





Barcelona conmemora el 150° aniversario del Plan de Ensanche de Ildefons Cerdà. En este tiempo, el Eixample se ha convertido en un tablero de juego en el que la ciudad y su urbanismo han establecido un diálogo permanente con el proyecto del ingeniero de Centelles.

### Pasado y futuro de la Barcelona territorio

Texto **Francesc Muñoz** Profesor de Geografía Urbana. Universitat Autònoma de Barcelona

El Eixample de Barcelona, el Eixample Cerdà, ilustra de forma clara el intenso proceso de reflexión sobre la forma urbana que se produjo durante el transcurso del siglo XIX y que caracterizó un urbanismo nacido con la urgencia de aportar soluciones a una crisis urbana de tipo ambiental y social. Las condiciones extremas de densidad, resultado del acelerado crecimiento urbano, y la insalubridad de los espacios habitados y públicos serán, en efecto, concebidas como la causa primordial de la elevadísima mortalidad que definía la percepción vital y estadística de los espacios urbanos y que sin duda constituía el principal problema de la ciudad.

De este modo, tanto la medicina galena como el incipiente urbanismo explicaron los mayores riesgos para la salud, concretados a partir de los elevados umbrales de mortalidad urbana, en función de la excesiva densidad que entonces definía el espacio urbano a partir de evidencias diversas: desde el aumento exponencial de la población en el espacio intramuros hasta la subdivisión intensiva de las propiedades que daba lugar a viviendas de superficie progresivamente más reducida.

Este vínculo entre densidad y sobremortalidad se estudiará desde el prisma positivista a partir de la acumulación exhaustiva de datos cuyo análisis llevará a la conclusión de la necesaria reforma y ensanche de la ciudad existente como condición previa para proyectar un espacio urbano adecuado al ideal técnico de salud pública. En el caso de Barcelona, este análisis causal de la densidad y la mortalidad, que con muchas otras informaciones estadísticas se recoge en *Teoría general de la urbanización*, lleva a Cerdà a justificar la necesidad del Plan de Ensanche, de cuya aprobación celebramos el 150.º aniversario en 2009. Este cuaderno monográfico parte de esas perspectivas históricas para proponer cuatro grandes argumentos relativos al Eixample de Cerdà y a su legado a Barcelona:

-En primer lugar, una contextualización del Plan de Ensanche como un proceso urbano en el que hay que considerar las herencias e inercias del momento de partida no sólo en lo que se refiere a la producción de suelo urbano de forma estricta, sino, sobre todo, en lo relativo a las vertientes social y política que van conformando el proceso de urbanización. Los artículos de Ramon Grau, Marina López y Manuel Guàrdia exploran estas cuestiones con mayor profundidad y nos permiten entender la complejidad que acompaña los procesos de cambio morfológico y funcional en la ciudad del siglo XIX. Una complejidad que nos indica que no sólo cambia el espacio físico de la ciudad, sus fachadas o espacios públicos sino también la propia sociedad urbana.

-Esta presentación de la evolución del Plan de Ensanche, lejos de plantearse en términos de un plan virtuoso que, con posterioridad, es transformado o corrompido por la práctica del urbanismo, se propone, por el contrario, desde el enfoque precisamente opuesto, es decir, el Eixample constituirá más bien un tablero de juego en el que la ciudad y su urbanismo establecerán un diálogo ininterrumpido con el Plan y sus resultados. Es muy cierto que el proceso de construcción del Eixample se fue orientando según criterios diferentes de los que fundamentaban las propuestas iniciales, como lo demuestra el hecho de la progresiva densificación de las manzanas y del tejido edificado, ya bastante estudiada y conocida. Pero no es menos cierto que el propio Cerdà introdujo modificaciones en sus planteamientos, buscando siempre el máximo pragmatismo de acuerdo con el momento histórico, y que los cambios progresivos significaron la introducción de elementos y situaciones consideradas hoy como positivas. Los artículos de Joaquim Sabaté, Mercè Tatjer y Joan Roca se hacen eco de este interesantísimo debate y muestran hasta qué punto el Plan de Ensanche nos permite reflexionar no sólo sobre la ciudad pasada sino sobre la actual.

-El énfasis en la relación entre la gestión del Plan de Ensanche y la práctica del urbanismo en Barcelona cobra especial interés cuando se pretende valorar el pasado reciente de la ciudad. En este sentido, los artículos de Joan Busquets, Maria Buhigas y Salvador Rueda ensayan una visión comprehensiva sobre el urbanismo democrático que refundó la gestión urba-



© Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

"Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona y proyecto de la reforma y ensanche", aprobado por real orden de 7 de junio de 1859. La imagen corresponde a una copia de 1861, autentificada por el propio Cerdà y el director general de Obras Públicas del gobierno español.

na de la ciudad y, ya con la mirada puesta en el momento actual, ponen de manifiesto, un siglo y medio después de la aprobación del Plan, la inmensa capacidad del Eixample como una forma urbana capaz de acoger diferentes funciones urbanas, de adaptarse a nuevos programas de uso e incluso de representar percepciones sociales nuevas.

-Por último, la sección del monográfico "Propuestas/respuestas" sugiere una reflexión sobre el futuro de la metrópoli barcelonesa en el siglo XXI partiendo de la visión de largo alcance que caracteriza la reflexión de Cerdà en la Barcelona del siglo XIX. Los artículos de Juan Antonio Mòdenes, Manuel Gausa y Jordi Pascual abordan, así pues, la cuestión de la morfología física y social de la futura metrópoli y ponen de manifiesto la contradicción que actualmente representa el hecho de que las dinámicas metropolitanas presenten una magnitud claramente regional cuando las capacidades para gobernar el territorio no son aún efectivas a escala supramunicipal.

Los tres artículos, con diferentes argumentos y desde diversas perspectivas, plantean lo que desde la demografía, el urbanismo y la cultura constituye el principal reto de las regiones metropolitanas en el momento actual, también en el caso de Barcelona: conocemos bastante bien el territorio, evaluamos con relativa exactitud los volúmenes poblacionales, los consumos de suelo o los hábitos culturales, pero aún hemos de enfrentarnos al problema de cómo poner esa diagnosis exhaustiva al servicio de una visión regional del gobierno del territorio, capaz de dotar de contenido nuevas formas de gestión metropolitana más adecuadas a la dimensión territorial que adquieren las problemáticas urbanas actualmente.

De hecho, se trata de una situación que ciertamente recuerda a aquella en la que Cerdà propone el Plan de Ensanche, ya

que, después de haber recogido un detallado operativo estadístico y completado el diagnóstico del por aquel entonces principal problema urbano –la sobremortalidad urbana asociada a la densidad–, la reflexión que introduce el Eixample no llevará más que a la agregación municipal de 1898, que supone, de hecho, un primer salto en la escala del gobierno de la ciudad.

Reflexionar en el momento actual sobre esta adecuación del gobierno del territorio a una escala metropolitana vasta plantea no pocas dificultades pero, a pesar de ello, se trata de una condición necesaria y no suficiente. En otras palabras, la eventual creación de una ley o de un futuro gobierno metropolitano debería ir acompañada de otro gesto aún más importante y de raíz claramente cerdaniana: la redefinición, inspirada en la diagnosis del territorio, de las políticas urbanas al uso para adaptarlas a la dimensión real de las cuestiones que crean la metrópoli.

Llevar las políticas urbanas al territorio: éste es el "gesto Cerdà" que Barcelona puede aprovechar en el nuevo siglo.

Seguramente, la demanda retórica de Cerdà cuando pedía "Rurizad lo urbano, urbanizad lo rural", se ha cumplido en el transcurso del siglo XX y hemos, efectivamente, urbanizado el campo, pero también es evidente que lo hemos hecho sin la política, sin políticas inspiradoras de urbanidad que hayan ido más allá de la mera urbanización del territorio.

Más allá de la celebración de la efeméride y de la reivindicación de la figura del ingeniero creador del Eixample, este Año Cerdà ha representado una oportunidad para someter a debate estas cuestiones. Un debate que, aunque debe comenzar por el propio Eixample, valorando su historia y relevancia urbana en el momento actual, tiene que concluir lejos de las fronteras definidas por la geometría de su cuadrícula, hasta hacer visibles los territorios de ma metrópoli donde el "gesto"



Cerdà se enfrenta a dos exigencias de similar importancia. Se trata de satisfacer, por una parte, las demandas de una economía pensada sobre todo como comercio, y por otra, los derechos de las personas, que merecen realizarse serenamente.

### Un sansimoniano para la Barcelona decimonónica

Texto Ramon Grau Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona

Parece que debería ser fácil comprender a Ildefons Cerdà. Sus acciones públicas concuerdan bastante bien con sus ideas. Y su pensamiento, expresado prolijamente pero con una claridad invariable, es de un racionalismo arquetípico. Cerdà se esforzó por captar y traducir el mundo exterior mediante una simplificación extrema. Cojamos un pasaje representativo:

"Todo bien considerado, la vida urbana se compone de dos principalísimos elementos que abarcan todas las funciones y todos los actos de esa vida. El hombre está, el hombre se mueve: he ahí todo. No hay, pues, más que estancia y movimiento. Y esos dos elementos tienen en la urbe, como no podían menos de tener, sus dos correspondientes medios o instrumentos para ejercitarse. Todos los actos de verdadera estancia se verifican en las capacidades finitas material o virtualmente ocupadas por la edificación; todos los actos concernientes a la locomoción se realizan en los espacios indefinidos que se llaman vías".<sup>1</sup>

Es evidente que el encuentro entre esa manera de razonar y el mundo exterior da lugar a complejidades y a resultados parciales que, si se quiere interpretar el robusto sistema cerdaniano como un todo sin fisuras, sorprenderán por paradójicos; por más que aparezcan como plausibles dentro de una argumentación concreta; por más que los admiradores modernos de Cerdà –en general, personas implicadas en la acción urbanizadora, con prioridades ajenas a la pura comprensión históricahayan quedado presos de la fuerza retórica de nuestro urbanista o no hayan querido ver en ella tensiones que llevan la marca de una manera de hacer y de un tiempo muy determinado.

Resulta significativo, por ejemplo, que, justo después de aquellas definiciones transparentes, la ciudad, centro de actividad principal de la industria moderna y punto focal de todo el movimiento de la civilización contemporánea, le parezca a Cerdà por un momento –porque no todo es cuantificable, no todo es reductible a la funcionalidad mercantil, y no faltan las tintas horacianas – como un amable receso:

"Es ni más ni menos que un gran apartadero de la vialidad universal, de suerte que la urbe, con todas sus masas de edificación y con todas sus vías, no es más que una estancia inmensa donde mora una gran colectividad humana, de la mismísima manera que la casa, con sus vías y departamentos, forma la estancia de la familia".<sup>2</sup>

Pero las contradicciones o inconsistencias –¿y qué pensamiento ambicioso no las contiene?– giran siempre en torno a ese único punto. Es la misma dualidad –la binaria es la más simple de las opciones clasificadoras– que recorre toda la obra de Cerdà, en diferentes escalas y con formas diversas: acción y descanso, espacios públicos y espacios privados, vías e intervías, calles y casas, y, dentro de éstas –como acabamos de leer–, pasillos y habitaciones. Cerdà se enfrenta con dos exigencias de similar importancia que no siempre se pueden relacionar armónicamente. Por una parte, se trata de satisfacer las demandas de una economía que está pensada, sobre todo, como comercio, como tráfico de objetos. Por otra, hay que dar satisfacción a los derechos de las personas, que merecen realizarse serenamente, como individuos y en su prolongación familiar.

La tensión entre estas dos exigencias principales –¿dónde queda el fenómeno fabril? – delimita y da sentido al diseño y al libro conocidos desde siempre: el plano de ensanche y reforma de Barcelona, aprobado por Real Orden de 7 de junio de 1859, y la Teoría general de la urbanización, publicada en 1867. Que la misma visión social haya sido expresada con lenguajes diferentes, es decir, en prosa, con planos y con estadísticas –el gran instrumento para analizar la realidad empírica – no deja lugar al equívoco con respecto a la filosofía urbanizadora de Ildefons Cerdà y su aportación concreta al desarrollo de Barcelona.

Los últimos treinta años del siglo XX han hecho aflorar algunos escritos más y otros planos de nuestro urbanista que permiten enriquecer la descripción de su pensamiento, ver otros campos en los que lo ha aplicado y seguir su peripecia; pero no alteran la imagen fundamental, sino más bien todo lo contrario: los nuevos materiales rescatados del olvido corroboran el perfil característico de la empresa personal de Cerdà, con indicaciones más claras sobre sus fuentes de inspiración, sobre sus filias y sus fobias.

A pesar de las novedades que Ildefons Cerdà extrae al aplicar conocimientos profesionales y capacidad de análisis social a la proyección de una ciudad que necesita crecer –resultados que ahora producen admiración, vista en perspectiva la evolución del urbanismo hasta nuestros días–, él es, filosóficamente hablando, un hombre de escuela: un discípulo más que un maestro. Cerdà no es tan solo un pensador. Mejor aún, no es, principalmente, un pensador, o no se presentaba como tal. Y, probablemente, de aquí surjan las dificultades para comprender su obra y su figura. Sin embargo, sus escritos manifiestan a menudo y con una rotundidad característica cuál era su actitud:

"En nuestro siglo esencialmente práctico, tras continuos escarmientos, acompañados de pérdidas considerables de tiempo y de dinero, después de escuchar [...] la esposición de un pensamiento que por su utilidad y ventajas nos halaga, nos apresuramos a pedir y ecsaminar la posibilidad inmediata de su aplicación y los medios y recursos con que para ello puede contarse. Si no trae estos ausiliares indispensables, lo rechazamos desde luego, y bien pronto queda relegado al olvido".<sup>3</sup>

Esta invocación al "siglo", al espíritu de su época, no es banal y no debería pasar desapercibida, porque una parte considerable de las confusiones existentes en relación con Cerdà y su obra deriva de una relativa desconexión entre el mundo actual y el clima cultural de hace ciento cincuenta años. La distancia queda, sin embargo, camuflada por la larga pervivencia de unas palabras llenas de connotaciones positivas: Razón, Progreso, Vanguardia, Ciencia, entre otras. Ahora bien, la erosión del tiempo se ha ejercido sobre estas palabras mágicas dentro de la Modernidad -¡otra noción mítica!- e, incluso cuando conservan una parte de su antiguo prestigio, han adquirido otros regustos. Se desconfía de la razón, se ha visto otra cara del progreso, el gesto rompedor de los artistas románticos se ha repetido hasta agotarlo en las últimas vanguardias, la ciencia actual deja muy atrás las ingenuas certidumbres de principios del siglo XIX y, aún más atrás, las doctrinas apriorísticas del siglo XVIII.

Por esa lejanía espiritual entre el mundo posterior a la Segunda Guerra Mundial y el anterior a la Primera, las lecturas modernas de Cerdà a menudo lo han vinculado demasiado alegremente con una de las formas clásicas del racionalismo: la Ilustración del siglo XVIII. Pero las frases que acabamos de presentar de nuestro ingeniero –que pertenecen, como otras similares, al conjunto de escritos redescubiertos a finales del siglo XX– nos lo muestran desencantado con la Ilustración y, en un sentido muy concreto, directamente opuesto al verbalismo de esa corriente, a la satisfacción puramente intelectual que ofrecen las exploraciones de los enciclopedistas y sus recetas optimistas para sacar al mundo de un supuesto marasmo y hacerlo avanzar hacia la luz definitiva.

Más aún, el rechazo a la falta de sentido práctico del racionalismo de la Ilustración y su irresponsabilidad histórica (Ildefons Cerdà comparte con su paisano y casi pariente Jaume Balmes la percepción de que el echar las campanas al vuelo típico de los enciclopedistas había atizado el fuego de una revolución descontrolada y, en definitiva, innecesaria y evitable) alcanza también al utopismo reavivado en el umbral del siglo XIX. Y quizá lo rechace con más énfasis todavía, porque a los

Para Cerdà la urbe es una estancia inmensa donde mora la colectividad humana, "de la misma manera que la casa forma la estancia de la familia". El ingeniero aspira a satisfacer a la vez los derechos de las personas y las demandas de una economía comercial. A la derecha, venta ambulante en la Rambla, en la primera década del siglo XX. En la portada del artículo, una imagen característica de la Barcelona antigua. la calle Arc de Sant Francesc, en 1908.



### "Para comprender a Cerdà hay que recuperar aquel espíritu de un capitalismo en expansión, lo bastante inteligente como para autocorregirse".

ojos de nuestro ingeniero, los utópicos decimonónicos repiten inútilmente y a destiempo el gesto intelectualista de sus predecesores y, en particular, de Rousseau:

"Hemos visto aparecer en nuestros tiempos algunas utopías brillantes, deslumbradoras, y realmente han brillado y deslumbrado, pero simplemente a la manera de un relámpago fugaz, y no han dejado en pos de sí rastro alguno".<sup>4</sup>

### Forma y proceso

Las analogías entre el modelo geométrico que Cerdà incorpora a su diseño para el Eixample de Barcelona y las ciudades ideales de los utopistas son tan evidentes como, a la postre, irrelevantes. Porque el núcleo de la propuesta para la capital de Cataluña no es el dibujo en sí, ni mucho menos el sudadísimo plano hipodámico, que era presentado ingenuamente por los utópicos como la imagen ordenada de una sociedad ideal futura, cuando, de hecho, había dado cuerpo a innumerables ciudades coloniales, desde Filadelfia y Buenos Aires hasta Turín, o la propia Barcino, remontándonos en el tiempo. Todo eso -lo supieran o no los maliciosamente denominados socialistas románticos- pertenecía al pasado, y nuestro urbanista era absolutamente consciente de ello; como Marx.

Si Cerdà no retrocedía frente a aquella distribución urbanística tan obvia no era tan sólo porque sabía enriquecer la cuadrícula con detalles innovadores como los chaflanes, tan útiles para los medios mecánicos de locomoción, o como las generosas proporciones entre casas y jardines, tan recomendables para la salud física y mental de la población, sino también, y en un plano más elemental, porque la homogeneidad del trazado del Eixample permitía limar las diferencias de posición de los propietarios de los solares favorecidos por el ensanchamiento de la ciudad, establecer unas reglas universales para la reparcelación y distribuir entre todos los interesados la carga de la imprescindible cesión gratuita de terrenos para construir las vías urbanas y los demás espacios públicos.

Por encima de la seducción eventual de una belleza matemática, atemporal, predomina en Cerdà la conciencia de las dificultades del proceso de cambio en un contexto histórico adverso a las grandes empresas colectivas; es el contexto derivado de la revolución liberal o burguesa, que había impuesto un gran respeto por el ejercicio del derecho a la propiedad particular y había dejado a los poderes públicos atados de pies y manos. A Cerdà le importa la forma final de la ciudad, su nueva configuración como sujeto social y económico, pero no la literalidad del dibujo, que sólo es una simple prefiguración de la misma (a pesar de que el dibujo seguía monopolizando la atención de los arquitectos aspirantes también, por aquel entonces, a hacerse con la competencia urbanizadora; y por esa fijación formalista perdieron la batalla):

"Lejos, muy lejos de poderse considerar el plano de reforma y ensanche de una población como una premisa de la cual haya de partirse para llevarla a cabo, el proyecto no debe mirarse más que como la construcción geométrica de la fórmula final a la cual se haya podido llegar después de serios y detenidos estudios sobre los inconvenientes que tienen las ciudades actuales y sobre el modo de remediarlos, teniendo en cuenta los derechos, las necesidades y los medios de que, para satisfacerlos, puede disponer nuestra civilización".<sup>5</sup>

Los enciclopedistas franceses de mediados del siglo XVIII habían pensado que la mera destrucción del Antiguo Régimen, considerado un conjunto de errores históricos y estructuras de poder deformadoras de la sociedad, permitiría que esta última, ya liberada de secuelas ancestrales, engendrara inmediatamente toda la perfección posible para la humanidad. Habían predicado el final de la historia. Su progreso era un resultado, un punto de llegada, no un tránsito que arrancará con los pies bien sentados en el mundo heredado y se encaminara a coyunturas siempre renovadas dialécticamente. La Revolución hizo que aquella esperanza en un cambio total e irreversible pasara por el cedazo de la crítica más inapelable; una vez superada la gran conmoción y realizados algunos cambios en materia jurídica, se veían reaparecer, adaptadas a la nueva situación, antiguas costumbres y viejas tendencias sociales, algunas de ellas reforzadas con la industrialización: la explotación del hombre por el hombre. Como se ha vuelto a constatar hacia finales del siglo XX, la historia continuaba, y el naciente XIX habría de ser bautizado precisamente como el Siglo de la historia. La mejora social podría ser lenta o rápida, podría ser acelerada por la acción consciente de la humanidad inteligente, pero, en cualquier caso, sería un proceso; y un proceso incierto, porque sería necesario contar con un cúmulo de resistencias.

### Sansimonismo: positivismo

De acuerdo con la sintética filosofía de la historia de Henri de Saint-Simon, la tarea de los intelectuales del siglo XVIII había sido la destrucción de una organización defectuosa, mientras que la del XIX tenía que ser la reconstrucción del orden social sobre bases más justas. Mientras que aquellos no necesitaban ningún pacto con una realidad empírica que querían desbaratar, los reconstructores postrevolucionarios deberían tenerla muy presente, conocerla a fondo para aprovechar sus energías y canalizarlas hacia el progreso auténtico. Es el espíritu del positivismo, es el espíritu de Cerdà.

Marx, que se reconocía heredero de Saint-Simon, lo alineó, a pesar de todo, con otros "socialistas románticos o utópicos". Y quizá por la gran influencia marxista en la historiografía de las ciencias sociales, el sansimonismo ha quedado confundido con otras propuestas y corrientes decididamente menores y





© Josep Gaspar / AFB

que eran -como indicaba Cerdà- flor de un día. Pero el alcance del pensamiento sansimoniano es mucho más amplio: además del socialismo y del positivismo, también forma parte de sus ramificaciones la tecnocracia. En consecuencia, son importantes tanto su carácter pragmático -como el de Marx: dejemos de interpretar el mundo, ha llegado la hora de cambiarlo-como su influencia en la transformación material del mundo (ferrocarriles transcontinentales, canales transoceánicos), ejercida desde la centralidad cultural y empresarial de la Francia de Luis Felipe y de Luis Napoleón.

Los divulgadores barceloneses de las corrientes de pensamiento que ofrecía el gran mercado parisino hacia 1840, como, por ejemplo, Joaquim Roca i Cornet, separaban el sansimonismo de los productos irremisiblemente revolucionarios y, por tanto, objeto de condena. Ildefons Cerdà puede haber obtenido de Roca i Cornet, o del propio Jaume Balmes, una buena formación sobre la doctrina de Saint-Simon y de sus discípulos. Sin duda, la tuvo que asimilar en la Escuela de Ingenieros de Madrid y dentro del cuerpo español de ingenieros, porque, en

esas esferas, la influencia francesa era abrumadora, y es conocida la importancia del magisterio del propio Saint-Simon en las enseñanzas politécnicas en la época napoleónica y la profesión de fe sansimoniana de muchos de los ingenieros más activos e influyentes durante las décadas centrales decimonónicas.

El biógrafo moderno de Cerdà, Fabià Estapé, gran conocedor del pensamiento económico y social decimonónico, sitúa a nuestro urbanista lejos de especuladores intelectuales como Charles Fourier, inventor de los falansterios, y lo vincula, en cambio, al sansimonismo, al que caracteriza como una versión muy concreta de lo que puede denominarse 'reformismo capitalista', el cual sólo por pereza puede llamarse 'socialismo utópico". 6 Entendamos, no obstante, que el sansimonismo busca más la reforma del individualismo liberal, proclive al minifundio económico, inhibidor de las grandes operaciones, que no la del capitalismo. Muy por el contrario, en la superación de los obstáculos individualistas a la concentración de poder económico, los sansimonianos buscan la posibilidad de las grandes obras -también el gran negocio- y, a la vez, la redención de la clase obrera. Socialismo y gran capitalismo son las dos caras de una misma moneda. Las vivencias del siglo XX han hecho rara o impensable esta asociación; las del siglo XXI quizás vuelven a acostumbrarnos a ella. Para comprender a Cerdà hay que recuperar aquel espíritu de un capitalismo en expansión, lo suficientemente inteligente como para autocorregirse y evitar así la oleada destructora de la revolución de los oprimidos.

### El caso de Barcelona y la teoría general

Ildefons Cerdà aplicó esa voluntad de redención universal a un objeto por el que sentía una especial estima: Barcelona. De ese vínculo tan intenso se deriva tanto el gran empleo de energías en el análisis del caso concreto como la invención de una teoría general, una ciencia de la urbanización. Vemos crecer el conocimiento positivo sobre Barcelona desde el anteproyecto de 1855 hasta el proyecto de 1859, y, más espectacularmente, entre éste y la Teoría general de la urbanización de 1867, aunque esta obra trata de adoptar un tono de universalidad y pretende reducir Barcelona a la condición simple de primer ejemplo de aplicación de los flamantes conocimientos científicos, cuyas estadísticas ofrece Cerdà exempli gratia. Los cantos de las sirenas españolas, que a comienzos de la década de 1860 prometían convertir las ideas de Cerdà en ley de aplicación a todas las ciudades del país, tienen mucho que ver con la adopción de ese tono generalista. Más adelante, a las puertas de la muerte, nuestro ingeniero revelará su secreto con frases descarnadas:

"No me he contentado con resolver casuísticamente las cuestiones, como vulgarmente se hace y es lo más cómodo, sino que allí donde ha hecho falta una teoría a la cual subordinar el asunto de que se trataba, la he inventado, las más de las veces, por no decir siempre, con el más ímprobo trabajo".<sup>7</sup>

Sin duda, la teorización, es decir, el traslado de las cuestiones desde el ámbito en el que se presentan llenas de connotaciones concretas hacia otra esfera donde son separadas de ese "ruido" ambiental y donde es posible verlas con claridad, es un procedimiento científico. Pero no olvidemos que la base empírica de las inducciones cerdanianas es únicamente el caso de Barcelona. La elevación o –si se quiere decir sin la connotación positiva de esta palabra– la reducción de los problemas a los términos de la máxima abstracción posible es funcional con



© Josep Domínguez / AFB

Sobre estas líneas la calle Mallorca el año 1932. En la página anterior, arriba el inicio de la calle Balmes con el trazado en superficie del tren de Sarrià, en un Eixample todavía en construcción, durante los años 80 del siglo XIX, y vista aérea del Eixample en 1925.

respecto a lo que es clave en la personalidad de Ildefons Cerdà –la firme voluntad de incidir en el progreso social a través de la transformación de las estructuras territoriales– y es, también, una estrategia para conseguir la autoridad incontrastable sin la cual la consecución de este beneficio sería inalcanzable.

Como confiesa el propio Cerdà, lo que legitima el esfuerzo de teorizar y lo que orienta sus resultados es la perspectiva de la acción concreta. A eso se le llama pragmatismo. El diccionario del Institut d'Estudis Catalans, en su edición de 2007, nos informa de que el pragmatismo es una "doctrina filosófica según la cual la función esencial de la inteligencia no es conocer las cosas, sino posibilitar nuestra acción sobre ellas". El definidor de la corriente, el filósofo norteamericano William James, situaba el origen de la denominación alrededor del año 1898, unos veinte años después de la muerte de Ildefons Cerdà. Está claro que James, en 1906, añadió a su compendio doctrinal Pragmatism un subtítulo expresivo: A New Name for Some Old Ways of Thinking. El nombre era nuevo, pero las formas de pensar que comprendía tienen fuentes más antiguas. El utilitarismo británico y el positivismo francés, hijo de Saint-Simon, eran su clara manifestación en el umbral del siglo XIX. Ildefons Cerdà lo traduce de forma excelente a escala catalana y española y, más concretamente, al servicio del relanzamiento histórico de su ciudad, tan polémica con respecto a la España oficial.

La actitud ambivalente de Cerdà con respecto a su invención teórica –¿es función exclusiva del caso de Barcelona?, ¿puede alcanzar aplicación general?– no es en absoluto extraña en el contexto del sansimonismo. En 1841, uno de los más notables ingenieros de esta filiación, Jean Reynaud, nos hablaba al respecto en términos que seguramente Cerdà subscribiría (o subscribía):

"La utilidad de una teoría general, incluso si esta teoría no tuviese que servir para ninguna realización positiva, no es dudosa; aunque de ella no se derivase otro efecto que el de hacer sentir con mayor claridad a las ciudades cuán imperfecta es su ordenación y qué fácil les sería poner remedio a los vicios esenciales que sufren, a menudo con medios poco cuantiosos. Este servicio merecería un cierto reconocimiento. Alguna vez he pensado que sería un buen objeto de estudio para los arquitectos proponerse no -como lo hizo Ammanati- la concepción de una ciudad puramente imaginaria, sino la de una ciudad nueva que tendría que sustituir, de acuerdo con las reglas del arte, alguna de las ciudades existentes, partiendo de su propio grado de bienestar y de las mismas necesidades generales. Y este estudio, tan variado en su universalidad, podría incluso ser susceptible de proporcionar para cada ciudad soluciones diversas, mediante la cláusula de conservar en ella, de las antiguas construcciones, todo lo que la ciudad nueva pudiese asimilar sin demasiados inconvenientes".8 🚳

### Notas

- 1 Ildefons Cerdà, Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, Madrid, Imprenta Española, 1867, pág. 595.
- 2 Ildefons Cerdà, Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, Madrid, Imprenta Española, 1867, pág. 596.
- 3 Ildefons Cerdà, Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid, 1861, edición dentro del volumen Cerdá y Madrid, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas / Ayuntamiento de Madrid, 1991, pág. 185.
- 4 Cerdà, Teoría de la viabilidad urbana..., pág. 185.
- 5 Ildefons Cerdà, Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona, 1859, edición dentro del volumen Cerdá y Barcelona, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas / Ayuntamiento de Barcelona, 1991, pág. 116.
- 6 Fabià Estapé, "En torno a la ideología de Ildefonso Cerdà", dentro de DA, Cerdá y su influjo en los ensanches de poblaciones, Madrid, Ministerio de Fomento, 2004, pág. 16.
- 7 Ildefons Cerdà, Despojo. Reclamación contra el despojo que por la Ley de Ensanches se ha hecho de mi Plan Económico, y consulta, manuscrito sin fecha editado dentro del volumen Cerdá y Madrid..., pág. 312.
- 8 Jean Reynaud, "Villes", dins Encyclopédie nouvelle, 1841, vol. VIII, pág. 683.

Cerdà no ignora la tradición local; la evalúa críticamente, toma una parte y otra la rechaza. La voluntad de impulsar una nueva manera de hacer no excluye aprender y aprovecharse de la experiencia adquirida en una ciudad en proceso acelerado de cambio.

## Cerdà y la tradición urbanística local

Texto **Marina López** Historiadora y comisaria de la exposición "Cerdà i Barcelona: la primera metròpoli, 1853-1897", del MUHBA

En 1860, Cerdà, en su *Pensamiento económico*, presenta la alternativa entre ensanchar o abrir una calle en terrenos no urbanizados y reformar o abrir una calle a través del tejido urbano, e invoca las enseñanzas que pueden aportar las normas consuetudinarias y las prácticas de los gestores de la ciudad.

De esta fuente procede, como declara expresamente, el procedimiento que propone seguir en el caso del Eixample: la cesión gratuita de los terrenos para los viales y la asunción de las cargas de urbanización por parte de los propietarios confrontantes. A continuación, expone la historia de la utilización de este sistema en la construcción de la ciudad de Barcelona desde las últimas décadas del siglo XVIII hasta el presente en el que él escribe. Como dice enseguida, no es un procedimiento peculiar de ciudad. Pero, por el detalle de las referencias realizadas en este y en otros escritos, es una manera de hacer que Cerdà ha conocido en Barcelona por su condición de vecino de la ciudad, de antiguo concejal y de observador interesado de la dinámica urbana.

En cambio, Cerdà no encuentra una solución satisfactoria para la reforma en esta práctica consuetudinaria o, más precisamente, en los cambios recientemente introducidos en la materia al abrir el eje transversal (Ferran-Jaume I-Princesa). La reforma de la calle Argenteria en 1782 es un buen ejemplo de la práctica tradicional antes de los cambios. El Ayuntamiento afrontaba por primera vez la realineación del trazado entero de una calle principal que no se podía realizar de otro modo por ser una vía con voladizos continuos a ambos lados. El método utilizado fue la compensación recíproca entre los vecinos que, en un lado, perdían espacio de casa y, en el otro, ocupaban espacio público; así se evitaban las indemnizaciones que, falto de recursos, el consistorio no podía presupuestar. Era una solución sencilla y adecuada a los objetivos de aquella reforma modesta: realinear la calle para regularizar el ancho en todo el largo de la vía, sin pretender imponer ni la línea recta ni un ensanchamiento significativo.

En 1826, al abrir los primeros tramos del eje transversal, no se habló de compensaciones ni de indemnizaciones. Los historiadores explican que el silencio se debía al hecho de que era una decisión militar servida por procedimientos expeditivos. Hay que decir que los militares no siempre trabajaron de este modo. Pero la novedad de este momento es que las protestas de los afectados tuvieron un cierto éxito y se desviaron algunos fondos municipales para indemnizarlos parcialmente. Otros hechos confirman que las ideas liberales ya estaban bastante difundidas y el cambio de ciclo político se adivinaba próximo. Desde 1828 hubo en Barcelona intentos repetidos de reconocer el derecho a ser indemnizados de los propietarios expropiados y de formular algún tipo de reglas al respecto en sede judicial. Son un precedente próximo de la primera ley española de expropiación forzosa de 17 de julio de 1836.

Los episodios anteriores ayudan a comprender los cambios recientes en la práctica tradicional que Cerdà menciona. En 1852, el proyecto municipal de acabar el eje transversal y abrir la calle Princesa incluyó dos novedades: el recurso al crédito para financiar una obra más ambiciosa que la de la calle Argenteria y el compromiso solemne de pagar las indemnizaciones correspondientes en una época en que el régimen liberal se había consolidado y la ley de 1836 era prescriptiva. Al tener que aplicarla, los gestores barceloneses de la obra tuvieron muy presente la ley francesa de 16 de septiembre de 1807 de desecamiento de los pantanos y, concretamente, los artículos que extendían la expropiación por razón de utilidad pública a las obras urbanas y establecían un procedimiento de fijación de las indemnizaciones; el precio de tasación tenía que ser la diferencia entre los perjuicios causados por la expropiación y los beneficios derivados de la operación urbanística. Cerdà conocía y aprobaba un principio que consideraba justo, pero hacía un balance negativo de los resultados obtenidos. Y no solo él. La reforma de la ley de expropiación forzosa, considerada lesiva para los intereses de la Administración, fue un tema recurrente en la documentación municipal y se convirtió en una propuesta formal elevada al Gobierno en mayo de 1859, que la rechazó enseguida por una razón formal: tan solo el Parlamento español era competente en materia de legislación.



©Frederic Ballell / AFB

La plaza del Àngel y la calle Argenteria en 1917. La reforma aplicada por el Ayuntamiento a esta calle a finales del siglo XVIII, para realinearla, se basó en la compensación mutua entre los vecinos, una solución que ya no se intentó cuando se abrió el eje transversal medio siglo después.

El Ayuntamiento y la Junta Consultiva -instancia representativa de la comunidad urbana- que lo convoyaba en aquellos días y apoyaba la reforma de la ley, aducían el ejemplo de las reglas dictadas en 1857 para la reforma de la Puerta del Sol, el primer intento de introducir los principios del famoso decreto de 16 de marzo de 1852 relativo a las calles de París en la legislación española. El decreto francés añadía a la expropiación de los terrenos necesarios para abrir la calle, hasta entonces la única posible, la autorización genérica de la expropiación de la totalidad de los edificios confrontantes por razones de salud pública. Madrid y las instituciones barcelonesas intentaban delimitar el alcance de esta última y proponían definir las dimensiones del solar mínimo edificable según las recomendaciones higienistas. El procedimiento previsto para la reforma interior en el plan económico de Cerdà, la expropiación de franjas laterales, era otra tentativa en el mismo sentido. El hecho de que el Ayuntamiento hablara de reforma de una ley vigente y Cerdà enfatizase los elementos innovadores de su propuesta, no invalida la coincidencia en el diagnóstico del problema (la ley de 1836 no sirve) y en el origen de la solución prevista (el decreto de Napoleón III). No obstante, había una diferencia importante que separaría a Cerdà del resto: la idea de confiar la ejecución de la obra a una empresa capitalista y marginar a la administración municipal.

Hay que decir que en 1859, y en los años inmediatamente posteriores, que sepamos, ni el Ayuntamiento, ni sus asesores, ni Cerdà se hicieron eco de una modificación importante en la aplicación del decreto de 1852. Como fruto de una sentencia favorable a las reclamaciones de los propietarios parisinos, en 1858, el Consejo de Estado francés les reconoció el derecho de oponerse a la expropiación decretada por el Ejecutivo. En este caso, aquella tenía que ser revalidada por una disposición particular para cada caso del propio Consejo. El nuevo procedimiento, que alargó el trámite y dio a los propietarios la posibilidad de bloquear las obras, no detuvo las expropiaciones, pero las encareció y agravó el endeudamiento del Estado francés.

En julio de 1861, el Gobierno español abría la posibilidad de una ley general de urbanismo a la altura de su tiempo con la presentación del Proyecto Posada Herrera, que en materia de reforma interior suponía la sustitución de la ley de 1836. Es sabido que los propietarios del interior se opusieron de forma feroz al plan económico de Cerdà desde el momento en que lo conocieron a mediados de 1860. Su manifiesto del 8 de enero de 1862, presentado en el momento de la discusión del Proyecto Posada Herrera en el Senado, lo descalificaba sólo por su vinculación con las propuestas de Cerdà. Era una interpretación fiel al espíritu de la ley, pero



©Joan Vidal i Ventosa / AFB

"Las tesis higienistas se difunden por la degradación de las viviendas, y las ventajas de la zonificación, por los problemas derivados de la multiplicación de las fábricas".

no a la letra. Los artículos 11 y 12 del proyecto, los relativos a la expropiación forzosa debido a utilidad pública, reproducían la norma dictada para la Puerta del Sol y recogida en la propuesta del consistorio barcelonés. Los propietarios, en cambio, los presentaban como "adopción implícita" de la base 2ª del plan económico del ingeniero: "Expropiación de dos zonas laterales de 20 a 30 metros de anchura cada una a más de la expropiable para vía pública en el interior de la ciudad". En una especie de apéndice documental, al final del escrito, se insertaba una traducción castellana del decreto francés de 16 de marzo de 1852 y, lo que resulta aún más ilustrativo de las intenciones de los firmantes, el decreto de 2 de diciembre de 1858 del Consejo de Estado.

En julio de 1862, el Gobierno español retiró el proyecto de ley; la decisión fue vista en Barcelona como la renuncia definitiva a una ley parlamentaria reguladora de la urbanización del Eixample y de la reforma de la ciudad. La falta de la ley no impidió el lanzamiento del Eixample. La reforma, en cambio, no prosperó.

La actitud de Cerdà ante la tradición urbanística local es razonable. No la ignora; la evalúa críticamente, toma una parte de ella y otra la rechaza. La descalificación negativa de la ciudad construida y la voluntad de poner los cimientos de una nueva manera de hacer ciudad no excluyen aprender y aprovecharse de la experiencia adquirida en una Barcelona que, impelida a un proceso acelerado de transformación, sufre los problemas que ello conlleva, sigue y admira las innovaciones surgidas fuera y acumula frustraciones por no poder aplicarlas en el lugar. En este contexto se gesta su obra.

No es una tesis nueva, pero recordemos algunos hitos y establezcamos un hilo argumental.

En 1771 un decreto del capitán general obligó a pedir el permiso municipal para hacer obras en la ciudad: es la ocasión para fijar la alineación de las casas y dictar unas ordenanzas figurativas mínimas; unas multas relativamente elevadas para los contraventores completan el sistema. No hay nada nuevo en este montaje, pero esta vez la institución arraiga y crece; el maestro de obras recoge y ordena la información;



©J.E. Puig / AFB

En esta página y en la anterior, dos momentos de la gran transformación de Barcelona: la Rambla de Catalunya en la década de los 80 del siglo XIX, en plena explosión del Plan de Ensanche, y la apertura de la Via Laietana a través de la ciudad vieja, en 1908.

para conectar al técnico con el ejecutivo municipal se crea una comisión de concejales especializada. Esta Junta de Obrería, la primera materialización de las oficinas municipales de urbanismo, es la responsable de la reforma de la calle Argenteria.

### La cuestión social del siglo XVIII

La expansión dieciochesca, coetánea de la creación del registro de obrería, alcanza los máximos a partir de 1785. Entonces la conciencia de los cambios alimenta el debate sobre la ciudad. Como en la capital francesa, la reforma urbana es la "cuestión social" de la época y el debate convoca todos los puntos de vista. En Barcelona, las tesis higienistas se difunden por la degradación de las viviendas, y las ventajas de la zonificación, por los problemas derivados de la multiplicación de las fábricas. La tesis de la coerción de las murallas como causa directa de la aglomeración y de la obsolescencia del espacio urbano se enuncia a finales del siglo XVIII. Muy pronto, el programa urbanístico y el antimilitarismo exacerbado pasan a ser un componente esencial de la versión barcelonesa de la revolución liberal.

La crisis bélica europea y española impone un paréntesis que, en el campo económico y político, se alarga hasta el decenio de los años treinta. Pero en 1817, la obrería municipal plantea la necesidad de un plano general de alineaciones de la ciudad y discute la manera de hacerlo. Las ordenanzas parisinas de 1783-1784 habían promovido a la vez la idea de plan general y creado el instrumento legal: la aprobación del plano por la superioridad convertía las alineaciones consignadas en obligatorias para la propiedad y abría el paso a la acción de los agentes públicos.

Era un salto cualitativo evidente y fue una referencia constante para Barcelona en la primera mitad del siglo XIX. Pero las formas adoptadas –una suma de planos de alineaciones por calles, de mejoras modestas y puntuales y la subordinación a los intereses mezquinos de la propiedad– marcan las distancias entre la capital de un Estado y una ciudad emprendedora. En la antigua ciudad condal nunca hubo un plano global de alineaciones aprobado con las prescripciones tradicionales en Francia que el régimen liberal había actualizado. Sólo por ello, la aprobación del plano de 1859 tiene una trascendencia histórica que no anularía el desencanto posterior. El consistorio de una ciudad no capital, por lo tanto, no pudo contar ni con la colaboración técnica y financiera de la Administración estatal, ni con la promulgación de la legislación requerida para la modernización de la ciudad.

Sin embargo, no se ahorraron esfuerzos para establecer una cierta complicidad con Madrid y para influir también en materia urbanística sobre el Gobierno central. Después del momento dulce del Bienio, la recuperación de 1859 se presenta para las dos partes, sin duda, como la gran oportunidad. En Barcelona, el mismo impulso animó la propuesta de reforma de la ley de expropiación de 1836 suscrita por la autoridad municipal y la ambición cerdaniana de convertir los preceptos del plan económico del ensanche y la reforma de su ciudad en una ley estatal. Al no triunfar, las normas consuetudinarias, conocidas y aceptadas por todos los agentes urbanos, incluidos los propietarios, fueron suficientes para poner en marcha el ensanche; no sin problemas, naturalmente, y un tipo de ensanche determinado.

Cerdà ha marcado decisivamente el desarrollo de Barcelona, pero se debe evitar considerar el Eixample como una obra de autor. Su actitud fue contraria al urbanismo de autor propio de los arquitectos, y entendió su proyecto como un modelo ideal.

## La ciudad del XIX y el pensamiento moderno

Texto Manuel Guàrdia Bassols E.T.S. Arquitectura del Vallès - UPC

Cerdà concibió su plan como un instrumento que debía permitir abordar sistemáticamente principios operativos de carácter jurídico y económico, con capacidad para adaptarse a las diferentes realidades. Trataba de evitar las aproximaciones casuísticas que respondían a los problemas con soluciones de tipo particular y adoptaba una aproximación netamente "antiesteticista".

La aprobación del proyecto fue parcial, ya que ni desapareció la Ciutadella ni fue posible unificar la gestión al mantenerse las divisiones municipales y, ya desde los primeros pasos del Eixample, fueron necesarias algunas adaptaciones. Las propias intervenciones de Cerdà, como facultativo asesor del Estado entre 1860 y 1865, ponen de manifiesto que no tuvo ningún inconveniente en modificar su proyecto, adaptarlo y mejorarlo, siempre que no se alterase la estructura general. Su planteamiento sistemático, con previsiones casi abstractas en términos de circulación, de trazado, y con frecuencia esquemático o ambiguo en la definición de los detalles, configuró un cuadro comprensivo, considerablemente flexible, capaz de adaptarse a un desarrollo histórico difícil de prever y capaz de absorber modificaciones notablemente críticas con el proyecto. Estableció, en definitiva, las bases del campo y de las reglas de juego del urbanismo barcelonés.

Ésta es, de hecho, la lectura que se le dará en la ciudad: "El proyecto Cerdà fue establecido y empezó a desarrollarse, pero no prefijó ni prefija el que dicho plano estuviera exento de tener que sufrir grandes reformas a medida que adelantan las épocas, en las cuales los adelantos de ornato y de vida interior y política de los pueblos exigen modificaciones perentorias que forzosamente imponen" (La Vanguardia, 25 de enero de 1887).

Esta clase de comentarios no nos sorprenden si recordamos que la aprobación gubernativa del proyecto Cerdà no fue bien recibida en Barcelona. En todo el debate, en las bases, las propuestas y los proyectos inspirados por las instancias locales, la idea de modernización de la ciudad que se

perfilaba era muy diferente de la que proponía el proyecto de Cerdà. De entrada, privilegiaban el área entre Barcelona y Gràcia, vertebrada por el ya existente Passeig de Gràcia. Una nueva área central propia de una capital moderna, en donde debían concentrarse las intervenciones de ornato y las residencias más privilegiadas. La imposición del proyecto Cerdà no suponía, como es lógico, la renuncia a esas aspiraciones. De manera que el proyecto no resultó únicamente erosionado por la resistencia de los intereses privados, sino que fue objeto de una activa y continuada reinterpretación impulsada por los núcleos dirigentes.

A pesar de constituir un marco urbanístico muy contestado hasta bien entrado el siglo XX, determinó profunda y visiblemente la forma de la ciudad y, a través de su influencia en la definición de un marco legislativo, condicionó de forma muy decisiva las prácticas urbanísticas en Barcelona y en las grandes ciudades españolas hasta prácticamente 1956.

### Un arranque difícil, 1859-1870

Los diez años siguientes a la aprobación del proyecto de ensanche no fueron de rápida construcción, sino de lenta superación de obstáculos, de resistencias, de tanteos y de revisiones. A la novedad de los retos, a la falta de un marco legislativo apropiado y a las limitaciones económicas, se sumaba la persistencia de los límites municipales que fragmentaban la unidad del proyecto. La propia permanencia de la Ciutadella hipotecaba un sector clave del proyecto previsto por Cerdà, de manera que el esfuerzo se concentró en la zona más inmediata al casco antiguo y en la derecha del Eixample que, desde los debates previos a la aprobación, siempre se había visto como el ensanche natural de la ciudad.

Desde el Ayuntamiento se trataron de impulsar algunas modificaciones para introducir propuestas que ya estaban presentes en las bases del concurso de ensanche. Por ejemplo, aprovechando la titularidad pública del espacio ocupado por las murallas y los glacis, se propuso abrir amplios bulevares como cinturón higiénico. Iniciativa abandonada





©Antoni Esplugas / AFB

La plaza de la
Universitat durante
los años de
preparación de la
Exposición
Universal de 1888,
cuando se hizo
evidente que los
aspectos más
visibles y celebrados
de la modernidad
eran bien diferentes
de los que
preocupaban a
Cerdà.

por la falta de colaboración gubernamental, que propició una rápida privatización de los solares. La aparición de sociedades inmobiliarias con gran capacidad financiera contribuyó a un primer impulso constructivo en el Eixample entre 1861 y 1863. Pero el contexto era de crisis económica y ésta llegó a su punto más dramático en la primavera de 1866 con la quiebra de todas las compañías ferroviarias catalanas y el desplome del mercado bursátil barcelonés que arrastró a las nuevas sociedades inmobiliarias. Fue una crisis que dejó una profunda huella en la curva de construcción en Barcelona, y marcó un antes y un después en la psicología colectiva.

En su conjunto, esos diez años fueron de escaso crecimiento del Eixample, si se comparan con el periodo posterior. A las dificultades económicas se añadían las derivadas de la falta de instrumentos operativos que permitieran resolver los problemas técnicos y económicos y llevar a cabo el proyecto. Las limitaciones de la ley de expropiación de 1836 hicieron imposible acometer la reforma interior, que era una parte substancial del proyecto, y no permitieron garantizar en el área de ensanche la reserva de suelo necesaria para los equipamientos previstos por Cerdà. El marco legislativo tampoco facilitaba la compensación de cargas y beneficios entre los propieta-

rios, otro obstáculo importante para el efectivo encauzamiento de la acción privada. La Ley de Ensanche de Poblaciones, de 29 de junio de 1864, ya se aprobó en un contexto adverso y, si bien es verdad que ofreció nuevas herramientas, no facilitó los necesarios mecanismos expropiatorios. Así pues, no tuvo en cuenta la cuestión de las reformas interiores, bloqueando la posibilidad de una efectiva renovación de las "ciudades reales" y, como alternativa, potenció la construcción de los ensanches entendidos como un paliativo al problema de la vivienda, que era apremiante en todas las grandes capitales españolas. Con ese marco legislativo era inevitable la progresiva erosión de los espacios y equipamientos públicos previstos por Cerdà, especialmente los parques.

La solución que se dio al solar de la Ciutadella es un buen exponente de la reinterpretación activa por parte de las autoridades municipales del proyecto aprobado de Cerdà.

Los argumentos que se esgrimían durante los primeros años para recuperar los terrenos de la Ciutadella se basaban en su localización estratégica de cara a la expansión del barrio portuario, mercantil e industrial de la ciudad. Pero, cuando la Revolución de Septiembre de 1868 permitió su restitución a la ciudad, las expectativas habían cambiado signi-







ficativamente y no se advierte ninguna oposición a que sean dedicados a construir un gran parque. El proyecto de Fontserè afectaba a aspectos substanciales del proyecto Cerdà. Si Cerdà entendía la ciudad como una plataforma de intercambio entre las rutas terrestres y marítimas, Fontserè renunciaba al espacio más estratégico y bloqueaba la conexión de la vía Meridiana con el puerto. El proyecto en sí respondía menos a la imagen de una ciudad industrial o a la lógica de funcionamiento que defendía Cerdà y aspiraba a configurar el parque como espacio de sociabilidad, expresión de valores cívicos y de representación de las elites urbanas, un espacio que "remataba" y monumentalizaba la ciudad más central y accesible.

### La explosión del Eixample (1870-1885)

A pesar de las condiciones económicas cambiantes, el periodo que se abre con la devolución del solar de la Ciutadella y finaliza en 1885, cuando se decide celebrar la Exposición Universal, fue sin duda decisivo en la formación del Eixample y en la modernización de la ciudad. Un largo ciclo de auge económico y de masiva construcción que, entre otras cosas, completó la parte más valiosa del Eixample, entre el Passeig de Gràcia y el paseo de Sant Joan, consolidó el área económicamente más modesta, entre los nuevos edificios de la Universidad y del mercado de Sant Antoni, e hizo aparecer de la nada el barrio del Poble Sec. Si el crecimiento en el término municipal fue considerable —la población aumentó un 50%—, el del conjunto de los municipios del Plan lo fue todavía más —creció casi un 75%. Probablemente, la Oda a Barcelona de Verdaguer, de 1883, sea la expresión más exaltada y perfecta de la sorpresa causada por la repentina, casi explosiva, expansión de la ciudad.

Todo ese crecimiento esencialmente residencial gravitaba en definitiva sobre el casco antiguo, en donde se concentraba toda la actividad. En línea con lo que se estaba realizando en otras ciudades europeas, Àngel Josep Baixeras proyectó e impulsó una reforma interior que incorporaba las vías previstas por Cerdà a una propuesta mucho más ambiciosa. Persiguió un cambio del marco legislativo y, en el año 1879, el tema de la reforma de grandes poblaciones fue incorporado a la nueva ley de expropiación forzosa. Ese mismo año, el Ayuntamiento de Barcelona puso en marcha el proceso administrativo correspondiente. A pesar de las expectativas que generó, el desproporcionado alcance de las intervenciones que exigía, la resistencia de los afectados y la falta de recursos llevaron la reforma a un callejón sin salida.

El Ayuntamiento, muy consciente de las limitaciones que le impedían acometer las iniciativas más urgentes de la ciudad consolidada, e incapaz de dotar al Eixample de la red de espacios públicos y equipamientos previstos por Cerdà, se dedicó a eliminar los obstáculos y constricciones que limitaban la acción privada y se concentró en un conjunto muy concreto de intervenciones en las zonas que bordeaban el casco antiguo donde las necesidades de expropiación eran mínimas: muelle de la muralla, paseo Colom, solar de la ex Ciutadella, paseo de Sant Joan, apertura de las conexiones entre el casco antiguo y el Eixample, como las calles Ludovico Pío, Bilbao y Portal de l'Àngel... Entre estas iniciativas destaca la preocupación por transformar la plaza

"El proyecto de Cerdà no solo quedó erosionado por la resistencia de los intereses privados, sino que fue objeto de una continuada reinterpretación impulsada por los núcleos dirigentes".

En la página anterior, de arriba abajo: el Passeig de Gràcia en los años 1870-1879, el paseo de Colom una década más tarde. y la plaza de Catalunya –un espacio no previsto en el Plan de Ensanche de Cerdà- en 1890. Este periodo fue decisivo en la formación del Eixample y en la modernización de la ciudad.

Catalunya en el centro de una auténtica "capital moderna", que caracterizará todo el periodo.

Al margen de la construcción residencial privada, las inversiones en infraestructuras fueron decisivas, entre ellas, las destinadas al definitivo acometimiento de las obras del puerto y a la reordenación de los enlaces ferroviarios, que se llevaron a cabo en 1882. El trazado de los enlaces mostraba la voluntad de orientar el crecimiento del Eixample al establecimiento de una barrera definitiva a la expansión hacia levante, mientras el paso deprimido por la calle Aragó hacía permeable esta vía para no obstaculizar el crecimiento del Eixample hacia Gràcia. Al mismo tiempo, la revolución técnica de los sistemas de distribución de agua, gas, electricidad, teléfono y, sobre todo, transporte provocó una redefinición del espacio urbano. El examen de las diferentes redes técnicas muestra el empuje decisivo de ese periodo. El caso más ejemplar es el de los tranvías, cuyo primer ciclo de construcción se despliega entre 1872 y 1884 y configura una red básica que sirve intensivamente al sector central del Eixample. Entre 1867 y 1882 se forman las primeras compañías de suministro de agua corriente; en 1870 se realiza la gran conducción de aguas de la cuenca de Dosrius, y en 1882 se crea, por absorción, la Sociedad General de Aguas de Barcelona, que unifica los diferentes caudales de agua. Al tratarse de servicios públicos, con un relativo control municipal, pero de sociedades privadas con tecnología "punta" que obedecían a lógicas empresariales, se orientaban por criterios de solvencia de los usuarios, de manera que fueron reforzando la calificación de las áreas urbanas más privilegiadas. La Rambla, las principales vías que rodeaban Ciutat Vella, la plaza Catalunya y la derecha del Eixample fueron las áreas mejor abastecidas: las nuevas redes técnicas remarcaban la nueva vertebración de la metrópoli.

### La experiencia de la metrópoli

Durante esos años, la formación del Eixample sigue las líneas trazadas por Cerdà, pero la experiencia se aleja bastante de lo que él y los de su generación habían podido imaginar. El Eixample, como el ferrocarril o el barco de vapor, habían dejado de ser promesas de un futuro anunciado para formar parte de una experiencia urbana saturada de novedades en la que confluyen la acumulación de innovaciones técnicas, nuevas manifestaciones de ocio y nuevas formas de consumo.

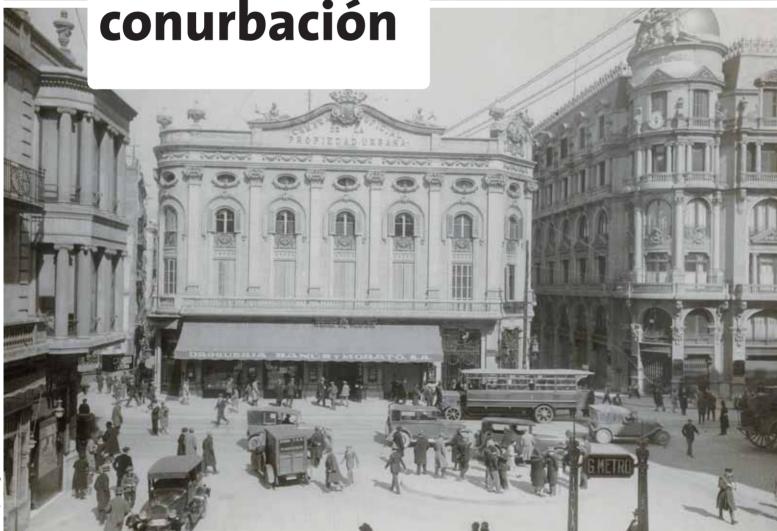
El telégrafo, los periódicos, las revistas ilustradas, el culto creciente a las novedades contribuyen al fenómeno esencialmente cosmopolita de la modernidad. No deja de ser significativo que en 1878, cuando finalmente se realiza el enlace de

ferrocarril Portbou-Cervera, Barcelona sólo está a un día de París. Pero el momento crucial de condensación e impulso vendrá determinado por la preparación y celebración de la Exposición Universal de 1888. Ése es el momento en que resulta más evidente que los aspectos más visibles y más celebrados de la modernidad son bastante diferentes de los que preocupaban a Cerdà. El puerto y las estaciones de trenes son ahora simples cuestiones técnicas; resultan más ostensibles los tranvías, los nuevos hoteles, los grandes almacenes, los escaparates, los anuncios, el mobiliario urbano, la iluminación eléctrica, los trabajos de marquetería o la visibilidad de una moda cambiante. Son aspectos que equiparan Barcelona a las grandes capitales modernas y califican su paisaje urbano. La plaza Catalunya, que Cerdà no había previsto y que debe ser el nuevo centro moderno de la ciudad, tiene que contener "[...] unos edificios que además de permitir la circulación libre en todos los conceptos, puedan destinarse a tiendas, almacenes, cafés y restaurantes [...]."

Frente a esas perspectivas, el aspecto del Eixample no parece por aquel entonces en absoluto apropiado: "Sólo se ven manzanas más o menos regulares en su capacidad, pero en la forma vienen a ser casi simétricas. Todos los cruces puntos visuales se ven iguales, cansancio, hastío. Eso no pasa en las grandes ciudades donde la visual estratégica y perspectiva artística se estudia con tanto esmero para evitar dicho defecto" (La Vanguardia, 9 de febrero de 1887). Se propone "la reforma de ornamentación y visualidad, puesto que es indudable que la monotonía enorme, que se encuentra al cruzar las calles de la nueva Barcelona, abruman en el vacío, pues la monotonía es uno de los defectos principales que se trata de corregir" (La Vanguardia, 25 de enero de 1887). Años después, Puig i Cadafalch, en sus propuestas para la Barcelona dels anys a venir (Barcelona de los años venideros), lo declaraba "uno de los horrores más grandes de mundo" y lo compara con las galerías de nichos de los cementerios.

En la actualidad, los edificios modernistas parecen consustanciales al paisaje del Eixample, pero, de hecho, son la respuesta a esas valoraciones: auténticos manifiestos en contra de Cerdà de una generación que lo apreciaba muy poco. Son también una de las pruebas más ostensibles de la capacidad de adaptación de un marco urbanístico determinante que hoy sigue estructurando el núcleo de nuestra metrópoli.





Con su apuesta por un ensanche ilimitado, el Plan Cerdà se constituyó como pauta que permitía avanzar en la creación de una metrópolis más circulable, higiénica e igualadora y en la formación de una capital moderna.

### Los tres ciclos metropolitanos de Barcelona, 1859-2009

Texto Joan Roca i Albert Director del Museu d'Història de Barcelona

Contar o no con una esfera de decisión política adecuada a su espacio metropolitano parece una cuestión cada vez más relevante al abordar el potencial de las grandes ciudades, en un momento de cambios intensos de alcance mundial. Dilucidar la escala adecuada suele ser el primer escollo al plantear el tema: a menudo se produce una confusión entre la realidad de una amplia región urbana multipolar –la región metropolitana– y la no menos evidente existencia de una conurbación central mucho más entretejida y compacta. Tal vez la celebración de los 150 años del Plan Cerdà pueda propiciar una reflexión sobre los ciclos metropolitanos de Barcelona con una perspectiva de más larga duración.

### La primera metrópoli

En una ciudad que había acumulado la experiencia de una modernización urbanística intramuros, así como un notable potencial cultural y técnico para proponer alternativas, finalmente se consiguió que en 1854, durante el Bienio Progresista, se autorizara el derribo de las murallas. El debate sobre la reforma y el ensanche de la ciudad fue muy intenso, hasta que en 1859, en mitad de abundantes tensiones locales y entre el Estado y el gobierno municipal, ganó la partida el Plan Cerdà.

Se ha hablado mucho de las características formales del plan, y sería conveniente aprovechar la conmemoración actual para estudiar más el proceso histórico en el que nació y se desarrolló materialmente. Con su apuesta por un ensanche ilimitado -esto es, que debía extenderse más allá de los límites municipales de la época-, el carácter metropolitano del Plan Cerdà reveló con el paso del tiempo su capacidad para encajar, mejor que otros planteamientos alternativos, las necesidades del desarrollo de la ciudad. El plan se constituía como una pauta que permitía avanzar a un tiempo en la creación de una metrópoli más circulable, higiénica e igualadora y en la formación de una capital moderna, con unos resultados que fueron concretándose en función de las capacidades y el comportamiento de los distintos agentes urbanos, públicos y privados. Era una pauta suficientemente valiosa para llevar a plantearse que, si no se formalizaba un ámbito de decisión política a su

misma escala metropolitana, el plan resultaba inviable: por eso es tan relevante la cuestión de las agregaciones de municipios.

No obstante, la unificación municipal de la primera metrópoli no resultó fácil. Hubo que esperar desde su formulación inicial en 1876 por parte de Rius i Taulet –artífice asimismo de la Exposición Universal de 1888– hasta la coyuntura propicia de 1897. En esta última fecha, el poder municipal encontró la oportunidad de obtener una nueva dimensión política para Barcelona aprovechando la debilidad del gobierno de Madrid, que necesitaba más recursos para financiar la guerra de Cuba. Una vez llevada a cabo, la unificación municipal debilitó las redes del caciquismo local controladas por los partidos dinásticos y catapultó los nuevos partidos modernos: la Lliga y los republicanos se convirtieron en los principales antagonistas de una arena política renovada.

La energía de fusión liberada por esa unificación política sobre la base del Plan Cerdà bastó para acomodar incluso propuestas que, en contradicción con sus principios, propugnaban una ciudad menos isótropa y más monumental: una capital beaux arts. El Plan Jaussely, glosado con entusiasmo por Puig i Cadafalch y Eugeni d'Ors, fue su esquema, y una segunda exposición internacional, de la que se hablaba con fervor desde 1905, podía convertirse en su catalizador. Sin embargo, y a pesar de las críticas que recibía, el Plan Cerdà resultó una base imprescindible y resistió bien el envite. Su solidez permitió que en determinados espacios se produjeran las operaciones que buscaban una mayor capacidad de representación urbana, sin poner por ello en peligro las líneas maestras de la ciudad.

Mientras la metrópoli se transformaba con los cambios técnicos asociados a la Segunda Revolución Industrial, una nueva monumentalidad tomaba cuerpo en el centro del Eixample, del modernismo al novecentismo y más allá. En la trayectoria que va de la Casa de les Punxes a la Casa Pich i Pon, Puig i Cadafalch encarna mejor que nadie ese continuum de voluntad representativa, que se convirtió en todo un programa urbanístico en el caso de la Via Laietana, que estaba prevista desde el Plan Cerdà y empezó a abrirse en 1908 a través del núcleo antiguo. La nueva avenida se construiría con

grandes edificaciones *Chicago style* y a su paso junto a las sedes históricas del poder civil y religioso se formaría un conjunto monumental estilizado: el Barri Gòtic.

Si de la aprobación del Plan Cerdà a la consumación de la unificación municipal la cuestión central había sido el crecimiento, en esta segunda fase del ciclo metropolitano el centro del debate se desplazaba hacia la recalificación y la formulación de ejes y nodos de nueva centralidad: de la Via Laietana a la plaza de Espanya, con la exposición ubicada en Montjuïc. No obstante, Barcelona seguía creciendo. La metrópoli realimentada por la electricidad, el motor de explosión y el teléfono ya se expandía incluso más allá del nuevo término municipal. Durante el primer tercio del siglo xx la ciudad pasó de medio millón de habitantes a un millón.

### La segunda metrópoli

En los años veinte los problemas generados por ese crecimiento, que volvía a rebasar el límite político de la ciudad, acapararon de nuevo la atención. En tiempos de la segunda exposición de Barcelona, celebrada finalmente en 1929, se hablaba ya de una Gran Barcelona, concebida, eso sí, de forma distinta por los hermanos Rubió i Tudurí y por los jóvenes admiradores de Le Corbusier que formaron el GATCPAC.

Llegó la época de la República y los planteamientos esbozados por los Rubió i Tudurí tuvieron ocasión de desarrollarse por encargo de la Generalitat, siguiendo la línea del Regional Planning norteamericano. Desde ese punto de vista, el crecimiento de Barcelona no debía cristalizar en una vasta conurbación, sino que tenía que conformar un anillo en torno a Collserola, con localidades de tamaño medio y con ciudades jardín, separadas por franjas verdes. En suma: una metrópoli con un peso destacado de "la caseta i l'hortet". Ese planteamiento traducía los recelos de los novecentistas y de la Lliga ante la gran metrópoli obrera, y también podía satisfacer las aspiraciones de las incipientes clases medias y de los sectores anarquistas partidarios de una vida más comunitaria y rural.

Para los jóvenes arquitectos del GATCPAC, en cambio, Barcelona tenía que prepararse para ser la organizada capital industrial y obrera de un Estado catalán autónomo dentro de la España republicana. Ésa era la base de la propuesta conocida como Plan Macià, que zonificaba la expansión urbana en paralelo a la costa y proponía ordenar el crecimiento con grandes bloques dispuestos en una cuadrícula con un módulo que multiplicaba por nueve el tamaño del propuesto por Cerdà: ese cambio de módulo reflejaba una concepción completamente distinta de la ciudad.

Ambas propuestas dejaban en suspenso la fórmula del gobierno urbano, si bien quedaban implícitos tanto el temor a la gran urbe política, en el caso de los Rubió i Tudurí, como la apelación a un poder fuerte, mitad local y mitad nacional, en el del GATCPAC. Mientras, los ediles de los nuevos ayuntamientos republicanos, enfrentados a los problemas del crecimiento, empezaban a imaginarse un gobierno metropolitano. En el congreso municipalista celebrado en 1933 se habló del "gran municipio de la Gran Barcelona", de un "núcleo de acción municipal" con competencias en urbanismo y en los servicios urbanos, formado por Barcelona y nueve municipios más que eran –se decía– "susceptibles de una agregación, más o menos lejana", a la ciudad.

Llegó la guerra sin haber podido concretarse nada y la prevención del franquismo hacia Barcelona, símbolo del obrerismo y el catalanismo, parecía condenar la cuestión metropolitana al ostracismo. Sin embargo, la realidad era tozuda. A pesar de las restricciones y del desabastecimiento, Barcelona reprendió pronto el camino del crecimiento migratorio e industrial. El empuje hacia una segunda metrópoli se revelaba más fuerte que los designios del régimen, que de mala gana tuvo que aceptar la apuesta de FIAT por Barcelona.

Los trabajos encaminados a un nuevo plan general se desarrollaron en paralelo a la construcción de aquella gran fábrica de automóviles. Los primeros SEAT empezaron a circular en 1953, el mismo año en que se aprobó el Plan Comarcal. Sus autores habían conocido de primera mano los debates urbanísticos de antes de la guerra y en ellos se basaron al perfilar, en un momento histórico radicalmente diferente, una solución que pudiera dar respuesta a los temores conservadores ante la gran metrópoli industrial y a la necesidad de construir vivienda popular y nuevas infraestructuras en la periferia.

El plan para Barcelona aprobado en 1953 comprendía 27 municipios, pero sus esquemas mostraban la voluntad de mantener la máxima autonomía de las unidades territoriales: su diseño de conjunto no era ajeno a las preocupaciones del *Regional Planning* de los años treinta. En cambio, en el detalle de las soluciones urbanísticas y en las tipologías constructivas para las zonas obreras el plan retomaba las directrices del urbanismo funcionalista del GATCPAC.

La cuestión de la dimensión política de la ciudad inquietaba en gran medida al régimen franquista. En el preámbulo del Plan Comarcal se advertía contra la emergencia de un nuevo ente urbano fruto de otra tanda de agregaciones, exactamente lo contrario de lo que propugnaba el régimen para Madrid, donde por las mismas fechas se constituyó el gran municipio actual.

El segundo plan metropolitano arrancaba, pues, sin el vigor del primero, el de Cerdà. Sus insuficiencias metodológicas y las notables presiones especulativas lo convirtieron en un instrumento poco respetado. Al cabo de veinte años de crecimiento desordenado, resultó inviable seguir sin revisarlo y sin un órgano de gobierno a su misma escala: las previsiones de la Carta Municipal de 1960 resultaban insuficientes.

En 1974 se creó la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona. Pese a la distancia histórica, las condiciones políticas de su nacimiento tenían algo en común con las que propiciaron la unificación municipal de 1897. Se trató, en ambos casos, de coyunturas favorables para la negociación del municipio con el Estado. En las postrimerías de la dictadura y con los primeros efectos de la denominada crisis del petróleo, un gobierno estatal debilitado se enfrentaba a una Barcelona estrangulada por el caos urbanístico y punta de lanza de una Cataluña en plena ebullición social, cultural y política.

La revisión del Plan Comarcal, hasta su reformulación en el Plan General Metropolitano de 1976, resultó muy polémica. El proceso propició el encuentro entre las mayorías urbanas y las nuevas élites técnicas y clandestinamente políticas, e hizo madurar el movimiento vecinal. Empezaba a tomar cuerpo el compromiso social y territorial que, en los primeros años de democracia municipal, se plasmaría en la consigna de "monumentalizar la periferia" y "sanear el centro". Sin ese combate



© Adolfo Zerkowitz / AFE

La trama de Cerdà en el área industrial de Poblenou, en una imagen de los años 1915 a 1929. Abriendo el artículo, arriba, la Plaça de Catalunya en la segunda dècada del siglo XX, con la casa Pich i Pon de Puig i Cadafalch en la esquina, y una imagen de la Via Laietana a su paso por la plaza del Àngel, entre 1925 y 1930. Puig i Cadafalch encarna un deseo de monumentalidad que se prolongaría con los edificios Chicago Style de la Via Laietana.

por la ciudad, que introdujo en el juego político las periferias urbanas surgidas de la inmigración, no podría explicarse tampoco el éxito de la convocatoria vecinal para acudir desde los barrios a la gran manifestación del 11 de septiembre de 1977 por la autonomía de Cataluña. El pacto urbano contribuyó decisivamente al pacto nacional de la Transición.

Si en el primer ciclo metropolitano la unificación municipal de 1897 había propiciado un período de propuestas recalificadoras, la formalización institucional de la segunda metrópoli, con un órgano de gobierno y un plan general revisado, también liberó un caudal de energía notable. En un ambiente intelectual y político que amalgamaba "novecentismo" y "socialdemocracia", la recalificación urbana a distintas escalas sería el objetivo durante más de dos décadas: de los espacios públicos de la periferia a la remodelación de Ciutat Vella, de las infraestructuras impulsadas por los Juegos Olímpicos a las nuevas centralidades y los grandes equipamientos. Así como, a principios del siglo xx, Puig i Cadafalch podía dar rienda suelta al ansia monumentalizadora porque el Plan Cerdà era firme, en los años ochenta los valedores de los "proyectos" frente a los "planes" podían permitirse cuestionar el planeamiento general precisamente porque existía y era consistente.

### ¿Una tercera metrópoli?

Establecer los límites políticos de un nuevo gobierno urbano ha sido siempre una decisión más jurídica y política que cientificotécnica. En los dos ciclos metropolitanos anteriores fue el área del plan general la que prefiguró un nuevo espacio de gobierno urbano, si bien con modalidades diferentes. La Corporación Metropolitana se reveló como una fórmula institucional más frágil y menos legitimada que la unificación municipal de la primera metrópoli de finales del XIX: la disolvieron sin excesivas dificultades las leyes territoriales de 1987. La Generalitat se encontraba entonces en fase de consolidación y recelaba del uso de la institución metropolitana no como poder urbano, sino como contrapoder nacional. La diferencia de color político hizo el resto.

El impacto de la desaparición del poder político metropolitano no se notó de inmediato; los programas aprobados con antelación todavía podían impulsar la ciudad durante un tiempo. Sin embargo, desde mediados de los años noventa las actuaciones empezaron a mostrar síntomas de una dispersión creciente. Los efectos de ese agotamiento prematuro del segundo ciclo metropolitano se han notado sobre todo en la década presente, de intensa globalización técnica, económica y humana.

Quizá ahora, cuando vea la luz el Plan Territorial del Ámbito Metropolitano de Barcelona y contribuya a enfocar las actuaciones referidas al conjunto de la Región Metropolitana, sea un momento propicio para abordar de nuevo la cuestión del gobierno de su conurbación central, la de Barcelona.



Cerdà diseña un proyecto racional, ajustado al territorio y flexible, capaz de asumir modificaciones sin perder un ápice de rigor. La edificación perimetral, el gran jardín central y la parcelación regular son sus elementos fundamentales.

## Los primeros constructores o la fortuna del Eixample

Texto **Joaquim Sabaté** Doctor arquitecto. Catedrático de Urbanismo en la UPC Fotos **Lluís Sans** 

No creo preciso insistir en la magna aportación de Ildefons Cerdà a la disciplina del urbanismo, o en la extraordinaria calidad del Eixample de Barcelona. Quiero defender, en cambio, que dicha calidad descansa asimismo en una obra coral que modifica y completa notablemente la propuesta inicial del ingeniero.

Con Cerdà participan propietarios de terrenos, sociedades inmobiliarias, concejales y técnicos municipales, arquitectos y maestros de obras. Y lo hacen contribuyendo a definir aspectos tan centrales como la forma del parcelario o la manzana cerrada con patio regular; consolidando el modelo de la casa de renta y resolviendo brillantemente el difícil reto de la casa en chaflán, que deviene el elemento arquitectónico más representativo de la nueva ciudad; pero también forzando el incremento de alturas o introduciendo elementos no contemplados inicialmente, como los pasajes. Y todo ello no supone demérito alguno de su autor, que aúna teoría y pragmatismo, que ha diseñado un proyecto de un grado tal de racionalidad y ajuste preciso al territorio, que lo hace sumamente flexible, capaz de asumir importantes modificaciones sin perder un ápice de su rigor. Considero que los primeros años suponen un proceso de maduración y enriquecimiento del proyecto y que sus primeros constructores contribuyen de este modo a la fortuna del Eixample.

### La regularización del parcelario

Cabe afirmar que dicho proceso empieza incluso años antes de la presentación del proyecto, con la adquisición de terrenos por quienes pretenden anticipar los beneficios que ha de reportar la extensión de la ciudad, lo que habrá de facilitar su arranque. El Eixample propone una nueva escala de ciudad, define una manzana, unidad de proyecto y gestión, mucho mayor que las existentes. Y lo hace en un momento en el que la propiedad del suelo adquiere su condición moderna, en el que se transita rápidamente desde un irregular catastro rústico a un parcelario regular y adecuado para consolidar el modelo de la casa de renta. El nuevo orden urbano se traduce en términos de negocio, y al ser la vivienda objeto de cam-

bio, su base material, el suelo, se convierte en base de fijación de derechos.

El peso de los propietarios y las empresas inmobiliarias es muy determinante en el arranque del Eixample. Muy pronto asumen un papel protagonista en la discusión de las propuestas de ley para fomentar la edificación rebajando los aranceles de los materiales de construcción, y asimismo en la elaboración de la primera Ley de Ensanche.

Su atención se centra en tres aspectos fundamentales: el aprovechamiento edificatorio, la forma de costear y repercutir el suelo necesario para las calles, y la división de los terrenos en solares edificables.

La irregular estructura catastral constituye un problema relevante en la construcción del Eixample, sobre todo a medida que empiezan a ocuparse terrenos más alejados y en propiedades de menores dimensiones. Poco después de la promulgación de la Ley de 1864 se reúnen en Barcelona los propietarios de terrenos del Eixample y nombran una comisión para proponer al Gobierno los medios más apropiados para aplicarla. Reconocen, en los mismos términos en que Cerdà lo ha hecho tres años antes, su preocupación por las dificultades que encuentra el Eixample en su desarrollo, que atribuyen a la ausencia de normas claras para resolver los inconvenientes de la irregular estructura catastral. Algunos propietarios han regularizado ya sus terrenos de acuerdo con las bases propuestas por Cerdà. Él mismo ha procedido a la división del ámbito de las antiguas murallas en parcelas regulares previa subasta.

Frente a la alternativa de la ley, los propietarios plantean un sistema de condonación (cesión de los terrenos para calles, plazas y jardines y ejecución de la infraestructura a cambio de exención de impuestos). Defienden asimismo que se exija la regularización de las parcelas antes de solicitar licencia. Consideran imprescindible dicha parcelación regular en cada manzana; y ésta es habitual y relativamente sencilla durante los primeros años del Eixample, dada la existencia de propiedades de tamaño considerable. Las adquisiciones de



terrenos facilitan el impulso inicial del Eixample y la regularidad de las parcelas edificables hace posible una rápida consolidación de la casa de renta.

### La definición de la manzana

Uno de los aspectos que ha suscitado mayores equívocos y controversias, y que ha alimentado sugerentes interpretaciones, es el relativo a la edificación en las manzanas, así como las razones de la forma y medida de éstas. Se ha defendido como absolutamente esencial para Cerdà la disposición de bloques edificados de escasa profundidad en solo dos de los cuatro lados de la manzana. Como corolario de ello se deriva que su cierre supone una completa desvirtuación del modelo y la pérdida de una de las aportaciones más sustanciales del proyecto. Incluso algunos estudiosos siguen empecinados hoy en dicha interpretación. Y, de hecho, una primera lectura de la memoria del anteproyecto, o de las mismas ordenanzas que elabora Cerdà pareciera darles la razón.

Hace ya más de veinte años, cuando aún se desconocía el paradero y contenido de dichos documentos, planteé un argumento totalmente opuesto: Cerdà acaba apoyando el cierre de la manzana y este cierre constituye una de las razones de la calidad de la ciudad resultante¹. Sintetizo las razones que me llevaron a defender dicha tesis.

Detengámonos en primer lugar en aquellos textos de Cerdà que parecen invalidar mi tesis. Como veremos enseguida, no cabe entenderlos como una aportación cerrada y definitiva en su concepción de la nueva ciudad. En todas sus actividades, escritos y proyectos se puede reconocer una característica clave de su intervención: siempre contrapesa la fuerza teórica de sus propuestas con la experiencia de su puesta en práctica. Sorprende su capacidad de ajuste y corrección continua, incluso de renuncia a aquello que no considera estricta-

mente sustancial. Teoría y pragmatismo se dan la mano en aras del impulso del desarrollo de su proyecto.

Durante el período en que permanece al frente de su ejecución se ocupa de encauzar la obra urbanizadora, pero también de buscar mecanismos para afrontar las dificultades que surgen en la construcción de la nueva ciudad. Por ello sus ordenanzas deben ser leídas como el resultado de un largo proceso, que arranca con su redacción inicial, o incluso antes, con las reflexiones contenidas en la memoria de su anteproyecto, y se prolonga mientras dura su dedicación al Eixample.

Las alternativas de su anteproyecto se basan en el conocimiento exhaustivo de las condiciones de habitabilidad de la ciudad amurallada (que en 1867 se traduce en su Monografía estadística de la clase obrera y en su especial atención a cuanto afecta a la higiene pública). La corrección de aquellas condiciones de habitabilidad "[...] que habían hecho de Barcelona la capital más insana del continente" constituyen su motivo de preocupación básico y el objetivo que orienta todas y cada una de sus reflexiones. En función de ello justifica las medidas y la ocupación de las manzanas, la forma y distribución de las viviendas, y el tamaño y disposición de los jardines.

En su anteproyecto se mueve aún con cierta ambivalencia entre diversas alternativas residenciales. Sin embargo, una vez comentadas todas ellas, escribe tajante: "[...] Juntar más de dos casas unas a continuación de otras, y sobre todo venir a cerrar por completo el espacio de una manzana son monstruosidades incompatibles con la cultura de nuestro siglo". Esta afirmación no parece dejar dudas respecto a la importancia para Cerdà de la manzana con bloques aislados, incluso a pesar de que no la recoge en la memoria del proyecto, ni sus ordenanzas aciertan a regularla.

Veamos, en cambio, los argumentos a favor de mi tesis. Un plano de 1865, que recoge las primeras construcciones en el Los Jardines de Jaume Perich, en la manzana del 657 bis de la Gran Via. un interior recuperado para uso público que antes había estado ocupado poi la fábrica Colònia Tèxtil Rosal. En la página siguiente, un degradado y sobreocupado interior en la zona de Gran Via -Rambla de Catalunya. Abriendo el artículo, uno de los primeros edificios del Eixample, en Roger de Llúria - Consell de Cent, restaurado y reconvertido actualmente en hotel.



Eixample, contradice aquella supuesta intención del proyecto, en un momento en que Cerdà dirige su ejecución, y su firma valida todas las solicitudes para edificar. Vemos que los edificios se levantan en cualesquiera de los lados de las manzanas y no tardan mucho en cerrarlas completamente.

¿Hasta qué punto se produce con ello una trasgresión del provecto?

¿O simplemente se encaja este ajuste con una flexibilidad que descansa precisamente en la extraordinaria racionalidad de la cuadrícula?

Creo que existen muchas razones para considerar que la ocupación de solo dos lados de la manzana no constituye una cuestión básica para el propio Cerdà, que acepta, e incluso propone, el modelo de manzana cerrada con patio central. Veamos algunas:

- 1. De entrada hay que pensar que la reducida ocupación de la manzana nace de las propias bases del concurso de 1859 (que establecen que el espacio destinado a jardines sea igual al edificado). Cerdà se atiene a esta regla sobre espacio libre y construido. Y esta ocupación se mantiene en valores relativamente bajos durante los primeros años del Eixample, y en los sucesivos decretos que la Administración promulga.
- 2. Pero en las seis versiones sucesivas y diferentes que Cerdà elabora entre 1859 y 1861, modifica la posición de las edificaciones, recogiendo en la última un número mayor de manzanas construidas en tres y cuatro de sus lados. Cabe interpretar los dibujos como verificación de sus principios, una magnífica conjunción de teoría y aplicación, en aras del mantenimiento de sus aspectos esenciales.
- 3. Conviene recordar que el documento que se aprueba, el único que tiene refrendo oficial, es un plano a escala 1:5.000, que sólo contiene la definición del perímetro de las manzanas. Desaparece toda referencia a las construcciones y a su

disposición en las mismas y queda lo esencial, el ajuste preciso del trazado de las calles.

- 4. Otro argumento a favor de la importancia relativa que tiene para su autor la manzana abierta es que en sus ordenanzas de 1860 ni siquiera aborda cómo llevarlo a la práctica.
- 5. Además, todos los reglamentos de construcción del siglo XIX se basan estrictamente en la fijación de alineaciones. Y Cerdà no pretende en ningún momento liberarse de la disciplina de la calle. Las ordenanzas de las principales ciudades son ordenanzas de calle. En función de la alineación, se fijan los parámetros de las construcciones. La ordenación abierta y su regulación están aún bastante lejanas en el tiempo.
- 6. Otro argumento a mi favor está en el texto Cuatro palabras sobre el Ensanche dirigidas al público de Barcelona, escrito en mayo de 1861, cuando apenas se han levantado una docena de casas y el Eixample se pone en entredicho. Cerdà sienta las bases para resolver la reparcelación y reconoce como edificable el perímetro completo de la manzana.
- 7. Trabajando como técnico responsable del Eixample se encarga de fijar, desde la primera casa, alineaciones y rasantes y de dar su conformidad a cada solicitud de edificación. Sus informes autorizan construcciones en cualesquiera de los frentes de la manzana. Incluso en su visita a Madrid en 1869 lleva una relación completa de los 458 proyectos aprobados, que con su visto bueno han venido a ocupar ya todos los lados del perímetro de numerosas manzanas.
- 8. Igualmente abunda en mi tesis su propuesta de parcelación y tasación para subastar los terrenos de las antiguas murallas, que realiza por encargo del Gobierno a mediados de 1861. En ella reconoce el valor equivalente de los cuatro frentes edificables.
- 9. Su tarea como director facultativo de la Sociedad Fomento del Ensanche, o sus trabajos para algún particular



nos muestran una vez más al autor del *Proyecto de reforma y ensanche de la ciudad de Barcelona* renunciando a ciertos aspectos accesorios del mismo para garantizar lo fundamental. Así, en un proyecto de la Sociedad Fomento del Ensanche propone un interesante modelo de manzana cerrada prácticamente por sus cuatro lados.

10. También la promoción de 211 casas que José Serraclara impulsa en 1867, en la que existen indicios para suponer su participación, muestra un modelo de hileras de casas de dos plantas a lo largo del perímetro de varias manzanas y en los pasajes abiertos a través de ellas.

Podría seguir añadiendo más pruebas, pero creo que las expuestas resultan suficientes para defender que la manzana de Cerdà está basada en tres decisiones fundamentales: su considerable tamaño, la definición construida de su perímetro y la existencia de un gran patio central ajardinado. La fuerza del perímetro y la equilibrada proporción de la superficie de calles, edificios y patios están en la base de la extraordinaria calidad de la ciudad resultante y de la capacidad de acometer su ejecución. Disponer bloques aleatoriamente en dos lados de la manzana no solo hubiera hecho inviable la propuesta, al no disponer de instrumentos adecuados de gestión, o la hubiera encarecido notablemente, sino que hubiera dado como resultado una volumetría de dudosa claridad. Ni el cierre de la manzana desvirtúa el modelo, ni con ello se pierde una de las aportaciones más sustanciales del proyecto, como creo haber demostrado. Otra cosa es que a finales del siglo XIX se tolere edificar aquel jardín central que los primeros constructores del Eixample habían respetado escrupulosamente. Pero esto es harina de otro costal.

Una de las decisiones básicas de Cerdà es el cierre del perímetro de la manzana. Poco importa que sus primeros textos y dibujos no la recojan. En cambio, desde el inicio de su ejecución insiste en la disposición relativamente homogénea

de la edificación, remarcando muy especialmente el chaflán, seguramente el elemento más característico de la arquitectura del Eixample. Cerdà reconoce, dibuja y construye manzanas completamente edificadas en todos sus lados. En este sentido, es sintomático el dibujo que realiza a petición de la Junta Consultiva en 1861, cuando amplía la extensión de su proyecto más allá del canal colector. En esta versión aparecen muchas manzanas edificadas en todo su perímetro y pocas en solo dos de sus lados.

Con ello está avanzando en su solución para la Sociedad Fomento del Ensanche: la disposición de un gran patio central, una de las aportaciones clave para la ordenación de la manzana. En la Gran Via lo dibuja como un patio comunitario, que se suma a los jardines particulares de las plantas bajas. En diferentes propuestas posteriores y a través de sus ordenanzas, establece su considerable dimensión y su tratamiento como espacio ajardinado.

Son, en definitiva, la edificación perimetral, el gran jardín central y la parcelación regular los elementos fundamentales que la labor continuada de Cerdà y de los primeros constructores del Eixample aportan a la definición de su forma edificada.

### El reconocimiento de los pasajes

En cuanto a los pasajes, el ingeniero se acomoda igualmente con absoluto pragmatismo. En la memoria del proyecto los rechaza de modo tajante. Pero una vez más acaba aceptando la aportación de diversos técnicos; los ensaya en posteriores versiones de su plano o los incorpora en alguna de sus propuestas.

Los pasajes constituyen una de las aportaciones más singulares que el desarrollo del Eixample introduce. Aún no estando contemplados en el proyecto, ni en las ordenanzas, su aparición no se hace esperar, al aprovechar la posibilidad de abrir vías particulares. Resulta sintomática la petición del



Los pasajes constituyen una de las aportaciones más singulares de Cerdà al desarrollo del Eixample, aunque no estaban previstos ni en su proyecto inicial ni en las ordenanzas. En la imagen, el pasaje Méndez Vigo que une las calles de Aragó y Consell de Cent.

### En Cerdà sorprende la capacidad de ajuste y corrección continua, incluso de renuncia a aquello que no considera estrictamente sustancial".

Ayuntamiento de que se permita a los particulares dividir las manzanas señaladas en los planos mediante calles rectas de al menos diez metros de anchura². En 1865, apenas cuatro años después de haberse levantado la primera casa, el pasaje Permanyer está prácticamente edificado; en un plano de 1877 se identifican ya una docena (Mercè, Méndez Vigo, Mercader, Domingo, Concepció...) y a finales de siglo existen unos cincuenta, especialmente en Gràcia y Sant Martí. Por lo general tienen una anchura reducida y los edificios son de carácter unifamiliar, con uno o dos pisos entre medianeras y con escaso desarrollo de fachada.

Diversas razones impulsan su aparición. Si la propiedad no dispone de la manzana completa, pero sí de una extensión importante de ella, le puede sacar mayor partido con un pasaje que incrementa el perímetro edificable. Con la escasa profundidad y altura de las primeras construcciones resulta rentable eliminar una o dos en el perímetro y disponer en el interior de la manzana dos hileras de casas unifamiliares. También la demanda de vivienda unifamiliar, de tamaño y coste reducido, con escasa repercusión del valor del terreno y de la urbanización, favorecen su rápida extensión.

### La casa de chaflán

La casa de chaflán constituye el elemento más representativo de la arquitectura del Eixample barcelonés. Su planta pentagonal y la magnífica perspectiva que ofrece su preciado emplazamiento la hace, a su vez, un reto difícil y deseado, por su carácter representativo. Los mejores palacios, las sedes de las principales sociedades, hoteles y equipamientos buscan su ubicación en estos solares. En los planos correspondientes a los primeros años se observa la preferencia por dicho emplazamiento.

Se trata de un tipo de casa con mucha fachada pero con dificultades para ventilar en la parte posterior, para acceder al patio central, si sus vecinas son profundas. Ello, unido a su peculiar geometría en planta, hace que al inicio se resuelvan con escasa profundidad, con un gran patio al fondo de la parcela. Uno de los ejemplos más claros es el de las cuatro esquinas Llúria-Consell de Cent, promovidas en 1863. Con doble crujía y sin patios interiores, apenas superan los diez metros. Durante los primeros años apenas un tercio de las casas de chaflán alcanzan los dieciséis metros de fondo y menos de la mitad a final de siglo. Al tener un amplio desarrollo de fachada, no precisan tampoco de patios interiores para resolver adecuadamente su ventilación.

La distribución en planta se va enriqueciendo con la práctica de arquitectos y maestros de obras, y aun con esquemas bien sencillos contribuyen notablemente a la diversidad tipológica en el Eixample.

La edificación entre medianeras, por otra parte, constituye la alternativa más generalizada y aquella en la que se consolida el modelo de casa de renta característico del Eixample. Se trata de una casa sensiblemente más profunda que las de chaflán o las aisladas, inicialmente con planta baja y tres pisos y con una distribución crecientemente homogénea, que varía en función del ancho de la parcela. La regularidad de la planta, su anchura desahogada y la experiencia acumulada³ permiten desde el inicio introducir patios de ventilación y ganar profundidad y aprovechamiento.

No veamos en absoluto como fruto de la codicia especuladora el incremento de profundidad hasta los 27,90 metros, o de altura hasta alcanzar planta baja y cinco pisos, que recoge la ordenanza de 1891. Creo que debemos interpretarlo como el resultado de un ensayo colectivo que ha durado treinta años, hasta encontrar las dimensiones más adecuadas de la arquitectura del Eixample.

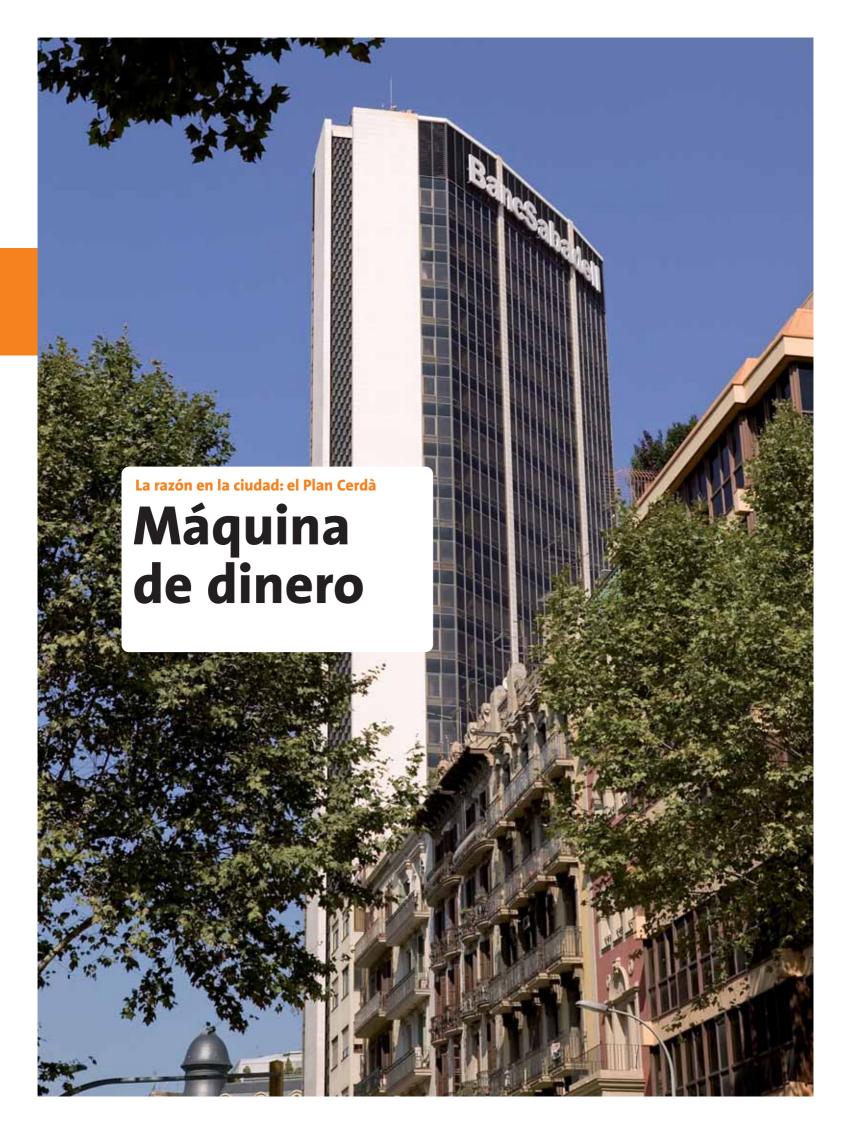
Prueba de ello es que la altura de las primeras casas queda por debajo de lo autorizado. Los límites de las órdenes y decretos posteriores, la inexistencia de ascensores o la escasa presión edificatoria dan como resultado construcciones que en ocasiones no superan las cuatro plantas, ni siquiera en aquellas fases en que las sucesivas normas lo admiten<sup>4</sup>.

También es relevante la labor uniformadora de las sociedades inmobiliarias<sup>5</sup>, o el acuerdo de diferentes constructores en unos parámetros comunes, hasta el extremo de igualar profundidades, ajustar la disposición de los patios y ensayar esquemas distributivos cada vez más homogéneos. Hasta cerca de un tercio de las edificaciones en banda disponen sus patios en la medianera ajustados al del vecino, configurando así uno de mayor tamaño. Pero, además, muchas de ellas se construyen con proyectos comunes, en grupos de dos o más.

Creo que, una vez más, la presión de estos primeros constructores del Eixample acaba definiendo una ajustada proporción entre calle y fachada, entre profundidad edificable y dimensión del patio central, cualificando así el proyecto urbanístico más relevante del siglo XIX.

### Notas

- 1 Ver El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona, tesis doctoral presentada en 1986 y publicada en Barcelona en 1999 por Fundación Caja de Arquitectos.
- 2 Artículo quince de las Bases económicas propuestas por el Ayuntamiento Constitucional de Barcelona a la Reina en diciembre de 1862.
- 3 Fundamentalmente, en las calles recientemente abiertas Unió, Ferran y Princesa, así como en diversas plazas y calles con servidumbres arquitectónicas.
- 4 Entre 1862 y 1968 o desde 1879 hasta 1890.
- 5 El Ensanche y Mejora de Barcelona, Fomento del Ensanche de Barcelona, La Constructora Catalana, La Catalana General de Crédito, La Caja Mercantil, El Cambio Universal.



El Eixample fue una parte importante de la máquina de renta inmobiliaria. Mientras se hacía denso y se transformaba, cada vez más alejado de las propuestas de Cerdà, perdió patrimonio artístico y equipamientos privados, y tampoco mejoró su dotación pública.

### El porciolismo y el Plan Cerdà: ¿boda por interés?

Texto **Mercè Tatjer** Universitat de Barcelona Fotos **Lluís Sans** 

De unos treinta años a esta parte se ha escrito bastante sobre el Plan Cerdà. Sin tener en cuenta las notas aparecidas con motivo del centenario del plan y el libro publicado en 1968 por Fabià Estapé, gracias al cual se recupera la personalidad de su reconocido autor, ha sido a partir de 1970 cuando numerosos estudios han tratado de los orígenes y características de este plan, así como los grandes rasgos de su normativa urbanística, a la vez que se adentraban en la figura del polifacético ingeniero de caminos que fue Ildefons Cerdà¹.

Sin embargo, el Eixample todavía tiene muchas "islas del tesoro" por descubrir; es un espacio más complejo y poliédrico de lo que se podría pensar y va mucho más allá del Modernismo del Quadrat d'Or o de su consideración como la parte más burguesa de Barcelona. El Eixample popular y fabril de Sant Antoni, el Eixample del Poblenou, los "eixamples" del Fort Pienc o el próximo a la Sagrada Família son espacios que apenas empiezan a ser estudiados² ahora.

### Calles fijas, casas y usos cambiantes

A pesar de su apariencia estática, el Eixample experimentó desde muy pronto grandes transformaciones y cambios, manteniendo siempre su trama de calles como elemento fijo e inamovible.

Los cambios fueron importantes durante el primer tercio del siglo XX, cuando la parte más central del Eixample empezó a tener una nueva función. Durante varias décadas había sido espacio de residencia burguesa, poblado por palacetes y casas unifamiliares con jardín, de nobles, de industriales y financieros, o por edificios de pocas plantas en los que el principal, donde vivía el propietario, se valoraba tanto por la posibilidad de ser visto como por la de ver; esa parte más acomodada iba acompañada a menudo de casas de vecinos de alquiler de carácter más mesocrático e, incluso, popular. A pesar de todo, no muy lejos de los espacios residenciales se encontraban algunas fábricas de sectores de las artes gráficas (las editoriales Montaner i Simón, y la editorial Espasa; fotograbados y tricotomía Thomas), mobiliario y decoración (talleres Masriera,

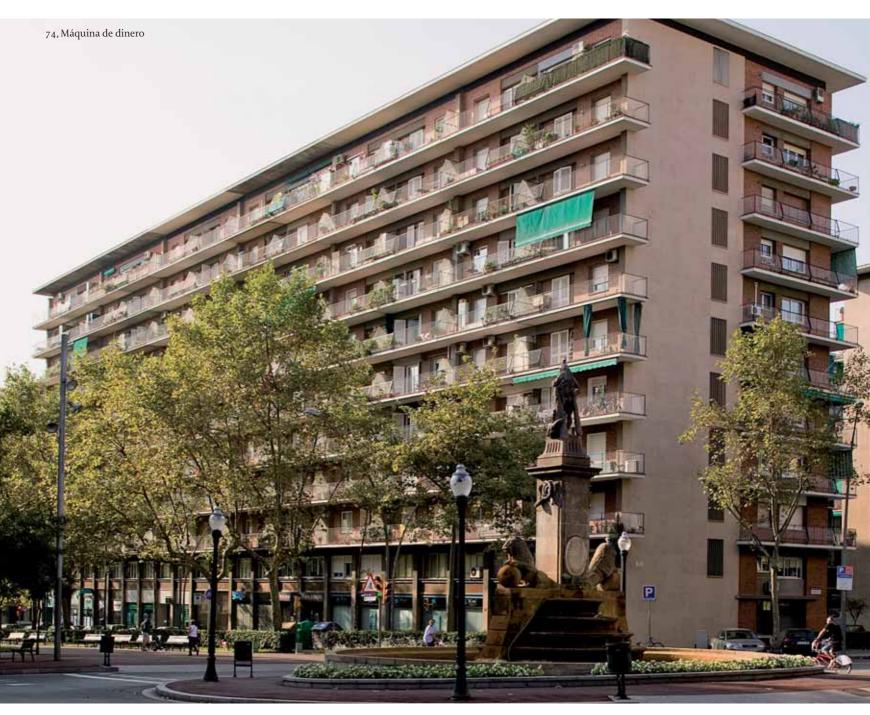
talleres de mobiliario de F. Vidal) o géneros de punto. Algunos nuevos conventos (Adoratrices, Magdalenas, Arrepentidas...), escuelas religiosas (jesuitas, L'Ensenyança, escolapias, concepcionistas), y la reinstalación de fragmentos góticos desde Ciutat Vella (iglesia de Sant Miquel y claustro de Jonqueres en la actual iglesia de la Concepció, convento de Montsió –actual parroquia de Sant Raimon de Penyafort–, claustro del convento de Jerusalem en el actual colegio de Sant Miquel), habían aportado un cierto aire monumental a la zona y equipamiento religioso y escolar a la burguesía que allí habitaba, a la vez que se convertían en hitos característicos de la trama igualitaria del nuevo espacio urbano del Eixample.

Esa parte central del Eixample todavía mantenía una parte de la antigua función de ocio (espacios al aire libre, cafés), pero poco a poco iba iniciando el camino hacia un espacio terciario.

No tardaron en construirse grandes y vanguardistas edificios de oficinas, como La Unión y el Fénix (1927-1931), o las sedes de empresas como Nestlé (1934-1935). Siguiendo a las que ya existían desde hacía algún tiempo (Camisería Comas), se instalaron más tiendas de lujo, como la casa de modas Martí i Martí, abierta en 1916, o como la joyería Roca, inaugurada en 1934. Al comercio se fueron añadiendo algunas sedes de instituciones, como el esplendoroso y elitista Círculo Ecuestre (1926). Todos ellos se convirtieron en los primeros símbolos de la nueva función del Passeig de Gràcia.

La construcción de nuevos grandes equipamientos de ocio, como el teatro Coliseum (1923), y la conversión del palacete Marcet en teatro en 1934, marcaban un nuevo camino entre la monumentalización terciaria y los modernos usos de ocio.

Paralelamente, las nuevas ordenanzas municipales de 1923<sup>3</sup> y de 1932 favorecían construcciones con alturas superiores (planta baja más seis plantas y áticos) a las que hasta entonces se permitían en los edificios del Eixample (planta baja más cinco). En torno al Passeig de Gràcia y a la Diagonal pronto aparecieron edificios más altos: algunos novecentistas (Casaramona o Casa Sant Jordi) y otros racionalistas (Casa Codina o edificio Astoria); e incluso la promoción de un con-



junto de viviendas para la Caixa d'Estalvis i Mont de Pietat de Barcelona (en el cruce entre la calle Londres y la de Muntaner).

Esa nueva ordenanza, así como las obras públicas realizadas con motivo de la Exposición de 1929 y algunas leyes de vivienda (Ley de 1935) aceleraron la urbanización definitiva de la Diagonal y de nuevos espacios más allá del Eixample central, hacia la izquierda del Eixample. En la Diagonal y sus alrededores, a los edificios de carácter monumentalista de gran altura, se sumaron otros racionalistas (Casa Espona). En el sector de Sant Antoni también se construyeron edificios más altos, novecentistas y art déco, pero también racionalistas, que combinaban el uso residencial en los pisos con el uso industrial en el interior de la manzana (casa-imprenta Riusset, de la calle Floridablanca); hacia la zona de la Sagrada Família, también se levantaron una serie de edificios del mismo estilo en la avenida Gaudí y en varias calles cercanas (Casa Cardenal), al tiempo que la nueva función terciaria llevaba a la transformación, en 1934, de espacios fabriles, como la Editorial Henrich en sede de Unicolor; mientras que en otros casos se mantenía la función industrial. En esa parte más periférica del Eixample, muchas de las nuevas edificaciones respondían perfectamente a lo que ya señaló J. A.

Solans<sup>4</sup>: efectivamente, las reducidas dimensiones –en torno a los 50-60 m²– y las escasas mejoras higiénicas introducidas por las ordenanzas en la mayoría de casas de renta modesta las convertían en habitáculos pequeños y poco salubres. Estos edificios habían ganado muy poco con respecto a las descripciones que Garcia Fària ya había hecho a finales del siglo XIX en su balance sobre la insalubridad de las viviendas de Barcelona, entre las cuales incluyó las construidas en el Eixample contraviniendo las propuestas de Ildefons Cerdà.

Por otra parte, entre los años 1920 y 1930, en la izquierda del Eixample y en la parte de la Sagrada Família, se construyeron, en la zona del solar interior de una casa de vecinos, pasillos con pequeños habitáculos alquilados a las clases más modestas<sup>5</sup>.

### Cuando las casas empezaron a tener sombrero

En los años de la posguerra, la facilidad para construir en altura y para levantar nuevos pisos sobre los edificios existentes, en una época de escasez de materiales, dio lugar a las primeras grandes transformaciones del paisaje del Eixample.

Grandes conjuntos de casas que se acogieron a las leyes de la vivienda de 1944 y de 1948, y después a las de 1954, vinieron

En el solar de la antigua fábrica Elizalde, del paseo de Sant Joan, la Caixa de Barcelona construyó un denso conjunto de viviendas en lugar de hacerse equipamientos o zona verde. Abriendo el artículo, la torre conocida como del Banco Atlántico, de Francesc Mitjans y Santiago Balcells (1969), uno de los diecinueve edificios singulares levantados en el Eixample durante el periodo Porcioles.



# "La permisividad, la tolerancia, cuando no la corrupción con que se aplicaban las normas, acabarían convirtiendo el Eixample en uno de los símbolos de la especulación urbanística".

a sustituir en algunos casos a instalaciones fabriles y, en otros, se levantaron sobre solares todavía sin edificar de la periferia del Eixample central, en especial en la izquierda y hacia la Sagrada Família. El valor arquitectónico que consiguieron la mayoría de esos conjuntos construidos entre 1940 y 1956 fue escaso y se limita a los elementos neoclásicos (columnas adosadas, frontones...) que solían adornar unas fachadas de paramentos lisos y llenas de ventanas.

Los nuevos pisos levantados sobre edificios ya construidos, realizados en muchos casos con materiales pobres y sin respetar la construcción de la casa existente, pusieron "sombrero" a muchos de ellos<sup>6</sup>; por otra parte, muchas casas reconstruidas después de la Guerra Civil, con el apoyo de las nuevas leyes de vivienda, aprovecharon para construir en altura; lo que, en conjunto, permitió una importante rentabilización de los inmuebles.

La terciarización del Eixample central como espacio de hoteles, oficinas y sedes de banca o de empresa se intensificó rápidamente. En el año 1952 ya estaban construidos dos de los nuevos emblemas de la ciudad de la posguerra: el edificio del Banco Vitalicio, que se levantó sobre el solar del palacete del marqués de Marianao<sup>7</sup>, y el hotel Avinguda Palace, en la Gran Via.

Poco a poco, las sedes de los bancos, los hoteles, más los establecimientos de lujo (Loewe) y las sedes de instituciones de la época (la Falange Española ocupó la sede del Círculo Ecuestre hasta el año 1947, cuando se estableció, hasta no hace mucho, el Banco Hispano Americano) avanzaron por el Passeig de Gràcia hacia arriba hasta la Diagonal, en donde el Palau Robert, ocupado por el famoso Julio Muñoz Ramonet, fue todo un símbolo de los nuevos tiempos.

### El Plan Cerdà y el porciolismo

Con la llegada, en 1957, de Josep Maria de Porcioles i Colomer a la alcaldía de Barcelona, la transformación del Eixample fue aún más rápida y bastante espectacular.

¿Se puede afirmar que el porciolismo contrajo con el Plan Cerdà un matrimonio de conveniencia? Si eso es cierto, el matrimonio tenía precedentes, tal y como hemos visto. Por otra parte, la conveniencia se estableció, también, entre muchos grupos sociales y profesionales de la arquitectura. Los herederos y propietarios de casas modernistas, las nuevas empresas constructoras especialmente –y no sólo la de Núñez i Navarro– y las clases medias en demanda de vivienda en una Barcelona en crecimiento económico y demográfico favorecieron la importante transformación del Eixample ya construido y contribuyeron a estropear el que se iba completando.

El Eixample pasó a ser un espacio en el que obtener rentas fáciles del suelo, ya que contaba con urbanización y era un espacio central bien comunicado. Las ordenanzas favorecieron que se construyeran edificios de mayor altura (planta baja más siete plantas) y que se añadieran áticos y sobreáticos<sup>8</sup>. Además, la permisividad, la tolerancia, cuando no la corrupción con que se aplicaban las normas –las viviendas ilegales en las terrazas, las grandes terrazas y tribunas que sobresalían hacia la calle, la continuada ocupación de los interiores de las manzanas con edificaciones de incluso dos plantas, las diferentes plantas de aparcamientos subterráneos– en una ciudad sin democracia municipal, acabarían convirtiendo el Eixample en uno de los símbolos de la especulación urbanística de la etapa Porcioles.

A todas estas circunstancias se debe añadir, en especial en la década de los años sesenta, la configuración de las ideas porciolistas de la Gran Barcelona que pretendía conseguir una nueva imagen de la ciudad desplazando la industria hacia las áreas de la Zona Franca, el Bon Pastor y la parte interior del Poblenou<sup>9</sup>.

La Gran Barcelona de Porcioles, de la mano de la Carta Municipal de 1960 -solicitada por Barcelona, y que confería amplios poderes a una alcaldía no democrática-, apostaba por el crecimiento en altura y la densificación del Eixample y por su transformación terciaria en la parte central. Baste con señalar que de los 33 edificios singulares levantados en aquellos años, diecinueve se construyeron en el Eixample, que debía convertirse en el CBD (el Central Business District del modelo norteamericano). Mientras tanto, Porcioles programaba la conversión del litoral industrial y de ocio popular en área de sol y playa de gran categoría, como se manifiesta claramente en los dos grandes proyectos de la década de los sesenta vinculados al gran capital industrial y financiero: el Plan de la Ribera (1965), obra de Antoni Bonet Castellana, y el Plan Especial de Ordenación de las Zonas Sudoeste de Montjuïc (1964-69), obra del mismo arquitecto, en colaboración con Oriol Bohigas y Josep M. Martorell.

En esa misma línea se crearon varias figuras normativas sobre fiscalidad (impuesto de radicación, 1960) o de control de la actividad industrial, que se sumaron a los cambios de calificación del Plan Comarcal de 1953, mediante los planes parciales que transformaban suelo de equipamiento (zonas verdes, escuelas, etc.) y suelo industrial en residencial. Todas esas figuras contribuyeron a la especulación y a los grandes beneficios del sector inmobiliario, a la vez que densificaban el Eixample así como otras partes de la ciudad.

Con respecto a las fábricas, es obligado citar la construcción en el solar de la fábrica Elizalde en el paseo de Sant Joan: en lugar de dar paso a equipamientos o a zona verde, la Caixa de Barcelona construyó en él un denso conjunto de viviendas. La fábrica de cervezas Moritz se reconvertiría en un nuevo edifi-

cio de oficinas, y la fábrica de tejidos Blanch, situada entre las calles Calàbria y Rocafort, siguió el mismo camino con la construcción de un gran bloque de pisos de Núñez i Navarro, que privatizó el interior de la manzana para usos comerciales.

Otras industrias de valor arquitectónico menos probado, como la fábrica de tejidos de Francesc Sans o la Frigo, ambas en la calle Casanova, o la de aluminio de la calle Borrell con Consell de Cent darían paso, ante la perplejidad del vecindario, a conjuntos de viviendas de mayor altura que la fábrica existente, con la consiguiente pérdida de luz y suelo y con un fuerte incremento de la densidad de población.

Sólo cuando la presión vecinal fue lo suficientemente fuerte, algunos conjuntos fabriles pudieron, por fin, ser reconvertidos en equipamientos: como en el caso emblemático de la fábrica La Sedeta, en la actualidad escuela pública y centro cívico gracias a la lucha vecinal de los años finales del porciolismo y de la transición democrática, cuando los nuevos ayuntamientos querían reconstruir la ciudad<sup>10</sup>.

En el Eixample, la pérdida de suelo de equipamiento en favor del residencial y del terciario fue muy importante. En esa reconversión jugaron fuerte las nuevas inmobiliarias surgidas en los años del boom económico; una de ellas fue Núñez i Navarro, pero, no obstante, no fue la única<sup>11</sup>. Sólo hay que citar algunos ejemplos bastante significativos, como el del Gran Price, que se transformó en 1972 en un mastodóntico edificio de viviendas.

Otros edificios de equipamiento también pasaron a manos de inmobiliarias para ser reconvertidos en edificios de oficinas. El colegio de Loreto dio paso a un edificio de uso terciario, y la Casa Serra (ocupada por la escuela de las Damas Negras), obra de Puig i Cadafalch, una de las pocas incluidas en el catálogo de 1962, fue descatalogada y, sólo tras una larga lucha de colegios profesionales, entidades cívicas y vecinos, se consiguió mantener una parte del conjunto, a pesar de la conversión, ya en democracia, del resto del recinto en un edificio de oficinas de la Diputación.

Si tenemos en cuenta el patrimonio arquitectónico-artístico modernista, el Eixample sufrió muchos derribos y numerosas mutilaciones de edificios. A pesar de la temprana publicación de estudios que comenzaban a valorar el Modernismo, pocas de las piezas a las que se le reconocía un indiscutible valor llegaron a salvarse, ya que muchas no fueron incluidas en el catálogo del patrimonio histórico-artístico de la ciudad hasta 1992. Un ejemplo bastante significativo y representativo lo constituye la Casa Trinxet: era una casa unifamiliar, obra del arquitecto Josep Puig i Cadafalch, construida para la familia de industriales textiles Trinxet, que, además de sus valores arquitectónicos, contaba con valores decorativos, como vidrieras y pinturas de Joaquim Mir. Esa casa fue derribada para levantar un conjunto de viviendas con bajos y seis plantas más áticos, promovido por Núñez i Navarro y proyectado por el arquitecto Joan Margarit Serradell.

La casa Golferichs, obra de Joan Rubió i Bellver (1901), estuvo a punto de ser destruida con autorización municipal para dejar paso a un bloque de Núñez i Navarro, pero la lucha vecinal consiguió salvarla. En la página siguiente, La Sedeta, uno de los escasos ejemplos de conjuntos fabriles reconvertidos en equipamientos, gracias a la presión popular de los últimos años del porciolismo.



### "Aunque se publicaron estudios que comenzaban a vindicar el Modernismo, fueron pocas las piezas de valor indiscutible que se salvaron".

De nuevo, el movimiento vecinal, surgido a principios de la década de los setenta, fue pionero en la reivindicación de los edificios modernistas, a menudo con poca fortuna, si exceptuamos el caso del chalé Golferichs. Esta casa unifamiliar, obra de Joan Rubió i Bellver, era una escuela de las religiosas de la Presentación, cuyo derribo fue autorizado por el Ayuntamiento, después de ser vendida por las monjas a Núñez i Navarro; afortunadamente, una dura y larga lucha vecinal consiguió salvarla (a pesar de la destrucción de parte de su interior) y fue convertida en un centro cívico 12.

La iconoclasia del periodo porciolista no se limitó a los edificios residenciales: establecimientos de decoración modernista, novecentista y también racionalista fueron mutilados y transformados de manera brutal para conferir una imagen más moderna al comercio del Eixample, con el apoyo implícito o explícito de un buen número de arquitectos y de ciudadanos.

Otra forma de agresión patrimonial y de cambio de función fue la autorización para subdividir los pisos, en general el principal, en el que había vivido el propietario, pero que progresivamente fue extendiéndose también a los de las demás plantas; la finalidad era construir pequeños apartamentos, pero, especialmente, dedicarlos a usos terciarios (despachos, consultorías de profesionales, sedes de empresas, etc.). Como resultado de la nueva función, se compartimentaron estancias, se bajaron techos, y los que antes habían sido grandes despachos de profesionales (médicos, abogados o notarios) y estancias de casas burguesas se convirtieron en cubículos de pequeñas dimensiones. Tampoco hemos de olvidar la pérdida de mobiliario: puertas, lámparas, vidrieras y ascensores que fueron destruidos para dar paso a elementos nuevos, casi siempre de escasa calidad.

La terciarización del espacio más central del Eixample fue acompañada de una importante renovación comercial que





En esta página y en la siguiente, remontas y medianeras, dos herencias clásicas del urbanismo de la época franquista, que contribuyeron en importante medida a degradar el Eixample.

convirtió el Passeig de Gràcia en los Campos Elíseos de Barcelona. Nuevos establecimientos de moda (Bel, Santa Eulàlia, El Dique Flotante, Torrents) se instalaron en ese paseo barcelonés, convertido en eje de la alta costura de la ciudad, y junto a ellos figuraban las mejores joyerías, zapaterías, peleterías y otras tiendas de lujo muy especializadas (Gimeno, Bagués, Regia, Magda) que servían a las clases más acomodadas catalanas pero también a las de buena parte de España.

Librerías especializadas, las más modernas tiendas de electrodomésticos y deportes, de mobiliario y decoración, junto a galerías de arte y nuevos cines y espacios de reunión, como el famoso salón Rosa, convertirían el Passeig de Gràcia y sus alrededores en uno de los escaparates de la riqueza acumulada durante los años del desarrollismo coincidentes con el final del porciolismo.

Más allá del Eixample central, el comercio tradicional local o también especializado (esparterías, cesterías, confección, radiofonía, mobiliario) se mantenía muy vivo en razón de la proximidad a los mercados (Ninot, Sant Antoni, Sagrada Família) combinado con talleres y fábricas a pie de calle, en los bajos de los edificios o en los interiores de manzana.

A modo de balance, se puede decir que, durante el porciolismo, el conjunto del Eixample fue una parte importante de la máquina de renta inmobiliaria de la ciudad, a la vez que perdió patrimonio histórico-artístico y también equipamientos escolares privados (Presentación, Loreto, Damas Negras), mientras se mantenían los pocos centros de enseñanza pública, porque no se construyó prácticamente ninguna nueva escuela pública ni instituto de enseñanza secundaria, ni tampoco se mejoraron los existentes<sup>13</sup>. Tampoco se incrementaron los equipamientos de proximidad (mercados, bibliotecas, centros de salud, centros cívicos) o las zonas verdes.

La densificación, el fuerte impacto del tráfico –cada vez más intenso, ruidoso y contaminante– y la falta de zonas verdes fueron alejando de la parte más central a las clases burguesas y más acomodadas, que optaron por irse a vivir "por encima de la Diagonal", en dirección a Pedralbes. Se mantuvieron, en cambio, las clases más mesocráticas y populares, favorecidas por la ley de arrendamientos urbanos que permitía tres subrogaciones y alquileres congelados, pero que, en contrapartida, ayudaba muy poco al mantenimiento y la mejora de los edificios, que acabaron por deteriorarse cada vez más.

Paralelamente, los nuevos edificios de Núñez i Navarro y de otras inmobiliarias y promotoras escondían, en mayor o menor medida según las zonas y bajo una cierta apariencia moderna y de calidad en las porterías y revestimientos, casi minipisos y distribuciones muy angostas que eran ocupados por la pequeña burguesía. Aunque unos cuantos proyectos presentaran un cierto interés arquitectónico, no solían renunciar a la densificación.

Contradictoriamente, mientras en la etapa de Porcioles el Eixample se iba densificando y transformando, cada vez más lejos de las propuestas iniciales del Plan Cerdà, la figura de su autor tuvo un primer reconocimiento oficial en 1959, con motivo del centenario de la aprobación del Plan de Ensanche. Al mismo tiempo se le erigió un monumento en la Gran Via, lindando con Hospitalet, que duró bien poco, ya que en la década de los setenta fue desmontado y desapareció 14.

El oportunismo político del alcalde Porcioles hizo coincidir esa conmemoración con el I Congreso Nacional de Urbanismo y con el Día Mundial del Urbanismo para dar muestras de apertura política y de nuevas ideas urbanísticas para la ciudad. Más adelante, también se celebraron conferencias y exposiciones a raíz de la publicación, en el año 1968, de la edición facsímil del libro de Cerdà, *La teoría general de la urbanización*, y del traslado de sus restos a Barcelona, dos años después, desde Barros, cerca de Caldas de Bezaya, donde había fallecido.

Desde el periodo de los ayuntamientos democráticos, y a pesar de la recuperación del Eixample por la revalorización del patrimonio modernista, que ha incluido desde medidas de



paisaje urbano hasta ayudas para la rehabilitación, la recuperación del Eixample todavía no se ha producido de puertas adentro; aunque su imagen urbana esté muy valorada, sigue siendo todavía uno de los lugares en los que se encuentran los peores ejemplos de la "Barcelona de las medianeras". Sólo se consiguieron mejorar poco a poco las condiciones de habitabilidad con la nueva normativa derivada del Plan Comarcal de 1976 (Plan Especial del Ensanche, de 1988), que limitaba la edificación de los interiores de manzana y los convertía en zona verde, a la vez que restringía las profundidades edificables y las alturas de los edificios y ampliaba los patios de luces.

Sin embargo, la trayectoria de destrucciones patrimoniales, que desgraciadamente ha continuado en democracia (Casa Arnús de Passeig de Gràcia-Mallorca, Manzana de la Discordia, Les Arenes), ha convertido el Eixample en un conjunto urbano todavía muy densificado que sigue en peligro de deterioro, salvo en el caso de los edificios emblemáticos que, a menudo y en gran medida, se conservan gracias al negocio turístico.

### Notas

- 1 Estapé, F.: Vida y obra de Ildefonso Cerdá. Anexo documental y bibliografía. Tomo III de "Teoría general de la urbanización, reforma y ensanche de Barcelona", Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1968. No es éste el lugar para hacer una reseña completa del tratamiento de la figura Cerdà y de su Plan, puesto que en los últimos años varias publicaciones y valiosas exposiciones ya lo han hecho; no obstante citamos aquellos primeros estudios, obra de una joven generación de arquitectos, historiadores y economistas, que en la década de los setenta iniciaron la recuperación de Cerdà: "Cerdà. Un pasado como futuro", en Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, n.º 100, enerofebrero de 1974; 2c Construcción de la ciudad, nº. 6-7, 1977; y El ensanche de Barcelona, Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB, 1978.
- 2 González Moreno-Navarro, A. El Camp d'en Grassot. Família i territori, Barcelona, (s.p.i.), 2008. Tatjer, M. "La indústria a l'Eixample: el sector de Sant Antoni", en R. Grau (coord.): Cerdà i els altres. La modernitat a Barcelona, 1854-1974, Barcelona, Quaderns d'Història, 14, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona-Ajuntament de Barcelona, 2008, p. 279-302.
- 3 Una crítica a este aumento de altura se puede ver en: "Un pis més a les cases", Civitas, enero de 1923.
- 4 Solans, J.A.: "De las constituciones a los edictos de obrería, de los edictos a las ordenanzas de edificación, de las ordenanzas a las normas urbanísticas", en Arquitectura Bis, Barcelona, nº. 5, 1974, pp. 23-31.
- 5 Tatjer, M.: "La vivienda popular en el Ensanche de Barcelona", en Scripta

- Nova. Revista de Geografía y de Ciencias Sociales, Universitat de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, nº. 146 (021).
- 6 El profesor Juan Carlos García Borrón recordó varias veces esta expresión que habían empleado Manuel Sacristán y él mismo en el grupo que editaba en los años cuarenta la revista *Qvadrante* (García Borrón, J.C.: *España siglo XX*). *Recuerdos de observador atento*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2004. p. 144.
- 7 Roselló, M.: "La casa Salvador Samà de Josep Oriol Mestres. Un exemple d'arquitectura residencial de les primeres dècades d'urbanització de l'Eixample", en R. Grau (coord.): Cerdà i els altres. La modernitat a Barcelona, 1854-1974, Barcelona, Quaderns d'Història, 14, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona-Ajuntament de Barcelona, 2008, p. 47-62.
- 8 Joan Busquets ha calificado la ordenanza aplicada al Eixample en ese periodo como "ordenanza congestiva". Según este autor, la altura de los edificios pasa a ser de 24,4 m, con bajos y siete plantas más ático y sobreático, mientras que la edificación del patio interior de manzana podía alcanzar los 5,5 m de altura con posibilidad de zigurat por encima de ese límite: Busquets, J.: Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2004, p. 306.
- 9 Sobre la "Gran Barcelona" que Porcioles y los agentes económicos y sociales que le dieron apoyo querían configurar, véase: Alibes, J.M.; Campo, J.; Giralt, E.; Huertas, J. M.; Prades, R.; Tarragó, S.: La Barcelona de Porcioles, Barcelona, CAU, nº. 21, septiembre-octubre de 1973. Editado en 1975 como libro por la Editorial Laia.
- 10 Sobre las reivindicaciones vecinales para salvar el patrimonio y conseguir equipamientos en el Eixample, hay que releer los trabajos de Josep M. Huertas y Jaume Fabre, en especial: Tots el barris de Barcelona, Barcelona, Edicions 62, vol. 5, y Barcelona, Edicions 62, 1976; así como Barcelona: la construcció d'una ciutat. Barcelona, Plaza & Janés, 1989.
- 11 Entre otras empresas inmobiliarias que actuaron en diferentes sectores del Eixample construyendo grandes conjuntos de viviendas que incrementaban la densificación, podemos citar: Spai, La Llave de Oro, Construcciones Pulido, Ibusa y Construcciones Españolas, sin olvidarnos de algunas cajas de ahorros.
- 12 La Casa Golferichs fue una de las grandes reivindicaciones de la Asociación de Vecinos del Eixample de Sant Antoni, creada en 1969.
- 13 Cf. Fabra, J.; Huertas Claveria, J. M.; op. cit., 1976, vol. 5, p. 98-100 y 125-126, sobre la situación de las escuelas públicas de los barrios de Sant Antoni y de la Sagrada Família (unos de los más populares y poblados del Eixample) durante el porciolismo. De los mismos autores véase el muy significativo plano de ubicación de las escuelas construidas en Barcelona durante la alcaldía de Porcioles: Fabre, J., y Huertas, J. M.: Barcelona. La construcció d'una ciutat, Barcelona, Plaza & Janés, 1989, p. 278-279.
- 14 Sobre la historia del primer monumento a Cerdà, propuesto en 1889, y la polémica que suscitó, véase Nadal Piqué, F.: "Urbanisme i ideologia: la polèmica entorn d'un projecte de monument a Cerdà (1889)", en Història urbana del Pla de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1990, vol. 2, p.465-491. Y sobre las conmemoraciones de la época de Porcioles y la labor de Fabià Estapé en la recuperación de Cerdà, véase Estapé, F.: "Una passió extraacadèmica: vida i obra d'Ildefons Cerdà", en De tots colors. Memòries, Barcelona, Edicions 62, 2000, pp.147-152, y las informaciones recogidas por Bonet Correa, A.: Ildefons Cerdà y el Ensanche de Barcelona, Madrid, Ministerio de Cultura-Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2009.



Cerdà propuso una refundación de Barcelona, tanto por la naturaleza de la propuesta como por su escala. Su proyecto de ciudad es uno de los primeros que utiliza instrumentos urbanísticos modernos.

# Un proyecto innovador convertido en gran realidad

Texto **Joan Busquets** Arquitecto Fotos **Lluís Sans** 

La celebración del Año Cerdà hace justicia a uno de los proyectos seminales de la urbanística moderna y facilita su entendimiento a los ciudadanos que viven y trabajan en el Eixample. Ambas circunstancias ayudarán a mejorarlo.

Hay que tener presente la naturaleza específica que esta celebración puede mostrar con respecto a otras, como la de hace unos años en París, dedicada a Haussmann, un personaje clave en el Segundo Imperio francés, que remodeló el París de mediados del siglo XIX, o la actual de Chicago, sobre Daniel Burnham, quien definió una estrategia para el frente del lago Michigan.

Ildefons Cerdà desarrolló su trabajo a mediados del siglo XIX y dedicó más de veinte años a preparar las ideas del proyecto y a llevarlo a cabo. Su labor tiene muchas facetas y sus aportaciones han sido objeto de estudio durante las últimas décadas. Se trata de una figura fundamental de la urbanística europea que se había infravalorado, probablemente por las propias dificultades en la gestación del proyecto y quizá también por la polémica generada por su despliegue y adaptación.

Por otra parte, hasta hace poco, los libros de historia urbana ignoraban el proyecto Cerdà o hacían escasas referencias al mismo. Por esta razón, resulta conveniente valorar correctamente esta experiencia en el contexto europeo.

Podríamos decir que el proceso de desarrollo del Eixample explica la constitución de las bases de una gran ciudad moderna. Por eso es importante considerarlo como paradigma urbano en las discusiones sobre la ciudad actual.

Existe una amplia bibliografía sobre los trabajos de Cerdà –una parte de la cual se acompaña al final del artículo – de la que querríamos hacer aquí una interpretación sintética que nos permita avanzar en la relación entre proyecto y realidad.

Hay que entender que Cerdà propuso una refundación de Barcelona, tanto por la naturaleza de la propuesta como por su escala. El suyo constituye uno de los primeros proyectos de ciudad que utiliza instrumentos urbanísticos modernos, en el sentido de que tiene en cuenta una profunda interpretación de la realidad y el estudio de otras ciudades, en para-

lelo a las tareas de definición del proyecto para Barcelona. Para explicar sus ideas básicas, sería necesario destacar cuatro puntos:

1. La formalización de una "teoría de la urbanización", como aportación original de Cerdà, que parte de la voluntad de producir una ciudad mejor entendiendo las aportaciones de la ciudad del pasado; lo que lo lleva a una elaboración teórica de la idea de "urbanización".

En este bloque se deberían incluir tanto los estudios estadísticos y memorias como sus trabajos más teóricos: la *Teoría* para la construcción de las ciudades, de 1859, y la *Teoría general de la* urbanización, de 1867.

A partir de esas orientaciones metodológicas, Cerdà desarrolla tres componentes principales:

a) La voluntad higienista, basada en la crítica de la situación urbana del momento. Cerdà elabora la Monografía estadística de la clase obrera, que acompaña a la memoria del anteproyecto, en donde refleja, a partir de los estudios de Laureà Figuerola, las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad amurallada. En ella expone con claridad la situación generada por la concentración de industrias y de población obrera en condiciones sanitarias muy precarias, lo que explica su propuesta "alternativa" de una ciudad "nueva y grande" en la que la industrialización pueda desarrollarse sin sufrir esas dificultades.

Al mismo tiempo, en el atlas de la *Teoría*, realiza un estudio comparativo de otras ciudades del mundo, lo que le permitirá comprender cuáles son los mecanismos que ya se han empleado para resolver dichas cuestiones: Boston, Turín, San Petersburgo y Buenos Aires, entre otras, forman parte de sus estudios y de los cuadros comparativos. Esa preocupación por acumular datos y experiencias diversas es una dimensión metodológica que el propio Cerdà explica porque "es necesario estimular continuamente la capacidad racional con datos empíricos para obligar al urbanista a mantener una estrecha relación con la realidad".

b) Un segundo componente relevante del proyecto fue la cir-

La arquitectura del Eixample responde a unas topologías muy variadas que dependen de las tendencias culturales y estilísticas de cada periodo. A la derecha edificios la Rambla de Catalunya en la vecindad de la Gran Via. Abriendo el artículo, dos perspectivas de un patio de manzana del barrio de Sant Antoni, recuperado para uso público de acuerdo a un proyecto del equipo RCR. culación, el movimiento de mercancías y de personas. Sin duda, su conocimiento del ferrocarril, como gran avance tecnológico del periodo, le lleva a buscar su adecuada inserción en la ciudad. Su admiración por esas nuevas formas de movilidad le lleva a pensar incluso que un día "estas máquinas de fuego" podrán tener una utilización masiva, como avance de lo que décadas después será el automóvil.

La generosidad de las dimensiones de las calles y las avenidas se explica por la necesidad de dar respuesta a flujos potentes y variados. La importancia de los cruces y los chaflanes –como octógonos virtuales de veinte metros – radica en que posibilitarán el cambio de dirección de los diferentes flujos. El hecho de que exista una dimensión reservada a la movilidad mecanizada y otra a la de los peatones implica una distribución en dos mitades equivalentes, lo que se convertirá en una regla de oro para la Barcelona del futuro.

c) El tercer elemento es la idea de ciudad nueva, una ciudad higiénica y funcional, que se propone partiendo tanto de la ampliación de su extensión sobre el territorio como de la reforma de la ciudad existente.

La amplitud del proyecto es un dato importante para entender la voluntad de Cerdà de dar cabida a todas las formas de actividad y asentamientos dentro de una trama homogénea.

Cerdà tenía un conocimiento detallado del territorio por haber confeccionado el plano topográfico para el proyecto de ensanche. La ejecución era muy precisa, con el detalle a escala 1:1.250, e incluía curvas topográficas, caminos, rieras, etc. Lo ejecutó con su equipo en 1855.

2. El plano del proyecto abarca la totalidad del suelo del llano de Barcelona e incorpora los municipios limítrofes sobre los que la capital no tenía ninguna jurisdicción, pero que, en opinión de Cerdà, era necesario ordenar como partes del conjunto. Se piensa que la idea de metrópoli ya está presente en su proyecto porque ciertos hechos urbanísticos van más allá de los límites administrativos y, por tanto, tienen que ser tratados en su conjunto.

El espacio situado fuera de las murallas estaba vacío debido a la restricción militar que impedía edificar en un espacio concéntrico de 1,25 km, que correspondía al alcance de tiro de los cañones. Esa limitación había ido estableciendo unas discontinuidades en la expansión de Barcelona desde el siglo XVIII y fue lo que finalmente le ofreció una gran oportunidad para plantear una ciudad nueva junto a la ciudad histórica.

Las propuestas de Cerdà consisten en unos sistemas de trazados que se superponen y ofrecen diferentes niveles de servicio:

El trazado base, compuesto por calles de veinte metros de ancho situadas en ejes cada 113 metros. Sus directrices son las dominantes en el plano y repiten la orientación romana.

El trazado regional o metropolitano para avenidas anchas, de cincuenta metros, que configuran las directrices fundamentales del proyecto: la Gran Via, situada en tangente por encima de Montjuïc; la Diagonal, abriendo la conexión entre el valle del Llobregat y la desembocadura del Besòs; la Meridiana y el Paral·lel, que se encuentran en el puerto y definen la posición geográfica de la ciudad en el mundo. Seguramente nos explican la voluntad de Cerdà de inscribir su proyecto en diferentes escalas y concebir la ciudad a escala global, pero integrando las diferentes lecturas funcionales.





## "La regularidad se concreta en el orden de las calles y en la fragmentación de unos conjuntos de edificios sin singularidad monumental".

Como contraposición a las "vías" –calles y avenidas– de implantación más isótropa, el proyecto incorpora también las propuestas ferroviarias, que tienen unas formas de trazado específico en función de sus características tecnológicas.

3. En la aprobación de 1860, Cerdà introduce unas **ordenanzas constructivas** para dar forma a la edificación como materia independiente de las ordenanzas de policía urbana, que eran las que tradicionalmente habían constituido un corpus jurídico único.

Su propuesta consistía en edificar sólo la mitad de cada parcela, de acuerdo con su preocupación por mejorar las condiciones higiénicas de la ciudad, pero esas iniciativas no acabaron de ser aceptadas y se aplicarían las ordenanzas vigentes en 1857.

4. El pensamiento económico, con el objetivo de asegurar el despliegue y la viabilidad del proyecto. Por una parte, destaca la imposición a los propietarios de la contribución a la tarea urbanizadora, una propuesta que hoy nos parece evidente pero que entonces era altamente socializadora. La segunda cuestión hace referencia a la voluntad de acometer la reforma de Ciutat Vella, vinculándola a la dinámica de beneficios del Eixample. Esa parte del proyecto quedó finalmente al margen y Barcelona tuvo que esperar más de cien años para emprender esa profunda y necesitada reforma.

El despliegue inicial del Eixample exige un estudio específico para valorar la implicación personal de Cerdà, pero también su compromiso durante casi dos décadas por ajustar sus propuestas y conseguir hacerlas realidad. Probablemente ese esfuerzo ayudó a respaldar el proyecto frente a las incomprensiones y los malentendidos, tantas veces malintencionados. Ésta es una cuestión que queda pendiente de estudio.

### La ciudad metropolitana y la evolución del proyecto

1. Ciudad proyectada partiendo de la idea de "regularidad". El Eixample es el resultado de una idea potente y racional que en su aplicación, a lo largo de 150 años, ha producido una ciudad muy compleja y rica en matices. Todos los grandes proyectos urbanísticos necesitan tiempo para desarrollarse y muchas veces quedan incompletos. En sus diferentes etapas, hasta llegar a la actual, el proyecto de Cerdà ha encontrado articulaciones y propuestas que lo han ido modulando.

La idea de regularidad es muy antigua y la comparten las culturas más diversas. En el caso de Barcelona no responde al poder centralizado que había marcado a muchas ciudades asiáticas o europeas: el caso de Roma, con Sixto V, en el siglo XVI, y el de Lisboa, con el Marqués de Pombal, en 1758, después del tsunami que arrasó la ciudad, son dos ejemplos diferentes de ello. En Barcelona, la regularidad se materializa en un orden público de las calles y en una fragmentación de edificaciones

que forman conjuntos, sin la singularidad monumental que tienen otros ejemplos más ligados a la expresión de un poder fuerte que impone el proyecto.

2. Continuidad de la forma urbana. El modelo se basa en la continuidad de las infraestructuras, de las formas residenciales y productivas. El desarrollo se realiza por piezas urbanas o fragmentos, de acuerdo con la demanda que existe en los diferentes espacios del territorio, de forma que el modelo de continuidad es el resultado de resolver los conflictos con la topografía, los desagües, la propiedad, etc.

Cerdà desarrolló un nuevo concepto basado en la integración de la multitud de movimientos y en la diversidad de personas y actividades de la ciudad contemporánea, concepto que permite compatibilizar la existencia humana, el crecimiento económico y el espacio público. La idea de continuidad lo lleva a definir que hay que "ruralizar la ciudad y urbanizar el campo" como objetivo ideal.

3. Movilidad en el espacio público. La organización del trazado se realiza con una malla básica de calles y un sistema territorial de avenidas. Es como una malla infinita sobre el territorio, que, a pesar de que se realiza a lo largo de muchas décadas, mantiene el rigor de su geometría. El trazado se convierte en una estructura que homogeneiza el conjunto del territorio urbano.

El espacio público dominante es el de las calles, formadas por intersecciones y espacios lineales entre ellas. Los pasajes son una articulación local de los espacios públicos para crear una mayor fragmentación de la manzana. Las avenidas establecen la estructura territorial con la región metropolitana, y sus cruces generan algunos espacios simbólicos de referencia.

Los flujos que transitan por las calles y las avenidas integran modos de transporte e intensidades muy diferentes, con una configuración cambiante a lo largo del tiempo. El uso de la malla de calles ha sido más bien homogéneo y muy intenso: podríamos decir que el tráfico de vehículos privados es todavía una condición muy pesada en el Eixample actual. En cambio, el mismo trazado puede responder a una estructura diferente formando mallas orientadas o maximallas que permiten responder a formas de movilidad diversas con mejor calidad ambiental.

4. El desarrollo es compacto y se vuelve sostenible. La organización urbana ha ido fluctuando desde modelos intensivos de edificación –a veces exagerada a causa de la especulación – a otros de baja densidad, que han llevado a esquemas de movilidad basados de manera casi exclusiva en el transporte individual.

El Eixample tiene una densidad elevada, lo que le confiere una gran calidad en términos de sostenibilidad urbana. Si esta densidad va acompañada de diversidad funcional, se puede reducir el coste de los servicios y hacer un buen uso de los equipamientos. Por otra parte, la organización espacial densa, con calles y patios de manzana, le permite una configuración ambiental muy confortable. A pesar de todo, el tráfico actual está generando una contaminación acústica y ambiental exagerada e innecesaria, ya que se puede hacer un uso más intensivo del transporte público ya disponible.

5. Alto nivel de complejidad urbana. La mezcla funcional ha sido una de las características primordiales. Su gran dimensión inicial permitió que hubiera espacio para multitud de actividades que han ido evolucionando a lo largo del tiempo. Actualmente viven en el Eixample 280.000 personas y alberga más de 300.000 puestos de trabajo, lo que lo convierte en el gran espacio productivo del país.

La distribución de funciones entre grupos de manzanas es muy diversa, por lo que se puede hablar de una conformación de barrios con identidades y contenidos muy diferentes que le confiere un valor social y económico muy elevado.

**6.** Las manzanas organizan el sistema edificado. Pueden ser entendidas como un espacio complementario al del trazado: como si de una inversión geométrica se tratase, definen el espacio privativo para la actividad residencial y productiva y también para los equipamientos.

A pesar del rigor de las manzanas cuadradas con chaflanes, responden a diagramas morfológicos muy diversos, y quedan reflejadas en el parcelario. Tienen que ver con la forma de la propiedad del suelo y con su programa funcional original: parcelas más grandes cuando había actividad industrial y de menor dimensión cuando el desarrollo tenía el horizonte de la residencia. Su objetivo es maximizar el uso del perímetro de la manzana para obtener más fachada.

Las manzanas constituyeron "modelos" formales con una gran influencia en la transformación y el nuevo uso que se están produciendo en las últimas épocas.

7. Los patios de manzana son ciudades dentro de la ciudad. Los patios de manzana son elementos controvertidos en el desarrollo del proyecto de ensanche. Originariamente, Cerdà hace propuestas muy diferenciadas para los edificios y su espacio trasero, es decir, para el interior de manzana. Sin embargo, al principio diseña los edificios como bloques independientes en el perímetro, y deja fluir el espacio de atrás. Después opta por una solución muy interesante con la edificación en "U" siguiendo el límite de la manzana y dejando un lado con edificación baja y discontinua –para uso de servicios y/o equipamientos–, de forma que el "patio" interior queda formalizado, pero es compartido con el espacio público.

El despliegue del proyecto se contraponía a la utilización industrial y a la voluntad de maximizar los aprovechamientos privados, lo que llevó a cerrar la manzana y a ocupar la mayor parte de su interior. Diferentes ordenanzas de edificación fueron consolidando esas opciones y fijando los volúmenes per-



Los edificios monumentales de la



mitidos en cada momento de su aplicación. En definitiva, se puede hablar de una ciudad que se desarrolla siguiendo la calle y un mundo interior más doméstico que tiene que ver con los usos residenciales y la actividad productiva.

La recuperación residencial del Eixample que se ha llevado a cabo desde los años ochenta aconsejó, en 1985, que se propusiera la recuperación de algunos patios como espacios públicos siguiendo la lógica de una distribución bastante homogénea allí donde era más factible, y también que se limitara la edificación en el centro de la manzana para poder fomentar los jardines y el verde en el patio

8. La arquitectura responde a unas tipologías muy variadas. Los edificios van llenando el espacio privado y van cambiando de usos y programas a lo largo del tiempo. El conjunto de edificios define una enciclopedia tipológica de los diferentes usos, y su arquitectura responde a las tendencias culturales y estilísticas de cada periodo. Su implantación sigue unas reglas de fijación de volúmenes máximos a través de un instrumento legal y técnico que es la ordenanza de edificación, cuyo contenido y reglas ha ido evolucionando y fue el tema de mayor controversia especulativa en el denominado desarrollismo de los años sesenta y setenta del siglo pasado.

Dentro de este proceso, el Eixample ha recogido grandes piezas de arquitectura monumental, bien reflejadas en las guías de arquitectura, y unos miles de edificios de dimensión y protagonismo razonable. En la actualidad hay que conseguir que ese instrumento, que nació como "contenedor", evolucione para que sea capaz de potenciar programas mixtos y formas de arquitectura más contextual con respecto a las edificaciones ya existentes.

Se trata de una tarea que ya inició la ordenanza de rehabilitación del Eixample y que hay que ir ajustando en su contenido para conseguir el mantenimiento de ciertos criterios ambientales con la innovación arquitectónica que ha ido guiando el despliegue del proyecto. Hay que tener en cuenta la evolución de las tipologías arquitectónicas hacia modelos "híbridos" en los que la mezcla funcional parece ser una tónica destacable: el edificio quizá comience a ser una suma de edificios, el patio ordenado como espacio tranquilo abre nuevas oportunidades...

9. Las fachadas han definido unas pieles muy consistentes. Podríamos decir que son los "umbrales" entre el exterior y el interior de las manzanas.

El umbral equivale a límite: como los balcones tradicionales o las ventanas modernas, que expresan formas de transparencia y porosidades diferentes. Otras veces, el umbral establece "espacios de relación", como las galerías de los patios interiores o los miradores de los pisos principales.

Diríamos que los edificios han ido aportando lecturas interesantes desde los espacios privados y desde los dominios colectivos –los patios–, y los públicos –principalmente calles–, a través de las plantas bajas. Probablemente son dimensiones



© José Fusté Raga / Corbis



que la arquitectura contemporánea tiene que reentender como condición específica del Eixample.

10. Una serie de iniciativas y planes sectoriales posteriores aseguraron un buen despliegue del proyecto. El plan de ensanche de Cerdà fue posible por la existencia de una serie de iniciativas, estrategias y planes diferentes que se fueron sucediendo y entre los que podemos distinguir dos tipos:

a) Los que añaden dimensiones nuevas y enriquecen el proyecto: hay que hacer referencia aquí al proyecto de Garcia Fària para el despliegue del saneamiento, o al esfuerzo de replanteamiento topográfico realizado por el equipo de Vicenç Martorell a partir de 1925, que estableció las bases para completar el proyecto en la zona más periférica.

b) Los que plantean alternativas al propio proyecto de Cerdà: éste es el caso del de Leon Jaussely, que aprovechaba la anexión de los municipios del llano de Barcelona para buscar un sistema de avenidas que lo conectara, e introducía ejes diagonales menores que enfatizaban algunos edificios monumentales; o el Plan Macià, de Josep Lluís Sert y Le Corbusier, que trataba de implantar la lógica de una especialización de las calles sugiriendo las macromanzanas e introduciendo los principios de la arquitectura moderna como patrón para la composición urbana.

Seguramente uno de los méritos del proyecto de Cerdà fue permitir que en él tuvieran cabida otras ideas, sin arrinconar los atributos iniciales, y que proyectos posteriores le añadiesen valor en lugar de restarle ambición.

11. El uso del subsuelo es cada vez más intensivo. El subsuelo como infraestructura de servicios para la ciudad moderna es innato en la idea de Cerdà. La racionalidad y las buenas dimensiones de su trazado han permitido que las nuevas tecnologías de transporte, de comunicación, de suministros, etc., encontrasen las magnitudes adecuadas para su instalación.

Inicialmente el subsuelo era el espacio "servidor" del resto y, por tanto, visto como elemento secundario y menor. Era como un espacio "ignorado" por el ciudadano, que sólo servía para el alcantarillado y la distribución de los servicios; su apreciación era negativa, como el espacio negro o el infierno de la ciudad, el mundo de las ratas, el de las cuestiones necesarias pero nunca enfatizadas.

En el siglo XX se incorporan los espacios de la comunicación eficiente y moderna, que son el Metro y el ferrocarril urbano: el subsuelo pasa a ser un elemento de la vida cotidiana de las personas.

En la medida en que la red se extiende, su racionalidad se impone y crea un mapa mental diferente para la mayoría de los ciudadanos. La forma de la malla del Eixample ayuda a su construcción y a su funcionalidad.

Es un mapa de líneas y sobre todo de nodos o puntos privilegiados por las estaciones y los intercambios. Este diagrama de Barcelona, como el diagrama londinense de H. Beck, ofrece una nueva imagen de la ciudad.

La plaza Catalunya, uno de sus nodos, sigue siendo todavía la estación intermodal mayor del país. El espacio subterráneo



En Barcelona, el Eixample es la pieza clave de la forma urbis, com en nueva York lo es Manhattan. Sobre estas líneas. la prolongación del Eixample por el frente marítimo uno de los proyectos abordados con motivo de los Juegos Olímpicos. En la página anterior, vista aérea de Manhattan.

comienza a ser como un edificio integrador de flujos, del cual sólo se ven las entradas.

Por otra parte, los edificios van integrando un mayor cuidado del espacio subterráneo y su funcionalidad se hace más compleja. De los aparcamientos se pasa a otros servicios. En la situación actual, los edificios de nueva planta disponen casi de tanto volumen por debajo de la rasante como por encima. Las ordenanzas no le dan mucha importancia, ya que son servicios complementarios a la actividad que se realiza por encima de la rasante. Todo ese volumen subterráneo normalmente está servido desde las aceras.

Seguramente hoy se demuestra que la ciudad necesita mejorar la integración entre espacios privados y públicos para encontrar formas y programas urbanísticos más adecuados a la condición central que ha pasado a tener el Eixample. Esta condición puede afrontarse partiendo de los casos paradigmáticos de ciudades como Chicago o Pekín, o de la investigación reflejada en *Urban Design Manhattan*. Son referencias que permiten entender las posibilidades de algunos lugares seleccionados del Eixample, quizá para fomentar experiencias piloto que pudiesen validar estos esfuerzos de ciudad vertical y de imbricación entre los espacios públicos y los privados y también entre diferentes funciones urbanas. Eso permitiría una relectura del proyecto original frente a la nueva situación y nos ofrecería nuevas estrategias innovadoras.

12. La estructura de los espacios verdes y de los equipamientos es relativamente equilibrada. Refleja la escala de las "unidades" espaciales y funcionales de la ciudad: los mercados, las escuelas y algunos otros equipamientos tienen ese valor de definir la escala del barrio como uso y como referente.

El modelo geométrico intuido por Cerdà proponía un sistema de distribución más regular del que en realidad se ha desarrollado. A pesar de eso, el "intercalado" entre piezas ofrece un sistema funcional bastante eficaz.

De forma similar, podríamos hablar de los grandes parques del proyecto original con respecto a la estructura de espacios públicos y de servicios que resulta más de la aplicación ad hoc y de las posibilidades abiertas por la transformación sectorial. En cualquier caso puede ser visto como un resultado vivo en constante evolución con una expansión reciente de gran interés. Seguramente la malla de calles y avenidas todavía puede ayudar a aumentar su protagonismo.

13. Completando el proyecto: frente marítimo y Ciutat Vella. Será necesario destacar algunos episodios de las últimas décadas en los que Barcelona se ha tenido que enfrentar con cuestiones pendientes en el proyecto Cerdà: éste es el caso de Ciutat Vella, que él proponía transformar como contrapartida de la riqueza que creaba el nuevo desarrollo, y que desgraciadamente quedó fuera en el momento de su aprobación. Por otra parte, la fachada al mar no se planteó por la presencia del ferrocarril y porque no era un tema importante en la ciudad del XIX. Es ahora cuando las ciudades se vuelcan en los frentes de agua, tema que se ha abordado con ímpetu y con resultados bastante interesantes.

Estos hechos han puesto de manifiesto de forma aún más palpable la fuerza contenida en el proyecto y su capacidad para incorporar sectores no considerados en la hipótesis inicial. 14. La fuerza de su imagen hace pensar que "el Eixample es Barcelona". Pocas ciudades tienen una forma urbana potente y ordenada que las identifique. Barcelona, como Nueva York, Roma o París, goza de esta característica. En el caso de Barcelona, el Eixample es la pieza clave de la forma urbis, como en Nueva York lo es Manhattan, y se da la circunstancia de que ambos casos no son fruto de la imposición desde el poder absoluto, sino de la voluntad de la ciudad y de sus operadores de seguir un proyecto, como el propuesto por Ildefons Cerdà en 1859 y por la Comisión por la extensión en 1815.

15. De zona de expansión a centro metropolitano. En muchas ciudades europeas, la evolución de los proyectos de extensión del siglo XIX los ha convertido en lugares centrales. A pesar de esta tendencia, el Eixample se ha convertido en el baricentro de la ciudad compacta, y dada la fuerza de su trazado ha podido incorporar gran parte de las infraestructuras necesarias para un desarrollo central. Quizá haya que plantearse su papel a medio plazo: ¿tiene que seguir hacia un proceso de downtown como a veces se postula, o tiene que seguir buscando la mezcla funcional como directriz de evolución?

Seguramente, la correcta interpretación de la realidad nos tiene que permitir de nuevo entender el pasado desde una perspectiva similar a la adoptada por Cerdà en su *Atlas*, y crear nuevos elementos teóricos para afrontar el futuro.

16. ¿El Eixample puede ayudar a entender el futuro del sistema regional actual? La mirada sobre este gran proyecto que canalizó una transformación inimaginable en la Barcelona de mediados del siglo XIX –una ciudad todavía amurallada, rodeada de unos pueblos y villas muy dinámicos situados en el llano– puede servir para introducirnos en nuevas maneras de entender la realidad actual y, sobre todo, de concebir el futuro de Barcelona y su realidad urbanística a medio plazo.

La ciudad contemporánea adopta otras formas, y sus dinámicas ya no son las mismas que en el periodo industrial. A veces nos esforzamos por seguir manteniendo los mismos conceptos y no sabemos entender unos procesos que responden a nuevos paradigmas, quizá todavía no bien formalizados y menos aún bien ordenados. Tendemos entonces a decir que son fenómenos anormales y a devaluarlos, por considerar que sólo responden a prácticas especulativas, pero, aunque esto pueda ser cierto en gran medida, habría que entender qué tienen de auténtico y, sobre todo, descubrir cómo los podemos reconvertir en alternativas que tengan en cuenta la calidad de los espacios y su evaluación a largo plazo.

No sería muy osado decir que a la generación de Cerdà se le plantearon cuestiones similares y que fue capaz de darles respuestas. Esta actitud puede constituir un estímulo en las discusiones actuales.

### Bibliografía de referencia

- · Fabià Estapé: Teoría general de la urbanización. Madrid, 1971.
- Françoise Choay: Urbanisme, utopies et réalités. París, 1965.
- 2C Construcción de la Ciudad. "Cerdà 1876-1976". Barcelona, 1977.
- Laboratorio de Urbanismo: Los Ensanches I y II. Barcelona, 1978.
- Ildefons Cerdà: Cerdà y Madrid, Cerdà y Barcelona (facsímil). Madrid, 1992.
- · Laboratorio de Urbanismo: Trabajos sobre Cerdà y Barcelona. Barcelona, 1992.



Este artículo propone la relectura de algunos aspectos y elementos del Plan 22@ a la luz de "L'Eixample, èxit pràctic d'un projecte teòric", quinta de las "Deu lliçons sobre Barcelona" de Manuel de Solà-Morales.

# Los ensanches reciclados: el Poblenou

Texto **Maria Buhigas** Jefa de Estudios Estratégicos Urbanos. Barcelona Regional, SA Fotos **Lluís Sans** 

Ya hace cerca de diez años de la aprobación de la modificación del Plan General Metropolitano (PGM), que daba el pistoletazo de salida al proceso de transformación de suelos industriales del Poblenou. Se empezaba a superar la condición del plan como expresión de un objetivo de futuro a realizar, para convertirse en una realidad tangible y en construcción. Una realidad que, pese a reconocerla, no es el objeto de estas líneas.

Así, volviendo a los inicios del Plan 22@, el primer elemento a destacar hace referencia a su escala. El ámbito objeto del plan tiene una dimensión más que evidente en el conjunto de la ciudad, asimilable a una cuarta parte del distrito del Eixample central más consolidado. La transformación afecta a 116 manzanas.

Sin embargo, el elemento singular es la escala temporal del plan: "El Ayuntamiento debe garantizar la transformación del Poblenou independientemente del ciclo económico e inmobiliario. La visión debe ser a 15-20 años". La construcción y transformación de la ciudad de Barcelona se ha explicado muchas veces vinculada a grandes acontecimientos que llevan implícitos unos periodos de planificación y ejecución muy ajustados. Esta situación, pese a las ventajas que en ella se puedan reconocer de impulso para la ciudad en su conjunto, tiene un efecto perverso en el imaginario colectivo sobre el tempo natural –no forzado– de la "proyección de la gran ciudad moderna, un proceso de urbanización continuo, abierto en el tiempo y el espacio". Esta situación.

La inmediatez con que las nuevas propuestas urbanas son engullidas por la avidez tanto de las agendas políticas como de los medios de comunicación contrasta con la complejidad de su definición. Hay que reivindicar la escala temporal de la planificación, la gestión y la ejecución, desde la urbanización hasta la edificación, que comporta la creación o transformación de la ciudad. Un proceso enriquecedor en el que se pueden ver "la suma de una y de muchas ideas a la vez, como un gran proyecto inicial y muchos proyectos menores superpuestos, como una dialéctica entre leyes generales y solucio-

nes particulares, como tensión entre regularidad y variedad, entre utopía y nostalgia, entre individualidad y norma, entre trazado y arquitectura".<sup>3</sup>

### Definición de los objetivos primarios

El Plan 22@ se enmarca en las políticas que desde las administraciones, mayoritariamente de escala local, se fueron perfilando ante la reestructuración productiva de los espacios urbanos. La relación entre industria y ciudad viene de lejos y no hay duda de que su evolución ha marcado la configuración de las sociedades desarrolladas. Una vez más, esta relación intrínseca se encuentra en el epicentro de las grandes transformaciones de la ciudad contemporánea. Los cambios en las estructuras económicas industriales y empresariales se han traducido en la aparición de nuevas demandas, así como de nuevos problemas –ahora los llamamos retos–urbanísticos.

La actividad económica actual supera tanto los límites tradicionales de su misma definición como la rigidez de la zonificación del suelo, heredada de la Carta de Atenas. La posibilidad de introducir cambios de fondo en los tejidos industriales tradicionales centra la transformación y el proyecto de la ciudad contemporánea.

Tal como recoge el texto refundido de la modificación del PGM para la renovación de las áreas industriales del Poblenou<sup>4</sup>, este tiene por objeto actuar urbanísticamente sobre un territorio central destinado de manera predominante a actividades productivas, con la intención de potenciarlo. Este objetivo obliga a reflexionar con carácter previo sobre la naturaleza y las características de los nuevos procesos productivos y las condiciones urbanas específicas que estos requieren y, concretamente, sobre como hay que:

-Adecuar las condiciones de la oferta a los cambios producidos en las demandas de la actividad económica respecto a las características del suelo y de los emplazamientos en los que ubicarla: "Las oficinas constituyen el uso productivo con más demanda en el municipio de Barcelona y por el cual la

oferta está muy limitada. El exceso de oferta en relación con la demanda que se produjo en el año 1992 se ha absorbido, y el mercado presenta hoy casos de empresas que no pueden localizarse en Barcelona por falta de oferta adecuada"<sup>5</sup>.

-Revalorizar el espacio: "Al intensificarse la competencia interurbana se intentan reforzar las ventajas competitivas locales y, siguiendo los criterios generales aplicados en las políticas de desarrollo, se procura aprovechar de manera integral los recursos propios a la vez que fomentar las iniciativas empresariales locales." <sup>6</sup>.

Todos ellos tienen un elemento común: favorecer la diversidad de usos y tipologías arquitectónicas<sup>8</sup>.

La regulación de la subzona 22@, que corresponde a la nueva clave urbanística con que el Ayuntamiento de Barcelona quiere calificar los usos y actividades a los que se destinará el territorio que se ha de transformar en el Poblenou, supone la actualización de la regulación industrial de acuerdo con las nuevas formas de producción. "La propuesta formulada elimina la restricción propia de la calificación urbanística de suelo industrial (22) que el Plan



-Superar las actuaciones aisladas que tradicionalmente disocian las acciones de promoción económica de las de carácter urbanístico: "La normativa urbanística ha de permitir esta recuperación industrial y las políticas económicas de promoción deben fomentarla".

### Las exigencias técnicas

a) Exigencias instrumentales. La complejidad de la transformación obliga a definir un sistema flexible de planeamiento derivado, es decir, de los mecanismos para gestionar la realización posterior de los objetivos y contenidos previstos en el plan. Hay diferentes instrumentos reguladores que permiten afrontar situaciones diversas: sectores de promoción pública o privada, de diferentes escalas –la manzana Cerdà es la medida mínima de actuación– y programas.

General Metropolitano atribuía al Poblenou. La creación de una nueva calificación urbanística que engloba una gran diversidad de usos para todo el territorio a transformar"9.

b) Exigencias hipológicas. La renovación de los suelos productivos del Poblenou tiene lugar sobre la malla del Eixample de Cerdà, que ha perdurado a lo largo del tiempo como estructura de apoyo de unos cambios sucesivos de uso y tipología edificatoria, desde su concepción hasta el momento actual. "En Barcelona se ha conformado, a lo largo de los siglos, un sabio y elaborado conocimiento con el que es posible proceder a aberturas parciales, a transformaciones controladas, a reelaboraciones de materiales urbanos previamente existentes con la finalidad de dar una medida adecuada a las operaciones de arquitectura en el marco urbano de una ciudad con vocación por la colmatación y la densidad"<sup>10</sup>.

Sobre estas líneas, la sede del grupo mediático Mediapro, en la nueva Diagonal, con la torre Agbar al fondo. En la página siguiente, edificio de oficinas en Pere IV. En la página de portada del artículo, . edificios de la **Universitat Pompeu** Fabra y Mediapro, en la confluencia de las calles Granada y Bolívia.

Las tipologías edificatorias asociadas a las nuevas actividades que se promueven en el ámbito se alejan de la nave industrial tradicional de poca altura y extensiva en su ocupación en planta y se acercan a los edificios en altura y una ocupación en superficie menor. La intensidad edificatoria de estas tipologías es superior a la de los polígonos industriales. El Plan 22@ hace una apuesta incrementando las edificabilidades asociadas a las zonas 22@ para alcanzar el objetivo de adecuar la oferta a las nuevas demandas de la actividad económica de las áreas centrales. Por un lado, el incremento

fricción – y que es una condición necesaria para propiciar la preciada complejidad del tejido urbano.

### El Plan de Infraestructuras, complemento decisivo

Según afirma la Modificación del PGM para la renovación de las áreas industriales del Poblenou. Texto refundido: "(...) Pese a que el proceso inversor generado con motivo de los Juegos Olímpicos resolvió algunas cuestiones básicas del sector, hay que reconocer que el tejido urbano interno (...) se encuentra en aquellos momentos en una situación de clara penuria



favorece un tejido urbano coherente con la ciudad consolidada y, por otro, hace económicamente viable la adecuación infraestructural del ámbito.

Polémicas aparte, parece oportuno hacer una pequeña reflexión sobre un debate, a veces excesivamente simplista, acerca de la densidad urbana. Habría que introducir otros elementos en la discusión, como por ejemplo la intensidad urbana, la diversidad del tejido urbano o su capacidad de carga, antes de posicionarnos en pro o en contra de una densidad supuestamente "óptima".

La calidad urbana en términos del cumplimiento de unos estándares de espacios libres –espacio público, zonas verdes y equipamientos– en relación con los espacios construidos no debe suponer perder lo que es propio de la ciudad – la aglomeración, la compacidad; incluso el solapamiento y la

infraestructural, obviamente incompatible con el destino y función que se le quería asignar desde el planeamiento"<sup>11</sup>.

La dimensión que adquieren las infraestructuras en la transformación de los suelos del Poblenou no son un elemento singular y aislado del Plan 22@: "La ciudad se encuentra con la primera ocasión de definir un estándar infraestructural adaptado a estas nuevas circunstancias. El objetivo del planeamiento en esta materia debe ser, en definitiva, identificar un nivel de disponibilidad de servicios urbanos de carácter diferencial respecto a otros sectores industriales, de tal manera que se configure como un elemento propio y diferencial<sup>12</sup>. La dotación infraestructural en lo referente a calidad y fiabilidad de las infraestructuras y de los servicios asociados se ha convertido en un elemento clave de competitividad de los territorios.



### "El Plan 22@ incrementa las edificabilidades con el objetivo de adecuarse a las nuevas demandas de la actividad económica de las áreas centrales".

Este mismo texto afirma que: "un amplio Plan Especial de Infraestructuras (PEI) (...) actuará tanto en los espacios públicos como en los espacios privados comunitarios, determinando aspectos de suelo y de subsuelo. El contenido del plan incluirá aspectos relacionados con el ciclo del agua, la utilización y producción de energía, los procesos de frío y calor, los residuos, la red telemática, la movilidad y el mobiliario urbano. (...) no se desaprovecha la posibilidad de introducir los parámetros de la sostenibilidad (...)"<sup>13</sup>.

Introducir este elemento, el PEI, en paralelo a la planificación urbanística tendría que ser una práctica generalizada. La complejidad del contenido programático de los desarrollos urbanísticos requiere este instrumento para garantizar que lo planificado tenga la capacidad de convertirse en un territorio productivo social y económicamente, y de adaptarse, de adecuarse y de modernizarse a lo largo del tiempo. Esta es una cuestión que tiene una relevancia especial en los tejidos productivos y en la transformación de los suelos obsoletos de las áreas centrales urbanas.

Las condiciones infraestructurales, definidas por ley, de una parcela para constituir un solar apto para ser edificado, así como otras regulaciones sectoriales relativas a su calidad, se han ido adaptando y lo seguirán haciendo, poniendo de manifiesto la relación directa entre el nivel de desarrollo de un territorio y su nivel infraestructural. Una condición

que ha ido más allá de las infraestructuras de movilidad y se ha extendido a todas las infraestructuras energéticas, ambientales y telemáticas.

### Fenómeno financiero y económico

La transformación de tejidos obsoletos parte de la premisa de que un recurso, en este caso el suelo urbano, se encuentra infrautilizado, o bien de que su vida útil ha sido superada. El Plan 22@ ponía de nuevo en valor unos suelos en una posición claramente ventajosa para atraer actividad económica "de nueva generación", reintroduciendo estos espacios en un nuevo ciclo de vida.

Sin embargo, para la renovación no basta con la sustitución de unas edificaciones por otras y una "mano de pintura" de la estructura urbana de apoyo. Va mucho más allá. La transformación para adecuarse a las nuevas actividades que buscan localizaciones en las tramas urbanas centrales pide, incluso requiere, una estructura de apoyo de gran calidad. Los costes asociados a esta adecuación, "el Plan Especial de Infraestructuras, se pueden financiar parcialmente con una parte de las plusvalías generadas por el incremento de edificabilidad" <sup>14</sup>. Los operadores de servicios asumirán también una parte de los gastos en concepto de inversión de su negocio y podrán ofrecer servicios a los futuros clientes que se vayan instalando allí.



© Archivo Barcelona Regional, S A

La plaza de las Glòries, Diagonalmar, el distrito 22@ y la zona del Fòrum. En la página anterior, interior de manzana en Pamplona / Ramon Turró. En paralelo, la dimensión del hecho urbanizador como parte de toda una cadena de actuaciones con el objetivo común de propiciar el crecimiento económico, supera las acciones aisladas que tradicionalmente disocian las acciones de promoción económica de las de carácter urbanístico. En este sentido, se abren nuevas posibilidades, ya puestas en práctica, de vincular mucho más estrechamente la promoción económica y la producción urbanística, superando los modelos en los que la acción urbanística se convierte en el fin, en sí mismo, de la promoción económica.

### Apoyo teórico o razonamiento interno

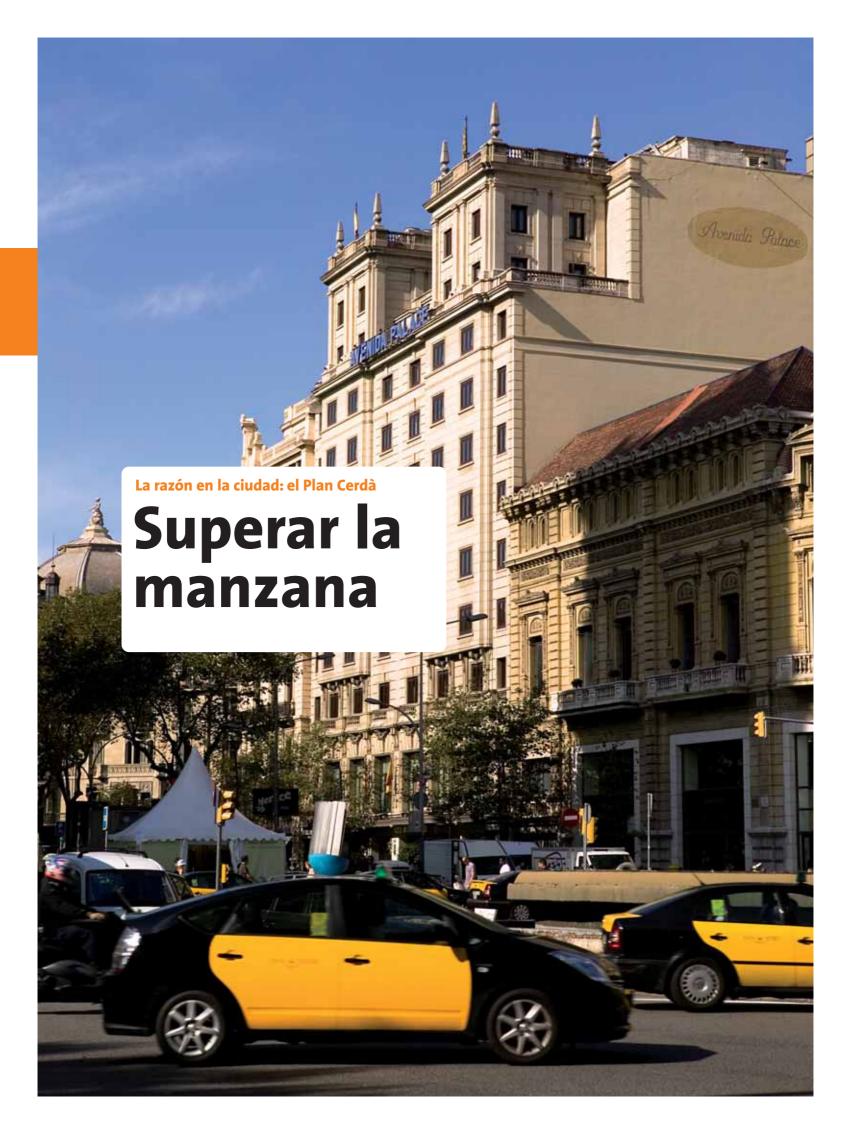
El Plan 22@ -en este caso es más oportuno utilizar la denominación completa del documento urbanístico de la Modificación del PGM para la renovación de las áreas industriales del Poblenou- introduce dos cuestiones sobre las que nos falta todavía un soporte teórico de carácter general: la construcción de ciudad por transformación de tejidos consolidados y la adecuación de los instrumentos de planeamiento a las nuevas estructuras productivas.

Ambas cuestiones ponen sobre la mesa una temática de una gran complejidad: la revisión crítica de los instrumentos de planeamiento y el marco regulador vigente. Intencionadamente lo planteo en términos de revisión y no de cambio o sustitución, porque sería poco realista formularlo en términos de tabula rasa. Pero sí tengo el convencimiento, y en el caso particular de los suelos productivos aún más, de que este ejercicio disciplinario es urgente. De lo contrario, veremos proliferar ensanches reciclados como versiones más o menos acertadas del 22@.

Manuel de Solà-Morales afirma que: "Desvelando lo que de verdaderamente interesante hay en nuestra valoración positiva de la ciudad del siglo XIX, podremos, más allá de la simple obsesión mimética, aprovechar su evocación como fuente de sugerencias, de innovaciones y de progreso" <sup>15</sup>.

### Notas

- 1 Resumen ejecutivo del "Estudi de la demanda d'oficines al Poblenou en el període 1999-2004 i requeriments urbanístics de la seva localització", Aguirre Newman, 1999, como parte del Estudi econòmic i financer de la MPGM per a la renovació de les zones industrials del Poblenou, pág. 12.
- 2 Deu Iliçons sobre Barcelona, Manuel de Solà-Morales, COAC, Barcelona 2008, pág. 291.
- 3 Ídem, pág. 305.
- 4 Modificació del PGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou. Text refós, Sector d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, septiembre de 2000, pág. 10-13.
- 5 Resumen ejecutivo del "Estudi de la demanda d'oficines al Poblenou en el període 1999-2004 i requeriments urbanístics de la seva localització", Aguirre Newman, 1999, como parte del Estudi econòmic i financer de la modificació del PGM per a la renovació de les zones industrials del Poblenou, pág. 12.
- 6 Organización industrial y territorio, Ricardo Méndez e Inmaculada Caravaca, "Espacios y Sociedades", Editorial Síntesis, Madrid, 1999, pág. 309.
- 7 "La renovació del Poblenou: una aproximació urbanística al districte d'activitats 22@bcn", Ramón García Bragado, La ciutat del coneixement, "Els monogràfics de BMM", n.º 1, pág. 39 (38-43).
- 8 Modificació del PGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou. Text refós, Sector d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, septiembre de 2000, pág. 3.
- 9 "La renovació del Poblenou: una aproximació urbanística al districte d'activitats 22@bcn", Ramón García Bragado, La ciutat del coneixement, "Els monogràfics de BMM", n.º 1, pág. 40 (38-43).
- 10 "Barcelona: construir sobre lo ya construido", Ignasi de Solà-Morales, en Revista de Occidente, 97, junio de 1989, pág. 26.
- 11 "Dotació infraestructural (Pla d'Infraestructures)", capítulo 7 de la Modificació del PGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou. Text refós, Sector d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, septiembre de 2000, pág. 33.
- 12 Ídem.
- 13 Íden
- 14 Estudi econòmic i financer de la modificació del PGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou. Text refós, Sector d'Urbanisme, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, septiembre de 2000, pág. 10-13.
- 15 Deu Iliçons sobre Barcelona, Manuel de Solà-Morales, COAC, Barcelona 2008, pág. 307.



El modelo de movilidad continúa siendo la asignatura pendiente, no sólo del Eixample sino de la ciudad en su conjunto. El actual modelo es el factor que más energía urbana consume y el que más contaminación genera.

# Los ensanches sostenibles: el legado del Plan Cerdà

Texto **Salvador Rueda** Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona Fotos **Lluís Sans** 

Quizá una de las cosas que más me impresiona de los trabajos de Ildefons Cerdà es que, con la escasez de medios de los que se disponía en aquella época, articula una propuesta de ensanche casi sistémica (sin la existencia de la teoría de sistemas) que, de forma intencionada, buscaba la resolución de los conflictos de la Barcelona de mediados del siglo XIX. Es sorprendente cómo Cerdà analiza y aborda cada una de las disfunciones que sufrían la ciudad de Barcelona y los barceloneses: la higiene y la salubridad, la movilidad, la cohesión social, la justicia y la igualdad, el equilibrio entre la funcionalidad ("relación") y la descompresión urbana ("aislamiento"), etc.

Con su propuesta formaliza las soluciones a cada una de las disfunciones detectadas y lo hace construyendo ciudad, es decir, haciendo que el espacio público tenga todos los usos y funciones que le son propios y posibilitando la implantación de una maravillosa mezcla de usos (personas jurídicas).

Es sabido que parte del proyecto original ha sido suprimido y lo iba siendo a medida que se sucedían nuevas ordenanzas que ahora cerraban la manzana, después ocupaban los patios interiores, seguidamente se añadían a los edificios una, dos, tres plantas más, etc. A pesar de todo, el Eixample se ha ido construyendo (todavía se está construyendo ahora) lentamente, tal y como se construyen los sistemas complejos (los ecosistemas) en la naturaleza. La resultante ha sido la creación de un tejido que cuenta con la mayor diversidad de personas jurídicas (actividades económicas, asociaciones e instituciones) existente en cientos de kilómetros a la redonda, y que se configura, en sus dimensiones, como la mayor área de centralidad de España, con una influencia que va más allá de sus fronteras.

En un estudio realizado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona para los diversos tejidos de Donostia-San Sebastián, se comprueba que la morfología urbana de los ensanches es la que acoge mayor densidad de actividades (máximo alcanzado: 114 actividades por hectárea), más que los tejidos en manzana abierta, tejidos mixtos o de baja densidad (máximo de 54 actividades/ha).

El Eixample irradia actividad a su alrededor, es un auténtico corazón que bombea diversidad extendiendo la complejidad urbana siguiendo los ejes transitados, sobre todo, a pie. Cuando algún eje tiene una ruptura en la concatenación de actividades, el tejido se simplifica mostrando un agujero, un vacío en el plano. Las soluciones adoptadas para la plaza de las Glòries y sus alrededores fueron pensadas en términos de continuidad y resolución del tráfico, pero la plaza se convertiría en una barrera en la conexión de la diversidad urbana entre el Eixample y el Eixample del Poblenou. En lugar de ser el centro de la ciudad ideado por Ildefons Cerdà, se convertiría en un agujero de simplificación urbana, que no de centralidad. La remodelación de la plaza de las Glòries es, sin duda, necesaria.

Por otra parte, el Eixample es, hoy en día, el tejido de la ciudad que acoge un mayor número de actividades densas en conocimiento, mucho más que el distrito tecnológico del 22@.

Aunque los problemas que abordó Ildefons Cerdà siguen siendo conflictos actualmente, ahora tenemos que abordar, además, nuevos retos que entonces no eran manifiestos. Los dos retos que, a mi entender, son los principales en este principio de siglo son los relacionados con la sostenibilidad, es decir, con las incertidumbres que nuestra acción genera sobre el conjunto de sistemas de la Tierra y con el hecho de haber entrado en una nueva era: la de la información, dejando atrás, cada vez más, la era industrial.

### El tráfico, factor imprevisto

Del conjunto de factores relacionados con la sostenibilidad, el que genera mayor impacto y disfunciones probablemente sea el tráfico motorizado. El tráfico es, hoy en día, el factor que consume más energía, el que emite la mayor contaminación atmosférica, el que genera más ruido, el que provoca más muertes externas (por accidente o por polución), el que proyecta más intrusión visual y el que hace perder más horas laborales. Sin embargo, es evidente que Ildefons Cerdà no podía ni imaginarse que su red vial acabaría totalmente ocupada por ese nuevo artefacto, ni que lo haría en toda su trama, teniendo como célula básica la manzana. Es probable que, después de analizar las características del flujo motorizado, hubiese pro-



## "La creación de una célula de 400 m de lado mantendría la funcionalidad urbana y ganaría espacio al coche".

puesto, como lo hizo Le Corbusier en su Plan Macià, una nueva célula básica urbana de 400 o 500 m de lado para los coches.

Lo que constituye una aberración para la eficiencia de un vehículo, cuyo objetivo es ir de un punto a otro de la ciudad lo más rápidamente posible, es que se encuentre un obstáculo cada 100 m para dar paso a otros vehículos que se cruzan en su camino. Cuando se han creado infraestructuras adaptadas al objetivo del coche, se han construido autopistas, las cuales están diseñadas para que la velocidad sea la máxima admitida sin tener que detenerse nunca. En la ciudad, no caben las autopistas y, cuando se colocan, crean más problemas que soluciones aportan.

La creación de una nueva célula básica urbana de 400 o 500 m de lado adaptada al flujo motorizado puede, en mi opinión, mantener la funcionalidad y la organización urbana y, a la vez, liberar el 65 o el 70% del espacio público sometido hoy a la circulación de vehículos. Una supermanzana de ese volumen permite una mayor eficiencia en la onda verde semafórica y reduce las fricciones del flujo, puesto que sólo se puede girar a derecha o izquierda cada 400 m. Por las vías básicas circula el transporte público de superficie y permite que el conjunto de la trama esté a menos de 300 m de una parada. La construcción de aparcamientos situados en las vías básicas permite que no se tarde más de tres minutos a pie desde el aparcamiento hasta cualquier punto de la supermanzana. En el interior de las supermanzanas el ciudadano recobra su carta de naturaleza, es decir, puede desarrollar el

conjunto de usos y funciones del espacio público sin restricciones, superando la función de "peatón" (un modo de transporte) que se le otorgó cuando lo relegaron a las "aceras".

Las supermanzanas implantadas en Barcelona, una en el barrio de la Ribera (en torno a Santa Maria del Mar) y dos en Gràcia, han permitido aumentar el número de viajes a pie (>10%) y en bicicleta (>15%), e incrementar significativamente la actividad comercial y de servicios (en el caso del Born, la transformación de la actividad ha sido espectacular. Incluso en demasía, desde mi punto de vista, o mejor, la desproporción entre las actividades de escala ciudad y las actividades de proximidad es excesiva).

Las redes viarias actual y futura muestran la reserva de espacios para cada modo de transporte. Actualmente, la mayoría del tráfico entre mar y montaña se canaliza en el Eixample (en hora punta acoge en torno a 76.000 veh/h). Con una propuesta de supermanzanas, hay que llevar a cabo una redistribución del tráfico que haga que la presión sobre esta área disminuya significativamente y que se redistribuyan, a su vez, los efectos de la circulación, en especial la contaminación atmosférica, hoy fuera de límites en el área central.

### Red ortogonal de autobuses

La red de autobuses, hoy radial, se transforma en una red ortogonal que, siguiendo la trama del Eixample, se extiende al conjunto de la ciudad. El cambio de topología es el factor que más incide en el aumento de la velocidad comercial, más aún que otras medidas como la priorización semafórica. La ubicación de las paradas cada 400 m y la reducción significativa de los giros permite estimar el aumento de la velocidad comercial en 0,6 km/h, en una red que actualmente circula a unos 11 km/h de media.

Cerdà ya demostró la mayor eficiencia de la red ortogonal con respecto a la radial. Su razonamiento, siguiendo el ejemplo de la estructura fractal de una cuenca hídrica, es magistral.



La reestructuración del Eixample en supermanzanas permitiría revertir el predominio actual del coche dedicar el 43% del espacio disponible al ciudadano y construir una red de carril bici segura y sin interrupciones. Sobre estas líneas, la calle Enric Granados y su doble carril bici. En la página anterior. el Passeig de Gràcia. Abriendo el artículo, la Gran Via entre el Passeig de Gràcia y Catalunya.

Viene a decir que dos riachuelos que confluyen crean uno nuevo que lleva el caudal de ambos y tiene un cauce mayor. Cuando ese cauce se une a otro aguas abajo, se repite la suma de caudales y el aumento del cauce, y así hasta llegar al final (el centro), en donde el caudal y el cauce que lo acoge son tan grandes que el centro es ocupado totalmente y desaparece. Como el centro no puede desaparecer, la falta de espacio para absorber el flujo radial se convierte en congestión y, por tanto, en una tipología de red ineficiente. Por el contrario, la red ortogonal proporciona a los tejidos que la contienen un isomorfismo en el conjunto del mismo, y hace que las diferentes partes que la componen estén igualmente privilegiadas.

Con el mismo número de autobuses y a 13 km/h de velocidad media comercial, las frecuencias de la red ortogonal estarían por debajo de los cuatro minutos, lo que supondría aumentar más de tres veces la frecuencia actual. El ahorro de tiempo de la red al cabo del año es de un millón de jornadas laborales. La conexidad también mejora ya que el número de personas que disponen de una parada a menos de 300 m es de 30.000 más que en la actualidad. La accesibilidad global de la red actual permite que el 15% de la población acceda en autobús a la totalidad del municipio en menos de cuarenta minutos. Con la red ortogonal, el porcentaje aumenta hasta el 55% de la población. Con la nueva red, cualquier punto de la ciudad se conecta con cualquier otro con un trasbordo como máximo, de manera similar a como se llega a cualquier casilla en el juego de los "barquitos". La proporción de trasbordos de la red actual es aproximadamente del 14%. Con la nueva red los trasbordos son similares a los del metro, por encima del 30%.

La red de bicicletas cada día cuenta con más kilómetros de carril. Pero, es evidente que la normalidad y el uso masivo de este modo de transporte sólo se puede conseguir construyendo una red segura y con continuidad. La red de carriles bici de Sevilla es hoy la más completa y el ejemplo a seguir. En esa ciudad la bicicleta se ha convertido en un

auténtico modo de transporte y el número de usuarios ha sorprendido a propios y a extraños.

Quienes dicen que la ciudad de Barcelona no es apta para el uso de la bicicleta a causa de la clinometría no tienen razón. El análisis clinométrico permite afirmar que el 80% de la ciudad y el 100% del Eixample son aptos para ir en bicicleta.

Las supermanzanas en el Eixample permitirían que el 43% del espacio fuese, en su mayor parte, para peatones. Un espacio que devolvería al ciudadano su carta de naturaleza, ya que en él podrían hacer efectivos el conjunto de usos y funciones del espacio público: el intercambio, la fiesta, el juego, etc.

El espacio público y la reunión de complementarios (personas jurídicas) en un espacio reducido son los dos aspectos generadores de ciudad. El ciudadano lo es, fundamentalmente, porque ocupa el espacio público (la casa de todos) sin restricciones y puede ejercer su conjunto de usos y funciones potenciales. Con la ocupación masiva del espacio público por el coche, el ciudadano dejó de serlo para convertirse en un "peatón", es decir, en un modo de transporte al que se le ha asignado para pasar unas cintas contiguas a los edificios.

El resultado de las nuevas redes propuestas es un nuevo modelo de movilidad y unos beneficios que redundan en la mejora de la calidad urbana y de vida.

Dadas las disfunciones y el impacto generados por el actual modelo de movilidad, no hay duda de que es la asignatura pendiente de la ciudad y también del Eixample. El actual modelo es el factor que más energía urbana consume y que más contaminación genera, ya sean contaminantes atmosféricos de escala local y regional o bien global (gases de efecto invernadero). Hoy en día, el número de personas expuestas a niveles de contaminación por NO<sub>X</sub> por encima del límite legislado es de alrededor de 1.800.000. Con un modelo de movilidad basado en supermanzanas, con algunos cambios de sentido y reduciendo un 25% el número de vehículos circulantes, el número de personas expuestas no superaría las 20.000.

## El Plan Cerdà en una pregunta

## ¿Cuál es su experiencia personal y profesional del Eixample?

**Jordi Borja.** Geógrafo y urbanista. Director del Máster en Gestión de la Ciudad de la UOC.

Si la patria es el territorio de nuestra infancia, es decir, la calle, el barrio, la ciudad... la mía es el Eixample.

He leído que durante muchos años, los primeros del desarrollo de la cuadrícula, se criticaba el Eixample por monótono, gris, aburrido. El Eixample que yo conocí a finales de los años cuarenta hasta principios de los sesenta, lo viví como un territorio maravilloso. La ciudad era triste, oscura, sucia; los barrios periféricos estaban abandonados; los del "centro" (la ciudad vieja, intra muros), degradados. Para encontrar la vida había que meterse en callejones y locales. En cambio en el Eixample pasaban los tranvías, había tiendas, bares y cines; en las esquinas, mostradores con frutas y verduras; jugábamos al fútbol en la calle; los coches eran esporádicos y la gente muy numerosa. En verano se cerraban las calles y se hacían fiestas, bailes, meriendas, juegos. El sol llenaba aceras y fachadas, y al anochecer farolas y carteles publicitarios luminosos creaban paisajes que prometían aventuras y descubrimientos. No había leído Nadja (de André Breton), pero caminando por el Eixample sentía que en una esquina cualquiera podía encontrarme con una sorpresa.

Hoy el Eixample es todavía la mejor carta de presentación de Barcelona. Pero por suerte toda la ciudad está (relativamente) limpia e iluminada, hay tiendas y gente en todas partes. Y el Eixample, a pesar de mantener una estructura formal, se confunde con el resto de la ciudad. Los coches han ocupado más espacio que los paseantes, las tiendas miran hacia el interior y los vendedores ambulantes han desaparecido o están perseguidos por las normas incívicas. Todavía me gusta pasear, pero no más que por los barrios populares o por el Raval. Aún espero realizar descubrimientos sorprendentes. Pero encuentro turistas y marcas, como en todas partes.

El Eixample de Cerdà no era trivial. La ciudad actual parece haber escogido la trivialidad. La urbanalización no se encuentra sólo en las periferias difusas y confusas.

**Lluís Domènech i Girbau.** Doctor arquitecto. Biznieto del arquitecto modernista Lluís Domènech i Montaner

Del Plan Cerdà me impresionó la idea de superponer la malla neutra 400 x 400 (tres manzanas) a un territorio existente con zonas baldías y zonas edificadas. La experiencia me hace admirar las medidas de la manzana, el ancho de la calle, las dimensiones del chaflán del plano Cerdà de 1877.

No estoy demasiado seguro del valor de las diagonales (las dos grandes, sí), pero tantas, tantas, crean excesivos problemas funcionales y paisajísticos. Para resumir: me quedo con el valor urbano del chaflán. Prefiero la realidad de la manzana cerrada por cuatro lados a la idea original de bloques paralelos. Eso sí,

exigiría el patio de manzana totalmente libre y con acceso, cuando menos, por dos partes opuestas. Me gusta la manzana cerrada porque es capaz de crear contraste entre la vida urbana perimetral, intensa, y el silencio y la tranquilidad del interior.

Tengo un recuerdo muy hondo del ruido del tranvía bajando por la calle Bruc, de cuando iba a casa de mi abuelo. Me gusta el trazado igualitario de las calles y, en cambio, la sutileza del recuerdo diferencial: un Gaudí o un Domènech i Montaner, un olor, la entrada de un cine, un bar abierto con mesas en la acera te permiten saber dónde estás.

La experiencia de la primavera con las hojas que acaban de brotar y que crean una nube verde por encima de la escala humana, pero que permiten ver la línea de cornisa. Las manifestaciones en el Passeig de Gràcia, por el Estatut, contra la guerra, por Ernest Lluch, etc., son para mí experiencias ciudadanas inolvidables.

**Juli Esteban.** Arquitecto y urbanista. Participó en la redacción del Plan Metropolitano de Barcelona

Mi experiencia de Barcelona comenzó en el Eixample, en un chaflán de Pau Claris -Valencia donde estaba el dentista al cual visitábamos desde Girona para un tratamiento de ortodoncia. Lo más inmediato fue descubrir la facilidad para la orientación en la gran ciudad, a partir de unas secuencias de calles de fácil memorización y de las referencias de paseos y avenidas. Más adelante, y ya desde una mirada con cierta deformación profesional, he visto el Eixample como la gran trama que ha aportado ordenación urbanística y red de movilidad a todo el conglomerado de Barcelona, pese a una edificación y unos flujos que su diseñador, aunque fuese un visionario, nunca pudo imaginar. Si además considero el valor que sus calles, chaflanes, aceras, filas de árboles, planos de fachadas aportan a la identidad ciudadana, podría decir que Barcelona tiene en el trazado del Eixample su significante más comprensivo. Y es así no sólo por el valor icónico de sus invariantes, sino en especial por su capacidad de evolución en el tiempo por sustitución de edificios y usos, vaciado de interiores de manzana, reurbanización de algunas calles y también por la incorporación de nuevas formas de edificación de la manzana que permiten casi reinventar

Pese a todo, el Eixample no es perfecto. Se podría decir que los chaflanes, tan interesantes para otras cosas, atormentan a los peatones, o que, sin duda, le faltan aún ciertos elementos que polaricen o articulen algo más una extensión tan grande de islas similares. En cualquier caso su historia nos permite comprobar que el Eixample es un tejido urbano con capacidad de mejora indefinida sin abandonar los rasgos de carácter más significativos. Creo que esta es la cualidad fundamental, la que asegura su protagonismo permanente en una ciudad que ya es mucho más vasta y compleja que la que Cerdà imaginó.



WANA PORINOY

**Jordi Garcés.** Arquitecto. Catedrático de Proyectos en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

El Eixample es para mí un escenario lleno de episodios particulares. Allí nací, cuando todavía se nacía en casa. Y recuerdo los paseos con mi madre por la derecha del Passeig de Gràcia, el lado del sol al mediodía. Y mi padre entrando en la joyería Ramón Sunyer a saludar a los amigos, cogiendo los taxis frente al Hotel Ritz y en la tertulia, de pie, en el quiosco de Gran Via y Via Laietana, con el quiosquero Tomàs, el periodista Sempronio o el abogado Solé Barberà, entre otros.

Enumero algunas experiencias formativas que se han convertido en elementos fundamentales de mi idea de la arquitectura. El concepto "medida", formalizado en base a repetir la misma unidad, el módulo. Las virtudes de la serie donde la suma de la invariante se convierte en magia. El elegante dominio de la orientación, con el norte en la diagonal del cuadrado y, por ende, calles de mañana y calles de tarde. La capacidad evocadora del tejido que con su medida y extensión crea la imagen de una ciudad. Y la comprensión de la siguiente paradoja: una planificación regular, despótica en apariencia, crea un espacio de máxima libertad creativa, donde lo abstracto es la base de lo figurativo, que aparece en forma de piezas singulares, como La Pedrera, o bien en la singular suma de una abstracción continua que acaba constituyendo un gran episodio ornamental.

### **Jordi Puntí.** Escritor

Hace 23 años que vine a Barcelona y desde el primer día he vivido en la derecha del Eixample. De hecho parece que coleccione calles verticales. He vivido en las calles Sardenya, Sicília, Nàpols, Roger de Flor y Bailèn, y ahora estoy en el paseo de Sant Joan. Si quiero completar el álbum todavía me faltan unas cuantas. Siempre he vivido en pisos con balcón a la calle y galería al patio. Hay un Eixample exterior y uno interior. Al atardecer me siento en la galería y observo cómo se encienden las luces en las casas del patio. Es como tener un palco preferente en el interior de la bestia, y espiar el engranaje que mueve el barrio.

También paseo cada día por el Eixample exterior. A veces, como un personaje de Paul Auster, imagino que las calles del Eixample son un cuaderno cuadriculado y mis pasos la tinta. Cuando camino dejo un rastro de letras que poco a poco se convierten en palabras. Comienzo por un extremo y voy escribiendo. Los chaflanes van muy bien para redondear las letras. Un díá de estos caminaré la palabra C E R D À, como homenaje. El acento de la "A" será un pedazo de Diagonal, por ejemplo, entre Bruc y Girona (que son dos de las calles que me faltan para la colección).

**Maria Rubert.** Doctora arquitecta. Profesora del Programa de Doctorado de Urbanismo y del Máster de Paisajismo. UPC.

Nací en el número 469 de la Diagonal, en la esquina del restaurante Finisterre, en lo que era efectivamente el finisterre del Eixample; más allá había sólo pistas hípicas, locales de fiesta y de prostitución. Como todas las que quedan cortadas por la Diagonal, la manzana donde tengo el estudio es de forma irregular y dimensiones reducidas; y en consecuencia, sin patio interior. Las plantas bajas se destinaron desde el principio a locales. La vinatería, el colmado y el almacén de mi niñez son ahora una tienda de revestimientos cerámicos, una óptica y una tienda de trajes de novia. En las intersecciones se instalaron los empleos de mayor interés tanto para los vecinos como para la población flotante de las oficinas: bares con terraza que ocupan los triángulos liberados por la geometría. Pero es en las calles de más abajo donde se realizan las actividades que anclan la vida del barrio: tintorerías, ferreterías, fruterías, y, más abajo aún, el Mercado del Ninot, los bomberos y cuanto pasa en los alrededores del Hospital Clínic.

Durante años mi trayecto cotidiano ha sido la línea recta, bajo los árboles, que une el 469 con el 649 de la misma avenida (la Escuela de Arquitectura). Un trayecto que últimamente puedo hacer en bicicleta, en autobús o en tranvía por el tramo que urbanizó Rubió i Tudurí. Recientemente he alargado el itinerario hasta la calle Sicília en la dirección opuesta. Desaparecen los escaparates con muebles y vestidos del tramo central a medida que se supera el Passeig de Gràcia, para hacer lugar a bares confortables. Más allá del paseo de Sant Joan, cuando han desaparecido los autobuses (y comprobamos la estrecha relación entre su accesibilidad flexible y la actividad de las aceras), desaparecen los escaparates: oficinas, tiendas de colchones y garajes ocupan los bajos.

Me agrada el carácter ambiguo de los cruces de la Diagonal, que dejan intuir lo que sucede detrás de este corte que atraviesa Pedralbes y Les Corts, que separa Sant Gervasi del centro del Eixample y, más allá, Gràcia, que atraviesa la izquierda del Eixample hasta Glòries, en un cambio de rasante enfila hacia el mar con una sección que se estrecha hasta llegar al Fòrum y, en un gesto final, tuerce hacia el Maresme.

Esta experiencia del Eixample sigue una línea recta que no es la del flaneur ni la de la deriva, y que tiene que ver más bien con el carácter de la avenida apta para acontecimientos un tanto autoritarios –como por ejemplo los desfiles militares o los congresos (tanto el eucarístico como el Fòrum)– que han querido aprovechar su espléndida geometría. Pero el vaivén insistente por el mismo itinerario aporta otros conocimientos y es otro modo, el más corriente para los ciudadanos que lo habitan, de participar en la experiencia geométrica y humana de su ciudad.

# Cerdà hasta el infinito

Barcelona METRÓPOLIS, en la primavera de 1995, invitaba a estos cuatro arquitectos a debatir el modelo urbanístico hacia el que Barcelona se encaminaba tras los Juegos Olímpicos. Y en aquel primer encuentro proliferaron las referencias a Cerdà, en torno a su papel en la definición de ese modelo. Bernardo de Sola reconocía "la imponente presencia del modelo Cerdà" en la ciudad y Josep Martorell destacaba que "la Barcelona estricta, la que ha crecido entre el mar, la sierra y los ríos, lo ha hecho bajo el patrón de la cuadrícula de Cerdà". Eduard Bru anunciaba el peso decreciente del Eixample y "la necesidad de ir hacia una renovación de tipología", y Federico Correa recordaba que el proyecto Cerdà "tiene su origen en los modelos de Chicago o Manhattan".

Conversamos con cuatro de los arquitectos que han modelado Barcelona desde los años 80, los barceloneses Eduard Bru, Federico Correa y Josep Martorell y el ovetense Bernardo de Sola. Los más veteranos, Correa (1924) y Martorell (1925), siguen en activo en distintos proyectos privados, como la reforma del Banco Hispano Colonial en hotel, el primero, y la sede de RBA en el 22@ y el Museu del Disseny en Glòries, el segundo. Por su parte, Bernardo de Sola (1948) encabeza el reto de codirigir el proyecto de transformación de la Diagonal desde 2008. Eduard Bru (1950) se encuentra inmerso en la docencia como profesor de Proyectos en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y su última gran intervención en la ciudad han sido los proyectos del Fórum de las Culturas de 2004. Cuentan con intervenciones urbanísticas en Barcelona, entre las que destacan las que marcaron el cambio de Barcelona con motivo de los Juegos Olímpicos: Vall d'Hebron (Bru), Estadi Olímpic (Correa), Vila Olímpica (Martorell) y Ronda de Dalt (De Sola). En el debate que les propone la revista, les acompañan Francesc Muñoz, coordinador de este Cuaderno Central dedicado al Año Cerdà, y la periodista Rosario Fontova, especialista en arte y arquitectura.

### Francesc Muñoz

¿Qué importancia tendrá el Plan Cerdà en la Barcelona del futuro? ¿Existen límites en su aplicación?

Eduard Bru: Me parece que Cerdà tiene un papel decreciente. Hay dos hechos específicos de esta época. Uno es que llega a sus límites físicos. El margen inferior de la Sagrera es Cerdà y ha acabado de llegar al Fòrum. La llegada a estos lugares podría ser una ocasión de probar los límites de Cerdà en un contexto físico que no haya sido reflejarse en un espejo de un siglo y medio. Y la llegada es discreta en parte, porque se ha sumado otro fenómeno propio de estos años, que es el gran énfasis en la singularidad de la arquitectura como

valor premiado. Creo que la suma de estos hechos, la dificultad y la novedad del lugar geográfico, además de un estado de opinión a favor de que la arquitectura sea muy visible, ha hecho que Cerdà haya quedado como una geometría de partida, pero no ha ido mucho más allá.

Otro ejemplo está en el 22@. Es Cerdà puro, sin ser necesariamente Cerdà. Es un banco de pruebas con aciertos y desaciertos, y cosas que me parecen interesantes. Y una discusión interna de cómo las tipologías de oficinas o empresas tecnológicas podrían caber en Cerdà. Al llegar a la Sagrera, Cerdà podía dar más de sí, sin tantas cosas extrañas. Hay muchos tapones. No digo que se dejara a Cerdà intacto, pero sí que permitía una respuesta más tensa, en volumetría y geometría, sin estar tan adornada de singularidades sobrepuestas.

Josep Martorell: Me parece que el Plan Cerdà es un acierto total y se debería llegar a los límites con toda rigidez. Hay un ejemplo reciente en la calle Villarroel-Londres, en una manzana donde hay pisos y una escuela (según un proyecto de Coll-Leclerc). Lo encuentro perfecto porque demuestra que se pueden acabar las cosas en una manzana del Eixample. Lo que sucede es que a veces terminar el Pla Cerdà tiene una cierta dificultad. Yo extendería la cuadrícula al infinito.

Federico Correa: Me gusta mucho escuchar lo que comenta Josep Martorell. Doy todos los fines de semana un paseo largo. Cojo el metro hasta el Fòrum y vengo caminando por un paseo fantástico por la playa, de lo mejor que se hizo en los Juegos Olímpicos. Y siempre voy pensando en arquitectura. Aprecio aún más lo que Martorell realizó en la Vila Olímpica, cuando veo la diferencia con el urbanismo que se ha hecho en el Fòrum, que encuentro desastroso. Lo veo abstracto, no veo posibilidad de que llegue a nada. Al contrario, en la Vila Olímpica observo un urbanismo humano y una prolongación de Cerdà.

Es evidente que Cerdà está muy determinado por una cuestión geográfica. La Barcelona de Cerdà es una ciudad casi llana.



©EVA GUILLAM ET

El otro día, bajando de la nueva Clínica Quirón, decidí hacerlo a pie y pasé por unos lugares urbanísticamente incomprensibles que rodean el Putxet, unas calles con pendientes tan pronunciadas que da miedo caminar. Este urbanismo es un escándalo, porque no se puede ni definir. Para mí, como observador, existe ahora una fenómeno extraño con el urbanismo que llega hasta el mar: no hay nadie por la calle, casi no hay tiendas... ¿Qué hace esta gente?... El urbanismo del Fòrum es terrible. Por la noche no es un lugar como la calle Casp o València. A mí me recuerda el East End de Londres, donde da miedo caminar por algunas calles.

**Eduard Bru:** ¡Efectivamente! En cuanto al tema de las pendientes, debería haber una ordenanza acotando por arriba la manzana. Josep Martorell, en la calle Homer, dio con una buena solución.

Federico Correa: En referencia al 22@, no me gusta nada porque han hecho una trama Cerdà, pero con edificios Le Corbusier, aunque es injusta la comparación si pensamos por ejemplo en el "supositorio" de Nouvel. Lo que veo es confuso, no funciona. Hay otro edificio, el de Dominique Perrault, que sí me gusta de lejos, aunque no tanto de cerca. Y al lado hay un edificio muy elegante y con glamour (de Carlos Ferrater) delante del parque que ha hecho Nouvel, que es una porquería. Con Hans Hollein hicimos un pequeño recorrido y me daba un poco de vergüenza enseñarle el parque porque es algo infantil.

Bernardo de Sola: Nadie discute el acierto de la malla Cerdà, que es una malla romana que se implanta en cualquier topografía y se puede desimplantar. Pero hace muchos años que se perdió el plano Cerdà. El GATC-PAC [Grup d'Artistes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània] confeccionó el plano final. Es verdad que

existen algunos ejes vertebradores, los que eran más estructuradores, como la Gran Via, pero posteriormente hemos ido cizallándolo todo. Hemos perdido esta ocasión porque esta malla se queda sobre sí misma. Los nuevos límites de la ciudad ahora son las Rondas.

Teníamos la Gran Via, por el lado nordeste, donde se ha restituido al máximo, hacia el Maresme. Ahí creo que el ejercicio está bien hecho. Sin embargo, en la Gran Via hacia Hospitalet, que planteamos en su momento con el eje de Cerdà, se perdió. El eje de la Gran Via hacia el aeropuerto se hizo mal; no han sido capaces de ponerlo recto. Porque las condiciones de contorno han podido a la energía que en su momento tuvimos para hacer las cosas rectas, coplanares, al hacer las Rondas e infraestructuras en clave de arquitectura. La Gran Via de Cerdà hacia el aeropuerto es un desastre, y ese es uno de los puntos donde la ciudad ha pinchado. Porque la gestión del área, o los promotores de L'Hospitalet 2010, cogen el plano de Barcelona Regional, que es una línea recta que va hasta el aeropuerto (al menos, hasta el Llobregat), y, a partir de ahí, cuando planteamos el eje de la Gran Via de Cerdà-Ronda del Mig, al generar el proyecto la obra se pierde.

### **Rosario Fontova**

¿Y en el otro extremo de la Gran Via, en el nuevo distrito hacia el Besòs?

Bernardo de Sola: La malla ortogonal de Cerdà en el 22@ sí se ha aplicado, en clave particular, porque Cerdà, con su gran manzana, marcaba una jerarquía con equipamientos, definía una rítmica que se reconoce. Y esto, en el 22@, con la recuperación de la convivencia entre el modelo blando de industria y la residencia, en cierta forma aguanta el tipo. La continuidad de la Diagonal hasta el Fòrum es el reconocimiento del plano de Cerdà. Es igual que cuando Cerdà pinta un parque del Besòs.

En el fondo, la restitución del parque, dicho en clave realista de hoy, es la recuperación medioambiental del rio Besòs, que tiene 10 kilómetros de largo por 15 kilómetros de ancho. La reinterpretación de las claves de Cerdà, vistas en los mapas del planeamiento, es que... si se reconoce algo del Plan Cerdà en la Barcelona más metropolitana, se desdibuja totalmente. Y si no ha habido más Cerdà es que, a lo mejor, hemos perdido la ocasión. Lo malo es saltárselo como han hecho con Torre Vilana. En Barcelona se han hecho bastante bien las cosas, aunque se ha perdido el oremus en algunos hinterlands.

Federico Correa: Lo que yo no entiendo o no comparto es que el Plan Cerdà sea sobre todo la cuadrícula, más que las prolongaciones. A mí no me parece una tragedia que la Gran Via se tuerza. También hay una descolocación o añadido en la Diagonal. El único ejemplo al que se podía agarrar es Broadway, que corta la trama de Manhattan, pero no entiendo el Plan Cerdà como algo que tenga una continuidad física necesaria.

### Francesc Muñoz

Se ha explicado a Cerdà, en relación con la ciudad, como alguien que deja una herencia inmaculada que se va corrompiendo. ¿Hasta qué punto es verdad esa idea o Cerdà se va enriqueciendo con la práctica urbanística?

**Eduard Bru:** Sí, se ha intentado ver a Cerdà como un pensamiento acabado o un objeto en sí mismo y, probablemente, era más un tablero de juego con capacidad de evolucionar. Cerdà hizo un plan en 1859, otro en 1863, y se rectifica a sí mismo.

**Federico Correa:** Yo apunto la psicología. Son aspectos que no son visuales o de comunicaciones...

Eduard Bru: El Plan Cerdà hay que pensar-

lo, pero lo realmente valioso es que la malla ha aguantado mucho y aguantará. ¿Qué es lo que no aguanta? Lo que no aguanta es la mala arquitectura. Es decir, podemos pasar por trozos de Cerdà que son feos cuando hay una densidad notable de mala arquitectura, de malas fachadas, de malos materiales, de cromatismos equivocados. Lo digo porque no todo es abstracción en esta vida. Otra cosa que no aguanta es la definición del espacio común. Hay una indefinición: ¿esto es espacio público o privado? Esta indefinición la estamos produciendo en cantidades considerables en el 22@. Me da miedo ver cómo va a ir evolucionando, creo que ahí las reglas de la ciudad deben ser claras y sencillas.

Josep Martorell: La malla de Cerdà, al cien por cien, sirve al plano, pero cuando hay desnivel no sirve. Me parece que si la manzana la establecemos en el plano, es lógico que se adapte a las profundidades edificables, o al sistema que creamos que deben tener las casas en ese momento. Ahora, cuando queremos hacer casas sin patio de ventilación, hemos de cambiar la forma de la manzana y las profundidades, porque hay que construir de otra manera. Barcelona tiene la tradición de construir cubriendo con terrados, y así es mucho más difícil acabar la silueta. La de París parece mejor porque está acabada en tejado.

### **Rosario Fontova**

¿Cómo determina la arquitectura nueva el dibujo de la ciudad enmarcada por los márgenes de Cerdà?

Federico Correa: Yo no creo que el Plan Cerdà sea peor que otros sistemas, incluso aguanta mejor la arquitectura mala. Estoy personalizando, pero el hotel de Rogers quizás no sería tan feo dentro de la trama Cerdà como cuando te lo encuentras allí.

**Eduard Bru:** ¡Es un edificio de retirada de carnet! ¡Yo no sé cómo se lo han dejado hacer! Y ahora le dedican una exposición...

**Federico Correa:** ¡...Y no hablemos del de Toyo Ito...!

**Bernardo de Sola:** Lo que se está viendo es que el cuadrado Cerdà resiste bien las malas arquitecturas, no tanto por las cuestiones epidérmicas, como porque el lote es ortogonal. Lo que pasa es que se está optando por dejar las fachadas, con un gasto tremendo en sostener y arriostrar las fachadas, y después crear una arquitectura de nueva planta. Esta práctica me parece perversa. Puede ser más un problema de buen hacer, pero eso de hacer una pastoralidad moderna por dentro...

Eduard Bru: Pues yo estoy totalmente a favor de dejar la fachada. Imaginen que todas las casas del Passeig de Gràcia las hiciéramos nuevas. Yo me exiliaría un poco. En el siglo XIX, hacer ciudad se nos dio magníficamente. Y de eso vamos tirando. En el siglo XX y XXI no se nos da tan bien. A pesar de que estamos muy contentos, creo que se nos da peor. Imaginen ir a París o Barcelona, y comprobar que el siglo XIX no ha existido. ¡Sería horrible!

**Bernardo de Sola:** ¡De acuerdo! Cabe esta interpretación y en este sentido es verdad que Cerdà aguanta muy bien.

Federico Correa: En el Eixample, cuanta más categoría económico-social del edificio, menos aberturas hay. Es curioso, porque si tomamos la Gran Via, de Muntaner a Tetuan, y cogemos las verticales, iremos viendo que se utiliza la misma tipología arquitectónica. Pero cuanto más modestas son las viviendas, más balcones hay en la fachada. En Barcelona tendríamos que estar muy atentos a esta arquitectura del noucentisme, que tiene edificios fantásticos, hechos en los años 20 y 30, como el de Balmes con Diagonal, con forma de rotonda. Hay muchos edificios de estos que hacen ciudad. Podríamos juzgarlos arquitectónicamente con cierta severidad, pero sería dramático echarlos abajo.

### **Rosario Fontova**

¿Es cierto que vamos hacia una nueva centralidad, la que impone el final de Gran Via con la plaza Europa del Hospitalet, Zona Franca y Marina, por un lado, y el crecimiento hacia el norte, pasado Collserola, que en 1995 analizaban de forma crítica, por otro lado?

**Federico Correa:** La comunicación por la Gran Via y por la Fira 2 es un drama. Salir de allí es imposible. La zona está tan mal comunicada que no puedes salir de la Feria de Muestras de ahora. Eso es una negación de Cerdà. Porque con él las calles están bien comunicadas.

Bernardo de Sola: En 1859 Cerdà remarca mucho la traza de la Gran Via, la Diagonal y la Nacional 2, y su perpendicular, que es la Meridiana. El Plan Macià y el GATCPAC hacían como una traslación a otra escala, pero corrían a lo largo de la Gran Via. Ha habido una perversión por culpa de esta afirmación banal: "Con lo difícil que es llevarlo recto, pues lo torcemos un poco". El proyecto de Gran Via hacia la plaza Europa lo han hecho de otro modo. Me refiero a que se ha perdido una ocasión. Por el lado de la Gran Via hacia el Besòs, ahí sí que ha aguantado el tipo la malla... Los urbanistas nos hemos dejado tomar el pelo.

Federico Correa: He trabajado allí cuando hicimos la fábrica Godó i Trias, y aquello, urbanísticamente, era un caos total. Hospitalet ha sido el caos urbanístico absoluto. En Hospitalet no se puede ni mencionar a Cerdà, y la Gran Via no le comunica ninguna de las ventajas de la trama.

Eduard Bru: Yo daría a esta zona el beneficio de la duda. Porque en los primeros 90 fui, medio comisionado por el Ayuntamiento, a ver el barrio de Chelsea de Nueva York, donde se preparaba una transformación de fábricas de carne y circulación de camiones, en una zona de moda en la ciudad, como punto de inspiración del 22@. Ahora voy a hacer una extrapolación. Creo que el 22@ no va a ser eso, va a ser mucho más de diseño, un Cerdà releído con una vocación de independencia y notoriedad formal de sus partes. Y a lo mejor, lo que se parecerá a Chelsea es la zona entre la plaza de Europa y el mar. Hay Fira, rascacielos (de momento, fuera de escala), una cuadrícula en formación, el barrio de la Marina, Montjuïc y el cementerio, y la propia Zona Franca. Hay una vitalidad que me intriga. Los problemas son evidentes, pero si se logra más permeabilidad desde el mar, se nota una ebullición que de momento no condenaría. Me parece estimulante y puede ser menos de diseño que el 22@, más auténtico.

**Josep Martorell:** Lo que yo veo muy bestia en el 22@ son esos edificios tan altos, tan



©JORDI TODÓ / TAVISA

cerca unos de otros. Si hacemos un edificio de treinta plantas (la sede de RBA) y está separado del vecino por sólo ocho o diez metros... ¡me parece un desastre!

Bernardo de Sola: Parece la traslación de lo que ocurre en otras ciudades grandes, puesto aquí para que quepa. Lo peor es el edificio Hynes, al final de Diagonal, un centro comercial. Este mal planteamiento empezó allí. Fue un mal comienzo acercar las fachadas de la Diagonal.

Federico Correa: Respecto a Sant Cugat, acepto que haya gente con muchas ganas de tener jardín, sobre todo gente con perros, más que gente con niños...

Eduard Bru: Las infraestructuras no están allí a la altura. Una vez titulé: Sant Cugat, el Far West. Está bien cuando uno dice en qué calle vive, pero allí, y en otros muchos lugares, no lo puedes decir. Yo creo que la nueva manera de referirse a un lugar será la parada de metro. La línea 9 pone un orden browniano, no euclidiano, un orden sugerente, distinto. No sería enteramente entusiasta de ello, pero estaría dispuesto a jugar ese partido. En la Barcelona de detrás de la Fira no sé bien dónde vivo, pero lo sabré cuando tenga el nombre de una estación de metro.

Bernardo de Sola: Yo estoy expectante...

**Eduard Bru:** La línea 9 es revolucionaria, puede cambiar muchísimo la percepción de la ciudad.

Bernardo de Sola: La línea 9 articula todas las radiales, pero cuando cruza la Gran Via, y va hacia Marina y Fira 2, comienza a marear la perdiz. Y por las tensiones y necesidades, no hay modo de que la línea 9 llegue al aeropuerto. Y tenemos un Metro que no llega al aeropuerto, aunque en Madrid sí que lo hace.

### Francesc Muñoz

Hablemos del tema metropolitano. En refe-

rencia a Sant Cugat como limite de la urbanización dispersa, pensamos en esas versiones de "la caseta i l'hortet" que ya vemos en las periferias de Manresa y Vic. Hay un esfuerzo del Govern para que, a partir del transporte, del ferrocarril transversal, se pueda conseguir una cierta modalidad y centralidad mediante el transporte público. En 1995 ustedes planteaban dos cuestiones: una, la metrópolis que pierde la forma, y dos, que no hay un organismo metropolitano que ataque la gestión urbanística. Parece que va a coincidir con un gobierno metropolitano. ¿Cómo ven esta diagnosis?

Federico Correa: La falta de entidad metropolitana facilita muchísimo la corrupción. Esos pobres ayuntamientos de pueblos pequeños tienen esa tentación. Hace falta una seria, ordenada y coordinada organización metropolitana.

Eduard Bru: En el pasivo de estos años incluiría la vergonzosa, increíble y escandalosa ausencia de la Corporación Metropolitana, con poderes de un mismo color político desde hace ya un tiempo. ¿Existirá? Ya veremos... Otro elemento escandaloso es que el reglamento urbanístico de Barcelona consiste todavía en los restos del Plan General Metropolitano (PGM). La planificación de Barcelona ha sido la reforma del PGM. Ya no se nos ocurre otro modus operandi. Cuando el plan está en manos de un poder que nos gusta, los resultados nos satisfacen, y al contrario. Esto es la anticivilización. Cuando hay unas reglas, deben ser las mismas para todo. Nos estamos inventando Barcelona ex novo. Esto es la parte negativa. La positiva es que habrá línea 9 de metro. Y que parece cierto que habrá cercanías, y que el gobierno ha propuesto elaborar cien ARE [planes de áreas residenciales estratégicas]. El Govern ha aceptado que, para que crecieran estas ciudades, el modelo fueran eixamples, lo cual me ha producido una enorme sensación de civilidad. Me ha parecido una estupendísima noticia.

Josep Martorell: Mientras la cuadrícula Cerdà se pueda extender, yo la extendería hasta donde fuera posible, porque me parece que es un sistema con una pauta muy orientativa, y con esta cuadrícula se puede hacer lo que se quiera.

Federico Correa: Estoy de acuerdo con Josep Martorell. Sobre lo que dice Eduard, yo siempre cojo metro y autobús, pero tengo mucho respeto por gente que debe coger el coche porque no tiene más remedio. Creo que la ciudad funciona con coches, y no creo que dejar los coches aparte sea urbanísticamente una solución que me guste. Uno de los grandes valores de la trama Cerdà es la comunicación, que es fantástica y no debería perderse.

Bernardo de Sola: De la primera corona metropolitana, me parece importante la aprobación del plan de Collserola, que ha recuperado 100 hectáreas más. El otro asunto que me preocupa es la nueva generación de vías de tráfico. Me preocupa la vía unipolar, esta generación de nuevas plataformas de tráfico para la unión del Vallès Oriental con el Occidental, una B-40 que va rotulando el territorio. Y preferiría que fuera nutrido por sistemas de transportes de tipo metro, tren o tren y metro combinados. En cuanto a vías rápidas como una cuarta autopista, me preocuparía, porque no sé si seremos capaces de hacerlo bien integradamente. Tenemos más dinero para gastar en temas de infraestructuras que van roturando el territorio, creando trincheras y cortando la continuidad natural del territorio. Lo que habíamos logrado como país rico, a la suiza -por ejemplo, en el Maresme-, con galerías y túneles para preservar el territorio, se acabó. Y yo creo que volveremos a los sistemas más feroces de hacer ese tipo de "carreteras". La primera corona metropolitana de Barcelona-región me preocupa mucho. Y estamos otra vez con que no hay un gobierno que gestione bien esas cosas. Por eso puse el ejemplo de Gran Via por Hospitalet, que va por libre.

## Propuestas/ respuestas

Juan A. Módenes nos habla de las personas y descubre cómo se diluyen las diferencias en los comportamientos de la población de la Barcelona metropolitana y de la Cataluña no metropolitana, con respecto a fecundidad y mortalidad, recepción de inmigración, estructuras familiares... Manuel Gausa reflexiona sobre la Barcelona "multiciudad" que se extiende más allá de su núcleo central, fuera del área metropolitana incluso, lo que comporta repensar la ciudad en este nuevo marco de relaciones con el territorio. Más allá de la ciudad física, Jordi Pascual, por su parte, arguye por qué la cultura debe constituir la cuarta columna del desarrollo sostenible de un territorio, junto al crecimiento económico, social y medioambiental.

## La metrópolis habitada

Texto **Juan A. Módenes** Profesor del Departamento de Geografía de la UAB. Investigador del Centre d'Estudis Demogràfics

Vivimos tiempos de cambio, también demográficos. En los últimos años se han intensificado algunos procesos transformadores de la demografía catalana y española, como por ejemplo la llegada de la intensa inmigración extranjera, el *boom* inmobiliario reciente que ha incrementado la movilidad residencial y potenciado los procesos de suburbanización de la población, el descenso de la fecundidad y el cambio de los modelos familiares, etcétera.

La población metropolitana de Barcelona ha sido tradicionalmente el motor principal de estas innovaciones en la población catalana. Basta pensar en el papel de Barcelona en primer lugar, y luego en su área de influencia directa, como focos de atracción de buena parte de la migración interior interregional en España durante buena parte del siglo XX. ¿Pero qué ha ocurrido durante el período más reciente, años de *boom* y ahora de crisis? ¿Esta personalidad demográfica metropolitana, este papel de vanguardia se mantiene?

Actualmente, en el ámbito metropolitano, la población es de prácticamente cinco millones de personas (4,92 millones según el último informe oficial, del 1 de enero de 2008). En los últimos diez años, la población metropolitana ha aumentado en 665 mil individuos, es decir, un 15% más. La tasa anual media de crecimiento es del 1,5% anual, que es una cifra elevada en términos de poblaciones europeas, pero normal para una población urbana que ha recibido una importante oleada inmigratoria. Ahora bien, la Cataluña no metropolitana ha tenido un crecimiento relativo más intenso en esta década prodigiosa: por encima de medio millón de personas, casi un 30% más de población. El crecimiento demográfico catalán reciente no es básicamente metropolitano. Esto es una novedad. Fuera del ámbito metropolitano, la tasa de crecimiento no ha bajado ningún año del 2,5% anual; si esta velocidad se mantuviese, la población no metropolitana se duplicaría cada 28 años. Una consecuencia de esta disparidad de velocidades es que el peso de la población metropolitana sobre el conjunto de la catalana ha pasado del 69% al 67% desde el año 1998.

Las migraciones han sido las protagonistas del crecimiento demográfico metropolitano. No es de extrañar; no existirían ciudades, ni áreas metropolitanas, sin la aportación intensa y constante de las migraciones externas. Desde el 2000, las entradas netas han aportado más del 1% de la población cada año. Aun así, este rasgo tan tradicionalmente vinculado a los grandes centros urbanos, se ha difundido también, de manera más marcada, en el conjunto de Cataluña. En el 2007 ningún ámbito fuera del metro-

politano tuvo una tasa de migración neta inferior al 2% anual. Tradicionalmente, las poblaciones de las grandes ciudades son más diversas que las de sus territorios de referencia. Las mismas migraciones eran una vía para introducir diversidad: eran más numerosas las personas nacidas en otras comarcas o países. El ámbito metropolitano de Barcelona no ha sido una excepción. Aun así, con la última oleada inmigratoria esta regla ya no se cumple. Según el padrón de 2008, el 15,8% de la población metropolitana había nacido fuera de España. En la Cataluña no metropolitana el porcentaje de no nacidos en España ascendía en 2008 al 17,5% del total.

La movilidad residencial también era más alta en los ámbitos urbanos. La mayor presencia del alquiler, el menor peso de la familia o la herencia como suministradora directa de vivienda o, más recientemente, la desconcentración de la población o el boom inmobiliario, son factores que empujan a la movilidad. Si nos fijamos en la movilidad residencial, el 6,5% de todos los hogares metropolitanos hacía menos de un año que residían en el domicilio en que fueron censados en el 2001. Pero esta alta movilidad la encontramos también por todas partes. Este porcentaje ascendía al 6,7% para Cataluña en su conjunto. Sólo el Alt Pirineu y las Terres de l'Ebre tenían una movilidad inferior a la metropolitana.

Con respecto a los comportamientos demográficos, el papel de vanguardia de la población metropolitana se está relativizando. En el pasado, las ciudades tenían una menor esperanza de vida, situación que la revolución tecnológica sanitaria invirtió durante el siglo XX. Pero la difusión constante del progreso en todo el territorio ha homogeneizado los comportamientos de mortalidad. Con respecto a la fecundidad metropolitana, es un poco más baja dentro de la ya reducida, pero creciente, fecundidad catalana. Las diferencias no son sin embargo tan grandes como para definir modelos diferentes. Sí que se observa un sistemático retraso en la edad de la maternidad de las mujeres metropolitanas (31,2 años en 2007) en relación con el resto de Cataluña (alrededor de 30-30,5). Es una diferencia significativa que muestra que en el ámbito metropolitano hay más dificultades para poner en marcha proyectos reproductivos. Otro indicador de modernización demográfica es el porcentaje de nacimientos que tienen lugar fuera del matrimonio. Tanto en Cataluña (32,4) como en el ámbito metropolitano (33,2%) representaba casi un tercio del total. La región con el porcentaje más alto en el año 2007 era el Alt Pirineu y la Vall d'Aran, con el 47% del total, una proporción casi nórdica.

Ni siquiera el municipio de Barcelona, con un 37% de nacimientos extramaritales, alcanzaba ese nivel.

Las poblaciones urbanas han acogido estructuras familiares más complejas, a menudo rompiendo normas sociales arraigadas. Recientemente, el proceso de envejecimiento explica un aumento generalizado de los hogares de solitarios. Quizás la modernización familiar la podemos rastrear más bien con el número de parejas jóvenes no casadas. Según el censo de 2001, no estaban casadas el 16,9% de las parejas metropolitanas de 30-34 años, algo más que el 14,1% del resto de Cataluña. Por tanto, la población metropolitana ya no destaca tanto por aquellos rasgos que se atribuían a la urbanización: no tiene un crecimiento demográfico especialmente elevado, no ha recibido el impacto más fuerte de la inmigración reciente, el grado de movilidad residencial de la población metropolitana es inferior al de la mayor parte del resto de Cataluña. Ni siquiera se caracterizan los habitantes metropolitanos por disfrutar de comportamientos más modernos desde el punto de vista de la familia y la descendencia.

¿La población metropolitana de Barcelona ya no es vanguardia? ¿Podemos continuar hablando de una población metropolitana desde un enfoque demográfico, más allá de los rasgos morfológicos o funcionales conocidos? A los efectos de identificar poblaciones diferenciadas necesitamos tres conjuntos de rasgos: unas fronteras reconocidas, un sistema de reproducción a largo plazo relativamente autónomo y un comportamiento sociodemográfico diferenciado. Las fronteras de los espacios metropolitanos son siempre tema de discusión, debate y revisión; aunque a menudo quedan fijadas por límites administrativos que no son de manera inexorable los más adecuados. La reproducción autónoma a largo plazo de las poblaciones urbanas nunca se ha aplicado porque las migraciones y otras formas de movilidad interrelacionan íntimamente las ciudades con sus hinterlands y territorios más lejanos. El comportamiento sociodemográfico ha sido normalmente el principal punto diferenciador. Aun así, el repaso de los indicadores más habituales nos sugiere que los comportamientos metropolitanos y no metropolitanos se están acercando, se homogeneizan. Los rasgos metropolitanos se están difundiendo, se diluyen para confundirse con los del conjunto. Quizás, aquello que diferenciará en el futuro próximo a la población metropolitana desde el punto de vista demográfico, sea la intensa diversidad social que se desarrolla allí. Y las futuras fronteras demográficas las tendríamos que encontrar en su interior. 🙍



# Barcelona "multiciudad": hacia una nueva evolución urbana

Texto **Manuel Gausa** Arquitecto. Director del Estudio de Arquitectura y Urbanismo Actar.

Barcelona, como muchas otras multiciudades expandidas en el territorio, precisa pensar hoy cómo estructurarse –cómo articularse– hacia afuera y cómo reestructurarse –cómo redefinirse– hacia adentro. El proceso desencadenado en la ciudad a finales del siglo XX ha forzado las dinámicas de un crecimiento generado, casi de repente, más allá del antiguo llano central –de la "Barcelona entre dos ríos" – en y hacia los grandes corredores del Maresme, del Garraf y del Vallès, traspasando las antiguas barreras de la ciudad e incluso los tradicionales límites metropolitanos. Los conceptos geográficos tradicionales han cedido ante los territoriales, igual que los viejos factores trazadistas o planimétricos lo han hecho ante los infraestructurales, los económicos o los sociales: las antiguas dinámicas urbanas, acotadas y previsibles, contemplan, así, una nueva realidad metropolitana –o mejor, metapolitana – móvil, incierta, escurridiza y vital.

Un mapa de esa nueva "multiBarcelona" que extendería su área de influencia más allá de la clásica área metropolitana –en un vasto radio de influencia de Vilanova a Blanes, de Vilafranca a Maçanet– propondría un posible nuevo dibujo intencionado para una interpretación propositiva del territorio: la de una ciudad acordada a una malla de paisajes e infraestructuras y nodos edificados de densidad, con vocación diferencial, integrada y equilibrada en un territorio que ya no se manifestaría como un "único lugar", un movimiento centrífugo o radial alrededor de un centro, sino como una estructura seriada de franjas y redes de movimiento que se entrelazarían en una gran "ciudad de ciudades" o "lugar de lugares".

El nuevo escenario resultante traduciría esa necesidad implícita de articular nuevos formatos de colaboración entre escenarios geográficos "inter-municipales" e "inter-territoriales" desde los que propiciar un planteamiento más coordinado de los papeles, los usos, las cargas, los crecimientos (y las reservas) en el territorio, favoreciendo, así, un desarrollo más "asimétricamente" equilibrado de los propios desarrollos urbanos, compensando ingresos (y plusvalías) y repartiendo recursos entre escenarios de crecimiento y escenarios de "protección", lejos de los habituales ámbitos competenciales locales –y de las consecuentes rentabilidades urbanísticas particularistas—; pero lejos, también, de los habituales modelos de ocupación, zonificación y distribución, basados en modelos "isótropos" y en obsoletas clasificaciones del suelo.

### "Barcelona no puede seguir mirándose solo a sí misma. Su límite municipal no es el de su influencia real. El equilibrio territorial depende de varias policentralidades".

Diversidad, mixicidad, densidad y plurinuclearidad serían algunos de los factores clave de esa nueva ciudad/territorio (o multiciudad territorial) más integrada y articulada, apoyada en una nueva sistemática de relación entre infraestructuras de enlace e infraestructuras de paisaje y caracterizada por un diseño avanzado de sus espacios de vida y relación sensibles al medio y, por tanto, a una correcta gestión de los ciclos básicos ambientales (energía, agua, materia y residuos) y de aquellos parámetros cualitativos de confort, salud, economía e interacción social, abordados con racionalidad, desde criterios culturales y tecnológicos innovadores.

Barcelona no puede seguir mirándose tan sólo a sí misma. Su límite municipal no es el de su influencia real. La fuerza de la "Barcelona central" impulsa al territorio, pero el mayor o menor equilibrio del territorio depende decisivamente de las diversas policentralidades que conforman la propia configuración global, definitivamente multinodal. Los límites de los antiguos núcleos municipales aparecen así integrados en una amplia red de conexiones y articulaciones que requieren nuevas lógicas de concepción transversal capaces de asegurar desarrollos concertados sobre la región, más allá de las habituales operaciones de fortuna y acumulación coyuntural al uso.

Concibiendo la ciudad "hacia afuera y hacia adentro" a un tiempo, impulsando operaciones de "enlace" interurbano pero, también, operaciones de "refuerzo" urbano –de consolidación, de contención o de coagulación, de concentración, de reestructuración y/o de reciclaje– e instrumentalizando, al mismo tiempo, la propia idea de paisaje no sólo como vacío intersticial sino como auténtico "sistema operativo", abierto al uso y a la actividad.

Barcelona se encaminaría hacia estrategias en las que el paisaje -ese "vacío significante" - no separaría sino que, paradójicamente, uniría. El paisaje no sería ya un elemento pasivo -el residuo de lo lleno-, sino un sistema activo: el nuevo actor territorial. La antigua estructura, expansiva y/o radiocéntrica, alrededor de un único y gran centro, dejaría paso, así, a la escala territorial, a un nuevo tipo de definición policéntrica, polinuclear y pluricompacta -en red- desarrollada en posibles secuencias de granulometría, ritmo y cadencia variables, conformadas por sistemas y subsistemas de conexión y articulación que definirían nuevas estructuras básicas de imbricación entre bolsas de densidad y paisajes y flujos, "en(tre)lazados": esquemas" que definirían zonas de ocupación y/o preservación, espacios de densificación y espacios de dilatación, favoreciendo una particular seriación "colonización / paisaje / infraestructura", "lleno / vacío / enlace" abierta de modo flexible a posibles evoluciones, pero atenta siempre a la disposición táctica de los espacios de desarrollo y los espacios de relación.

Rodeando la vieja ciudad histórica, sobre el antiguo llano paleozoico, se extiende hoy la gran cuadrícula de Cerdá, el Ensanche Central construido sobre la práctica totalidad de la plana barcelonesa y que ha acabado convirtiéndose en imagen y emblema/esquema icónico de una fábrica urbana con múltiples puntos de fricción en sus diversas concreciones. Un trazado aparentemente isótropo y, no obstante, vocacional y decididamente diferencial en sus volumetrías, gálibos, límites y encuentros, y que requeriría, decididamente, nuevas lecturas tipológicas y edificatorias.

La paradigmática red urbana central –ese gran cosido "trama/edificación" destinado a dotar de continuidad edificatoria a la ciudad tradicional– se proyecta hoy hacia una nueva red *geourbana* policentral, en un nuevo cosido "trama/naturaleza" destinado a su vez a dotar de continuidad paisajística a la ciudad territorial.

Una ciudad que se extiende hoy más allá de sus antiguos límites, sobre los corredores del Maresme, el Garraf o el Vallès, en una nueva condición dinámica que precisa, a su vez, una nueva interpretación relacional de sus antiguos ámbitos desde la que articular nuevas visiones, nuevos esquemas y, por tanto, nuevas conexiones entre viejas y nuevas estructuras. Ámbitos y esquemas que se interseccionarían, solaparían o cruzarían en una nueva lectura, relacional más que morfológica, destinada a propiciar un nuevo tipo de sistemática abierta a la compatibilidad entre geometrías radiales y geometrías transversales, movimientos verticales y movimientos horizontales.

El resultado de todo ello ofrece una nueva realidad abierta e irregular, alejada de los tópicos monolíticos de la imagen "acabada", idealista, pero también del circuito turístico básico o de la estricta división sectorizada. La de una ciudad múltiple, hecha y, al mismo tiempo, en proceso de redefinición; una ciudad donde las viejas ruinas y los nuevos restos –en construcción–, donde los antiguos estratos y las nuevas capas –en evolución– se cruzan y superponen a la vez.



### En busca de un relato cultural

Texto **Jordi Pascual** Coordinador de la Comisión de Cultura de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos para el Institut de Cultura de Barcelona

A finales del siglo pasado, analistas y activistas acuñaron algunos conceptos. Uno fue "la sociedad del conocimiento". Se proponían medidas para llegar a ella en el menor tiempo posible. Se anunciaba que el siglo XXI sería el del conocimiento. Pero se hablaba más de las herramientas que de las personas... Quizás por esto otros anunciaban que el siglo XXI debía ser, ante todo, el siglo del reconocimiento. Los colonialismos, la explotación laboral y el expolio medioambiental de los siglos XIX y XX han dejado en la mayoría de los países una impronta física y emocional de dimensiones todavía no mesuradas. En consecuencia, en el siglo XXI haría falta poner énfasis en un reconocimiento que se dirija hacia el pasado y el territorio para aprender de nuestros orígenes y evaluarlos críticamente, y para identificarnos con la diversidad (biológica y cultural) como elemento de riqueza para el futuro de todos los pueblos y todas las sociedades que hoy forman parte de un mundo único.

Reunir conocimiento y reconocimiento es uno de los deberes de la cultura, entendida en sus tres acepciones: como proceso individual de cultivo, como sistema de valores y prácticas de una sociedad, y como actividad de los profesionales vinculados a las artes y el patrimonio. Puede ser la principal misión de las políticas culturales en este siglo. Concebir e implementar las políticas culturales a diversas escalas –el barrio, el municipio, la metrópolis, el país, el continente, el mundo– es seguramente una condición para el desarrollo sostenible de un territorio y un requisito para la profundización de la democracia.

¿Qué se entiende hoy por desarrollo sostenible de un territorio? Un triángulo de procesos integrado por el crecimiento económico, la inclusión social y el medio ambiente: un territorio (ciudad, metrópolis, país) debe generar riqueza y exportarla, debe asegurar que todos sus habitantes tienen las mismas posibilidades de acceder a unos servicios (salud, educación, pensiones) y debe velar para que su impacto en el medio ambiente no ponga en peligro las oportunidades de las generaciones futuras. Estos tres son los pilares que articulan los procesos de planificación estratégica de los territorios. ¿Dónde está la cultura en este triángulo? ¿Qué sociedad sostenible podemos desarrollar sin memoria, belleza, creatividad o conocimiento crítico? ¿Qué futuro puede tener una sociedad que no otorgue un papel capital a la cultura? Estas preguntas deben conducir a una estrategia valiente, claro está. Cada vez somos más quienes creemos que el mundo de la cultura debe elegir convertirse en el cuarto pilar del desarrollo sostenible. Para

"La metrópolis de Barcelona no puede omitir tener una estrategia cultural compartida, si no quiere hipotecar el futuro del conjunto de municipios. Hay un relato cultural pendiente, y los mejores temas para construirlo".

evitar instrumentalizaciones y garantizar que los valores intrínsecos de la cultura estén presentes, por ellos mismos, en los procesos que definen el futuro de una sociedad. Insistimos. Los valores intrínsecos de la cultura, la memoria, la belleza, la ritualitad, la diversidad, la creatividad, el conocimiento crítico—se han convertido en componentes fundamentales del desarrollo humano, entendido tal y como lo han formulado Amartya Sen y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, como proceso de ampliación de la capacidad de elección de cada individuo, o dicho a la vieja manera, como inicio de la libertad. Se puede formular de otro modo: hoy la ciudadanía plena comporta adquirir y utilizar capacidades de orden cultural. Un territorio que no incorpora la cultura en su proyecto de futuro está abocado a fracasar.

Con este objetivo, las ciudades y los gobiernos locales de todo el mundo se dotaron de una Agenda 21 de la cultura. Aprobada el 2004 en Barcelona, hoy es el documento utilizado por más de 350 organizaciones vinculadas a la Comisión de Cultura de la organización mundial de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (www.agenda21culture.net). El documento propone la metodología y apunta contenidos para que cada ciudad desarrolle una estrategia cultural coherente con su pasado, sus recursos culturales y su ciudadanía; propone que la cultura conforme el cuarto pilar del desarrollo de un territorio y, también, que los agentes culturales estén presentes en la planificación de un territorio en pie de igualdad con los indiscutibles arquitectos, urbanistas, economistas o ingenieros. Un ejemplo: si los agentes culturales hubieran podido participar en la planificación territorial de las dos últimas décadas con capacidad para prescribir, quizás se habría podido evitar el crecimiento de la ciudad difusa y sus nefastas consecuencias de orden cultural. Hay ejemplos de ciudades en todo el mundo que utilizan la Agenda 21 de la cultura como base de la contribución de esta al desarrollo de un territorio, desde Montreal hasta los Redlands australianos, desde Porto Alegre o Quito hasta Lille o Barcelona.

Los municipios que conforman la metrópolis barcelonesa se cuentan entre los gobiernos locales que más recursos dedican a la cultura y entre quienes otorgan más centralidad a la cultura. Lo dicen las delegaciones que nos visitan y estudian. El salto adelante que han hecho todos los municipios en términos de programas culturales no tiene parangón. Aun así, los límites administrativos heredados han impedido la articulación de una

escala hoy más necesaria que nunca para la coherencia de un proyecto de futuro con la cultura: la escala metropolitana.

Es una cuestión objetiva que la metrópolis de Barcelona funciona como tal, al margen de los marcos legales y los reconocimientos administrativos. También está claro que la escala metropolitana da respuestas que no se obtienen en ninguna otra. Aporta más que la suma de los componentes. En el campo de la cultura, las ciudades europeas (Londres, Lille, el Ruhr, Lyon...) han entendido que las murallas medievales (pétreas en el XIX, administrativas en el XXI) no pueden impedir la articulación de relatos y la puesta en marcha de programas culturales metropolitanos. Ya hace años que lo están haciendo. Hoy, la metrópolis de Barcelona no puede omitir tener una estrategia cultural compartida, si no quiere hipotecar el futuro del conjunto de los municipios. Ya lo había anunciado en los años 2002 y 2003 el Foro Metropolitano de Concejales de Cultura, en su declaración Por un espacio cultural metropolitano. El relato cultural de la metrópolis de Barcelona está pendiente, y el despliegue de programas culturales conjuntos, también. La Carta Municipal de Barcelona y la Ley de capitalidad permiten impulsar una estrategia cultural metropolitana con equilibrio, subsidiariedad y participación, pero la legislación catalana sobre la ordenación territorial retarda el proceso y la indefinición de los límites geográficos (¿el área, la región?) dificulta la elección de la escala adecuada de intervención.

Existen los mejores temas para construir el relato. Tenemos un patrimonio y una memoria industriales, con las tres chimeneas de Sant Adrià como símbolo -aunque haya otros-, que necesitan reconocimiento metropolitano. Disfrutamos de identidades locales o ultralocales que reclaman protección por ser universales. Aparecen nuevos equipamientos dedicados a la creación y la producción culturales en Barcelona, Mataró, Granollers o Sabadell, que buscan cooperación estrecha. Proyectamos espacios públicos metropolitanos que requieren nueva iconografía. Encontramos bibliotecas especializadas, como la ejemplar la Bòbila de L'Hospitalet, dedicada al género negro, que merecen más difusión. Acogemos una población que pide conocer el capital cultural acumulado con nuevas estrategias de creación de públicos y desarrollo de audiencias. En pocas palabras, para ser, la metrópolis necesita un relato cultural. La cultura necesita un reconocimiento metropolitano para progresar. Que el Año Cerdà haga posibles los debates sobre estos temas.

