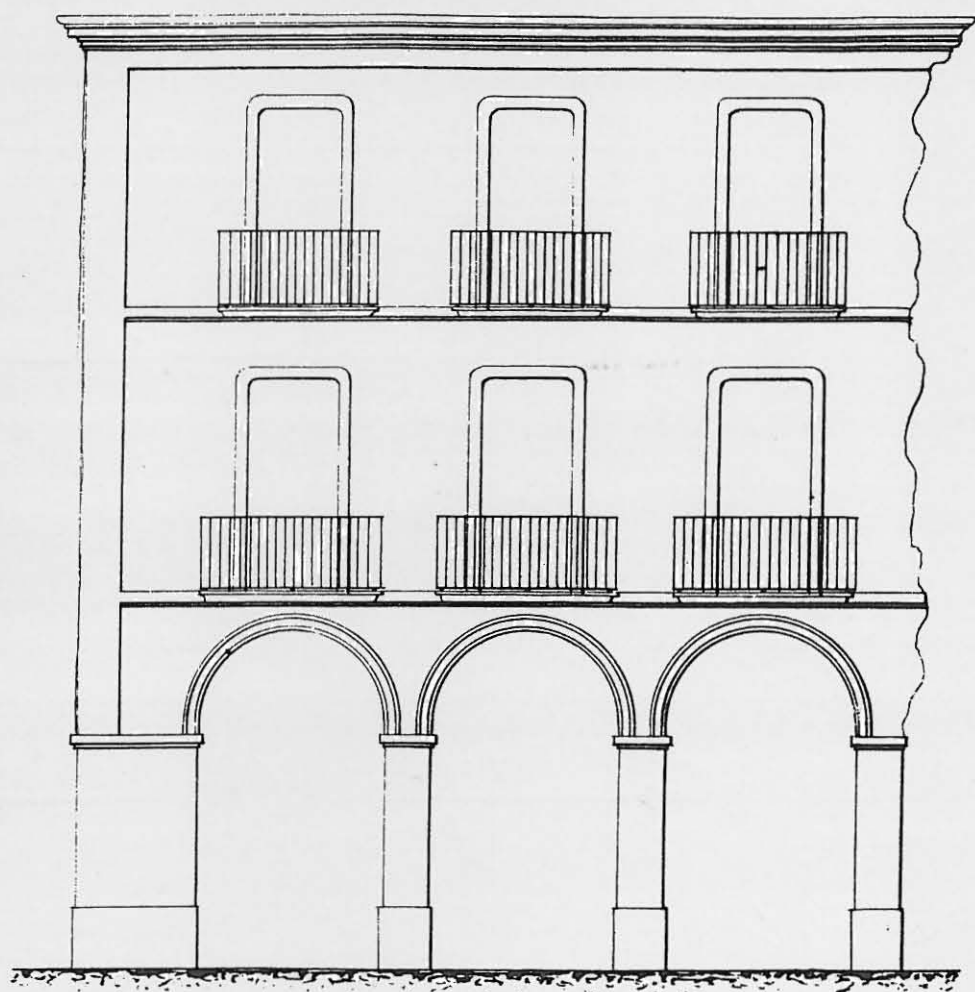


CRÒNICA

PUBLICACIÓ DE L'ARXIU MUNICIPAL DE LLAGOSTERA

ANY 1990 / NÚM 2 Exemplar gratuït

Modelo de fachadas de planta baja y dos pisos.



El Passeig Romeu

El Passeig Romeu

El "Proyecto de alineaciones, rasantos y de urbanización en general de la espaciosa vía pública llamada Paseo Pla de Romeu y sus travesías de la Alameda, de Prim y de Zancada, en cuyos lados de la primera se disponen soportales públicos" està inclòs en un dels expedients d'urbanisme del segle XIX que es conserven a l'Arxiu Municipal.

L'expedient d'aprovació de l'alineació conté plànols i memòria descriptiva redactats per l'Arquitecte del Govern Civil de Girona, Martí Sureda, l'any 1889.

A l'arxiu Municipal es poden trobar altres projectes d'alineacions de diferents carrers de la vila des dels anys seixanta del segle passat. Aquests projectes ens

mostren l'interès per ordenar amb criteris urbanístics racionals l'expansió que en aquesta època va experimentar la vila de Llagostera.

Com en el cas del que aquí es presenta, alguns d'aquests projectes no es varen arribar a executar, o almenys no es va fer seguint fidelment el projecte, ja que les noves alineacions afectaven edificis ja existents, que s'haurien d'haver retirat o enderrocat.

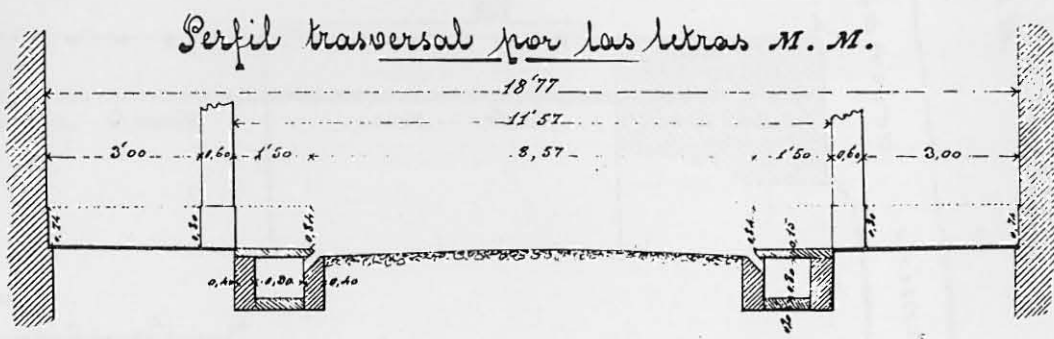
Com veurem més endavant, del projecte d'urbanització del Passeig Romeu només s'executa una part, a causa de l'oposició que hi varen presentar els propietaris afectats.

Es reproduirà aquí una part dels plànols del projecte: façanes, alineació i perfil transversal del Passeig Romeu, anomenat en aquell moment Pla de Romeu (1).

El projecte Pla de Romeu

El desig de l'Ajuntament presidit per Jaume Roure en encarregar aquest projecte, era ordenar la urbanització d'aquest ampli sector del sud del poble per convertir-lo en una zona comercial i d'esbarjo articulada al voltant d'una gran avinguda. El projecte de construcció de la línia de ferrocarril de Sant Feliu a Girona, que al seu pas per Llagostera emplaçava l'estació en aquesta zona, justificava un carrer d'aquestes característiques, ja que havia de ser considerable l'augment de trànsit, tant de vianants com

(1) Per tal de poder-los adaptar a aquesta publicació i facilitar-ne la lectura, els plànols han estat reduïts a diferents escales, de manera que cal advertir que l'escala original no serveix de referència.



de carruatges i de mercaderies que es produiria.

Així doncs, el dia 17 de setembre de 1888 el Ple de l'Ajuntament pren l'acord d'alinear el passeig conegut per Pla de Romeu, per les possibilitats que té la població d'eixamplar-se cap a aquesta zona i per la potenciació que representarà el pas de la via del tren. Com que l'Ajuntament no disposava de personal tècnic propi, es demana al Governador Civil que doni les ordres oportunes a l'Arquitecte Provincial per tal que elabori el projecte.

El projecte d'urbanització del Passeig Pla de Romeu, datat i signat el 25 de juny de 1889 per l'Arquitecte Provincial Martí Sureda, abraça des del camí veïnal de Vidreres a Llagostera fins al camí de Sant Llorenç, amb els carrers transversals de l'Alameda, de Prim i de Zancada (2).

Aquest projecte d'orde-

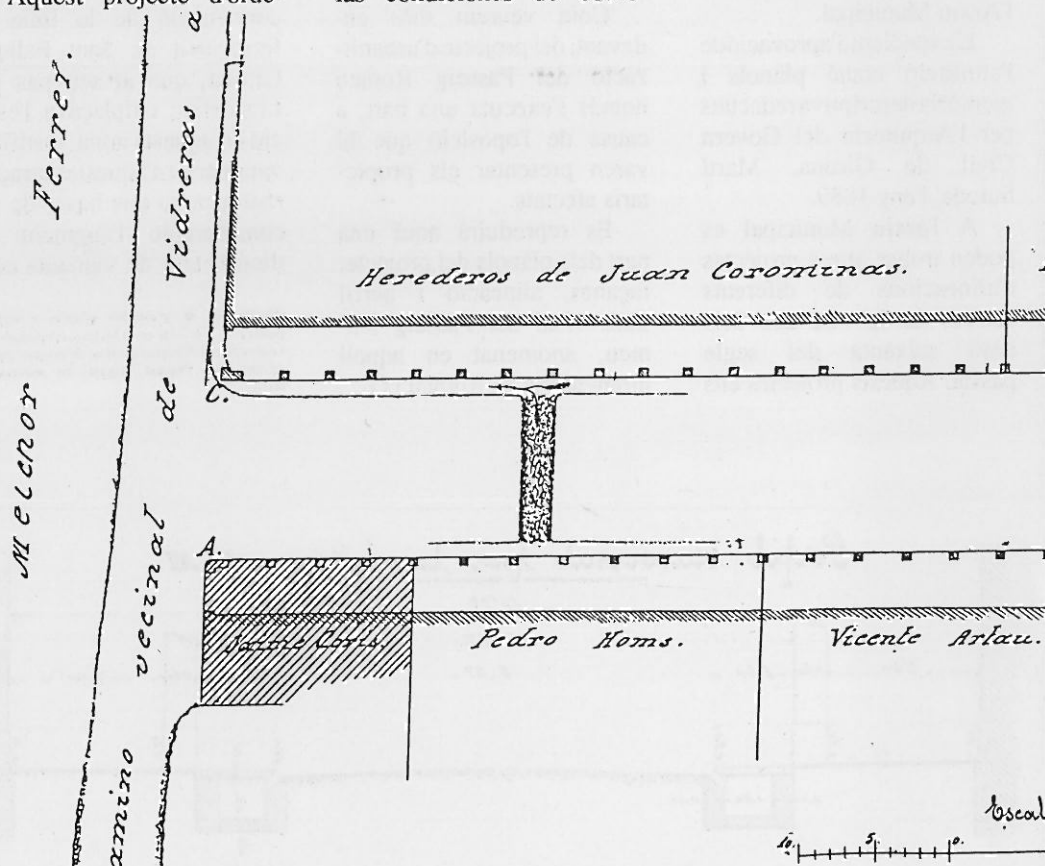
nació del Pla d'en Romeu tenia tres vessants urbanísticament remarcables. En primer lloc, representava un intent d'establir unes normes generals a seguir per les noves edificacions que es preveia que hi anirien apareixent. L'Arquitecte

Martí Sureda, en la memòria descriptiva que acompanya el projecte, ho expressa així: "El objeto que el Ayuntamiento se propone es, tener prévia y legalmente determinadas las alineaciones y rasantes de aquella calle paseo, en relacion con las de las demas vias de comunicaciones transversales afluentes; la disposición de los soportales públicos; y la manera uniforme y de agradable aspecto como en gral. se desea que se construyan las fachadas de las casas en aquella calle; ya para satisfacer convenientemente las condiciones de como-

didat, higiene y de embellecimiento públicos, que las crecientes necesidades de aquella importante poblacion aconsejan; ya para evitar cuestiones é inconvenientes, que por falta de prevision y carencia del correspondiente proyecto oportunamente estudiado y aprobado, en lo sucesivo pudieran ofrecerse; ya en fin porque asi los dueños de los predios adyacentes en aquella via pública que alli tratan edificar, sepan anticipadamente á lo que acerca el particular hayan de atenerse."

En segon lloc, el model edificatori que s'imposava en aquest passeig era un sistema de façanes porxades a la planta baixa i àmplies balconades als pisos supe-

(2) En el text es respectarà el nom d'aquests carrers, tal i com apareixen en el plànol, però cal recordar que els noms a què corresponen actualment són, en el mateix ordre, c/ Barcelona, Carretera de Sant Llorenç, c/ Pau Casals, c/ Fivaller i c/ Nou.



riors, acabats en una elegant cornisa. Aquest tipus d'arquitectura proporcionava un espai de soplúig per a qualsevol ús públic i donava una gran entitat a l'avinguda. Si aquesta proposta s'hagués fet realitat, avui hi hauria a Llagostera un testimoni arquitectònic del segle XIX, segurament comparable a altres conjunts arquitectònics contemporanis, com ara el de la Plaça de Sant Agustí de Girona o els porxos de La Bisbal.

Per altra banda, i encara més important, el projecte marca els traçats de nous carrers que han configurat aquesta zona tal com avui la coneixem. L'àmbit inclòs en aquesta urbanització estava delimitat a oest pel camí de Vidreres a Llagostera i a est pel camí de Sant Llorenç. El primer carrespon a la part sud del c/ de Barcelona i la seva continuació cap a Tossa i Vidreres (3).

El nou Passeig Pla de Romeu connectava aquests dos extrems i tenia uns carrers transversals que l'unien al Passeig Victòria. Aquests carrers eren: el Passeig Tomàs Boada, del qual aquest projecte només en contemplava la futura obertura (4), el c/ de l'Alameda, el c/ de Prim i el c/ de Zancada. Aquest últim era un carrer de nova obertura, situat entre el Passeig Victòria i el Passeig Pla de Romeu. Des d'aquest carrer cap a l'est, la solució urbanística que dona el projecte a la confluència dels dos passeigs, és la formació d'una nova mansana acabada en un xamfrà molt agut, tal com el veiem en l'actualitat.

Característiques del projecte

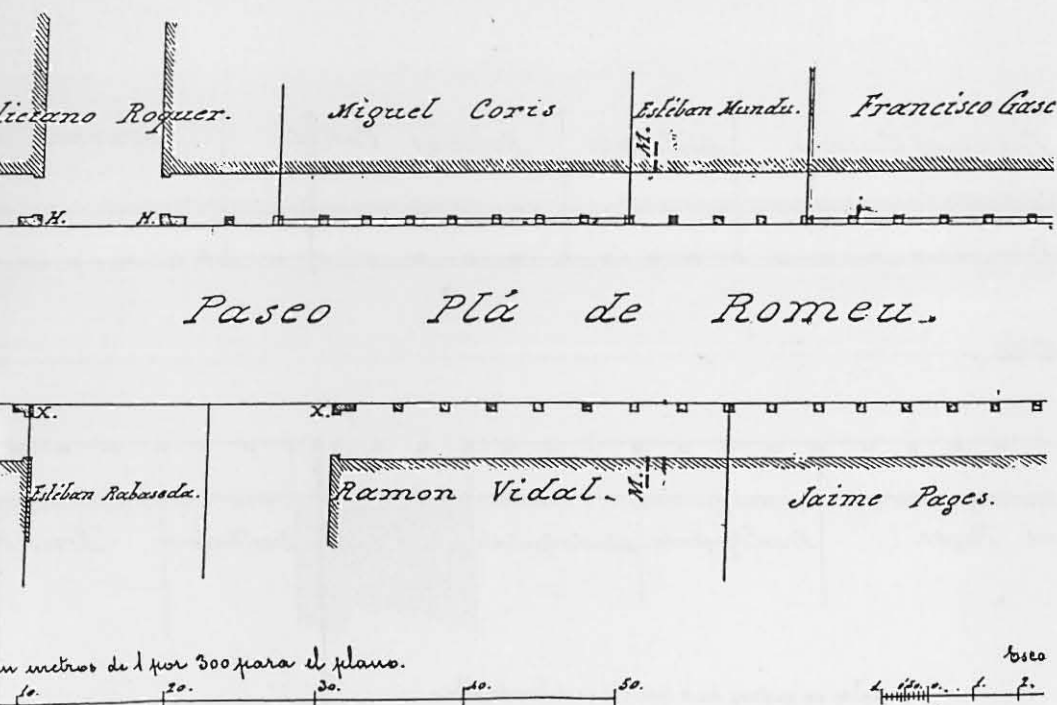
Un antecedent a la

normativa edificatòria d'aquest passeig el trobem en un permís d'obres concedit anys enrera. Quan Josep Sans demana a l'Ajuntament l'any 1868 llicència per edificar en aquest carrer, el consistori ja elabora un reglament que assegurí la conservació de l'arbrat i la construcció d'una gran avinguda per a l'esbarjo i el comerç. El projecte que s'aprova per a l'edificació de l'esmentat Josep Sans ja conté una façana porxada, on queden ben determinades l'amplada i la fondària de cada porxo.

De la mateixa manera, trobem en el projecte del nou Passeig Pla de Romeu un tram - el que va des del camí veïnal de Vidreres fins al c/ de l'Alameda - porxat i un segon tram arbrat - des del c/ de l'Alameda fins a trobar el

(3) Cal recordar que estem parlant de l'any 1889, quan encara no s'ha obert l'actual c/ de Tossa ni el c/ Canalejas.

(4) No s'obrirà fins l'any 1936.



camí de Sant Llorenç - , tot i que es preveu que en una segona fase el porxat podria perllongar-se fins al final.

Per a les alineacions que determinen l'amplada i la fondària dels porxos públics que es volen establir a totes dues bandes del passeig, es respecten les instruccions donades per l'Ajuntament en la concessió de la llicència d'obres concedida l'any 1868 a Josep Sans. Això és, 3 metres de fondària amb matxons de 60 x 60 cm (5), de manera que l'alineació interna de les cases quedi a 3,30 m de l'alineació exterior del carrer. Els matxons extrems, però, que han de formar la cantonada, seran d'1'60 m d'amplada. Aquest passadís porxat estarà destinat a ús públic i, per tant, també es contempla que l'Ajuntament haurà d'indemnitzar els propietaris si s'arriba a un acord amigable,

o bé iniciar un procés expropiatori de la part afectada.

Pel que fa al disseny de les façanes, amb la intenció de deixar un marge de llibertat als propietaris i per no imposar un model que encaixi desmesuradament les construccions, es segueixen les directrius següents:

1.- Els vanos i matxons exteriors dels porxos es corresponen amb la paret divisòria de cada propietat.

2.- L'obertura dels porxos, com a conseqüència de la premissa anterior, tenen diferents amplades, des de 2'30 m a 2'74 m però amb la mateixa alçada.

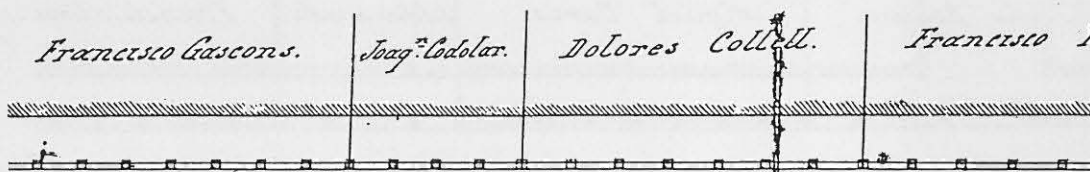
3.- Per facilitar l'edificació als propietaris que no vulguin o no puguin aixecar dos o més pisos, se'ls deixa la possibilitat d'edificar només la planta baixa o la planta baixa i un pis, amb la condició que els elements arquitectònics, fins i tot la

cornisa superior, encara que sigui provisional, quedin en consonància amb l'aspecte general del carrer.

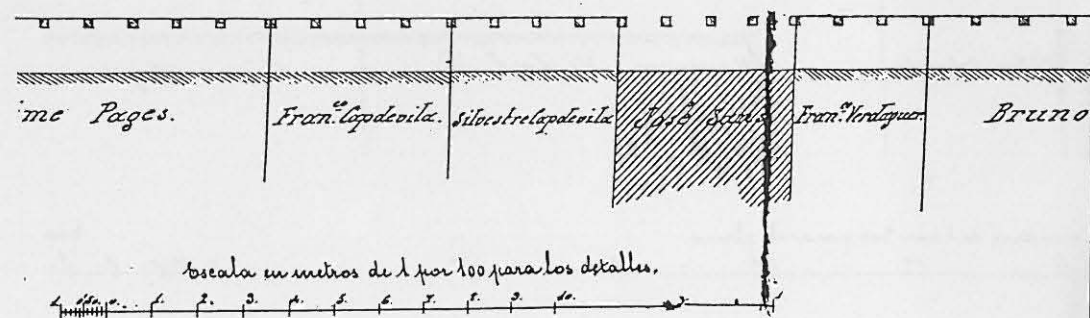
4.- Finalment, per disminuir la monotonia que podria provocar un seguit de cases iguals, es dóna una certa llibertat als particulars perquè puguin personalitzar llurs propietats.

En parlar de les dimensions que hauria de tenir el carrer, l'arquitecte diu clarament que l'amplada ideal seria de 20 m, en lloc dels 11'57 que tenia en aquell moment, però al mateix temps ja preveu que serà una mesura inaplicable, perquè ni els propietaris estan disposats a cedir per a ús públic part de llurs propietats, ni l'Ajuntament a pagar les indemnitzacions que comportaria un expropiació forçosa.

(5) Matxó: Pilar de fàbrica o part d'una paret mestra situada entre dues obertures, que suporta un sostre o l'arrancament d'un arc.



200.



L'Estació del tren

Tot i que la línia de ferrocarril de Sant Feliu a Girona no s'inaugurarà fins l'any 1892, en el moment de la redacció del projecte ja es contempla l'emplaçament de la futura estació. Les lletres X X del plànol marquen l'espai que es destinaria a entrada de l'estació. En aquest tram de carrer no es marquen ni la disposició de la façana ni la profunditat dels porxos, per tal de deixar més llibertat a la companyia del ferrocarril per organitzar l'entrada a l'estació de la manera més còmoda per als viatgers i per als carruatges.

Però aquesta flexibilitat del projecte en l'espai destinat a estació, no eximia pas la companyia de construir la futura façana d'acord amb l'aspecte general de l'avinguda.

Oposició al projecte

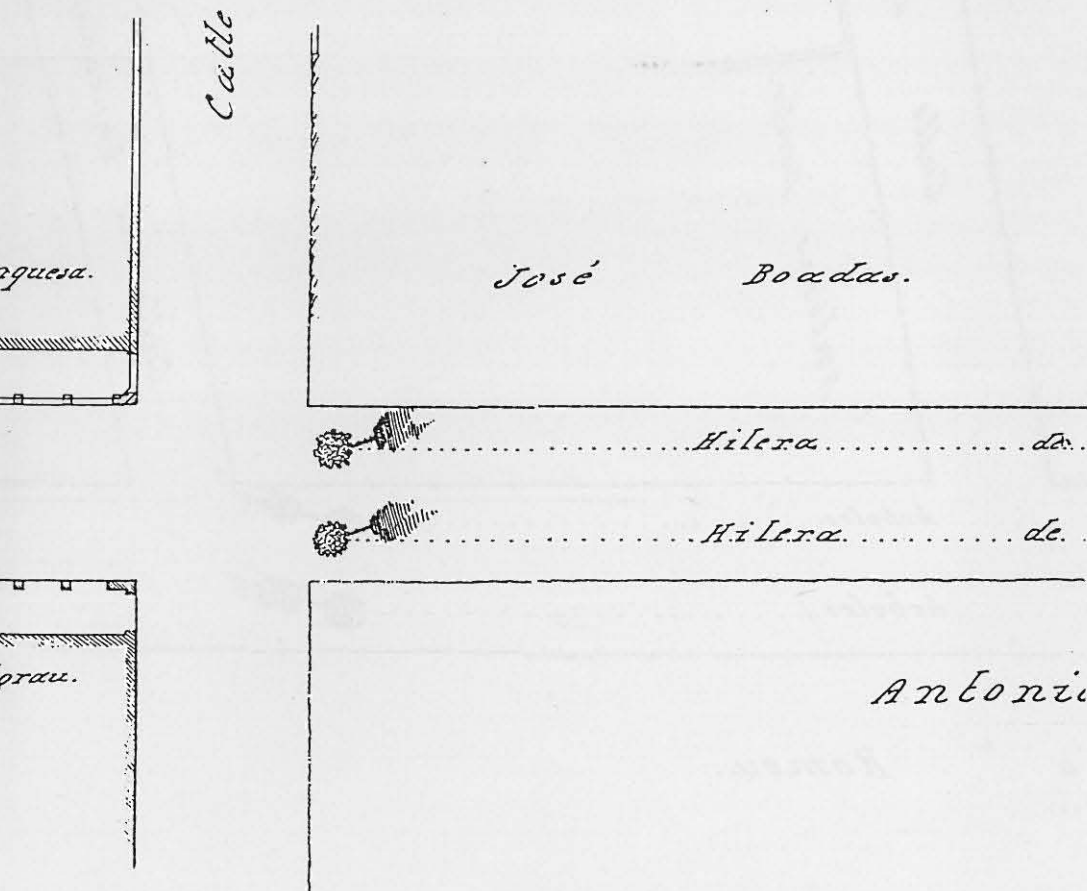
Essent alcalde Enric Sans, en la sessió de 20 de setembre de 1889, l'Ajuntament acorda aprovar el projecte i exposar l'expedient al públic durant vint dies per tal que s'hi pugin presentar les al·legacions que els veïns considerin oportunes.

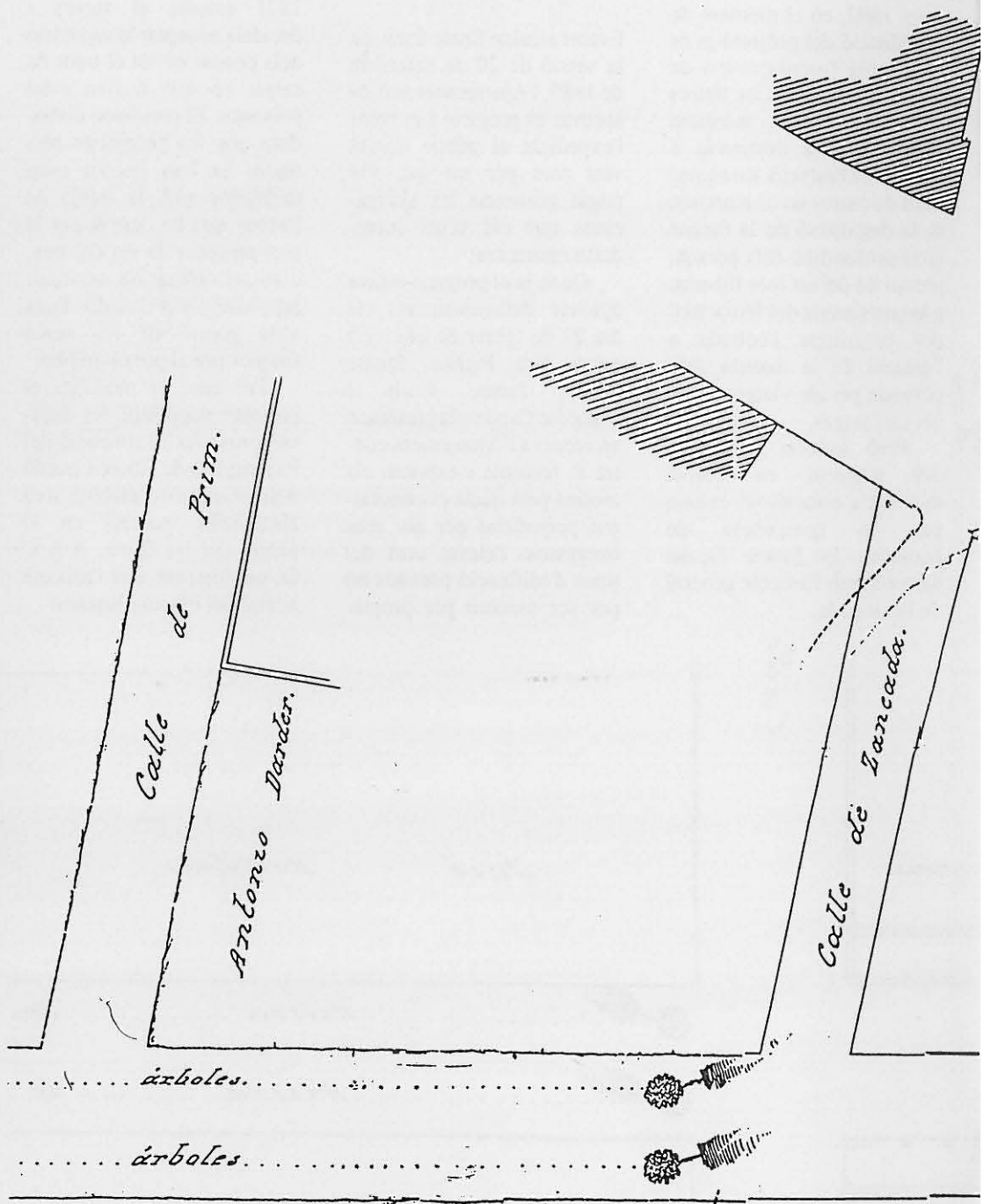
Quan ja el projecte estava aprovat definitivament, els dia 23 de febrer de 1891 els veïns Bru Pigrau, Jaume Pagès, Jaume Coris i Francesc Capdevila presenten un recurs a l'Ajuntament contra el projecte i exposen els motius pels quals el consideren perjudicial per als seus interessos: l'elevat cost del tipus d'edificació porxada no pot ser assumit per propie-

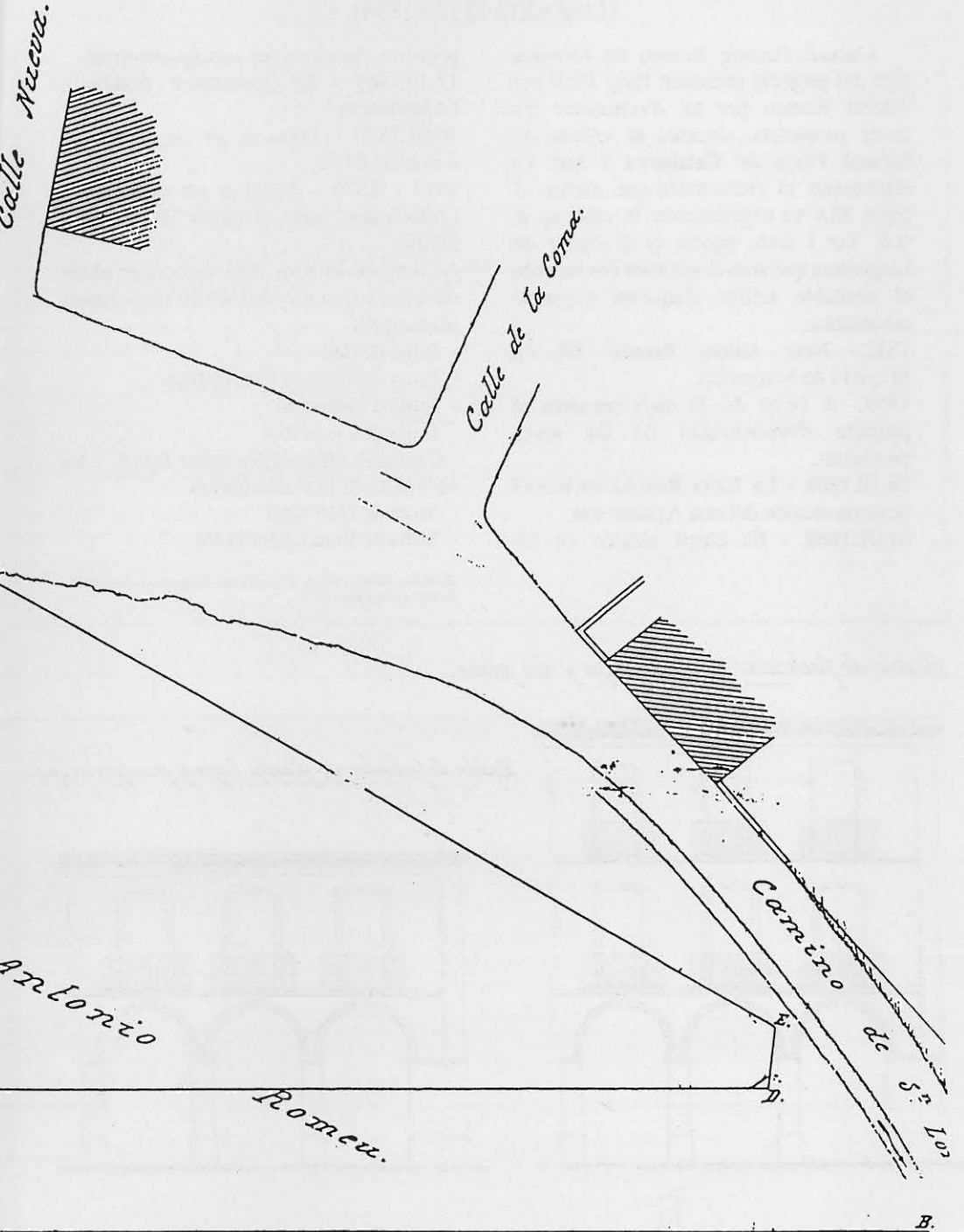
taris en general de pocs recursos, a més a més del perjudici que ja els representa la contrucció de la via del tren.

El Ple de l'Ajuntament, en la sessió de 2 de març de 1891 estudia el recurs i decideix acceptar la supressió dels porxos en tot el tram de carrer en què havien estat previstos. El consistori considera que les propietats rústiques ja han quedat prou minvades amb la franja de terreny que ha ocupat per la part posterior la via del tren, com per obligar els mateixos propietaris a prescindir d'una altra porció de les seves finques per al porxat públic.

Per tant, es modifica el projecte suprimint les façanes proxades i l'alineació del Passeig Pla de Romeu queda definitivament establerta amb els límits marcats en el plànol per les lletres A B C D, configurant així l'aspecte actual del Passeig Romeu.







Gerona 25 Junio de 1889.

El Arquitecto provincial.



Martin Plaza.

Antoni Romeu i Raig

(Llagostera 1832 - 1894)

L'actual Passeig Romeu no formava part del projecte presentat l'any 1859 per Antoni Romeu per tal d'urbanitzar les seves propietats, situades al voltant de l'actual Plaça de Catalunya i que va representar el creixement que durant el segle XIX va experimentar la vila cap al sud. Tot i això, aquest és el carrer de Llagostera que amb el seu nom ens recorda el veritable artífex d'aquesta expansió urbanística.

1832.- Neix Antoni Romeu, fill de Miquel i de Margarida.

1859.- A l'edat de 27 anys presenta el projecte d'urbanització de les seves propietats.

06.10.1868 - La Junta Revolucionària el nomena alcalde del nou Ajuntament.

01.01.1869 - És elegit alcalde en les

primeres eleccions per sufragi universal.

12.10.1869 - El Governador destitueix l'Ajuntament.

16.01.1870 - Torna a ser elegit alcalde fins el 31.01.72

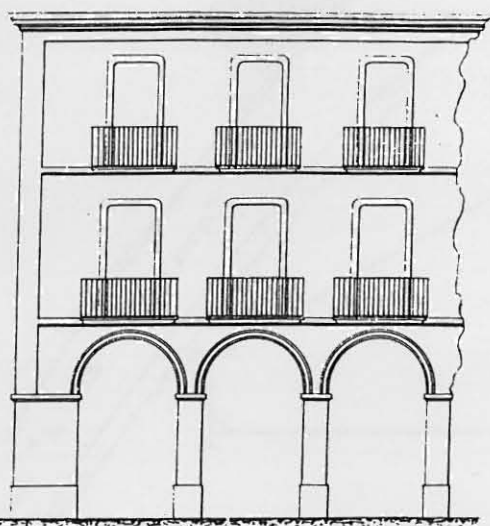
1877 - 1879 - Torna a ser presentat a l'Ajuntament amb el càrrec de Regidor Síndic.

Al llarg de la seva vida va ocupar altres càrrecs i va ser membre de diverses Junes Municipals:

- Jutge de Pau
- Junta de Primera Ensenyança
- Junta d'Instrucció
- Junta de Cementiri
- Comissió informativa sobre l'estat i les necessitats de la classe obrera
- Junta de l'Hospital
- Junta de Beneficència (6)

(6) ALBÀ, GRAU i SOLÀ, "L'urbanisme a Llagostera al segle XIX" a Butlletí de Llagostera nº 52

Modelo de fachadas de planta baja y dos pisos.



Modelo de fachadas de planta baja y piso principal.

