

# L'OBERTURA DE VIALS PER EDIFICAR. CASUÍSTIQUES ENTRE L'EMPIRISME I L'ACADEMICISME

ANTONI PARICIO CASADEMUNT

## Resum

Aquesta comunicació, pretén ressaltar les evidències físiques i documentals que han condicionat el traçat de vials per edificar. Els traçats naturals, recolzats en l'escorrenia de les aigües i la topografia com a suport de sinuositats d'altres traçats, han estat els elements "naturals" on s'han recolzat els vials històrics. Posteriorment, però, les disciplines urbanístiques com a base teòrica, s'implantaràn a les poblacions a través de mecanismes administratius pels Mestres d'Obres i Arquitectes, formalitzant traçats on la regularitat i les dimensions mínimes seran paràmetres implantats habitualment.

Aquesta aportació en forma de comunicació, amplia i complementa la publicació "**La casa de cós al Maresme**" *habitatge, arquitectura i construcció* del mateix autor.

**Paraules clau:** cases de cós, arquitectura tradicional, vials, urbanisme, Maresme

## Antecedents

Al marge de les grans ciutats, que generalment gaudeixen d'una llarga història evolutiva, els petits nuclis urbans, s'han anat formalitzant en petits assentaments situats a costat i costat d'antics camins de connexió. Tant uns com els altres responien a la lògica de la "intuïció popular", també, però, en alguns casos de lògica militar, es a dir, recorreguts fàcils, pendents "controlades", aprofitament de topografies naturals, etc.

En el cas del Maresme, i tal com ens recorda Carreres Candi en la seva Geografia General de Catalunya, les platges i les rieres són els elements naturals més citats, i es a partir d'aquí que es pot confirmar que la topografia resultant condicionarà els traçats de camins de comunicació entre assentaments, i posteriorment, els vials de cadascun.

Aquesta topografia, condicionarà "per sempre" dos traçats o eixos generals de comunicació. Aquests són:

a. La línia de mar. Aquesta, amb les seves irregularitats naturals, i sobretot amb un nivell topogràfic constant, facilitarà tots els accessos paral·lels a la costa, amb l'excepció puntual d'alguns contraforts que arriben fins al litoral. Els més coneguts són els de Montgat, Arenys, Canet, Sant Pol i Calella.

b. Les rieres. Aquestes, constituïran els eixos transversals al traçat del litoral, i per tant, les "comunicacions naturals" dels nuclis marítics amb els de dalt.

Com a conclusió esquemàtica, aquests eixos conformen un esquema de "pinta", es a dir, el traçat principal es per on es subjecte amb la ma, i els secundaris o transversals cadascuna de les puntes de la pinta.

Partint de la lògica topogràfica, es a dir, de la facilitat que dona la mobilitat, es constata que la majoria d'assentament urbans es recolzen amb la incidència que te la comunicació, per tant, no es res d'estrany que la majoria d'assentaments es produeixin al costat d'aquests elements naturals com son les rieres, rials, platges, etc. malgrat els antics sistemes de defensa. Com a conseqüència d'aquest fet, en moments determinats, normalment previ a la meitat del segle XIX, proliferen les cases fortificades.

En definitiva, previ a la massificació urbana de cases de cós, els vials naturals i la via marítima, seran els elements de comunicació habituals i serà la primera "causa" per el qual condicionaran les comunicacions entre els diversos assentaments urbans.

### **"Els antics traçats" com a suport dels anomenats "Camins del Mig"**

Els antics camins, suportats per traçats aproximadament paral·lels a la costa, sembla que haurien estat l'eix principal de dalt a baix del Maresme. Encara que estigui insuficientment documentat, podem tenir diverses referències a partir de restes arqueològiques. Els processos naturals de deformacions de les línies marítimes, constaten que aquests traçats es troben reculats del que avui anomenariem "primera línia".

Efectivament, en Joan Muray<sup>1</sup> parla del Camí del Mig del Masnou, i indica que "(...) passava pel davant de "Can Ros de les Cabres", l'antiga vila romana. Es un camí fresat en època romana, com una mena de Via Augusta (...)", també en la mateixa línia que l'anterior autor, Rosa Toran<sup>2</sup> tot justificant l'actual traçat de la N-II indica "(...) El fenomen repoblador comportà la construcció de la carretera actual, a tocar del mar, atès que la Via Augusta o Camí del Mig, utilitzat en època visigòtica i sarraïna, havia caigut en desús (...)"

En definitiva, hi ha certa constatació que els anomenats Camins del Mig eren els principals que connectaven la Comarca de dalt a baix, reculats de la costa, ja que les mes que possibles oscil·lacions marítimes així ho aconsellaven. Aquest eix principal, es creuava constantment amb els elements transversals d'escorrentia de les aigües, tals com rieres, rials i torrenteres, sen aquestos el suport natural dels vials transversal a la línia de costa. (Fig. 1)

Avui, hi ha dos Camins del Mig plenament en us i molt consolidats, aquests son:

a. Del Masnou a Mataró, amb traçats diversos i amb tramades que suporten molta edificació.

b. De Calella a Malgrat, amb un tram molt actiu de Calella a Pineda.

<sup>1</sup> MURAY, JOAN. *Histories de la Vila del Masnou II*. Editorial davinci 2005. ISBN: 84-933732-8-1

<sup>2</sup> TORAN, ROSA. *Historia contemporània del Masnou*. Ajuntament del Masnou 2017. ISBN: 978-84-897-2290-9



Fig.1. Institut Cartogràfic de Catalunya (RM 215724) (1764) (Fragment de plànol)

### Els anomenats “Camins vecinales”

Altra element definidor des de l'òptica històrica, són els anomenats en el seu moment “Camins vecinales”. En general, es tracta de camins que connectaven diversos pobles de la comarca. “El Reglamento sobre caminos vecinales” del 8 d'abril del 1.848, va afavorir la generació de documentació, i a la vegada la constatació de l'estat d'aquesta xarxa de comunicació, ja que era obligatori que cada municipi informés del seu estat enfront a un organisme superior, en aquest cas la “Diputació Provincial”

Aquest Reglament, entre altres coses demanava que es marquessin els seus límits, amplades i direccions. Si agafem com exemple El Masnou, el primer informe que es fa es del mateix 1.848<sup>3</sup>, i del seu examen es dedueix que s'informa de 9 camins, dels quals es constaten dues qüestions citades anteriorment:

a. Dels 9 camins citats, es comprova que 5 són rieres o torrenteres, és a dir, que el suport d'aquesta xarxa de comunicació descansa en “elements naturals” d'escorrentia.

b. Respecte a un d'aquests “Camins vecinales”, destaca el Camí del Mig, del qual s'indica que “(...) Sirve para ir a Premià, Vilasar y demás pueblos del interior de la costa

<sup>3</sup> Arxiu Municipal del Masnou. Expedient de Secretaria núm. 41 de 1.848

y a Mataró (...)", per tant, aquest "vial ancestral" continua sent el suport dels principals desplaçaments de la comarca paral·lels a la costa.

El 7 de juliol del 1.853, en una circular de la Diputació, i de cara a fer una estadística, es demana als Ajuntaments que facin un informe d'actualització, i seguin amb l'exemple del Masnou, entre el 1.853 i el 1.855 "s'omple" un imprès on es concreten totes les dades exigides dels itineraris dels camins existents, els quals s'amplien a 15. (Fig. 2).

Per últim, la problemàtica de la comunicació a través dels camins entre diferents nuclis

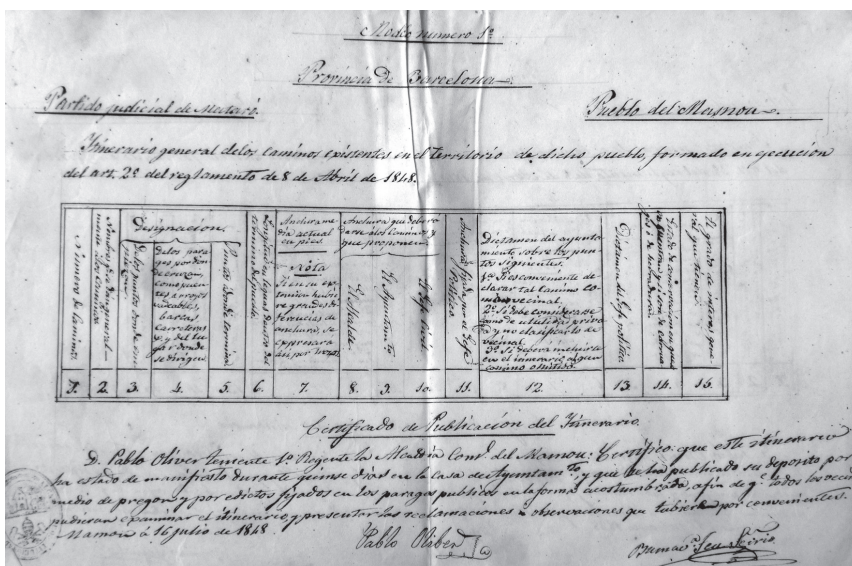


Fig.2. Informe de los "Caminos vecinales" del municipi del Masnou. AMM. Exp. De Secretaria núm. 41 de 1.848.

urbans, no està mancat de polèmica, ja que el manteniment de l'estat dels mateixos es fonamental per el seu us. Així podem trobar una queixa de l'Ajuntament d'Alella envers l'Ajuntament del Masnou on primer en forma de "recomanacions" tals com "(...) Para mantener en buen estado un camino, la primera mira que ha de haver, es el de evitar que las aguas lo perjudiquen, que no formen charcos y la hagan intransitable para los carruages (...)" i posteriorment, en forma d'advertència es presenta una queixa per a no tenir en bon estat el tram del Masnou "(...) Que un acontecimiento altamente atentatorio a los derechos de este pueblo (Alella) podria comprometer algun dia la buena armonia que ha mediado hasta ahora entre ambos vecindarios (...)"<sup>4</sup> En definitiva, es constata

<sup>4</sup> Arxiu Municipal del Masnou. Expedient de Secretaria núm. 25 de 1.852/53

que el manteniment per el bon us de cada tramada, es competència del Consistori de cada Municipi.

Aquests camins, previs a qualsevol planificació urbana posterior, tindran un significat i



**Fig. 3.** Fragment de plànol de Pineda, on es pot observar la implantació d'habitatges sobre un vial principal i el desenvolupament d'altres transversals més secundaris.

condicionaran els desenvolupaments urbanístics de base academicista, ja que:

1. En molts cassos, seran uns dels suports del procés d'edificació de cases, (Fig. 3)<sup>5</sup> i els conseqüents carrers transversals.

2. En altres casos, les planificacions urbanes posteriors, quedaran condicionades i es dissenyaran carrers paral·lels i transversals. Els paral·lels, per a cabudes de dues profunditats de cossos entre dos carrers.

3. Aquests camins, seran moltes vegades el suport d'equipaments públics, tals com safareigs i escorxadors.

4. També, però, aquests camins seran el suport d'accés als camps cultivables a fora dels nuclis urbans.

En definitiva, les vialitats posteriors, quedaran condicionats pels traçats d'aquests antics camins veïnals.

<sup>5</sup> AMPM - Fons Cartogràfic. Plano Horizontal Geométrico del término de Pineda Partido de Barcelona, Francisco Botiñà Ponsa, 1856.

## Els antics conreus i/o jardins i la seva transformació en vialitats i habitatges

En els processos d'ampliació i/o creixement dels nuclis urbans, freqüentment ens trobem exemples de propostes "preacadèmiques" en el qual, i una vegada definits els perímetres, es proposen traçades de carrers i fragmentacions en cossos. Aquests carrers s'enllacen amb d'altres existents per tal de donar continuïtat a la trama urbana precedent. Els dos exemples més habituals d'aquesta "pràctica" poden ser:

a. Transformacions de terrenys rústecs a urbans, amb la finalitat de treure més rendiment econòmic a partir dels censos emfitèutics. Aquesta "forma de fer" era una pràctica habitual. La figura 4 ens mostra un exemple de Llanereres<sup>6</sup>, on es pot observar la riera com a "pas natural" i la proposta d'una obertura de carrer que dona suport a una parcel·lació de cossos.

b. Antigues cases pairals, on coexisteixen els jardins i les terres cultivables. A través del temps, aquestes cases queden encerclades per les trames urbanes en procés d'expansió. En molts casos els terrenys interiors es fragmenten per trossos de carrers que s'intenten connectar amb els existents. A l'interior de cada tros es fragmenta a la vegada amb cossos.

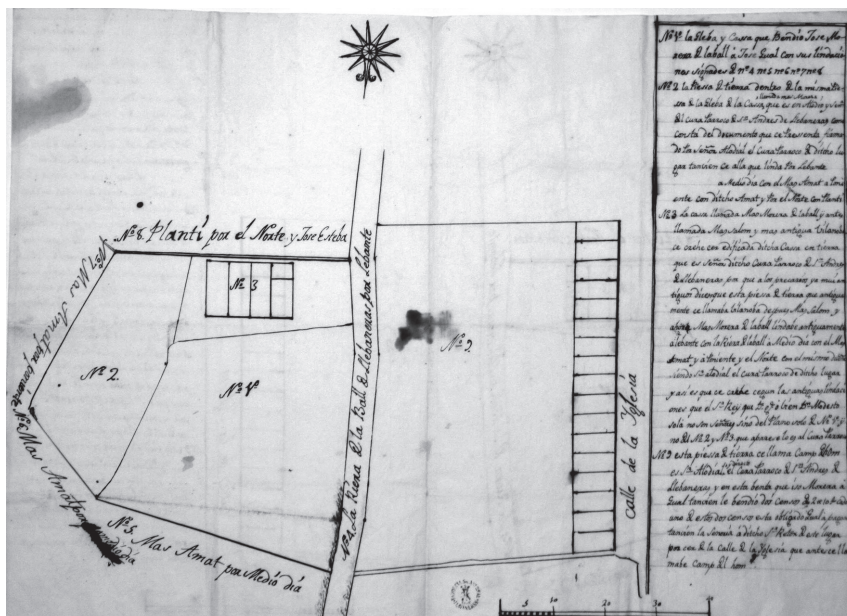


Fig. 4. Proposta de planificació parcial urbana d'un tros de terreny a Sant Andreu de Llanereres al segle XVIII.

<sup>6</sup> Arxiu Parroquial de Sant Andreu de Llanereres. Capsa DIV 1-2. Segle XVIII

En tots dos casos, normalment, es tracta d'iniciatives particulars que es proposen als municipis per la seva aprovació.

### Els inicis de la ciència acadèmica en l'estudi de la realitat urbana al Maresme

De l'anàlisi als diferents arxius municipals, es detecta que coincideix aproximadament també per la meitat del segle XIX, l'aportació de l'academicisme en les propostes de desenvolupaments urbans. Els plànols topogràfics, altrament també nomenats plànols geomètrics, ja que acoten la situació de la planimetria de les cases i dels carrers que les suporten, seran els "instruments legals" per emplaçar i situar tots els elements urbans.

Aquests plànols geomètrics descriuen bàsicament les illes de cases i les partions de la terra agrària i/o rural. També, però, rieres i torrenteres com a desguassos naturals de les escorrenties. Tots ells englobats en el que s'autodenomina "plànol geomètric del terme jurisdiccional".

Anteriorment, i/o paral·lelament als plànols geomètrics, també podem trobar en algun arxiu municipal plànols iconogràfics, es a dir, plànols geomètrics on es dibuixen elements figurats per la seva comprensió, es tracta de descriure de forma figurativa, arbres, ceps, cases, etc. de tot el terme, amb la voluntat de facilitar la lectura d'un conjunt d'imatges que algun autor els auto defineix com a "*Escenografia e iconografia del pueblo de*"(...). En definitiva, es tracta de fer més comprensible la lectura per qualsevol ciutadà menys vers amb la matèria.

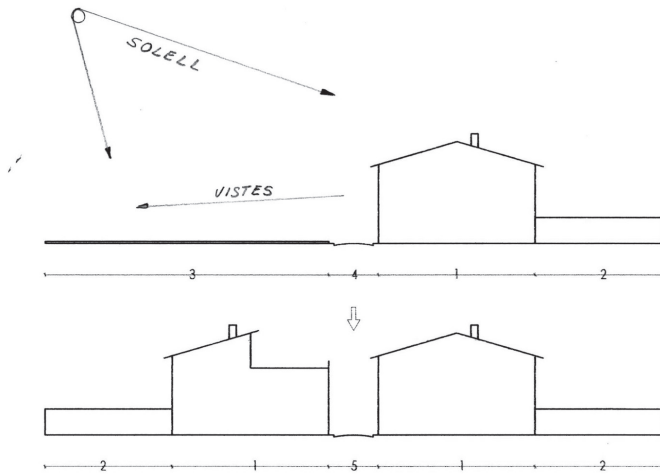


Fig.5. Disposició típic dels habitatges dels carrers paral·lels a la costa i evolució cap a carrer corredor.

En les planificacions de creixements, aquests “nous autors” formats acadèmicament, aplicaran conceptes, valors i tècniques que afavoriran disposicions qualitatives de les vialitats i la situació dels seus habitatges. Una petita mostra d'aquests criteris serà la potenciació dels nuclis de la costa dels carrers paral·lels al mar, tot situant les cases a la part superior del carrer i l'hort al davant (Fig. 5, part superior) per així gaudir de vistes i sovell. Posteriorment, però, al tornar cap el segle XX, la implantació de mercats municipals, i les indústries que afavoriran el treball de tota la parella, afavoriran el seu desús, i que posteriorment es construeixi una casa, (Fig. 5 part inferior) quedant així el que avui anomenem “carrer corredor”.

En definitiva, aquests primers plànols geomètrics seran els que serviran de suport per a les planificacions dels creixements urbans, ja que partiran de la situació geomètrica real de les trames urbanes existents. La superposició d'aquestes planimetries amb plànols posteriors, avalaran moltes vegades els antics camins convertits posteriorment en carrers del municipi, amb totes les seves irregularitats geomètriques.

L'autoria d'aquests instruments urbanístics, inicialment, aniran avalats pels Mestres d'Obra, i posteriorment, també pels Arquitectes, malgrat que durant alguns anys tant uns com els altres coexistiran en les seves propostes urbanes. Aquest escenari el situaríem a partir de la segona meitat del segle XIX, i molt intensament a l'últim terç.

### **Els Plans generals d'alineacions**

Amb aquest títol, volem resumir un grup d'actuacions urbanes que tenen per finalitat regularitzar determinats vials per tal de facilitar la circulació en un doble sentit, inicialment per carruatges i posteriorment per vehicles de motor. Aquests Plans, s'implanten a tota la comarca a partir de l'últim terç del segle XIX i el primer del XX de forma gradual.

Els traçats geomètrics dels carrers paral·lels a la línia del litoral, en general, tenien facilitat per a seguir les petites sinuositats topogràfiques del lloc. En canvi els carrers perpendiculars a aquests, i tal com hem citat, molts es recolzaven en petites torrenteres o desguassos que mantenien un certa perpendicularitat amb el litoral. Es per això que les cases que es recolzen en aquests carrers diguem-ne “transversals”, o tal com hem simulat en l'exemple de la pinta, es tractaria de les puntes. Aquestes, no son rectes, sinó que segueixen les sinuositats topogràfiques naturals, i com a conseqüència els angles i/o curvatures no faciliten les circulacions rodades.

Si continuem agafant com exemple el municipi del Masnou, i a partir de la primera proposta de Leandre Serrallach del 1872, trobem fins a 7 actuacions de regularització de carrers transversals, es a dir, reculades de façanes, rectificacions de curvatures, amplades mínimes perquè es puguin creuar dos carros, etc. El nom inicial genèric casi sempre comença per: *Alineació del torrent...* *Alineació de la baixada...* En definitiva, els



Plans Generals d'alineacions, es podrien considerar en certa manera com actuacions de millora dels vials per tal de facilitar les circulacions, sobretot de muntanya a mar, ja que tal com hem dit, els traçats d'aquests carrers s'havien recolzat en les sinuositats naturals topogràfiques.

### **El traçat del ferrocarril i la modificació de la carretera a França**

A partir dels anys 80's del segle XIX es comencen aprovar els anomenats "*Planos de perfiles, memorias descriptivas, y demas documentos referentes la carretera de 1r orden de Madrid a la Junquera*". Això es fa a les diverses poblacions per el qual transcorre la citada carretera. Recordem, que abans la denominació de l'esmentat vial era la de "Camino real"

També, però, en aquestes èpoques s'havia traçat el pas del ferrocarril per la costa, i tot plegat va significar rectificacions d'alineacions de cases, planificació de nous nivells topogràfics, planificació d'accessos als municipis, etc, amb una coincidència que va afavorir una activitat constructora que si va sumar la construcció de ponts per a la carretera i el ferrocarril per a "salvar" els innumerables desguassos de rieres, rials i torrenteres. Tot plegat, es varen crear dues "barreres" que varen dificultar l'accés dels nuclis urbans a les platges potenciant significativament els atropellaments de persones.

Aquests "nous traçats" de comunicació de rang superior a la comarca han anat remodelant contínuament els perfils costaners, i tancant definitivament la comunicació fluida que sempre havia existit entre els nuclis urbans i la costa.

### **La superposició de noves trames urbanes sobre antics camins**

A mesura que s'anaven ampliant les trames urbanes en el creixement dels diferents nuclis, a la vegada es tenien de planificar les relacions entre els vials i les cases que hi recolzaven. Aquestes planificacions mes academicistes i a la vegada pensades per a buscar mes "rendiment urbanístic" podien significar desestimar les antigues vialitats i/o comunicacions precedents tot substituint-les per altres més d'acord amb les noves comunicacions, accessos i relacions entre carrers.

Es per això, que les noves planificacions tenien de buscar entre altres qüestions:

- a. L'enllaç i la continuïtat de les trames urbanes existents amb les noves planificades.
- b. Les rectificacions dels vials existents per adaptar-los des de l'òptica de la continuïtat amb les noves planificacions.
- c. La possible supressió d'antics vials que no estaven pensats per a suportar comunicacions de vehicles a motor amb tots els seus radis mínims de curvatura i amplades mínimes i substituir-los per noves trames planificades. (Fig. 6)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Arxiu Municipal d'Argentona. Caixa núm. 3 (498) Obres Particulars (1.931-1.936)

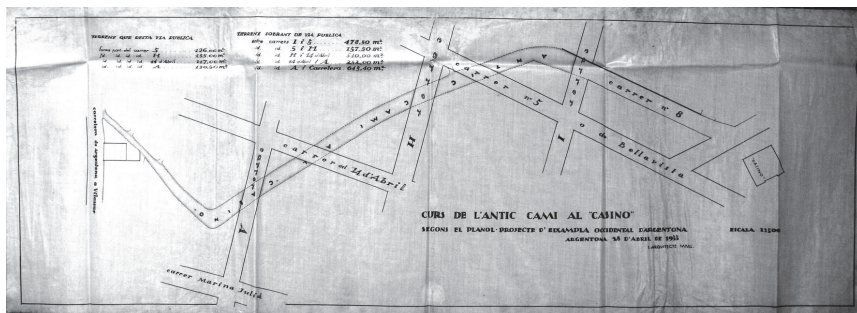


Fig. 6. Superposició típica de dues trames urbanes en el creixement de les poblacions.

## Conclusions

Abans de l'arribada dels "Plans Generals" contemporanis, el territori estava regulat per diferents formes, en les quals, la topografia i les preexistències urbanes traçades amb criteris majoritàriament "populars" i en alguns casos militars, sostenien els processos de creixement i comunicació entre nuclis existents. Els camins veïnals, els carrers basats en la topografia i les cases de diferent tipologia emmarcaven la situació.

Posteriorment, amb la industrialització, l'entrada del ferrocarril, la substitució dels carruatges per a vehicles de motor i l'academicisme com a dipositori de la ciència urbana, es planifiquen els creixements i les modificacions de les trames antigues existents.