

# UN PRECURSOR DEL URBANISMO:

## ILDEFONSO CERDÁ

*Nos complacemos en publicar a continuación la conferencia pronunciada por nuestro compañero José Luis Escario en las jornadas urbanísticas de Barcelona en el pasado mes de noviembre, en la que se hace destacar con gran claridad la interesantísima personalidad del Ingeniero de Caminos D. Ildefonso Cerdá, verdadero precursor del urbanismo.*

¿Qué es el urbanismo? ¿Cuándo nació? ¿Cómo ha evolucionado su concepto en el transcurso del tiempo?

Yo quisiera que rápidamente nos hiciésemos una idea de estas cuestiones, para que luego nos fuera más fácil apreciar en su verdadera magnitud la figura de Ildefonso Cerdá.

El urbanismo es la ciencia que permite proyectar una ciudad para vivir en ella, en reparar condiciones de comodidad, higiene y economía, realzando sus bellezas naturales y artísticas; la ciencia del urbanismo es de una enorme complejidad, pues compleja es la vida y, más aún, la vida en común; en la ciencia del urbanismo debe ser guía fundamental el conocimiento de la psicología y las costumbres de la población que ha de ocupar la ciudad; el conocimiento "humano" de la sociedad para la cual se trabaja, es la base del éxito; sin él, la aplicación fría y rígida de una técnica llevará a fracasos rotundos; el técnico proyectará, pero luego los "hombres", que son, en definitiva, quienes han de dar vida a lo proyectado, no seguirán al técnico que no les tuvo en cuenta como hombres, con sus defectos y sus virtudes; para orientar los problemas urbanísticos hay que ser, en primer término, humano y político; por ello, por tener que cumplir estas condiciones, la complejidad del urbanismo ha ido aumentando a medida que ha crecido el tamaño de las aglomeraciones, y también a medida que el problema de justicia social ha calado más en lo profundo de la conciencia de todos; la ciudad es expresión del espíritu y la civilización de la época.

La reunión de los hombres para la vida en común nació con el hombre mismo; en las ciudades de las viejas civilizaciones, Egipto y Babilonia, eran el templo y el palacio el eje alrededor del cual surgían con desorden las viviendas de los demás habitantes, que, en el conjunto de aquella sociedad, pesaban poco.

En Grecia, el sentido de su civilización hizo que cambiase el aspecto de sus ciudades. Unido al templo o próxima a él, se alza el Agora, plaza pública, mercado y foro, donde se discuten los problemas; esta plaza va circundada por los principales edificios públicos; los restantes, teatros, gimnasios, etc., quedan próximos a este centro cívico y ligados urbanísticamente a él. Las viviendas crecen desordenadamente alrededor de estas zonas principales. El urbanismo

griego se limita, fundamentalmente, a los centros y edificios públicos; en la visión de estos conjuntos tiene una maravillosa técnica de adaptación al terreno, de la cual es ejemplo eterno y siempre sorprendente el conjunto de la Acrópolis ateniense y sus construcciones circundantes.

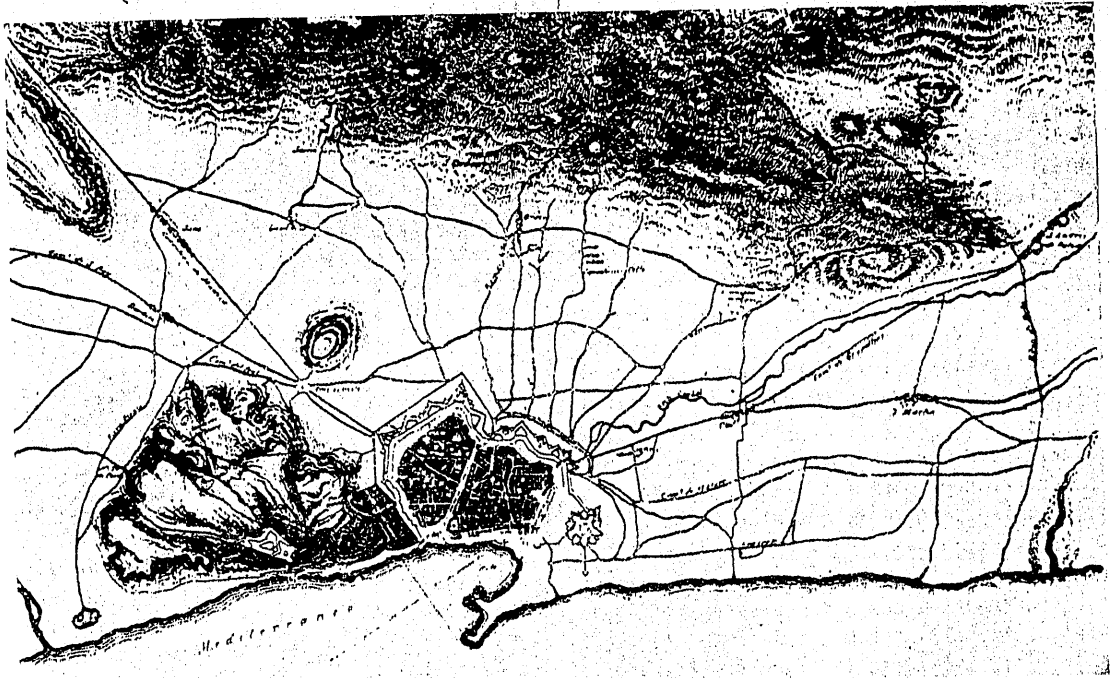
En Roma, la ciencia del urbanismo progresa sensiblemente: las urbanizaciones romanas tienen en sus trazados dos calles fundamentales que se cortan octogonalmente: una de ellas es paralela al meridiano y otra al paralelo; en el punto de cruce se establece la plaza donde va el Foro, centro de discusiones públicas, y los edificios principales; todavía se conservan estos viejos trazados en algunas ciudades italianas.

Los edificios privados crecen en tumultuoso desorden; son, en general, pobres. Pero la técnica romana se cuidó, por primera vez, de dotar a sus ciudades de servicios higiénicos y de seguridad: agua, saneamiento, pavimentación en las calles principales.

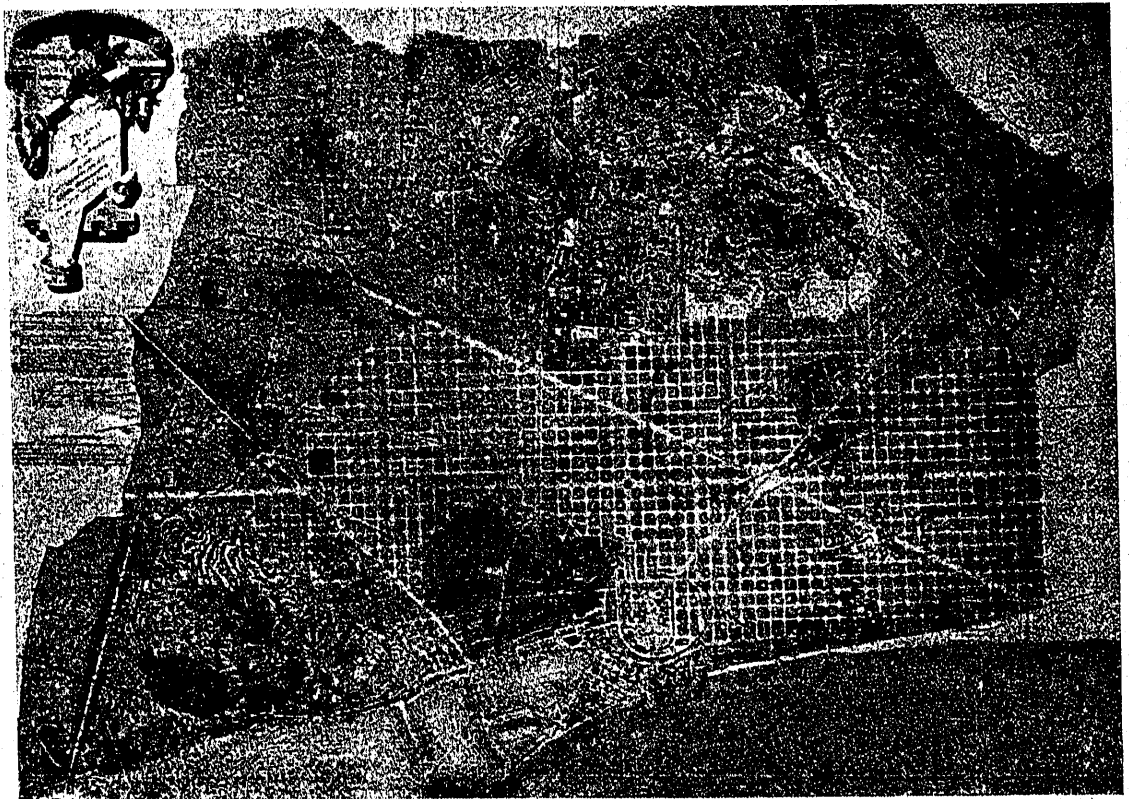
Roma, capital del Mundo en aquellos tiempos, realizó en este sentido, obras de gran importancia, no sólo para su servicio de aguas, sino también para el saneamiento; cabe en este aspecto señalar la Cloaca Máxima y las obras de encauzamiento del Tevere. Y no tenemos que salir de nuestra patria para comprobar el desvelo de los romanos por los servicios de agua, a la vista de esa "maravillosa ostentación de ignorancia" que constituyen los acueductos romanos.

Roma capital, se preocupó también de sus comunicaciones con el exterior; las 24 puertas de su muralla primitiva dejaban entrar en su interior otras tantas "calzadas", por las cuales Roma irradiaba a su inmenso Imperio. Julio César en la cumbre del poderío romano, en su Ley de "urbe agenda", intenta poner fin al desorden urbanístico de la capital. Esta había salido fuera del recinto amurallado, desarrollándose primero linealmente a lo largo de las "calzadas" que partían de la ciudad; en el año 274 d. d. C., hubo que construir una nueva muralla exterior. Antes del derrumbamiento del Imperio, en Roma se había iniciado el concepto de la ciudad como un todo. Aun hoy, quedan allí restos de los desvelos urbanísticos de Claudio, Vespasiano y Trajano: puentes, acueductos, foros, termas, palacios (1690), templos, etc., marcan el sello de la Roma Imperial.

La civilización romana había llevado a una perfec-



Plano de Barcelona en 1818.



Plano de Barcelona a últimos del siglo XIX.

ción sorprendente las comunicaciones; la red de calzadas romanas, modelo en muchos siglos, había llegado a desarrollar inusitadamente el transporte; los vehículos de tracción animal, habilitados incluso para dormir ("carruca dormitorio"), influyeron profundamente en el trazado de las calles.

Todo ello se olvidó al empezar la Edad Media; sólo a los comienzos de la Edad Moderna apareció de nuevo el coche, que tardó bastante en popularizarse. Durante el Medievo no se marchaba más que a pie o a caballo; las vías romanas no eran precisas. Las gentes se agrupaban alrededor del castillo o del monasterio; la ciudad, en vez de ir a una expansión exterior, fué a una retracción defensiva; la muralla es elemento fundamental de la ciudad de la Edad Media; tuvo una influencia decisiva en su desarrollo, un significado social y urbano; vivir fuera del recinto era peligroso; por ello, los habitantes se agruparon dentro de él desordenadamente, como podían, sin mirar al exterior; más para defenderse del vecino que para tenderle la mano, para unirse a él.

Al empezar a fundirse las nuevas nacionalidades, a fines de la Edad Media, empezó a dibujarse la figura del Municipio como unidad política y social. Surgieron nuevos centros urbanos, nuevas ciudades, por iniciativa del Rey, con planos ya geoméricamente regulares: esquemas rectangulares, radiales, en espina de pescado, con centros cívicos alrededor de la iglesia o de los edificios principales. El cambio de los elementos militares de ataque y defensa hizo que empezase a cambiar también la técnica de la ciudad; y fué entonces cuando se empezó a hablar de la "ciudad ideal", la ciudad teórica; y en diferentes libros del siglo xv aparecen esquemas de ciudades teóricas encerradas en un recinto amurallado y con figuras regulares; en todos estos esquemas, el sentido militar de defensa era punto fundamental; por otra parte, se buscaba más el efecto del plano que el de una realidad ajustada a un terreno determinado; si se examinan los esquemas de aquellos siglos de moda, se queda uno verdaderamente asombrado del inútil esfuerzo teórico que representan.

Los Papas de los siglos xv y xvi emprenden numerosas mejoras de Roma; todas con "reformas interiores", que sanean los viejos barrios y realizan las obras de arte arquitectónico; en este sentido, durante aquellos siglos, se realizaron gran número de urbanizaciones parciales, que hoy admiramos en diferentes capitales de Europa. Pero en aquellos tiempos, el concepto de la higiene de la vivienda era completamente desconocido; y en la casa, como en la ciudad y en las personas, era mayor preocupación la decoración exterior que el confort interno; debajo de los trajes más lujosos, el descuido de la higiene corporal era absoluto; y detrás de monumentos que hoy admiramos, había casas en las cuales faltaban las más elementales condiciones de higiene.

En los siglos xvii y xviii surgen reformas inte-

riores de las grandes capitales; y en París, bajo los Luises y Enrique IV, empezando por Luis XIV, surgen maravillosas reformas urbanas: las Plazas Royal, Vosgos y Vendôme; los jardines de las Tullerías, los Campos Elíseos y Plaza de la Concordia, cuya concepción urbanística causa hoy asombro al pensar que se llevó a cabo con aquella magnificencia de dimensiones y perspectivas cuando el tráfico era escaso y de tracción animal. Versalles, en Francia, como concepción de un centro residencial, y Potsdam, en Alemania, marcan una escuela que tiene imitadores. El incendio de Londres de 1666 da lugar a una reconstrucción interior excelente. Más tarde, la Regent St., en Londres; la Plaza Vitorio Emanuele, en Roma, y la Rue de Rivoli, en París, son ejemplos que hoy admiramos, pero todas ellas limitadas, parciales.

L'Enfant, arquitecto francés, proyecta de nueva planta Wáshington a fines del siglo xviii, y en 1808 aparece el plano rectangular de la Península de Manhattan. En el primero de estos planos se estudió una gran capital de nueva planta.

La reforma interior de Haussman, en París (1853), fué un acierto indiscutible; pero como reforma interior; no fué hecha con visión de conjunto de la ciudad. La gran revolución industrial del siglo xix, motivada por el empleo industrial del vapor y la aparición del ferrocarril (1823), iba a cambiar completamente el concepto de la ciudad; las aglomeraciones urbanas crecieron rápidamente por dos causas: la facilidad de la comunicación y la aparición de las grandes concentraciones industriales; el cambio del obrero agrícola a industrial y el concepto de justicia social, habían de influir poderosamente en las ideas sobre la vida y en la ciudad por tanto. La higiene avanza rápidamente; los estudios estadísticos demostraron que las cifras de mortalidad pueden disminuir considerablemente si en la casa y en la ciudad se observan unas reglas de construcción y se dan en condiciones unos servicios higiénicos fundamentales; se demostró palpablemente la importancia del aire puro y del sol en la disminución de la mortalidad, y asimismo, cómo es posible dar agua pura y evacuar los residuos urbanos en condiciones de seguridad. La bacteriología, que Pasteur inició, había progresado espectacularmente, dando solución a gran número de problemas higiénicos que producían terribles estragos en la Humanidad; entonces, realmente, a principios del siglo presente, empieza a surgir el urbanismo moderno, con todas sus exigencias higiénicas, de gran influencia para la edificación y los servicios, y con los trascendentales problemas de comunicaciones, circulación y accesos de la ciudad moderna. Rápidamente, por el cambio de vida que el progreso industrial y los transportes impusieron, las ciudades se quedaron viejas; pero no era posible despreciar, ni mucho menos destruir el pasado, que hay que conservar con reverencia, pero modernizándolo en su aspecto higiénico y de circulación, cuando es posible; por ello se impo-

nen unos planos de reforma unidos a los planes de ensanche; en unos y otros hay que guiar el crecimiento de la ciudad, proyectándola hacia el exterior, rodeando el núcleo matriz de anillos verdes que aisle el central; descentralizando el crecimiento por la creación de poblados satélites, con una vida completa, para evitar el desplazamiento obligado al centro de la ciudad, que crea graves problemas de tráfico. Llevar al exterior los núcleos industriales, en unidades completas, recentralizadas también, uniendo a las fábricas las viviendas y los medios de vida cotidianos, para evitar el problema del transporte diario de grandes masas de trabajadores, que eleva en definitiva el salario mínimo preciso.

La política del suelo y su utilización racional obliga hoy, rígidamente, a una reparcelación, para evitar los solares de forma y dimensiones no aptas para una construcción moderna higiénica y racional. Por último, la zonificación de uso y volumen se impone en todas partes; ya fuera de la ciudad, el urbanismo moderno se extiende con ambición, en los planos regionales, para llegar incluso a la planificación nacional. En este aspecto, al extenderse más y más fuera de la ciudad, los problemas se complican extraordinariamente; hay que marchar con mucho cuidado, pues al intentar planificar la Nación, el Urbanismo, que ya no sería tal, se puede convertir en un obstáculo socializante, en vez de ser un orden en el crecimiento; éste siempre es preciso; pero si en la planificación nacional se avanza demasiado de prisa y con demasiada ambición y detalle, se corren graves peligros; hay que evitar la rigidez y el exceso de tecnicismo y dejar la mayor libertad posible de movimientos a la iniciativa privada; más que diciéndola lo que debe hacer, evitando haga aquello que puede dañar a los demás. Equilibrio, ponderación, respeto a la diversidad de iniciativas, fundamental para crear la personalidad de la ciudad, y más que nada conocimiento y comprensión del "hombre" con que se opera, con sus virtudes, pero también con sus defectos, que no es posible borrar con una ley o una fórmula técnica; actuando, en definitiva, con "humanidad".

Partidario decidido de las tendencias trascendentales del urbanismo moderno, tengo muchas veces miedo que el extender demasiado sus objetivos, se hipertrofe y fracase por un exceso de amplitud en sus fines, que le haga perder su verdadero sentido: la ordenación de la ciudad y su zona de influencia.

Cincuenta años antes de iniciarse esta evolución, el 7 de junio de 1859, se aprueba el Plan de ensanche de Barcelona, formulado por D. Ildefonso Cerdá, que había solicitado en 5 de noviembre de 1849, y obtenido el 24 del mismo mes y año, el retiro como Ingeniero de Caminos, para dedicarse íntegramente al estudio del problema de Barcelona. Cerdá había nacido el 23 de diciembre de 1816 en el pueblo de Santa Coloma de Centellas. Son curiosos sus comienzos; no sabemos apreciar bien la trascendental influencia que en la formación y vida del hombre tienen

sus primeros pasos en el campo de la Ciencia; cuenta Maurois, en su biografía de Fleming, cómo éste, en el acto de recibir el supremo galardón científico, el Premio Nobel, dirigiéndose a su maestra de primeras letras, de la Escuela de Darver, en Escocia, dijo que era a ella a quien debía más que a nadie su formación investigadora; que fué ella quien le enseñó a él y a su hermano a observar en la Naturaleza, y cómo de niños aprendieron el por qué de los fenómenos fundamentales; ¡qué responsabilidad tan tremenda tienen aquellos que, en forma confusa y agobiante, sin profundizar, intoxican a los jóvenes con miles de cosas que rápidamente olvidan, en vez de enseñarles bien unos principios que les servirán para toda la vida! Cerdá empezó por estudiar Latín y Filosofía en el Seminario de Vich; tenía gran afición al latín, que su padre confundió con vocación religiosa; quiso hacerle cura; pero pronto se vió qué Dios no le llamaba por aquel camino; Cerdá estudió tres cursos de arquitectura en una escuela privada; no concluyó su carrera porque, abierta por la Reina Gobernadora la Escuela de Caminos, que Fernando VII había cerrado por considerarla innecesaria, Cerdá y su padre se trasladan a Madrid, donde logra el título de ingeniero de esta especialidad en 1839. Tenía Cerdá una formación humanística y filosófica profunda, que aparece acusadamente en todos sus trabajos. Tenía un concepto claro de los problemas arquitectónicos, pero muy especialmente tenía arraigado el concepto de la importancia social del transporte; había nacido en 1816, antes que la locomotora de Jorge Stephenson, otro hombre genial cuya vida es una lección, el 27 de septiembre de 1825, hiciera marchar el primer tren en el "Stockton and Darlington Railway"; cuando pudo ver en su tierra, el 28 de octubre de 1848, el primer ferrocarril español, de Barcelona a Mataró, tenía treinta y dos años y llevaba siete de ingeniero; y al poco tiempo empezaba su estudio del plano de Barcelona.

Para medir el valor y la eficacia del hombre en la vida hay que apreciar cómo es capaz de reaccionar ante un progreso que se inicia, cómo sabe sacudirse del lastre de la rutina tradicional; escuchemos a Cerdá en su libro *Teoría general de la Urbanización*, para ver la reacción de nuestro hombre ante los nuevos avances de la técnica: "Algo más tarde, en 1844, a los pocos años de haber salido de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y cuando ya la reflexión predominaba en mí y había hecho algunos estudios acerca de la filosofía social, hube de emprender una excursión por el Mediodía de Francia, donde tuve ocasión de ver por primera vez la aplicación práctica del vapor a la locomoción terrestre. Conocía ya la fuerza vapor y su manera de funcionar, así teórica como prácticamente; había visto los resultados de su fuerza motriz en un buque, y aunque sólo teóricamente y gracias a los desvelos de mis dignísimos profesores de la Escuela, conocía también todo el mecanismo de las locomotoras y su manera de funcionar en los trenes de las vías férreas; por mane-

ra, que en este concepto nada podía ya sorprenderme. La impresión, pues, que en aquel momento experimenté, había de reconocer otra causa y referirse a otro objeto. Lo que aquí me sorprendió, a pesar de que mi mente se lo había imaginado muchas veces, fué contemplar aquellos largos trenes en que, a vueltas de una gran cantidad de mercancías, iban y venían multitud de viajeros de todos sexos, edades y condiciones, semejando poblaciones enteras ambulantes, cambiando precipitadamente de domicilio. Este espectáculo siempre grandioso, nuevo a la sazón para mí, después de la natural sorpresa que hubo de causarme, elevó mi espíritu a las más altas consideraciones en el orden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba en las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones."

Y más adelante:

"Y entonces, comparando tiempos con tiempos, costumbres con costumbres y elementos con elementos, comprendí que la aplicación del vapor como fuerza motriz señalaba para la humanidad el término de una época y el principio de otra, y que, al presente, nos encontramos en un verdadero estado de transición, estado que podrá ser más duradero o más corto, según el carácter que tome la lucha, que percibí comenzaba ya, entre lo pasado con sus tradiciones, lo presente con sus intereses creados y lo porvenir con sus nobles aspiraciones y arranques."

Y ante lo que ve, reacciona escribiendo:

"Y me convencí desde luego, después de echar una rápida ojeada sobre esos grandes centros de población, que éstos por su organismo, producto de otras civilizaciones casi meramente pasivas, han de oponer dificultades y obstáculos y entorpecimientos al nuevo huésped, que requiere y exige mayor espacio, mayor holgura, mayor libertad, y para la manifestación expansiva del inusitado movimiento y febril actividad que le distingue, obstáculos y estorbos que no podrá sufrir, que destruirá antes que contentarse a un quietismo incompatible con sus elementos constitutivos y esenciales.

"Suponiendo que la misma impresión que yo sentía en aquellos momentos la habrían experimentado otros antes, y que quizá alguno de éstos se habría ocupado en estudiar filosóficamente todo el alcance de la influencia transformadora que aquellos grandes y nuevos elementos de acción y de vida, puestos a la disposición del individuo, habían de ejercer en el fondo de la sociedad humana, y sobre todo en las grandes ciudades que la última civilización ha convertido en otros tantos focos de vida social, y que publicando el resultado de sus elucubraciones habría aconsejado a los Gobiernos que se apresurasen a preparar a los pueblos para recibir el nuevo orden de cosas, que iba ya lenta, pero sensiblemente introduciéndose, examiné los catálogos de todas las librerías nacionales y extran-

teras, decidido a reunir una colección de todos los libros que de tal materia tratarasen. ¿Cuál, empero, sería mi sorpresa al encontrar que nada, absolutamente nada, se había escrito acerca de este asunto de tanta magnitud y trascendencia?

"Entonces, a la vista de esto, fué cuando surgió en mi mente la primera idea de consagrar a esta materia todos los intervalos que, en mi situación de ingeniero al servicio del Gobierno, me dejasen libres las atenciones de ese mismo servicio, a fin de reunir datos y adquirir conocimientos que pudiesen ilustrar tan vital asunto."

El ingeniero ve claramente la importancia del transporte que se inicia, y aprecia que su influencia, en el concepto de la ciudad, ha de ser decisiva; antes que nadie, no había encontrado nada en su búsqueda por las librerías el ingeniero filósofo, se da cuenta claramente de la transformación profunda que era precisa en la ciencia del urbanismo; aprecia que la industrialización y la facilidad de transporte habían de cambiar radicalmente el concepto de la ciudad.

Y cuando los urbanistas del mundo hacen *extraordinarias reformas locales*, Cerdá acomete la tarea gigante de concebir su proyecto de ensanche de su ciudad para un siglo después; con la extraordinaria ambición que debe tener siempre el encargado de la cosa pública; saltando por encima de las críticas y de la oposición de sus contemporáneos, pues siempre se oponen al progreso, como dice Cerdá: "Lo pasado con sus tradiciones y lo presente con sus intereses creados". En su Plan, Cerdá cuida fundamentalmente las líneas de circulación de la gran ciudad, que empujan su crecimiento hacia el exterior de manera ilimitada; si se examina el Plan Cerdá, y los otros planos de la época, no se puede menos de reconocer su enorme superioridad, en visión de lo que él quería y creía debía ser su ciudad; gracias a su plan tiene hoy Barcelona ejes fundamentales como son: el Paseo de Gracia, la Avenida de José Antonio, la Avenida Meridiana y la del Generalísimo Franco (Diagonal), la Plaza de las Glorias y Plaza de España. La Avenida de José Antonio es eje fundamental que debería ir desde Llobregat al Besós. Normales a él son las calles de Urgel, Paseo de Gracia, de San Juan, etc., y las vías de Ronda que bordean el Casco Antiguo. Dentro de esta malla fundamental se extiende una urbanización cuadrículada, porque no había razón topográfica para hacer otra cosa, y así lograba manzanas edificables de la máxima utilización; huyendo, como decía al criticar el proyecto de su contrincante Rovira, del preciosismo en el dibujo para lograr la eficacia en la realidad.

Y es curioso cómo este hombre, hace un siglo, proyecta sus calles con un ancho mínimo de 20 m., llegando en un cierto número de ellas a 50 m.; cómo concibe las manzanas abiertas, con jardines interiores, para lograr el aire y el sol en edificios de una máxima altura de 16 m.; de todo esto, de la admiración que

produce ver hace un siglo la parcelación que hoy se preconiza como novedad se propuso por Cerdá, o si hubiara con más autoridad que yo mi buen amigo el Arquitecto del Ayuntamiento Sr. Soteras. En los cruces de las calles se achastaban los ángulos, produciendo en cada uno plazuelas octogonales de 20 m. de lado. Se proyectan siete parques y un hipódromo, dentro del ensanche previsto, más el gran bosque del río Besós. Se proyectan ensanchamientos de ciertas calles ; para el estacionamiento de vehículos! En la reforma interior proyecta tres calles: dos sensiblemente paralelas a las Ramblas, una de ellas la Vía Layetana, que sigue exactamente la traza de Cerdá (Vía A), y otra la hoy Avenida de García Morato, en la que se ha modificado sensiblemente el trazado de la denominada Vía B del proyecto Cerdá. La Vía C, que debía unir las calles de Campo Sagrado y Pallars, está realizada en parte.

El Plan Cerdá ha sido profundamente modificado; especialmente por cuanto se refiere a la ordenación de las manzanas; si se examina el plan y lo que se ha hecho, podrá comprobarse que la concepción Cerdá, con técnica 1950, quedó, en la realidad, por su parcelación y ordenación de sus edificios, con las ideas de principios de siglo; ¡es tan difícil luchar contra el peso del interés particular! Se fué... , como siempre, a un aprovechamiento mayor del suelo, en perjuicio del plan aprobado; la monotonía que algunos achacan a Barcelona no hubiese existido si las manzanas se hubiesen ordenado como Cerdá las proyectó.

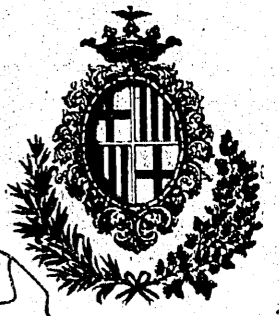
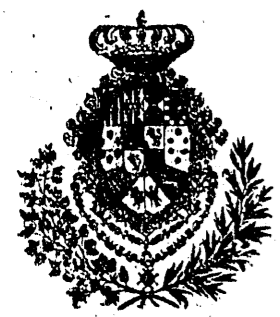
Los ferrocarriles los llevó Cerdá al corazón de la ciudad, enlazándolos todos ellos al puerto; vió con perfecto sentido la evolución que la facilidad de transporte había de producir en la ciudad; creía que, más pronto o más tarde, el ferrocarril habría de ser uno de los usuarios de las calles, que por eso habían de ser más amplias que antaño; porque no estaba convencido que los ferrocarriles de ronda, entonces preconizados, eran la única utilización de este medio de transporte; habla en sus escritos de la posibilidad de los ferrocarriles elevados y subterráneos, pero insiste, como si presumiere la aparición del automóvil, en que había que habilitar las calles para la tracción mecánica, dándoles amplitud y acondicionando debidamente los cruces; otro aspecto interesante de la personalidad de Cerdá en que, a pesar de ser un soñador y un filósofo, se dió cuenta rápidamente de que no podría emprenderse la enorme tarea de habilitar las grandes ciudades del futuro sin medios o sistemas económicos adecuados. Y por ello, anejo a su proyecto presenta un estudio para que las obras precisas se realicen, sin que ni el Estado, ni la Provincia, ni el Municipio, tengan que aportar los medios económicos; las ventajas que con la urbanización normal se obtienen son, en primer término, para los propietarios afectados; luego, dice, "esos propietarios son los llamados a pagar esas vías". Sienta, pues, Cerdá, el principio que en este siglo se aplica, de la contribución por mejora o asociación de propietarios; esta última forma la

propuso para el ensanche de Madrid, en un estudio curiosísimo denominado "Cuatro palabras más sobre las dos palabras que D. Pedro de Ughun ha dirigido a los propietarios de la zona de ensanche de Madrid": "La Asociación es, en este caso, indispensable, ya que es el único medio de formar una unidad colectiva, poderosa no sólo a emanciparse de la tutela administrativa y a obrar con toda independencia y de su propia cuenta, sino también a dar su ayuda eficaz a la Administración misma, lo cual no puede hacer un individuo por rico que se le suponga.

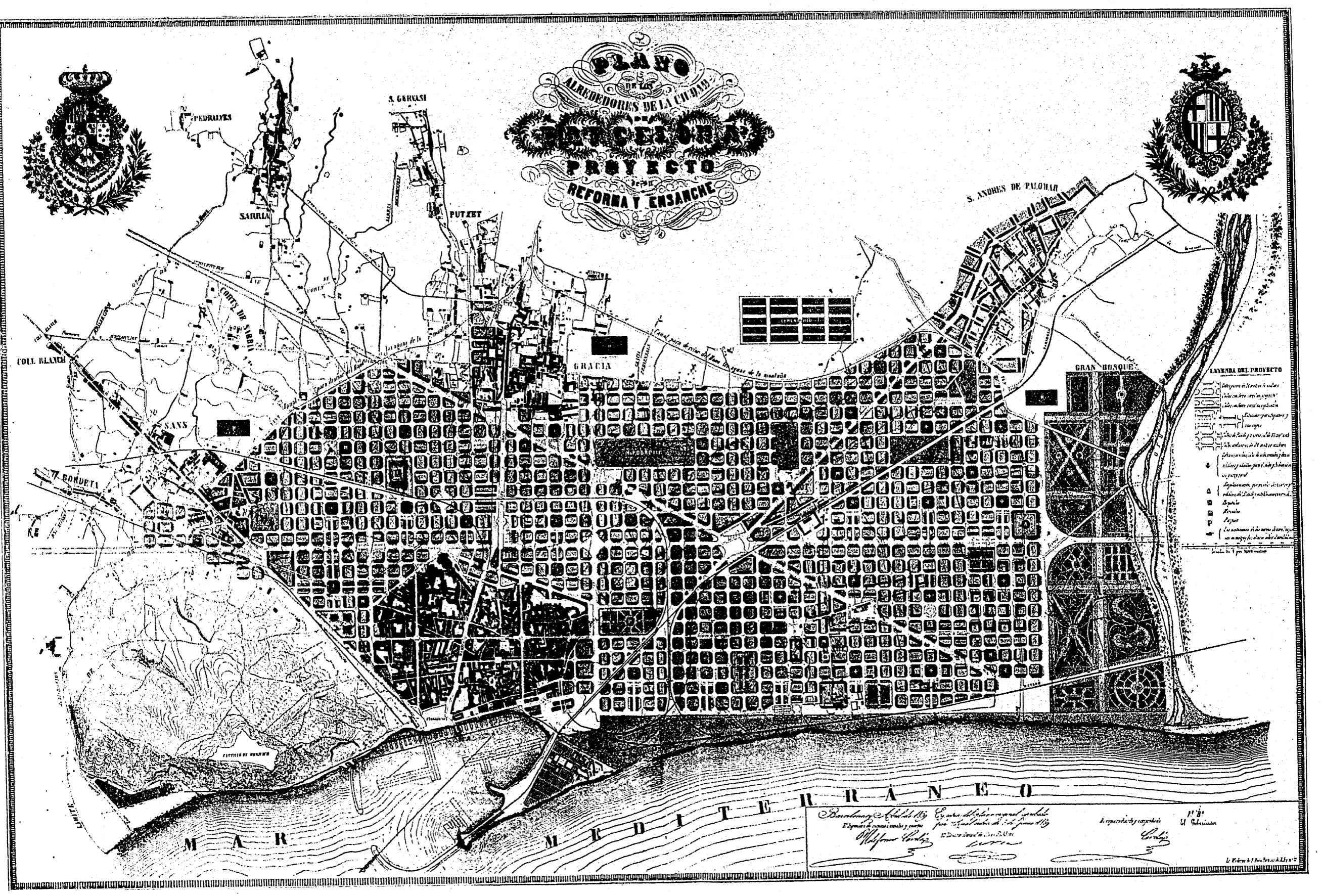
"La Asociación es necesaria porque, para emprender y llevar a cabo obras preparatorias o de apresto, indispensables al objeto de atraer la edificación, se requiere, en primer lugar, un terreno bastante extenso, que ningún propietario por sí solo tiene y que únicamente la Asociación puede proporcionar, y en segundo lugar, porque los gastos que estas operaciones exigen no podría cómodamente anticiparlos ningún particular". Y más adelante, Cerdá pone con claridad de manifiesto la importancia de la reparcelación que podría obtenerse, pues sin asociación, el que hubiera intentado resolver el problema directamente, se "hubiera visto en la imposibilidad física de aprovechar el terreno preparado o aprestado para dicho objeto por razón de las irregularidades e inconvenientes producidos por la abertura de las calles."

Fué, pues, Cerdá un verdadero precursor de todas las teorías fundamentales que hoy imperan; luchador infatigable, no desmayó un momento ante las dificultades que unos y otros pusieron en su camino, y no contento con las que encontró en Barcelona, fué a Madrid. En la capital, el 8 de abril de 1857, el Ministro D. Claudio Moyano obtiene un Real Decreto, cuyo artículo 1.º autoriza al Ministro de Fomento para que, oyendo al Ayuntamiento y a la Diputación y poniéndose de acuerdo con los diferentes Ministerios, formule un proyecto de ensanche de la capital. Por Real Decreto de 19 de junio de 1860, se aprueba el proyecto de ensanche de Madrid formulado por el Ingeniero de Caminos D. Carlos María de Castro; firma como Ministro de Fomento D. Rafael Bustos, Marqués de Corvera. Es curioso que Castro cita en su Memoria, con gran elogio, el proyecto de Cerdá, "que considera como modelo". Y efectivamente, vemos el espíritu que guió el proyecto de Barcelona en el correspondiente de Madrid; no sólo por cuanto se refiere al trazado y anchos de calles, sino también por los tipos de manzanas con jardines privados... , que en Barcelona, lo mismo que en Madrid, fueron pocas veces realidad; pues también el Plan Castro para Madrid sufrió grandes mutilaciones.

En otros aspectos, aparte de sus actividades urbanísticas, fué también Cerdá político; su preocupación por la cosa pública no podía limitarse al campo profesional; fué Diputado a Cortes en 1850, Síndico del Ayuntamiento en 1854 y Presidente de la Comisión Provincial de la Diputación de Barcelona en 1873.



**PLANO**  
DE LOS  
**ALREDEDORES DE LA CIUDAD**  
**DE BARCELONA**  
**PROYECTO**  
DE SU  
**REFORMA Y ENSANCHE**




- LEYENDA DEL PROYECTO**
- Calle principal de la ciudad y sus prolongaciones
  - Calle secundaria y sus prolongaciones
  - Calle terciaria y sus prolongaciones
  - Calle cuaternaria y sus prolongaciones
  - Calle quinary y sus prolongaciones
  - Calle senaria y sus prolongaciones
  - Calle septenary y sus prolongaciones
  - Calle octary y sus prolongaciones
  - Calle nonary y sus prolongaciones
  - Calle decary y sus prolongaciones
  - Calle undecary y sus prolongaciones
  - Calle duodecary y sus prolongaciones
  - Calle tredecary y sus prolongaciones
  - Calle catorcary y sus prolongaciones
  - Calle quincecary y sus prolongaciones
  - Calle dieciseiscary y sus prolongaciones
  - Calle diecisietecary y sus prolongaciones
  - Calle dieciochecary y sus prolongaciones
  - Calle diecinuevecary y sus prolongaciones
  - Calle veinte y sus prolongaciones
  - Calle veinteyuna y sus prolongaciones
  - Calle veinteydos y sus prolongaciones
  - Calle veinteytres y sus prolongaciones
  - Calle veinteycuatro y sus prolongaciones
  - Calle veinteycinco y sus prolongaciones
  - Calle veinteyseis y sus prolongaciones
  - Calle veinteysete y sus prolongaciones
  - Calle veinteyocho y sus prolongaciones
  - Calle veinteynueve y sus prolongaciones
  - Calle treinta y sus prolongaciones
  - Calle treinta y una y sus prolongaciones
  - Calle treinta y dos y sus prolongaciones
  - Calle treinta y tres y sus prolongaciones
  - Calle treinta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle treinta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle treinta y seis y sus prolongaciones
  - Calle treinta y siete y sus prolongaciones
  - Calle treinta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle treinta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y una y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y dos y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y tres y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y seis y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y siete y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle cuarenta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y una y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y dos y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y tres y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y seis y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y siete y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle cincuenta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y una y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y dos y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y tres y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y seis y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y siete y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle sesenta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle setenta y sus prolongaciones
  - Calle setenta y una y sus prolongaciones
  - Calle setenta y dos y sus prolongaciones
  - Calle setenta y tres y sus prolongaciones
  - Calle setenta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle setenta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle setenta y seis y sus prolongaciones
  - Calle setenta y siete y sus prolongaciones
  - Calle setenta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle setenta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y una y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y dos y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y tres y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y cinco y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y seis y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y siete y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y ocho y sus prolongaciones
  - Calle ochenta y nueve y sus prolongaciones
  - Calle noventa y sus prolongaciones
  - Calle noventa y una y sus prolongaciones
  - Calle noventa y dos y sus prolongaciones
  - Calle noventa y tres y sus prolongaciones
  - Calle noventa y cuatro y sus prolongaciones
  - Calle noventa y cinco y sus prolongaciones
  - Calle noventa y seis y sus prolongaciones
  - Calle noventa y siete y sus prolongaciones
  - Calle noventa y ocho y sus prolongaciones
  - Calle noventa y nueve y sus prolongaciones
  - Calle cien y sus prolongaciones

M A R M E D I T E R R A N E O

Barcelona, 1858  
 El arquitecto don Juan de Vilatorrada  
 El ingeniero don Juan de Vilatorrada  
 El arquitecto don Juan de Vilatorrada  
 El ingeniero don Juan de Vilatorrada

L. E. de la Imprenta de la Ciudad

En todos estos puestos luchó denodadamente por la causa del orden, pues su avanzado sentido social no estaba reñido con ello.

Como todo hombre de buena fe, que lleva como guía de su actuación la íntima satisfacción de servir a su Patria y su Ciudad, tropezó Cerdá con el muro de los egoísmos del interés privado; no le concedieron cuartel; el Gobierno le debía grandes cantidades por sus trabajos, y en sus últimos años pasó apuros y estrecheces económicas. Murió el 22 de agosto de 1876 en el Balneario de Caldas de Besaya.

He procurado daros una idea del hombre y de su obra; ésta marcó un hito en la historia del urbanismo,

adelantándose Cerdá más de cincuenta años a los que le siguieran. No pudo tener en vida compensación a sus afanes; la ciencia del urbanismo da más sinsabores que otra cosa a quienes a ella se dedican; porque es muy difícil ver realizado lo que se proyectó; ¡la vida del hombre es muy corta para ello! Hoy Barcelona, que creció con arreglo a los planes que él trazara, le rinde una justicia merecida; los años borran las pequeñeces, las debilidades y los egoísmos, que tantos sinsabores le causaron; y sobre las mezquindades e intrigas, todos unidos rendimos hoy el merecido homenaje de justicia al precursor del urbanismo Ildefonso Cerdá.