

ILDEFONSO CERDA Y LA EVOLUCION URBANA DE BARCELONA (*)

Por F. SAENZ RIDRUEJO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Los antecedentes urbanos de Barcelona son muy extensos y están relativamente bien establecidos históricamente. El futuro de la ciudad dependerá en gran medida de la manera en que se resuelvan sus actuales problemas urbanísticos.

Es un hecho reconocido que sin la formidable infraestructura del ensanche de Cerdá no hubiera conocido Barcelona el período de prosperidad y auge que hizo que en 1900 su población fuese tres veces mayor que la de un siglo antes.

La obra de Cerdá fue no sólo no reconocida, sino atacada, y el autor tuvo con ella pocas satisfacciones públicas. Cerdá se adelantó demasiado a su tiempo y en ello estaba, sin duda, el poco éxito que sus ideas urbanistas alcanzaron inicialmente.

1. Preámbulo.

Tal vez sea el hombre hispano uno de los menos tradicionales, de los más rabiosamente anti-tradicionales del planeta. Probablemente por eso es también uno de los que más dificultades encuentran para proyectarse decididamente hacia el futuro, entre aquellos que por contar con la herencia común de historia y cultura occidentales están potenciados, hoy por hoy, para desarrollarse. Esta intervención entre tradición y desarrollo fue magistralmente expresada por Eugenio D'Ors: "Lo que no es tradición es plagio", esa frase tantas veces repetida y tan poco entendida. Toda idea o manifestación humana, de cualquier tipo, que surge con pretensiones de originalidad, o se ha cocido en el horno de una tradición propia, o no pasa de ser un gesto mimético copiado de expresiones ajenas. No es casual, ni mucho menos, la catalanidad de Xenius, pues no en balde Cataluña es, con todas las excepciones anecdóticas y folklóricas que puedan argüirse, el único país español con una tradición viva. Y tampoco es casual que sea el más equilibrado de todos ellos y el más desarrollado cívica y económicamente.

Sentado esto, no es de extrañar que la evolución histórica de la ciudad de Barcelona pueda ser estudiada hoy con claridad y que ofrezca

además un interés sin igual en la península. De una parte el amor de la ciudad por su pasado, que no es otra cosa que la lúcida conciencia que de sí misma tiene, ha hecho que llegaran hasta nosotros numerosos e importantes vestigios de todas y cada una de las fases de su evolución urbana. De otro lado, todos esos restos arqueológicos se nos presentan como algo vertebrado y coherente, de fácil interpretación que nos permita asimilar su crecimiento al de un organismo vivo.

Las espléndidas ruinas romanas del norte de Africa, y aun tantas "Itálicas famosas" de la península, no son sino cadáveres sin enterrar de ciudades que fundadas a impulsos de una voluntad superior y declinadas cuando esa voluntad se desvió, han sido por siglos, y son hoy, miradas con extrañeza e indiferencia por los naturales que habitan sus entornos. Esa misma indiferencia les ha permitido llegar hasta nosotros. Los restos de Barcelona nos producen una sensación bien distinta. Esos sucesivos recintos urbanos, cuya concreción en murallas y fortificaciones nos habla de períodos de dificultad y letargo y cuyo desbordamiento y ensanche indican períodos de prosperidad y vida, nos recuerdan al proceso biológico de tantos seres vivos que se protegen en sucesivos caparazones de que luego han de desprenderse para seguir creciendo. El comerciante del Call barcelonés que en el mismo cartel que anuncia sus géneros de punto añade: "Vea la muralla

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de agosto de 1972.

romana en el interior", se siente tan a gusto, con sus estanterías yuxtapuestas a un torreón de dieciocho siglos, como el gusano de seda, que al tender los hilos de su capullo engloba, sin apartarla, pues de algo familiar se trata, la muda de su propio pellejo.

2. Crecimiento de Barcelona hasta mediados del siglo XIX.

Haciendo abstracción de la Barcelona antigua, ibérica y prerromana, cuyo conocimiento nos llega más por vía de deducciones arqueológicas que por conocimiento directo, tres períodos críticos, tres épocas de crisis, nos resultan hoy particularmente interesantes: el siglo III, el siglo XIV y el siglo XIX. Los tres han dejado una huella decisiva en la evolución de la ciudad.

Las paulatinas invasiones de pueblos germánicos que a partir del siglo III se abaten sobre el imperio romano provocan una profunda alteración de las condiciones de vida urbana en todo el mundo romano que acabará determinando la caída del mismo. La población huye al campo, las ciudades quedan casi desiertas y se fortifican en, a veces, minúsculos reductos, destruyendo drásticamente templos y viviendas y construyendo murallas con los materiales de derribo. El trazado de la Barcelona del siglo III persiste todavía sobre el plano de la parte antigua y se muestra al experto con igual claridad que al trasluz aparece la filigrana de un sello. El foro estaba, naturalmente, en la plaza de San Jaime y el cardo máximo era la calle de la ciudad, continuaba en la del Obispo Irurita. Todos los jardines, paralelos y equidistantes unos 50 m, están aún patentes. El decumano máximo no era la calle Fernando, de reciente construcción, sino que corría a lo largo del Call, la calle de la Llibreteria y la bajada de la Cárcel (1) y (2). El recinto murado se ha conservado entre las casas adosadas extra e intramuros, y puede hoy ubicarse la situación de todas sus puertas y torres. Treinta y siete de éstas, subsisten y tal vez futuras excavaciones dejarán al descubierto al menos los arranques de otras muchas. La puerta del N., en la plaza Nueva, muestra aún la inserción del acueducto que abastecía a la ciudad con aguas de Colcerola.

Pasadas las vicisitudes del período visigodo

y de la conquista musulmana y establecida en Barcelona la sede de la Marca catalana, en el siglo XI rebasa la ciudad este estrecho límite y empieza a desparramarse por su contorno. Las murallas de Jaime I llegan a las Ramblas y abarcan una superficie unas nueve veces mayor que la de la ciudad romana. La actividad comercial origina un largo período de pujanza política y florecimiento económico que traen el bienestar a la ciudad. Cambiada su forma de vida, Barcelona desplaza también su centro vital, acercándolo al mar. Surge el barrio del Puerto, que alcanza su esplendor en el siglo XIV. En torno a la basilica de Santa María del Mar encontramos hoy con todo su carácter la calle de Montcada, la de Argentería, el Borne, la Lonja y al otro extremo del muelle, las Atarazanas. En la ciudad antigua surgen o se reconstruyen el Palacio Real, la Catedral, el Palacio de la Generalidad, las casas de los Cánónigos, intramuros la iglesia del Pino y más lejos el Hospital y tantos otros edificios religiosos y civiles testimonios de la grandeza de la ciudad y su comarca en esa época. Algunos serán los núcleos alrededor de los cuales se formarán barrios, aldeas o zonas residenciales, como es el caso del monasterio de Pedralbes.

En el siglo XV diversas causas políticas y sociales contribuyen al estancamiento de la economía de la región y cuando con los descubrimientos de América y del camino marítimo de Oriente, el centro de la actividad comercial se desplaza del Mediterráneo al Atlántico, ésta queda relegada a un plano secundario. Durante varios siglos, apartada Cataluña de la frenética aventura americana, que desgasta al resto de la península, se cuaja en ella una burguesía artesanal próspera que preparará el advenimiento de la revolución industrial. La ciudad no crece sustancialmente, sólo cabe reseñar la construcción de conventos al otro lado de la Rambla en todo este período.

Especial importancia para la historia de Barcelona tiene la guerra de Sucesión, en que el decidido apoyo mostrado a la causa del pretendiente austríaco, originará una tremenda represión por parte de Felipe V, quien reconstruye las murallas y el castillo de Montjuich, construye la Ciudadela, fortifica la ciudad y la convierte en plaza militar, más pensando sin duda en meterla en cintura que en protegerla de hipotéticos asaltantes.

A mediados del siglo XVIII el recinto murado el algo menos de dos veces el del siglo XIII y no está aún repleto por las edificaciones. Lo estará a principios del siglo XIX y, desde ese momento, todo aumento de población se hará a costa de la desaparición de huertas y jardines existentes intramuros y del hacinamiento de los habitantes.

No podemos detenernos a tratar aquí del fenómeno tan complejo de la Renaixença catalana. La creación de una clase dirigente burguesa formada de fabricantes y comerciantes, el retorno en 1835 de los liberales exilados por Fernandó VII y toda una serie de fenómenos conexos que originan las célebres bullangas de Barcelona, que no cesaron hasta la revolución de 1868, dan lugar a una toma de conciencia del pueblo catalán, que se plasmará en la Renaixença. Y es curioso que, en medio de las consecutivas aspiraciones y reivindicaciones planteadas a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, aparece como tema constante el del derribo de las murallas, que oponiéndose a la expansión física de la ciudad llegan a convertirse en un símbolo de la opresión de los Gobiernos centralistas.

Mientras tanto, el progreso industrial de la región, que no encuentra en Barcelona espacio vital para desarrollarse, origina el crecimiento de los pueblos y villas de la comarca. Así, Gracia pasará de los 500 habitantes en 1823, a ser la novena urbe española en el momento de su anexión definitiva a Barcelona. De la saturación demográfica de la capital hablan elocuentemente las cifras siguientes (3): mientras de 1797 a 1857 el incremento de población del conjunto de Cataluña es del 90 por 100, en el mismo período Barcelona sólo aumenta el 50 por 100. No tenemos datos relativos a la comarca, pero es lógico pensar que el índice de crecimiento de la ciudad más su entorno, superaría el índice regional situándose alrededor del 150 por 100, ya que no existen noticias de ningún país, cualquiera que sea su estado de desarrollo, en que el aumento de población rural sea mayor que el de la población urbana (4). Ya veremos cómo el Ensanche, al permitir la normal evolución de la población, modificará totalmente estas cifras.

3. Ildefonso Cerdá, el hombre, sus amigos y sus enemigos.

Esa ciudad en ebullición, ese ambiente enrarecido por el literal estado de sitio, es el que conocerá el secundón payés Ildefonso Cerdá cuando, hacia 1830, salga de su "Más Cerdá" para conocer la metrópoli. Ya se encierra allí en germen todas las pasiones e intereses encontrados con los que habrá de luchar treinta años más tarde: especuladores de los inmuebles urbanos y especuladores del suelo rural, los industriales establecidos en la ciudad y enfrentados a los de la comarca, políticos intrigantes y capitanes generales celosos del orden público, demagogos idealistas y caciques locales con más visión para sus pequeños intereses que para el bien común.

¿Y quién es ese Ildefonso Cerdá que de "motu proprio" asume la obligación de planificar la futura Barcelona y se arroga simultáneamente el derecho de así hacerlo?

Su peripecia biográfica es simple. Recordémosla brevemente:

Nace en Centelles (Barcelona) el 23 de diciembre de 1815, hijo de una próspera familia payesa. Se traslada a Madrid a estudiar para Ingeniero de Caminos, y termina los estudios en 1841 en el anteúltimo puesto de su promoción. Ejerce la carrera durante ocho años, a lo largo de los cuales pasa sucesivamente, y con más pena que gloria, por seis destinos, en ninguno de los cuales consta que hiciera nada notable ni que llegara siquiera a arraigarse. Excedente en 1849, se dedica a partir de entonces a la administración de la hacienda familiar y a elucubrar sobre las condiciones de la vida urbana. Liberal, interviene en política a raíz de la revolución de 1854, llegando a ser Vicepresidente de la Diputación de Barcelona. Consigue el encargo oficial de realizar el plano topográfico del llano que circunda a la Ciudad y lleva a cabo una minuciosa encuesta sobre la clase obrera barcelonesa, pasando a continuación a proyectar el ensanche de la urbe a partir de los datos así obtenidos. Presentado el proyecto, junto con la voluminosa memoria que constituye su "Teoría General de la Urbanización", al Ministerio de Fomento, consigue verlo aprobado por Real Decreto, anticipándose a la resolución del concurso de proyectos convocado a tal fin por el Ayuntamiento. Origina esto

una repulsa general en la ciudad hacia él y hacia su pleno, que por esto y por las dificultades intrínsecas de la obra, tardará en convertirse en realidad. Muere en 1876, arruinado, abandonado por su mujer, malquerido por sus conciudadanos y habiendo perdido el favor político de que, hasta la Restauración, gozara. Anteriormente, en 1867, él había publicado su "Teoría" con fondos públicos.

Una vez constatados estos datos, quedan en el aire un sinnúmero de interrogantes que piden una respuesta acerca de su personalidad, sus circunstancias y su obra. Hace quince años tan sólo hubiera sido muy difícil darla. El nombre de Cerdá había sido tan vilipendiado que sólo despertaba, en medio del silencio y de la ignorancia, un difuso e inconcreto rencor. Sólo dos fuentes de conocimiento sobre el hombre eran utilizables, sus dos obras: el "Ensanche" y la "Teoría General de la Urbanización". El primero, por supuesto tal como se ha realizado, que dista sensiblemente del que fue concebido. La "Teoría...", por su parte, era libro de difícil consulta y prácticamente desconocido. Insuficientes elementos de juicio para que una leyenda negra se deshiciese. ¿Y quiénes eran los enemigos de Cerdá? Todos. A los grandes hombres olvidados les evocan los de su tendencia, los de su profesión, sus paisanos o al menos sus familiares. A Cerdá le fallaron todos. Todos los progresistas que vieron en él a un representante del poder central. Todos los hombres de orden que vieron en él a un revolucionario. Sus paisanos catalanes no le reconocieron por tal. Su familia le había abandonado previamente. Sus colegas los urbanistas locales vieron en él a un intruso, a un ingeniero y ellos eran arquitectos, en época de enconadas rencillas profesionales. Los Ingenieros de Caminos que en vida le apoyaron estuvieron más tarde demasiado ocupados para ocuparse del pobre D. Ildefonso.

Hoy la situación ha cambiado gracias a dos hechos principalmente: El primero, es la celebración del I Centenario del Ensanche, en 1959, que dio lugar a un, digámoslo así, acto de desagravio por parte del Ayuntamiento, a la creación de un monumento (que dicho sea entre paréntesis ya ha desaparecido) y además, y más importante, a la publicación de un folleto "Cerdá: El hombre y la obra" (5) formado por muy diversas colaboraciones que vino a poner

al día cuanto se sabrá sobre él y a representar una reconciliación de la intelectualidad barcelonesa con el ilustre ingeniero. El segundo hecho, también trascendental, ha sido la reciente reedición en facsímil de la obra agotadísima de Cerdá, seguida de un amplio estudio biográfico de Fabián Estapé (6). No se nos alcanza por qué la publicación ha sido realizada por el Instituto de Estudios Fiscales. Si insondables son los designios del Señor, tampoco lo son mucho los de la Administración española. Pero felicitemos a fin de cuentas de que la obra buena esté hecha, que eso es lo que importa.

Fabián Estapé ha utilizado dos claves principales para tratar de descifrar la personalidad de Cerdá. Una es su relación amistosa con Jaime Balmes, y otra, su pertenencia al Cuerpo de Caminos, a la que lógicamente concede mayor importancia, señalándola como causa directa del éxito de Cerdá en la cuestión del Ensanche. De la primera, muy interesante y bien estudiada por el biógrafo, no parece que pueda obtenerse mucho más jugo, pues, resulta, en definitiva, anecdótica. La segunda, aun siendo verdadera, admite matizaciones. En efecto, nos resulta excesivamente monolítica la idea de ese Cuerpo de Caminos conspirador liberal e ilustrado de la primera mitad del siglo XIX, que, tal vez dejándose guiar demasiado por las Memorias de la Escuela de Caminos de Carlos Orduña, nos presenta Estapé, y excesivo el honor que hace a nuestros antecesores de pechar con la responsabilidad casi completa de la revolución de 1854, y con la paternidad ideológica de la de 1868. Está por hacer una historia del Cuerpo en el siglo XIX, y en ella habría que analizar cuántos y quiénes de aquellos grandes ingenieros tomaron opciones políticas y por qué bando. Basta leer entre líneas en los primeros números de la Revista de Obras Públicas para cerciorarse de la reticencia con que el joven Sagasta era visto hacia 1855 en determinados sectores de su propia profesión. Y cuarenta años más tarde la discrepancia entre el Cuerpo y el político debía ser casi total. Sus paniaguados, como Amós Salvador, debieron contarse con los dedos de la mano. La imagen de un Saavedra, viejo amigo de Cánovas, aunque se jactase de no utilizar esa amistad para nada, no es sino un reflejo de una poderosa vertiente conservadora dentro del Cuerpo. En cualquier caso no nos basta con decir que el

ser Ingeniero de Caminos fue decisivo en la vida de Cerdá, está por investigar quiénes fueron sus amigos y qué puestos ocupaban en el Ministerio de Fomento en 1859. Porque el resto de las actuaciones de D. Ildefonso nos lo presentan como un hombre tesorero, sí, pero con poca mano izquierda, taciturno y sin amigos. Su historial en el Cuerpo, que había abandonado diez años antes, no hace pensar que al presentarse en la Corte con su dicción pintoresca y su aire extraviado fueran de inmediato a abrirsele todas las puertas.

Todos los autores que han tratado del tema han hecho hincapié en las declaraciones del propio Cerdá, cuando en la Introducción a su "Teoría General de la Urbanización" manifiesta que dejó el ejercicio de la profesión para dedicarse de lleno a la idea urbanizadora, poco menos que dando por descontado una incompatibilidad entre el Ingeniero de Caminos y el Urbanista. Por el contrario, todo nos mueve a pensar que esa incompatibilidad no sólo no existió, por lo menos en principio, en el ánimo del joven Cerdá, sino que, si hemos de creerle, fue su vocación de urbanista lo que le llevó a la Escuela de Caminos. En efecto, la idea madre de todo el sistema urbanístico de Cerdá radica en el maquinismo, en la necesidad de construir una ciudad nueva, adecuada a los nuevos tiempos en que las nuevas fuentes de energía (el vapor y la electricidad) pudieran desarrollar su dinámica plenamente. Es obvio que el joven Cerdá, de quien no sabemos que tuviera amistad o sintiera admiración por ningún Ingeniero de Caminos, pero a quien conocemos un profesor, Dellés y Azcoña, arquitecto, es obvio que si eligió la Escuela de Caminos fue pensando que esa formación era la adecuada a la obra que se proponía llevar a cabo.

No merece poco crédito Ildefonso Cerdá al afirmar retóricamente que sacrificó un brillante porvenir dentro del Cuerpo en obsequio de la idea urbanizadora. Lo probable parece que su abandono del Cuerpo viniera forzado por las desgracias familiares que la convirtieron de golpe en "hereu" y administrador del patrimonio familiar. Y es posible que alguna importancia tuvieran las circunstancias de su boda reciente que le hizo entrar a girar en la órbita de la hija voluntariosa de una familia pudiente. Todo ello unido al desencanto que inevitablemente tuvo que representar para el soñador el choque

con la prosaica realidad del funcionario. Y la suspensión de empleo y sueldo de noviembre de 1848, basada en una cuestión de reglamento, no incrementara ciertamente su entusiasmo ordenancista.

Todos los autores que han tratado de definir a nuestros liberales del siglo XIX han insistido en una constante común a su carácter: la ingenuidad. Y esta idea no viene dada por esa impresión de "naïveté" que nos produce todo cliché de época. Es evidente que la política conservadora, hecha de apartes de Cánovas en salones galantes, de billetes deslizados en el curso de un baile, de intereses poderosos que Romero Robledo sabía mover con sutiles hilos, nos aparece como mucho más sofisticada que la del bueno de D. Práxedes con sus condecoraciones recién adquiridas. Esta "ingenuidad" queda patente hojeando esas "Cartas de Conspiradores" publicadas hace cuarenta años, que no son sino un muestreo del inmenso archivo que quedó en manos del doctor Esquerdo. Olozaga, Prim, Ruiz-Zorrilla, etc. aparecen allí como hombres tan inmediatos y elementales, que todos los títulos y símbolos masónicos con que quiere retratárseles nos parecen simples disfraces infantiles. Pues bien, en Cerdá, hombre mucho menos complejo que los antecitados políticos, pero tanto o más liberal que ellos, la ingenuidad es algo total y absoluto. No se concibe si no esa vida unidimensional, rectilínea, consagrada a una sola idea, no se concibe si no que tantas adversidades no le apartaran de su trayectoria predeterminada. La lectura de la "Teoría" hace sonreír en muchas ocasiones con la paciente, exhaustiva y aburrida enumeración de trivialidades, cuya metódica exposición Cerdá no perdona por formar parte del plan previamente concebido de su obra. La observación del plano del "Ensanche" causa idéntica impresión. Un hombre más influenciado y más fluido por los intereses y preocupaciones del momento hubiera respetado servidumbres, cañadas, accesos, propiedades de hombres poderosos a los que tal vez hubiera convenido complacer. Cerdá ni vio nada de eso ni quiso descender a pequeñeces. El sólo miró a la estrella Polar, y con ella trazó su Meridiana y su paralelo. Luego, su enorme cartabón y su larguísima regla empezaron a trabajar como si el llano de Barcelona estuviera virgen, como

si el segundo día de la Creación no hubiese amanecido todavía.

Existe una característica del temperamento de Cerdá, íntimamente ligada a la anterior a nuestro modo de ver, y es su catalinidad. Es natural que Estapé, catalán el mismo, no hayan recalcado esto, pero Cerdá es un fruto típico del campo catalán. El campesino catalán es ingenuo en mucho mayor grado que el castellano, por ejemplo. Por eso resulta curioso que sus conciudadanos contemporáneos y posteriores, en su animadversión, le considerarán a todos los efectos como madrileño. Cerdá tuvo una cualidad que poseen sus compatriotas en grado sumo, es la habilidad para obtener beneficios de esa Administración Central que tan poco entusiasmo le despierta. Si un día se hace un estudio de la actividad de los grandes ingenieros catalanes, será interesante constatar cómo casi todos, con paciencia y oportunismo, supieron acercarse a las fuentes del Estado a coger el agua para el molino de sus realizaciones.

Catalán, ingenuo, liberal e Ingeniero de Caminos, estos son los cuatro adjetivos que definen al hombre; con mayor intensidad es difícil que ninguno de los cuatro vuelva a repetirse.

Ya que hemos aludido a sus enemigos, sería injusto no citar aquí, junto aquel Manuel Angelón que hiciera su elogio fúnebre en 1880, al único amigo de Cerdá de que, en este siglo, tenemos constancia. Don César Cort fue decano de la Escuela de Arquitectura de Madrid en la preguerra y estimó siempre a Cerdá como a un pionero del urbanismo mundial. Cansado de recomendar a sus alumnos la lectura de la "Teoría" decidió preparar por su cuenta una edición compendiada, llegando incluso a preparar un prólogo en que explica cómo los libreros daban por descontado el éxito, sobre la base de trescientas páginas y cien figuras..., independientemente de lo que tratara el libro. La fecha del prólogo, 1937, explica fácilmente por qué el intento no prosperó. Cabe añadir también que la lista de sus enemigos no está aún cerrada y Cerdá sigue y seguirá inspirando enorme recelo a cierto catalanismo con orejeras. Es fácil que no aparezca, ni citado en textos, en que sus competidores de hace ciento diez años, Garriga y Rovira, se les cita reiteradamente. Los hechos habrán demostrado que

Cerdá tenía razón, pero los nietos espirituales de estos últimos no se lo han perdonado. Véase, por ejemplo, el índice onomástico de (7) una guía de Barcelona, donde figuran varias veces dichos personajes, pero donde al buscar la obligada referencia al autor de media Barcelona sólo encontramos: Cerdá, Jauma (vidrier).

4. El Ensanche. Proyecto y realidad.

La primera impresión que se tiene cotejando el texto de Ildelfonso Cerdá y un plano actual de Barcelona es que el proyecto ha sido meticulosamente respetado y que el Ensanche de Barcelona fue ejecutado al cien por cien según la idea de su creador.

Esta impresión es falsa; la realidad es que el Ensanche se realizó al pie de la letra — porque la letra estaba escrita en la Gaceta —, pero que el espíritu fue traicionado completamente. En efecto, el trazado de las calles corresponde exactamente al trazado de Cerdá y las pocas modificaciones que han sido detalladas en (5), no sólo no son significativas, sino que ha de reconocerse que o constituyen una mejoría al proyecto o vinieron impuestas por realidades que Cerdá desconoció. Así la rambla de Cataluña, que no estaba en el plan Cerdá, o la plaza de Cataluña, más espaciosa que la por él proyectada. Entre los caminos y rieras preexistentes que han sustituido convertidos en calles, cabe citar como principales la carretera de Sarriá y la calle Pedro IV, el camino de la Cruz Cubierta y el Bogatell y algún otro curso de agua. El ferrocarril de Sarriá, entonces sólo en proyecto, ha originado después la Vía Augusta.

No es cierto, como dice Puig y Alfonso, que la Travesera se haya salvado en la ejecución del Ensanche. Cerdá la respetó como límite superior del mismo y no tenía razón para suprimirla por quedar perfectamente alineada con su cuadrícula. Cuando el Ministerio de Fomento aprobó el plano del Ensanche introdujo algunas modificaciones, como ese "canal para desviar del llano las aguas de la montaña" que circunvalaba el Ensanche y que hizo decir a algún resentido por el Decreto que "Barcelona ha pasado de estar cercada por el Ministerio de Defensa a estarlo por el de Fomento". El anchuroso canal, que debía enlazar con un canalito que bordeaba el Montjuich, no llegó, como es lógico, a ser

una realidad, pero sí lo es la avenida de la Infanta Carlota, que sigue el trazado del Canal y que ha tomado el nombre de aquel canalito.

Las desvirtuaciones del trazado de Cerdá son pocas y bien conocidas; por ejemplo, la reducción de ancho de la calle Aragón, que pasó de los 50 m de anchura proyectados a los 30 m actuales, aunque su prolongación hacia Sants, la avenida de Roma, conserve el ancho original. Han desaparecido también algunos ensanchamientos para aparcamientos de carruajes que estaban proyectados en ciertas vías, como la calle de Urgel. Algunos pasajes que se han abierto no figuraban en el plan, y es curioso notar cómo esa tendencia a reparcelar las manzanas ya había sido duramente criticada por Cerdá en su capítulo sobre la "Trituración del inter-vías". Muchos de los pasajes que él previó enfrente de las parroquias se han llevado a cabo, aunque éstas no se hayan construido. En lo que a calles se refiere, pocas modificaciones más al plano del Ensanche pueden citarse; si acaso, la apertura de alguna diagonal corta, como la calle de Mistral y la de Gaudí.

La modificación del casco antiguo era la parte más polémica del proyecto de Cerdá y sólo se ha realizado parcialmente. De las tres calles previstas, una paralela al mar y dos perpendiculares, sólo la vía Layetana y algún pequeño sector de las otras se ha abierto. Dados los grandes destrozos que su total realización causaría en edificios antiguos y barrios históricos, debemos congratularnos de que en esto el plan no se haya cumplido enteramente. En cambio, es de lamentar que la miopía y el despecho de los arquitectos contemporáneos de Cerdá frustrara una buena iniciativa oficial: la ampliación de las Rondas. Nombrada una comisión en que junto a D. Ildefonso debían figurar Garriga, Fontseré y Rovira, éstos se negaron airadamente a reunirse con Cerdá, con lo que el asunto quedó archivado y Barcelona perdió un paseo que hubiera sido comparable en categoría al Ring de Viena. Pero todas estas modificaciones se refieren a "la letra" del plan Cerdá y son anecdóticas en comparación con la tremenda desvirtuación que se hizo de su espíritu. Nos referimos a la sustitución de la organización abierta de las manzanas, que Cerdá previó con dos lados libres, por la cerrada con patio interior. Las consecuencias de este hecho han sido gravísimas y han cambiado totalmente el aspecto y la

forma de vida del Ensanche. Los pasos por los que sistemáticamente la especulación fue ganando espesores y alturas edificables y densificando la construcción, han sido estudiados por Emilio Bordoy (8); la figura que reproducimos de su trabajo muestra claramente este proceso, que construyendo ático y sobreáticos y edificando patios ha conseguido multiplicar por cinco el volumen edificado de cada manzana. Si a eso añadimos la disminución progresiva de la superficie y de la altura de techos de cada piso, cabe pensar que los habitantes en el Ensanche son diez veces más que los previstos por Cerdá. Y claro está que el sol y el aire puro a los que él, criado en el campo, concedía tanta importancia, han desaparecido, como los jardines de cada manzana.

Intimamente ligada a esto, hay que señalar la no ejecución de ninguno de los ocho parques previstos en el plano, ni del gran bosque de las márgenes del Besós, que Cerdá conceptuó de insalubres y donde hoy se asienta una de las mas populosas barriadas obreras de Barcelona.

En definitiva, toda la preocupación de Cerdá por la salubridad, amplitud e independencia de la vivienda barcelonesa, ha quedado frustrada, y la densidad humana del Ensanche es análoga a la del barrio antiguo y contribuye a hacer de Barcelona, según datos que ha aireado la Prensa estos días, la metrópoli mundial más densa después de Calcuta.

Si analizamos por qué ha ocurrido esto así, veremos que la idea de Cerdá se adelantó demasiado a su tiempo. Sólo muchos años más tarde se han consagrado las ventajas de la urbanización abierta. Además, la escasa densidad urbana que él propugnó (del orden de 500 habitantes/Ha) era prohibitiva para la economía de aquella época, en que se hacía preciso obtener una mayor rentabilidad de los gastos de urbanización. Es curioso notar que los volúmenes edificados de la nueva ordenación de la Diagonal coinciden casi exactamente con los de Cerdá. Creemos también que faltaron recursos legales en manos de las autoridades para luchar con la especulación, con lo que, aunque Cerdá analizara el mal clarísimamente, su obra no pudo evitarlo. Pero lo que fundamentalmente mató a la obra de Cerdá fue su vicio de origen. El Ensanche fue un hijo malquerido del Municipio barcelonés, que lo engendró sin cariño. En el largo proceso de gestación, que se prolongó

hasta muchos años después de muerto Cerdá, el plano quedó huérfano, sin nadie que, penetrado con las ideas del difunto, velara por su estricto cumplimiento. Esta fue la grandeza y la miseria de Ildefonso Cerdá, quien supo ganar una gran batalla, pero que tal vez no comprendió que ni sus fuerzas ni la longitud de su vida eran suficientes para ganar él solo la guerra. Quizá en este aspecto el Cuerpo de Ingenieros de Caminos deba examinar su conciencia.

5. Conclusión.

En 1900 la población de Barcelona, extendida velozmente por todo el Ensanche, era tres veces mayor que la de un siglo antes. Superadas las causas que limitaban el crecimiento, éste cobró un ritmo vertiginoso, superior al de cualquier otra ciudad española. Barcelona, sin la infraestructura formidable del Ensanche de Cerdá, no hubiera conocido ese período de prosperidad y auge tan inusitados. Y hoy, cuando to-

avía se le quiere discutir recordando la monotonía de sus cuadrículas o la enorme longitud de sus calles rectas, ha hecho cuerpo una frase desgraciadamente cierta: "Donde acaba Cerdá empieza el suburbio". Después de él, poco, y poco bueno, se ha hecho en materia de ordenación urbana.

Estamos en un nuevo período de crisis. Tan importante como la de 1850. Barcelona ha llenado su llano y trata de desbordar las montañas. Se está gastando ya, y debe planificarse desde ahora la gran Barcelona del siglo XXI. La perforación de los tres túneles del Tibidabo tendrá unas repercusiones sociológicas tan grandes o mayores que el derribo de la muralla tuvo en el siglo pasado. De las medidas que ahora se toman para la ordenación de ese gran parque natural casi virgen dependerá el que se conserve o no. En el primer caso, Barcelona tendrá unas condiciones de vida sin parangón en el continente. En el segundo, Dios salve a nuestros sucesores del caos que les espera. La tarea es un reto para cuantos, con sensibilidad y empuje, quieran abordarla.

BIBLIOGRAFIA

1. A. García Bellido: *Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo*. Madrid, 1966.
2. J. de C. Serra y Rafols: *La Barcelona romana comparada amb la Lutecia dels romans*. Ocho conferencias sobre Catalunya. Barcelona, 1971.
3. O. Bohigas: *Barcelona entre el Plá Cerdá i el Barroquisme*. Col. Llibres a l'Abast. Barcelona, 1963.
4. Kingsley Davis: *La urbanización de la población humana*. Cap. de la Ciudad. Alianza Editorial. Madrid, 1967.
5. Varios: *Ildefonso Cerdá. El hombre y su obra*. Barcelona, 1959.
6. Ildefonso Cerdá: *Teoría general de la urbanización*. Con estudio biográfico por Fabián Estapé. Madrid, 1971.
7. A. Cirici: *Barcelona pam a pam*. Barcelona, 1971.
8. Emilio Bordoy: *Principios básicos del urbanismo en el Plan Cerdá*. Separata de (5), págs. 43-54.