

PRESENTACIÓN DE LA EDICIÓN FACSIMIL DEL *PLANO DE LOS ALREDEDORES DE BARCELONA Y PROYECTO DE SU REFORMA Y ENSANCHE*, OBRA DE ILDEFONSO CERDÁ (1859)*

Fernando de Terán Troyano

Entiendo que, con la edición facsímil que se presenta en este acto, la Academia quiere consolidar el reconocimiento generalizado que se ha venido produciendo en las últimas décadas, de la importancia de la obra de Cerdá, en virtud del cual, este urbanista insigne, empieza a ocupar el lugar destacado que le corresponde en la historia del urbanismo. Y es evidente que las muy reiteradas proclamaciones actuales de esa importancia, encierran una cierta intención reparadora y reivindicadora, que trata de compensar y corregir los injustos y prolongados olvidos y desconocimientos anteriores, acerca de esa obra y de su autor.

Porque esa importancia ha tardado mas de un siglo en ser descubierta por la cultura universal, como muy bien se pone de manifiesto en el magnífico texto preparado por el Director de la Academia (a cuya iniciativa se debe esta edición que ahora presentamos) que muestra como la historia del urbanismo, ha pasado en poco tiempo, de ignorar la figura y la obra de Cerdá, a destacarla como una aportación verdaderamente considerable a escala universal.

Ello ha ocurrido gracias a una gran cantidad de trabajos producidos en estas últimas décadas, que han procedido al estudio, la exégesis, la valoración y la difusión del legado de Cerdá, especialmente a partir de la aparición en 1976 de varios escritos y dibujos suyos, y sobre todo, del descubrimiento en 1987 de una parte teórica fundamental de su obra, inédita y desconocida, que fue publicada en 1991, con gran apoyo editorial. Lo cual, unido a la celebración de dos grandes exposiciones, ha acabado de mostrar la verdadera dimensión intelectual de dicha obra, la ha dado a conocer y ha estimulado la generalización de su aprecio. Y dentro de esa obra, el plano objeto de esta edición, es una pieza clave, de referencia universal.

Por otra parte, podría añadirse, que ha sido también en esas mismas últimas décadas, cuando se ha producido una nueva proyección universal de Barcelona, con una valoración pública creciente de su Ensanche, como caso muy satisfactorio, entre los espacios urbanos europeos de alta calidad, que lo ha convertido en objeto de atención y de visita, y en un símbolo mas de identificación de la ciudad. Lo cual ha producido una mayor difusión de la imagen de ese gran fragmento urbanístico, no sólo a través de las consabidas tarjetas postales con la visión aérea de la extensa y bien ordenada cuadrícula, sino incluso del propio plano, cuya reproducción en color y en pequeño tamaño puede encontrarse a veces en los

* El acto tuvo lugar el jueves 28 de mayo de 2009 en el Salón de Actos de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

quioscos. Y (espero que nadie tome esto como una frivolidad, sino como un apoyo a lo que estoy diciendo) esa reproducción puede encontrarse también, en algunos objetos que pueden comprarse en Barcelona, como ocurre con la corbata que llevo puesta.

Pero ocurre que estas reproducciones, las mas divulgadas (incluida la corbata), no corresponden realmente al plano que nos ocupa de 1859, sino a una copia litográfica realizada en 1861, que se encuentra en Barcelona. Y esta copia, adornada con escudos que el original no tiene, aunque es muy fiel en el contenido urbanístico, difiere bastante en la finura del dibujo y, sobre todo, en el colorido, que se parece muy poco al juego de los matices suaves y delicados del original, lo que, por otra parte, dificulta la reproducción del mismo, por lo cual es la copia la que resulta mas conocida y la que reproducen la mayoría de los libros.

El objeto de la edición es un plano que, simplemente como tal, resulta verdaderamente espectacular dentro de la historia del urbanismo. De gran tamaño, mide 1'72 x 2'61 m, está hecho a escala 1:5000, con una base topográfica muy precisa, de curvas de nivel y cotas. Minuciosamente dibujado sobre papel, con tintas de diversos tonos, y coloreado a la aguada, está cortado (para poder ser doblado) en 36 hojas, pegadas juntas sobre tela. En él se representa gráficamente el Proyecto ideado por el ingeniero Ildefonso Cerdá para la expansión ordenada de la reducida ciudad que era Barcelona a mediados del siglo XIX. Y esa propuesta, por su parte, es también espectacular, ya que la extensión prevista cubre una superficie aproximada de 3 x 9 km, mediante una hermosa cuadrícula cortada por dos diagonales. Este Proyecto, acompañado de un escrito titulado *Teoría de la construcción de las ciudades*, fue presentado personalmente por su autor, ante el Ministerio de Fomento del gobierno de Isabel II, y aprobado por éste en 1859, como consta en el propio documento.

Por un escrito dirigido por Cerdá al ministro mucho mas tarde, en abril de 1872, sabemos que «ese proyecto facultativo, después y a tenor de los informes de los altos Cuerpos consultivos del Estado, mereció no sólo ser aprobado, sino también adquirido en propiedad por el Gobierno, ya para aplicarlo al denominado Ensanche, ya para publicarlo como medio de enseñanza con respecto a casos análogos, a causa de la nueva teoría de urbanización que desarrollaba». Y sabido es que Cerdá despertaba la admiración de los ingenieros del ministerio y la personal del propio ministro, que financió la publicación de la *Teoría General de la Urbanización* de Cerdá en 1867, y también el respeto de la *Revista de Obras Públicas*, en la que se consideraban sus trabajos como «arsenal inagotable de principios facultativos, jurídicos y administrativos interesantes por su método, fuerza de raciocinio y novedad». Porqué pasó el documento, desde el Ministerio de Fomento a la Academia, es algo que desconozco y que no sé si se ha investigado en los archivos de ese ministerio.

En el plano aparece, como he dicho, una extensa cuadrícula, formada por calles que se cruzan ortogonalmente, definiendo manzanas cuadradas iguales, que se extiende paralelamente al mar, por el terreno suavemente inclinado hacia él, en el espacio comprendido entre lo que aparece rotulado como «Barcelona actual» y los pueblos de la periferia. Es tal la definición y el detalle del dibujo, que muchos sitios cuentan con la representación de los árboles, como minúsculas circunferencias alineadas regularmente, con sus correspondientes sombras arrojadas sobre el suelo, mientras que en los parques y jardines, tratados en verdes oscuros sobre fondos claros, aparecen masas forestales con disposiciones irregulares. Y es tal la definición y el detalle de la concepción de la ciudad propuesta, que todos los edificios de vivienda, aparecen dibujados también con precisión, en forma de parejas

de bloques achafianados, dentro de las que pueden llamarse «manzanas Cerdá», de su invención, mientras que, con varios signos convencionales, se indican los emplazamientos precisamente destinados en lugares estratégicos, a los edificios públicos, de usos administrativos y sociales, formando una organización social sobre la organización espacial.

Así pues, aparte de la sorprendente y poco frecuente calidad cartográfica, y de la indudable belleza plástica del plano, de colorido muy suave y delicado, con sus rosas, verdes, sienas y azules (que con motivo de su reproducción para la edición, hemos podido contemplar muy de cerca y sin el habitual cristal intermedio), una simple visión del Proyecto indica ya, una complejidad y una originalidad en su concepción, que no se encuentra en ningún otro caso entre los documentos de la época. No es ocasión para hacer una descripción completa del documento ni de la propuesta, que ya son bastante conocidos, pero intentaré explicar brevemente algunos rasgos de su reconocido interés urbanístico y hacer unas reflexiones sobre la figura de Cerdá.

Está claro que el uso de la cuadrícula básica no tiene nada de original, y sin necesidad de referencias más antiguas, puede decirse que era habitual y que estaba siendo profusamente utilizado en tiempos de Cerdá, con escasas variaciones en la proporción y el tamaño de las manzanas, tanto en el desarrollo urbano que estaba en marcha, como en las nuevas fundaciones, y tanto en Europa como en América, antes y después de las independencias poscoloniales.

En realidad, los modelos urbanos disponibles en el momento en que Cerdá estaba proyectando, pertenecían a dos grandes familias con infinitas variantes. Por una parte estaba el modelo estético prestigioso, derivado de la ciudad barroca, que había sido adoptado por el neoclasicismo. Radiaciones, focalidades, convergencias y divergencias perspectivas, visualidad estratégicamente dirigida sobre edificios singulares, plazas, obeliscos... Estaba representado entonces por Washington, todavía a medias en su configuración definitiva, o por San Petersburgo, donde se construían aún algunos edificios fundamentales. Era la *grand manière*, con el plano de sir Christopher Wren para Londres al fondo, que estaba empleando ahora el Barón de Haussmann para la transformación de París, aunque en este caso, imponiendo violentamente ese modelo a una realidad preexistente que no tenía nada que ver con él.

Era un modelo de excelencia reconocida por los contemporáneos más próximos a Cerdá, cultivadores de la belleza, especialmente por los arquitectos. Modelo de gran aceptación en el ámbito cultural catalán que, no lo olvidemos, mantuvo durante mucho tiempo su oposición a Cerdá y a su proyecto de ciudad. Y de modo especialmente virulento por parte del combativo Puig i Cadafalch que, con otros arquitectos modernistas, no ahorraron críticas y diatribas, ya desde antes que se produjera la aprobación del Proyecto de Cerdá por el Gobierno y su imposición forzosa, frente al proyecto que había aprobado a su vez el Ayuntamiento y que ellos defendían (que era radio concéntrico respecto a la ciudad existente) en aquel conocido episodio en que se contraponían centralismo estatal y autonomía local, partido liberal y partido moderado, arquitectos e ingenieros, etc. Y esa oposición duró un siglo, aunque hoy nadie pone en duda el acierto del Gobierno.

Del otro lado estaba el modelo técnico racional, basado en la expeditiva, cómoda y eficaz retícula ortogonal, que había asimilado el joven cuerpo de los ingenieros de caminos españoles, a partir de la experiencia desarrollada por los ingenieros militares en la creación de los ensanches y las poblaciones nuevas del siglo XVIII, como El Ferrol, La Marina de Tarragona, San Carlos, Santander, Vigo, etc. Era una tradición que ahora había retomado la nueva Escuela de Ingenieros de Caminos fundada por Betancourt en 1808, cuya

reapertura, tras su cierre por Fernando VII, se había producido en 1834 y en la cual se había formado Cerdá.

Pero además estaba la utilización de ese modelo en las ciudades americanas, como ya hemos dicho. Y ahí se insertaba la herencia de la práctica fundacional española, que había dado una enorme cosecha de ciudades que eran precisamente cuadriculares en su mayoría. Las cuales estaban entonces en pleno desarrollo, expandiendo cuadricularmente también, sus iniciales cuadrículas coloniales. Y esa experiencia era todavía muy próxima en el tiempo, era conocida y admirada explícitamente por Cerdá y estaba entre las referencias y modelos que el tenía y que defendía tanto en su *Teoría de la construcción de las ciudades* (1859) como en su *Teoría General de la Urbanización* (1867), llegando a decir, en el texto que acompañaba al Proyecto de 1859: «Dése al ensanche una forma y extensión que permitan al caserío distribuirse en una forma análoga a la de las poblaciones fundadas por nuestros ilustres abuelos en el continente americano».

Por esto, el valor de la propuesta de Cerdá no puede buscarse en la repetición de un modelo convencional al uso, sino en la forma sabia y enriquecida en que él lo utilizó, que era el resultado de una profunda, original y rica reflexión personal. Porque ante los problemas de inadecuación que se manifestaban en la ciudad histórica, y ante los que él intuyó que se le venían encima con la industrialización y la locomoción, desarrolló con sorprendente lucidez, una completa y sistemática reflexión sobre la forma y la organización del espacio urbano, para llegar a una definición teórica y práctica de cómo debía ser construida la ciudad, deducida de un análisis lógico de los elementos que la constituyen y de su funcionamiento, de lo cual se deriva la consistencia y la originalidad de su Proyecto.

Los diversos sistemas de trazado urbano, la forma de yuxtaposición de las partes nuevas con la ciudad histórica, las calles, sus secciones, sus cruces, los espacios que quedan entre ellas, es decir, las manzanas, entendidas como unidades primarias de la organización de la ciudad, los patios y jardines, las disposiciones de la edificación, sus características, la densidad de población, todo va pasando por la implacable lógica de su examen y de su análisis, para llegar a deducir y proponer las formas y dimensiones más convenientes para cada elemento y construir así una propuesta completa de ciudad razonada.

En ella, la organización espacial viene dada por la compatibilización de las exigencias de la circulación con las de la higiene y con las derivadas de la organización social, así como también con el sistema regulador del desarrollo de la edificación, asumiendo que ésta debía hacerse a través de las múltiples intervenciones privadas de la burguesía, convertida en el principal agente de construcción de la ciudad, que iban a ir rellenando las manzanas casa a casa, y cuyo proceso había que regular adecuadamente. Porque Cerdá no era un visionario utopista, desentendido de ese proceso, ni un revolucionario que contase con abolir la propiedad privada del suelo, sino un ingeniero realista, que trabajaba para una sociedad que conocía bien, en la que estaba integrado como liberal progresista, y a la que quería ayudar a resolver sus problemas con un proyecto realizable. Sin excluir, por otra parte, un planteamiento que permitiese corregir las injusticias sociales, mediante un espacio urbano isótropo, o sea, semejante en todas sus características, y en todas las direcciones. Es decir, lo opuesto al espacio urbano concéntrico que él condena explícitamente, cuya calidad desciende cuando aumenta la distancia a ese centro, al mismo tiempo que el precio del suelo y es necesariamente fuente de desigualdades que él desea evitar.

En la concepción original de Cerdá, eso que podemos llamar «manzana Cerdá», que fue luego claramente desvirtuada por mayores ocupaciones, debía conservar la mitad de su superficie libre de edificación para ser ajardinada y destinada a acoger el esparcimiento de

los habitantes de la parte edificada. Y esta era concebida en parejas de grandes bloques independientes, que nunca cerraban el perímetro de la manzana. De ese modo, el resultante espacio urbano, aunque asentado sobre un trazado viario cuadrangular, estaba constituido por una edificación discontinua de bloques abiertos, mas próximo en muchos aspectos a la idea de la ciudad que mucho mas tarde, ya en el siglo siguiente, preconizaría el racionalismo de los años treinta que a la ciudad tradicional compuesta de manzanas cerradas.

Se ha sostenido que no está claro que esta idea de ciudad, con original manzana abierta y edificación discontinua, fuese realmente importante en la concepción de su autor, pero ello no parece compatible con el prolijo desarrollo teórico que le lleva a proponer ese modelo de manzana, en función de la densidad de población de la misma y de la proporción de espacio libre que considera necesaria para el esparcimiento de sus habitantes. Ni tampoco con el cuidado mostrado al representar la edificación, a través de un dibujo de las manzanas, abiertas siempre por dos de sus lados, jugando de formas variadas con la orientación y la disposición de los bloques dentro de ellas. Si ello no hubiera sido importante para el autor, se habría limitado a dibujar el perímetro de las manzanas, dejando que las ordenanzas fijasen la forma de su ocupación por la edificación, como ocurría en la inmensa mayoría de los planos de la época. Este es un ejemplo de cómo deduce Cerdá soluciones formales y funcionales de proyecto, a partir de la formulación teórica de los problemas que hay que resolver.

Otro ejemplo muy claro es el de las intersecciones de las calles, lo que él denomina «encrucijadas». Sería interesante estudiar el lenguaje de Cerdá, que al escribir siempre en castellano, elige palabras tan castizas como esa, para designar los elementos de la ciudad que va definiendo. Y su cuidado de la expresión, le lleva incluso a investigar el uso de algunos términos, como la sorprendente utilización que hace el castellano (que no ocurre en ningún otro idioma) del fruto del manzano para designar lo que el diccionario, en segunda acepción, define como «espacio urbano, edificado o destinado a la edificación, generalmente cuadrangular, delimitado por calles por todos sus lados». Y ello le lleva a construir la única explicación sensata que conozco de tan curioso fenómeno.

Pues bien, al estudiar los movimientos de una circulación que ya no va a ser sólo de carros y coches de caballos, sino que va a estar constituidas según piensa, por pequeñas locomotoras urbanas domesticadas, anticipando estudios muy posteriores de tráfico de automóviles, ve la necesidad de suprimir las esquinas de la edificación, para facilitar el movimiento con el radio de curvatura correspondiente al giro de 90°. Y esa supresión da lugar a la aparición de los chaflanes que, definen esas plazas octogonales tan características de Barcelona, dando un espacio urbano enriquecido formal y funcionalmente.

Y a todo esto hay que unir la espléndida concepción general de la forma en que se dispone la enorme cuadrícula en el llano inclinado, extendida en forma tangencial a la ciudad existente, casi independiente, aunque bien soldada, pero sin gravitar sobre ella. Por eso puede decirse que se trata aquí, no sólo de una cuadrícula sustentada en una definición teórica nueva, que la dota de peculiaridades enriquecedoras, sino también de un uso muy inteligente del eterno modelo cuadrangular, que es adaptado a las condiciones concretas de un lugar preciso, manifestándose con ello, que a las grandes dotes de teórico, que cimentaba conceptualmente su propuesta, y de ello derivaba soluciones innovadoras de diseño, unió Cerdá las de consumado proyectista, que utilizaba el modelo teórico y esas innovaciones, en una muy buena adaptación al territorio concreto.

La valoración de la obra de Cerdá debe completarse, desde luego, con su importante trabajo posterior a la redacción del Proyecto de 1859. Su *Teoría General de la Urbanización*

de 1867, es sin duda, el primer tratado sistemático que se encuentra en la historia del urbanismo moderno, muy anticipado a los famosos manuales alemanes de principios del siglo siguiente. Es, mas allá de los ingenuos enfoques positivistas, y de su pretendida científicidad demostrativa, una admirable síntesis de los conocimientos técnicos del momento, al mismo tiempo que una brillante defensa del eterno modelo cuadrangular enriquecido, como base para la construcción de una muy racional forma nueva de ciudad.

Y recordemos simplemente, que en esos otros escritos, Cerdá se ocupaba entre otras cosas, de compatibilizar la construcción de esa ciudad, con el inevitable reparto de las cargas y los beneficios de la urbanización entre los propietarios del suelo, inventando procedimientos de reparcelación que se anticipaban a soluciones que más tarde se abrirían camino en el urbanismo moderno.

Por eso, la historia de la aprobación del Proyecto es interesante, al margen de la espectacularidad de la propuesta, que por mérito propio figura en lugar destacado en la historia del urbanismo y singulariza para siempre a esa ciudad, aunque su desarrollo se haya apartado de la concepción original. Porque la realización del mismo, exigió a Cerdá seguir pensando e inventando, y la receptividad del ministerio a sus ideas, tuvo una clara influencia en el momento de empezar a prepararse en este, la institucionalización de las normas técnico jurídicas que iban a regular el desarrollo de los ensanches, como forma generalizable de organización del desarrollo urbano.

Y al final, en las sucesivas etapas de la legislación española de Ensanche, se recogieron parcialmente las ideas de Cerdá (establecimiento de deberes de la propiedad y de la Administración, formulas para definir la cesión de viales, mecanismos de reparcelación y de compensación de cargas y beneficios entre propietarios del suelo...) aunque quedando muy por debajo de lo que aquellas ofrecían. Pero es oportuno recordar que en aquel momento, no existía en ningún país del mundo, apoyo jurídico alguno de carácter semejante.

Finalmente quisiera hacer una alusión al factor personal. Porque en la figura humana de Cerdá, se dan unas circunstancias que lo hacen muy digno de una profundización biográfica, pero también de una apetitosa reflexión de carácter historiográfico. Dejaré el tema biográfico, que incluye sucesos que debieron ser muy dolorosos, que me gustaría saber cómo compatibilizó con su creatividad, y confesaré mi admiración por una capacidad intelectual fuera de lo común, así como por su entrega en solitario y sin antecedentes, para crear su gigantesca y original obra. Y apuntaré sin desarrollarla, la dirección de esa reflexión, que tiene que ver con el debatido tema del papel del accidente (o del azar) en la historia y de su influencia en el curso de ésta. Porque tanto la trayectoria de Cerdá, como el reconocimiento de su valía, están condicionados por accidentes, sin los cuales seguramente habrían sido muy distintas.

Como es sabido, en un determinado momento de su vida, abandonó su trabajo profesional de ingeniero, para dedicarse íntegramente al estudio de la urbanización, lo que le permitió desarrollar su fructífera meditación, redactar sus maduros escritos y realizar los sucesivos trabajos del Proyecto de Ensanche y de su desarrollo material y legal, empezando por el amplio y complicado levantamiento topográfico del territorio. Y la mayor parte de las veces, lo hizo costeando a sus expensas los correspondientes equipos, con unos cuantiosos gastos anticipados, que nunca se le resarcían, y que se fueron comiendo la fortuna familiar. Pero ésta, sólo había podido llegar a él, después de la prematura muerte sucesiva de dos hermanos mayores, en los que había recaído antes la condición de heredero único, según el derecho vigente en Cataluña. Es esto lo que se llama un accidente histórico, que altera el curso de lo más o menos esperable.

Pero si esto invita a preguntarse sobre lo que habría ocurrido si no hubieran muerto los hermanos de Cerdá, y éste hubiera tenido que dedicarse a hacer puentes y carreteras, una pregunta semejante suscita el hecho de la pérdida y desconocimiento de la mayor parte de la obra escrita, realizada por él. Otro accidente histórico. Porque esta obra, que nadie conocía hasta hace poco tiempo, de notable ambición intelectual, llena de aportaciones originales de gran interés para el arranque de la urbanística moderna, hubiera bastado para convertirle en indiscutible y precursora figura mundial de la construcción del urbanismo. Pero esa pérdida, unida a la marginalidad cultural española, impidió que se produjera en su momento, la repercusión internacional que debiera haber tenido y que ocupara el lugar destacado que hoy se le reconoce.

Y para terminar, quiero expresar mi agradecimiento al Director de la Academia por haberme designado para intervenir en este acto, pues entre otras cosas que valoro en ello, me ha permitido volver a hablar una vez más de Cerdá, que es algo que siempre hago con gusto y que empecé a hacer nada menos que en 1968, cuando el Colegio de Arquitectos de Barcelona me invitó a participar allí con Fabián Estapé, en la presentación de la edición facsímil de la *Teoría General de la Urbanización*, que había preparado él.

Después, cuando era catedrático de urbanismo de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, me esforzaba por interesar en esa materia a los futuros ingenieros, y explicaba ampliamente la figura y la obra de Cerdá, porque siendo yo arquitecto, me interesaba mostrarles que el urbanismo era también cosa de ingenieros. Sé que contribuí a lograrlo, porque muchos ahora ingenieros, me lo han dicho y trabajan en urbanismo. Pero eso no me hace olvidar, y por eso creo que debo seguir hablando de Cerdá siempre que pueda, que en un examen, puse una escueta pregunta, «Cerdá», cuya contestación les dio a muchos alumnos para varios folios. Pero uno, fue también muy escueto en su contestación. Simplemente decía: Cerdá, urbanista catalán, de nombre Ildefonso.



