología que en ese momento está realmente más asentada en los diferentes poderes, ya sean de la esfera política o de la llamada "sociedad civil".

En la reseña histórica del primer capítulo, hemos intentado explicar el contexto social de la formación de la Villa. Tal vez, para poder situar socialmente las actuaciones del último medio siglo -que han alterado profundamente la estructura territorial del municipio- hay ahora que hacer un ligero repaso a la evolución seguida por el "poder" en la Villa, en este último periodo.

a) HASTA LA POSTGUERRA.-

Es evidente que durante la posguerra la ideología que domina en todo el estado español se basa en la autarquía y el "restablecimiento del orden antiguo". Se restablece, pues, el tradicional sentido de propiedad -que sólo se había suspendido durante los cortos períodos revolucionarios de la Guerra Civil-, se devuelven las propiedades confiscadas y se rehace el Registro de la Propiedad incendiado.

Durante la época republicana Arenys de Mar se había caracterizado por su afinidad con las ideologías políticas catalanistas conservadoras -lo que implicaba una fuerte implantación de la "Lliga" -. Esto hace que el trauma ideológico de la posguerra- al margen de las discrepancias que pudieran surgir entre Ayuntamiento y "Falange", en lo que más se hizo sentir fue en esta vertiente nacionalista. El exiguo poder local se refugiava en las viejas familias que fueron prestigiosas en la época monárquica y en las instituciones religiosas afines a la Parroquia, mientras que lo que restaba de catalanismo se había refugiado en el entorno del Convento de los Capuchinos.

Ferrer Calbetó fue alcalde hasta los primeros cincuenta en que podemos considerar terminada esta época. La posguerra, pues, fue una época de pobreza material y cultural en la que lo que más interesaba era la reconstrucción de los deshechos de la guerra. Pero apreciamos una reanudación de actuaciones interrumpidas que habían sido más o menos iniciadas en la época republicana. Es el caso de las "Escuelas Nacionales" -en los terrenos de Can Pí - Xifré-, las Casas Baratas de las calles de San Ramón y San Gabriel, y la más importante :, el puerto. Todo ello nos hace pensar que el Ayuntamiento de Arenys de Mar, no tenía un mal lugar en las estructuras reales del poder de aquel régimen político, en una época en que la actividad urbanística del sector privado era casi nula.

b) LA ÉPOCA DEL "DESARROLLO" .- A partir de los años cincuenta el país entra en una época de desarrollo económico, marcada por los movimientos migratorios desde las regiones del Estado más estancadas en una estructura rural, hacia las áreas con uno ya fuerte proceso de urbanización, motivado por la industrialización o el turismo. [1]. Es la época del arrebato en el sector de la construcción pero también la de la aparición -con poco resueno- de la primera Ley del Suelo, en 1956.

En Arenys de Mar, esta época "desarrollista" se manifiesta intensamente en la segunda mitad de los años cincuenta y en todos los sesenta y, durante los años que dura, se realizan, como ya hemos visto, todas las actuaciones urbanísticas que, para bien o para mal, más configuran la estructura territorial y urbana que hoy todavía tenemos. Es la época de las "urbanizaciones", que surgen como resultado de una demanda de segunda residencia -como reacción a un mal digerido proceso de urbanización de una sociedad todavía con espíritu rural-, inducida por una economía de consumo y espoleada por la ilusión de una fuga de la deshumanización y degradación de la gran ciudad de entonces.

Ideológicamente, es una época contrapuesta a la anterior, en la que, la ilusión en una moderna sociedad de consumo y ocio, barrió muchos de los valores tradicionales -buenos y malos- de la sociedad civil de la Villa. Es la época del alcalde Doy, habiendo tenido una etapa latente durante los cincuenta con el abogado e historiador Pons Guri de alcalde, cuando éste aún defendía -ya casi en solitario- la idea -sin duda culta- de conservar el Arenys histórico en contra de algunos de los signos urbanísticos de modernidad.

c) LA ÉPOCA DE LA TRANSICÓN.- Durante los años setenta se produce en todo el país una toma de conciencia de la gravedad de las repercusiones sociales de los problemas urbanísticos, que se mezcla con las tomas de posición política del final de la dictadura y de la transición democrática.

A pesar de la aparición de la reforma de la Ley del Suelo en el 76, esta toma de conciencia urbanística no toma forma hasta la llegada de los ayuntamientos democráticos, en 1979 y de las competencias urbanísticas a la Generalidad, que hace que se inicie, en los ochenta, la masiva revisión del planeamiento general en Cataluña.

En Arenys de Mar, los setenta -con el alcalde Salmeron-, fue una época de transición urbanísticamente vacilante y expectante, cosa por otra parte lógica ya que se preveía que los ayuntamientos que surgieran del nuevo sistema político querrían revisar el modelo de ciudad. No olvidemos que la transición política coincide con la dura crisis económica iniciada con la crisis del petróleo del 73 y que, en nuestro país, duró hasta bien entrados los 80

d) LA PRIMERA ÉPOCA DE LA DEMOCRACIA.

Los ochenta son ya la época que, a efectos de este trabajo, consideramos ya actual y comienzan con una fuerte ilusión, de los nuevos ayuntamientos, en el enderezamiento urbanístico de la población, creyendo que se podía conseguir con la simple revisión del planeamiento. Pronto se vio que esto no es así y comenzó el largo y vacilante proceso de asimilación de

[1] 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.

las reglas de juego del urbanismo moderno que, como vemos en este trabajo, no concluyó hasta bien entrados los años noventa.

En Arenys de Mar fue la época de los gobiernos convergentes de Juan Enrique García (1979 a 83) y de Fidel Solé (1983-87) seguidos de los dos mandatos socialistas de Ignacio Moreno (1987-1991 y 1991-1995),

En Cataluña en general esta es la época de su modernización urbanística mas exitosa. Barcelona, con la operación olímpica cambia por completo su aspecto mientras toda la corona de ciudades medianas -Mataró, Granollers, Sabadell, etc- desarrollan unos fuertes crecimientos bien planeados y ejecutados. Arenys de Mar, sin embargo, todavia no participa de este movimiento urbanístico del país.

La torpeza de las actuaciones urbanísticas de la historia reciente, creó en la población de Arenys de Mar, un sentimiento de romanticismo respecto de su pasado y de rechazo de todo lo que sonase a actuación urbanística moderna.

Aún hoy, cualquiera de los necesarios proyectos de infraestructuras o equipamientos, pendientes de realización, en el momento de ir a ejecutarlos tienen de entrada un movimiento de oposición casi siempre basado en argumentos pseudo-ecologistas o pseudo-culturales, que suelen ser aprovechados por los agentes urbanísticos responsables, para retrasar, o no hacer las actuaciones que tienen encomendadas -variantes de carreteras, cubrimiento de la Riera, -recosido viario del tejido urbano, etc.-

e) LAS ÚLTIMAS ÉPOCAS

En 1992, el país vuelve a caer en una crisis económica no tan fuerte ni tan larga como la de los 70. Una vez superada la crisis el país entra en un real cambio de época, identificable por los avances en la "sociedad de la información"-gracias a las nuevas tecnologías-, y por la, fuerte expansión económica excesivamente basada, en nuestro caso con el juego financiero- inmobiliario.

En Arenys de Mar, es la época de los mandatos alternativos de CIU con el alcalde Miquel Rubirola, de 1995 a 1999, a continuación, el primer tripartito con los alcalde Santiago Fontbona y Joaquim Ponsarnau, de 1999 a 2003 y de nuevo CIU, de 2003 en 2007 también con el alcalde Rubirola.

En esa época, si que llegan las actuaciones en infraestructuras en Arenys de Mar, Es la época de la construcción de la autopista, del cubrimiento de la Riera, de la regeneración de playas y también de la realización de todas las actuaciones para el desarrollo de los sectores urbanizables -especialmente los de Levante- inicialmente gestionados en la década anterior.

A partir de 2007, el país cae en la crisis actual que paraliza todas las actuaciones urbanísticas e inmobiliarias iniciadas y no terminadas.

Coincide con el gobierno del segundo tripartito con el alcalde Ramon Vinyes (2007-2011) y con el actual de CIU con el alcalde convergente Estanis Fors.

Sin embargo, poco a poco se van acabando las actuaciones urbanísticas e inmobiliarias iniciadas y se hacen obras de reurbanización parciales pero tan oportunas como las de la Riera en la parte del casco antiguo

5.5.A-LAS ACTUACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA.

Cualquier conflicto generado por actuaciones urbanísticas, una vez agota la vía administrativa, inicia la judicial. El tema es, por tanto, en última instancia arbitrado por las correspondientes instancias de la Administración de Justicia que a la vez asienta, con más o menos rango, una jurisprudencia la cual condiciona la manera de actuar de los diferentes agentes del metabolismo territorial y urbano.

De hecho, la mayoría de conflictos sobre edificación y actividades que se han dado entre particulares, si bien han ido por la vía civil, han tenido su origen en la ambigüedad o las contradicciones de algunas actuaciones urbanísticas. Son las que hemos ido comentando en hablar, sobre todo de urbanizaciones.

En Arenys de Mar, los conflictos habidos entre los particulares y el Ayuntamiento, la mayoría han sido por razones económicas, pero otros han sido relacionados con licencias de obra o de actividades

Los contenciosos -a nivel judicial- entre administraciones, son escasos, ya que la tendencia en este tipo de conflictos ha sido siempre el resolverlos -cuando se han resuelto- por la vía política.

Últimamente con la creación de la fiscalía anticorrupción ha habido una avalancha de proceso abiertos para las actuaciones urbanísticas realizadas durante la época de la burbuja inmobiliaria, ninguno de los cuales ha afectado directamente a Arenys de Mar, a pesar de las investigaciones realizadas a resultas de la el llamado "caso Pretoria"

Pero a pesar de que estas actuaciones de la administración de justicia, casi nunca afectan directamente a las actuaciones urbanísticas investigadas en sí mismas, si que lo hacen indirectamente por el espectáculo mediático que se mueve en torno a ellas al cual los políticos son tan sensibles.

5.6. OTRAS INFLUENCIAS EN LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS.

Si bien es la acción política y judicial la que determina, básicamente, el qué, el cómo y el cuándo de las actuaciones urbanísticas, no podemos pasar por alto el papel de las asociaciones de vecinos, plataformas reivindicativas en pro o en contra de actuaciones concretas y otros grupos de presión, permanentes u ocasionales.

Tampoco podemos pasar por alto, el papel de la prensa y los medios de comunicación audiovisuales por lo que se refiere al seguimiento de dicha acción política y judicial la cual influye tanto en el entramado legislativo como en el propio planeamiento

IV- SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE ARENYS DE MAR

6 - EL METABOLISMO TERRITORIAL Y URBANO DE ARENYS DE MAR

6.1.- EL METABOLISMO URBANO Y LA PERMANENCIA DE LOS ELEMENTOS.

Las imágenes territoriales y urbanas de una población, no son estáticas sino que evolucionan transformándose en el tiempo, en un proceso que nosotros llamamos "metabolismo" territorial y urbano. .

Para aproximarnos a la comprensión, de este "metabolismo" es necesario que, en primer lugar, nos planteemos cuáles son los componentes de cada imagen "instantánea" de la ciudad y el territorio observado en cada época Una vez definidos, al observar la sucesión de imágenes de las distintas épocas veremos como cada uno de estos componentes tiene un ritmo de transformación diferente.

Efectivamente, hay unos componentes con un marcado carácter de permanencia temporal -trazados viarios, masa residencial, etc.- mientras que hay otros que evolucionan mucho más rápidamente.

Si pasamos revista a cuáles son los componentes de la forma territorial y urbana en el caso que estamos estudiando - siguiendo la forma de análisis urbanístico tradicional en una primera aproximación, deducida del análisis que hemos hecho, podríamos decir que los principales componentes físicos urbanísticos del hecho urbano estudiado serían: el medio natural, las trazas viarias, la parcelación y la edificación -también las instalaciones y el mobiliario urbano-, que se correspondían con los usos y actividades agrícola, industrial, residencial, comercial , hotelero, socio-cultural, administrativa -y defensiva-, de transporte y comunicación, deportiva y lúdica y, lógicamente, también de servicios urbanos

La sustitución o permanencia de los componentes físicos de la ciudad y de su territorio, se produce, no tanto por su durabilidad o solidez como por su capacidad de adaptación a la evolución de los usos y actividades

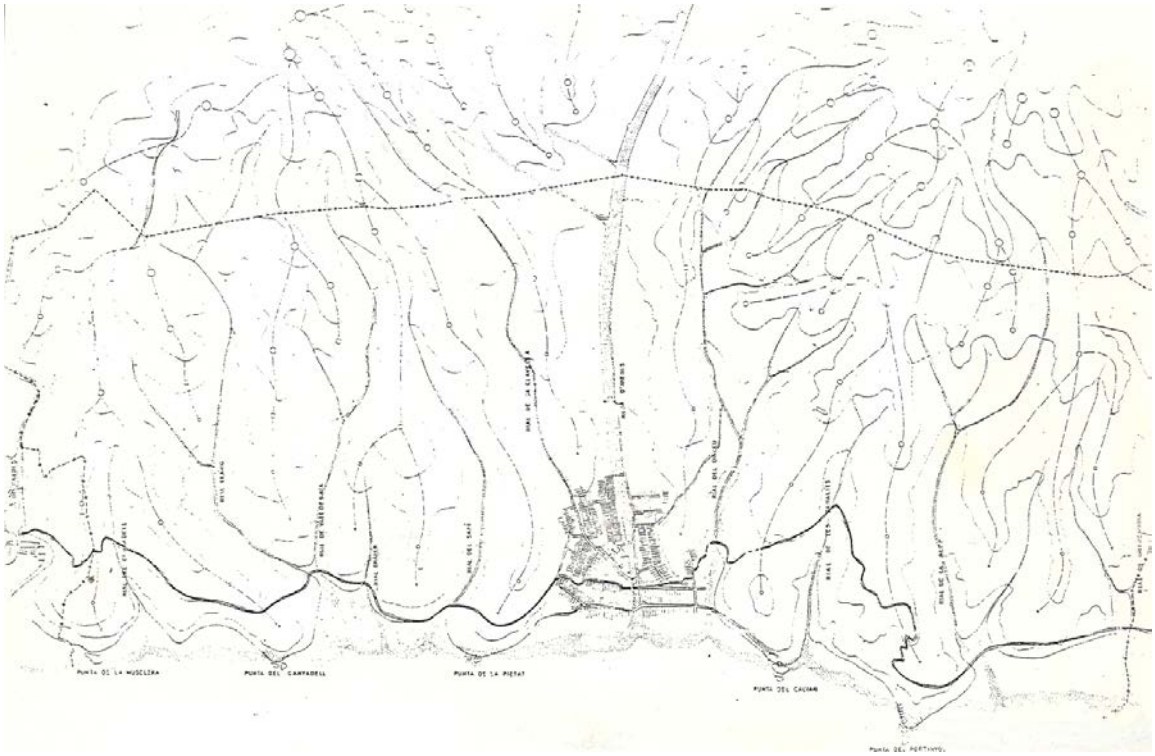
Así, la permanencia de muchos elementos físicos valiosos se ha conseguido cambiando el uso que los ha convertido en anacrónicos, por uno nuevo más actual y adecuado. Por el contrario, la permanencia forzada de usos en evolución en un emplazamiento fijo conlleva casi siempre la sustitución del edificio o instalación. Esta ha sido la causa de la pérdida de mucho patrimonio histórico-artístico y urbano.

A lo largo del análisis de este trabajo, hemos ido viendo una serie de actuaciones que han ido cambiando la forma física de Arenys de Mar a lo largo del tiempo y nos hemos interesado, no sólo por la forma de sus elementos en un determinado momento, sino por sus sucesivas formas adquiridas, planteadonos el "qué", el "quién" y el "cómo" de aquellas actuaciones

Veamos ahora cómo se han producido estas transformaciones a lo largo del tiempo en el territorio estudiado.

6.2.- EL METABOLISMO URBANO DE ARENYS DE MAR

6.2.1.- El ARENYS DE LAS PRIMERAS ÈPOQUES.-



- La formación del nucleo antiguo de Arenys de Mar.-

Al iniciar el análisis de las sucesivas actuaciones que han ido configurando Arenys de Mar a lo largo del tiempo, hemos visto que partíamos de un medio natural fuertemente determinante, con una clara imagen de "costa brava": colinas entregándose al mar y calas entre ellas.

Sobre una colina, el primer poblado, en posición defensiva: el poblado ibérico de la "Torre dels Encantats".

La "paz romana" transforma los asentamientos de la población hacia un modelo de tipo diseminado que, pese a la crisis del imperio y los cambios de época posteriores, a buen seguro es lo que más o menos se mantendrá hasta el final de la Edad Media. El mar es la gran vía de comunicación y las playas de las calas, los puertos. Las villas se asientan cerca del camino transversal y acceden al mar por los riales o vías paralelas .

Pero, el hecho es que no podemos empezar a hablar del "poblado de mar" con un mínimo de fundamento hasta el siglo XV, con la consolidación de los subnúcleos dedos Sa Boada y Es Caravia, los cuales darían lugar, en el siglo XVI en la parroquia de Santa María de Arenys.

Debemos ahora intentar recomponer la estructura urbana del Arenys de Mar del siglo XVI, con lo que sabemos de él y que hemos explicado en la primera parte de este trabajo. El medio natural no ha sido todavía fundamentalmente alterado. El delta de la riera de Arenys tiene los subnúcleos originales ya consolidados y mas o menos religados a base de actuaciones parcelatorias. La gran vía de comunicación y transporte es el mar -el equivalente a nuestras actuales autopistas- mientras que las comunicaciones con el interior continúan haciéndose por los arenales de la Riera y los riales. Cada vez

toma, sin embargo, más importancia el camino Real que transcurre paralelo al mar, de cerro a cerro.

Este camino Real, que se desplazará más hacia la orilla del mar en adelantarse la línea de costa, es el que genera las calles urbanas por excelencia. Por el contrario, playas y riera son, a pesar de ser las verdaderas vías de transporte supramunicipal auténticas "espaldas" urbanas.

Esto no es ningún caso excepcional en aquella época. Tanto la costa como la Riera son accidentes naturales demasiado potentes para poder dominar sus revueltas con los pocos medios disponibles para las elementales actuaciones urbanísticas de la época. De hecho, lo que se procura es sacar el máximo partido de los accidentes naturales y no alterarlos, y, en este sentido las playas de las calas constituían el mejor espacio para la industria y el comercio naval de la época. Esto sin embargo, no quita que ya se realicen muchas obras de protección -espigones y travesaños- que iniciaban el dominio de estos elementos naturales, hasta su futura recuperación como espacios urbanos, especialmente en cuanto a la Riera.

Al margen de las masías aisladas -como la que nos queda de Mas Taixonera de las Doedes- tenemos la masa residencial formada, en primer lugar, por las casas más o menos señoriales asentadas, sobre todo, en torno de la calle de Avall, construidas con tipologías similares a las de las masías y, en segundo lugar, la formada por las casas “de cós” asentadas en las parcelaciones y que crecen orgánicamente, tal como hemos explicado en el capítulo correspondiente.

Los puntales de toda la estructura urbana son las torres de defensa y, por supuesto, la Parroquia, centro de gravedad de todo el sistema urbano, aun polinuclear.

Las actuaciones que dan lugar a esta estructura urbana son -a nivel privado- todas las parcelaciones -hechas en respuesta a la demanda de suelo para dar vivienda al acelerado crecimiento de la población- con las correspondientes aperturas de calles y, construcción de las casas así como también de alguna fortificación.

Pero son, precisamente, las fortificaciones -esta infraestructura de defensa formada por las torres y los edificios fortificados-, las principales actuaciones de la Universidad de la Villa, es decir, las actuaciones que hoy llamaríamos "municipales". Parece probado que las administraciones superiores de la época se desentendían de estas actuaciones.

La actuación cien por cien significativa del colectivo local es, sin embargo, la Iglesia Parroquial. Este edificio era, en muchos sentidos, su sede, palacio y fortaleza.

Así pues, al no tener noticia de actuaciones urbanísticas supramunicipales notorias, podemos afirmar que Arenys de Mar nace y crece como respuesta a sus necesidades urbanas generadas, sobre todo, por las actividades marítimas. Entre ellas, quizás la más determinante para la estructura urbana, fue la de defensa de la piratería, estimulada por el enriquecimiento derivado, precisamente, de esta misma actividad marítima.

El único soporte físico es el medio natural y los agentes urbanísticos: sus habitantes, los señores y el propio colectivo del poblado.

Los instrumentos usados son los derivados del entramado jurídico de la administración todavía feudal de la época y, en especial, de la administración eclesiástica. Los

instrumentos técnicos, sin embargo, si bien son muy primarios, no son muy diferentes de las actuales: -parcelaciones para la distribución del suelo y proyectos para las edificaciones-.

6.2.2.- El ARENYS DEL SIGLO XVIII.-



- Grabado de Arenys de Mar del final del sgle XVIII.-

Pasemos ahora a examinar el Arenys del siglo XVIII. Las parcelaciones han continuado hasta conectar la parte de encima Sa Boada con Sa Voga al haberse abierto y consolidado las calles del Tossol y parte del de Titus, al margen derecho del rial de Sa Clavella, los de San José , San Jaime y San Ramón, alrededor del hospital de San Jaime situado en la calle de la Iglesia.

Con la misma tónica de crecimiento Riera arriba -sobre los llanos de sus márgenes- encontramos las parcelaciones -con las calles perpendiculares a la Riera- de las calles de San Francisco, Nueva, de la Fuente y de la Bomba, todos ellos al margen izquierdo de la Riera, bajo la "Plana del Paraíso" donde encontramos asentado el primitivo Convento de los Capuchinos.

Fijémonos en que ahora, los puntos de referencia de las barriadas ya no son las torres de defensa -que todavía están pie- sino lo que hoy llamaríamos "equipamientos públicos". Hasta la Casa Consistorial, que estaba en "la Fortaleza" -abajo de la Riera, a ras del mar- se ha trasladado al edificio del "Hostal", donde aún permanece.

Pero la transformación más importante la encontramos en la Riera, donde las parcelas que le daban la espalda, han comenzado a girar dándole su fachada principal. De hecho, era inevitable que este gran eje central de crecimiento y comunicaciones, acabara encontrando alguna forma de adaptación a la función urbana, protegida por pequeñas pero constantes actuaciones de infraestructura. El proceso de urbanización de la Riera, había empezado y era ya irreversible.

Podemos también empezar a hablar de una "infraestructura supramunicipal" en el caso del camino Real, que transcurre por las cotas bajas de las colinas, a ras de mar. Incluso se intenta trasladar su traza más hacia la orilla del mar -en el

tramo donde atravesaba el núcleo urbano- si bien la envergadura de la obra no es aún suficiente para soportar las embestidas de los temporales.

El frente marítimo no ha tenido aún el mismo proceso de transformación de la Riera. A pesar de la presencia del camino real, el mar sigue siendo la principal vía de comunicación o, al menos, de transporte. Las playas, con más extensión -por el incremento de aportaciones de arenas -a causa del aumento de roturación de la época- son las principales zonas "industriales y comerciales" de la Villa -atarazanas, oficios auxiliares, depósitos de material , varadero, pesca, etc.-.

Esto hace que el eje transversal urbano siga siendo el de las calles Ancha - de Avall -ahora totalmente convertidas en camino Real - y que se haya consolidado su lado mar aún sin dar fachada a frente marítimo.

Las roturaciones abarcan todo el término municipal. Esto, sin embargo, no implica la existencia, aún, de una numerosa diseminación de masías, pues la mayoría de las casas de los agricultores las encontramos en el núcleo urbano.

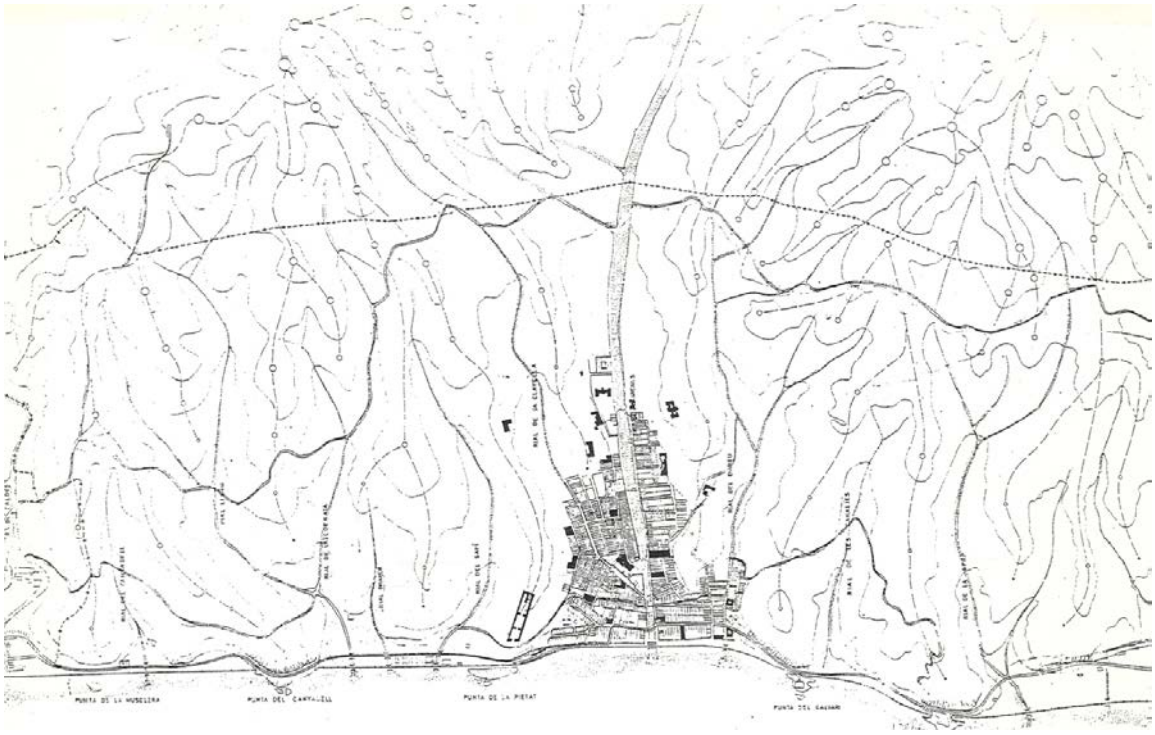
En cuanto a los agentes urbanísticos y a sus instrumentos, podemos empezar a hablar de obra pública supramunicipal, al menos en cuanto al Camino Real, del que podemos decir que tiene un proceso de adaptación interactivo con el tejido urbano.

Otras actuaciones que podríamos considerar, hasta cierto punto, del tipo supramunicipal, serían las de los asentamientos de instituciones de ámbito superior a la Villa como es el caso de la comunidad religiosa de los Capuchinos. Las restantes actuaciones -la mayoría- siguen siendo de particulares o del colectivo municipal.

6.2.3.- "SINERA"



- El mercado de la Riera, el 1898.-



- Arenys de Mar en la primera mitad del siglo XX.-

Situémonos, ahora, en el Arenys de Mar de antes -y el inmediatamente después- de la última guerra civil. Se trata de la "Sinera" utilizada por Salvador Espriu como paradigma de población catalana de la época, en su obra



- La Riera, a principios del siglo XX.-



- El Paseo de Mar a principios del siglo XX.—



- El Paseo de Mar el 1923.-

La vieja estructura urbana, se ha adecuado a la ciudad burguesa decimonónica, sin crecimientos pero sí con transformaciones.

La línea de costa sigue siendo el soporte de las comunicaciones y los transportes, si bien, ahora no tanto por mar como, sobre todo, por el nuevo medio del ferrocarril y, por la carretera general.

La casa burguesa no sólo ha ennoblecido las "cuatro calles" origen de la Villa -d'Amunt, de Avall, de la Perera y Ancha- sino que ha convertido la Riera y parte del frente marítimo, en magníficos paseos a base de actuar en franjas de suelo que habían sido marginales.

Los últimos crecimientos, en la parte alta de la Riera, han continuado siendo con parcelaciones como las del siglo XVI, con las calles paralelas a la Riera, pero ya desdoblando directamente las parcelas y edificando con frente a la Riera .

Se ha formado una primera corona de asentamientos industriales del todo insertados en los tejidos urbanos, tanto con respecto a los de las partes altas de la Riera como los del área del rial del Bareu. A poniente, sin embargo, estos asentamientos se dan hacia "la Cordería" saltando el cerro de la Piedad -o del Cementerio-.

Por último vemos cómo se ha formado todo el ancho cinturón periurbano de conventos y de instituciones que tanta importancia tendrá, a partir de ahora, en la evolución de la estructura urbana.

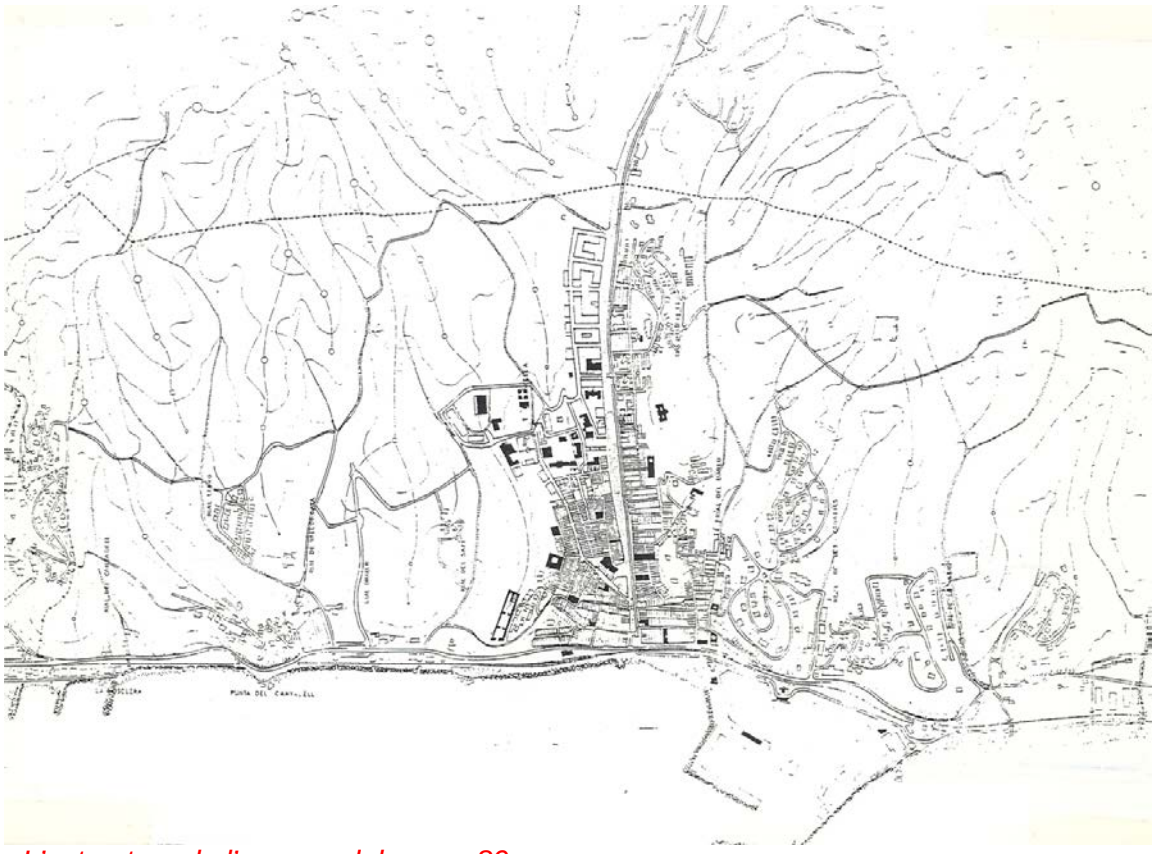
Las viñas en las partes altas y las huertas en las partes bajas, junto a los riales, cubren la totalidad del territorio municipal, con un fortísimo incremento de las "casas de payés" diseminadas, asentadas sobre los correspondientes terrenos de cultivo
.
Podemos, pues, afirmar que la "Sinera" cantada por Espriu fue el resultado de una serie de actuaciones que, con acierto o no, obedecían, todavía, a la lógica de los intereses locales con el único gran condicionante del dominante medio físico . Sin embargo, contenía los ingredientes necesarios para desarrollar una población de una calidad urbanística y ambiental notable.

Sin embargo, esta "Sinera" ya presentaba los primeros síntomas del mal que sufriría posteriormente, cuando, paradójicamente, con las modernas actuaciones supramunicipales del ferrocarril y de la progresiva conversión del viejo "Camino Real" en "Carretera Nacional II", el se inició la posterior distorsión del modelo de una población ligada al mar desde su origen.

6.2.4.- EL ARENYS DE LOS 80

.

.



- L'estructura de l'¡arenys dels anys 80,-



- Foto aèria d'Arenys de Mar de 1980.-



- Ortofoto d'Arenys de Mar de 1980.-

Pasemos ahora revista a los importantes cambios de la estructura urbana del Arenys de la segunda mitad del siglo XX, respecto de la de la posguerra, como resultado de las actuaciones estudiadas a lo largo de este trabajo.



.- Foto aèria d'Arenys de Mar de 1988.

La infraestructura viaria principal de apoyo la constituía, aún, la "T" formada por la carretera N-II y el ferrocarril en la línea de la costa, y la carretera B-511 en el eje de la Riera.

El casco antiguo lo encontramos transformado en dos sentidos. El primero, en la línea de los años sesenta y setenta, con las casas "de cós" convertidas en "minibloques" de pisos, como efecto de la densificación. El segundo fue el de la adaptación al automóvil de la vieja tipología de casa "de cós" al convertir la planta baja en garaje.

Los frentes marítimo y de la Riera, transformados en casas de pisos en altura, tienen sin embargo, la singularidad de que, al no poder tener entrada de automóviles -debido a las riadas y del paseo en un caso y la prohibición de vados en el otro- han visto reforzado su carácter comercial y peatonal.

Esta revalorización comercial,

apoyada en las grandes aceras de la Riera y el frente marítimo, es una de las tantas paradojas urbanísticas que ha habido en estos espacios en toda su historia. Recordemos que comienzan como espacios marginales y terminan como espacios emblemáticos y estructuradores de la Villa.



- El Paseo de Mar los años 80.-



- La Riera los años 80.-

Así, la imposibilidad de que el espacio ocupado por estas aceras o paseos, degrade debido a tener otras funciones de paso que no sea la de los peatones -vados para coches o similares- venía dada, justamente, por la permanencia de las desagradables carreteras sobresaturadas y la de las riadas, con la Riera esperando el cubrimiento. .

Las edificaciones de estos frentes, marítimo y de la Riera, son las de mayor intensidad de la Villa y por tanto incrementan las necesidades de aparcamiento. Esto convirtió sus calles posteriores -las primitivos, que dieron origen a la parcelación hoy desdoblada-, en los únicos accesos posibles de los automóviles en las plantas bajas o subterráneas de los edificios donde se ubican los aparcamientos.

Este hecho, que resulta beneficioso para el uso cívico y comercial -fachada comercial en la Riera y entrada de vehículos por el callejón de atras fue, por el contrario, destructivo del espacio urbano tradicional de estas calles -Margarides, Iglesia, etc.- que, tal como ya se ha dicho, se caracterizaban por la tipología mayoritaria de casas con gran portal y habitación lateral con ventana a nivel de calle, dando a éste un carácter de terraza comunal.

Las carreteras y el ferrocarril, que en su día habían sido los estructuradores de la Villa, se convierten en elementos divisorios, especialmente en el caso del frente marítimo, donde la barrera formada por carretera y vía desconecta por completo la Villa de su mar, además significar -en el caso del ferrocarril- un elemento urbanísticamente degradante.

La costa también la encontramos muy cambiada. Ahora está el deseado puerto, pero a pesar de que los habitantes lo sienten como muy propio, cada vez se le ve más independiente de la Villa debido al corte de la carretera y la vía antes mencionado. Su precio territorial fue la pérdida de las playas de poniente, al no haberse realizado todavía, entonces, ninguna actuación para su recuperación.

Este anacronismo en los usos que ocupan el frente marítimo no deja de ser paradójico ya que justamente el cambio de los valores en la apreciación del territorio costero, en tanto que el mar y su costa, que antiguamente sólo se apreciaban como medio de transporte y fuente de alimentación para la pesca, hoy se considere un valor ecológico, paisajístico deportivo y lúdico que ha sido uno de los principales motores de la reciente transformación de la estructura territorial y urbana de este tipo de población ..

El ensanche de la población ha repetido el modelo de crecimiento más

primitivo: Riera arriba, pero sin darle frente casi nunca. El proceso de conversión de los márgenes de la parte alta de la Riera, en un paseo comercial y cívico, como en la parte baja, lo tenemos, en los años 80, consolidado en el margen derecho, pero no tanto en el margen izquierdo debido a algunos tipo de ordenación que la componen así como a su menor densidad.

Entre el casco antiguo y el ensanche permanece, en los años 80, el cinturón de fincas de instituciones y equipamientos. Un vacío urbano mayoritariamente salvado de la voracidad inmobiliaria residencial de las décadas pasadas gracias a su titularidad pública o, sobre todo, institucional-religiosa, y que permite mantener la esperanza en un buen modelo de población para el futuro inmediato. Le faltaba, sin embargo, muchas de las conexiones viarias unificadoras de las diferentes piezas urbanas del entorno, lo que hacía que buena parte de este cinturón todavía actuase, en cierta forma, como barrera.

Las urbanizaciones de vivienda unifamiliar aislada más cerradas en sí mismas eran las que ocupaban el rosario de colinas del frente marítimo. A pesar de que cada vez se iban soldando más entre ellas, aun estábamos lejos del punto en que alcanzaran un tejido unitario e integrado con el núcleo urbano.

Las zonas turísticas y hoteleras, que ocupaban los restantes deltas de los riales del territorio de levante, eran también autónomas tanto respecto de la Villa como entre ellas.

Los mejores suelos agrícolas los encontramos a levante retirados de la línea de costa -ocupada por los campings allí donde no está edificado-, mientras que a ponente el bosque gana terreno en las antiguas viñas. También a poniente, ya encontramos la zona industrial con el enlace de la que debería ser la variante de la carretera de Sant Celoni.

Del Arenys de los 80, debemos decir que, fuera del núcleo y de su ensanche, el resto de los sectores urbanos eran autónomos y sólo conectados entre ellos y con el sistema comarcal -o mejor metropolitano- para la tan sobrecargada carretera general N- II.

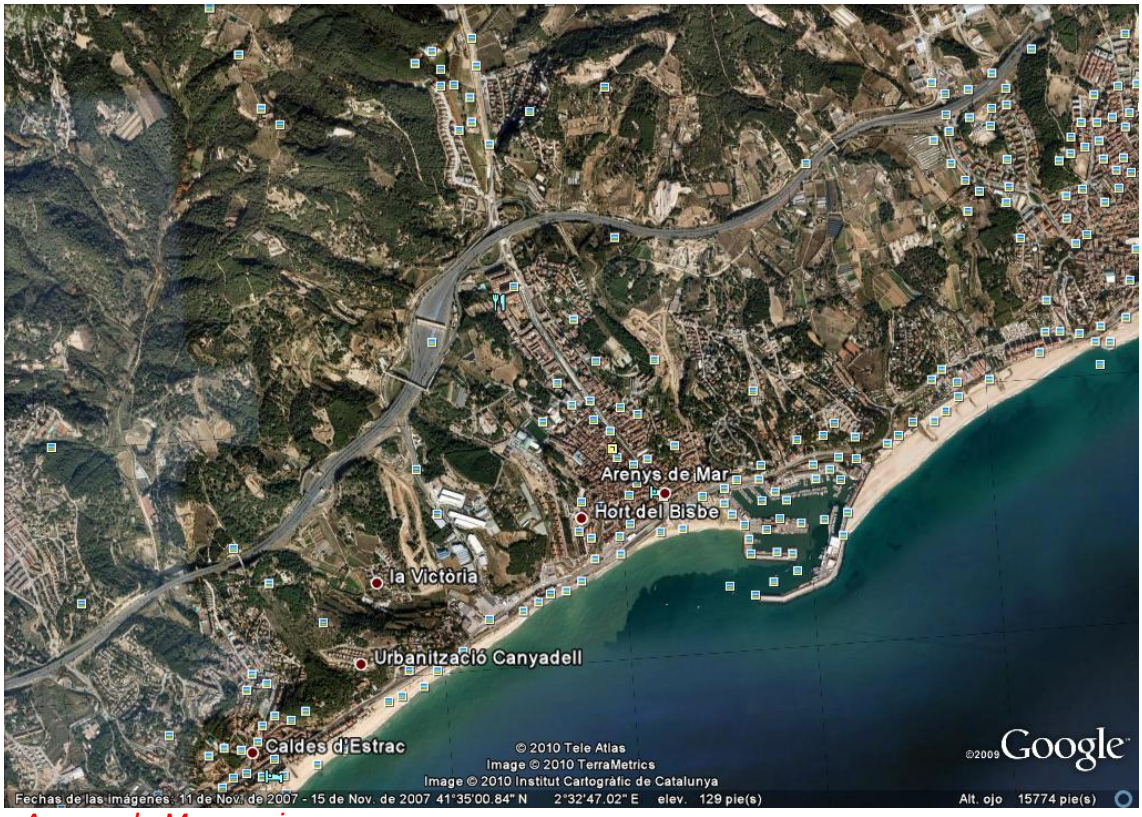
El profundo cambio de la estructura territorial urbana, en la segunda mitad del Sagle XX, fue posible, como ya es sabido, por los nuevos sistemas de servicios y comunicación de todo tipo, pero, sobre todo, fue el resultado del impacto de el automóvil particular en nuestra cultura.

La pérdida de los caminos rurales y la continuidad de actividades urbanas o periurbanas en los bordes de las pocas vías públicas de entonces, hacían cada vez más difícil la percepción del territorio y, incluso, de la propia estructura urbana que hemos descrito.

Si hacemos ahora una lectura en cifras de la estructura territorial y urbana del Arenys de los 80, vemos que, de las 654 ha. del término municipal, 197 ha. (30%) ya eran ocupadas por suelos reconocidos como urbanos por el Plan General del 83. Del 60% restante, 155 ha. eran suelos urbanizables -industriales y residenciales de baja densidad-, y 303 ha. -aproximadamente la mitad del término municipal- eran no-urbanizables.

El 4% del suelo entonces urbano, correspondía a áreas industriales, y de las residenciales, un 22% correspondía al casco antiguo, otro 22% al ensanche de la parte alta de La Riera, y el 52% restante -más de la mitad del suelo urbano- correspondía a las urbanizaciones y zonas turísticas costeras periféricas.

6.2.5.- EL ARENYS DE HOYI



- Arenys de Mar, avui.-

En el momento de escribir este trabajo de revisión, Arenys de Mar, desde el punto de vista territorial y urbano, se ve como una población, el modelo de la cual, está todavía, en buena parte, para terminar.

Así vemos como, en cuanto a los grandes ejes viarios, Arenys ahora tiene los accesos rodados por la autopista C-32 que limita las áreas urbanas por la parte alta, pero la carretera N-II permanece en su mismo ajustado lugar del frente marítimo .

De la variante de la C-61, por poniente, sólo se ha hecho el enlace con la autopista y la rotonda de enlace con la actual N-II, siguiendo haciendo sus funciones la calle central del sector industrial Valldegata Draper.

A diferencia del centro metropolitano de Barcelona, Arenys de Mar, como tantas poblaciones de la costa metropolitana barcelonesa, no ha podido integrar su frente costero, en su trama urbana original debido a la falta de actuaciones en infraestructuras -cónica en Cataluña- que ha hecho que la variante de la N-II aún sigue sin hacerse y que el ferrocarril ni se traslade ni se permeabilice.

Así, permanecen el puerto y las playas de levante y de poniente cerradas a la población por la vía del tren -con escasos pasos para atravesarla, y por la N-II aún con régimen de "carretera nacional", a pesar de constituir la base del "peine" de ejes urbanos del territorio municipal -que coinciden con el "peine" de riales y rieras que vierten al mar-

En el eje principal de este "peine", el de La Riera, en la parte baja del casco antiguo lo encontramos ya consolidado como tal, por efecto de algunas intervenciones de re-urbanización -tanto en calles como en la Riera - y de la aplicación del PEPA en las intervenciones en la edificación

- con la paulatina sensibilización de sus agentes cuando los temas de protección del patrimonio.

Los ensanches de la parte alta de la Riera se han terminado de consolidar, cada margen con su tipología -de bloques aislados en el margen izquierdo y de bloques entre medianeras en derecho-

La articulación entre el núcleo antiguo de la parte baja y los ensanches de la parte alta, la constituye el centro de equipamientos del entorno del Xifré - CAP, Juzgados, escuelas- y los espacios libres públicos del Asilo Torrent o el Parque de Lourdes. El hecho de estar aún inacabado el cubrimiento de la Riera en este tramo crea, sin embargo, una cierta sensación de discontinuidad entre estos dos núcleos urbanos areñenses del eje de la Riera.

El conjunto de las urbanizaciones de "ciudad jardín" de sobre el puerto -Mal Temps, Montmar y Cinco Rosas por un lado y Portinyol y Portimar por la otra, quedó religado con la ejecución y consolidación del eje del rial de Canalies y, todo ello, se ha comenzado a articular transversalmente con el casco antiguo, con el nuevo ensanche de la llanura de la parte media del eje del Bareu.

Todo este conjunto urbano de levante, sin embargo, pende todavía demasiado del eje costero de la N-II y, su metabolismo urbano, no podrá tener toda la vitalidad que precisa hasta que no disponga de un enlace propio en la siempre esperada variante de la N-II y se desarrollen, por encima del conjunto las actuaciones urbanísticas necesarias para configurar un verdadero eje urbano transversal que vaya allí desde la Riera.

A poniente del eje del "Rial de la Serp" permanece todo el frente de campings de la playa del Cabaió que acaba con el conjunto de apartamentos de junto a Canet. La urbanización "Carolinas" permanece separada del conjunto ya integrado de urbanizaciones de levante, con el vacío urbano de la colina que se encuentra en la "V" que forman los riales de la Serp y de las Carolinas, donde se encuentran instalaciones deportivas como el "Tenis Pol".

Por poniente, el eje del rial del Sapí se ha desarrollado y consolidado por actuaciones urbanísticas en las partes media y alta de la colina del Cementerio, liberando de edificación la ribera del rial en una aparente voluntad de convertirlo en corredor verde urbano. Este corredor, sin embargo, no llega al mar. Se rompe bruscamente al llegar a la parte industrial- comercial de la N-II. donde ni siquiera a pie se puede llegar al mar.

En la parte alta del eje del Sapí encontramos la aún poco consolidada urbanización de "la Raureta" que une transversalmente este eje con el del Bareu pero queda desconectado de la Riera por el vacío urbano de sobre el parque de Lourdes. entre Sa Clavella y Doedes.

El eje Rial Llarg - Valldegata, ya se ve que es lo que debe sustituir al que fue la Riera en el pasado, en cuanto a actividades económicas de escala, en tanto que es -debe ser- el nuevo eje intercomarcal Arenys de Mar - Sant Celoni -Maresme - Vallès- pero también está todavía roto, por carecer de la finalización de la variante de la carretera B-511.

El frente de urbanizaciones costero "Las Villas - Canyadell", con entrada el centro de equipamientos comerciales de la antigua MUVISA, a pesar de su teórico paso peatonal por rial del Canyadell, aparece desconectado de las áreas urbanas oficialmente arenyenques del Paseo marítimo de Caldes por causa, como en todas partes, del corte transversal

de la N-II y el ferrocarril.

Las urbanizaciones del margen izquierdo de la parte alta de la Riera de Caldes, a pesar de ser del término municipal de Arenys de Mar constituyen hoy parte del hecho urbano de Caldes pues, a pesar de la permanencia de los caminos rurales históricos como los del "morbo" o los del Remei, no hay una continuidad urbana con las urbanizaciones del eje "Rial Llarg - Valldegata- por la falta de actuaciones urbanísticas puntuales adecuadas.

De los suelos dichos "no urbanizables", los suelos agrícolas los encontramos básicamente en al gran espacio abierto de entre Arenys y Canet por sus mejores condiciones mientras que a poniente, más montañoso, todos los suelos abandonados por la agricultura -casi siempre vinyes- son hoy pinares.

Los cambios territoriales y urbanos de Arenys de Mar, desde los años 80 hasta hoy se han realizado, en base a la legalidad del Plan General 82-84 y sus modificaciones puntuales. Del resultado, sin embargo, podemos ver que, de ese Plan, realmente no se defendió nunca el modelo plasmado en su estructura general y orgánica ni ha habido nunca un programa de actuaciones urbanísticas integradas para progresivamente irlo consiguiendo

Casi siempre, se ha seguido entendiendo el planeamiento como un simple instrumento fiscalizador de las diferentes iniciativas -casi siempre del sector privado- para actuaciones urbanísticas puntuales de mayor o menor escala.

6.3.- EL CAMBIO DE ESCALA DEL HECHO URBANO LITORAL

Dentro del claro proceso de "metropolitanización" de la red urbana global que sin duda estamos viviendo el los últimos tiempos, en todos los países más o menos desarrollados, Arenys de Mar, pertenece a la región metropolitana de Barcelona y, dentro de ella a la comarca costera del Maresme, muy diferente de las del Barcelonès, Bajo Llobregat o Garraf.

Es muy probable que el "metabolismo urbano" de Arenys de Mar haya sido muy similar al de otras poblaciones costeras. En todas ellas el núcleo urbano se formó de forma bien definida y localizada, a pesar de la continuidad a lo largo del territorio de las explotaciones agrícolas y, incluso, de una cierta ambigüedad en la dependencia de estas a uno u otro núcleo urbano en las zonas tangentes a los límites de los términos municipales.

El automóvil privado, al acortar las distancias, convirtió en obsoleto el viejo modelo de ciudad y territorio -cuantitativamente- poco alterado a lo largo de nuestra historia local- crea lo que podemos llamar un "hecho urbano diseminado" -a base de urbanizaciones de ciudad jardín, grupos de apartamentos turísticos y hoteleros, actividades "periurbanas" como campings, discotecas, industria escaparate, centros comerciales, deportivos, de ocio, etc.- que se consolida sobre la red de carreteras formando una "comarca-ciudad ", con unos mecanismos generadores muy parecidos a los de la formación del núcleo antiguo de nuestra Villa -o de cualquier otra-, pero a escala macro-territorial.

Este fenómeno -que es general en todos los países desarrollados, de ninguna manera podemos ignorarlo si no queremos desenfocar completamente la visión del actual hecho urbano "Arenys de Mar"

No podemos, sin embargo, caer en el simplismo de abandonar el hablar del hecho urbano "Arenys de Mar" para

pasar a hablar únicamente del nuevo hecho urbano supramunicipal de la Región Metropolitana de Barcelona o del Maresme como comarca costera de la misma .. No es tan sencillo.

La comarca del Maresme se "crea" con la división territorial de 1936 y no se podía decir que partiera de ninguna unidad administrativa histórica ni del todo geográfica. Históricamente, ya hemos explicado que la riera de Caldes d'Estrac siempre había separado las administraciones barcelonesas de las gerundenses -condados, vizcondados y demarcaciones, corregimientos y, todavía hoy, obispados-. El actual Alt Maresme era "Marina de la Selva" gerundense, al igual que la parte de "Costa Brava" que todavía lo es .Este hecho dejó una cierta impronta diferencial en la identidad de las poblaciones de ambas subcomarcas.

Geográficamente, hay que recordar que el tramo de litoral que va de Caldes d'Estrac hasta Calella -donde encontramos Arenys de Mar-, había sido morfológicamente igual que el del litoral de la "Costa Brava" de Blanes para arriba, a diferencia del tramo de litoral de los alrededores de Mataró hasta Montgat. Ahora bien, el hecho es que la histórica "Costa de Levante" sí que ha sido una clara región económica, bastante identificable gracias a su actividad naval.

La comarca del Maresme -como muchas otras-, no es, pues, un hecho histórico-administrativo ni una unidad geográfica, sino la base administrativa de un proyecto de futuro, que debe responder a las nuevas necesidades del primer escalón de la escala supramunicipal. Este auténtico nuevo "hecho urbano" del Maresme, tiene, sin embargo, toda la complejidad propia de la ciudad moderna, por lo que precisa de soluciones con visión de globalidad, pero que, en ningún caso, pueden comportar uniformidad.

Está claro que no se puede seguir hablando sólo de la escala "municipal" y la escala "nacional" -autonómica o estatal- al hablar de las actuaciones a realizar dentro de nuestro término municipal, ya que, tal vez, ambos conceptos han perdido urbanísticamente buena parte de su sentido.

Efectivamente, las grandes infraestructuras del Maresme son cada vez menos "nacionales" debido al hecho de que este nivel se consolida en las del corredor del Vallés -Autopista A-17, ferrocarril de doble vía y futuro TGV, acueductos, gasoductos, oleoductos, coaxiales telefónicos, ets. por las mejores condiciones de su medio natural I[1]

Por otro lado, la continuidad urbana del Maresme hace cada vez más artificioso el actual concepto de los límites de los términos "municipales". Esto se manifiesta en nuestro caso, con las zonas ya totalmente urbanas del Cabaió o Tercera Playa -medio de Arenys, medio de Canet-, o del paseo de la Musclera -totalmente integrado en Caldes de Estrac-.

Todo ello nos hace ver la gran importancia de este hecho nuevo de la "comarca urbana", que por un lado convierte las tradicionales infraestructuras "nacionales" en "comarcales", y por otro, convierte los términos municipales en elementos territoriales claramente insuficientes para su ordenación, planeamiento y mantenimiento.

Ahora bien, ¿significa esto que, a partir de ahora, se tratará todo desde una escala exclusivamente comarcal?. Decididamente, no. Por un lado, la progresiva interrelación entre las

[1] Vegeu: Pierre Vilar. Catalunya dins l'Espanya moderna, tom I: El medi natural.

comarcas y la progresiva importancia de los ámbitos supranacionales, hace que cada vez tengan más peso para nosotros los planes estratégicos macroterritorials.

Pero por otro lado, el aumento de tamaño de las viejas poblaciones y su consiguiente mayor complejidad urbana, hace que, al mismo tiempo, cada vez tomen más importancia las escalas territoriales y, tal vez, incluso, administrativas más pequeñas que la municipal . El casco antiguo, por poner un ejemplo, no puede ser tratado con los mismos instrumentos urbanísticos -de planeamiento ni de gestión- que las restantes áreas urbanas. El concepto de "barrio", hay, pues, también que recuperarlo como unidad de proyectos de futuro y de una forma racionalizada, para alcanzar una buena ordenación y mantenimiento del territorio.

Estas unidades territoriales, no tienen porqué coincidir con las "unidades de actuación en suelo urbano" o los "sectores" del planeamiento vigente en cada momento. Deben ser, en todo caso, partes coherentes del organismo territorial y urbano.

El excesivo miedo a la rotura de la "unidad" municipal, hace que se retrase demasiado la delimitación y los objetivos coordinados de estos sectores territoriales inframunicipales, fácticamente ya bastante configurados, pero mal definidos.

Hoy disponemos de planeamiento metropolitano, comarcal incluso costero. También tenemos administraciones comarcales, con competencias sobre todo en servicios. Pero no se encuentra un organismo ejecutor de un proyecto urbanístico comarcal.

Las grandes actuaciones de infraestructuras comarcales que precisa Arenys de Mar como son las variantes de la N-II y de la B-511, la transformación del ferrocarril, o los paseos marítimos, están dentro de los criterios de decisión de las actuaciones nivel nacional o estatal sin ninguna institución comarcal con capacidad para coordinarlas y defenderlas tanto a nivel de inversiones estatales y autonómicas como a nivel pedagógico ante la población afectada.

Pero tampoco encontramos pequeñas actuaciones necesariamente comarcales como caminos peatonales o carriles bici intermunicipales.

Hay que tomar conciencia de que la costa -natural o urbana- es en todo el mundo un bien escaso y si además nos referimos a la mediterránea europea, aún más.

No podemos, pues, entender ya el hecho urbano de Arenys de Mar si no es dentro del contexto del hecho urbano costero del Maresme y, éste en el contexto metropolitano barcelonés.

V- CONCLUSIONES SOBRE LA GESTIÓN EN LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA

7.- EL PAPEL DE LA GESTIÓN EN LA EVOLUCIÓN URBANÍSTICA:

7.1.- VITALIDAD Y PATOLOGÍAS EN LA ESTRUCTURA URBANA DE ARENYS DE MAR

711.- ELEMENTOS URBANOS VITALIZADORES Y ELEMENTOS PATOLÓGICOS

Siguiendo con nuestra lectura biologista de Arenys de Mar entendiendo su evolución como un proceso metabólico, hemos podido detectar en su estructura territorial y urbana, elementos que mostraban vialidad y elementos que puedemos llamarr "patológicos".

Recordemos que, la primera estructura urbana que hemos estudiado -la del siglo XVI- era la adaptación a un territorio fuertemente determinante, de un sistema urbano -basado en la actividad marítima y su defensa de la piratería-, construida con actuaciones urbanísticas de los particulares y del colectivo municipal, con la inhibición de la administración central de la época en temas tan importantes como las vías de comunicación y la defensa de la entonces más importante :: la marítima

En las estructuras urbanas de siglos posteriores ya encontramos el efecto de las actuaciones de las administraciones centrales en las carreteras, primero, y en el ferrocarril, después. Estas actuaciones buscan su mejor adaptación al territorio y es el tejido urbano lo que, aún sin demasiado problema, se adapta a ellas.

De hecho, podemos afirmar que, hasta la última posguerra, el hecho urbano Arenys de Mar, es una respuesta a la creciente necesidad de asentamiento urbano en el litoral, adaptada, sobre todo, a los condicionantes del medio físico.

Pero cuando, en el último medio siglo, las actuaciones en sistemas generales supramunicipales (como carreteras, puertos, ferrocarriles, etc.) han pasado a ser más poderosas, para definir la forma de las poblaciones, que los propios condicionantes de los accidentes orográficos e hidrográficos, es cuando, paradójicamente, se produjo la destrucción de los aspectos quizás más positivos del antiguo modelo de población.

Incluso podemos pensar que lo que, hasta hace bien poco, -y, quizá todavía- tenía Arenys de Mar de atractivo, no era gracias a cómo se habían hecho las principales actuaciones urbanísticas importantes, sino muy a pesar del como se habían hecho.

La ciudad surgida como resultado del metabolismo urbano del último medio siglo XX, no fue -tal como se ha visto- la planeada previamente, sino la consecuencia de unas actuaciones a nivel local inducidas y, al mismo tiempo, condicionadas por otras actuaciones -o omisiones- en Sistemas Generales de infraestructura de nivel supramunicipal, totalmente definitorias de la estructura física y urbana de Arenys de Mar.

De hecho, en aquellas actuaciones supramunicipales nunca se tuvo en cuenta las consecuencias determinantes que de rebote tendrían en la estructura urbana de todo el término municipal. Así, vemos cómo tanto las actuaciones realizadas a por RENFE y el Ministerio de Transportes en la línea del ferrocarril, como las

hechas por el MOPU en la carretera general, se han instrumentado siempre sólo con proyectos que ignoran el hecho urbano de Arenys de Mar y el valor costero de su emplazamiento.

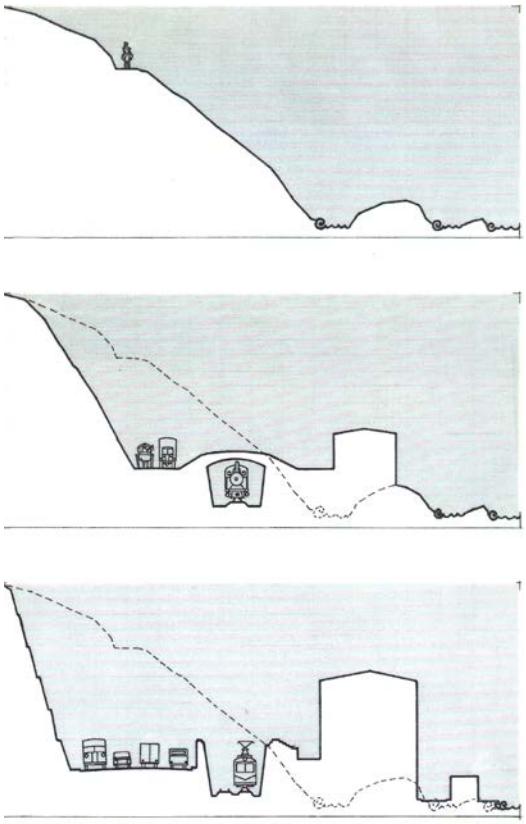
Sin embargo, hemos visto que las diferentes patologías del metabolismo urbano de nuestro municipio, que hay que terminar de transformar en elementos urbanos con vitalidad, se han concentrado principalmente en las partes del tejido urbano que a continuación repasaremos.

Hay que decir que -al menos en Arenys de Mar- el desbarajuste provocado por las actuaciones desafortunadas que hemos estudiado tiene, sin embargo, solución. Incluso se pueden reutilizar errores del pasado para convertirlos en elementos positivos de la forma urbana del futuro.

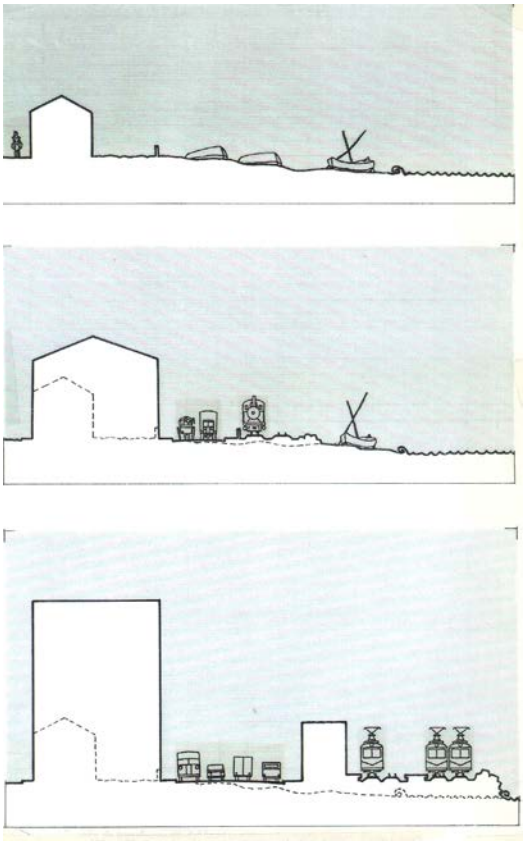
Esto no debe ser una afirmación en abstracto sino que debe estar suficientemente reflejada en los grandes rasgos del sucesivo planeamiento municipal y supramunicipal a desarrollar.

Pasemos ahora revista, pues, .de elementos urbanos patológicos detectados y su posible transformación en elementos vitales,

7.1.2. EN EL EJE DEL FRENTE MARÍTIMO:

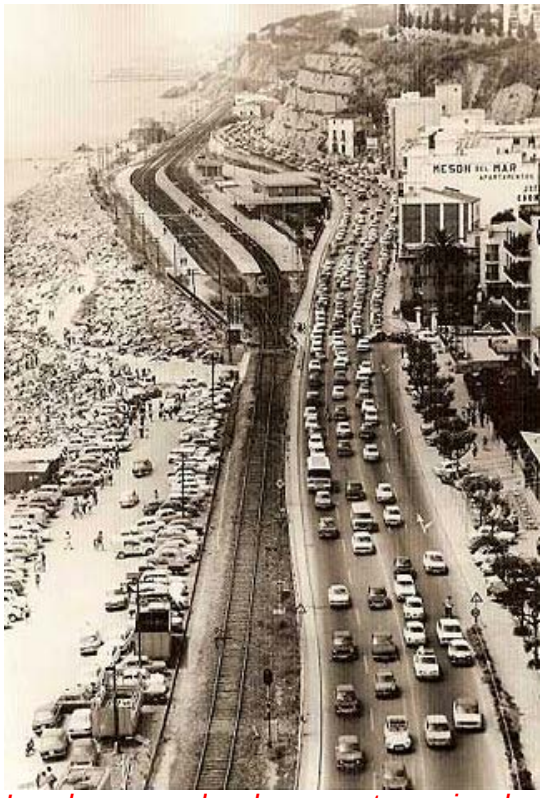


- Evolución del perfil de ls peñas: La del Mont Calvari.-



- Proceso de transformación del frente marítimo en les partes planas: La Playa de Cassà.-

.En cuanto al frente marítimo, tenemos aún la barrera formada por las peñas, la carretera general, la vía del tren y el puerto. La desafortunada actuación de los años sesenta en la carretera y en la vía, que hemos explicado en el capítulo correspondiente, hizo que estas dos infraestructuras al consolidarlas torpemente en su posición litoral, se convirtieran en los principales elementos patológicos del tejido urbano de Arenys en tanto que pueblo costero.



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.

Así, cuanto a las carreteras, hay que decir que, si la actual autopista C-32 se mantiene con su forma actual de autopista de peaje, la carretera N-II -que en el momento de escribir este trabajo, aún permanece en el mismo lugar que los años 60- necesita una variante por la parte alta de la población -en paralelo o mejor como carriles laterales de la autopista- permitiendo sacar el grueso del tráfico de paso, fuera del eje litoral del casco urbano de la villa, aunque cambiando la posición -dentro la estructura urbana- de las entradas y salidas motorizadas de la población al añadir a los dos enlaces actuales de la autopista, -el de arriba de la Riera y el de la zona industrial Valldegata-Draper-.el los sectores urbanos de levante.

La variante de la C-61 -la antigua B-511 -que en el momento de escribir este texto tiene hechos los enlaces con la autopista y la N-II, pero no el tronco- es necesario terminarla ya no sólo por cuestiones de movilidad, sino para recuperar del todo el espacio urbano que ahora ocupa en la Riera.

Pero, ¿qué habrá que hacer con el espacio actualmente ocupado por la carretera general N-II cuando éste se libere?. Se quiera o no, la tendencia a consolidarse como vía urbana comarcal es en Arenys de Mar un proceso ya irreversible. Es con este carácter urbano o interurbano que ya tiene, con lo que justamente hay que actuar en ella para darle sentido urbanístico.

Esto quiere decir que, tal como ya se ha hecho con la parte baja de la Riera, hay que reducir la velocidad de régimen y el número de carriles de los automóviles, segregándolos de los carriles para bicicletas y añadir las rotondas que sean necesarias para los giros en todas direcciones. Hay que dar continuidad -intermunicipal- a las aceras, ensanchándolas y arbolando los frentes cívicos comerciales y los miradores al mar. Hay que disponiendo los pasos de peatones precisos para vincular los dos lados de la calle -mar y montaña- En concreto, la actual carretera general debe convertirse en lo que podríamos llamar la "calle Mayor" del Maresme.



- La mala imagen del ferrocarril delante de la Riera.-





- La mala imatge de las edificaciones afectades y no expropiades por el nudo de la autopista.-

En cuanto al ferrocarril, hay que decir que, las instalaciones ferroviarias, que ocuparon los terrenos de primera línea ganados al mar, tienen todavía el mismo tratamiento que si pasaran por territorio rústico despoblado. Así, tanto en las actuaciones realizadas en las históricas bocas de los túneles con la doble vía como en el tratamiento de los espacios del entorno de la estación, hemos visto como los organismos responsables de las infraestructuras ferroviarias, se desentienden de su propio patrimonio arquitectónico y del planeamiento para las obras complementarias.

Para la recuperación del frente marítimo, sin embargo, es necesario que, ante todo, replantearnos sobre lo que hay que hacer con la actual vía del ferrocarril -aun vía única, desde la estación-.

Como barrera, en su posición actual, parecería que el uso peatónal sería el que menos problemas tendría para lograr la necesaria permeabilidad entre el pueblo y su mar Bastaría con realizar los pasos superiores e inferiores planeados al Plan 82-84. Esta posibilidad de consolidación de las vías en su actual posición, tendría sentido plantearsela en el supuesto de aceptar que los paseos marítimos a realizar, a levante y poniente del puerto, fueran sólo peatonales-como el recientemente realizado en la parte de Canet de Mar- y que los accesos rodados -de servicios y del puerto- fueran sumamente restringidos.

Pero, ¿y el aspecto degradante de los márgenes de las vías y de las catenarias?, ¿y el necesario desdoblamiento del actual tramo de vía única ?.

En principio, no parecería descabellado mantener el ferrocarril en su posición actual, si se cambiara hacia un tipo más urbano -monorail, automotor- y se siguiese admitiendo que la accesibilidad al transporte público, se concentrase en la playa y

el casco antiguo .

Ahora bien, ¿no es cierto que las playas de Arenys están sobresaturadas y que hay que ir a una accesibilidad selectiva?, no es también cierto que el centro de gravedad de la masa de población potencialmente usuaria del tren -teniendo en cuenta Arenys de Munt - esta hacia la parte alta de la Riera y no hacia la parte baja ?.

Pensamos que lo que se precisa, es tomar muy en consideración los estudios y proyectos de traslado del ferrocarril -con tratamiento de "metro" - hacia arriba, y poner en marcha ya el proyecto de interiorización del ferrocarril de cercanías del Maresme, no sólo como está previsto en el Plan Territorial Metropolitano -que deja Caldes d'Estrac y Llavaneres sin interioritzar- sino en todo su recorrido costero.



- La nueva rotonda del Rial Llarg con el simple abandono de l'antiga traza.-



- El corte de la carretera en la peña, esta hecho estrictamente para el paso de cotxes. Las puntas restants ni se tienen en cuenta-





- Resto de la hiilera de casas, afectada i no expropiada en las obras de los añs 60

En cuanto los suelos de los entornos de las infraestructuras, hay que decir que, el hecho de que, en las actuaciones en carreteras y autopistas, los organismos responsables, se desentiendan de las expropiaciones y acondicionamiento de los suelos del entorno de las estrictas infraestructuras, a pesar de estar calificadas como Sistemas Generales en el planeamiento general, ha dejado unos suelos degradados y unas construcciones fuera de ordenación que constituyen una patología urbana de difícil solución inmediata. Es evidente que estas obsoletas casas y edificaciones deben ser expropiadas, derribadas, y todos estos suelos acondicionados. Pero el hecho es que no nos consta que ninguna administración -central o local- de las responsables de esta patología, tenga previsto actuar en

este sentido.

En cuanto el puerto yi la costa, hay que recordar que, el puerto, se fue construyendo a lo largo del siglo XX ocupando las antiguas calas de la villa hasta adquirir un régimen autóctono que permitiría cerrarlo a la red urbana de la población y, en este sentido su posición también resultaría un elemento patológico Podemos decir no obstante que si hoy por hoy no actúa de barrera, es gracias a que un equilibrio político-administrativo permite el uso de muchos de sus viales y equipamientos como un suelo urbano más. Ahora bien, en el momento que este equilibrio se rompiera, y la zona portuaria se cerrara restrictivamente, el eje litoral urbano quedaría roto en otro tramo, y la Villa perdería la única salida al mar que aún tiene -aunque restringida a sólo dos passos-.

El puerto de Arenys si necesita ampliar sus accesos viarios rodados para satisfacer las funciones que le son propias, lo ha de hacer de forma armónica con los paseos de peatones, no sólo para dar continuidad a los paseos marítimos de levante y de poniente , sino también para lograr una penetración peatonal hacia el mar, por encima de los diques portuarios.



- Cierre del puerto de los años 80.-

La construcción del puerto y el adelanto de los terrenos de la vía del tren en los años 60. comportó la patológica desaparición de las playas del largo frente marítimo de poniente de la Villa Las regeneraciones hechas con bombeo de arenas en los años 90, que se deberían ir repitiendo periódicamente, son caras y cuestionables medioambientalmente.

Por contra las arenas se acumulan en la desembocadura de la Riera, obstruyendo-la. Una adecuada actuación -seguramente con espigones sumergidos y debidamente orientados- transformaría esta patología en el elemento de vitalidad urbana que representaría el tener unas playas tan estables en todo el frente marítimo de poniente del puerto como lo es hoy la del Cabaió, a levante.

Es necesario que se realicen los paseos marítimos proyectados armonizando más las diferencias de tratamiento que el frente marítimo de Arenys requiere, tanto por las necesarias restricciones de los accesos rodados y aparcamientos de las playas como por los elementos de recuperación de valores medioambientales.
.

7.1.3.- EN EL EJE DE LA RIERA.

El cauce de la Riera constituyó -hasta los años 90- otra patología urbana por el conflicto entre el ser un peligrosísimo río y su contenido de carretera, vial urbano, aparcamiento, y espacio lúdico.

Hoy, con las actuaciones de canalización y entubamiento hechas en las últimas décadas -prácticamente sólo le falta para cubrir el tramo del Xifré al Asilo- al eje de la Riera sólo le queda como elemento patológico la presencia del antigua carretera de Sant Celoni C-61, en espera de que se termine de construir la variante, aunque esta función, ya la hace el vial central de la zona industrial de Valldegata-Draper.

En contraposición a las patologías que históricamente ha tenido la Riera, también encontramos en ella uno de los elementos más "vitales" de su metabolismo urbano. Nos referimos a sus grandes aceras -también en el Paseo de Mar- que, primero por imposibilidad técnica y después por decisión urbanística, se han mantenido siempre exclusivamente peatonales -sin vados ni pasos de vehículos motoritzados- dándole ese carácter de amplio "boulevard".

La finalización de la variante de la carretera C-61, desplazando definitivamente de la Riera al eje Rial Lllarg- Valldegata, al pasar aquella a ser el apoyo de las áreas industriales, de equipamientos y comerciales de gran superficie, hará que la Riera -liberada de la carretera y con su cubrimiento total- se refuerce como el importante espacio cívico -también comercial- que es y debe ser.

En este sentido, en la Riera, manteniendo su necesaria condición de vial de conexión y distribución de la red viaria, del casco antiguo y del ensanche, es necesario continuar el proceso de re-urbanización iniciado en tanto que espacio cívico y comercial .

7.1.4.- EN EL TEJIDO TERRITORIAL Y URBANO.

El "deshilado" de los tejidos urbanos, producido por las actuaciones en urbanizaciones autóctonas y dispersas de los años 60, que el planeamiento general de los 80 quiso "recoser" y estructurar, no ha dejado de ser patológico hasta la eclosión urbanizadora y constructora de los últimos 90 y los 2000 hasta el estallido de la burbuja inmobiliaria.

El desarrollo de muchos sectores de suelo urbanizable y unidades de actuación en suelo urbano -especialmente a levante de la villa- han comenzado a lograr la estructuración del tejido urbano mediante su "recosido".

El elemento patológico del tejido urbano del territorio municipal de Arenys de Mar, sigue siendo, sin embargo, la falta de unos ejes viarios urbanos transversales suficientemente potentes como para convertirse en una auténtica red el actual "peine" de riales que hoy constituyen los ejes urbanos de la población.

Por el contrario, el elemento mas "vitalizador" del metabolismo del tejido urbano areñense, ha sido, quizás, el amplio cinturón de fincas de antiguos conventos e instituciones que rodeaba el núcleo antiguo el cual ha permitido disponer hoy de un grueso de suelos destinados a equipamientos en el centro de la estructura urbana del Arenys actual.

Con la realización de las variantes de la N-II y la C-61, se acabará de dar la vuelta a la accesibilidad del gran tráfico rodado -de mar a montaña y, con el incremento del número de accesos, se podrá dar una isotropía a las áreas urbanas de la población que ahora no tiene,

Es por eso hay que continuar "recosido" del tejido urbano, -aunque disgregado por algunos vacíos urbanos injustificats- de acuerdo con el planeamiento vigente,

El hecho de que, lo que fue cinturón de conventos e instituciones, constituya hoy un gran espacio de equipamientos y espacios libres y viviendas sociales -gracias a no haber entrado en el juego del mercado especulatiu- no debe ser motivo de que también sea el contenedor los viales transversales de encima del casco antiguo, tanto el ya existente entre el rial de Su Clavella y la Riera como el siempre demorado nuevo vial entre ésta y el rial del Bareu.

La fuerte presión de demanda del suelo urbano, debido a su proximidad con Barcelona y de la propia dinámica metropolitana del Maresme, que ha sido en el pasado causa de muchos desbarajustes urbanísticos, debe ser ahora el gran material energético para el enderezamiento de el equilibrio territorial y de la estructura general y orgánica de la población.

Esta "huida hacia adelante" es la única posible, pero es fundamental que se detenga en el momento oportuno, que será cuando se haya alcanzado el modelo planeado, tanto en cuanto a los suelos para urbanizar, como a los suelos no urbanizables o protegidos y, a partir de ese momento, dar por terminados los crecimientos y entrar en un nuevo modelo de dinámica de ciudad y territorio sólo basado en la regeneración de lo que ya existe, tal como, de hecho, ya se había convertido en siglos anteriores.

7.1.5.- EN EL CASCO ANTIGUO

El casco antiguo es -o debería ser-, para Arenys de Mar, su principal activo. Sus patologías fueron, hasta los años 80 las actuaciones en edificación destructora de sus valores históricos y la falta de medidas para evitar su progresiva degradación urbana.

A pesar de las actuaciones "por pasiva" de control y protección del patrimonio arquitectónico y la progresiva sensibilización de los propietarios de edificios, manifestada en muchas de las últimas intervenciones en edificios, el núcleo antiguo de Arenys de Mar sigue teniendo como principal patología las obsoletas o inexistentes infraestructuras de servicios, La "telaraña" de las líneas eléctricas aérea sigue presente en las fachadas y frentes catalogados o con sabor histórico y las aguas pluviales siguen circulando por las calzadas de los riales y las calles aún no re-urbanizadas

Debe ser el proceso de re-urbanización iniciado el que elimine definitivamente estas patologías y convierta el núcleo antiguo de Arenys de Mar en uno de los principales elementos urbanísticos vitalizadores de la población.

En cualquier caso, hay que continuar este proceso re-urbanizador hasta cubrir la totalidad de las calles y plazuelas del casco antiguo con un diseño y unos materiales que lo pongan en valor en tanto que

patrimonio histórico. Lo primero que hay que hacer es realizar el entubamiento de los riales de Sa Clavella y del Bareu con la red de desagües de todas las calles.

En cuanto a su patrimonio arquitectónico y urbano, es necesario algo más que medidas protectoras o actuaciones "por pasiva". Esto quiere decir que, el casco antiguo, una vez bien definido tipológicamente con todas sus numerosas particularidades -tanto en cuanto a la edificación como en los espacios urbanos-debe tener un plan de actuación para potenciar sus valores.

7.1.6 EN LOS SUELOS RÚSTICOS.

Hay que acabar con la perversión de las calificación urbanística de suelo no urbanizable de protección forestal en todos aquellos claros periurbanos o interurbanos, de debajo de la autopista, en las que no es realmente posible ninguna explotación forestal rentable y que se utilizan, de hecho como en parques. Habrá que introducir, pues, el concepto de "parques" forestales periurbanos.

Estos suelos -generalmente en pendiente- si tienen expectativas urbanísticas o agrícolas, es necesario que se las reconozca en el planeamiento, pero si no las tienen deberían pasar a ser "parques periurbanos" -públicos o privados- y gestionados en consecuencia.

Algo parecido podemos decir de muchos suelos "no urbanizables" de supuesta protección agrícola que en realidad terminan convirtiéndose áreas de chabolismo pseudoindustria



7.1.7.-EN LA CANTIDAD Y CALIDAD DE LAS ACTUACIONES PÚBLICAS.

Para conseguir todo lo expuesto, la primera afirmación que podemos hacer, es que hace falta mucha más "cantidad" de actuación pública en todos los niveles, ya que es precisamente aquí, en el terreno de la ordenación del territorio y en la ejecución de toda su estructura general y orgánica, donde no cabe inhibirse ni a pensar que el sector privado pueda ir muy lejos, sin la presencia del sector público, con independencia de cuál sea la ideología de los diferentes poderes en los diferentes periodos.

La segunda afirmación que podemos hacer, es que esta mayor "cantidad" debe ir acompañada de una mayor "calidad" de las actuaciones tanto públicas como privadas. Para poder alcanzar esta "calidad", es también preciso que el dimensionado de las actuaciones privadas, respecto de las públicas, sea el adecuado.

El interés de los gobiernos municipal de eludir la gestión urbanística de los

Sistemas Generales no supramunicipales, especialmente los más costosos -viales principales, grandes equipamientos, etc.- ha generado el problema del excesivo tamaño de muchas actuaciones inmobiliarias -respecto a lo que es un pueblo como Arenys- a causa del tamaño de los sectores delimitados para obtener, en cesión gratuita, estos sistemas generales.

Esto ha sido posible gracias a la gran expansión financiera-inmobiliaria del final de los 90 y principios de los 2000, pero la gran crisis económica actual, con el estallido de la burbuja inmobiliaria, hace pensar que esta vía más o menos oportunista de obtener grandes sistema generales, no funcionará en un futuro en que -tal como todo apunta habrá que pasar a delimitar en el planeamiento sectores de actuación urbanística mucho más reducidos.

7.1.8.- EN LA AGENDA DE LAS ACTUACIONES

Seguro que muchas de estas patologías acabarán resolviéndose y, incluso, algunas actuaciones para remediarlas estarán ya hechas en el momento de ser leídas estas líneas. Pero el efecto de un retraso excesivo en algunas actuaciones necesarias, así como su mala programación por disfunciones en los agentes que las deben realizar, provoca distorsiones en el metabolismo territorial y urbano de la población con efectos irreversibles, o de muy difícil solución.

Así por ejemplo, podemos decir que, la falta de actuaciones el las infraestructuras del frente marítimo -y el desacierto de las que se hicieron- hizo que Arenys de Mar dejara de ser una villa marítima turística, a pesar de que, en los 60 lo había conseguido. También, que la falta de actuaciones en polígonos industriales en los años 70, fueron motivo de deslocalización de una gran cantidad de industrias que, con los polígonos industriales no terminados hasta recientemente, en plena crisis, será muy difícil recuperar. O bien que, el retraso en las actuaciones en el eje de la Riera consolidó una segregación urbana entre el casco antiguo y la parte alta que aún resulta difícil de arreglar. Y tantos y tantos ejemplos que podríamos citar.

7.2.- ÁMBITOS TERRITORIALES DE LAS PATOLOGÍAS Y DE LAS CLAVES DE SUS REMEDIOS.

Si clasificamos por niveles administrativos territoriales las patologías territoriales y urbanas que aún permanecen en el territorio estudiado, veremos que:

A nivel de país es patente el menosprecio, primero, y la mala jerarquización, después, de muchos valores medioambientales en las grandes actuaciones de infraestructuras. Efectivamente, por un lado, vemos como el valor "costa" es aún inexistente en la franja costera del Maresme que sigue siendo utilizada como contenedor de las grandes infraestructuras de transporte o de actividades urbanas que le son ajenas.

Pero por el otro, también son inexistentes los valores paisajísticos del territorio interior y los suelos no urbanizables deben acabar haciendo -

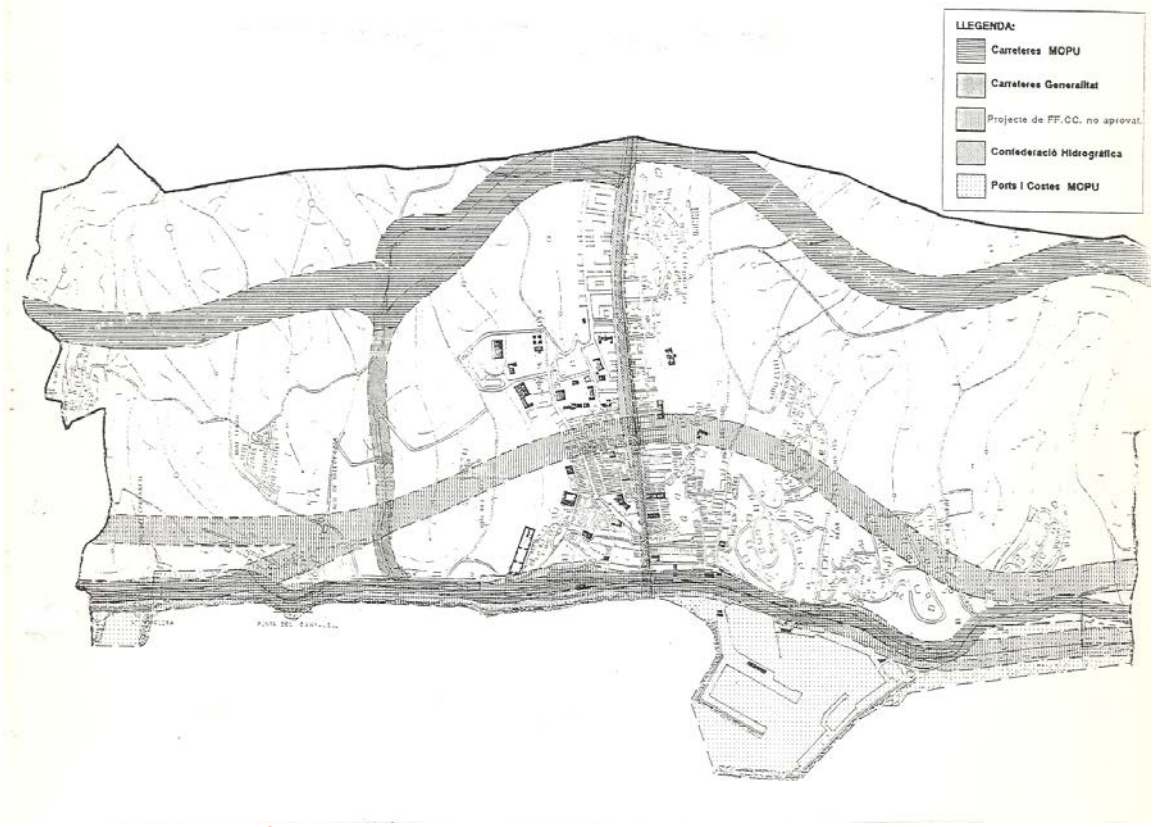
mal, esta claro- las funciones de los parques naturales periurbanos que no son.

A nivel comarcal, vemos como se sigue sin tener en cuenta que no es lo mismo la movilidad motorizada que la peatonal, al seguir ocupando la carretera general N-II el antiguo "Camino Ral" a lo largo de la costa. siguen sin existir redes de caminos peatonales o carriles bici intermunicipales

A nivel municipal, hemos visto como, la administración urbanística de Arenys de Mar, sigue despreciando la importancia de tener una red viaria transversal diversificada, ignorando que el proceso de desarrollo de las actuaciones urbanísticas y el de las grandes infraestructuras debe ser coordinada . No es lógico que Arenys de Mar tenga hoy los grandes accesos al municipio por autopista por poniente mientras los principales crecimientos urbanos se han producido por levante

Y, por último, a nivel vecinal, no se puede seguir, entendiendo el espacio público como privativo como ocurre, por ejemplo, los espacios de la parte alta de la Riera, recuperados como libres públicos gracias a su cubrimiento, utilizados hoy casi totalmente como aparcamiento.

En cualquier caso, si nos fijamos en las actuaciones que son necesarias para remediar los elementos urbanos patológicos que hemos enunciado a lo largo de este trabajo, veremos que, de todas ellas, sólo las de la estructuración y recosido de los tejidos urbanos y las de la adecuación del casco antiguo, tiene la clave la administración local.



-Suelos con competència de las administraciones centrales.-

Esto no es nuevo, pues, no hay ni que decir, que el gran problema de Arenys de Mar han sido los errores y, sobre todo, las omisiones cometidos en actuaciones en los Sistemas Generales supramunicipales, siempre en manos de las administraciones central, estatal y autonómica . Ciertamente, seguramente han sido muchas las actuaciones desacertadas hechas por los diferentes ayuntamientos a lo largo del tiempo, pero dados los grandes condicionantes territoriales de Arenys de Mar, poco podía hacer la administración local para remediar las patologías detectadas en este trabajo.

En cuanto a las actuaciones del sector privado., Nos atrevemos a decir que incluso las más desafortunadas, que hayan podido hacer, resultan ser de segundo orden, si no anecdóticas frente a las de la administración.

7. 3 - LA RELACIÓN ENTRE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS, SUS AGENTES Y LOS INSTRUMENTOS UTILIZADOS

7.3.1- TIPO Y RANGOS DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS- DE AGENTS.I DE INSTRUMENTOS.

A lo largo de este trabajo, hemos pasado revista a las actuaciones urbanísticas que se han producido en el proceso metabólico del hecho urbano Arenys de Mar, a sus instrumentos ya sus agentes.

En cuanto a los tipos y rangos de actuaciones, hemos visto que, de estas actuaciones, hay habían unas -las grandes infraestructuras viarias y de equipamientos supramunicipals- que configuraban, del todo, el primer nivel de la estructura general y orgánica real de la población. Eran las actuaciones -y omisiones- en las carreteras, el ferrocarril, el puerto, la costa, las obras hidráulicas y las grandes infraestructuras de servicios.

Había un segundo nivel de actuaciones que se adaptaba a la estructura, que le venía dada, resultado de las actuaciones de aquel primer nivel. Era el caso de todas las actuaciones para la configuración del núcleo urbano, las de los grandes equipamientos -públicos o privados-, las actuaciones turístico-hoteleras, las urbanizaciones, las actuaciones industriales y, evidentemente, todas las de los servicios urbanos y las de mantenimiento .

Por último había un tercer nivel de actuaciones que se adaptaban al resultado de las de los dos primeros. Eran todas las actuaciones residenciales, de pequeño equipamiento y toda las obras reurbanizadoras y de mantenimiento en sectores urbanos

En cuanto a los tipos y rangos de agentes, urbanísticos -activos y pasivos-, hemos visto cómo, de los agentes activos, para nuestra clasificación, no teníamos suficiente con la simple dicotomía "público" / "privado".

Así, al hablar del sector público era necesario que, en primer lugar, distingiéramos, entre la administración municipal y las administraciones supramunicipales. Estas últimas podían ser organismos de la administración estatal o autonómica, pero lo que a nosotros nos importaba era si se trataba de administraciones de aspectos urbanísticamente sectoriales o de administraciones generales territoriales.

Dentro del grupo de las sectoriales teníamos las administraciones estatales y autonómicas de carreteras, de puertos, de costas, de obras ferroviarias, de aguas, de vivienda, de patrimonio histórico, de agricultura y un largo etcétera. También debemos incluir en este grupo, a pesar de no ser administración pública, las grandes compañías de servicios.

De administraciones supramunicipales para la ordenación territorial hemos visto cómo, en nuestro caso, sólo había las Comisiones de Urbanismo de la Generalidad. La administración de Justicia también ha incidido sobre el territorio. así como, indirectamente, otros organismos no urbanísticos como es el caso de los institutos catastrales o de los registros ..

Entre los agentes privados, hemos visto que para las funciones de promotor, había que distinguir los propietarios, las constructoras, las empresas técnicas y de gestión, y las entidades financieras. También hemos destacado el papel diferencial de las instituciones religiosas, por su fuerte incidencia en la estructura urbana resultante actual.

Finalmente, con respecto a los tipos y rangos de instrumentos utilizados por los agentes urbanísticos pera realizar sus actuaciones, hemos visto que cada uno tenía los suyos. Estos instrumentos, decíamos que iban desde los planes directores territoriales, hasta los proyectos técnicos y de gestión, pasando por todo el escalado de los planes de ordenación territorial y toda la gama de planes de aspectos sectoriales. También hemos visto cómo muchas actuaciones se habían instrumentado sólo con normas legales de aplicación directa y, incluso, con instrumentos auxiliares incorrectamente empleados.

A pesar de ser un tema recurrente cuando se habla de instrumentos urbanísticos, hay que insistir en el viejo dilema de la jerarquía entre "planes y proyectos" y su evolución a lo largo del tiempo en Arenys de Mar.

Evidentemente, en este caso, cuando decimos "planes" queremos decir planes de ordenación territorial y lo hacemos con la acepción urbanística del término, es decir, los planes de ordenación territorial que, a una escala u otra, tratan la composición y la coordinación de los elementos que definen el hecho urbano y a la vez instrumentan su metabolismo.

Otra cosa son los planes que tratan de aspectos urbanísticos sectoriales que habrá que desarrollar en proyectos y que cuentan con una programación temporal suficiente para elaborar los presupuestos de las diferentes administraciones. Son "planes" como los de carreteras, de saneamiento, etc

Cuando hablamos de "proyectos" nos referimos a los instrumentos para la concreción técnica o de gestión -según el tipo de proyecto- de cada una de las actuaciones para la realización de los elementos urbanos. Es el caso de los proyectos para una línea de ferrocarril, para un puerto, para una carretera, para una urbanización, etc., dentro del grupo de los proyectos técnicos, o bien el de una expropiación o una reparcelación en el caso de los proyectos de gestión.

La distinción entre "planes" -de ordenación territorial- y "proyectos" no depende, pues, a los efectos de este trabajo, de la escala de las actuaciones instrumentadas, sino del hecho de que su naturaleza sea ordenadora o ejecutiva.

La legislación urbanística parte de la base, ideal pero lógica, de una correspondencia parallela entre la jerarquía de agentes urbanísticos y de los instrumentos para las actuaciones

a realizar. Así, hemos visto, como las sucesivas leyes del suelo siempre nos han ofrecido una cascada de instrumentos de planeamiento también jerárquicamente estructurada.

En las viejas leyes urbanísticas estatales -como la del 56- ya se nos empezaba hablando de un "Plan Nacional" a realizar por la administración central, de donde surgían unos Planes Directores Territoriales realizar por otras administraciones también supramunicipales. Era con estos planes directores con los que se deberían regir los Planes Generales de Ordenación Municipal, a realizar por los Ayuntamientos. De los Planes Generales salían los Planes Parciales y Especiales, a realizar con la participación de la iniciativa privada. Tanto los proyectos técnicos (proyectos de urbanización, de infraestructuras, etc.) como los de gestión (proyectos de reparcelación de expropiación, etc.), no eran más que los instrumentos ejecutivos de los Planes.

Queda, pues, claro que, por la lógica de la legislación urbanística, los "planes" deben ser siempre anteriores a los "proyectos".

En la realidad de las actuaciones estudiadas, hemos visto, pero, como, casi hasta el final del siglo XX, no se siguió esta lógica ni mucho menos.

Al contrario, podemos afirmar que la relación entre los agentes, los instrumentos que estos efectivamente han utilizado y las actuaciones resultantes, en los hechos más determinantes de la población estudiada, no sólo no han seguido la lógica de la legislación reguladora de la ordenación del territorio, sino que, casi siempre, han seguido la contraria.

7.3.2.- DISFUNCIONES ENTRE AGENTES E INSTRUMENTOS EN LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS,.

Muchas de las patologías históricas detectadas manifestaban que, detrás, de las actuaciones que las crearon, había unas fuertes disfunciones entre el alcance de las mismas, los instrumentos empleados y los agentes urbanísticos responsables de las propias actuaciones.

Hacemos ahora un ligero repaso de algunas disfunciones evidenciadas en este trabajo.

Así, en cuanto a las disfunciones en las actuaciones en infraestructuras generales, hemos visto, como en el territorio estudiado, históricamente los proyectos para las actuaciones en Sistemas Generales, los proyectos de urbanización y los proyectos de parcelación, no han sido el resultado de Planes de Ordenación sino al revés.

Claro que esta constatación no puede sorprender mucho a nadie. Ha sido siempre lo más corriente en la formación de la ciudad, sobre todo en cuanto a las poblaciones pequeñas. Incluso sabemos de los peligros de una excesiva confianza en la bondad del seguimiento literal de la jerarquía del planeamiento y proyectación.

Pero cuando las actuaciones realizadas sólo a base de "proyectos" -más o menos programáticos- generan las patologías territoriales y urbanas que hemos visto, se pone en clara evidencia que era la falta de un planeamiento de ordenación de ámbito territorial adecuado y de una

administración concordante con este ámbito que avalase estas actuaciones donde encontraremos el verdadero origen de estas patologías.

Efectivamente, las actuaciones auténticamente determinantes de la estructura general y orgánica de Arenys de Mar son, como se ha visto, competencia de organismos de la Administración Central o Autonómica, y siempre se han realizado, con instrumentos - "proyectos "- y motivos -objetivos de planes de infraestructuras de gran escala- totalmente ajenos e incluso antagònics- con los objetivos de la buena ordenación del territorio municipal.

La relación actual instrumentos / agentes para este tipo de actuaciones era la siguiente. Cada departamento de la administración central y autonómica tenía su plan sectorial o normas genéricas de donde saldrán los proyectos técnicos y de gestión de las actuaciones (ferrocarriles, carreteras, puertos y costas, etc.), para cuando les conviniera iniciarlas. Los Ayuntamientos, al formular sus Planes Generales Municipales vienen fácticamente obligados a recoger la suma de estos proyectos -o normas sobre la consolidación y ampliación de las infraestructuras preexistents- sin ninguna posibilidad de buscar alternativas más adecuadas, ya que escaparían de sus competencias.

Es decir, que, los planes generales municipales, de hecho no eran más que planes "parciales" o "especiales" apoyados en una Estructura General y Orgánica que les viene dada por los órganos sectoriales de la administración central.

Quizás esto explica que hayamos visto como el planeamiento municipal no ha tenido ningún papel importante en la forma de la población hasta la fecha, sino que se ha limitado a tener funciones legitimadoras, a base de introducir correctores que, por otra parte, casi nunca se han ejecutado por completo.

De hecho, los objetivos para una buena ordenación territorial en Arenys de Mar, hace tiempo que responden, como sabemos, a otro hecho urbano de escala superior a la municipal. Es lo que hemos llamado el "hecho urbano comarcal". Es esta ciudad lineal más o menos continua de la franja litoral del Maresme. Pero, ¿dónde estaba el "plan" de ordenación que la regulaba?. ¿Cómo se podía hablar de "proyectos" de ferrocarriles, de variantes de carreteras y de autopistas, puertos, costas y de otras infraestructuras, sin contar con una coordinación territorial, a nivel de "plan general de ordenación", entre estos proyectos y los sectores urbanos de las diferentes poblaciones de esta franja tan estrecha y heterogénea ?.

En cuanto a las disfunciones en la relación entre el planeamiento y las administraciones que lo han de ejecutar, hemos visto como ya los antiguos planes directores "territoriales" que se habían hecho hasta los años 80 -con este nombre o con otros- y que debían servir de pauta para los planes generales territoriales municipales y para los planes de aspectos sectoriales -como carreteras, saneamiento, etc.- habían sido redactados y aprobados por administraciones territoriales supramunicipales de escala adecuada, como la Diputación y el Estado , tal como los de hoy lo son por la Administración Autonómica.

Asimismo, los planes generales de ordenación "territorial" han sido siempre formulados por los ayuntamientos -la administración territorial local- y aprobados por las comisiones de urbanismo -antes provinciales y hoy autonómicas.

En cambio los planes de aspectos sectoriales como carreteras, saneamiento, puertos, costas, etc., eran siempre formulados por los correspondientes organismos sectoriales de la Administración Central o Autonómica y aprobados en instrumentos independientes de los de ordenación territorial ..

Aquí ya encontramos las primeras disfuncionalidades, en tanto que al hacer el salto al vacío al pasar de la abstracción de un plan director al detalle de un plan de ordenación urbanística -de ámbito casi siempre insuficiente como es el de los municipios, son aún hoy las administraciones responsables de los aspectos sectoriales las que tienen, de hecho, más rango -poder- que las responsables de los planes de ordenación territorial, en tanto que son aquellas las que dispondrán los presupuestos para las ejecuciones de las infraestructuras.

No ha sido hasta las últimas décadas que se ha dispuesto de planes de ordenación territorial para los diferentes niveles en que se entiende que debería basarse la administración catalana del futuro. Es decir, a nivel nacional - el Plan General Territorial- a nivel regional, -los planes territoriales parciales- a nivel comarcal y, incluso de planes directores urbanísticos de territorios específicos como es el caso de la costa, para llegar al nivel local con el Plan de Ordenación Urbanística Municipal.

Pero el hecho es que de estos cuatro niveles territoriales, sólo el primero y el último se corresponden con administraciones públicas con competencias urbanísticas ejecutivas: la Generalidad, a nivel nacional y los ayuntamientos a nivel local. Las Veguerías, por los gobiernos regionales, no han estado creadas y los Consejos Comarcales no tienen competencias urbanísticas.

Hemos visto cómo, en Arenys de Mar, las principales patologías urbanísticas que aún tenía y las actuaciones que precisaba para remediarlas, eran precisamente las de nivel comarcal y están suficientemente reflejadas en su planeamiento director.

Sería necesario que la administración comarcal fuera de solvencia y rango suficiente como para manejar su planeamiento territorial reestructurando los actuales consejos comarcales para darles competencias en las actuaciones urbanísticas y sus resultados en el hecho urbano comarcal-

Lo mismo se puede decir de las regiones o veguerías y más en nuestro caso de la región metropolitana de Barcelona.

En cuanto a las disfunciones cronológicas entre el planeamiento y las actuaciones, hemos visto cómo el planeamiento general municipal es, de hecho, el único instrumento con capacidad de calificar suelo, es decir, determinar el contenido de su propiedad y su estatuto jurídico . De ahí las dificultades políticas que la ha tenido su revision, en poblaciones como Arenys de Mar, el las últimas décadas -el PGO del 83 lleva treinta años vigente

Hemos visto cómo mientras las leyes y reglamento urbanísticos que condicionan el planeamiento cambiaban constantemente al ritmo de los cambios políticos - cada año ha habido cambios- las actuaciones urbanísticas derivadas del planeamiento general eran muy lentas, cronológicamente diferenciadas y casi nunca coincidentes con los programas de actuación del planeamiento.

Por otra parte, las actuaciones

planteadas en el planeamiento general son dispares tanto en cuanto a su naturaleza -desde grandes infraestructuras hasta pequeñas edificaciones- como en el que de su tamaño y complejidad.

Todo ello hace que se debería replantear si, la figura de la "Revisión" del planeamiento general, es la adecuada en casos como el de Arenys o si no sería mucho mejor trabajar siempre con "Modificaciones Puntuales" y refundidas periódicas -con las actualizaciones técnicas precisas- y no querer revisar todo a la vez cuando en el municipio no ha habido cambios sustancial respecto de lo ya planeado anteriormente. Esta ya había sido una de las conclusiones del congreso sobre planeamiento celebrado en la Universidad de Barcelona, en 1988, con motivo de los "diez años de ayuntamientos democráticos" y en cierto modo el sistema empleado con el Plan Comarcal de Barcelona, para las sus importantes transformaciones metropolitanas.

En cuanto en la relación público-privado en las actuaciones, sabemos que, para un correcto proceso metabólico urbano, es necesario que cada agente urbanístico juegue el papel que le corresponde y con los instrumentos adecuados. Por eso, hay que hacer uso jerárquicamente de todo -y no sólo de una parte- el amplio abanico de instrumentos que da la legislación urbanística

Sin embargo, hasta los años 80, en las actuaciones a nivel local, esto no ha sido casi nunca así, y la malversación del casco antiguo, el deshilado del tejido urbano y la incoherencia entre las nuevas áreas urbanas, del siglo XX, fueron el resultado.

Hemos visto como durante la fiebre urbanizadora-especulativa del final de los años cincuenta y los sesenta, los particulares instrumentaron sus actuaciones en unos rudimentarios planes-proyectos de urbanización que, de hecho, eran proyectos de parcelación, dado que éste era el su verdadero objetivo.

Todos ellos fueron asumidos por el Ayuntamiento hasta refundirlos en el Plan General de Ordenación Municipal de 1970. Este plan no fue nunca desarrollado en planes parciales o especiales ni siquiera en proyectos de urbanización unitarios por sectores coherentes. Restó como una simple norma más que hacía de puente entre la Ley del Suelo y la concesión de licencias de obra.

La función urbanística municipal se entendía como la mera fiscalización de las iniciativas, no sólo edificatorias sino también urbanizadoras, de los particulares. Esto significa que se había pretendido que los agentes urbanísticos de algo tan público como es el hecho urbanizador, fueran los privados sin, ni siquiera, instrumentarlo desde la administración.

Es por ello que se ignoraron los instrumentos de gestión previstos en la legislación urbanística y se urbanizó con todos los viejos instrumentos ruralistas del Código Civil y de la Ley Hipotecaria.

La obsolescencia de los catastros y los padrones hicieron tomar a la política fiscal -que debería haber sido consecuente con la política urbanística- una visión estrictamente recaudatoria de ellos casi siempre incongruente con la gestión urbanística programada. Esta desconexión entre los agentes de la política fiscal y los de la urbanística, así como la de sus instrumentos fueron la causa de una descontrolada especulación del suelo con unos efectos altamente negativos para la

ordenación del territorio. Sólo hubo una excepción de esto -que confirma la regla- y es el caso de las grandes fincas, hoy centrales, de las instituciones religiosas, que, al estar exentas de impuestos debido al Concordato, se pudieron mantener sin entrar en el mercado del suelo y llegar a hoy como una valiosa reserva de equipamientos y espacios libres.

En cuanto a las actuaciones en el casco antiguo hasta el 80 no hubo ningún planeamiento de protección del patrimonio ni ningún plan específico de detalle suficiente para regularlas .. Las actuaciones eran básicamente de los privados, y la administración municipal sólo tenía normas genéricas de aplicación directa para las concesiones de licencias de obras

Este es el lugar donde al no haber actuado a tiempo el agente adecuado –El Ayuntamiento- con los instrumentos y los objetivos adecuados -proyectos, estudios de detalle y planes especiales de actuación- ha dejado más efectos irreversibles.

Ciertamente, hoy, al disponer de un Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico, con la Comisión correspondiente para su aplicación, se han detenido los proceso de degradación con las nuevas actuaciones que se van realizando. Pero el hecho es que son actuaciones "por pasiva". Sigue sin haber un plan de actuaciones para regenerar y poner en valor todo el abundante patrimonio histórico -arquitectònic y urbano- del casco antiguo que todavía queda en Arenys de Mar.

En cuanto a las actuaciones de urbanización en el ámbito municipal, podemos decir que, hasta los 90, salvo la realizada por el Incasòl en la zona industrial de Valldegata-Draper, fueron casi todas de promoción privada.

Aquí encontramos las disfuncionalidades más claras en el abandono, demasiadas veces repetido por parte del Ayuntamiento, de una función tan específicamente pública como es - o debería ser- el hecho urbanizador. Se ha entendido, demasiado a menudo, la urbanización como una función privada que sólo hay que fiscalizar.

A pesar de que hoy no sea así y que el Ayuntamiento vaya superando poco a golpe los déficits urbanísticos heredados, hasta hace poco, sólo asumía los déficits de los suelos urbanos centrales, ignorando los de las urbanizaciones periféricas, hoy convertidas en Unidades de actuación en Suelo Urbano.

Estas .UASUs nacen con el Plan General del 80 con el sistema de Compensación -privado- como sistema de actuación. Tres décadas después ya está más que demostrado que ningún suelo urbano, tan consolidado como estas urbanizaciones se puede reparcelar y re-urbanizar si no es cambiando el sistema de actuación de Compensación por el de Cooperación, es decir, público.

Pero, esto, hasta el momento de escribir este trabajo, aunque sólo se ha hecho en dos casos y aún, ha sido por la presión de partes suficientemente activas de las Comunidades de Propietarios que llevan a cabo el mantenimiento de la urbanización, aunque ninguna de ellas transformada en la Entidad Urbanística de Conservación que regula la legislación urbanística.

Es necesario, pues invertir la todavía actual relación público / privado, pasando a ser la iniciativa municipal la preponderante en todas las áreas urbanas y semiurbanitzades.

Muchas disfunciones en la titularidad

de los bienes de interés público, son también cada vez más patentes. Efectivamente, una de las funciones tanto del planeamiento territorial como del sectorial es la determinación, directa o indirectamente, de los elementos de interés público sean espacios naturales o edificados, la mayoría de los cuales son de titularidad privada.

Ciertamente, hay casos en que esa titularidad privada, es compatible con el mantenimiento de los objetos del interés público, sin embargo, en muchos otros esto constituye una disfunción. Es el caso de muchos edificios protegidos cuyas necesarias inversiones en restauración y costes de mantenimiento hacen inviable su conservación en manos privadas. También hay que decir lo mismo de tantos terrenos forestales periurbanos que, de hecho, sólo se utilizan como parques.

La simple calificación de "Suelo No Urbanizable" de aquello que realmente es o debe ser un parque forestal o la simple catalogación de un edificio como protegido cuando éste sólo se puede conservar si tiene un uso público, constituyen unas disfunciones que han llevado , siempre, a la pérdida del patrimonio arquitectónico y natural. Al interés privado, le corresponde la titularidad privada y al interés público la titularidad pública.

Estos son los rasgos fundamentales de los reajustes que pueden dar la vuelta al proceso degradante que hemos detectado en determinados aspectos del metabolismo urbano de Arenys de Mar. Podríamos hacer, ahora, una larga lista de pequeños reajustes necesarios. Pero hay que pensar que estos, en general, se autoajustarian en cuando se consiguiera hacer penetrar un cierto nivel de cultura urbanística entre la población de este tipo de municipio.

Una vez hecho este diagnóstico, cabe preguntarse cómo es posible que esto se produzca contemporáneamente al lado de una ciudad de Barcelona en plena ebullición urbanística, donde las principales actuaciones han ido precisamente dirigidas a poner remedio a unas patologías análogas a las que hemos detectado en nuestro territorio estudiado. Nos referimos al enderezamiento de la estructura urbana enfrentándose definitivamente con el tema de las barreras urbanísticas del frente marítimo -para cambiar la ciudad dando frente al mar- , con el de la realización de la ronda, ferrocarriles, saneamiento y desagüe, etc.-, con el paso a una ofensiva de gestión urbanística desde la administración para alcanzar el recosido de los tejidos urbanos, y un largo etcétera de cambios que, con acierto o no, están creando una cierta cultura urbanística entre su población.

Se debe tener cuidado, sin embargo, con los intentos de extrapolación de los reajustes de la relación actuaciones - agentes - instrumentos de la ciudad de Barcelona hacia el hecho urbano comarcal del Maresme.

La ciudad de Barcelona es un centro metropolitano estudiado por los sucesivos planes directores de la llamada, primero, área metropolitana y luego Región I de la división territorial.

Las patologías de la franja litoral de la ciudad de Barcelona, se han resuelto con unos móviles - Olimpiadas, Forum de las culturas, etc.- y una escala de actuaciones coordinadas que no es inimaginable -y quizás tampoco deseable- en la franja costera del Maresme. Así, el desatascador de la situación creada en la relación agentes - instrumentos para las actuaciones de recuperación del litoral del Maresme, entendemos que lo debemos encontrar en la escala comarcal. pues, la escala metropolitana ha sido una escala de

planes directores y no de planes de ordenación -y de gestión- territorial y, hoy por hoy, no tenemos fundamentos para pensar que esto vaya a cambiar.

Es bien cierto que en las poblaciones del Maresme, no podemos usar de modelo la ciudad de Barcelona, debido, sobre todo, de su escala. Pero sería absurdo no disfrutar, en la gestión urbanística comarcal y municipal, de esta cultura urbanística inicialmente generada con el móvil -o con el pretexto- de los Juegos Olímpicos de 1992, la operación Forum o tantas otras ..

8 – EPÍLOGO

8.1.- SÍNTESIS DE LAS CONCLUSIONES.

Una síntesis, los principales resultados que hemos sacado del estudio de las actuaciones realmente realizadas en la evolución del hecho territorial y urbano de Arenys de Mar, los instrumentos empleados para llevarlas a cabo y los agentes que las han realizado , podría ser la siguiente:

1- Arenys de Mar es el resultado de un metabolismo territorial y urbano basado en sucesivas actuaciones que, en los siglos de su formación, se adaptan a un potente medio natural conformado por los deltas de los riales y rieras entre las colinas que se entregan al mar en forma de acantilados configurando las "calas" que resguardan la industria naval.

Este primer metabolismo urbano responde a la lógica interna de las necesidades de crecimiento de la masa residencial y de la estructura de su defensa. El crecimiento cuantitativo y cualitativo de la población permite un mayor dominio de este medio natural, especialmente con respecto a la costa y los riales. Esto permite dar la vuelta la estructura urbana primitiva -que pasa de polinuclear a mononuclear- con la conversión de la Riera y la costa en los ejes urbanos reestructuradores.

Cuando aparecen las modernas actuaciones de infraestructura supramunicipal, más poderosas como condicionantes urbanísticos que el propio medio natural, se produce un cambio traumático en el metabolismo urbano, el cual pasa a adaptarse a estas nuevas actuaciones, -ferrocarriles, carreteras, puertos , etc ..- hechas de una forma ajena a la lógica de este territorio y de su buena ordenación.

Hay que decir que este metabolismo urbano de adaptación, ha actuado positivamente en determinados sectores -como por ejemplo en el caso del cinturón de fincas de instituciones- pero muy negativamente en otros, creando unas patologías en la estructura territorial y urbana de la población de la época

Estas patologías urbanas se dan principalmente en el frente marítimo, con la barrera generada por los cortes de las peñas, en la carretera general, en el ferrocarril y, según cómo, en el puerto. También se dieron en los múltiples usos incompatibles que se superponían en la Riera, en el "deshilado" del tejido urbano debido a las actuaciones de urbanización inconexas del último medio siglo, y en la degradación del casco antiguo por la falta de una relación conservación / sustitución que lo adecuase a sus actuales funciones.

Cabe destacar que la actual estructura territorial y urbana de Arenys de Mar viene del todo definida por las infraestructuras supramunicipales de las cuales son competentes las administraciones central y autonómica.

Las patologías detectadas, hemos visto que son debidas a determinadas disfuncionalidades entre los agentes urbanísticos y sus instrumentos respecto a las actuaciones que determinan el metabolismo urbano. Estas disfunciones, son comunes a la mayoría de las poblaciones litorales del Maresme, lo que nos recuerda la presencia de un cambio de escala en el hecho urbano y una especificidad del mismo.

En cualquier caso, la lógica en que se basa la legislación urbanística según la cual los "planes" -de ordenación territorial- deben ser siempre anteriores a los "proyectos" ejecutivos de actuaciones concretas -o planes sectoriales generalmente de infraestructuras- no sólo no se ha seguido sino que se ha seguido exactamente la contraria.

Hay, pues, una disfuncionalidad entre las actuaciones urbanísticas y sus instrumentos, lo cual no es más que el reflejo de otras disfuncionalidades que ha habido entre estos instrumentos y sus agentes.

Efectivamente, por un lado, en cuanto a en las actuaciones en sistemas generales y sus instrumentos, hemos visto como cada departamento de la administración central y autonómica tenía su plan sectorial o proyecto, desligado de los otros, sin un plan auténticamente de ordenación territorial integrado que los vinculase.

Asimismo, en la relación instrumentos-agentes en las actuaciones a nivel local, hemos visto como la inhibición de la administración local de sus funciones urbanísticas hizo que, hasta los años 80, se urbanizara con los viejos instrumentos ruralistas del Código Civil y la Ley Hipotecaria, en vez de hacerlo con la ya existente Ley del Suelo. Esta misma inhibición provocó la degradación del casco antiguo al no haber actuado con una escala de plan o proyecto, de suficiente detalle.

Todas estas disfunciones en el uso de instrumentos urbanísticos adecuados, se deben, sin embargo, a unas más profundas que son las que se dan entre las actuaciones urbanísticas y sus agentes.

Así hemos visto como las administraciones responsables del planes -o proyectos- de aspectos sectoriales tenían, de hecho, más rango o poder que las responsables de los planes de ordenación territorial.

Por otro lado a nivel municipal las disfuncionalidades procedían del abandono demasiadas veces repetido por parte del Ayuntamiento, de una función tan específicamente pública como era el hecho urbanizador, la cual había de ser realizada, precariamente, por el sector privado.

Todo ello significa que, el reajuste de la relación actuaciones-agentes-instrumentos habrá que hacerlo para los diferentes niveles estudiados; de país, comarcal, municipal y de barrio. A nivel comarcal, sin embargo -el más importante- habrá que dar la respuesta de una forma no-mimética a la dada en otros hechos urbanos comarcales, como el de Barcelona, aunque pertenezcan al mismo ámbito metropolitano. pues, se trata de hechos urbanos diferentes.

Todo ello nos ha hecho ver como el hecho territorial y urbano de Arenys de Mar -y, por extensión todos los municipios como él- no es el simple resultado de lo planeado en sus instrumentos para las sucesivas actuaciones, sino el resultado de la gestión que de estos instrumentos han hecho el conjunto de agentes urbanísticos que han operado, a lo largo de los siglos, en este territorio.

8.2.- UNA REFLEXIÓN FINAL.

Por último, debemos hacer una reflexión sobre un problema tan de fondo como el de la falta de una auténtica cultura de la ordenación del territorio.

Es necesario que tanto la sociedad política como la sociedad civil entiendan bien que los principios de la buena ordenación del territorio son siempre generales y complejos y no sectoriales y simplistas. Es fundamental en un villa como la estudiada -que demasiado a menudo ha tendido a tomar posiciones de inmovilismo romántico- fundamentar la vertiente pedagógica de los instrumentos técnicos y jurídicos que desarrollan los principios de la buena ordenación del territorio, ya que, en nuestro caso, hay que tener especialmente presente aquellas filosofías que nos recuerdan que sólo con la ciencia y la técnica mejoradas se puede ir recuperando aquel "paraíso terrenal" mítico, perdido por el mal uso de esta misma ciencia y de esta misma técnica.

ARENYS DE MAR, MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO - MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y TRES.- DOS MIL TRECE.

9, - LAS FUENTES DE INFORMACIÓN

9.- LAS FUENTES DE INFORMACIÓN.

Para referenciar lo mejor posible las fuentes informativas y documentales del presente trabajo, las hemos agrupado en base a su naturaleza, según se trate de los organismos e instituciones donde se encuentran estas fuentes, de colaboraciones y asesoramientos, de cartografía, planos , proyectos y normas, o de bibliografía.

Hemos mantenido las que sirvieron para la elaboración de la tesis doctoral, hasta 1993 y seguidamente, en cada apartado, hemos añadido las usadas para la presente revisión.

No hay que olvidar, sin embargo, que en una tesis de esta naturaleza, el primero y más importante documento es la propia realidad física de la villa de Arenys de Mar como material de estudio. La mayoría de las descripciones y de las fotografías de la parte gráfica, son de elaboración propia extraída de esta realidad física.

.

9.1.- ORGANISMOS E INSTITUCIONES.

PARA LA VERSIÓN DE 1993: (datos de entonces)

Las principales fuentes de información han surgido los siguientes organismos:

1) ARCHIVOS DEL AYUNTAMIENTO DE ARENYS DE MAR
Plaza de la Villa, 1. Arenys de Mar.

En el archivo general del Ayuntamiento encontramos todos los expedientes municipales desde el año 1950. Los anteriores son ya en el Archivo Histórico Fidel Fita, hoy también municipal.

El hecho de que los expedientes se tengan que localizar a través del libro de registro -que los relaciona cronológicamente- o del archivo -que únicamente los relaciona por los nombres de sus solicitantes- hace que la tarea de búsqueda del material urbanístico sea pesada, debido a la poca -o nula representatividad del titular oficial del expediente en las actuaciones urbanísticas estudiadas. La localización de muchos expedientes no hubiera, pues, sido posible sin la colaboración de los funcionarios que las habían vivido.

No hay también que olvidar, el archivo de los Servicios Técnicos Municipales, donde se encuentra el duplicado de muchos de los expedientes urbanísticos, además de mucha documentación extraoficial, a veces bastante aclaratoria del proceso seguido en muchos expedientes.

2) ARCHIVO HISTÓRICO FIDEL FITA.
Riera del Obispo Pol. Arenys de Mar.

Prácticamente, la totalidad de la información y documentación, con respecto a la época anterior a los años 50, ha sido obtenida del Archivo Histórico Fidel Fita, que -desde el traspaso de competencias a los consejos comarcales ha dejado de pertenecer a la Red de Archivos de la Generalitat y ha pasado a ser municipal.

La documentación allí depositada que, de una manera u otra, nos afecta, está clasificada de la siguiente 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:

El Archivo Histórico de Arenys de Mar no es un archivo muerto, ni en cuanto a la diligencia del servicio de sus responsables ni por la vertiente pedagógica y de investigación de la gente que lo apoya. Últimamente, para dar cuerpo a este aspecto, se ha creado el Centro de Estudios Josep Baralt, con sede en los mismos locales del Archivo.

Se puede decir que el Archivo Histórico Fidel Fita, fue, según se mire, obra del abogado y eminente historiador Josep Maria Pons y Guri. Hay que decir, sin embargo, que la actuación del también historiador Hug Palou, está significando la consolidación y la continuidad de esta institución.

3) BIBLIOTECA POPULAR FIDEL FITA.
Pl. de la Vila, 1, Arenys de Mar.

Depende de la Diputación de Barcelona. Allí se encuentran todas las publicaciones locales y comarcales usadas en este trabajo. La falta de espacio hace que muchas publicaciones locales estén clasificadas de tal forma que haya sido necesaria la ayuda diligente de la bibliotecaria.

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.

También han sido fuentes de documentación el archivo propio y, de una manera o de otra, los Departamentos con competencias sobre el territorio estudiado, del Estado y de la Generalidad.

El material para la revisión del trabajo en 2013, sin perjuicio de algunas consultas presenciales, principalmente se ha obtenido de las páginas web de los diferentes organismos e instituciones de entre las que destacamos:

PARA LA REVISIÓN DE 2013:

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 treeitorials de Catalunya. http://territori.scot.cat/

ARENYS DE MAR.

Ajuntament d'Arenys de Mar http://www.arenysdemar.cat/

9.2.- COLABORACUONES Y ASESORAMIENTO.

PARA LA VERSIÓN DE 1993: (datos de entonces)

- Como ya se ha ido diciendo a lo largo del trabajo el asesoramiento sobre la parte histórica fue de Josep Maria Pons y Guri. (e.p.d.)

- Lo mismo cabe decir, con respecto a la vertiente económica, de Miquel Rubirola y Torrent.

También se ha contado con la aportación de un gran número de personas consultadas entre las cuales tenemos:

- 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 Lujàn, 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 labor de dirección de la tesis y maestraje de su autor ha estado a cargo de Lluís Cantallops i Valeri, catedrático de urbanisme de la E.T.S.A.B. i ex-director general de urbanismo de la Generalitat de Catalunya.
-

PARA LA REVISIÓN DE 2013:

TRIBUNAL. De hecho, la revisión de la tesis, podemos decir que comienza desde el momento de su lectura y calificación. En este sentido hay que considerar como colaboadores los miembros del tribunal tanto por sus aportaciones durante el acto de lectura como en posterioridad. Fueron:

- 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.
-
También hay afeir las col • laboracions de
També cal afeir les col·laboracions de
- Salvador Lujan i Lerma, arquitecte

David Castanyeda, fotògraf i estudiós d'història d'Arenys

- Els Serveis Tècnics Municipals de l'Ajuntament d'arens de Mar en general, i en particular a
-Pere Matabosc

Jordi Marsol, enginyer

Alberto Fosar, advocat.

También hay que mencionar la colaboración en la revisión del trabajo del actual personal de Despatx d'Arquitectura y Urbanisme SLP, ,

- Jordi Fernàndez i Muñoz, arquitecte.

- Elena Fané i Otin, administrativa.

- Ramón Caballé,, Arquitecte Tècnic.

- Gaspar Bosch, Arquitecte Tècnic

9.3.- CARTOGRAFÍA, PLANES Y PROYECTOS.

PARA LA VERSIÓN DE 1993: (datos de entonces)

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 “InstitutoGeográfico 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 Contribucions 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 llegibles: 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 Mª Jáuregui". 4-A-5. A.H.F.F.

- Comisión Administrativa de Puertos a Cargo directo del Estado. Grupo de puertos de Barcelona - Tarragona. 2º 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

llevant 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) Infrastructures 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..

- "Compañia 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 sessión de fecha 8 de agosto de 1960. Arqu. M. Valls.

- Idem.. "Segunda propuesta (interina)". Febrero de1970.

- "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 Supramunipal 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 Mª 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.

- "Il. Ayuntamiento de Arenys de Mar. Proyecto de pavimentación de la plaza final de la Rambla con la construcción de paso subteráneo 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.

- "Il. 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 necessario 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 aprovación 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), novembre 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 Cònsul"", 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 referenciarem 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 Mª 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 apartamentos. 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. "Valldegata 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.- FOTOGRAFÍA Y GRABADOS..

PARA LA VERSIÓN DE 1993: (datos de entonces)

Fotografías del Archivo Histórico Fidel Fita (sin relacionar las ya contenidas en el Plan Especial de Protección del Patrimonio o publicadas en documentos ya referenciados):

-

"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 "subvencionats". Promotor: Agrupació de Veïns Santa Maria. Escriptura de compra de terrenys de la finca Vilaplana, el 1.11.1960. Les obres comencen el mes d'agost de 1961 i el bisbe de Barcelona Dr. Modrego les beneeix el 23 de juny de 1962. Constructor Grau Batet."

- "Dipòsit d'aigua a la urbanització Montmar. Febrer de 1963."

- Foto dels tres hotels de la carretera (Arimar, Portmar, ...) de 1963.

- Demolició de les passeres l'any 1963.

- "Construcció de la plaça del final de la Riera el 1963-64". (la carretera ja estava com ara).

- Edifici Portinyol en construcció. Abril de 1966.

- Construcció dels blocs de la Caixa de Pensions el 1969.

- Construcció de la Central de Telèfons l'any 1970.

- Construcció de la plaça de les Palmeres al 1980.

- Servei Cartogràfic de la Generalitat:

- Ortofoto any 1960.

- " " 1966

- " " 1980

- Fotografies vestíbul Ajuntament 1960.

- Fotos aèries de "Paisajes Españoles":

- Foto aèria de 1973.
- " " " 1980.
- " " " 1986.
- " " " 1988.

- Fotos aèries de 1987 de T.A.F.:

- Foto aèria de 1965.
- " " de les obres de la carretera de 1967. I.
- " " " " " " " " " " . II.

- Fotografies diverses de col·leccions particulars (Torrus, Torrent, Bertran, etc.).

- Fotografies pròpies.

- Gravats de l'Arxiu Històric Fidel Fita.

- Gravat d'Arenys vist des del mar de les acaballes del segle XVIII.

-Gravats moderns de Maria Ribes.

- "Dibuix del carrer del Turó tal com era l'any 1849, obra del pintor Lluís Rigalt i Farriels que havia vingut per encàrrec de Josep Xifré i Casas per dibuixar l'Hospital Xifré".

PER A LA REVISIÓ DE 2013:

Per a la revisió de 2013 s'han incorporat fotografies de elaboració pròpia de l'autor i la col·laboració del fotògraf i estudiós del tema, David Castanyeda.

També s'ha incorporat alguna actualització de fotografies del fons documental del "Arxiu Històric Fidel Fita"

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'Infrastructura 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 Mª. de Valls, pbre. -"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 Vàzquez Ballarà: - Programa Oficial de la Festa Major 1984. "Mont Calvari".

- Carme Miquel i Català. - 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 fotocopiat.

- 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 Infrastructures 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". Monografia 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". Monografia 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 paraiso 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, desem. 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.