



Primer proyecto de Ensanche de Barcelona, de I. Cerdá.

En el centenario del plan **CERDÀ**

La propuesta Bonet

No hay duda que la propuesta Bonet, publicada en el número anterior de «Cuadernos», ha obtenido las mejores resonancias. La necesidad de volver la vista al auténtico plan Cerdá nos parece a todos extremadamente urgente. Estamos intentando encauzar el país por unos nuevos conceptos urbanísticos y todos tememos el fracaso de lo formalista, de lo inadaptado y hasta de lo frívolo. Estamos, además, alarmados por las primeras y tímidas realizaciones. Los utópicos bloques lineales sobre grandes prados verdes, nos han salido como unos abigarrados tugurios sobre montañas de barro y de polvo. Mientras tanto, las calles de Lauria o de Gerona, las de Sans o las de Gracia, con sus vituperados pavimentos grises con sus monótonas hileras de plátanos, con sus tranvías, con sus comercios alineados, empiezan a parecernos menos indignas, quizás más auténticamente ciudadanas. El plan Cerdá nos puede traer ahora una triple enseñanza, en un momento extraordinariamente oportuno. Y he aquí un intento de análisis de esos tres órdenes de enseñanzas.

El plan inicial

La primera enseñanza está sin duda en la simple anticipación. Es realmente genial esta visión anticipada de los grandes conflictos de circulación por los que Cerdá previno no sólo las calles de 20 m. de anchura, con una generosidad inusitada, sino también los famosos chaflanes de las esquinas. Es realmente una anticipación incomprensible, si no fuera quizás fruto de esa necesidad de exa-

gerada expansión que sentía toda la ciudad después de vivir tantos años amurallada en unas densidades inhumanas, ante la tentación irresistible de un inmenso llano aparentemente inagotable.

No podemos olvidar, no obstante, que esta preocupación fundamental por el tránsito es también la nota dominante en la obra de su contemporáneo Haussmann. Sería aleccionador un estudio comparativo de estos dos urbanistas geniales, cuya obra se desarrolla en cierta manera paralelamente. La conocida acusación de Adolphe Thiers contra Haussmann, en la que se preguntaba «*Pour les promeneurs quelle nécessité avaient-ils d'aller de la Madeleine a l'Étoile par la voie la plus courte*»? resume lo que hay de inexplicable anticipación en esos urbanistas que, anteriores a la fiebre del automóvil, siquiera en los albores del maquinismo, pensaron no en ciudades para el *promeneur*, sino para el vehículo. En general, podríamos decir, que esta visión anticipada abarca casi exclusivamente temas técnicos. No en balde estamos en la época del urbanismo de los ingenieros. Cerdá era, como todo el mundo sabe, Ingeniero de Caminos y Haussmann tuvo que abandonar la colaboración de los arquitectos — perdidos en divagaciones retóricas, sin saber hacer un presupuesto, sin tener idea de lo que era una factura, sin haber efectivamente entrado en el nuevo orden del maquinismo — y buscar la de ingenieros como Belgrand y Alphand.

Esta preocupación por la estructura física de la ciudad, propiamente por el trazado de las grandes vías, quizás tenga también una cierta base militar o por lo menos de represión política. No hace falta recurrir al tan manoseado argumento que utilizaban a la vez Haussmann y Cerdá, sobre si la reforma y ensanche de ciudades eliminaba las malas condiciones de vida y por tanto la tendencia revolucionaria de sus habitantes. Basta recordar que el plan Haussmann se desarrolló sobre un inicial trazado del propio Napoleón III, cuya única preocupación urbanística era la de obtener una amplia red de calles para poder dominar rápida y fácilmente cualquier insurrección. Y que uno de los elogios frecuentes al plan Cerdá por parte de sus contemporáneos fue el considerar que el nuevo trazado cuadrículado permitiría sofocar cualquier *bullanga* con unas coordenadas de fuego de artillería. En el fondo, problemas de trazado, problemas de pura anatomía urbana.

Pero en Cerdá, sobre esta inicial preocupación, hay algo que, en teoría, le hace mucho más actual que las grandes realizaciones de Haussmann. Se trata de un nuevo tratamiento de los espacios exteriores y de una nueva preocupación por el sentido orgánico y social de la ciudad. Haussmann, en su relativo abandono del planteamiento humano, en su anti-arquitectónica visión de la vivienda implantó esa ya famosa *rue-corridor* monumentalista que luego en las posteriores versiones degeneradas ha crucificado ciudades enteras. Cerdá, en cambio, sobre una red viaria tremendamente rígida, ensaya unas agrupaciones de edificios y zonas ajardinadas, de plazas y ensanchamientos viarios que le emparentan directamente con el urbanismo inglés. Es curioso comparar el primer croquis de Cerdá con su versión definitiva, ambos existentes hoy en el Museo de Historia de la Ciudad. En el primero sitúa los bloques de viviendas casi totalmente simétricos según el eje de las calles. Todo el mundo conoce ese esquema inicial: edificios lineales a ambos lados de la calzada, detrás de los cuales aparecen los amplios jardines, cerrados por otro bloque lineal que, a su vez, da fachada a otra calle. De esta forma una calle quedan totalmente bordeadas por edificios — aproximadamente como en la versión actual — y otra por una sucesión monótona de testeros de bloques y jardines. La calle-corredor queda alterada en la mitad de la red viaria, pero sólo alterada muy tímidamente. Pero en la segunda solución Cerdá aborda temas urbanísticos mucho más ambiciosos. Aquí aparece más que el Haussmann monumentalista, el Nash paisajista, el hombre que sabe involucrar unos complejos conjuntos edilicios extraordinariamente variados, extraordinariamente modulados, en la rígida cuadrícula viaria.

Este detalle del plan Cerdá ha sido sin duda poco divulgado. Un reciente estudio metódico de un grupo de estudiantes de arquitectura lo ha puesto últimamente de relieve. Cerdá estructura todo el Ensanche en unos núcleos vecinales, aglutinados alrededor de la parroquia. De estos pequeños

centros autónomos parte una organización que podríamos llamar centrípeta. Los bloques toman una gran variedad de posiciones. Las calles pasan sólo rozando estos conjuntos, dentro de los cuales se ordenan los espacios abiertos, las zonas de arbolado, los ensanchamientos para unos todavía hipotéticos aparcamientos. La calle-corredor ha sido vencida, conservándose sólo para unas grandes avenidas supernucleares en las que se mantiene aún una estricta alineación de fachadas, no sabemos si por indecisión o previendo la necesidad de unas esenciales unidades-calle.

Esta organización nuclear, con todos los defectos de las intuiciones geniales, pero también con toda su fuerza polémica, no es un simple recurso estético. Es, por encima de todo una preocupación social.

Antes de formular su plan, Cerdá llevó a cabo una información de la estructura social de la ciudad, que posteriormente amplió hasta hacerla en muchos aspectos exhaustiva. Sorprende hojear su obra, luego parcialmente publicada, en la que calle por calle, profesión por profesión, en cada estamento, en cada compartimento económico se analizan los menores detalles. Estamos ante el primer planteamiento sociológico del urbanismo. El problema de densidades, los problemas demográficos, las estadísticas de mortalidad en función de las condiciones higiénicas de la vivienda y de la profesión de sus moradores, el programa económico de las familias barcelonesas son por primera vez minuciosamente analizadas.

Reconozcamos que este análisis sociológico no tuvo luego una directa repercusión en el plan. En cierta manera el sociólogo y el urbanista andaban uno y otro con cierta independencia. Pero quedó, por lo menos, esa intuición de la unidad vecinal como producto del previo interés por la investigación social de la ciudad. Faltan aún 57 años para que se produzcan los planteos teóricos de Patrick Geddes y 71 para que se desarrollen las ideas de Clarence Perry.

El fracaso del plan

El segundo orden de enseñanzas está precisamente en el fracaso del plan Cerdá. ¿Por qué el plan no se llevó a la práctica de una manera íntegra? Se ha hablado de incomprensión de los propietarios, de la tacañería de los ediles del momento, de la célebre *avara povertà*. Todo ello debe ser en parte cierto, pero el fracaso de cualquier empresa es siempre algo más complejo.

Es posible que al plan le fallara una base auténtica de financiación. Está aún por hacer un estudio de las posibilidades económicas de la Barcelona que se decidió a emprender la magna obra. Quizás esos grupos de estudio que hoy trabajan sobre estos temas enfoquen ahora el problema. Pero, de momento, lo que parece cierto es que al plan Cerdá le faltó un ejecutor, lo que hoy llamaríamos un gerente. Haussmann tuvo sobre sus cualidades de urbanista, unos méritos de organizador y de economista, que le llevaron a programar sus célebres *trois réseaux* como un plan completo de financiación. Sin esta base, el plan Cerdá se desarrolló anárquicamente y los esquemas urbanísticos fueron alterados. Los bloques de planta baja y tres pisos fueron ampliándose en altura. Las manzanas se edificaron por sus cuatro fachadas. Los pasajes que recogían el tránsito de peatones hacia las parroquias, fueron aniquilados. La ciudad económica y demográficamente exigía menos generosidad de suelo. Y exigía, sobre todo mayores densidades de población. Es tremendamente revelador saber que si se hubiera realizado el plan inicial, en 1900 Barcelona hubiera ya ocupado la totalidad del Ensanche, lo cual representa sin duda una grave falta de previsión demográfica.

Pero hay otro error en el planteamiento inicial: el desprecio de la textura comarcal anterior al plan. Aparte del inteligente paso flanqueado de la Meridiana por San Andrés, el centro de dispersión de Sans o algún otro elemento remarcable, los municipios vecinos y su enlace con la ciudad fueron bastante olvidados. Pero, además, se intentó borrar los antiguos cauces circulatorios que tenían una tradición humana, una justificación topográfica y, sobre todo, una necesidad de utilización durante el desarrollo del plan. El resultado fue que estos cauces no desaparecieron y se mantuvieron sobre-

puestos a la red Cerdá, perdurando como unos incomodísimos elementos de desorden. Ahí quedan esa Carretera de Sarriá, esa calle de Pedro IV o esa Travesera que hoy está inútilmente degollada en la Diagonal. Insistamos otra vez que sobre este tema los estudiantes Bastardas, Doménech, Verdguer y Olivar han hecho últimamente sagaces observaciones.

Ya sabemos que estos defectos del plan eran absolutamente corregibles. Sabemos que un plan debe ser lo bastante elástico para que se pueda revisar periódicamente y lo bastante generoso y previsor para que admita las sucesivas modificaciones. Y el plan Cerdá lo era sobradamente. Si el desarrollo de Barcelona hubiera caído en manos inteligentes, la densificación racional del Ensanche se hubiera podido realizar sin desarticularlo y el enlace con los municipios vecinos, e incluso la adaptación a la red regional, se hubiera dado perfectamente. Por esto, si traemos aquí el análisis de esos errores lo hacemos en función de sus enseñanzas urbanísticas. La enseñanza del triunfo, pese a todo, del concepto denso de ciudad, del criterio urbano latino contra el disperso paisajismo nórdico. La necesidad de salvaguardar los elementos humanos y tradicionales de la ciudad, las exigencias geográficas de la Comarca, sobre los temas puramente técnicos.

El Ensanche de hoy

El actual Ensanche tiene que ver muy poco con el primer Plan Cerdá. Todo el mundo lo sabe y todos hemos desesperado de este estado de cosas. Reconocemos que gracias al plan hoy Barcelona posee una red viaria superior a muchas ciudades del mundo, que le hace enfocar los nuevos problemas circulatorios con cierto relativo optimismo. Pero acusamos una congestión alarmante. La desaparición de los verdes, la presencia monótona de las manzanas cerradas y la homogenización urbana quedan como defectos ya insolubles de la Barcelona de hoy. Pero este conjunto aparentemente tan desastroso nos trae también sus enseñanzas.

Seguramente la característica más fuerte de este Ensanche es la manzana cerrada. No diremos que esto sea una novedad, porque se trata de un tipo de organización similar al de los cascos antiguos, al de las ciudades amuralladas. Pero aquí la manzana cerrada toma en cierta manera un nuevo sentido. Si antes aparecía como consecuencia inevitable de la alineación de casas diversas en los márgenes de las calles, como los espacios sobrantes del trazado viario, ahora tiene una propia personalidad, ahora es ya en sí un conjunto unitario en cierta manera independiente de la calle. La manzana es una unidad, con su gran patio central en el que podría esbozarse un principio de vida comunitaria. No es casual que mientras en el París de Haussmann se intentaba una unidad arquitectónica a lo largo de una vía, en el plan Martino de la Diagonal se enfocaba una unidad estilística de la manzana. Este criterio que ha sido tan a menudo criticado representa en realidad una comprensión de este hecho autónomo, concentrado, de la manzana cerrada.

Seguramente las características esenciales de esta manzana están en sus dimensiones, en la dimensión del patio y en la dimensión de la profundidad edificable. Con ello se condiciona un nuevo tipo de vivienda que aparece en el último cuarto del pasado siglo y en el primero del presente. Nos referimos a las casas que llenan la derecha del Ensanche y buena parte de su izquierda. Son viviendas de más de 200 m.² que dan a fachada y al patio interior de manzana. El característico pasillo, rematado anterior y posteriormente por dos habitaciones exteriores y una interior, da acceso a todos los servicios, con la única interrupción del recibidor. Hay ante todo una gran rigidez estructural y un intento de eficaz concentración de instalaciones. La escalera con su amplio patio cubierto, que llega hasta la planta baja, es una penetración espacial en sentido ascendente, que acredita una interesante imaginación arquitectónica de la época. Pero, sobre todo, el detalle revelador es la constante situación de las estancias en la zona de Sol, pero preferentemente junto al patio interior de manzana, lejos del ruido de la calle, abiertas a una comunidad vecinal.

Las típicas galerías abiertas o acristaladas son la traducción formal de este nuevo criterio en la vivienda. La lástima es que estas galerías se abrieran sobre un panorama desolador de tejados, azoteas y chimeneas, sobre los lucernarios de los infinitos almacenes de tejidos, en vez de recibir las brisas de un cálido jardín interior o el palpito humano de un pequeño centro cívico.

A falta de este centro cívico interior, el barcelonés del 900 disfrutó plenamente de la calle. La calle, con sus hileras de plátanos, con la escasísima circulación, era todavía del peatón. Hasta los años 30 son típicos los grupos de niños jugando en la calle, los ancianos tomando el sol y, sobre todo, el continuo ajetreo comercial. Es un momento de reivindicación y de revitalización de la calle, en cierto sentido ejemplar. Con un poco más de fortuna la Barcelona de aquellos años hubiera logrado lo que ahora nos parece difícilmente alcanzable: las viviendas alrededor de un recoleto centro comunal y las calles bordeándolo respetuosamente pero acogiendo también la vida comercial, los grandes ejes de relación. Los latinos no podemos olvidar que una ciudad es algo tremendamente más importante que un paisaje. Que una calle tiene una infinidad de valores humanos que no tendrá nunca un jardín. Por esto, además de los cerrados núcleos de habitación, amamos los grandes ejes comerciales. La conexión entre esos núcleos está en la posibilidad de que cada uno lance al exterior, a la calle, frente a otro núcleo, su vida comercial, cultural, industrial.

Todo esto fue casi realizable en la Barcelona de nuestros padres sólo por una razón: por disponer de una retícula Cerdá de dimensiones entonces extraordinarias y perfectamente a escala con los problemas sociales del momento.

Pero hoy el problema ya es de otro orden. Esa escala ha sido brutalmente dislocada. La profundidad edificable era excesiva, estaba faltada de auténticas posibilidades arquitectónicas, pero para viviendas de más de 200 m.², admitía aún soluciones más o menos viables. Cuando nuevas circunstancias económicas y sociales nos han llevado a las viviendas de 100 m.², de 80 m.², de 50 m.², las profundidades de 28 m. son ya una monstruosidad irreparable. La manzana cerrada, con la tolerancia de mayores alturas, con las ya típicas 4 viviendas por rellano, se ha convertido en un tugurio inhabitable. El centro de manzana aunque estuviera libre sería también insuficiente. La calle apenas absorbe la creciente circulación, que no puede transitar a 80 km/h. con cruces cada cien metros. El problema actual está en encontrar una nueva escala. En pasar de la manzana Cerdá a una supermanzana nueve veces mayor. En pasar de la antigua profundidad edificable a una profundidad de acuerdo con el nuevo módulo de vivienda.

Un plan Cerdá evolucionado

Por esto Bonet propone inteligentemente la puesta en marcha de un plan Cerdá lógicamente evolucionado. Es cierto que Barcelona siente otra vez una preocupación urbanística después de muchos años de inactividad. Esa preocupación puede dar muy diversos resultados, pero tememos que va enfocándose hacia unos caminos peligrosos. Por un lado los urbanistas piensan románticamente en un Harlow o en un Vallingby. Imaginan los interminables prados del Norte con los pequeños bloques de vivienda paisajísticamente esparcidos. Pero, por otro lado, las exigencias económicas de los propietarios o de las corporaciones obligan a densificar el territorio. Así aparecen unos conjuntos desarticulados de pequeños bloques excesivamente apretujados entre unas zonas que deberían ser verdes y son desgraciadamente terrosas con una vegetación escuálida y depauperada. Da pena ver como aquí y allá se intentan densidades de 800 y 1000 habitantes con bloques de 4 y 5 plantas y 10 m. de profundidad. Las condiciones higiénicas son ya tan malas como en las manzanas cerradas del Ensanche, pero el aspecto humano y social es aún mucho peor.

Por todo ello, urge buscar fórmulas urbanísticas más de acuerdo con la tradición de la ciudad y con los factores económico-sociales de su población. Urge analizar el primer Cerdá, como proclamaba sagazmente Bonet, y adaptarlo a la evolución del moderno urbanismo, recogiendo las ense-

ñanzas no sólo de los mismos fallos del plan, sino de los resultados a que ha llegado su propia degeneración. Así, pues, y en resumen, digamos que tendría un extraordinario interés que el nuevo intento recogiera estos hechos fundamentales:

1) La retícula viaria de Cerdá, a la que habría que añadir un principio de jerarquización de tráfico. El módulo debería ser ampliado para que fuera respecto a las nuevas velocidades lo que fue la manzana Cerdá para las velocidades de la época. La agrupación de 9 manzanas (400×400 m.) es absolutamente viable. Los ejemplos arrancan ya del Plan de Barcelona de Le Corbusier y llegan hasta los recientes de las ciudades sudamericanas, incluso la Zona Sur de Buenos Aires, de Bonet. Poner, por tanto, el plan a la escala del automóvil.

2) La organización de unidades vecinales ya intuida en Cerdá, desarrollada ahora con todas las bases sociales de que dispondríamos si nos hubiésemos preocupado de ello como se preocupó Cerdá en su época. Es decir, poner el plan a la escala humana.

3) La densidad elevada. Por razones económicas, pero también por razones humanas nuestra ciudad debe ser densa. Hablar en estas latitudes de zonas urbanas de menos de 500 habitantes/Ha. es contribuir a la ruina del país y perder nuestras esencias urbanísticas. No olvidemos, no obstante, que la densificación no es un problema de yuxtaponer más y más bloques. Es, esencialmente, un problema de alturas y de profundidades de edificación. Los 28 m. del Ensanche son evidentemente inhumanos pero los 10 m. de los últimos barrios de vivienda modesta son inoperantes y contraproducentes. Urge poner el plan a la escala de nuestra economía.

4) La revitalización de la calle o la plaza como eje comercial, como núcleo de enlace entre todas las zonas, como elemento propiamente urbano, centrífugo y coordinador a la vez. La calle y no el jardín. El pavimento de piedra y no el césped. El árbol urbano, ordenado y no el jardín inglés. La plazuela como una nueva ágora vecinal. Situar el plan de nuestra propia corriente cultural.

5) Estudiar y respetar la textura comarcal, no sólo en su aspecto puramente físico y geográfico, sino en el social y económico.

6) La revisión desapasionada de la manzana cerrada. Las relativas virtudes del esquema de la manzana en la Barcelona del 900 que hemos más o menos indicado, podrían servirnos para imaginar su nueva versión, a la medida de los nuevos problemas. Si hoy intentamos recoger esa tradición será pensando en un organismo mucho mayor y más complejo. Los nuevos módulos de 400 m., abiertos al aire y al sol, a los espacios cívicos, a los recreos, pueden, deben tener esa concentración que alabábamos en la manzana cerrada. Es difícil explicar exactamente como imaginamos esta organización. Es más fácil decir que la encontramos ya aproximadamente aplicada en el remodelamiento de la Zona Sur de Buenos Aires, obra de Antonio Bonet. Allí en la unidad vecinal se ha agrupado la vivienda perimetralmente bordeando las calles y cerrando el espacio interior, limitándolo, formando unos grandes patios para la vida de relación. Dentro de estos patios todo toma una forma urbana y nunca paisajista. Las zonas comerciales, en lugar de incluirse en el interior de estas unidades vecinales sale junto a la calle, preferentemente en los cruces donde convergen cuatro núcleos. La calle se concibe a la escala de la urbe, y los patios estrictamente a la escala humana, casi como una ciudad medieval, con sus pasos intrincados, con sus plazuelas, con sus servicios comunales. No hace falta hacer aquí el análisis de proyecto. Basta subrayar que sobre el caducado, fracasado esquema de la manzana cerrada puede elaborarse el de una nueva unidad que podríamos llamar el gran patio urbano. Subrayar que entre nosotros tiene aún infinitas posibilidades el concepto latino de la urbe contra un paisajismo pintoresquista. Que si este pintoresquismo no ha dado entre los ingleses resultados demasiado brillantes, aquí va a darlos irremediabilmente desastrosos. Que los primeros y tímidos ejemplos justifican ya una general alarma y exigen una revisión a fondo de nuestros credos urbanísticos.

ORIOI BOHIGAS, Arqto.