

---

# Entre conservació i modernització: l'esventrament del centre urbà

Joan Molet i Petit\*

## La modernització dels antics nuclis urbans. París com a model

Des del Renaixement fins a la Revolució Industrial les actuacions urbanístiques dutes a terme a les ciutats europees havien estat marcades per una voluntat dels governants d'obtenir prestigi, el qual aconseguien a través de l'embelliment de llurs capitals. Al segle XIX, els espectaculars canvis socials i científics afavorits per l'empenta de la industrialització van exigir un canvi de mentalitat: ja no n'hi havia prou de prestigiar la ciutat mitjançant estàtues i places belles, sinó que calia garantir-hi els nivells de salubritat que la medicina moderna demanava i, alhora, les facilitats de comunicació necessaris per potenciar el progrés del comerç i la indústria. En una paraula, calia modernitzar les velles ciutats. Al mateix ritme amb què es va anar prenent consciència de les noves prioritats urbanístiques, va caldre modificar les antigues estratègies per adaptar-les als nous problemes. N'és un exemple clar París, en paraules de Walter Benjamin "*capital del segle XIX*",<sup>1</sup> i model paradigmàtic de l'urbanisme europeu. Durant l'Antic Règim es duen a terme tot una sèrie de realitzacions puntuals, promogudes per la monarquia i destinades a la seva major glòria, que no actuen sobre la trama urbana existent, sinó que es limiten a endreçar uns espais buits o sense una edificació consolidada, molt sovint en terrenys que eren propietat dels promotors mateixos.<sup>2</sup> Amb l'Imperi comencem a trobar algunes actuacions que indiquen un cert canvi de mentalitat: si bé són molt conegudes les obres d'embelliment de París empreses per Napoleó per donar-li el

\* Professor titular del Departament d'Història de l'Art de la Universitat de Barcelona. Aquest article reflecteix una part dels estudis que es duen a terme en la línia d'investigació «L'art a Catalunya 1850-1959. El debat centre-perifèria», dirigida per la catedràtica Mireia Freixa i Serra en el Departament d'Història de l'Art de la Universitat de Barcelona, finançada pel Ministerio de Educación y Cultura a través de la beca PB98-1200-C02-01.

1. Walter BENJAMIN, *París, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle: le livre des passages*, Paris, Les Éditions du Cerf, 1995.
2. Anthony BLUNT, *Arte y arquitectura en Francia 1500-1700*, Madrid, Editorial Cátedra, 1977, pàg.167-181.

caire de capital imperial, a imitació de l'antiga Roma, cal remarcar que paral·lelament es planeja la construcció d'edificis destinats a una millora higiènica de la ciutat, com ara els mercats de Saint-Honoré, Saint-Martin, Saint-Germain, l'Halle des Vins i l'Halle au Blé; i els escorxadors de Ménilmontant, Grenelle, Roule, Villejuif, Montmartre i Rochechouart, com també es construeix el gran cementiri de Père Lachaise.<sup>5</sup> Aquests projectes, tot i que encara no plantejaven una reforma de la capital, sí que marquen un punt d'inflexió en les prioritats dels responsables urbans: en primer lloc, guanya terreny la idea de ciutat com a entitat ordenada i racional, introduint-s'hi un nou model de carrer –la rue de Rivoli– recte i ample, amb façanes regulars; i, en segon lloc, es comença a prendre consciència de les necessitats higièniques de la ciutat, una preocupació central de l'urbanisme modern.

Aquestes necessitats no tan sols es posaren en relleu a través dels textos dels metges higienistes, sinó que es feren evidents a causa de les diferents epidèmies de còlera que assotaren Europa durant una bona part del segle XIX. A França, el primer brot important –que es va produir el 1831– va afectar París el 1832 i provocà la mort de 19.000 persones, la qual cosa va obligar Claude Berthelot de Rambuteau, nomenat prefecte del Sena el 1833, a plantejar-se un nou concepte de ciutat des del punt de vista de la salut pública i la higiene. Aquesta nova visió urbana exigia anar més enllà de la simple ordenació i l'embelliment, i plantejar-se la idea de reforma, que es traduïa aleshores en l'obertura de nous vials amples i rectes, els quals havien de facilitar el trànsit i contribuir a millorar les condicions higièniques dels habitatges, aportant-hi més aire i llum.

Però aquests nous tipus d'actuacions esdevenien molt més complexes que les que s'havien dut a terme fins a aquell moment, ja que afectaven trames urbanes consolidades amb edificis propietat de particulars, cosa que obligava a conciliar la modernització de la ciutat amb els drets de la propietat privada. Així, Rambuteau va haver d'anar assajant diversos mètodes per intentar reformar la capital del Sena i afectar al mínim possible els interessos dels propietaris urbans.

En un primer moment, Rambuteau va posar en pràctica l'antic recurs, ja experimentat als temps de Lluís XVI,<sup>4</sup> de modificar les alineacions: decretant una línia oficial d'edificació, recta i endarrerida respecte a l'anterior, s'aconseguia que els carrers no només fossin regulars, sinó també més amples, i no calia actuar directament sobre els edificis construïts, perquè l'actuació sols afectava les noves construccions que s'aixequessin a partir de llavors. Però això, que en principi era la major virtut del mètode, va convertir-se en el pitjor inconvenient, ja que el ritme de substitució de les velles cases per unes de noves –ajustades a la línia oficial– era molt lent, i durant aquest llarguíssim lapse de temps el carrer mostrava un aspecte encara més caòtic, amb edificis seguint la nova alineació i d'altres seguint-ne l'antiga.

3. Thomas WILSON-SMITH, *Napoleon and his artists*, London, Constable, 1996, pàg.121. El mercat de Saint-Honoré va obrir el 1810, la construcció del de Saint-Martin s'inicià el 1811 i finalitzà el 1816, i la del de Saint-Germain s'inicià el 1813. La Halle des Vins és començà a construir el 1811. Els escorxadors es projectaren el 1808. El cementiri fou dissenyat per Brogniart el 1805.
4. François LOYER, *Paris, Nineteenth Century, Architecture and Urbanism*, New York, Abbeville Press, 1988, pàg.158. Segons Loyer, tot i que aquest recurs fou emprat per primer cop a l'època de Lluís XVI, i que també s'aplicà al temps de Napoleó I, va ser durant el règim de Lluís Felip d'Orléans –sota el qual Rambuteau exercí com a prefecte del Sena– que s'utilitzà més àmpliament.

Per evitar els efectes negatius d'aquest sistema, Rambuteau experimentà altres mètodes a l'hora d'iniciar la reforma del barri del mercat de Les Halles: així, en l'obertura del carrer que ostenta el seu nom –projectada el 1838– se seguiren dues tàctiques diferents. En un primer tram s'optà per enderrocar les cases del costat nord de la preexistent rue Cocquillière per donar-li més amplada. Amb això s'agilitzà el procés d'ampliació del carrer i se'n limità el nombre de finques afectades, si bé va comportar que els solars resultants tinguessin molt poca profunditat. En canvi, en el tram següent, fins a la rue des Archives, el carrer s'obrí a través d'algunes illes de cases, fent-ne coincidir el traçat amb els jardins de velles mansions i convents i incorporant-hi, sempre que fou possible, trams de carrerons existents, de manera que també es va limitar el nombre d'enderrocs. Malgrat això, s'aconseguí l'efecte contrari al desitjat: en fer accessibles els jardins interiors a través d'un nou carrer se n'afavorí l'edificació i, per tant, la densificació de l'àrea.<sup>5</sup>

Tanmateix, l'instrument decisiu que va possibilitar la reforma àmplia de la ciutat no va partir de les propostes del prefecte; fou, en canvi, una conseqüència del suport de l'Estat a l'expansió de la xarxa ferroviària francesa.<sup>6</sup> Per posar fi a les interminables negociacions entre els propietaris de les finques i els constructors del ferrocarril cada vegada que es volia construir un nou traçat ferroviari, el 1841 s'aprovà una llei que permetia expropiar terrenys privats per afavorir l'interès públic. Amb aquesta eina legal van desaparèixer moltes de les traves que havien impedit a Rambuteau tirar endavant el procés de reforma de la ciutat de París, i es va obrir pas al recurs urbanístic utilitzat més àmpliament a partir de mitjan segle XIX: l'esventrament del nucli urbà.

Amb aquest procediment Rambuteau va finalitzar la reforma del barri de Les Halles, va allargar la Rue de Rivoli fins a l'Hôtel de Ville, i va obrir els primers bulevards de 30 m d'amplada que comunicaven el centre urbà amb les noves estacions: el d'Estrasburg i el de Sebastopol. Però aquestes primeres obertures van avançar amb molta lentitud. D'una banda, no es disposava d'un pla topogràfic detallat, i a mesura que s'enderrocaven edificis s'anaven 'descobrint' accidents geogràfics inesperats; de l'altra, la llei del 1841, pensada inicialment per al ferrocarril, només permetia expropiar aquelles finques afectades directament pel traçat del nou carrer, de manera que els solars que quedaven a tots dos costats eren petits i irregulars, i per tant els propietaris expropiats difícilment veien revalorats els seus terrenys.

La Revolució del 1848 i l'adveniment del Segon Imperi, el 1851, van crear el marc polític adequat per dur a terme una decidida reforma de París a partir de l'esventrament generalitzat de la ciutat. Napoleó III, temorós de noves revoltes, tenia l'esperança que la creació d'una ciutat ordenada i cohesionada contribuiria a superar la fractura social que s'havia posat en relleu d'ençà de la Revolució. George-Eugène Haussmann, nou prefecte del Sena des del 1853, fou l'encarregat de dur a terme aquesta tasca, per a la qual va disposar d'un nou marc legal gestat durant la Segona República i els primers anys del Segon Imperi:<sup>7</sup> la llei de 13 d'abril del 1850

5. LOYER, *Paris, Nineteenth Century...*, pàg.116-121.

6. El primer ferrocarril francès s'inaugurà el 1832 entre les poblacions de Andrézieux i Saint-Étienne, però no arribà a la capital fins al 1837, any en què es va inaugurar la línia entre la Gare Saint-Lazare i Saint-Germain-en-Laye (LOYER, *Paris, Nineteenth Century...*, pàg. 108).

7. Recordem que Napoleó III fou president electe de la Segona República, sorgida de la Revolució de 1848, abans que perpetrés el cop d'estat del 2 de desembre del 1851, que li serví per proclamar el II Imperi i nomenar-se emperador.

permetia expropiar no sols els terrenys afectats per l'obertura del nou carrer, sinó també les franges de terreny a banda i banda, necessàries perquè els nous solars resultants esdevinguessin prou amplis amb vista a la construcció de nous edificis. Un decret de maig del 1852, a més d'accelerar els tràmits per a l'expropiació, va atorgar la propietat dels nous solars a l'Estat, la qual cosa va significar una substancial font d'ingressos per finançar les obres.<sup>8</sup>

Amb aquestes eines, Haussmann va realitzar una reforma de grans proporcions que va abraçar el conjunt de la tota la ciutat: va suprimir 45 km de vells carrers estrets i irregulars i va obrir 95 km de nous carrers amples i rectes al centre, i 70 km a la perifèria, va construir 545 km de noves clavegueres, va triplicar el nombre de punts d'enllumenat públic, va crear nous parcs i jardins, nous equipaments, i va reestructurar l'organització administrativa de l'Ajuntament.<sup>9</sup>

Però totes aquestes transformacions quasi van comportar la desaparició del vell París. No pas dels seus monuments, que van ser respectats i també realçats mitjançant l'obertura de noves places al seu voltant i de noves perspectives, sinó de les antigues trames en què aquests monuments s'inserien. Això fou especialment lamentat per intel·lectuals i escriptors; tanmateix, en un moment en què la consciència de patrimoni arquitectònic es limitava encara al 'monument' i no al seu entorn, els avantatges higiènics i viaris aviat van pesar més en l'ànima col·lectiva que no la desaparició dels vells carrers, de manera que el Pla Haussmann es convertí aviat en el paradigma de la modernització urbana. Així, a través de l'experiència parisenca, l'esventrament del centre urbà fou entronitzat com a recurs principal cara a les reformes de les ciutats europees.

## La gènesi de la “reforma” a Barcelona

### *Els primers projectes d'ordenació del nucli urbà*

El creixement demogràfic que va experimentar Barcelona durant les primeres dècades del segle XIX va comportar un fort increment de la densitat de població, cosa que va agreujar la precària situació sanitària de la ciutat, com es féu evident en les epidèmies de la febre groga i del còlera patides el 1821 i el 1834, respectivament, amb més de 6.000 víctimes la primera i més de 9.000 la segona. A més dels problemes higiènics, l'alta densitat de la ciutat també va provocar el col·lapse del sistema viari, heretat de l'Edat Mitjana, sobre el qual s'havien dut a terme comptadíssimes intervencions.

La migradesa de les actuacions urbanístiques que es dugueren a terme fins a l'aprovació del Pla Cerdà responia a la situació política de Barcelona. La ciutat, considerada plaça forta, no podia créixer més enllà de les muralles i es trobava sota el control dels capitans generals. Això deixava poc marge de maniobra a l'Ajuntament, que, a més, no disposava dels recursos financers extraordinaris de què gau-

8. A causa de les protestes dels propietaris, el Consell d'Estat es va veure obligat a decidir, el 1858, que els terrenys, alliberats i reestructurats, havien de tornar als seus propietaris, la qual cosa va significar un greu problema per a Haussmann (Benedetto GRAVAGNUOLO, *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*, Madrid, Akal, 1998, pàg. 45).

9. Leonardo BENEVOLO, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona, Gustavo Gili, 1977, pàg. 100-106.

dien les capitals polítiques com ara París. En aquest context, és fàcil entendre que la majoria d'iniciatives que es desenvoluparen a Barcelona en aquest moment es limitaven bé a la rectificació de les alineacions d'alguns carrers, bé a la urbanització d'espais cedits pel govern, ja fossin dels militars o de l'Església.

La rectificació de les alineacions va començar a aplicar-se al darrer terç del segle XVIII, en un moment en què encara no havien emergit les preocupacions higièniques, i era una pràctica encaminada a endreçar la ciutat i resoldre'n problemes viaris puntuals. Com a París, consistia bàsicament a fixar una línia d'edificació, igual per a totes les cases del mateix carrer, a la qual s'havien d'ajustar tant les noves construccions com aquelles en què es duguessin a terme reformes estructurals. Sovint, aquesta línia era el fruit d'un pacte entre l'Ajuntament i els propietaris, de manera que es compensava els qui perdien terreny amb els diners que pagaven els qui veien augmentat el seu solar. Aquest sistema, que ja havia funcionat a l'hora de regularitzar la Rambla entre el 1768 i el 1772,<sup>10</sup> va quedar reforçat amb l'obligació a partir de l'any 1771 de sol·licitar permís d'obres a l'Ajuntament, la qual cosa li conferia un cert avantatge a l'hora de negociar amb els propietaris. Aquest avantatge, però, no va impedir que en molts casos l'Ajuntament hagués de cedir en les seves intencions, de manera que els carrers rectificats guanyaven regularitat, per bé que solien perdre amplada.<sup>11</sup>

Aquest sistema també va ser emprat en la urbanització de molts carrers del Raval, que fins aleshores havien estat camins entre els horts. En aquest sector, tanmateix, la negociació amb els propietaris fou menys difícil, ja que quedaven prou compensats pel fet que la conversió dels camins en carrers augmentava el valor de la finca i, a més, la convertia en terreny edificable, amb la qual cosa s'aconseguí que es cedís més espai i, en conseqüència, que les noves vies del Raval fossin prou amples perquè poguessin passar-hi dos cotxes alhora, com es pot comprovar al carrer Nou de la Rambla, urbanitzat el 1875 a instàncies del capità general comte de l'Asalto.<sup>12</sup>

Atesa la impossibilitat que la ciutat pogués expandir-se més enllà de les muralles, l'única manera de crear nous espais públics consistia a obtenir la cessió de recintes d'ús privat, com ara els horts dels convents (o els convents mateixos) o bé antigues casernes i instal·lacions militars. En aquest darrer cas, com que es tractava d'actuacions de major envergadura en què hi havia implicades les autoritats estatals titulars dels terrenys cedits, s'establí una negociació a tres bandes entre l'Ajuntament, l'Exèrcit i els prohoms de la ciutat, en el marc de les anomenades *juntas mixtes*. Aquestes eren associacions temporals que es creaven amb la finalitat de tirar endavant una actuació concreta, en les quals els capitans generals aportaven els solars i els enginyers militars que elaboraven el projecte tècnic, la burgesia hi aportava el finançament –en vista que l'Ajuntament no tenia pressupost–, i la corporació municipal coordinava les obres. D'aquesta manera es van crear espais

10. Ramon GRAU i Marina LÓPEZ, «El temps de la revolució urbanística», dins Ramon GRAU (dir.), *Exposició Universal de Barcelona. Llibre del Centenari*, Barcelona, L'Avenç, 1988, pàg. 125. La regularització de la Rambla fou una iniciativa del capità general, projectada per l'enginyer Pedro Martín Cermeño, que es va poder dur a terme arran dels diners obtinguts per la venda del solar que ocupaven les antigues muralles medievals.

11. A més, cal tenir en compte els problemes, ja descrits a París, derivats de la lentitud d'aquest tipus d'operacions.

12. Francesch CARRERAS Y CANDI, *Ciutat de Barcelona*, Barcelona, A. Martín, s.a., [1916], pàg. 832.

tan significatiu com el pla de Palau, promogut inicialment el 1818 pel coronel d'Enginyers Josep Massanés;<sup>13</sup> i es va urbanitzar el passeig de Gràcia, fora muralles, arran de la iniciativa del capità general marquès de Campo Sagrado, el 1825, per pal·liar l'atur que patia el sector fabril.<sup>14</sup> També els diferents espais creats a partir de la Crema de Convents del 1835 i la desamortització de 1836 van gestar-se sota els auspicis d'aquestes juntes.

Dins d'aquest context de realitzacions puntuals que es limitaven a endreçar la ciutat, en destaca un projecte de més gran abast que preveia la creació d'un nou vial a través de la trama consolidada, la qual cosa va representar un pas endavant en l'evolució de l'urbanisme barceloní. Ens referim a l'obertura de l'eix transversal format pels carrers de Ferran, Jaume I i Princesa, connectada a l'ampliació de la plaça de Sant Jaume, un projecte ideat en el marc de l'Ajuntament constitucionalista de 1820-1823, la realització completa del qual s'estengué fins al 1854, la qual cosa no ha de sobtar ja que es tractava del primer cop que es plantejava a Barcelona una obra urbanística tan ambiciosa. Aquí es posen en joc tots els mecanismes de què la ciutat disposava, que eren ben pocs, de manera que aquesta realització esdevingué una mena d'experiment, igual que ho va ser l'obertura de la Rue Rambuteau de París.

Aquest caràcter experimental és fèu evident sobretot en l'obertura del primer tram, és a dir, del carrer Ferran, duta a terme entre el 1824 i el 1848 sota els auspicis de diferents juntes mixtes. És molt indicatiu de l'escassetat de mitjans de què disposava l'Ajuntament que el traçat del carrer quedés determinat per l'existència de la plaça de la Trinitat: un espai de forma allargada, quasi com un carrer, que seguia la direcció transversal que es volia donar a la nova via, i que se situava davant de l'actual església de Sant Jaume, entre els carrers de Raurich i Avinyó.<sup>15</sup> Així, es va aprofitar aquest espai com a nucli central del carrer, de manera que només calia enderrocar les cases que el separaven de la Rambla i de la plaça de Sant Jaume, la transformació de la qual s'havia iniciat ja el 1820 per mitjà de la supressió del cementiri.

Pel costat de la Rambla, els enderrocs es van portar a cap el 1824 perquè les cases es trobaven en un estat ruïnós; pel costat de la plaça de Sant Jaume, el procés fou més complicat. El 1826 s'havia arribat fins al carrer d'Avinyó i per tirar endavant les obres calia enderrocar el Convent de l'Ensenyança i les cases que hi havia entre aquest i la plaça. Per superar aquestes dificultats el capità general Conde de España

13. GRAU i LÓPEZ, «El temps de...», pàg. 131-132. La realització del Pla de Palau s'allargà fins a mitjan segle XIX, i hi participaren diverses juntes que anaren modificant el projecte inicial de Massanés.

14. De fet, les «Juntes mixtes» tenen el seu precedent en els mecanismes d'assistència social que van funcionar durant tot el segle XVIII, com ara l'Olla Pública del 1764, organitzada pels estaments civils i militars de la ciutat per pal·liar la fam que patia aquell any la ciutat de Barcelona. A la darrerria del segle, però, aquestes situacions de crisi puntual –sobretot les relacionades amb l'augment de l'atur– es resolgueren mitjançant la promoció d'obres públiques, com fou el cas de la urbanització del passeig de l'Esplanada, vora la Ciutadella, proposada el 1797 pel capità general Lancaster i duta a terme per la «junta d'auxilis», creada amb aquesta finalitat (Rosa M. GARCÍA DOMÈNECH, «La junta d'auxilis, 1797-1802», *L'Avenç*, (1986), pàg. 208-213. Vegeu també GRAU i LÓPEZ, «El temps de...», pàg. 131-135).

15. Anna Maria BURBANO i PANTALEONI, «El carrer de Ferran, primer eix urbanístic de la Barcelona moderna», *Serra d'Or* (gener 1985), pàg. 29-34.

va crear el 1827 la “Junta de prolongación de la calle de Fernando VII”, però les possibilitats d'enderrocar el convent no foren clares fins a la promulgació de la llei desamortitzadora de Mendizábal el 1836. Malgrat tot, pel que sembla, les obres d'enderroc no es van iniciar fins al 1846, ja que la comunitat religiosa considerava que atès que es dedicava a l'educació el seu orde quedava fora de l'àmbit de la llei de desamortització.<sup>16</sup> La resta del carrer s'obrí el 1848, coincidint amb la finalització de les obres de la plaça de Sant Jaume. Els trams corresponents al carrer de Jaume I i de la Princesa s'anaren obrint, sense gaire dificultats fins al 1854 sota l'empenta de les juntes mixtes, les quals saberen aprofitar l'experiència acumulada durant l'obertura del carrer de Ferran. Seguint la idea de la rue de Rivoli de París, i per donar la imatge de ciutat racional i ordenada a què aspiraven les municipalitats de l'època, l'arquitecte municipal Josep Mas i Vila dissenyà diversos models de façanes regulars que s'aplicaren amb més o menys fidelitat al llarg de tot el carrer.<sup>17</sup>

El relatiu èxit d'aquesta operació sense precedents d'obertura d'un nou vial que va millorar substancialment les comunicacions transversals de la ciutat de Barcelona, i l'experiència acumulada durant el llarg procés de les obres, féu creure a l'Ajuntament en la seva capacitat d'emprendre actuacions urbanístiques de gran abast, que comportessin la necessària modernització de la ciutat.

## La modernització a gran escala: els grans plans de “reforma”

### *El Proyecto general de alineaciones y mejoras de Miquel Garriga i Roca*

Mentre a Barcelona s'anava obrint pas la via transversal i s'anaven obrint a la ciutat els diferents espais aconseguits mitjançant la llei de desamortització del 1836, la població seguia augmentant ràpidament, de manera que passà d'uns 115.000 habitants al principi del segle a uns 170.000 cap al 1850. Com es pot molt bé suposar, les migrades actuacions urbanístiques d'aquest període no havien reduït els problemes higiènics de la ciutat, sinó que s'agreujaven a mesura que s'incrementava la població, i van tornar a ser evidents amb una nova epidèmia de còlera el 1854, que es va cobrar més de 6.000 víctimes.

La presa de consciència d'aquesta dramàtica situació de la ciutat es va traduir en la repetida i insistent demanda, per part d'àmplies capes de la societat, de l'enderroc de les muralles. Des que el 1841 Monlau escriví el seu famós opuscle *Abajo las murallas*<sup>18</sup> van succeir-se tot una sèrie d'escrits i de peticions amb el mateix objectiu que no foren satisfetes fins al 1854, any en què es permeté l'enderroc del cinturó murallat. A partir de llavors, la ciutat va esmerçar una gran part de les se-

16. De fet, només es va enderrocar la part del convent necessària per obrir el carrer, ja que batalla legal no es va resoldre fins els anys setanta, en què la Societat Catalana General de Crèdit va comprar el convent i va construir el conjunt de cases al voltant del passatge del Crèdit. Vegeu Andreu BALAGUER, «Quatre paraules sobre lo convent vell de la Ensenyansa de Barcelona», *La Renaixença* II (1871), pàg. 310.

17. CARRERAS Y CANDI, *Ciutat de Barcelona...*, pàg. 844.

18. Pedro Felipe MONLAU, *Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*, Barcelona, Imprenta del Constitucional, 1841.

ves energies a fer realitat el que a través dels diversos escrits s'havia erigit com la solució de tots els problemes de Barcelona: l'eixampla.

En aquest context d'eufòria per l'eixamplament de la ciutat, sembla que la necessitat d'una reforma del nucli antic va passar a un segon pla. De fet, no es va produir un debat tan intens com el que havia acompanyat el concurs del 1859 i la imposició del Pla Cerdà el 1860, sinó que el primer intent global de reforma, el *Proyecto general de alineaciones y mejoras*, elaborat per Miquel Garriga i Roca entre els anys 1858 i 1862, no va obtenir gaire ressò ciutadà més enllà de les oficines municipals.

De tota manera, la gran tasca duta terme per l'arquitecte municipal ens indica la importància que es donava a la reforma al si de l'Ajuntament,<sup>19</sup> ja que aquesta havia de comportar la millora directa de les condicions de vida de la ciutat. En realitat, el projecte respon a la Reial ordre de 25 de juliol del 1846 que demanava als municipis la confecció de plans generals d'alineacions,<sup>20</sup> un pla que ja havia realitzat Mas i Vila el 1842, però que Garriga millorà substancialment pel fet que anà més enllà de la simple idea d'alineació i hi introduí la idea de reforma com a modernització de la ciutat, impulsada per necessitats viàries i higièniques que superaven la mera aspiració de crear una ciutat ordenada.

Tot això es recull al «Plano topográfico geométrico de la ciudad de Barcelona. Proyecto de reforma general», realitzat el 1862 a partir dels 119 *quarterons*, i que es pot considerar el resum del seu projecte.<sup>21</sup> Hi podem veure totes les actuacions proposades per ell, tant les aprovades per la comissió del 1861 que va estudiar el pla com les refusades per aquesta, que apareixen en línia discontinua. En aquest plànol, Garriga hi conjumina diferents recursos urbanístics: al costat de la rectificació d'alineacions, que, en realitat, és el que es demanava des de les instàncies oficials, i que Garriga aplicà sistemàticament a tots els carrers –excepte aquells del Raval que ja havien estat urbanitzats amb criteris moderns–, hi proposà la connexió de vies ja importants dins de la ciutat a través de l'obertura de nous carrers i la creació de recorreguts que la travessessin en diversos sentits; aquest és el cas dels carrers de la Canuda i Sant Pere més Baix, i del Pom d'Or i de la Comtessa de Sobradiel en sentit transversal; o bé dels Banys Nous i de Cucurulla, i de Montalegre i Jerusalem en sentit mar-muntanya. A tot això, l'autor hi afegí una xarxa viària completament independent dels carrers existents amb la finalitat de crear itineraris que travessessin tot el nucli antic i que comunicessin el front marítim amb les noves vies previstes per a l'Eixample; així, preveí la prolongació del carrer de Girona fins a la plaça de Sant Agustí

19. En aquest sentit, cal remarcar el gran esforç cartogràfic que va significar l'elaboració dels 119 fulls a escala 1:250 anomenats quarterons, en els quals es reflecteix amb tota exactitud l'estat dels diferents edificis privats i públics, com també les plantes detallades, la topografia del terreny, els càlculs trigonomètrics, els estudis de triangulació, etc., un seguit de dades que després utilitzà per compondre el «Plano topográfico geométrico de la ciudad de Barcelona. Proyecto de reforma general», a escala 1:2000, del 1862, a què farem referència a continuació. Sobre l'obra urbanística de Garriga i Roca, vegeu Ferran SAGARRA I TRIAS, *Barcelona, ciutat de transició (1848-1868): el projecte urbà a través dels treballs de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1996.

20. Necessitat recollida posteriorment en les Ordenances Municipals del 1856.

21. *MHCB* (Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona), 708. La documentació es troba a l'*AHCB* (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), caixes Garriga.

Vell, la del carrer de Roger de Llúria fins al pla de Palau, passant just per davant de Santa Maria del Mar, i la del carrer de Casanova fins al Portal de Santa Madrona; així mateix, es preocupà per la connexió entre la ciutat vella i la nova a través de distintes vies que partien del seu projectat bulevard de circumval·lació en direcció al nucli antic; a la fi, proposà una via singular que naixia al carrer de Fontanella, molt a la vora del final del passeig de Gràcia, i que conduïa en línia recta fins a la plaça de la Catedral, que pretenia ampliar per donar major visibilitat a aquest edifici.

Aquestes consideracions ens indiquen clarament que el projecte de Garriga era molt més ambiciós que qualsevol altre formulat fins llavors, però alhora era molt pragmàtic i conscient de la realitat de la Barcelona vella, la qual cosa es palesa sobretot en la idea de connectar diversos carrers ja existents per facilitar els itineraris a través de la ciutat, és a dir, potenciant la xarxa viària existent i no pas menystenint-la, com és el cas de les propostes de Cerdà i de Baixeras. A més a més, la nova xarxa que proposà Garriga, que naturalment significava haver d'esventrar la ciutat, no solament responia a criteris viaris, sinó que també contribuïa a valorar edificis tan importants com la Catedral i Santa Maria del Mar.

Pel que fa als mecanismes legals, Garriga explicava a la memòria del projecte que, atesa la manca d'una bona llei d'expropiacions,<sup>22</sup> veia viable d'aplicar encara el mateix mètode de negociació amb els propietaris que s'havia fet servir tradicionalment a la ciutat, oferint-los com a compensació l'augment de valor que havien d'experimentar les finques situades als carrers reformats, com havia succeït en l'obertura de l'eix Ferran-Jaume I-Princesa, en el qual el preu dels lloguers s'havia triplicat.

### *El «Proyecto de reforma y ensanche de Barcelona» d'Ildefons Cerdà*

Paral·lelament, o fins i tot en competència amb el projecte de Garriga,<sup>23</sup> trobem la proposta d'Ildefons Cerdà, redactada en el context general del seu Pla d'Eixampla de Barcelona, aprovat per Reial Ordre el 1859.<sup>24</sup> En la primera versió del seu plànol, elaborada aquell any,<sup>25</sup> Cerdà només grafia l'obertura de tres car-

22. Cal tenir en compte que els termes en què estava redactada la llei d'expropiació forçosa per causa d'utilitat pública del 1836 en feien molt costosa l'aplicació, ja que atorgava tots els beneficis de l'operació urbanística als propietaris, mentre que carregava amb totes les despeses els ajuntaments. Sobre l'evolució de la normativa urbanística a Espanya, vegeu Martín BASSOLS COMA, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español 1812-1956*, Madrid, Montecorvo, 1973.

23. L'enfrontament directe entre Cerdà i Garriga té lloc amb relació a l'assumpte de la urbanització dels terrenys de les muralles, que podem emmarcar en el corrent més ampli d'oposició de la ciutat de Barcelona al projecte d'Eixample imposat pel govern espanyol (Vegeu Ramon GRAU i Marina LÓPEZ, «Les batalles per l'Eixample», dins GRAU, *Exposició Universal de Barcelona...*, pàg. 210-215).

24. Tant en el pla d'eixampla de Cerdà, com en els que es van presentar al concurs convocat per l'Ajuntament el 1859, s'hi preveu la reforma de la ciutat antiga. De fet, aquesta era una de les bases del concurs, la qual cosa indica alhora com la idea d'eixampla ja estava íntimament relacionada amb la idea de reforma, atès que ambdues havien de contribuir al progrés i la millora de les ciutats. A partir d'ara, també les disposicions legals referents a la reforma s'inclouran com un capítol més de les diferents lleis "d'eixampla".

25. *MHCB*, 709.

rers rectes que travessaven tot el nucli antic, els primers en sentit mar-muntanya, continuant els carrers de Pau Claris i Muntaner, i el tercer paral·lel al mar tot connectant el carrer del Marquès de Campo Sagrado amb el de Buenaventura Muñoz.<sup>26</sup> Aquestes tres vies presentaven 20 m d'amplada, com les de l'Eixample, i en encreuar-se formaven dues grans places amb els típics xamfrans.

En la seva «Teoría de la construcción de las ciudades»<sup>27</sup> Cerdà explicà sintèticament el seu projecte de reforma justificant l'obertura d'aquests carrers com a manera de “*facilitar á todos los barrios de la ciudad actual, incluso los más remotos, el pronto acceso al puerto y la estación central de las vías férreas*”.<sup>28</sup> Tanmateix, feia referència a les qüestions higièniques, la qual cosa determinà que aquests nous carrers tinguessin la mateixa amplada i orientació que els de l'Eixample, però és interessant constatar com, igual que en el cas de París, hi mencionava la qüestió de l'ordre públic, que Cerdà considerava que es podia garantir més fàcilment, ja que els nous carrers “*vienen á dividir la antigua ciudad en ocho grandes cuarteles, resolviendo con ello el gran problema de la conservación del orden público por medio de la acción fácil e instantánea del gobierno y de la administración sobre los ángulos de la ciudad*”.<sup>29</sup>

En el mateix text, però en un capítol anterior<sup>30</sup> feia referència, a banda d'aquestes tres, a altres vies de reforma que no quedaven grafiades al plànol: una de transversal, i tres en sentit mar-muntanya. Segons explica, la via transversal que proposava, i que havia d'anar paral·lela a la ja referida, consistiria en la prolongació i l'eixamplament de l'eix Ferran-Jaume I-Princesa,<sup>31</sup> a través del carrer de la Unió, fins al Paral·lel; quant a les vies longitudinals, una hauria de comunicar el barri dels Escudellers amb la plaça de Santa Anna, una altra partiria del barri del Regomir i també aniria a parar a Santa Anna, i la tercera uniria el pla de Palau amb el barri de Sant Pere seguint la traça del carrer de Montcada.

A les ordenances municipals que acompanyaven el projecte, Cerdà acabava d'explicar la seva visió de la reforma del nucli urbà. Hi afirmava que d'aquests carrers els més importants, és a dir, els que havien de creuar la ciutat antiga i connectar-la amb l'Eixample, haurien de tenir vint metres d'amplada, i setze els menys transitats; també s'hi remarcava que l'altura màxima permesa als edificis havia de ser idèntica a l'amplada del carrer, i que tots els edificis haurien de tenir una superfície de jardí igual a l'edificada. Com que preveia que aquesta reforma no podia ser immediata, intentà posar ordre als carrers existents, delimitant-ne les funcions d'acord amb la seva amplada. Així, reservava els de 2 m d'amplada als vianants sense càrrega, en els de 3 m es permetia el

26. Per facilitar la comprensió hem fet servir la denominació actual dels carrers de l'Eixample. Cerdà feia servir un sistema de lletres i nombres.

27. Ildefonso CERDÀ, «Teoría de la construcción de las ciudades», dins *Teoría de la construcción de las ciudades. Cerdà y Barcelona*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas/Ajuntament de Barcelona, 1991, paràgrafs 1.503-1.507.

28. Fa referència a l'estació que ell projectava, situada si fa no fa on hi ha l'actual estació de França (CERDÀ, «Teoría de la...», paràgraf 1.505).

29. CERDÀ, «Teoría de la...», paràgraf 1.505.

30. CERDÀ, «Teoría de la...», paràgrafs 1.455-1.460.

31. Aquest carrer havia estat qualificat per Cerdà de «via raquítica y mezquina» (CERDÀ, «Teoría de la...», paràgraf 1.450).

trànsit de les “*carretillas y faquines en un solo sentido*”, en els de 4 m es toleraven, a més, els carros en un sol sentit, i en els de 6 m no s’hi imposava cap mena de restricció.<sup>32</sup> Amb tot, si seguim llegint les ordenances, sembla que Cerdà encara no havia abordat per complet la reforma, ja que en l’article 45 afirmava que “*Se levantará desde luego el plano exacto del caserío actual para poder hacer sobre él y detalladamente calle por calle el plan de rectificaciones y ensanches*”.<sup>33</sup>

Quant al tema del finançament Cerdà opinava, a l’igual de Garriga, que la millora urbana ja era una compensació suficient per als propietaris, de manera que, quant a l’Eixample, aquests haurien de cedir el terreny i pagar les obres d’urbanització sense rebre’n cap compensació econòmica, mentre que en el cas de la reforma hi afegia que perquè resultés beneficiosa per als propietaris caldria expropiar, a més de la franja de terreny per on passaria el nou carrer, les franges laterals, com s’estava fent a París. A més, deixava tota la gestió a les mans de la iniciativa privada, que creia molt més efectiva que no la de les administracions públiques.<sup>34</sup> Tot això havia de quedar recollit en una Llei d’Eixample que servís també per a les altres ciutats espanyoles, però la llei que finalment es promulgà el 1864 va determinar que els ajuntaments haurien de pagar tots els costos d’urbanització dels carrers, a més d’indemnitzar els propietaris pels seus terrenys, alhora que en el cas de la reforma no es va autoritzar l’expropiació forçosa de les franges laterals. Aquesta manca de finançament va alentir la urbanització de l’Eixample i féu completament inviable la reforma, tant la de Cerdà com la de Garriga.

En els termes en què la coneixem, la proposta de Cerdà sembla molt més pensada per a l’Eixample que no per a la Ciutat Vella. Per Cerdà, la solució dels problemes higiènics, viaris i socials de Barcelona implicava més la construcció de l’Eixample que no pas la reforma del nucli antic, en el qual, segons ell, no s’hi trobaven les més mínimes condicions per dur a terme una vida sana. Així, aquest esdevenia gairebé un destorb que dificultava les comunicacions entre la nova ciutat i el port, per la qual cosa la reforma de Cerdà se centrava a pal·liar aquest dèficit de comunicació a través de les vies esmentades, sense mostrar cap preocupació per dignificar els monuments, de manera que deixava per més endavant una veritable “reforma” de la ciutat, en el sentit que tenia el pla de Garriga.

No obstant això, és remarcable l’esforç de redacció d’una normativa legal, i sobretot el fet que volgués superar el tradicional sistema de negociació entre Ajuntament i propietaris mitjançant un mètode que feia que els segons carreguessin amb totes les despeses, que, segons ell, serien automàticament retribuïdes, alhora que assumirien el control de l’operació; d’aquesta manera les responsabilitats quedaven ben delimitades: el poder públic havia de decidir el model de ciutat, però la construcció d’aquesta havia de ser a càrrec del capital privat.

32. Ildefonso CERDÀ, «Ordenanzas municipales de Construcción para la Ciudad de Barcelona y pueblos comprendidos en su Ensanche», títol V, articles 45-52 dins *Teoría de la construcción de las ciudades...*, pàg. 530

33. CERDÀ, «Ordenanzas municipales de...», títol V, article 45, pàg. 530.

34. Ildefonso CERDÀ, «Pensamiento Económico del Proyecto del Ensanche de Barcelona», dins *Teoría de la construcción de las ciudades...*, pàg. 457-471.

## ***La Reforma: el «Proyecto de reforma del casco antiguo de la Ciudad de Barcelona» d'Àngel Baixeras***

Conegut en el seu temps com la “Reforma”,<sup>35</sup> el Pla Baixeras es pot considerar la versió barcelonina del Pla Haussmann. La seva elaboració s’inicià el 1873, en el moment d’eufòria econòmica conegut com “la Febre d’Or”, que propicià una forta activitat constructiva a l’Eixample<sup>36</sup> i que aportà l’optimisme necessari per creure en la viabilitat d’un projecte tan ambiciós. A més, coincidia amb el període en què moltes ciutats europees havien iniciat reformes inspirades igualment pel model francès, que, un cop vençudes les reticències dels nostàlgics del vell París, havia esdevingut un sinònim de modernitat. Aquest pla superava la política d’alineacions de Garriga i Roca i optava decididament per l’esventrament del nucli urbà per substituir-lo per una moderna xarxa de carrers que aportava els estàndards de l’Eixample a la Ciutat Vella.

De fet, aquest projecte, completat el 1880,<sup>37</sup> mostra més d’un punt de contacte amb el Pla Cerdà, no sols respecte a la disposició de les principals vies, sinó també amb relació al protagonisme atorgat a la iniciativa privada. Respecte a la xarxa viària, Baixeras adoptà els tres carrers que Cerdà havia previst i havia grafiat al plànol del 1859, i els anomenà “*Gran vía A*” –la que continua Pau Claris–, “*Gran vía B*” –la que travessa el Raval de dalt a baix–, i “*Gran vía C*” –la transversal–. Totes tres feien 20 m d’amplada, com havia previst Cerdà, i la A i la C, a més, havien d’incloure porxos de 5 m d’amplada a banda i banda sota els quals s’havien de situar les voreres, de manera que els 20 m centrals es destinarien íntegrament al trànsit rodat. La via B, però, no tenia aquests porxos i alhora era l’única que no seguia el traçat proposat inicialment per Cerdà, sinó que baixava lleugerament inclinada des de la cantonada de Pelai amb la plaça de la Universitat (amb la qual cosa no esdevenia la continuació de cap carrer de l’Eixample) fins al final de l’avinguda del Paral·lel.

Aquesta desviació, Baixeras<sup>38</sup> la justificava argumentant-hi que a la zona que havia de creuar la via B tal com l’havia concebuda Cerdà, s’hi havia obert recentment el carrer de Ponent (ara Joaquim Costa); per tant, els edificis que hi havia eren molt nous i hauria estat molt car expropiar-los. Llavors optà per travessar terrenys amb cases més antigues i amb edificis públics, com ara la Casa de Caritat i les Drassanes, la qual cosa en facilitaria l’enderroc. Per aquest motiu, també aquesta via seria la més estreta, ja que considerava que el Raval en el seu conjunt era molt recent i per això s’intentava que la incidència del pla en aquesta zona fos mínima. De fet, les zones més afectades pel pla eren les d’origen medieval com els barris del Pi, Santa Maria del Mar, Santa Caterina, Sant Agustí Vell i Sant Pere, en els quals s’enderrocava per complet l’antiga trama per substituir-la per una

35. A partir d’ara distingirem la Reforma (en majúscula) com el nom amb què se solia anomenar el Pla Baixeras i els seus derivats, de la idea general de reforma (en minúscula).

36. Xavier TAFUNELL, «Construcció i conjuntura econòmica», dins DIVERSOS AUTORS, *La construcció de l’Eixample de Barcelona. Aproximacions a un fenomen urbà*, Barcelona, Olimpíada Cultural, 1990, pàg. 177-187.

37. (AMAB) Arxiu Municipal Administratiu de Barcelona, PC, caixa 28 /1/7-E-12.

38. Àngel Josep BAIXERAS I ROIG, *Proyecto de reforma del casco antiguo de Barcelona. Memoria*, pàg. 135. (AMAB, Urbanització i Reforma).

mallà ortogonal amb xamfrans que continuava l'Eixample, de manera que el carrer Bruc arribaria fins al pla de Palau i el de Girona fins al mercat del Born.

A més d'aquestes actuacions, Baixeras també n'inclouïa d'altres de menor importància, com ara l'eixamplament i la rectificació dels carrers de la Boqueria, de l'Hospital i de Sant Antoni Abat, o bé la connexió del carrer de Sant Pere més Baix amb el de la Canuda, algunes de les quals ja es trobaven al pla d'"*alineaciones y mejoras*" de Garriga. En total, el Pla Baixeras afectava 3.671 finques, amb l'enderroc de 1.685 edificis sencers i una part de 720 més; de 339 illes de cases, la ciutat antiga passava a tenir-ne només 233, i s'hi creaven 186.339 m<sup>2</sup> nous d'espai públic.<sup>39</sup> Igualment, si s'hagués dut a terme s'haurien perdut conjunts arquitectònics tan significatius com els esmentats de la Casa de Caritat i les Drassanes, el conjunt de l'Antic Hospital de la Santa Creu, com també les cases medievals del carrer de les Caputxes, els palaus gòtics del carrer de Montcada, la capella de Marcús, el Saló del Tinell, les Cases dels Canonges, la Pia Almoïna, les esglésies de Sant Sever i Sant Felip Neri, etc.

Com ja s'ha aclarit en més d'una ocasió,<sup>40</sup> no és que Baixeras tingués un interès especial a destruir el patrimoni arquitectònic de Barcelona, sinó que, senzillament, en aquells moments molts d'aquests edificis estaven amagats per altres construccions adossades al llarg dels segles, o bé els que eren més coneguts eren poc valorats. En realitat, algunes de les actuacions del pla estaven condicionades pels monuments existents i anaven destinades a realçar-los. En aquest sentit, cal esmentar les actuacions previstes a l'àrea de la Catedral, destinades a atorgar tot el protagonisme a aquest edifici. Baixeras va preveure la creació d'una plaça davant de la façana principal, i la d'un gran jardí a la part posterior del temple, que s'hauria estès fins al carrer Jaume I, donant visibilitat a l'absis. A això, cal afegir-hi quatre carrers que haurien ofert perspectives dels quatre costats de l'edifici: un d'ells, seguint l'antiga idea de Garriga, partiria de la façana principal, en direcció al vial d'unió dels carrers de la Canuda i de Sant Pere més Baix; l'altre s'hauria iniciat a la façana de Sant Iu i hauria arribat fins al Parc de la Ciutadella; el tercer sorgiria del jardí de l'absis i s'estendria fins al port, i el quart partiria de la façana del claustre i la comunicaria amb l'església del Pi.<sup>41</sup> En aquesta mateixa àrea també preveia aïllar el Palau de la Generalitat i el Palau Episcopal, mitjançant l'obertura d'una via a ponent dels edificis que hauria comunicat la plaça de Sant Jaume amb el Portal de l'Àngel. A més, preveia aïllar les esglésies del Pi i de Santa Maria del Mar i crear sengles carrers que donessin visibilitat a llurs façanes i absis.

39. Xavier PEIRÓ, «L'obertura i construcció de la 'Gran Vía Layetana'», dins DIVERSOS AUTORS, *La construcció de la gran Barcelona: l'obertura de la Via Laietana, 1908-1958*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2001, pàg. 56.

40. Vicente MARTORELL PORTAS *et al.*, *Historia del urbanismo en Barcelona*, Barcelona, Labor, 1970, pàg. 82; *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme, 1750-1930*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1985, pàg. 51-52.

41. Aquestes actuacions, destinades a realçar la Catedral, haurien implicat la destrucció de les cases de l'Ardiaca i la Pia Almoïna, per fer la plaça; de les cases dels Canonges, per fer el jardí, com també del Saló del Tinell (del qual es preveia conservar la façana de la plaça del Rei) per fer el carrer davant de la porta de Sant Iu; i de l'església de Sant Sever per obrir el carrer cap a Santa Maria del Pi.

Així, si d'una banda les tres vies principals s'inspiraven en Cerdà, aquest tractament dels monuments, aïllant-los i creant-ne perspectives, estava directament relacionat amb Haussmann. De fet, el paper protagonista que Baixeras atorgava a la Catedral mantenia moltes similituds amb el que Haussmann atorgava a l'església de Nôtre Dame de París: la idea de la gran plaça davantera, el jardí rere l'absis, com també l'eliminació de la trama medieval del barri, substituint-la per carrers amples i construccions modernes, recorden l'esventrament total a què es va sotmetre l'Île de la Cité.

Igual que Cerdà, Baixeras, que era home de negocis,<sup>42</sup> es va preocupar per dotar el seu pla d'uns mecanismes legals i financers que el fessin realitzable. Ja abans de fer públic el seu projecte, el 1878, va impulsar la presentació al Senat d'un projecte de Llei de reforma interior de les grans ciutats,<sup>43</sup> que va ser finalment aprovat i recollit en la secció 5a. de la més àmplia Llei d'expropiació forçosa, aprovada el 1879. És aleshores que presentà l'avantprojecte del seu pla a l'Ajuntament de Barcelona, completat el 1880, quan el consistori va aprovar el reglament que havia de desenvolupar la norma esmentada.

La nova llei, molt similar a la francesa del 1850, preveia en els casos de reforma del nuclis urbans l'expropiació de sengles franges de 20 m d'amplada a banda i banda del terreny necessari per obrir la nova via; això permetia, com hem vist per a París, la creació de noves parcel·les prou àmplies per construir edificis de qualitat a les vores del nou carrer, amb la qual cosa s'aconseguia revalorar aquells solars. Aquesta era la clau de volta del finançament de l'operació: l'especulació amb uns terrenys, la pujada de valor del quals seria suficient per cobrir les despeses de l'expropiació, la urbanització i l'edificació, de manera que la Reforma, més que com una operació urbanística, s'havia de concebre com un negoci. I com a negoci no l'havia de dur a terme l'Ajuntament, sinó la banca.

Amb la seva proposta de finançament Baixeras estava recuperant una bona part dels plantejaments econòmics exposats per Cerdà amb relació amb la construcció de l'Eixample: ambdós personatges recelaven de la capacitat de l'Ajuntament per tirar endavant els plans respectius i en traspasaven la responsabilitat a la iniciativa privada, la qual aportaria tot el finançament i n'acapararia també tots els beneficis. Si Cerdà parlava d'associacions de propietaris, Baixeras es referia a empreses concessionàries. A més, la idea de concessió de Baixeras implicava la idea de realitzar el pla en diferents fases, dividint-lo en unitats operatives, similars als *réseaux* haussmannians, que podien ser objecte de diferents concessions.

El pla, que ja havia estat acceptat per l'Ajuntament en la seva fase d'avantprojecte el 1879, s'aprovà el 3 de gener del 1881, i generà una gran oposició per part dels propietaris, que de seguida traslladaren les seves queixes al Govern. Després de ser llargament debatut i, per fi, aprovat a Madrid, el 1891 se'n posà a subhasta la concessió, però no s'hi presentà ningú i s'atorgà a Baixeras mateix, qui al seu torn la traspasà al Banco Universal. Aleshores, la Sociedad de Defensa de la Propiedad impugnà la subhasta i el 1892 fou anul·lada. Vuit mesos després

42. No se sap gaire cosa sobre aquest personatge, i tampoc no es coneix el nom de l'enginyer que va dissenyar els plànols del seu projecte.

43. Ángel José BAIXERAS, *La Ley de Expropiación Forzosa y la Reforma de Barcelona*, Barcelona, Imprenta Barcelonesa, 1880.

morí Baixeras, que no va poder veure realitzat el seu somni. És interessant assenyalar que les nombrosíssimes reticències que va aixecar el pla, traduïdes en tots els entrebancs legals que va patir, no van tenir pas l'origen en la defensa del patrimoni arquitectònic de la ciutat, sinó que les motivà la desconfiança que el sistema de concessions va despertar en els propietaris dels terrenys que calia expropiar. Senzillament, el fet que una empresa pogués treure beneficis d'una operació urbanística els semblava molt sospitosos.<sup>44</sup>

## L'execució de la Reforma

Malgrat la mort del seu promotor, l'Ajuntament de Barcelona va decidir dur a terme la Reforma, per la qual cosa va procedir a rescatar la concessió als hereus d'Àngel Baixeras per agafar-la al seu càrrec directament. Com a primer pas es va decidir l'obertura de les tres grans vies, sense els porxos, a partir de les quals s'aniria executant la resta d'actuacions. Això es decidí el 1898, any en què també es triaren els noms que havien d'ostentar aquests carrers: la via A es volia dedicar a l'Exposició Universal i a la reina regent; la B a Alfons XIII; i la C a Pere el Gran i a Carles I.

Paral·lelament, l'Ajuntament, que havia deixat de banda la idea de concessió, va buscar el suport financer del Banco Hispano Colonial, amb el qual va arribar a un acord el 1907, en virtut del qual l'operació no hauria de costar ni un sol cèntim al consistori.<sup>45</sup> Amb l'acord i amb plànol definitiu del projecte que realitzà l'arquitecte municipal, Pere Falqués, tot estava preparat per iniciar a la fi la tan llargament esperada Reforma.<sup>46</sup>

## L'obertura de la "Gran vía A"

El 10 de març del 1908 el rei Alfons XIII, acompanyat del president del govern, Antonio Maura, i de l'alcalde de la ciutat, Domènec Sanllehy, inaugurarà oficialment els treballs de la Reforma, amb l'enderroc de la casa del carrer Ample, núm. 71, situada a la "Gran vía A". La demolició s'organitzà en tres seccions: la primera, iniciada el mateix dia de la inauguració, comprenia des de la plaça

44. Pierre PINON, «Les comptes fantastiques d'Hausmann», dins Jean DES CARS i Pierre PINON, *Paris-Hausmann*, Paris, Picard Éditeur/Édition du Pavillon de l'Arsenal, 1991, pàg. 166-167.

45. Això, sempre que el pam quadrat dels solars obtinguts després dels enderrocs fos venut per sobre de 18,50 pessetes, la qual cosa semblava, en principi, molt probable (PEIRÓ, «L'obertura i construcció...», pàg. 58).

46. El 1907 es va aprovar el Pla Jaussely, el qual havia de resoldre el problema dels enllaços entre Barcelona i les poblacions veïnes que havien estat annexionades el 1897. Aquest pla també preveia la reforma del nucli antic. A grans trets assumia les tres vies bàsiques de Cerdà, i proposava una substitució de la trama similar a la del Pla Baixeras, destacant-ne la presència d'una via diagonal que comunicava la plaça Goya amb l'estació de França i diverses plaques monumentals als encreuaments d'aquesta via, acostant-se en aquest sentit als esquemes grandiloqüents i elegants típics de l'École de Beaux-Arts. Cal afegir-hi que la versió definitiva del projecte, aprovada el 1917, no va tenir cap repercussió en la Reforma, la qual es va continuar guiant sota les directrius del Pla Baixeras. Vegeu *Inicis de la...*, pàg. 86-100.

d'Antonio López fins a la de l'Àngel; la segona, engegada el 1909, arribava des d'allí fins al carrer Sant Pere més Baix; i la tercera, començada el 1912, s'estenia fins a la plaça de Jonqueres. Tot i que els enderrocs no van finalitzar fins al 1913, el 1911 ja començaren a delimitar-se els nous solars de la primera secció, que posteriorment se subhastaren. També aquell any l'arquitecte municipal, Pere Falqués, va projectar dues galeries sota el carrer per disposar-hi els serveis i també va impulsar la idea de construir dos túnels en previsió de la construcció del metro. Aquesta idea, que significava introduir el mitjà de transport urbà més modern de l'època a la ciutat de Barcelona,<sup>47</sup> no va ser gaire ben rebuda, perquè retardava i encaria les obres, de manera que només es van construir els túnels de la primera secció, els quals van romandre colgats de terra fins al 1934, que passaren a formar part del ramal de Correus del Gran Metro.<sup>48</sup>

La decisió de limitar momentàniament la Reforma a l'obertura de les tres grans vies va provocar un problema d'encaix entre la via A que s'estava urbanitzant i la trama urbana dels seus voltants. Com que la intenció era arribar a completar la totalitat del projecte en un futur pròxim, es va pensar a obrir igualment l'inici dels carrers transversals, entre ells la via C, aprofitant les franges laterals de 20 m a banda i banda de la via A. Però de seguida es veié que, com que el traçat d'aquests carrers no coincidí amb els que havien quedat intactes més enllà de l'àrea dels enderrocs, *“las calles viejas inmediatas quedaban cerradas por las islas de casas nuevas y las calles nuevas no tenían salida, cerradas por las casas viejas. Así la nueva calle atravesaba la ciudad sin comunicaciones, aislada de ella”*.<sup>49</sup> Per aquest motiu, el 1913 s'encarregà als arquitectes Lluís Domènech i Montaner, Josep Puig i Cadafalch i Ferran Romeu i Ribot que estudiessin la solució d'aquest problema, encarregant-se'n cadascun d'ells d'una secció.

En la primera secció, Domènech va resoldre el problema a través de la creació de dos carrerons si fa no fa paral·lels a la Via Laietana,<sup>50</sup> a què anaven a parar tots els carrers transversals, tant els procedents del nucli antic, com els procedents de la nova via. Un d'aquests carrers, l'actualment anomenat Sotstinent Navarro, es traçà seguint l'antiga muralla romana, que així restà al descobert. De fet, Domènech també havia proposat obrir una nova porta a la muralla per connectar la plaça de Sant Just amb la Via Laietana, la qual cosa hauria representat la destrucció dels palaus Moixó i de la comtessa de Palamós, ambdós gòtics; així mateix, mantenia l'obertura d'un altre carrer i d'una gran plaça que haurien donat més vi-

47. Tot i que la primera xarxa de metro –la de Londres– ja s'havia iniciat el 1863, l'ús d'aquest mitjà de transport es va generalitzar a les capitals europees a partir de la fi de segle, mitjançant la construcció de les xarxes de Budapest (1896), Viena (1898), París (1900) i Berlín (1902).

48. Prèviament, el 1926, s'havia inaugurat el tram fins a l'estació de Jaume I, que passava sota les seccions segona i tercera, on no s'havien arribat a construir els túnels. A més, els de la secció primera es van haver d'adaptar.

49. Jerónimo MARTORELL, «Momentos de la Reforma Interior de Barcelona. Revisión del proyecto Baixeras», *Revista del CAME*, 9 (desembre 1929), pàg. 154.

50. La “Gran Vía A” va passar a denominar-se oficialment Via Laietana a partir d'una moció presentada el 1911 pel conseller i historiador Francesc Carreras i Candi, qui volia recordar els antics pobladors del pla de Barcelona, anteriors a la invasió romana (Daniel VENTEO, «Cronologia. De la Gran Vía A a la Via Laietana», dins DIVERSOS AUTORS, *La construcció de la gran Barcelona...* pàg. 244).

sibilitat a Santa Maria del Mar, però que haurien significat la destrucció del conjunt medieval del carrer de les Caputxes.<sup>51</sup>

En la segona secció, Puig i Cadafalch proposà ampliar l'amplada de la plaça situada a la cruïlla de la Via Laietana i la via C; alhora que preveia la creació del carrer de la Tapineria i de la plaça de Berenguer el Gran amb la intenció de deixar al descobert la capella de Santa Àgata, construïda sobre la muralla romana. Així mateix, projectà el del carrer de Joaquim Pou, que donava sortida a un seguit de carrerons antics i oferia la visió del cimbori de la Catedral. Cal afegir que Puig també volia fer permeable la muralla a través d'una escalinata que hauria connectat la plaça de Berenguer el Gran amb la del Rei. En la tercera secció, Romeu va modificar lleugerament el traçat de la via per salvar la casa del Gremi de Velers, i va introduir-hi el carrer de les Magdalenes, que també donava continuïtat a tot un reuïtzell de carrerons antics.

Aquestes modificacions, aprovades el 1914, van néixer de la necessitat d'articular la Via Laietana amb el seu entorn, i palesaven alhora el naixement d'una nova sensibilitat envers el patrimoni urbà. Precisament, aquell any la Mancomunitat de Catalunya havia fundat el Servei de Catalogació i Conservació de Monuments, la qual cosa ens mostra el nivell de sensibilització que s'havia assolit en la societat catalana envers el seu patrimoni, i alhora explica l'afany dels tres arquitectes encarregats d'adaptar la Via Laietana per mantenir i potenciar els diferents conjunts monumentals. Aquesta actitud va ser molt aplaudida per Jeroni Martorell, primer cap de l'esmentat servei de conservació, qui afirmà que "*gracias a la revisión del proyecto Baixeras, una vía que habría sido anodina, se ha convertido en calle de verdadero interés y monumental*".<sup>52</sup>

## Les reformes de la Reforma

Les crítiques que va rebre l'obertura de la Via Laietana amb referència a l'esmentada destrucció del patrimoni històric de la ciutat van impulsar l'Ajuntament de Barcelona a encarregar a l'arquitecte municipal Antoni Darder la revisió del traçat de les vies B i C per tal que la seva obertura no fos tan traumàtica per a la ciutat. Paral·lelament al desenvolupament d'aquest estudi, finalitzat el 1918, van aparèixer una sèrie de propostes de diferents arquitectes catalans que volien aportar nous punts de vista a l'intens debat que es va obrir entorn de la Reforma.<sup>53</sup>

Un d'aquests projectes fou exposat per l'arquitecte Josep Bona al Salón Nacional de Arquitectura celebrat a Barcelona el 1916 amb motiu de la Segunda Asamblea Nacional de Arquitectos, i feia referència a l'encreuament de la via C i la Rambla, que, segons el Pla Baixeras, s'havia de verificar a l'alçada del mercat de la Boqueria. Bona suggeria d'aprofitar l'avinentsa per reformar tot aquell tram de la Rambla i dotar-la "*de mayor vialidad, estableciendo y ordenando las nuevas alineaciones y espacios, de modo que a la vez favorezcan la visualidad de las principales construcciones, tan acertadamente levantadas en otro tiempo, y su enlace con la ci-*

51. «Arquitectura. La reforma interior de Barcelona», *La construcción II* (maig 1917), pàg. 8-11.

52. MARTORELL, «Momentos de la Reforma...», pàg. 156.

53. Aquí no remetrem a les diferents propostes de personatges com ara Francesc Nebot o Joan Rubió que fan referència al Barri Gòtic.

tada vía de Reforma para obtener un conjunto monumental y decorativo, fuera de duda gracias a los elementos propios del lugar”.<sup>54</sup> En concret, proposava eixamplar el tram de la Rambla entre la via C i els carrers del Carme i de la Portaferrixa, endarrerint l’alineació oficial de les construccions al mateix nivell que es trobava el palau de la Virreina, tant per un costat com per l’altre. Això hauria permès desorganitzar el passeig central de la Rambla, traslladant les parades de flors a les voreres laterals, que guanyarien espai, i, a més, es podria dotar de major visibilitat l’església de Betlem i el palau Moja,<sup>55</sup> de manera que aquests dos monuments quedarien enllaçats visualment amb el palau de la Virreina, constituint-se una mena de “Barri Barroc”.

Aquesta idea del “Barri Barroc” fou represa en un altre projecte, presentat per Antoni Puig i Gairalt i Lluís Bonet al concurs convocat l’any següent per la Secció d’Arquitectura del Centre Excursionista de Catalunya, que justament van anomenar “Urbanización del barrio barroco de la Virreina”.<sup>56</sup> Ambdós estudiants d’arquitectura –es titularen el 1918– van proposar desviar la via C per tal que no afectés ni el mercat de la Boqueria, ni el conjunt de l’antic Hospital de la Santa Creu. Demanaven que, a partir de la plaça Nova, el nou vial trenqués el seu traçat rectilini, prenent la direcció del carrer de la Palla, eixamplant-lo per un costat, i enllaçant-lo amb la plaça del Pi, la qual hauria quedat completament engolida per la via, creuant cap a la Rambla just pel costat del mercat, en direcció a la plaça de Sant Agustí i passant per davant del conjunt de l’Hospital de la Santa Creu, on es formaria una gran plaça, a propòsit de l’encreuament amb la via B, que també volien desviar a fi de salvar el conjunt hospitalari. A partir d’aquí les dues vies havien de recuperar la seva traça original.

Així, a més de salvar els edificis esmentats, també s’hauria creat un circuit monumental que uniria les esglésies del Pi i de Sant Agustí, i l’Hospital, tot revalorant aquestes construccions. A això, hi incorporaven la idea de Bona d’eixamplar les voreres laterals de la Rambla, fent arribar aquesta actuació una mica més avall, fins als carrers de l’Hospital i de la Boqueria. El projecte fou acompanyat per una sèrie de dibuixos en què es palesava la idea de “Barri Barroc”, ja que entre els edificis històrics esmentats hi incorporaven una sèrie de construccions amb columnetes coronades per estàtues que imitaven el model “barroc” de la columnata de Bernini. Naturalment, tot plegat s’avenia amb la idea, que es va anar gestant durant aquells anys, de crear un “Barri Gòtic.”

Les propostes de Bona i de Puig i Gairalt i Bonet van ser recollides en gran part al «Proyecto de modificación de las vías B i C de la Reforma Interior de la ciudad y enlace de las mismas con las calles antiguas», conegut amb el nom de Pla Darder,<sup>57</sup> presentat per aquest arquitecte el 1918. Igual que Puig i Gairalt i Bonet, Darder va prescindir de la idea de la línia recta i va introduir ondulacions al traçat de la via C,

54. «Reforma de la Rambla de San José», *La construcción* (agost 1916), pàg. 11.

55. En aquest mateix projecte, Bona planteja igualment la necessitat de fer transitables per al públic els baixos del Palau Moja a través d’uns porxos, ja que, com que sobresortia de la resta de cases, no deixava espai per a la vorera lateral de la Rambla. Aquesta idea es va materialitzar més endavant, el 1934, en aplicar-se el Pla Vilaseca del 1832.

56. Ramon GIRALT CASADESÚS, «La urbanización del Barrio barroco de la Virreina», *La construcción II* (maig 1917), pàg. 12-14.

57. AMAB, Urbanització i Reforma.

que havia de ser la següent a obrir-se, per salvar els monuments. D'aquesta manera, tot sortint de la plaça Nova la via C s'hauria bifurcat en dos ramals: el principal seguia els traçats dels carrers de la Portaferrixa, el Carme i Sant Antoni Abat, on enllaçaria amb l'Eixample, ampliant-los fins a 20 o 30 m segons el tram, passant per davant del palau Moja, l'església de Betlem, el lateral del palau de la Virreina, i l'Hospital de la Santa Creu; el ramal secundari hauria seguit els traçats del carrer de la Palla i Cardenal Cassanyes i hauria continuat pel carrer de Sant Pau, eixamplant-lo una mica menys, i respectant la configuració de les places al voltant de l'església del Pi. Pel costat de Santa Caterina, la via C també s'hauria bifurcat en dos ramals: un que s'adreçava cap a l'Arc de Triomf, seguint, en el seu tram final, la traça del carrer Rec Comtal; i l'altre que baixava cap al parc de la Ciutadella, passant tangencialment per la plaça de Sant Agustí Vell i enllaçant amb el passeig de Pujades.

Quant a la via B, aquesta quedava completament minimitzada, ja que només es preveia la construcció del tram comprès entre la plaça de la Universitat i el carrer de Sant Pau, amb un gir molt brusc a l'alçada de la Casa de Caritat, justament per respectar aquest conjunt arquitectònic. A més de les tres vies, Darder també planejava la modificació de la Rambla, seguint la idea de Bona.

Tots aquests canvis, tant els proposats per Bona i Bonet i Puig i Gairalt, com els assumits per Darder, reflecteixen l'assumpció dels nous corrents urbanístics que s'estaven formulant a Europa. El més significatiu és l'abandonament de la pretensió d'arrel haussmanniana de substituir l'antiga xarxa urbana irregular per una de moderna completament racional, com també la renúncia al "culte a l'eix" preconitzada pel prefecte del Sena, que exigia la creació de vies rectes que trencaven les trames antigues i que enfocaven invariablement algun monument important, una idea que havia estat recollida per Baixeras en el pla original. Davant d'això s'imposa, al Pla Darder, la nova visió de Camillo Sitte,<sup>58</sup> el qual proposava un urbanisme més respectuós amb els monuments a partir del manteniment del seu entorn urbà. Això explica el perfil d'aquestes vies, que ja no són rectes ni mantenen la mateixa amplada, sinó que giren, es torcen, s'eixamplen i s'estrenyen tot adaptant-se als monuments i també a les trames urbanes que els envolten, ja que aïllant-los d'aquestes, immersos en construccions modernes, aquests haurien perdut el seu sentit i la seva escala.<sup>59</sup>

Un nou capítol de reforma del Pla Baixeras, el constitueix el Pla Vilaseca, configurat durant la Dictadura de Primo de Rivera com una peça més en la seva política de grans obres públiques, i aprovat durant la Segona República. La intenció original era revisar el Pla Darder, que afectava massa vies comercials de la ciutat, com ara els carrers de Boters, de Cucurulla, de la Portaferrixa i del Carme, i fer encara més permeable la Ciutat Vella al trànsit rodat que provenia de l'Eixample. En un

58. Aquest manual, publicat en alemany el 1899, es traduí al castellà als anys vint amb el títol *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Actualment se'n pot trobar una edició castellana publicada a Barcelona per l'Editorial Gustavo Gili el 1980.

59. Una mostra clara de la recepció d'aquestes idees, la constitueix l'article de Josep PUIG I CADAFALCH, «La destrucció de l'Àcròpolis de Barcelona», *La Veu de Catalunya* (desembre 1924), en què l'autor es mostra completament contrari a la creació d'una gran plaça entre la de Sant Jaume i l'absis de la Catedral, ja que si s'enderrocaven aquelles cases els monuments quedarien "perduts" en un gran espai, i s'alteraria completament l'escala de l'espai urbà.

dels molts intents per millorar la imatge del règim militar, el 1927 es va convocar un concurs obert d'idees, no pas de projectes, en què podien participar tots els ciutadans de Barcelona, fossin arquitectes o no, a partir de les quals l'arquitecte municipal Joaquim Vilaseca i Rivera va elaborar el *Plano de reforma y de urbanización y enlace de los puntos singulares del Casco Antiguo de la Ciudad*,<sup>60</sup> presentat el 1930, lleugerament modificat el 1932 i aprovat el 1934.

Aquest pla seguia incorporant la idea bàsica de les tres vies de reforma, tot i que va eliminar el ramal de la via C que passava pels carrers de la Portaferrissa, Carme i Sant Antoni Abat, potenciant el que Darder havia previst com a secundari, que seguia els carrers de la Palla, Cardenal Cassanyes i Sant Pau, fins al Paral·lel. Això possibilitava la creació d'un gran espai verd al voltant de l'església de Sant Pau del Camp, amb el qual es pretenia retornar-li l'ambient rural en què aquesta havia estat construïda, així com la configuració d'una plaça al costat del Gran Teatre del Liceu, en la cruïlla de la Rambla i la via "C", com a culminació del "saló" projectat per Bona.

Per aconseguir una major integració amb l'Eixample, es va recuperar l'antic traçat de la via B de Cerdà, que l'havia concebuda com a continuació en línia recta del carrer de Muntaner, que Vilaseca va desviar lleugerament a partir del carrer de Sant Pau per respectar les Drassanes i que ja no enllaçava amb el Paral·lel, sinó amb el Portal de la Pau. Amb la mateixa intenció, es va preveure tot una sèrie de nous carrers que implicaven aquesta penetració de la ciutat moderna en la antiga: el carrer de Tamarit es feia arribar fins a la part baixa de la plaça de Catalunya, creuant en línia lleugerament ondulada la part alta del Raval; disposat paral·lelament, el carrer del Marquès del Campo Sagrado s'allargava fins a l'Antic Hospital de la Santa Creu; en sentit vertical, el carrer de Girona penetrava fins al carrer de la Princesa i el carrer de Trafalgar fins a la plaça de Sant Pere de les Puelles. Alhora, es creaven altres carrers que milloraven la connectivitat interna del nucli antic i que realçaven diversos monuments, recuperant per exemple la idea d'obrir un carrer des de Correus fins a Santa Maria del Mar, donant més visibilitat a la seva façana, o obrint una plaça davant de la basílica de la Mercè.

Amb això aquest pla, elaborat amb pocs anys de diferència respecte del Pla Darder, va significar un equilibri entre els monuments i la trama urbana que els envoltava i les necessitats del trànsit, amb la previsió de més carrers en els quals es retornava una altra vegada a la línia recta, o molt lleugerament ondulada, més adient al trànsit rodat; amb la qual cosa sembla que es volgués aconseguir aquell equilibri entre ciutat moderna, ordenada i al mateix temps respectuosa amb els valors tradicionals, segons preconitzaven els intel·lectuals noucentistes. Aquesta visió es va reflectir visualment en les vistes en perspectiva de diferents zones de la Ciutat Vella que acompanyaven el Pla.

60. AMAB, Urbanització i Reforma (publicat a Ramon GIRALT CASADESÚS, «La nueva reforma de Barcelona», *Revista del CAME*, 19 (octubre 1930), pàg. 115-120).

## Conclusió: la fortuna de la Reforma. Esponjament versus esventrament

Fins aquest punt, els diferents plans de reforma del nucli antic de la ciutat de Barcelona, des de Garriga fins a Vilaseca, s'han caracteritzat per la idea, aplicada amb més o menys agressivitat, d'esventrament del nucli urbà, seguint el paradigma de ciutat moderna marcat pel París de Haussmann. Amb aquest rerefons teòric, i a partir del disseny de les tres vies de Cerdà o del pla més ambiciós de Baixeras, el concepte de reforma va quedar lligat a la realització d'aquestes vies, i les diferents variacions que es van anar proposant al llarg del temps van respondre a la necessària adaptació d'uns esquemes cada cop més antiquats –formulats a mitjan segle XIX– a les noves exigències que des de la conservació del patrimoni monumental i el creixement del trànsit rodat s'havien anat formulant durant les primeres dècades del segle XX. La veritable alternativa, preconitzada pels nous valors urbans formulats a nivell internacional el 1931 amb la “Carta d’Atenes”,<sup>61</sup> va comportar la substitució del concepte d'esventrament característic del segle XIX pel nou concepte d'esponjament, és a dir, que verificava els principis bàsics de salubritat: la insolació i la ventilació no s'havien d'aconseguir per mitjà de l'obertura de grans vies, sinó mitjançant el “buidatge” selectiu i intel·ligent del nucli urbà, sense afectar els valors històrics, culturals i ambientals de les antigues trames, i aportant-hi alhora els serveis i equipaments necessaris per donar el nivell de vida avinent als habitants d'aquelles zones.

Aquests són els principis que van marcar l'elaboració del “Pla de Sanejament” del GATCPAC<sup>62</sup> a la Segona República, com a rèplica a l'esquema antiquat del Pla Vilaseca. L'esclat de la Guerra Civil i les conseqüències dels bombardeigs van tornar a revifar la idea de les tres vies, amb l'obertura de les avingudes de la Catedral i Francesc Cambó, i l'avinguda de les Drassanes. Amb la democràcia, la idea d'esponjament ha cobrat novament protagonisme, tot i que la vella obsessió de les vies de Cerdà sembla que no ha perdut força, i les vies B i C segueixen avançant, amb més o menys encert, a través dels barris del Raval i de Santa Caterina.

61. LE CORBUSIER, *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*, Barcelona, Planeta/Agostini, 1986; DIVERSOS AUTORS, *Il concetto di centro storico*, Milano, Guerini Studio, 1990.

62. *Inicis de la...*, pàg. 60.