LA DIAGONAL. GEOGRAFIA Y TECNICA

Cristina Jover Fontanals

Septiembre de 1994

Director de la tesis: Albert Viaplana Vea

Departament de Projectes arquitectònics
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona

A Santi, Albert y Ramón.

LA DIAGONAL.

Geografía y técnica.

0. L'OU COM BALLA

1.

2.

0.1. INTRODUCCION

He estado durante unos años escuchando a la ciudad. No como la había oido hasta ahora, sino a través de su historia. Escrita, mejor labrada, en lo que antes fue un suelo virgen, ahora imposible de redescubrir. He vuelto a imaginar esta tierra que ensucia las manos bajo la superficie de asfalto.

La Diagonal ha sido la excusa, en principio desconocida, que me ha adentrado en la pasión por las calles, por la comparación de tamaños, por la búsqueda de pistas hasta ahora insospechadas para mi y casi seguro, para el autor del proyecto de Ensanche.

Disolver la ciudad, para juntarla de nuevo, es la táctica utilizada. Es mi manera de leer los planos, siempre en grande, siempre en pequeño. Es mi forma de proyectar, de una a otra escala, lanzándome en picado sobre el dibujo, esa imagen del pensamiento; descendiendo en una vertical lenta que pretende absorber, durante su vuelo, todo lo invisible.

Conocer a fondo el proyecto de Ensanche, para poder hablar de la Diagonal sin mencionarla, imponer el vacio que dejaría de no existir, adivinando sus huellas en el llano de Barcelona y en el casco antiguo, alterando el plano para mejorar el conocimiento de lo que es; ha sido mi método, oscilando entre lo real y lo ficticio, entre lo natural y lo impuesto.

Este no es un trabajo de duda de unos datos históricos acumulados, es un trabajo de búsqueda en lo que ya tenemos. A través de lo que ya conocemos de la Barcelona del siglo pasado

3.

4.

pretendo volver a descubrirla o mejor dicho, obligarla a que se apropie de mi, que me conquiste de nuevo; hasta que reconozca que hay otros lugares más fascinantes que no precisan de una lectura en el plano, de una suma de buenas intenciones, para poder persuadir, para ser capaces de encantar. Lugares donde la obra de los hombres se parece tanto a la naturaleza que no requiere explicación, solo dejar arrebatar a los sentidos por sus insolentes desproporciones, por el afecto cálido, o por la raigambre en el paisaje [LAMS. 1-4].

Barcelona es una ciudad planificada, aprehensible, en muchos aspectos, jerarquizada; poco poseida por el orden oculto e indescifrable que determina a otras ciudades; por esto, para ser hechizada por ella, hay que recurrir a su historia, a sus matices y sus fósiles; a sus muchas transformaciones [LAM. 5].

La Diagonal y sus preguntas sin respuesta, me han conducido a lo largo de la historia de la ciudad. No de sus habitantes, sino de sus tierras y piedras, de sus límites y carencias. El viaje se ha hecho al azar, respondiendo sistemáticamente a muchas de las incógnitas y utilizando el proyecto Cerdà como hilo conductor.

No basaré mi trabajo en conocer los aspectos del pensamiento con los que no he mantenido habitualmente contacto, sino de aquello que siempre me ha acompañado: las decisiones que hay detrás de los dibujos, la resolución de los problemas que se plantean en ellos, la luz y nuestro espacio, serán el objeto de mi trabajo.

Cada detective tiene su estilo: la insistencia en la psicología de Poirot queda contrastado con el riguroso saber científico de Holmes o con la minuciosidad de Maigret. Todos ellos europeos sin tener nada que ver con los américanos, que solo con

5.

su lenguaje ya ofrecen una característica distinta: Hammet y sus compinches son mal hablados y peor vividos, entre Bourbon y ansiedades, egocentrismo decadente. Solo la unión de todos estos conocimientos y experiencias llevaría al investigador perfecto, todos carecen de algo y evidencian obsesiones, pero no por esto dejan de ser necesarios.

No he elegido un proyecto urbanístico para estudiar; he elegido un proyecto. Las fronteras de este trabajo están en mis propias limitaciones. En aquello a lo que me he aficionado durante mis años de universidad, de profesora y de trabajo como arquitecta. En una forma particular de meditar sobre los hechos.

1. PRIMEROS INSTANTES DEL SER DE UN PROYECTO

1.0. LA APREHENSION DE LA MIRADA

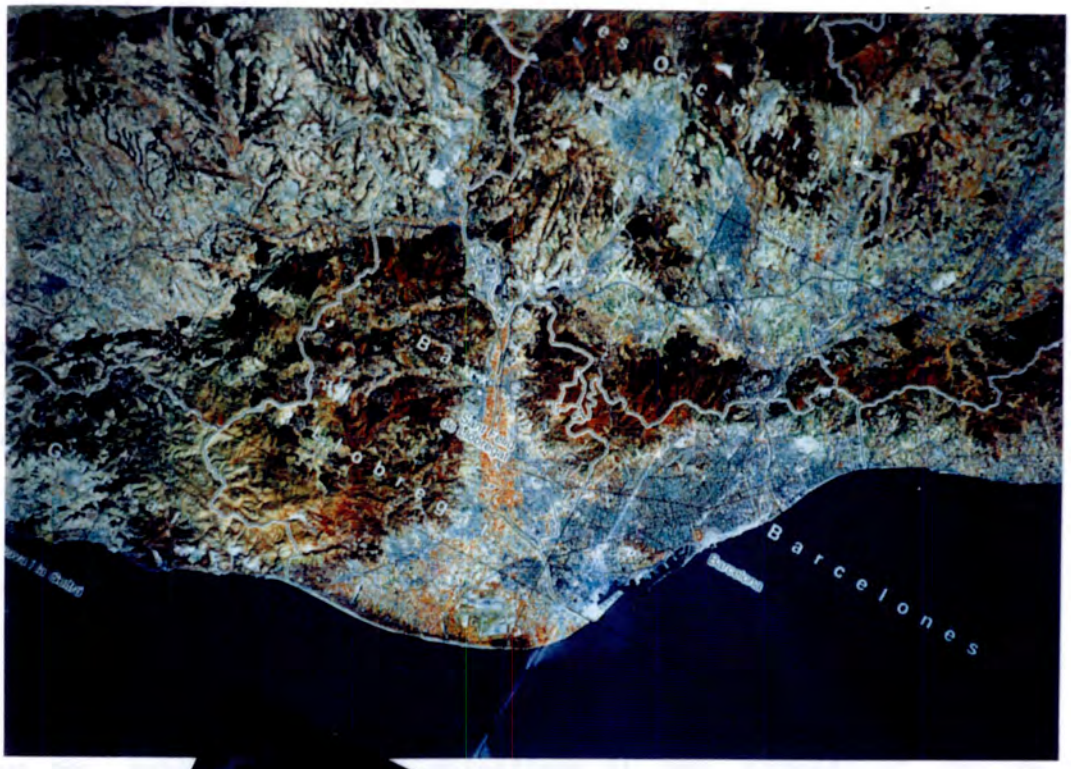
Cuando era una niña explicaban siempre un relato en casa. Se hablaba del jardín de las mimosas a la que mi madre había llevado a mi padre en su viaje de novios. Ella describía aquellos enormes árboles, recuerdo de su infancia y su dorada sombra, como de flores que casi tocaban al cielo. Los ojos de mi adulto progenitor, señor gigante desde mi pequeña perspectiva, contemplaron atónitos unos arbustos en el jardincillo de una granja.

Las proporciones de la ciudad son similares, esta crece con sus habitantes, con la ampliación de sus fronteras, con su comercio y sus rutas. Empequeñeciendo sus motañas y relativizando el tamaño de sus rios, convirtiendo sus torrentes y rieras en pequeñas molestias a solventar. La andadura no es breve, aunque también la observamos en relación a los tiempos sumados.

Los mecanismos son mucho más complejos: la vista abarca mucho menos de lo que la ciudad es y representa. No se puede, por lo tanto, prescindir de otros sistemas para aprehenderla.

Si entendemos el dibujo como algo que puede no solo representar la realidad, sino deformarla o alterarla. Veremos que pasa mucho tiempo de preparación para que el Ensanche, tal como lo entiende Cerdà, sea concebible. No solo posible o necesario.

Busquemos en lo intangible, los orígenes de este maravilloso plano de Cerdà de 1855. Los orígenes de lo más completo, de lo más sintético que se había hecho hasta entonces con la ciudad: en su contra, a su favor, en su representación.



7.

6

Cuantos menos datos tenemos de la ciudad más fácil es pensarla en toda su amplitud, sencillamente porque aún no existe y esto la convierte en inacabable. No hay puntos hacia los que desviar la atención. Las pequeñas alteraciones, consideradas en solitario, casi siempre pueden impedirnos una visión completa de las cosas.

A lo largo de la historia los distintos elementos van desapareciendo, se hacen pequeños, son superados o ignorados en los dibujos de los hombres y en la realidad.

Voy a intentar, aunque sea imposible, trasladarme al llano deshabitado. Quiero, durante unos momentos, ser el primer viajero a la vez que el último. Entendiendo el lugar por aquello que es prioritario.

Para esto, mis referencias han de ser diferentes. No estoy colocada en el universo a través de meridianos o paralelos, de metros, palmos o cuerdas; reconoceré los mojones, aquellos puntos fijos que me servirán para situar lo móvil, para apropiarme de nuevo de mi entorno. Utilizaré las manos y mi estatura como unidad de medida, para poder sentir la grandeza de lo que me rodea.

Antes de que la población exista ya está todo, pero de momento solo me voy a detener en las sombras del relieve. Con ellas podemos seguir el camino del interior, paralelo a la costa, hacia la estrella Polar. Nos separa del mar una cordillera molesta; de pronto las montañas se abren dos veces (1), ofreciendo dos entradas (2): [LAMS. 6-7].

---

1. Ningún proyecto para la ciudad puede abandonar el tema de las puertas de la montaña.

2. "BCN es situada en l'únic eixamplament notable de l'estreta andana litoral que s'allargassa des del delta de la Tordera fins el Massis del Garraf. (...)Besos i Llobregat (...) posen a l'abast de la via romana que seguia la vella ruta de les Gal.lies i també de les terres Llevantines".
AAVV Sobrequés i Callicó, Jaume. **Història de Barcelona**, Vol 1, La


8.
9.

Una de estas puertas es suave y amable. La otra, más breve y huraña. Ambas son el umbral propicio a un circo verde de pendiente suavísima, proscenio marino y candilejas celestes.

Un hito absorbe nuestra mirada: es un gran morro junto al romper de las olas [LAM. 8].

Por estos accesos circulan también, además de nosotros, dos rios de caudal variable. Pero que indiferentes, siguen su recorrido hacia el mar, definiendo en su desembocadura grandes zonas arenosas, depósitos de sedimentos cambiantes, muy poco atractivas para instalarse por su aspecto turbulento. Nosotros giraremos un poco en diagonal, separándonos de estas aguas molestas, para penetrar en el llano [LAM. 9].

Solo ahora nos fijamos en detalle en la tierra que nos rodea ([3]).

La línea de cumbrera nos cobija y define los límites del espacio situándolos bastante más allá de la zona de acogida.

Saludan a las montañas algunos montículos que, a veces, gárrulos se prestan a engañar a la vista dando una imagen equívoca del linde. Se convierten en gigantes a pesar de ser solo minúsculos sabios que, conscientes de su impotente tamaño, son capaces de colocarse estrategicamente para ostentar, durante un determinado período de tiempo, el grado de jefes de una familia de falsas visuales. Todos ellos sometidos al gobierno lejano de la gran mole marina, capitana indiscutible de esta mágica manada.

---

3. **"Ambdos entrades a la plana barcelonina son conegudes com el Coll de Finestrelles"**. Sanz Parera, Miquel, **El Plà de Barcelona (Constitució i característiques físiques)**, ("Els llibres de la frontera"), Sant Cugat del Vallès (Barcelona), Amelia Romero editora, 1ª ed. Nov, 1988.

Los rios, al fondo, no nos ofrecen una barrera visual, casi no se apercibirían si no fuera por el terreno que les acompaña. Además uno de ellos, el de la derecha mirando hacia el mar, queda escondido tras la roca enorme. A pesar de esto son crueles e inesperados con aquellos que los menosprecian atravesándolos sin precaución.

Hacia donde el sol despunta las montañas visitan el mar dificultándonos el paso. En el lado opuesto se produce una situación similar aunque no tan evidente; por la lejanía y por estar, como ya he explicado, la vista interrumpida por la gran peña.

Parece como si la escarpada costa hiciera una pausa para obsequiar con el mar a un trozo de tierra ya de por sí rica en dominios, aunque no en holgura, una calma serena pero seductora y admirada [LAMS. 10-11].

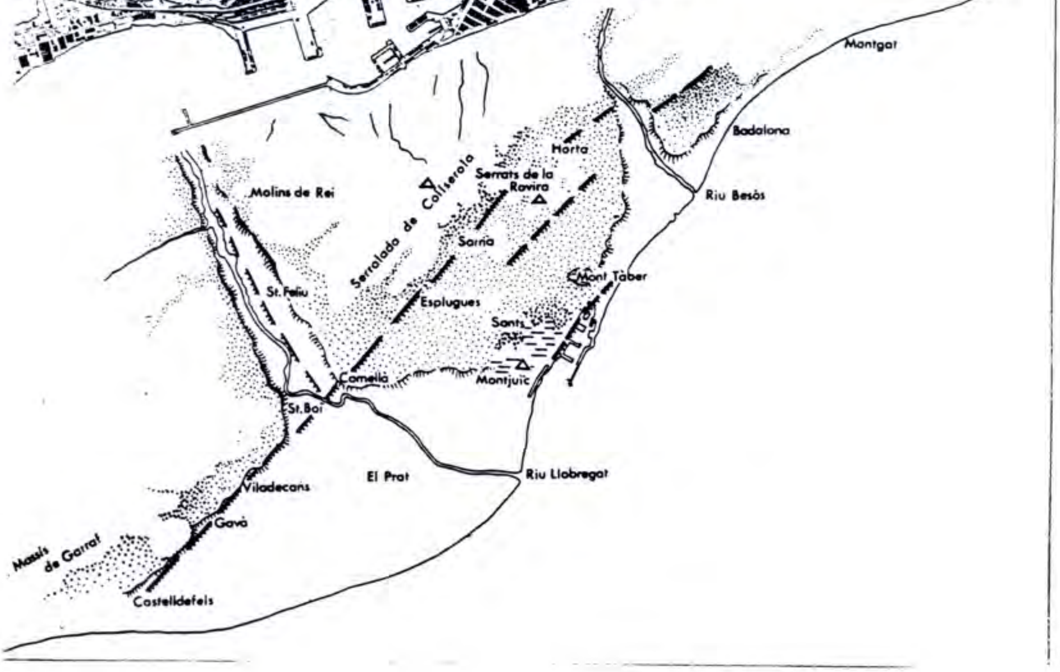
El suave declive hacia el agua se ve detenido de vez en cuando por pequeñas terrazas (4) y por una línea continua, solo visible y valiosa para nosotros, los que gracias al trabajo de muchos hemos podido atisbar bajo los suelos. Volvamos, para conocer esta y otras cosas, a limitarnos a ser los últimos viajeros.

---

4. "El plà extès entre el muntanyam capçaler i els turons de vora mar té un descens suau interromput lleument per un graó d'una vintena de metres, el qual el poblament urbà no ha pogut dissimular del tot. Hom pot observar aquest graonament en el fort declivi dels carrers del Portal de l'Angel i Laietana, Jonqueres, en llurs sortides de les places actuals de Catalunya i Urquinaona, respectivament. A les afores de la ciutat antiga fou aprofitat per establiri poblacions i rutes".
AAVV, Vila, Paua, Casassas, Lluis, Barcelona i la seva rodalia al llarg del temps, Barcelona, Editorial Asedos, 1974.


T. de Torre Marina
T. Font del General
R. de Santa Caterina
T. Eres
R. de Sant Joan
R. de Rabassa
T. de Pomaret
R. de Magòria
R. de Bargalló
R. de Sant Miquel
R. de Collserola
R. de Vallcarca
T. Duran
Sota Agudells
R. Blanc
T. del Pujalet
PLATAFORMA PLEISTOCENA

12.


Montgat
Badalona
Riu Besòs
Horta
Serrats de la Rovira
Serralada de Collserola
Molins de Rei
Sarrià
Mont Tàber
St. Feliu
Esplugues
Sants
Cornellà
Montjuïc
St. Boi
El Prat
Riu Llobregat
Viladecans
Gavà
Massís de Garraf
Castelldefels

13.

La fachada inclinada de Leonardo

El cambio de escala nos va a colocar mucho más allá de los primeros bosquejos de la ciudad y vamos a necesitar dibujos de después del S. XVII para adentrarnos en la descripción de la hidrografía particular del llano. Pero como la dificultad más grande al hablar de las rieras consiste en poderse desprender de su influencia directa en los trazados de la ciudad, en los nombres de las calles y su existencia. Prefiero de momento no entrar en la observación de estos dibujos y hacer la trayectoria inversa, considerando los datos como algo bastante firme y utilizando los planos de siglos pasados para después, como perfectos umbrales para los dibujos de Cerdà [LAM. 12-13].

Podía optar por dos caminos: presentarlas por sus nombres, lo cual más o menos nos podría orientar sobre su emplazamiento, o intentar describirlas sin llamarlas, buscando lo que no es evidente, aunque sea importante y algunas veces trascendental.

Elegida la segunda opción, y acotando el terreno al espacio entre los dos rios, a medida que me esfuerzo en hablar de ellas me doy más cuenta de que cualquier alusión se ve falta de recursos, al renunciar al futuro de estas aguas invisibles y que lo único que puedo hacer es explicar aquello que solo gracias a esta abstracción puede ser descubierto.

Pero sé una cosa: una riera se dibuja en tres partes y puede dejar entrever con esto muchas cosas ([5]).

---

5. A. Zona alta, no la he observado detenidamente.
   B. Zona media, mantenida por la historia.
   C. Zona baja, concentro la atención

14.

15.

16.

De entrada podríamos dividirlas en cuatro grupos no demasiado heterodoxos:

El primero va hacia el otro lado de Montjuïc con lo que hasta que la ciudad no crezca no interferirá en ella. Desordenadas y poco jerárquicas al principio, apartándose de la sombra de la montaña después, como si intuyeran su presencia. Se van uniendo todas para formar una grande y explican, con su desembocadura, la extensión del Delta del LLobregat hasta el pie de la montaña y las extensísimas aguas pantanosas de la izquierda de esta roca. Ciénaga que a lo largo del tiempo van provocando el movimiento de la línea de la costa en esta zona. Muchos proyectos desviarán su atención en este punto, pero prefiero hablar de ellos más adelante [LAM. 15].

Otras son las que se decantan ligeramente hacia el Besós y que se cruzan en su trayectoria con el Rec Comtal, obra humana tan ligada a la naturaleza, que corre en línea paralela a la plataforma pleistocena y que después también implicará a varias de las intervenciones de la ciudad moderna. Algunas de estas corrientes se dirigen después hacia el rio Besós y su Delta, mientras que las otras conformarán toda la llanura de regadio de la izquierda del Besós [LAM. 14].

Por último nos encontramos con las seis centrales, todas ellas ilustrativas del casco antiguo actual y de parte del Ensanche. Son las que se colocan perpendiculares al mar y paralelas entre ellas [LAM. 16].

Por su desembocadura se separan tres a tres y explican el más antiguo contacto de Barcelona con el mar. Unas acababan en el estanque del Cagalell hasta bien entrada la Edad Media. De estas, la más próxima a Montjuïc, sería desviada más adelante hacia el otro lado de la montaña.

Pero la que más me ha interesado, porque me aclaraba en algo lo indescifrable, es una de las del centro. Si nos fijamos en las tres que podríamos llamar del Monts Taber, la del medio se retrasa, y explica un pequeño golfo en la línea costera que conecta el legendario montículo con el mar. En este adentramiento quedan resumidos muchos años de historia, de avance torpe de la ciudad hacia el mar, de recodo al abrigo del oleaje. Antiguo puerto romano y de Jaume I. Sin embargo, si rompiendo el encanto mencionara el nombre de la riera y describiera su camino, este punto de atención quedaría minado en su origen por la mayor espectacularidad de la influencia urbanística de la cuenca en sus zonas altas.

Siguiendo con esas tres. La del Oeste nos obligaría a adelantarnos más allá de lo deseado y a adentrarnos en los paseos de nuestros antepasados más próximos, para reconocer su gran valor, ya que es casi el único trazado caprichoso que ha permanecido en nuestras calles del Ensanche, camino de peregrinajes. También podríamos recurrir a una ambigüedad que escribiera unas líneas sobre ella, sin apenas decir nada ([6]).

De la riera derecha no hablaré.

La ciudad, al irse colocando sobre el paisaje, se ve obligada a variar los cursos de agua para salvarlos o protegerse de ellos.

Sus sucesivos desvios nos podrían dar idea de las diversas masas edificadas, las cuales van trazando como agrupadas en períodos históricos de varios siglos los aros de protección de la ciudad, mediante el desvio o canalización de esos

---

6. "Enmig d'aquest feix hidrogràfic, els solcs majors eren els de les rieres dites de Collserola i Vallcarca, les quals vorejaven el Tàber, una per cada banda, aquella, originada en els contraforts del Tibidabon pròpiament dit, s'esmunyia per entre els turons de Monterols i del putget i, pel tram que és avui el carrer de la Riera de Sant Miquel, obria el seu llit, que amb el temps seria camí i prefiguraria marginalment el Passeig de Gràcia." Vila, Pau, ...op. cit. pg.23,24

incomprensibles surcos de arena. Solo conocidos por el vecino que sabe, como si de andar o comer se tratase, el peligro encerrado en las falsas sequedades de los lechos sorrencos.

Apuntes

Resulta imposible encontrar un mapa de Cataluña anterior a 1750 en el que destaque la topografía. Todos ellos utilizan los rios como el elemento que definirá las posiciones de ciudades y aldeas. Líneas que surgen de un punto para engordar después son dibujadas con más o menos precisión y moldeando el espacio lo convierten en algo comprensible, conocido.

No existen graduaciones en la expresión, no hay orden más allá del que marca la propia naturaleza. Las riberas, obedeciendo a una simple norma de conducta, jerarquizan todo el territorio. Las más importantes y caudalosas se pueden distinguir con facilidad, las demás les son tributarias.

En todos los casos, estos surcos del mapa son bastante más gruesos de lo que les correspondería por escala. Además, las siluetas del territorio se representan a veces extrañamente imprecisas y se vuelvan desproporcionadamente minuciosas, aunque frecuentemente inexactas, al llegar a la costa.

Una montaña es un montículo, varias una sucesión. Se explican en muchos casos por la sombra que arrojan, casi siempre equívoca respecto al sol y todas hacia el mismo lado, como si la luz de poniente iluminase permanentemente el paisaje de entonces, sin dejar la más remota posibilidad de conocer el destello abstracto del mediodía. Los años pasan y las representaciones se suceden sin alterar la dirección umbría, continuamente hacia oriente. Se copian unos a otros en esto. De vez en cuando, surge un autor rebelde que decide sumirnos en el simpático sol mañanero, pero sin aportar nada más.


MARE DITERRANEO

17.


MARTS
ME
DITERRA
CATALONIA
NEI PARS

18.

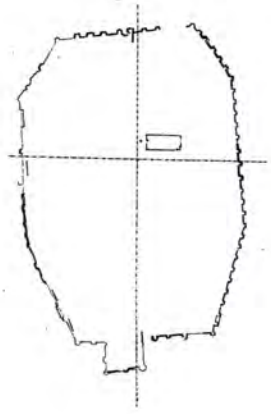

GOLFE
DE
LION
MER

19.

Algún nombre acompaña a los sitios conocidos. Los otros no son más que siluetas en las que se intuye la inclinación de la plumilla. Se tarda años para convertir la repetición en mancha, para permitir entender a primera vista las cordilleras como familias indisolubles (1711 aprox), como barreras en las que los pasos, que son los rios, nacen sin poder romper la sucesión y en las que hará falta encontrar el punto débil para poder traspasarlas. Estos talones de Aquiles no saltan a primera vista y hay que recurrir a los extremos de la saga, allí donde la descendencia se acaba y no impide ser rodeada [LAMS. 17-19].

Todas estas representaciones, sin variación, se dirigen al mismo objetivo: indicar al viajero, comerciante, marino o al militar como puede continuar su andadura. Como, a través de las armas o de la mirada, pueden convertirse a cada instante en conquistadores de lo desconocido. Muchas de nuestras representaciones actuales son parecidas a estas reliquias del pasado: caminos y nombres entre los caminos. Pequeños puntos a destacar entre las aguas de entonces, entre el asfalto de ahora.

Las rutas creadas por los humanos a pesar de su tradición no son siempre practicables, son demasiado dependientes de la climatología y de las fluctuaciones políticas. Se distinguen en muchos casos por su dirección paralela a la costa. Indican sin necesidad de señalarlos vados, barqueros y valles. Todos dispuestos a facilitar el recorrido, penoso pero estricatamente natural, de las sucesivas colonizaciones. Por una de estas calzadas llegarán los primeros habitantes al llano.



20.

21.

Tierra

La primera Barcelona se mueve en unos márgenes amplios. Varía de emplazamiento sin que por ello cambie en lo esencial. Sus vias de comunicación con el mundo son parecidas a las de antes de que para el hombre atravesar las montañas se convirtiera en tan poco.

La probable Barkenos en Montjuïc, con sus discutidos asentamientos y escasos restos, nos permite especular. Pero nos cede como testigos de su estancia poco más que algunas monedas, objetos móviles que implican demasiado poco para nuestras elecciones futuras.

La primera señal y la definitiva es una cruz grabada en el suelo [LAMS. 20-21].

Los ejes romanos, maestros de la síntesis, tenían el poder de apropiarse del terreno mediante la mínima expresión. La elección podía basarse en las condiciones del terreno (secundum naturam) o en los puntos cardinales (secundum coelum) (7).

En Barcino la orientación era lógica. La naturaleza nos ofrecía el mar como punto de relación con lo infinito y su paralela y su perpendicular son el trazo elegido. La fachada del templo de Augusto (8), abierta hacia el camino de la montaña y

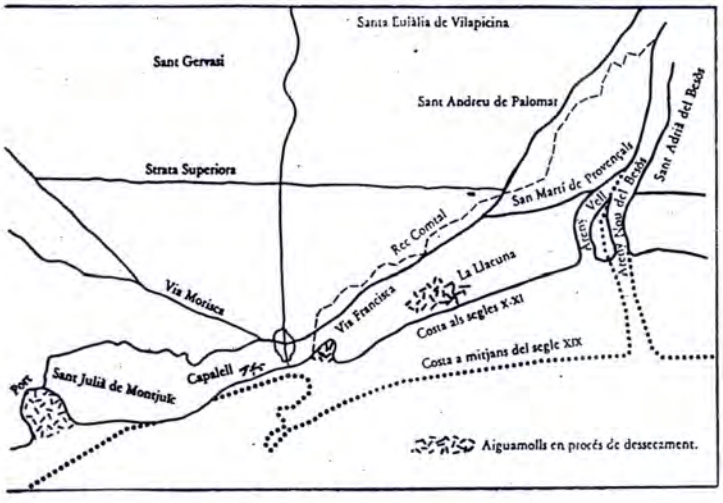
---

7. "Decumanus (decimanus). No me lat dell'are est-ouest che constituiva, insieme al cardo (v.), la via principale dell'acampamento romano, altre che della città di nuova fondazione e dei territori centuriati. L'orientamiento poteva in caso di necessità basarsi sulle condizioni del terreno (secundum naturam) anchi que sui punti cardinali (secundum coelum) i e sono anche documentati casi di divisione agraria ottenuta con i soli, senza cardines (v.centuriazione)". Portoghesi, Dizionario Enciclopedico di architettura e urbanismo, Instituto Editoriale Romano.

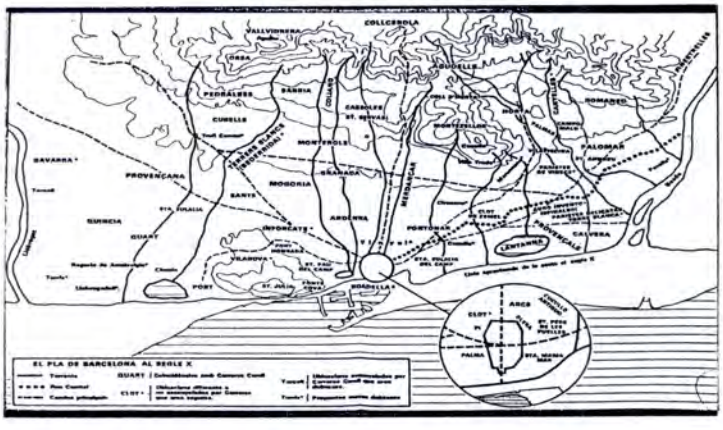
8. Actual C/ Paradis, el lugar más alto del Mont Taber


Aqüeductes romans
Vies romanes
Coll de la Calada
Torrente Hordano
Aqueducte romà del Besòs
Aqueducte romà de Collserola
Port
MAR MEDITERRANIA
la Batlia

22


Santa Eulàlia de Vilapicina
Sant Gervasi
Sant Andreu de Palomar
Sant Adrià del Besòs
Strata Superiora
San Martí de Provençals
Rec Comtal
Rieral Vell
Riera Blanca del Besòs
La Llacuna
Via Morisca
Via Francisca
Costa als segles X-XI
Costa a mitjans del segle XIX
Port
Sant Julià de Montjuic
Capsdell
Aiguamolls en procés de dessecament.

23


COLLSEROLA
VALLVIDRERA
TURÓ
PEDRALBES
BARRIA
CUBELLS
MONTBROU
MOGORIA
SANTS
PROVENÇANA
SAVANA
GURINCIA
GUAXT
INFORCATS
VILANOVA
PORT
MORELLA
ARGENTERIA
PORTONAU
MISERICÒRDIA
CARVERA
PALOMAR
ROMADIC
ARCS
CLOT
PALMA
EL PLA DE BARCELONA AL REIALE X

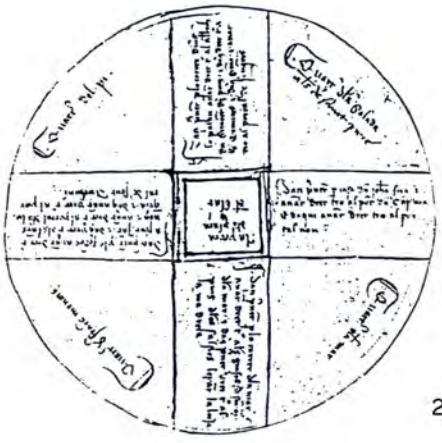
24

perpendicular al mar, nos indica con una arista la posición y dirección del cardo; permitiendo deducir facilmente el otro eje por la intersección. La ligera oscilación del terreno, junto al entrante de agua producido por la desembocadura de una riera, consigue concentrar en un punto y a través de esta expresión todo el universo.

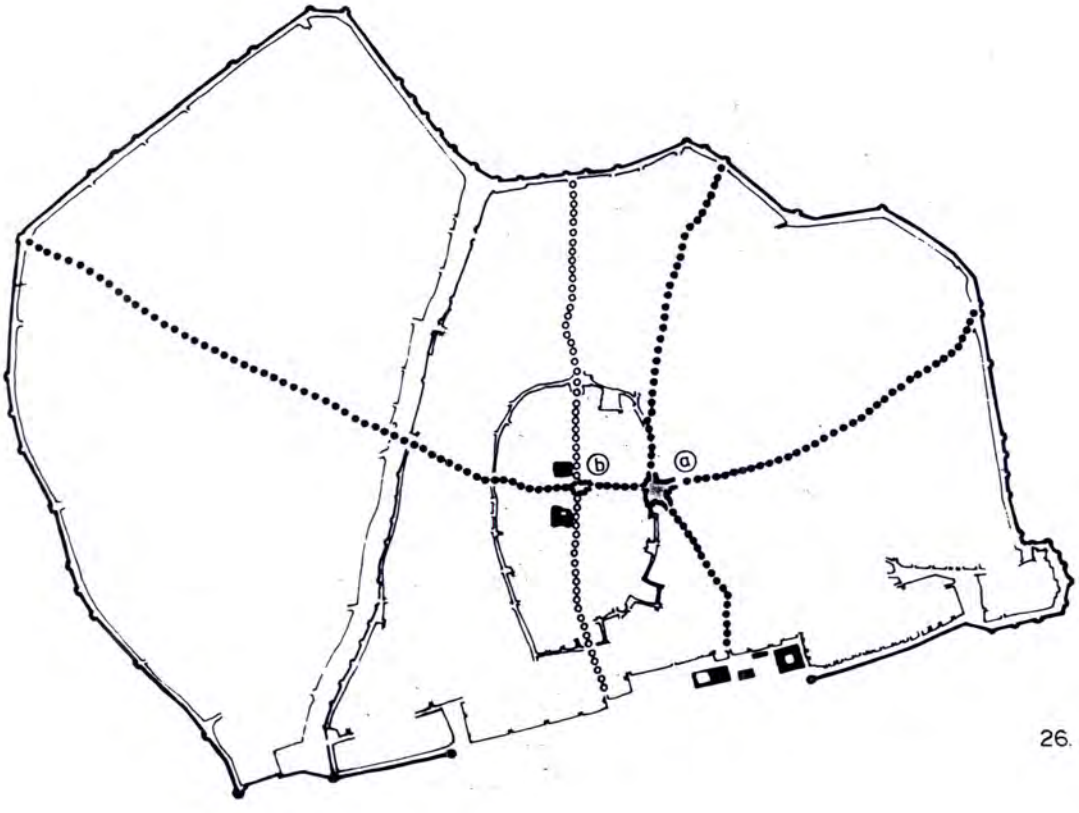
La unión de este centro con las puertas de salida de las sucesivas murallas, puntos a su vez, han ido dejando depositadas las huellas de los caminos hacia el exterior; todavía fáciles de descubrir y rememorar entre las tramas del casco antiguo o de las sucesivas intervenciones en el llano pero convertidos, debido al cambio de los recorridos por el tiempo o los proyectos, en segmentos o salones dentro de una lógica que les es ajena. [LAMS. 22-24].

Estas han sido marcas de la historia que convierten el suelo en nuestro tablero de lectura. Otras, como la piedra redonda de la plaza del Blat (hoy plaza del Angel, aprox s. XIII-XIV), nos recuerdan centros variables (sometidos a mudanzas comerciales o de uso) y decisiones menos inmutables.

El carácter aparentemente más frívolo y efímero de estos lugares, les obligan a decorarse con medallones y alajas que indiquen su condición de preferentes; pues en la textura ciudadana, aunque van dejando vestigios confusos de sucesivas zonas libres de desaliño, algunas ya relegadas a la clandestinidad, no son tan relevantes como la cruz inmutable,



25.



26.

27.

28.

única capaz de organizar más allá de sus dominios aparentes (9) [LAMS. 25-26].

Entre estos rastros grabados, aunque mucho más próxima en el tiempo, hay una piedra plana, rectangular y redondeada en la parte alta que tiene grabadas dos letras separadas por una raya. Esta pieza pequeña, infinitesimal, en relación a los tamaños de que hablamos; nos indica por si misma y según la posición en que sea colocada, un límite, un paso y dos poblaciones [LAM. 27].

¿Podemos deducir a través de ella su colocación y el emplazamiento de las dos poblaciones? (10) [LAM. 28].

Hemos llegado, a través de los antiguos mapas de fuera, a través de los tatuajes terrestres, a los primeros indicios de la construcción de la ciudad y al comienzo de una representación imprescindible. Continuemos viendo mediante el tapiz, el pergamino y el papel, como esta se sigue aprehendiendo. Como se va simplificando la comprensión de este entorno, cada vez más complejo, del que la vista es incapaz de apropiarse.

---

9. "Pedra de forma circular, similar a la roda d'un molí, que estava emplaçada a l'antiga Plaça del Blat, avui Plaça de l'Angel. Aquesta ubicació responia al problema de la fixació del centre de la ciutat al segle XIV.(...) Sobre la pedra hi ha gravats els quarters de la ciutat, (...). Aquests quarters s'anomenaven: del Mar, de Framenors, del Pi, i de la Celada o de Sant Pere."
AAVV, Galera, Montserrat, Roca, Francesc, Tarragó, Salvador, Atlas de Barcelona (segles XVI-XX), Barcelona, Publicacions del col.legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 1982.

10. "(...) Colocada a la carretera de Sants sobre la riera de Magòria, que el 1839, esdevingué limit entre els dos municipis.(...)
AAVV, Galera, Montserrat, Roca, Francesc , Tarragó, Salvador, ...op. cit. pg.12 .

Pliego

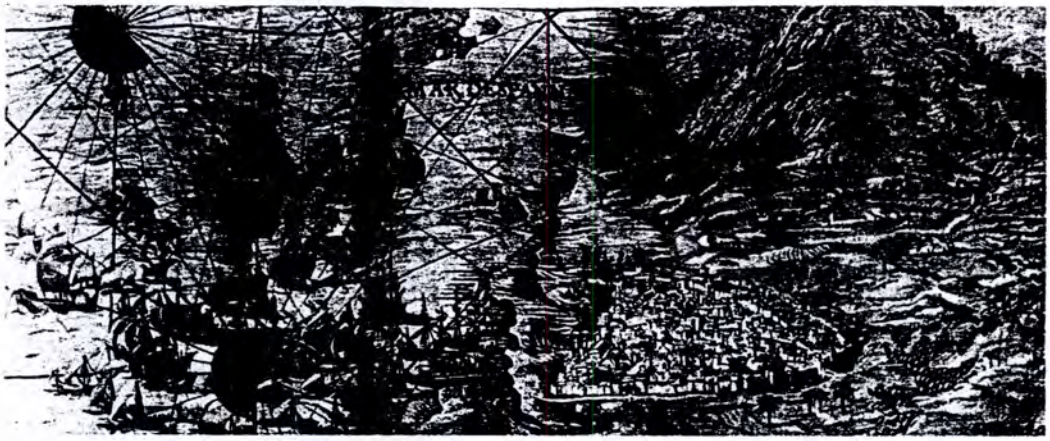
Los primeros dibujos de la ciudad no la proyectan, por lo menos aparentemente. Estos se limitan a explicar algo, a centrar la atención del espectador en un hecho determinado, en un acontecimiento importante o en un momento preciso de la historia. Casi siempre carecen de sentido global y seccionan la ciudad con representaciones fragmentadas [LAM. 29-30].

El tapiz está partido en dos: mar y tierra. Curiosamente las rutas del agua, invisibles para los no conocedores, se insinuan. Mientras que la tierra aparece como una masa informe, con zonas onduladas; pero por la que parece que circular no tiene misterios, incluso en los casos más complejos. Barcelona es una mancha con perímetro. Aunque se distingan las puertas de la muralla y las atarazanas al fondo siendo estas últimas, como ocurrirá durante mucho tiempo, el único elemento de orden facilmente visible entre la caótica edificación interior. La visión aérea está tomada desde algún lugar del cielo, allá por el Norte, aquel desde el cual la línea de la costa se ofrece como una perpendicular a la visión [LAM. 31].

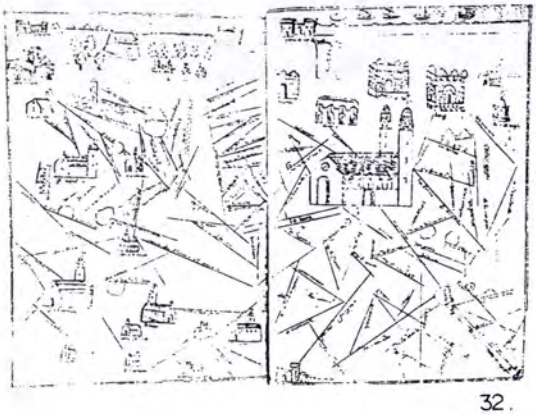
El cielo lejano a través de las grietas azules, medievales y caóticas se intenta proyectar en planta. No hay orden abstracto, solo claros y lineas confusas. Los edificios son los importantes lugares de referencia, las vias principales abren más espacio: una linea doble. Las plazas que son los claros se dibujan como una nube [LAMS. 32-32bis].

29.

30.



31.



32.

32 bis.

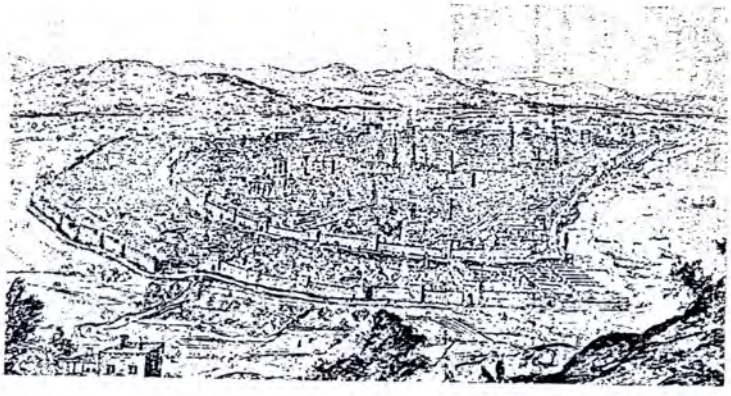
La montaña cercana se convierte a partir de un cierto momento en el lugar más alto desde el que apropiarse graficamente de la ciudad; pero esta facilidad tiene su contrapartida: el punto de visión implica una forma de entender el entorno.

Desde Montjuïc, Barcelona es una ciudad concéntrica, pero sin centro, en la que se pierden las referencias lejanas, donde toda la edificación se disimula bajo un barniz diagonal, sobre todo a medida que nos apartamos del mar.

La primera de estas perspectivas es muy exacta y de un autor flamenco: A. van Wyngaerde [LAM. 33]. Este es seguido por muchos otros -durante casi 300 años- que conscientes o no de su calidad de segundones y más o menos habilidosos van mostrando, algunas veces más que la realidad, los cambios de estilos, modas y tendencias [LAMS. 34-36].

Esta ventana unidireccional, que se situa a sí misma como marco, dibujando un primer término variable; nos convierte en incapaces de abstraer los componentes del paisaje. Ya que, la que durante tanto tiempo se entiende como " Visión de Barcelona desde tierra", solo hace que empequeñecerla dificultando su comprensión. Después sabremos que Montjuïc no es más que un límite aparente, condenado a ser rodeado y dismunuido por la gran urbe.

Esta visión quedaría invertida más adelante y se trasladaría al Tibidabo posibilitando una perspectiva mayor del llano respecto al casco antiguo, aunque también bastante confusa. Sin embargo, algunos de los proyectos de envergadura para la ciudad están tomados desde este sitio [LAM. 37].



33.

34.


IN FOEDERA QVÆDAM NOSTRORVM TEMPORVM.
BARCELONA IN HISPANIA

35.


BARCELONA.

36.

37.

Tras una serie de esmeradísimos apuntes del mismo A. van Wyngaerde, nos encontramos con una obra maestra: su visión de la ciudad desde el mar, que convierte la perspectiva de les Hortes de Sant Bertran en condición necesaria, pero no suficiente.

Siempre resultan inconvenientes los trabajos que adelantándose a sus seguidores nos destrozan el cómodo orden cronológico. Puestos a elegir, preferiría hablar de este grabado a color por su capacidad de anunciar los dibujos de 1640 -77 años después-, que con motivo de las guerras de entonces empiezan a explicar los alrededores de la ciudad tal como es, conocimiento indispensable para que esta pueda ser dominada.

De momento observemos la gran masa ciudadana, protagonista del dibujo, organizada por sus torres, murallas y atarazanas; pero en la que aparecen sombreadas de vez en cuando unas líneas que van de mar a montaña y paralelas a la costa. Por primera vez, sin emplear trucos más allá de la representación del paisaje, se nos explica que a la ciudad le corresponde, por derecho natural, un territorio. Los límites llegan muy lejos y el llano está, aunque disminuido en su tamaño, muy bien esquematizado. Hay una franja oscura al fondo, que va desde el Garraf hasta más allá del Macizo de Montcada por el que se nos invita a circular, saludando a nuestro paso a las puertas del llano. Montjuïc solo constituye lo que es: una interrupción de la vista, más capaz de agrandar el entorno que de minimizarlo.

La panorámica obliga a imaginar al autor agarrado al oscilante palo mayor de un velero gigante intentando mantener el equilibrio, manejando al mismo tiempo, con extraordinaria habilidad infinitos útiles de dibujo; mientras impide que papeles, carbones y demás bártulos se precipiten en caida libre hacia el mar, seguidos por el sorprendente personaje.

38.

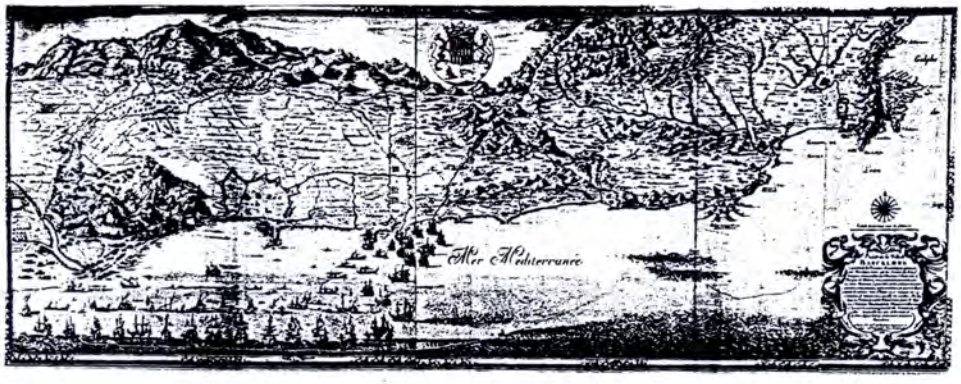
La ciudad, a partir de que el dibujante flamenco toma la decisión de representarla desde el mar, está destinada a ser comprendida desde este punto de vista, según la naturaleza (secundum naturam) y no desde el cielo (secundum coelum), repitiendo por segunda vez la orientación romana. Los planos de nuestros días también nos explicarán de esta forma Barcelona, con la trama girada respecto al sol y los límites de los dibujos también, excepto algunas veces, cuando la escala no es global [LAM. 38].

La guerra provoca modificaciones brutales en la historia, consecuencias inesperadas y que dificilmente pueden ser asumidos a la misma velocidad que se producen. Para mi ha sido importante descubrir su relación con los grandes cambios en la elaboración de mapas, instrumentos imprescindibles para la toma y dominio de las ciudades, y ampliación de fronteras.

Estas herramientas de los conquistadores intentan condensar el máximo de información posible para salvar las barreras de la ciudad.

El interior del casco, tras el último obstáculo molesto: las murallas, figura como una ausencia oscura la mayoría de las veces, adquiriendo de esta forma su verdadera dimensión en el llano. En el primer mapa de Cerdà esto sucederá también, para ser después modificado. Barcelona está empezando a adquirir su verdadera dimensión.

La representación va girando de la perspectiva caballera a la aérea intentando la definitiva representación en planta. La transformación de las montañas en curvas de nivel, permitiendo definitivamente el abandono de sus sombras y de su proyectación en

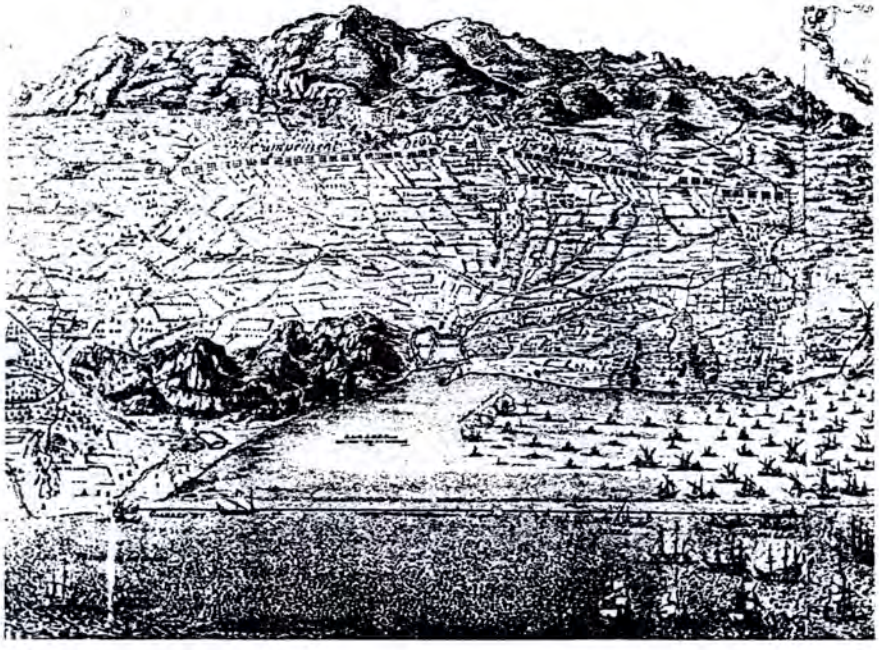


39.

altura, no se produce hasta muchísimo más tarde: primero la topografía está explicada por manchas, después por sus pliegues, hasta que estos se convierten en infinitesimales , pero siempre sigue atravesada por rios y rieras, que con trazo firme indican los pasos. Las alturas de montañas y colinas no se transforma, como ahora, en una cifra [LAMS. 39-41].

Las rondas producidas por los asedios se suceden según el año, recordándonos situaciones futuras. Las parábolas trazadas por los proyectiles explican la relación invisible entre Montjuïc y el mar o entre la ciudad y los barcos. La estrategia naval forma un arrecife que incomunica el puerto, tapada la boca de la ciudad solo cabe esperar su asfixia, su claudicación y sometimiento.

En muchos de estos mapas, porque tratan de explicar el llano, están ya nuestras futuras grandes vias reconocidas, y algunas que por tozudez propia o falta de previsión de algún proyectista se han negado a ser relegadas a la nada y han permanecido como calles rebeldes a la actual trama ciudadana.



41.

40.

1.1. COTAS VELADAS DEL ENSANCHE

Los hechos no son inmediatos, se perfilan en nuestra conciencia sin a veces saberlo nosotros. Tras algunos restos adheridos a nuestras suelas se puede recuperar lo intuido.

A partir de esos primeros dibujos y con el avance de la ciudad tras el enorme periodo de guerras, empieza a haber motivos y material para poder intentar proyectarla puntualmente, aunque sería totalmente falso afirmar que esta intervención humana en el entorno no había existido y que no se había tenido capacidad de decisión.

Las intervenciones del XVIII, y primera mitad del XIX, aquellas que en muchos casos se han considerado como el inicio de nuestro urbanismo municipal, son las que más nos alejan del tamaño real de la ciudad. A medida que la ciudad crece y se empequeñece en nuestros papeles, permitiéndonos trabajar con ella, el dibujo nos invita a engaño.

Las consecuencias de la guerra van más allá de las primeras decisiones políticas: supresión del Consell de Cent y destrucción casi total del barrio de la Ribera. El poder de los gremios disminuye y facilita la instalación de las manufacturas algodoneras, el espacio intramuros se va masificando y la población aumenta; la antigua estructura doméstica se altera. Además de los monasterios aparecen otras grandes manchas en el entorno urbano: las fábricas, junto a ellas se cierne la sombra de las casernas militares. Todos son volúmenes poderosos, aunque algunos más desagradables que otros, que pelean en una batalla de

gallos cercada y conforman una extraña hoguera de vanidades presta a arder a la mínima provocación.

El entorno no se puede variar impunemente como parece que se ha pretendido hacer durante el periodo de posguerra. Cuando, a partir de 1767, se empieza a tomar medidas -por supuesto tímidamente políticas y no lo suficientemente drásticas- para dotar a la ciudad de las infraestructuras necesarias y de zonas en las que respirar, ya es demasiado tarde: las comunicaciones, el agua, el alumbrado y el saneamiento no se consiguen en dos dias y el espacio ya no es adquirible sin un gran coste social y político. La amarga influencia de este siglo negro irá mucho más allá de su final hasta para los más optimistas, dejando detrás humo, peste y miseria.

Proyectos de alineaciones, normas de regularización, limitación de alturas, controles de profundidad y demás ordenanzas se suceden y conviven con obras de mayor envergadura, como un intento fallido de planificar la urbanización del Raval, la apertura de ciertas calles o el derribo de la muralla de la Rambla. Todas estas obras e iniciativas trabajan a pequeña y mediana escala -considerando el tamaño como una función variable según la proporción-, pero sin plantear soluciones globales. Ampliaciones como la Barceloneta o los distintos proyectos para el Pla de Palau están limitados por la propia costa, una forma barata y poco llamativa de seguir restringiendo el avance de la ciudad. Entre tanto, sigue faltando el agua y un buen puerto, aunque los intentos de solucionar estos gravísimos problemas se sucedan con más o menos éxito.

Las desamortizaciones reciben, bajo el prisma de la falta de espacio, una explicación cruel: por alguna parte se tenía que conseguir espacio público; los monasterios, con poder decreciente, pierden la batalla de los grandes volúmenes, restan

todavía las fábricas y las casernas. Es un viejo truco: cambiar aparentemente algo para que no cambie nada.

La vista estrechada no volverá a ampliarse otra vez, excepto en ocasiones muy puntuales. De entre los escombros, este capítulo quiere recuperar algunas muestras inconscientes, que aunque no son imprescindibles, y apenas perceptibles, pueden darnos las medidas de algunas de las decisiones de ese proyecto de ensanche que ya era necesario en el subconsciente ciudadano.


St. Feliu de Ll.
Coloma
Cervelló
St. Just Desvern
St. Joan
Despí
Esplugues
de Ll.
St. Boi de Ll.
Cornellà
de Ll.
l'Hospitalet de Ll.
el Prat de Ll.
Sta. Coloma
de Gramenet
St. Adrià
de Besòs

Ronda

De los proyectos que he elegido, el primero no lo es y requiere volver sobre nuestros pasos. No podía dejar pasar los dibujos de la guerra sin acabarme de apropiar de ellos. Necesitaba saber con más detalle tres o cuatro cosas: por donde pasaban los sitios, desde donde se nutrían, que área cercaban, y ,si era posible conocer este dato, como se traspasaban los dos grandes rios. Sabía que esto me acabaría de familiarizar con el tamaño del llano, sin estar manipulada por las decisiones de un proyectista concreto.

La ciudad se rodea de un aro visible, tanto por su diseño como por sus consecuencias, que se asemeja bastante a nuestra primera ronda actual. Esta coincidencia explica el límite del llano por su zona de montaña. Hacia el barrio de la Ribera el cinturón se estrecha, pues hay que separarse de la influencia de la zona de Montjuïc, la tangencia a la muralla se resuelve mediante un zig-zag de trincheras, que agrandan el punto de contacto voluntariamente, impidiéndo su concreción [LAMS. 38-39].

Por el otro lado, la montaña encubre su punto débil, cuanto más nos acerquemos a ella, más protegidos quedaremos a su visión excesivamente elevada. El círculo se cerrará por mar, algo francamente inaudito para nuestros ojos, siempre fundidos con la topografía, independizándonos de los obstáculos terrestres, y mostrándonos sin tapujos la capacidad artillera de ambos ejercitos [LAM. 42].

Las distancias son imprecisas. Reproducir el primer dibujo sobre la nueva topografía, calles y plazas de la Barcelona de ahora, hubiera sido casi imposible, si se hubiera querido hacer con absoluta exactitud. Dejo en el plano los vestigios que me han

ayudado repetirlo aunque, probablemente, de haberse hecho al revés; de la Barcelona actual deducir los sitios de la guerra dels segadors, el resultado hubiera podido ser parecido. Es un esbozo abierto, que se podría esmerar más, aunque yo no voy a hacerlo. Para lo que quería decir es suficiente.

43. 44.

Carretera de Sarrià

Hay una calle en Barcelona que desaparece durante un rato para volver a surgir: la carretera de Sarriá aprovecha la muralla para penetrar en la ciudad [LAMS. 43-44].

Los recorridos a trompicones entre tiendas, quejas, gentío, bar Zurich e ideas no sugeridas ni proyectadas para la manzana de la plaza Catalunya, se han transformado. La dirección de la via aparece, se traslada en paralelo hacia arriba y genera la línea recta, la Plaza Letamendi y, girando, penetra en la grieta abierta del antiguo municipio de Sarrià.

El proyecto para la carretera de Sarrià consta de un plano y una escueta memoria, acompañada de pliegos de condiciones, presupuestos y algunos instrumentos burocráticos. Queda definida como una línea recta que ha de unir la carretera del Glacis, en el ángulo del Baluarte de Hostallers, con un punto inconcreto de la carretera antigua de Sarrià (1).

Son decisiones aparentemente sencillas las que hay que tomar: un punto de partida desde la muralla, un recorrido y un punto de llegada. Las condiciones a cumplir; que se pueda realizar en un breve espacio de tiempo y, evidentemente, a bajo coste. Esto implica, entre otras cosas, que las secciones y pendientes del camino estén correctamente estudiadas. La calle tendrá calidad de recorrido, no de paseo. No parece conveniente ni posible, acercar el pueblo de veraneantes a la muchedumbre, mas que mediante la indispensable velocidad.

Cerdà plantea dos soluciones distintas según el contacto con Sarria: una partiendo del extremo de la calle de Sarrià y la

---

1. La memoria y proyecto de la carretera de Sarria se encuentra en la Biblioteca de Catalunya, legado del arquitecto Francesc Renart i Arús. Hay una ponencia muy completa sobre el tema de Joan Xapelli i Pala, en AAVV, El Pla de Barcelona i la seva Història, Edicions de la Magrana, Barcelona, Nov 182.

segunda del camino existente frente a torre Gironella -actual plaza Prat de la Riba-. Se adopta la "menos mala", dado que la primera implicaba muy alto coste. Solución que él mismo tendirá a anular en el proyecto de Ensanche.

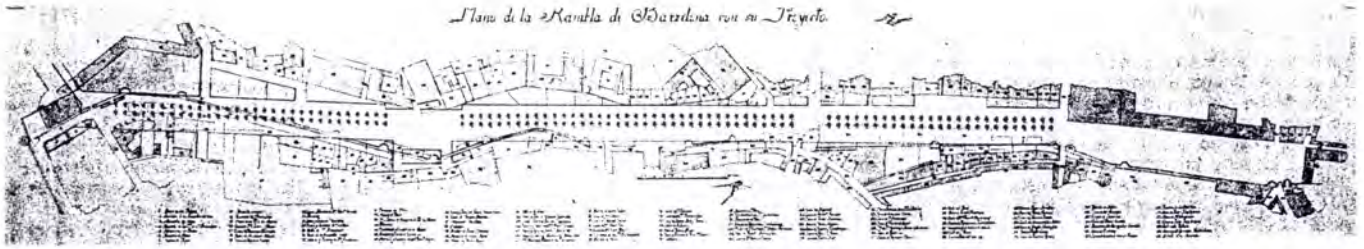
Sin embargo, mediante la tangencia, la paralela a la calle Pelayo se transforma en un segmento perteneciente a una línea recta que exisitió y dirigió, durante un brevísimo periodo de tiempo, berlinas, carros y vianantes.

Barcelona se somete, en el pasado, reducida por el descenso abierto, a la visión del caminante. Arriba, el espectro celeste domina el paisaje en una gradación del azul al amarillo- todavía visible en el equinocio de invierno- reflejando la dirección hacia la ciudad cerrada.

A medida que nos acercamos, avisándonos el suelo con un quiebro apenas perceptible, el muro escorzado se convierte en nuestro silencioso y altivo acompañante, y su sombra fria, umbral de soledades, nos aleja del cielo. La gran muralla permanece durante un buen rato, sin ofrecernos portillos o huecos por los que franquearla. Solo al final, a la vista ya de otros paseos más alegres, abre sus puertas permitiéndonos el paso.

La carretera es producto de la primera característica de los alrededores de Barcelona: el llano, que por su educada pendiente, facilitará la implantación de modelos impolutos, limpios de curvas molestas; una ideología ampliada en el proyecto de Ensanche.

En este dibujo ahorrador de papel, que no respeta la posición del sol ni del mar, se definen tangencias, distancias, radios, puntos y relaciones sobre el plano y se explican los tamaños. Sobre todo, cuando más adelante, sin compasión, decide eliminarse a si mismo antes de haber crecido.



45.


Pla de la Rambla de Barcelona en lo Añy 1772.

46.


Pla de la Rambla de Barcelona en lo Añy 1807.

47.

Sin salida

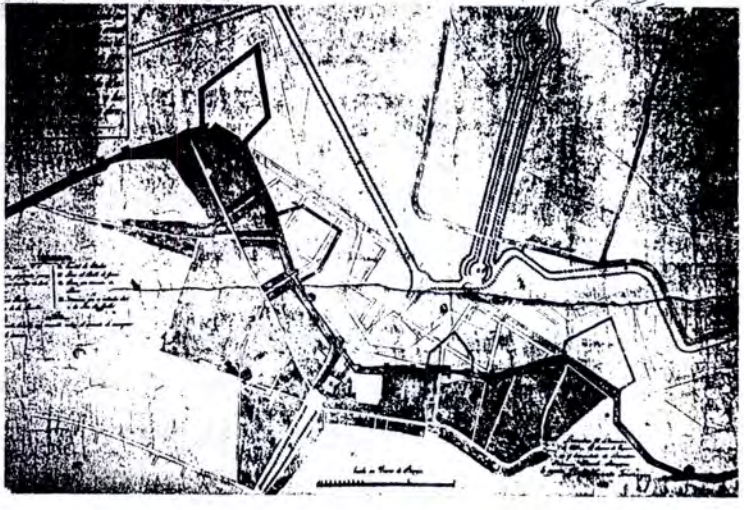
Antes del derribo real de la muralla la ciudad hace esfuerzos para ampliar sus acorazadas fronteras. Igual que con la supresión del muro se conseguía un espacio desproporcionado respecto al grueso del aro, estos incipientes ensanches despertaban en los pensamientos temas que iban mucho más allá de lo dibujado y concreto.

Circular por los antiguos planos de 1772 y 1807 produce una visión de las Ramblas francamente espléndida. Primero cerrado por ambos lados, ignorante, a no ser por la pendiente, el aroma y el sol, de la posición de la ciudad en el universo. Este estrecho canal urbano conforma una plaza alargada; una rendija de cielo más generosa que las demás, a los extremos de la cual se sabe que están los espacios abiertos. Al Noroeste: la tierra, hacia abajo: el mar. Ambos, objetos envidiables valorados casi en exceso a través del apretón de casas, toldos y áticos impertinentes. El proyecto de 1772 suprime además las protuberancias edificatorias, castigo infernal de novios de esas alineaciones que, impositoras de una visiblemente ordenada luz cenital y educadas fachadas, no son más que ordenanzas recortadas según la moda de volúmen de aire e iluminación vigente en cada época [LAMS. 45-47].

Una de las decisiones que tendrán más repercusión es la insinuación, en 1838, de la apertura de la Rambla por la parte alta. Esto permite la prolongación de la calle consiguiendo, además de continuar la ciudad por arriba, concentrar por primera vez, en un punto más importante que los demás, el acceso a Barcelona. Se convierte el paseo en el cuello de un embudo, capaz de absorber a los incansables circuladores humanos.

48.

49.



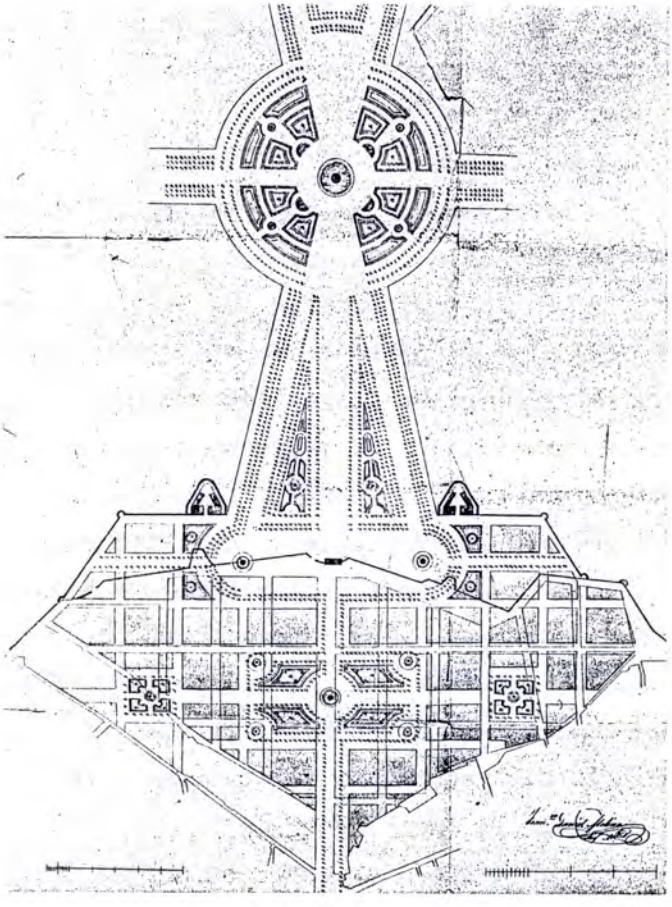
50.

De las distintas propuestas de ensanches reducidos planteados hacia el Noroeste -15 Febrero 1838 por la "junta de utilidad y ornato", y las versiones municipal y militar de 1844, la que nos lleva más allá de las murallas es la primera. Este plano a color de Josep Massanés presenta un dibujo de la situación apurada y sintética. En él, se observan el paseo de Gracia, los baluartes de Tallers y Junqueras y la carretera del glacis con su arbolado, además de la parte que corresponde al interior del casco casco. Suficiente y necesario para sugerir la dirección que tomará la nueva ciudad [LAMS. 48-50].

Independientemente de los tamaños de esas manzanas compactas y las anchuras de calles -siempre discutibles por su excesiva densidad-, se da una solución a la discordancia entre el paseo de Gracia y la prolongación de las Ramblas, mediante una rotonda existente y una plaza receptora que se colocan tangentes. Posiblemente, la pretensión de los dos espacios limítrofes es más el producto de superponer el proyecto al plano de situación, que voluntad del autor, pero los hechos, presentados como definitivos, son muchas más veces lo que sugieren que lo que son.

Este desplazamiento entre Rambla y Paseo de Gracia, que se concretará con los años, será uno de los puntos más interesantes de estudiar en el proyecto de Ensanche. En él se concentrarán muchos de los proyectos posteriores, algunos incluso, como el proyecto de Francesc Daniel Molina de 1853, limitarán, con más o menos éxito, la ampliación de la ciudad a la posición de esta plaza de contacto, origen, en muchos casos, de todas las circulaciones [LAM. 51].

El proyecto de Garriga i Roca en una fecha similar a esta insinua la Gran Via, el Paralelo y Meridiana, pero sin adquirir la trama la dimensión suficiente y provocando otras vias



51.

trascendentales secundarias (2).

Hay otras soluciones más políticas o comerciales, pero mucho menos relevantes, si no fuera por su valor testimonial. El proyecto de traslado del jardín botánico desde el Raval al Paseo de Gracia, consigue desplazar, sino a Barcelona, sí a los barceloneses, que con sus pertinaces pasos hollarán el terreno indiferente para mucho tiempo.

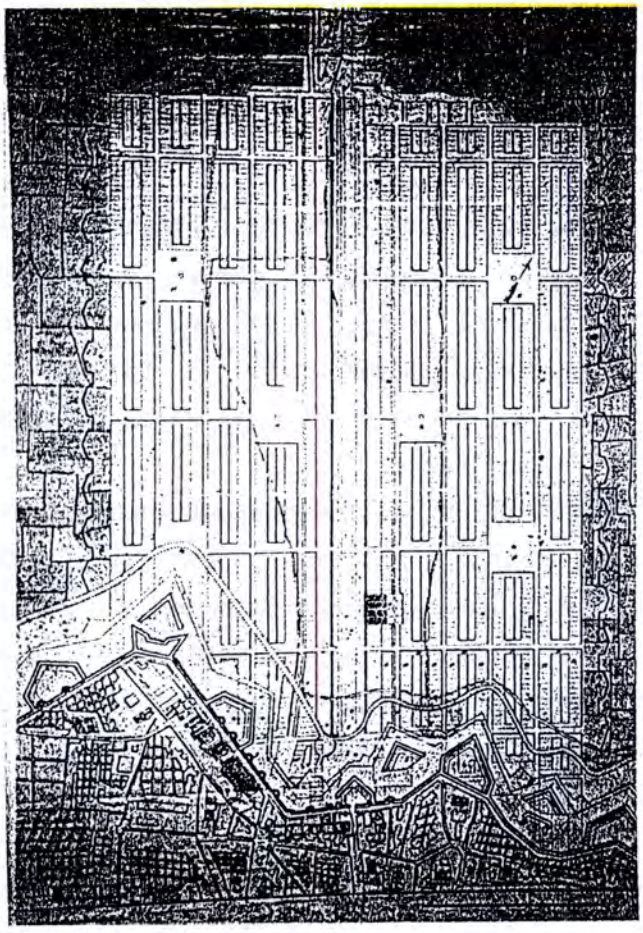
Una propuesta del cuerpo de ingenieros de conformar una nueva muralla hasta Montjuïc consigue hacernos creer momentaneamente que la ciudad puede engordar sin perder sus señas de identidad, como aquel que con el pasar de los años aumenta de peso casi uniformemente, cambiando un poquito la compostura, sin por esto variar en lo más mínimo los rasgos de su carácter. Está todo por hacer [LAM. 52].

El proyecto de Josep Mº Planas, siempre me ha parecido sospechoso. La tipología casi rural ha de ser consciente de la permisividad de la época en materia de alturas (3), sin embargo se rellena el espacio de casitas con su correspondiente huertecillo. La muralla hilo que lo rodea no consiguió engañar ni siquiera a los militares. Poco trascendente por lo demás, pero peligroso por lo que implica de cambio concreto y definido, traslada al actual portal del Angel y a su consiguiente continuación en el paseo de

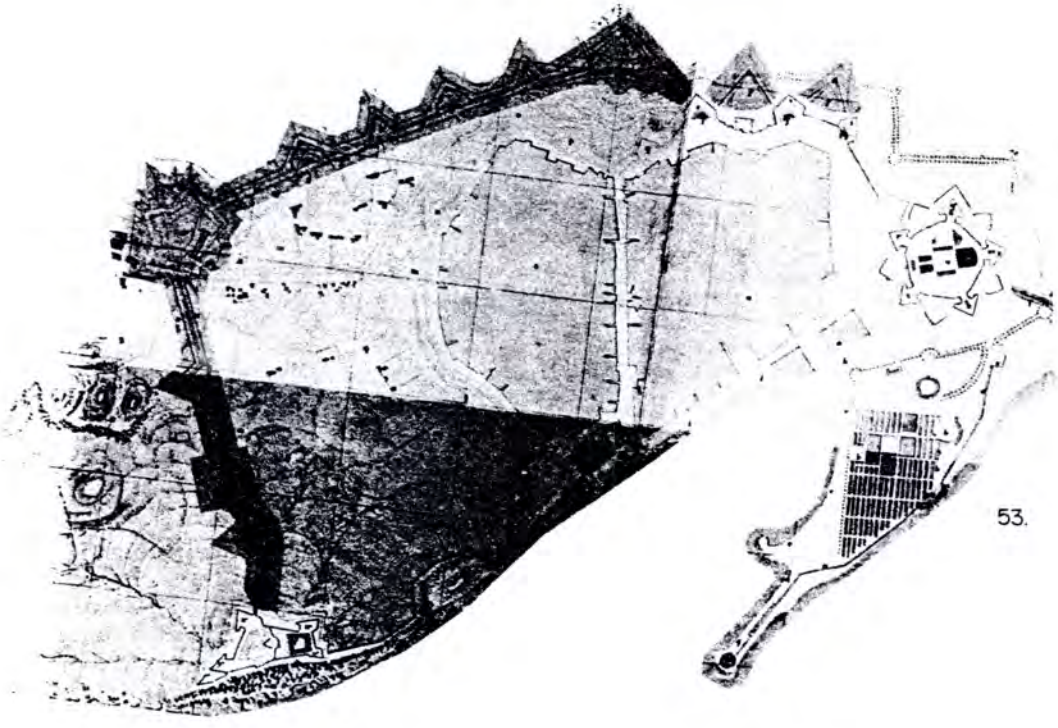
---

2. Proyecto impreso en Sagarra i Trias, Ferran, Ciutat de transició 1848-1868. Al projecte urbà a través dels treballs del arquitecte Miquel Garriga i Roca, Tesis doctoral inédita, Barcelona, Sept, 1990. todos los trabajos para el Ensanche de Miquel Garriga i Roca están extensamente comentados en esta tesis.

3. En el casco antiguo, 1838, 93 pm. en calles de menor anchura-h. 22 pm. inclusive-. Algo más altas si son mayores. En 1856: 90 pms. (17,46 mts.) en las calles de anchura h. 35 pms.-6,79 mts.-, sigo con minimos. AAVV. Corporació Metropolitana de Barcelona, Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona, Mostra dels tons Municipals de Plans i Projectes d'Urbanisme 17540-1930, Barcelona, s.d.



52.



53.

Gràcia el protagonismo del crecimiento urbano. La Rambla, cuyo final se dibuja abierto, se detiene de pronto, supeditándose al gran paseo. Un gran volumen separa una calle de la otra. esta solución también la repetirán más adelante, otras mentes especuladoras, dando al volumen del centro un carácter más importante y atractivo [LAM. 53].

1.2. EL VACIO DE LAS MURALLAS

Los paseos de la mano de mi abuelo se iniciaban en las Ramblas, seguían por el pueblo Español y terminaban en el restaurante bamboleante de la Torre de San Sebastián, ahora convertido en chatarra vertiginosa. Siempre acabábamos repasando en la imaginación como debía ser la Barcelona de mediados del XIX. Él, persona producto de una Renaixença amputada, no podía abandonar una visión histórica bañada en un ligero romanticismo. Sé positivamente que habían temas de los que si habláramos ahora divergeríamos profundamente, pero mi grato saber de niña escuchaba con atención sus opiniones de anciano respetabilísimo.

Me quedaba fascinada frente a las murallas de Avila y los dos añorábamos los siglos de historia destruidos en el derribo de las fortificaciones barcelonesas allá por el 1854; las reivindicaciones populares, las epidemias y el agobio de la ciudad enclaustrada quedaban, para nosotros, ocultas tras la pérdida de la pista de las piedras añejas, desparramadas, según creo, por las distintas casernas militares.

Estaba muy lejos de sospechar que un día podría recuperarlas, no por su presencia, sino por el amplísimo vacio que creaba su falta.

La primera demolición parcial de las murallas, el 27 Junio de 1843, tras la caida de Espartero, inicia un ciclo de poderes intermitentes entre los partidarios del gran espacio y del territorio controlado. A pesar de que esta primera demolición se obliga a reconstruir, se consigue mantener un hueco importante: el Cuartel de los estudios que, derruido, deja de obstruir el extremo

Septentrional de la Rambla ([1]).

Este punto, que protagonizará repetidamente parte de la historia de la ciudad, nos es ya conocido y con su apertura desplaza el centro urbano hacia si, apropiándose del resto de Barcelona.

A partir de ese momento, la masa urbana pasará a depender de esta zona Norte de entonces, incluso hasta nuestros días, no solo por uso, sino también por movimiento. De un plumazo caen bajo el abrazo de este centro nuevo, combinación entre la nada y la ciudad amurallada, los lugares tradicionales. Solo será una cuestión de tiempo que todo el casco antiguo de la ciudad tenga que encaramarse hacia el llano. El ferrocarril y sus terminales colaborarán en parte.

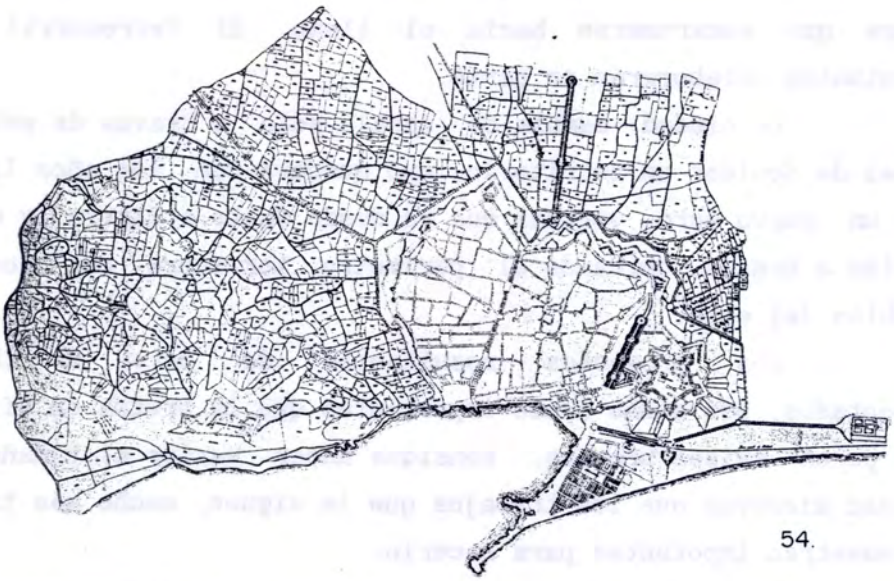
La ciudad cambia de escala solo a través de este topo capaz de dominar un territorio, que quedará con los años limitado por un nuevo muro virtual que va desde Sants a Sarria, y de este último a Gracia, cerrando el perímetro terrestre con los otros pueblos del este.

Los proyectos resultantes de este derribo, ya comentados, son mucho menos importantes que la brecha en sí. Ella, con pocos avisos previos, consigue hacer variar el tamaño de la ciudad mientras que los trabajos que la siguen, mucho más tímidos, se muestran impotentes para hacerlo.

Es fácil mirar hoy estos restos y adivinar su pasado, entonces las colinas eran montañas y las murallas, gigantes de sombra corrosiva, que avanzaba mucho más allá de lo que la vista hubiera deseado.

---

1. En la geografía general de Catalunya de Carreras Candi se comenta que este punto fue reconstruido también: "y al crit de comencem s'inagurà l 'enderrocament de la Ciutadella (1841) y en 1843 lo deles muralles. Reedificat després tot lo que se enderrocà (...)". Aunque la muralla recupere la continuidad en este punto no sucede lo mismo con el cuartel, que era el auténtico tapón de las Ramblas. Constancia de esto es la existencia de esta edificación en el resto de planos a los que yo he tenido acceso: 1847, cuerpo de ingenieros del ejército, 1849, Josep Matas y Manuel Sauri, etc.



54.

Por fín, el 12 de Agosto de 1854 una R.O. autoriza el derribo de ese monstruo de estatura extraordinaria.

Si nos guiáramos por los planos, resultaría difícil concretar el momento exacto en que los muros desaparecen.

La primera estratagema, casi anterior al propio derribo, consiste en dibujar la muralla como un volumen edificado más. Pero esto sucede muy pocas veces y , aunque se ejecutó la orden inmediatamente según sabemos, se tarda un poco en asumir el vacio.

De entre estos mapas, hay un parcelario datado hacia los años sesenta (2) que se fija de forma casi exclusiva en los alrededores de la ciudad, remarcando mucho la carretera del glacis y las distintas salidas existentes. Todas ellas cobran bastante más fuerza que la propia muralla, gracias a que se destaca muchísimo la sucesión de puntos que conforman el arbolado de estas vias. Mediante la repetición de un pequeñísimo elemento negro se perfila estupendamente la línea. Las paredes perimetrales, pese a reconocerse perfectamente, no asumen su papel de envolvente, y se distinguirían muy poco si no fuera por su forma tan característica. Además se utiliza con ellas el mismo color y con el mismo grueso rojo que para el resto de la edificación. Aunque cronológicamente sea posiblemente posterior al plano de Cerdà y distinto por el terreno que elige y la forma de hacerlo, da una idea muy apurada de los alrededores de la ciudad, mostrándonos con precisión los caminos más importantes y el parcelario. [LAM 54]

En estos primeros momentos próximos al derribo de la muralla, se muestra más preocupación en deshacerse de ellas que en ir más allá.

---

2. No encuentro el plano en el Atlas, en Inicis ... está hacia estos años sin concretar la fecha. Me gustaría saberla exactamente si es posible, ya que si esta fuera real se solaparía con dibujos mucho más completos. Aparece la carretera de Sarria construida y las murallas bastante detalladas.

Después, tras los metros cúbicos de piedra y tierras retirados y la franja liberada, se nos plantea la necesidad de fijar la cantidad de terreno libre obtenido.

Si no queremos volver a hablar de barreras burocráticas o políticas, pero sí que nos interesan los límites geográficos, veremos que estos últimos cuestan de concretar. A partir de ese momento, hasta nuestros días, los proyectos se sucederán y cada uno definirá un área más o menos precisa: los pueblos, los rios, las montañas, el mar; el Garraf y el Montgat nos harán pautadamente ampliar la perspectiva. Me adelantaría mucho en el tiempo si fijase para cada proyecto cual es el plano de situación requerido y aquí pretendo ir por partes. Pero si que ha de quedar claro que, a partir de este instante, cualquier plan de gran envergadura, e incluso no tan ewnorme que se plantee para la ciudad de Barcelona, tendrá que pasar irremediablemente por fijar su plano de situación con sus correspondientes límites, dibujos que tendrán que sintetizar necesariamente el entorno de la ciudad y que, por supuesto, serán variables con el tiempo, no pudiéndose ignorar entre ellos, a no ser voluntariamente. La falta de comprensión global del entorno estará, irremisiblemente, condenada al fracaso.

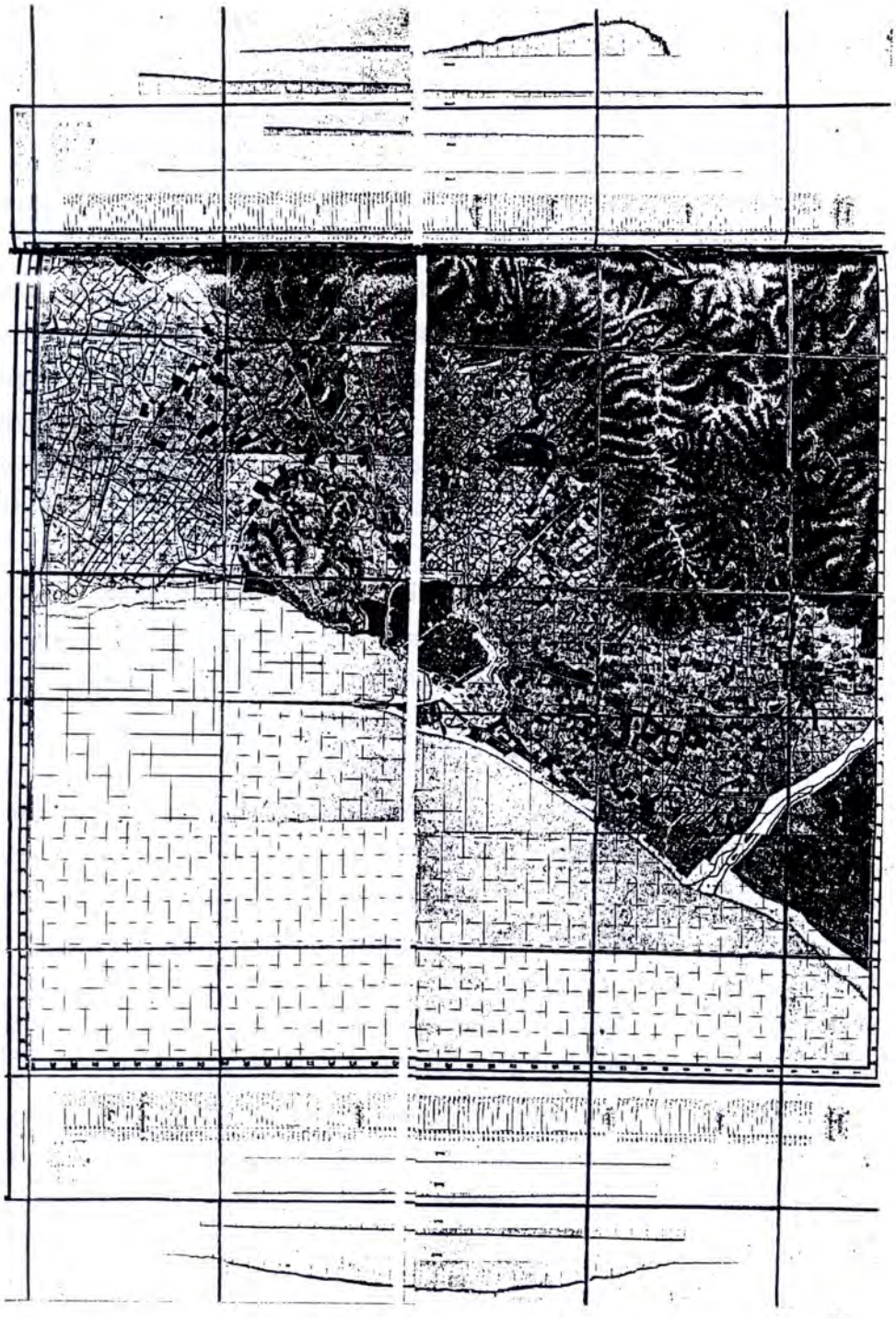
1.3. EL DIBUJO DE CERDA

En la calle Canuda 6, una puerta grande nos franquea el paso hacia el Ateneu de Barcelona. Si, conocedores del terreno, o acompañados por un socio, nos adentramos por las zonas prohibidas a los foráneos, penetraremos en un espacio.

La biblioteca es un lugar de esos que extrañamente, gracias a los cuidados de unos cuantos románticos, han sido capaces de detener el tiempo y de concentrar en sí mismos, el estrépito del silencio. La luz parece haber sido diseccionada en cada uno de sus rayos, que transformados, absorbidos, dirigidos o cambiados de color se convierten en artífices de este discreto milagro humano.

Lo busqué y mostré a los demás. Allí estaba, negro sobre fondo oscuro, exhibiendo orgulloso sus impresionantes mostachos de morsa, sello de calidad de una época, en que los que algo pensaban no necesitaban, ni querían, un reconocimiento a voces.

Se apropiaban de la luminosidad la calva y la cara, en las que se perfilaba un relieve que definía las facciones y las arrugas sin dibujarlas. Más concretos eran unos ojillos achatados por el peso de la frente y posiblemente estirados en sus laterales debido a la tracción de los bigotes. La forma la atraían las manos: una posaba y la otra sujetaba un lapiz discreto, más o menos de madera. Todo el cuerpo se decantaba un poquito hacia el codo y este se apoyaba a su vez sobre otro objeto claro; un plano que, cayendo, mustra unas palabras a medias: ENSANC DE BARC. No es una frase, es una secuencia; hay que haber oido algo de la historia para deducir el resto.



Hay un libro de Agatha Cristie, "Hacia cero", en el que se relatan los acontecimientos necesarios que se suceden antes de un asesinato y ciertas casualidades que hacen que este se resuelva. La historia empieza muy atrás. En un instante del libro se va todavía más allá, a la niñez de uno de los protagonistas. Esto se hace de una forma indiferente, como sin quererlo, sin embargo es el "momento cero".

Cuando sabe Cerdà que va a ser el encargado del proyecto de Ensanche es impreciso. Cualquier afirmación sobre esto adquiere el aspecto de errónea. El 5 de Noviembre de 1849, día en que solicita su retiro del servicio del cuerpo de ingenieros es, por supuesto, demasiado temprano; además, no tendría la menor relevancia sin tener en cuenta que unos meses antes había fallecido su hermano José, "hereu" de la familia Cerdà i Sunyer. Pasando por alto estás fechas y deteniendonos un instante en el plano militar de 1852 [LAM. 55] nos vamos casi directamente al mes de Octubre de 1854 cuando, una vez derribada la muralla, Franquet escribe al gobierno solicitando el levantamiento del plano la ciudad, para proyectar sobre él el ensanche. Tanto entonces, como el 27 de Noviembre, en que se hace público el encargo a Cerdà del levantamiento del llano, parecen momentos demasiado tardios.

A medida que voy bombardeando con datos más cuenta me doy que la respuesta a esta pregunta no me interesa y que, además, no pasaría de ser una tonta especulación. Yo solo quiero fijar la imprecisión del comienzo.

El "Plano de los alrededores de la Ciudad de Barcelona levantado por orden del Gobierno" es "para la formación del proyecto de Ensanche" y paralelo, por lo menos en su explicación, a la elaboración del anteproyecto. Al observarlo se es consciente

del trabajo de preselección y síntesis en las respuestas a cualquiera de las preguntas que podamos hacerle al dibujo [Plano anexo].

En primer lugar, por ejemplo, me gustaría saber por qué a pesar de ser un esquema tan abierto, que no necesita llegar al borde del papel para expresarlo, el llano acaba en la Montaña de Montjuïc y no más allá. Esta es una decisión muy importante. El proyecto de Ensanche ya ha empezado.

Sabemos que los límites de la ampliación son motivo de discusión en escritos y reuniones (1), cada uno diciéndolo de modo distinto y coincidiendo, casi todos, en llegar a los dos rios; pero sin embargo Cerdà sigue la asimetría elegida en la situación de la ciudad antigua y se coloca, solamente, en el espacio que queda hasta el Besós. Las causas pueden ser varias, y prefiero reflexionar sobre ellas que perseguirlas tras algún libro o escrito.

La razón más probable es demasiado temporal: ceñirse a una zona de posible dominio militar en decadencia. La más evidente prefiero saltármela: el casco antiguo, bajo la sombra de Montjuïc, es incapaz de participar de la zona Sur. La higienista no quiero comprobarla: es más turbulenta la parte de la desembocadora del LLobregat que la otra, argumento que ya se adivina en la decisión de los antiguos pobladores. Las demás están ocultas, tal vez, detrás del proyecto.

---

1. Estapé cita en dos páginas tres casos: Un texto de Balmes- pg136-en el que, antes del derribo de las murallas, este afirma categoricamente que de desaparecer las murallas la ciudad se uniría "desde luego con Gracia y en seguida con otros pueblos vecinos, (...) se dejará que las cosas sigan su curso natural y poco menos que necesario." Más adelante -pg142- se explica que en 1853 se nombra una comisión de ensanche que "en unas reuniones que bien pueden considerarse históricas" se reclama el ensanche general. En el curso de las discusiones José Pons, director del periódico el Ancora, propuso que se concretara la generalidad del Ensanche "desde entonces se convino que el ensanche que deseaba, necesitaba y reclamaba la ciudad de Barcelona debía extenderse de rio a rio, desde el LLobregat hasta el Besós"

Si utilizaramos un plano que lleve el entorno de la ciudad hasta el Garraf, como el de García Faria [Plano anexo] e intentasemos, a partir de este, reconstruir el Ensanche, la ciudad actual se empequeñece extraordinariamente y muy probablemente, las vias trascendentales cambiarían o aumentarían debido a sus relaciones con la parte vieja. Basicamente, las carreteras que unen en el S. XIX Barcelona con el resto del mundo dejan de ser las de siempre, o como mínimo, se ven bastante modificadas. Si, por ejemplo, consideramos Montjuïc como algo ligado al casco antiguo, veremos que para acceder a la ciudad existente desde la parte Sur lo tenemos que hacer a través de la costa, pues la montaña interrumpe cualquier tipo de conexión. De momento, no hay suficiente espacio sobrante entre la edificación y el mar para poder contar con este acceso. De hecho no lo habrá nunca, pero de esto no quiero hablar todavía.

Esta Barcelona inclinada que desde ahora va a ofrecérsenos como la única posible, incapaz o desinteresada en romper la barrera de Montjuïc, responde a un trabajo previo sumamente lógico que pretende facilitar caminos y evitar los problemas. El llano ha sido observado en toda su amplitud y de forma muy precisa, ha sido seleccionado y sintetizado mediante la mente y el dibujo, uno de sus instrumentos.

Sin rehacer como arquitecta este plano, sería imposible continuar hablando del proyecto; voy a reconstruir lo que veo, lo que el trabajo, no siempre el autor, me está sugiriendo (2). Si tomamos como referencia el primer dibujo conocido, veremos que

---

2. Un amigo en una conversación de coche, me explico que mirando un proyecto u obra construida le interesaba ser capaz de rehacer el proceso de trabajo que había detrás, y esto solo le era posible hacerlo con algunos arquitectos. Le agradezco esta aclaración porque me hizo entender lo que yo buscaba cuando pensaba en determinadas obras de arquitectura. Me parece que tanto Eduard como yo analizamos lo que creemos que vemos, sin querer necesariamente adivinar lo que el arquitecto ha pretendido.

tiene la capacidad, necesaria en los dibujos de arquitectura e ingenieria, de estar siempre acabado. Es como si se hubiera hecho por capas, pudiendo cada una de ellas explicar las líneas generales del resto. Todo el valle ha sido jerarquizado. No es, en absoluto, un dibujo indiferente y, pese a omitir algunos temas, o tal vez por este mismo motivo, es sumamente detallado.

Hagamos hincapié en sus límites.

Cerdà nos habla de ellos en segundo término -antes señala la necesidad de las secciones de nivel-, hace comprender todas las poblaciones inmediatas y considera el territorio dividido en tres grandes zonas: la parte ocupada por la ciudad actual "no debía estudiarla más que con relación a su enlace con el ensanche que se proyecta" (3), la segunda, entre la ciudad y la carretera del glacis "necesitaba ya, estudiarse de una manera más especial" (4), la tercera está comprendida entre la "citada carretera y el perímetro límite del plano general (5).

Teniendo en cuenta solo el dibujo, lo primero que llamará nuestra atención, al querer determinar este "perímetro límite" es una cierta imprecisión, que, evidentemente, ha sido buscada. Cuando hemos logrado localizar uno de los finales del plano, observamos que es contradicho casi inmediatamente por otro inferior o superior. Esto sucede varias veces.

Hacia el Sur el mapa es más abierto aunque en principio queda limitado al camino de enlace Sarria-Collblanc-Bordeta, las carreteras generales lo superan dejando entrever la presencia de las puertas del llano, lo mismo ocurre con el proyecto del ferrocarril de Tarragona. La forma de los pueblos, lineales junto

---

3. MAEB, pg. 57, párrafo 12.

4. Ibidem.

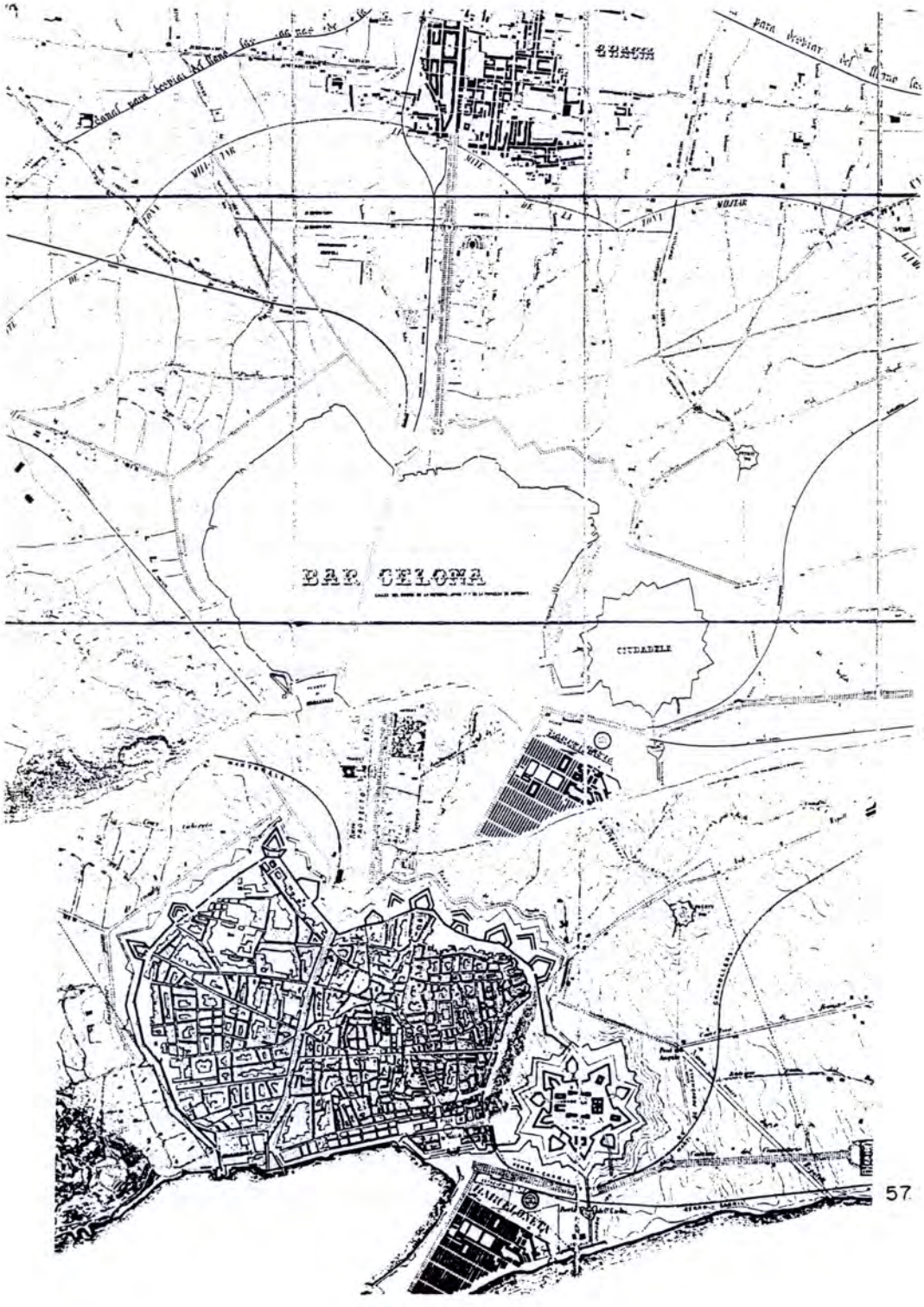
5. Ibidem.

a los caminos, ayuda a afianzar esta idea.

El Besós aparece como una barrera bastante fija, traspasada unicamente por el ferrocarril de Mataró y dos intentos de puente más, que no ofrecen continuidad de ningún tipo. No se insinua una prolongación. Tras el firme trazado del rio, solo existe la nada.

En el caso de la topografía, Cerdà en la memoria del anteproyecto dice que, a pesar de ser la pendiente del llano más o menos fija, este está poblado de muchos pequeños accidentes, con lo cual el "plano por secciones de nivel" se hace indispensable. Se insinua que para desaguar bien el llano, hay que conocerlo, o, tal vez, que para conocer bien el llano hay que saber hacer correr el agua por él. Esa trama de líneas onduladas, que acompaña el dibujo es detenida al llegar a travesera, sin embargo, negando otra vez su propia iniciativa, el "canal para desviar del llano las aguas de la montaña" aparece bastante más arriba. En la copia, dibujo mucho menos selectivo, esta ambigüedad desaparece, y la montaña deja de estar definida por su ausencia.

A pesar de todas estas dudas y , desechado por insalubre el otro lado de Montjuïc como se deduce más adelante, los límites del plano pretenden evitar a toda costa que haya independencia entre los ensanches de Barcelona y los de las poblaciones contiguas. Se explica de forma muy contundente en la memoria del anteproyecto que el territorio no da de sí para permitirse el lujo de sumar al ensanche de Barcelona los círculos de ampliaciones correspondientes a cada una de las poblaciones vecinas. No se quiere ni intentar resolver la dificultad añadida de la intersección entre ellos; desde el principio se sabe que cualquier proyecto se hará desde la gran ciudad, considerando el resto de



56.

57.

pueblos suburbios ([6]) de ella de forma que solo se tendrán que resolver su integración o tangencias y los consiguientes enlaces, sabiendo que siempre habrá una trama que acabará supeditándose a la otra. Esta es otra importantísima decisión de proyecto.

Ya tenemos la futura Barcelona esbozada a grandes rasgos y podemos adentrarnos en otros aspectos del plano. Voy a reseguirlo brevemente por lo que se enseña, por lo que se realza y por sus importantes omisiones.

La ciudad antigua es solo delineada en su perímetro. Cerdà se refiere a esta decisión de dos formas: la primera, de la que ya hemos hablado, en la que considera innecesaria su definición más allá de lo necesario para los enlaces, y la segunda, pocas hojas después en el mismo escrito, en la que, más o menos, parece justificar esta decisión por no disponer de un plano del casco en condiciones [LAMS. 56-57].

Si nos quedamos con la primera opción, ya que es, en definitiva, lo dibujado, tendremos una expresión de la ciudad en la que, de entrada, se han suprimido muros y baluartes, dejando exprofeso sin protección el acceso a sus entrañas. Una línea negra, interrumpida constantemente, nos habla de calles que, hasta el momento, solo llegaban hasta la ronda interior y que son igualadas a otras, que, aunque tortuosas y angostas, tienen

---

6. Entiendo por la palabra suburbio, el significado más proximo a la expresión inglesa "suburb" que se refiere a aldea o población cercana a la ciudad, como lo utiliza Cerdà. Sin implicarle el significado más reciente y particular de barrio marginal.

continuidad a partir de la muralla (7). Esta densa masa blanca solo será atravesable, no franqueable, por la Rambla, que tiene la capacidad de partirla en dos, desde el mar hasta el llano. El otro eje importante, el de Fernando-Princesa hacia la Explanada, es ignorado de entrada y no logra partir la ciudad en cuatro, posiblemente por su muy inferior anchura y porque choca, después del Paseo de San Juan, contra la Ciudadela.

La silueta de Barcelona es repetida más allá por la carretera del glacis, a la que pasan a llegar los caminos, todos ellos con su arbolado, que los hace facilmente detectables. Tras el deshecho de las murallas no queda una barrera plana, sino que ha quedado una zona de tierra de nadie. Las curvas de nivel son interrumpidas también en este aro vacuo y solo aparecen, como por accidente, en torno a la carretera de Sarria y al fuerte de la Ciudadela. El anillo deja intuir un contacto amplio entre el casco y la ciudad nueva.

La ronda solo se interrumpe en una puerta fascinante; un espacio que, por ahora, va a quedar definido por cinco finales partidos: los inicios del Paseo de Gracia, de la Rambla, de los ferrocarriles de Sarria y de Martorell y de la propia carretera del Glacis. Estos rabos sin sentido aparente produce una de las ampliaciones más atractivas del plano para los que sabemos lo que vendrá después.

Las otras grandes piezas vacias: los fuertes, son emplazados con un respeto militar, incluso los más pequeños, como el Fuerte Pio. Esto contrasta, y mucho, con el trato dado a la

---

7. Hablo, hacia el suroeste, de la calles Hospital y Carmen que iban directamente, a través de S. Antonio Abad, desde Ramblas hasta puerta de San Antonio y desde allí se alejaban del llano por Hostafrancns y Coll-Blanch, de esta continuación- fosil actual avenida Mistral- hablare mas adelante. Y de sus opuestas, calle de Carders-Portal Nou, que iban desde la plaza del Angel hasta la Puerta Nueva y del que salia la carretera de Vich- Ripoll -fosil actual calle de Ribes-.

ciudad, a pesar que el grafiado es el mismo. Se ve claramente que algunos de ellos son auténticos tapones, algo que sería más evidente de haberse querido dibujar la calle Princesa, recién abierta hacia 1853, casi alineada con la carretera de Francia si no fuese por la Ciudadela; esta carretera ha fosilizado en la problemática Pere IV, a la que, necesariamente, tendré que volver a referirme.

El resto de las edificaciones, manchas negras ligadas por la lógica, se ven más asumidas. A los pueblos y edificaciones del llano parece que se les valore su posición y su raiz en la tierra. La Barceloneta queda incluida entre estas líneas más diferenciadas, tal vez porque no hay una forma más fácil de enseñarla. Este sumatorio de piezas oscuras puede reconstruir, por sí mismo, toda la estructura del plano.

En tierra, las continuas curvas de nivel son interrumpidas por los surcos y taludes del ferrocarril, por las rieras y los caminos. Todos ellos están ordenados por el llano, la inteligencia y el lápiz.

Las vías férreas aparecen como el trazo más firme ([8]).

Las carreteras importantes quedan definidos por dos segmentos: el contacto con la ciudad, con sus árboles, y los puntos más alejados, acompañados por casas. Estas dos zonas se pueden reconocer a primera vista. En la parte central se ha de fijar más la atención y a veces reseguirlos con el dedo. Estoy

---

8. Tarragona (proyecto) y Granollers-Sabadell, tangentes a la ciudad por ambos lados; el de Martorell y el de Sarria (proyecto), paralelo al Paseo de Gracia, ambos acaban en la actual plaza Catalunya y el de Mataró, por la costa que llega junto al de Martorell.

hablando de los recorridos más valiosos ([9]). Otros, como el Paseo de San Juan, o el camino al cementerio, son, de momento, rutas de ida y vuelta ([10]). Algunos de ellos serán transformados y otros ignorados, pero todos se tendrán que valorar en su justa medida si no se quieren cometer grandes errores.

Las rieras y torrentes, subordinados de forma natural a los trazados anteriores, no se distinguen por su aspecto de los caminos vecinales. Estos últimos incluyen una frontera política: las divisorias entre los distintos municipios; la otra separación, el límite de la zona militar invade con su geometría el territorio, pero sin conseguir imponerse, o quizás, sin intentarlo.

Junto al mar las líneas se difuminan, pero el acantilado de Montjuïc, herido por la cantera, Las Atarazanas y la muralla del Mar, todos ellos casi invadiendo el agua, explican la dificultad de atravesar esta zona.

Respecto a la determinación del plano catastral de las propiedades rurales, Cerdà lo aplaza ya que "(...) la principal garantía de un proyecto acertado es el olvidar y hacer ilustración completa de quienes sean los dueños de las propiedades sobre las cuales deberá esparcirse la nueva población" ([11]).

---

9. Seis carreteras llegan a la ronda: Tarragona, que se divide en dos en Labordeta y Hostafranchs y llega en punta; Sarria, que es tangente al casco; El Paseo de Gracia, en el que se acepta de entrada la continuidad, a través de la ciudad, desde la grieta de Gracia hasta el mar (sin vistas abiertas debido al quiebro); carretera de Vich-Ripoll, a través del Clot y San Andrés del Palomar y que se coloca paralela al Besós; carretera de Francia que llega contra la Ciudadela y atraviesa, más o menos, el rio.

10. El Paseo de San Juan se dibuja como un salón urbano, dándole forma ovalada y empequeñeciéndolo en las puntas; el camino del cementerio llega a la ciudad entre Ciudadela y Barceloneta, acabando por el otrolado, en el arco del parque.

11. En memoria del anteproyecto de Ensanche.

Los árboles del llano, tampoco se dibujan, aunque sí los parques.

1.4. OTRAS CONDICIONES EXIGIDAS AL PROYECTO

Hablar de un "programa" en lo que respecta al plan de Ensanche, de datos concretos sobre lo que se pedía o incluso sobre lo que se necesitaba, no es inmediato. De hecho en muy pocos casos los comentarios de la época definen lo que debería de ser el proyecto, aunque trás todos ellos se le está dirigiendo.

Esas son otras de las condiciones exigidas, con ellas intento perfilar que opiniones había respecto a lo que tenía que ser la nueva ciudad, desde el derribo de las murallas y sobre todo después del conocimiento de la memoria del anteproyecto de Cerdà y del dibujo del llano, hasta la primera aprobación del proyecto. Está basado en escritos, pero estos a veces se cruzan, por lo que sospechar que uno es anterior a otro solo es debido a la fecha de la firma. Voy a considerar, pues, que los hechos están allí, durante un determinado periodo de tiempo, en las tertulias y cafés, claustros y sociedades, tanto si ya se habían hecho públicas como si no.

" Sin olvidar jamás que lo mejor no es lo más bueno, sino (...)"

Entre los diversos escritos recompilados por Fabián Estapé (1), en su "Apéndice Documental" la frase que consiguió despertar más mi interés fue esta. Leí el principio, lo pensé y, como si se tratara de la continuación de una viñeta de comic, desee inmediatamente conocer el final, ya que era totalmente

---

1. Baso todo el capítulo en la recopilación de Estapé "Apéndice Documental", Tomo III TGU. En la TCC pgs. 261-271, algunos de estos textos están más ampliados o son otros, pero esto no altera en absoluto el resultado. Reproduzco los más importantes en el anexo.

incapaz de imaginarlo.

" (...) , sino aquello que puede conseguirse sin grandes sacrificios" traduce la opinión del sector que, pese a querer, esplicitamente, ser olvidado en los proyectos de Cerdà para el Ensanche, va a dominar desde el principio los vaivenes de aceptación y rechazo del Plan. La frase a ido evolucionando hasta nuestros días. Estamos frente a los pioneros de un mundo descarnado y feroz que ya ha llegado y que pocas esperanzas tenemos de ver desaparecer. Pero no es esto lo que quiero explicar ahora.

La eliminación en el dibujo del llano de toda referencia a la parcelación, amenaza a la propiedad. Las alusiones hechas en la Memoria del Anteproyecto respecto al catastro, dando a entender que este se debía olvidar para poder proyectar la ciudad -no construir-, no consigue serenar a algunos de los airados dueños de unos terrenos cuyo mayor valor de cambio va a ser producto de la especulación.

Desgraciadamente el autor del proyecto tampoco intenta, con sus referencias y estadísticas, engañar a nadie. A base de poner casi todas las cartas sobre la mesa, va también, a poner en marcha un mecanismo contrario, no al Ensanche Cerdà, sino a toda su ideología. Sus contrarios aprovecharán los cambios políticos, tras el bienio liberal, para ganar sus principales partidas.

Preferiría ignorar este tema, pero para poder desprenderme definitivamente de él tengo que tocarlo por lo menos una vez, ya que todas o casi todas las consecuencias públicas y físicas en la aprobación y desarrollo del plan, en la convocatoria del concurso y demás movimientos del ayuntamiento de la ciudad, pasan necesariamente por no prescindir de este, a veces, escabroso grupo. Si silencio de los principales motivos de los posteriores movimientos de los grupos de presión, no me podré olvidar de ellos

cuando después quiera conocer los proyectos presentados para el Ensanche, eludiendo completamente la clasificación.

El golpe progresista ha derribado las murallas y puesto en movimiento el ensanche de Barcelona, y lo ha puesto en manos de Cerdà, concejal del Ayuntamiento y funcionario del Gobierno Civil. A su vez, se hace un encargo al grupo de arquitectos municipales sin resultados aparentes. El escrito al que hacia referencia antes es muy posterior, de 1859, pero se ha empezado a gestar desde que el ensanche deja de ser una ilusión de la mente de los barceloneses.

El encargo del levantamiento es escueto y no formaliza una idea concreta de ciudad. Además, en los momentos previos al anteproyecto, no existen listados sobre como se quiere que sean las calles, los edificios o el aspecto de la nueva Barcelona. Tampoco se define concretamente lo que debería ser la ampliación y cual tendría que ser su tamaño u orientación. Lo más concreto que tenemos es la necesidad de respetar el control de los militares, los pueblos del entorno, la topografía del sitio y el gran vacio que acompaña a la ciudad a la espera de ser llenado.

De los primeros proyectos, que ya hemos visto, se saca poca cosa; en otros, se obtienen sugerencias, pero a muy pequeña escala -presencia de una plaza en el lugar de enlace del Paseo de Gracia y Ramblas, eje relevante que es el Paseo de Gracia,etc.- y tan timoratas que son convertidas en puntuales. En casi todos los casos, la estrechez de las calles convive con la falta de tamaño y de criterio de las posibles necesidades de la ampliación. El proyecto más impetuoso y osado, el de Frances Daniel Molina, del que volveré a hablar más adelante, desplaza la posible plaza más arriba e insinua el inicio de una gran via paralela al mar.

Por otra parte, las influencias del exterior, están tan bien analizadas y tabuladas por Cerdà en sus memorias, que para mencionarlas basta con remitirse a sus escritos. Sería apasionante comparar la geografía de las diversas ciudades en las que se realizan ensanches hacia mediados del siglo, pero también sería arduo y prefiero prescindir de este estudio, ya que lo que yo quiero es, de momento, apropiarme mejor del entorno de Barcelona, e intentar conocer a fondo este proyecto, no otros.

Pero sigamos con los propietarios:

" ¿Qué fuera de la sociedad humana sin el interés particular? ¿Qué mejoras habrían hecho nuestros padres, qué mejoras haríamos nosotros, y cuales podrían esperarse de las generaciones venideras, si empezáramos condenando el interés privado? Quítese este móvil del corazón humano y la sociedad perecerá."

Prescindiendo de "el interés particular" por lo que tiene de ambiguo y centrándonos en "el interés privado", veremos que este sí que define una imagen bastante nítida de lo que interesa -a algunos- que sea la ampliación de la ciudad. El escrito es ponzoñoso, pero allí está, hablando de Barcelona como de una ciudad de "segundo orden que puede ser hermosa aprovechando las ventajas de su clima", pero a la que no hemos de pretender comparar, con Londres o Paris. La ciudad, resignada a su destino de segundona podrá ampliarse de momento por la parte de Gracia y, paulatinamente, irlo haciendo más allá. Esta era, además, una estrategia comercial a corto plazo: seguir limitando la construcción, para poder seguir asegurando la densidad.

Se dan unos datos sobre como anchuras de calles -de 10 a 20 mts.-tamaño de las manzanas -192x124 mts.- y se riega todo ello con una especie de "negociación-amenaza" respecto al tema de cesiones y concesiones. Sacar algo bueno de este escrito, no

retorcerse al leerlo, necesita de muy buena voluntad. Se acaban de presentar los primeros enemigos del desarrollo. Los segundos serán aquellos mediocres que, a su servicio, por defender su salario o su precario reconocimiento público, dicten las leyes y confundan a las multitudes, por el mero hecho de estar más informados que ellas.

Sin embargo, en una imaginaria respuesta a esta tramposa carta, aprendo algo importante. La ciudad es capaz de "ser hermosa aprovechando" ciertas ventajas. Los proyectos son y han de ser capaces de hacer esto, es una de sus claves. Si conocemos bien el emplazamiento y vemos lo que este nos depara, solo tenemos que enseñarlo, hacer más aparente su encanto, guardando o destapando sus secretos, moviéndonos a trompicones entre sus señuelos y coqueterias, dejándonos seducir, y seduciendo, por ese aire mágico, presente e inconstante, que es inherente a la tierra viva. La especulación, el egoismo social o el miedo, tienen poco que ver con esto; solo es una cuestión de respeto.

Los llamados por algunos "planes de armario", no pertenecen a este tema. El ensanche que se estaba gestando podía, y debía, ser hermoso, el que los proyectos, o, como en este caso, determinadas partes de un proyecto se conviertan en irrealizables no es siempre, ni solamente, cosa de uno. El autor genio parecía querer carecer de la autocensura necesaria para negociar bien su trabajo; o tal vez no, ya que, como sabemos ahora, el Plan de Ensanche se sigue reconociendo a pesar de sus desgraciadas mutilaciones. Como ya veremos más adelante, algunos de los objetivos básicos del proyecto iban a ser garantizados por Cerdà.

Se han empezado pues, a mover las teclas de este poder oscuro, muchos de los más incomprensibles movimientos posteriores se harán ocultos por esta caduca y poderosa sombra que hemos, aquí, mencionado.

La "Sociedad Económica de amigos del País" ,describe, con fecha de 15 de Diciembre de 1854, poco después del encargo del plano del llano a Cerdà, una idea de proyecto. Tras especificarse, detalladísimamente, los equipamientos necesarios, se habla de grandes vías de comunicación "que atraviesen grandes plazas", de las que no se especifican los anchos. El tamaño de las islas se da: estas han de edificarse a una profundidad que garantice el espacio trasero -150 ó 200 pms (29,5 ó 39 mts)-, con una manzana de 400 pms (79 mts) ([2]).

No se limitan las alturas, aunque se menciona un cierto sistema de control a base de fijar la distancia entre forjados y el número de ellos.

Se pide, además, buenos servicios de instalaciones y canalizaciones de desagüe, condición necesaria inolvidable en todos los escritos, tanto por la evidencia, como por el momento histórico que los rodea. Esto, por supuesto, será lo primero secundado en el proyecto de Cerdà.

Mezclado con todo esto, con la misma fuerza, se concreta una idea de espacio urbano a base de plazas porticadas, verjas de una determinada manera, espacios verdes, etc.

Las fábricas se distancian de los lugares de la vida cotidiana.

Este es un escrito con una indefinición inherente, que dibuja los vacios y numera los llenos. Recuerda al paso por la sala de los espejos del Tibidabo, en que las formas, de la ciudad en este caso, se ven sometidas a mutaciones constantes bajo un marco fijo. Sucesivamente, aparece ante nuestros ojos una masa

---

2. Si ambas cifras son reales está claro que hay una contradicción curiosa entre una "profundidad edificable" la de 200 y la distancia entre calles paralelas, la de 400 que combinadas darían un espacio trasero igual a cero. Pero no nos perdamos en sutilezas.

urbana capaz de ser achatada o estirada en función de lo que pueda venir, pero en la que los valores supuestamente estéticos permanecen a base de grandiosidad y plazas porticadas, de estatuas y vallas, y de parterres ajardinados, todos ellos sin tamaño, pero con ganas de guardar más que las apariencias necesarias. Tras ellos unas casas profundas y oscuras, pero de altura de pisos fija, por lo tanto, segura.

Parece que se barajen dos conceptos: una línea acompañada de edificios es una calle, cuando unos y otros se independizan: es una plaza. Por esto se insiste tanto en el tratamiento de la zona vacia, pero mencionando muy poco la llena.

Esta afición a "las plazas porticadas" va a ser la guinda que corone cualquier opinión, el summum de la belleza realizable. No se trata, seguramente, de ampliar el espacio privado, como insinua Cerdà en sus escépticos escritos de la TGU, sino del mayor aval de sensibilidad "estética" con que se pueda contar. Por encima de una posible descripción morfológica del lugar, mucho más allá de las cualidades implícitas al llano, la idea de ciudad que prevalece es aquella que, con las pilastras bajo el brazo se implanta en un contexto teórico, aterrizando sobre el entorno con salones urbanos y convenciones, ignorándo rigidamente el carácter de lo que le rodea, como si estos elementos, de sensibilidad inferior, fueran amorfos y sin sentido; como si la arquitectura no estuviera allí y hubiese que inventarla siempre vez de nuevo, imponiéndola una y otra vez. Casi siempre se mira exclusivamente a esa antigua Barcelona, insuficiente, y, a veces, cansada, pero en definitiva, obra de los hombres. Se observan y repiten las últimas modas y novedades, recién llegadas de Europa, y se organizan desde sus fachadas verticales a la calle. Las cubiertas, la agrupación, o la agresión a un entorno no preparado para asumir su rigidez, son la mayoria de las veces factores olvidados.

Se prescinde de preparar al terreno para recibir al proyecto, a las cimentaciones, paredes, techos y a sus residuos. Una casa, es un bloque, una ciudad, un sumatorio de agrupaciones diversas, más o menos educadas, más o menos ostentosas que, a base de codazos y maquillaje pretenden mantener un paripe constante de frente, pero sin importarles un comino lo que sucede a la espalda.

Por otra parte se pasa, la mayoría de las veces, de la opinión estrictamente higienista y de circulación a la estrictamente formal sin intentar acoplar ambos extremos. Pocas veces se juega con la combinación de las dos. Desafortunadamente, se trabajan constantemente, por separado.

Los otros dos escritos de los que quería hablar interesa compararlos, ya que dan apertura al tema del concurso y explican, sin decirlo, su posterior resultado.

Entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Comisión consultiva para el tema del Ensanche. Conducida en un caso, casi excesivamente idealista en el otro, dan dos maneras distintas y muy matizadas ambas de entender la ampliación.

Las "Bases que deben servir para la formación del plano general de Ensanche" definen de forma más concreta y bastante amplia las necesidades a las que responder, además de hacer unas sugerencias bastante abiertas. Dan un esquema sobre lo que debería ser el proyecto. Las reproduzco para no tener que repetirlas, aunque me gustaria incidir en ciertos aspectos:

La insistencia en mantener la zona desierta hasta que no se haya aprobado un plano general pretende garantizar, de forma definitiva, el vacio de que se dispone; uno de los privilegios mayores para afrontar el proyecto.

Se fijan los límites del plano en los pueblos del entorno, pero se intenta prescindir, de forma muy diplomática, de

uno de los fuertes más molestos: La Ciudadela, ya que, entre otras cosas, es el que cierra el acceso del casco antiguo hacia el Noreste.

Como es lógico, se exige el enlace con las comunicaciones de la ciudad vieja, pero también se destaca la posibilidad de que la zona nueva sea independiente. La Reforma se solicita y se sugiere además, una incisión hasta la Catedral. Hay que tener en cuenta que esta apertura va a crear necesariamente un caos, como mínimo circulatorio, enfrente de la reina de la oración, ya que se estrella directamente contra esta, sin posible salida. Sin embargo, esta idea se reproducirá en algunos proyectos presentados a concurso, como ya sucede en el anterior de Garriga i Roca.

La calle deja de ser ese eje acompañado de casas y la plaza su excepción. Se pasa a hablar de como deben de ser unas y otras respecto a la construcción.

Se prohiben las calles curvas a no ser como algo excepcional y necesario, esto se recoge del documento del Ayuntamiento. Es extraño, que algo surgido de una sugerencia que tiene detrás un proyecto, sea recogido aquí de forma tan fiel y contrasta con la libertad de elección característica del resto de las bases. Esto lo explicaría una saturación debida al exceso de calles angostas del casco viejo o la presencia del anteproyecto de Cerdà detrás de este escrito, algo, lo último, que también está presente en buena parte del resto.

Los anchos que se dan a las calles son generosos y, veremos después, que coinciden en sus máximos con los tamaños de las del anteproyecto de Cerdà. Pero al señalar también los mínimos el escrito se inclina hacia una posible clasificación.

Se habla de una altura edificable bajísima, de planta baja más dos pisos, como máximo. Por supuesto esto no se va poder

dejar mucho tiempo sobre el tapete, ni probablemente, por una cuestión de escala, hubiera sido conveniente hacerlo.

Hay que tener en cuenta que las directrices remitidas por el Ayuntamiento son posteriores a los anteproyectos de Garriga i Roca. Ya sea por sectarismo, por cierto acomodaticio a determinados sectores de poder, por simpatías políticas o por otras razones estos u otros proyectos van a ser el borrador externo del texto.

Esta es la diferencia más latente entre ambos ya que al tener un dibujo detrás que conlleva unos criterios, este texto es muchísimo más restrictivo que el otro. Suponiendo que el de la Comisión estuviera influido por el anteproyecto de Cerdà -algo más que probable, a pesar de la gran plaza de confluencia que se desplaza y las alturas delas casas-, no concreta lo suficiente la comisión, excepto en lo de las calles curvas, como para limitar las bases del concurso.

El Ayuntamiento también es más moderado en sus esquemas, incluso podríamos decir que un poco tacaño en lo que se refiere a garantías públicas, algo chocante, viniendo de un ente que se supone que estos son los intereses que tiene que defender.

Aparte de esto las otras grandes diferencias entre ambos quedan claramente expresadas en la explicación que la propia comisión da a las "pocas modificaciones en las bases que (...) -el Excelentísimo Ayuntamiento- ha sometido al dictámen de la consultiva".

Es un texto entrañable por el uso que hace de una forma diplomática que ahora nos sería ajena. En ellas se van modificando poco a poco y como quien no quiere la cosa las bases 1,2 y 3, la 11, 12, 13 y 14, "mientras ha creido demasiado reglamentaria la 10, y propia de las Ordenanzas municipales la 15 (...)", se olvidan de la 16, pero vuelven sobre la 17. Por último, hacen

especial hincapié en la 9. Total, de 17 bases sugeridas por el Ayuntamiento entre "perdonen y disculpen" solo salvan seis teoricamente, todas muy irrelevantes, excepto la 5, que habla de las anchuras de calles, con la que coinciden; pero a la que se le recorta una posible clasificación por órdenes.

Los más importantes de estos puntos son los que dibujan las características del texto. El temor a los militares, a pesar de la necesidad de obtener para la ciudad el espacio del Fuerte, la especificación de por donde han de pasar determinadas vias -dos aros en torno al casco, uno a mayor distancia que el otro-, o por ejemplo, el tema de las alturas, según los distintos órdenes de las calles - que oscilan entre los 15,8 y los 18,8 mts- son determinantes.

Mientras tanto, Cerdà, discretamente, al ver que el tema se le escapa de las manos, ha conseguido el permiso para redactar un estudio del plan. No espera un encargo, pregunta. La respuesta que obtiene es escueta y más preocupada en librarse de ciertas vinculaciones -el hecho de los honorarios y el no sentirse implicados en lo que respecta a posteriores encargos- que en explicar lo que se espera del trabajo. No se tiene que describir para ello la ciudad; se supone que este será problema de quien solicita, de forma tan breve, proyectarla.

2. EL PROYECTO DE ENSANCHE

2.0. AVI

"En 1905, medio siglo despues de la creación del plan Cerdà, todavía la indignación barcelonesa era muy viva. Prat de la Riba, que veía con el crecimiento de la ciudad una garantía de supervivencia colectiva, pensaba en una Barcelona creciente capaz de cambiar el centro de gravedad de la masa ibérica (...).

Pensando en ello, Prat se sentía 'invadido por una profunda indignación contra los gobiernos que nos impusieron...la monótona y vergonzosa cuadrícula del plan de oficial...' (...)"

" Todavía en 1927, Puig i Cadafalch escribía con énfasis irónico, muy seguro de sí mismo, contra el plan Cerdà, acusándolo de proyectar la ciudad 'como la cristalización de un mineral' y poniendo a esta concepción su ideal de ciudad orgánica, muy de acuerdo con la psicología de un arquitecto al servicio del individualismo capitalista." (1)

Mi infancia estival transcurre entre noches de cuentos: "La gitanilla", "Quijote", "Caperucita",... destinados a paliar, en una habitación estrecha, la niñez nocturna de la única habitante del piso alto de un enorme caserón.

Una mano gruesa y manchada sobornaba mis miedos, una voz cálida y serena atenazaba las sombras ambulantes de la ventana

---

1. Textos de A. Cirici en artículo Significación del Plan Cerdà. Citas de Prat de la Riba, Enric, L'estat contra Barcelona, **La veu de Catalunya**, 18 Febrero 1905 y Puig i Cadafalch, La plaça Catalunya, comentaris, Conclusiones del IV congreso internacional del C.I.R.P.A.C. sobre la ciudad funcional en **A.C.**Barcelona IV trimestre de 1933. Notas previas a un estudio urbanístico sobre Barcelona en **AC** Barcelona 1er trimestre de 1934.
Ampliación de los textos de Puig i Cadafalch en: Puig i Cadafalch, J. Barcelona dels anys avenir. **La veu de Catalunya**, 29-Desembre-1900, 7 Gener 1901 i 22- Gener-1901.

del fondo, hueco profundo iluminado por el cielo oscuro. Las palabras se componían y narraban, lentamente, una vez y otra, un dia y otro: el hueso en la jaula de Hansel y Graetel, el destello instantáneo de la medallita o los ingeniosos refranes de Sancho Panza, hombre fornido donde los hubiera sobre la mula pequeña y sudorosa. Estos eran los relatos que se mezclaban con sueños de princesas con guisantes y Pulgarcitos criticones.

Los inviernos son de barcelonesita educada en castellano paseada por un abuelo catalán con gafas gruesas, visión opaca y una colección estupenda de sombreros y bastones. Bikinis y batidos de fresa en el Monza o el Lezo se combinan con los asientos pequeñitos en la trasera de un taxi. Una imagen ambigua ([2]) modela los discursos, llenos de apasionada indignación, que hablaban de un Gaudí devoto, genial y pobretón, atropellado por el malévolo tranvía ([3]) o sobre la imposición de la monótona cuadrícula: "¡Donde no se distingue una calle de otra!"

Este anciano abogado me lleno de cultura sin fechas, de opiniones sin imposición, de respeto y cariño.

Voy a intentar convencerte de que al ensanche se puede entrar por muchos puntos, que es rico en su origen y, que si obviamos la leyenda negra de su ejecución, es un continuo discurso de arquitectura y geografía, de espacio y perspectiva, de comprensión del territorio, de lecciones que no caducan.

Voy a referirme también a algunos problemas difíciles que hubieran necesitado un tercer o un cuarto proyecto para convertirse en verdaderos.

Voy a pasear contigo por los planos, revivirlos desde su inicio e intentar buscar lo mejor de todos ellos para mostrártelo;

---

2. Los recuerdos de los replicantes se fabrican en la pelicula "Blade Runner".

3. He tardado años y he necesitado muchas comprobaciones para poder creerme que Gaudí era un arquitecto reconocido en vida.

repetir esa conversación que nunca tuvimos y que, probablemente, no podremos ya tener.

2.1. 1887

- "La urbe, considerada como un apendice, accidente o agregado de la gran vialidad universal, no es en rigor más que una especie de estación o parador, (...) en este concepto, tendrá siempre una o más vías que partan más o menos inmediata o remotamente, de la gran red viaria que cruza la superficie de nuestro globo. De esas vías que llamamos trascendentales, parten otras que distribuyen el movimiento apartado por las primeras, por la generalidad de la urbe."(1)

Añoro el terreno plácido, y deseo volver a él. Las dos puertas de la montaña permanecen casi intactas. Los rios se acompañan ya de caminos de acceso, anchos y cómodos, por los que circulan carromatos cargados de víveres, telas y otros enseres, naturaleza viva transformada por un hombre más hábil, aunque tambien algo peripuesto e inflexible, tambien él más elaborado.

Los remolinos de polvo, esclavos de nuestros movimientos, hacen amistad o luchan contra vecinos cada vez más densos y frecuentes. Las ruedas chirrian su cansancio adivinando la próxima posta; grasa, brillo y cuidado, tras los últimos restallidos del látigo mandón.

Reconocemos el gran peñasco, su orgullosa silueta no ha perdido prestancia, pero ha sido alterada con la edad, los cimientos arañados, que se ocultan a nuestra vista, hacen más imponente el contacto con el mar. En lo alto el viejo sombrero, entre alargado y de tres picos, agrupación de sillares, le hace variar el perfil, dándole un aspecto algo más puntiagudo y

---

1. TGU, pg. 336.

rectilíneo.

Ya estamos dejando el rio, a la altura de San Feliu del LLobregat; una como tantas otras poblaciones de camino, casas alineados, momentos llenos entre el vacio, instantes de siesta y tapeo. Tramos que convierten la recta en una suma de segmentos, donde el aire lateral se canaliza en pequeñas oberturas, que son las calles, donde la sombra constituye un negativo. El chirrido de alguna puerta curiosa, se detecta a nuestro paso.

Desde la cuenca, subimos levemente y observamos la falda de la montaña, en cuya parte baja nos encontramos. Algo más arriba: Sant Just Desvern, junto a nosotros, Esplugues. De pronto lo veo: desde este, un punto alto de la carretera real, estamos penetrando en diagonal en lo que parece que será una línea continua que nos llevará, tras ser reforzada por la edificación en Sants y Hostafrancs, tangentes al casco y a Montjuic, hasta el mismo borde del agua.

Sin embargo, despues de Creu Coberta, el ardor del sol de poniente se suaviza a la espalda, nos estamos desviando un poco hacia Noreste ([2]). Todavía penetramos en la antigua ciudad enmurallada por la vieja carretera de Madrid. Justo a la entrada, un gran mercado cruciforme, nos da la escala de lo que serán las manzanas de la nueva ciudad.

Hay un cierto bullicio desconfiado ante la perspectiva de celebración de una Exposición Universal, este mundo ambicioso y reducido, vorágine de reconocimientos y vanidades, que permitirá,

---

2. No es hasta que se construye el nuevo puerto en 1887 cuando se consigue la orden de derribo de la muralla del mar solicitando parte de Atarazanas que impide la apertura del Paralelo. Por las lecturas de los planos este tipo de cosas son muy difíciles de averiguar, ya que el Ensanche se dibuja tal cual, incluso con más énfasis en todos los planos que abarcan el total del llano . En 1990 aparece uno de los primeros planos en que esto ya no se hace así, sino que se limita a dibujar lo que hay. Podemos ver en este el Paralelo como una silueta torpe y avergonzada que se abre, no sin dificultad, camino hacia el mar. Volveré a incidir sobre este dibujo en otros capítulos.

por fin, apropiarse a los ciudadanos del espacio de la Ciudadela, coacción nórdica de Barcelona. Rius i Taulet, gran negociador, intenta cumplir a toda prisa los aventurados compromisos de Serrano de Cánovas.

Se barajan posibilidades para un espacio curioso, zeta entre las Ramblas y el Paseo de Gracia, pero algunos abusones han conseguido demorar su urbanización, obligando a un proyecto provisional: jardincillos, farolas y estanque lobulado.

Los tarugos de madera se han sustituido en algunas calles, se ha coronado para el público la cima del Tibidabo, montaña que se va domesticando. El alumbrado eléctrico empieza a ofrecer en algunas calles un espectáculo novedoso, la nueva magia finisecular.

Un arquitecto joven está edificando el Palacio de una familia de alcurnia en una ubicación estrafalaria, nido de escándalos nocturnos de los señoritos, y no tan señoritos, de bien de Barcelona. "La verdad es que podrían haber elegido algo de más postín, un palacete en el Ensanche, por ejemplo, ya tan desarrollado. Sino en el Paseo de Gracia, por lo menos en la prolongación de las Ramblas."

2.2. AGUA

- "Creemos que en la primera obra de arte en que hubo que pensarse, y que a todas las demás hubo de preceder, fue la desviación de las aguas superiores, a las cuales se daría el cauce más natural posible, con tal que se apartasen al núcleo de la urbe expuesto a sus inundaciones."(1)

Los ciegos recorren a saltos minúsculos la cara de las personas palpando (2) con los dedos. A veces ese golpeteo ordenado de las yemas se interrumpe y se convierte en rotación, se hurgan y manosean las formas de las fosas nasales y de las comisuras de los labios, se intenta adivinar la antiguedad de las arrugas, lo vivido, sufrido y disfrutado. El así observado no permanece indiferente a esas caricias inquisidoras y, si cierra a su vez los ojos, prescindiendo por instantes del saber vetador de la vista, penetrará en el mundo del tacto. Sus muecas, gestos y respingos establecerán un diálogo con las manos del otro y, tal vez a pesar suyo, seguirán hablando de sí mismo, en este fluente lenguaje de gestos, en un hieratismo imposible.

Derramo el contenido de un vaso sobre la mesa y observo.

Desde luego, de entrada reconozco la pendiente mediante el movimiento, la textura por el rozamiento, la dimensión por el tamaño del contenedor y del que recibe. El líquido responderá a las características del mueble, se comportará con él, a veces; supongamos una superficie muy porosa, se fundirá en él. Será

---

1. TGU, pg. 308.

2. PALPAR: tocar con las manos una cosa para percibirla o reconocerla por el sentido del tacto./ fig. Ver o entender una cosa tan claramente como si se tocara. Def. Casares.

convertido en gotas, en rios y cascadas. Podrá tener afluentes, producir molestas inundaciones. Mojará y será secado. Su andar será lento y rápido, lento o rápido, lento, rápido. ¿Sincopado?

Imaginemos que es agua. Y que esa lluvia indómita es nuestra sirviente, a la que utilizaremos para saber, a la que liberaremos en los alto de la montaña, en lo más alto.

El primer contacto con el suelo la hace sentirse independiente, pero pronto descubre a su nueva dueña, tiránica y caprichosa, llena de misterios invisibles, a veces devoradora.

Nosotros observamos la lucha entre la tierra y el agua, como una descubre sus debilidades, como la otra la dirige con sus trampas: cuenca, lago, laguna, charca, rio, arroyo, torrente, cascada, manantial, chorro, gota, rocío...destilada, dulce, cruda, mineral, agria, salobre...plomiza, parda, púrpura, cobriza, dorada,.... Vive o se estanca.

Al fondo, en lo más bajo, el mar. Dominio líquido.

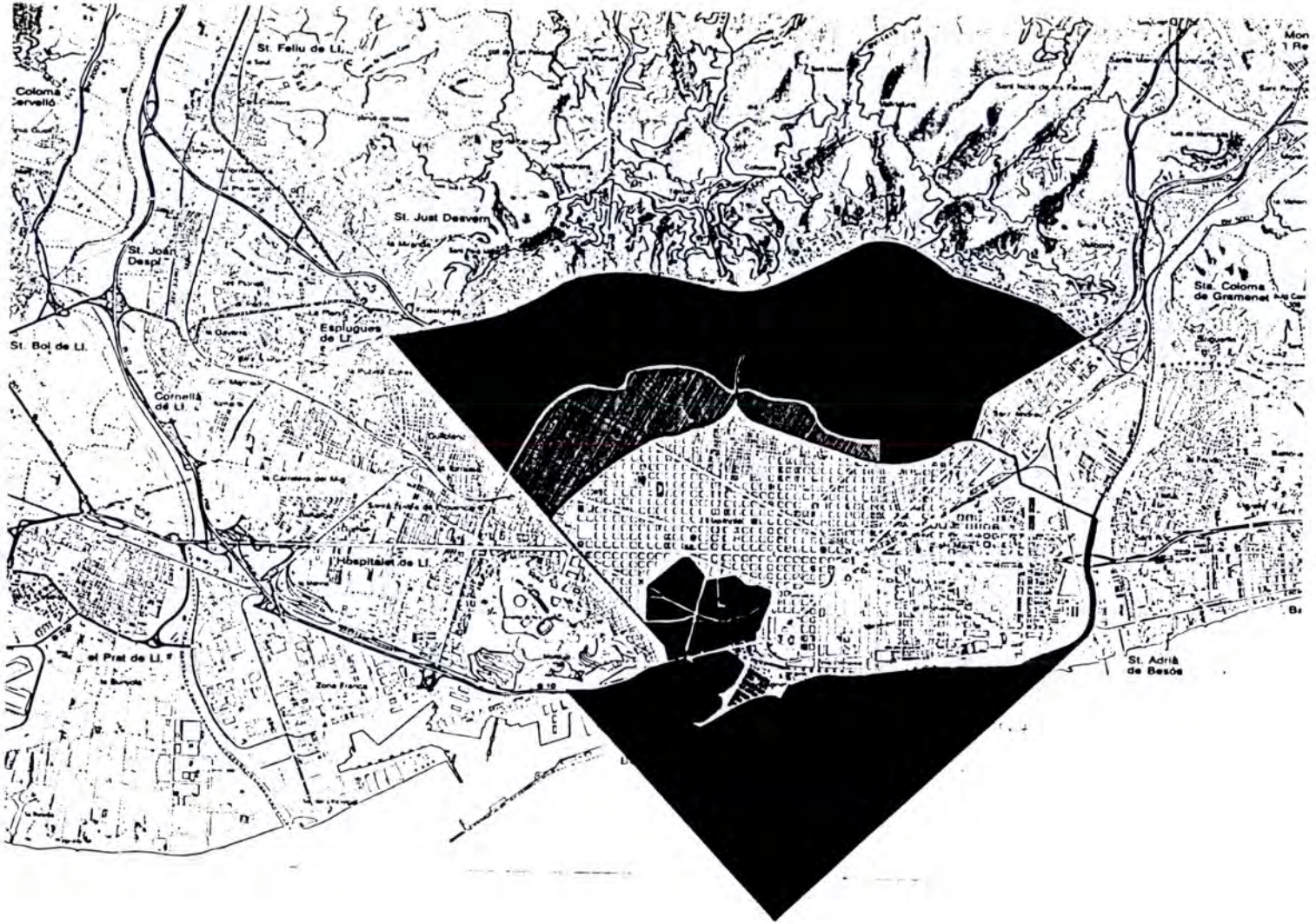
Ese examen imposible para la mirada, con sus leyes propias, amigo de la gravedad, es necesario; por lo menos, imprescindible.

El canal de desagüe de la montaña es la primera intervención reconocida publicamente. En el levantamiento del llano ([3]) aparece visiblemente dibujado y rotulado. Parecía obvio, para acabar de apropiarse del terreno, poder desaguarlo.

Tampoco hay que olvidar que la ciudad, tras el derribo de las murallas, quedaba absolutamente desprotegida frente a una posible inundación, en la que las calles que daban al glacis se convertirían en caminos de terror y muerte. La memoria escrita que

---

3. Me refiero al firmado por Cerdà.


St. Feliu de Ll.
Coloma
Cervelló
St. Just Desvern
St. Joan
Despí
St. Boi de Ll.
Esplugues
de Ll.
Cornellà
de Ll.
Hospitalet de Ll.
el Prat de Ll.
Zona Franca
Sta. Coloma
de Gramenet
St. Adrià
de Besòs

acompaña al plano Cerdà hace una dramático presagio: (4) siete años después, el 15 de Septiembre del 1862 llueve durante catorce horas seguidas, la mayor parte, durante la noche. La ciudad vieja se inunda por las crecidas de las rieras del Pi, Bogatell, Malla, desatendidas de golpe al final de su cauce.

El proyecto parece, de pronto, que se resuelve en dos etapas. Urbanizar puede querer decir abrir el gran surco de recogida de aguas de la montaña, dirigiéndola y dominándola. Una solución global al problema puede dar lugar a buenas soluciones parciales y aminorar dificultades en la segunda etapa del proyecto [LAM. 58].

Pensemos, por un momento, que esta primera solución se hubiera ejecutado, y que hubieran pasado los años (5), además de una probable franja verde (6) que reconocería el falso circo que es el llano, quedando proyectada proyectada contra la montaña; aparecerían todo tipo de dependencias respecto al canal: puentes, vados, pontones. La línea lejana se convertiría, de cerca, en una suma de puntos. Sería cruzada por otra serie de rayas.

Este primer criterio utilizado, es similar a la decisión de enmurallar la ciudad, rodearla de un semicírculo (7) que, entre otras cosas, desvie los agentes externos.

En el dibujo de Cerdà se prepara al llano para lo que va a ocurrir. Se le permite un tiempo de preñez, de atención, de

---

4. " Las murallas impedían la entrada de las aguas (...). Por fortuna ninguno de esos aguaceros, que periodicamente suelen ocurrir en todas las comarcas, han tenido lugar desde el derribo de las murallas y a esa circunstancia es debido que no hallamos tenido que lamentar todavía en mayor escala que las veces anteriores los desastres que acabo de indicar."

5. Escuchar a Albert Viaplana.

6. Leer tesis Moisés Gallego, en su referencia al canal de Seròs.

7. "Toda la superficie limitada por el perímetro hidrográfico de cerramiento de que habla el artículo anterior exceptuando la montaña de Montjuïc, se considera como el emplazamiento de la actual ciudad y su proyecto de Ensanche" Título III, Art 12º, OCB.

espera.

Estoy hablando, también, del subsuelo. La ciudad crece hacia arriba y hacia abajo, no hay que olvidarlo. Esos subterráneos ignotos tienen la capacidad de ordenar y jerarquizar la ciudad con sus ramificaciones. Es un tejido que transcurre paralelamente al caminar de las gentes. Dificultar las galerías, complicando los cruces y niveles, tanto de abastecimiento como de eliminación, es una barbaridad. El mundo externo y el subterráneo han de mantener un diálogo constante ([8]).

Vamos a entrar al Plan de Ensanche por este camino y a observar que ocurre:

Lo primero que llama la atención es que el "Canal para desviar del llano las aguas de la montaña" no es exactamente un aro, sino la suma de dos formas convexas unidas en lo alto del camino de Gracia, cercanísimo a la Travesera de Dalt, que ya puede reconocerse. Es el punto donde comienza la antigua riera de Vallcarca -más abajo Torrent de l'Olla- en el que se obliga a dividir el caudal. Esto implica, de entrada, que el desvio no se produce de una forma directa por la máxima pendiente y que no hay un canal, sino dos. Si miramos la planta como siempre se ha hecho -aprovechando al máximo el papel-, el de la derecha resigue la falda del Collserola, yendo a parar a la riera de Horta -llamada alternativamente Rambla-, atraviesa San Andrés del Palomar y a partir del ferrocarril de Zaragoza se deja a las aguas seguir su curso natural o bien se las desvia con un canal rectilíneo que corta hacia el Besós. La del Sur, subterránea supongo dada la

---

8. "Las vias públicas de las poblaciones comprendidas dentro del perímetro de cerramiento se consideran divididas en dos partes: la una subterránea que comprende todas las obras necesarias para la exportación de aguas pluviales, la de usos domésticos y las remanentes de las diversas industrias, como también la canalización de las aguas potables y del gas; y la otra superficial que comprende la explanación, afirmado y obras accesoroas de la via." Artº 60, Sección II, Título V, OCB.

línea de puntos, atraviesa por Gracia en diagonal hacia el camino de Collblanch, donde se pierde su pista, aunque parece que desde allá bordea Montjuïc por la carretera de la Infanta.

La convexidad, además de responder a la forma de la falda de la montaña, deja el llano como un espacio abierto.

Se trataba, tal vez, de empezar a ordenar y a acotar el proyecto.

2.3. NATURAM VS. COELUM

" En suma la influencia preponderante en la determinación de las localidades, es lo mismo que para los climas, la temperatura; y esta depende de causas generales, y de causas particulares:

I. Causas generales

- Latitud
- Altura
- Posición relativa de los continentes y de los mares.

II. Causas particulares

1º Atmosféricas
- Grado de humedad
- Variaciones barométricas, vientos
- Pureza del aire
- Tranquilidad o agitación del aire &.

2º Terrestres
- Desigualdad de los terrenos
- Dirección de las cadenas de montañas
- Forma y masa de las tierras
- Su prolongamiento hacia los polos
- Estado de la superficie del suelo
- Cantidad de nieve que lo cubre en invierno
- Desnudez del suelo o vegetación
- Efectos de la cultura, bosques, &.

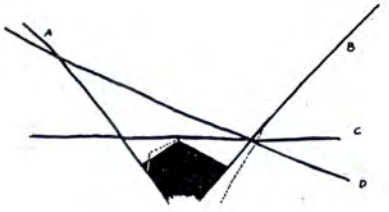
3º Marítimas

- Configuraciones de la costa al E. o al O. de los continentes.
- Presencia más o menos prolongada de los hielos polares.
- Corrientes marinas calientes o frias, &."(1)

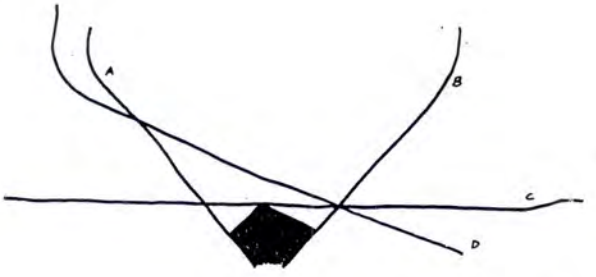
Me gusta dibujar el plano de Barcelona con cuatro trazos y una mancha negra. Esta última es un hexágono al que siempre le resto un lado; es igual, muchos saben de que ciudad estoy hablando [LAMS. 59-60].

---

1. TCC, pg 330, párrafo 876.



59.



60.

61.

Una vez esbozadas estas pautas, me invento la naturaleza que las rodea. No lo puedo hacer inmediatamente, es necesario recurrir a cierta lógica aprendida de los antiguos libros de historia o de algunas novelas de viajes, también me es imprescindible prolongar un poco las rayas en busca de pistas más firmes, necesito verlas girar o o saber si permanecen rectas [LAMS. 61-62].

He hecho trampa, porque la mancha, el antiguo casco de la ciudad, me da muy buenos datos. Sin él, la reproducción del entorno se dificultaría bastante, pues no sabría si el proyecto trabaja por deslizamiento o tiene una distribución centralizada. Sin embargo, puesto que se que es una ciudad portuaria -otro dato escaqueado-, en cuanto empiezo a especular sobre una posible posición de la ciudad vieja que no sea la que conozco, siempre se me escapa por la tangente, dado la ausencia de un final que recoja a las vias A, B y D.

Todo esto, partiendo de la base, de que el autor de las vias de Ensanche escribe lo que proyecta y no habla porque sí [LAMS. 63-64].

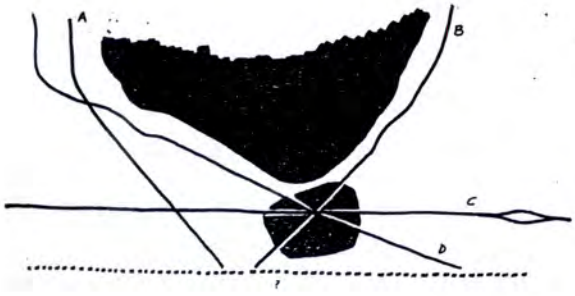
Como conozco de sobras el final de esta historia, y se que parte de la naturaleza está mal colocada y cual no, podemos seguir adelante.

Pero no lo hagamos tan pronto, ya que antes de hacer estos dibujos he intentado poner la mente en blanco, vaciarme del todo para poder pensar otra vez. Y esto nunca es inútil.

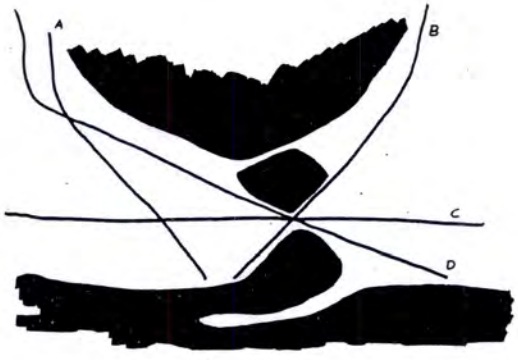
Lo primero que se me ocurre es que mi dibujo (2) no tiene edad, de tenerla sabría que el trazado de la Diagonal, a partir de Glorias, no es tan firme, que la Meridiana no llega hasta el mar, que estas líneas tienen diferentes gruesos y que los encuentros entre ellas, dan, casi siempre, preferencia a una via

---

2. Me refiero al boceto 3, Lámina 61.



62.



63.

64.

concreta o se transforman en nudos muy complejos, solo resueltos en épocas muy, muy, recientes.

No desconocería que el tamaño de la urbe ha aumentado, hasta encaramarse por las montañas, que hay nuevas formas de atravesar los obstáculos, que han habido cambios políticos que han transformado la textura de relleno, muchas veces maltratándola; no sabría, en definitiva, que los años le han afectado, hasta llegar al punto de no dejarle ser del todo, de negarle la existencia y muchas veces su escala de prioridades.

Ignoraría, también, que en algunos casos, sus leyes eran excesivamente adustas e imperiosas, bruscas con algunos elementos secundarios, que, consciente o inconscientemente, no iban a dejarse hacer desaparecer, obligando al Ensanche a adoptar extrañas formas, espectros de lo pretendido, o, sencillamente, muñecos de papel; proyecto roto.

Es curioso, sin embargo, las cosas que estoy redescubriendo con estos esquemas, el volver a dibujar el entorno de la ciudad, como si lo desconociera.

Si he de elegir la posición del mar, me decantaré por la de las cinco primeras láminas, ya que, a pesar de que en todas se nota la ausencia de un camino de ronda, en el caso de la sexta figura [LAM 64], este brusco acabar de las líneas resulta totalmente incomprensible. Partiendo de esta base, deduzco, por el trazado tan apretado en diagonal de las vias A y B, que ha de haber un estorbo a cada lado, ya que sino abandonarían el cerco, permitiendo un desahogo entre ellas y la ciudad. Estos obstáculos podrían ser un puerto o ensenada, pero esto solo sería factible en el caso de la derecha, ya que sino no habría forma de explicar el decantamiento hacia ese lado de casi todo el proyecto.

Si aceptamos como buena la existencia de ambos rios, algo no demasiado improbable por el desvio superior de A, B, y D

que sugiere una cañada, y por la cercanía del mar, el proyecto nos dará a entender que no es el puerto lo que hay a la derecha. Tampoco parece un promontorio, porque sino sería rarísima la prolongación de la via D. Tal vez se trate de un objeto extraño, algún tipo de construcción compacta, pero no especificamente urbana, dado que si así fuera, congeniaría mejor con el resto de la ciudad. Sin embargo, la situación de algo alto sí que es probable al lado izquierdo de la villa, lo que explicaría que solo haya un camino hacia ese lado, el C, paralelo al mar. Por cierto, esto me hace pensar que esta paralela al agua, de la cual desconocemos los finales, está hacia el interior porque el paso por la costa es imposible.

¿Qué más nos falta? Creernos que hay una serie de obstáculos convexos, probablemente montes que abren su paso a los rios, dificilmente otra única población, por el tamaño del núcleo y su ensanche. Y, por último, un puerto, con la intención probable de ser ampliado hacia el final de la ruta D, si los sedimentos del rio lo permiten. El resto de interrogantes son detalles de menor importancia, por lo menos de momento.

Se está trabajando sobre un espacio vacio, ya que en proporción al tamaño de la ciudad el llano casi no tiene nada, o muy poco, pero se ciñe a unas leyes. Estamos empezando a ver cuales se utilizan, cuales se mencionan y cuales, aparentemente, se ignoran en el proyecto. Se deja hablar a la morfología y al espacio, de momento, aparentemente menos, a las alteraciones producidas por el hombre, poco a poco también se va dejando hablar al proyecto.

El enfoque geográfico se aborda con mucha sencillez, casi de un plumazo, no existen más que una serie de datos de entrada, de puntos a los que agarrarse, pero ya elaborados y sintetizados, en los que se ha prescindido, cuando ha parecido

necesario, de los detalles. El llano y la ciudad, tienen en este caso un entorno lo suficiente rico para no tener que inventar pautas nuevas tras las que ir.

El territorio habla, y el proyecto responde.

Los elementos tienen su fuerza natural, esta que les da capacidad de ser y poder. Es irremediable que las vías trascendentales sean así pues su propia naturaleza les obliga a atravesar toda la población y destacarse entre las demás, bien sea por dirección, bien por su anchura, siempre por longitud. Sería antinatural que fueran distintas, pues el entorno lo manda así.

La TGU explica que el proyecto lo primero que hace es corresponder a una jerarquía previa, o sea que se ordena y ve simplificados sus elementos para poderlos manejar con más tranquilidad, para poder disponer de ellos y no a la inversa ([3]). Esto también se hace en la memoria del anteproyecto al hablar de las anchuras de las calles, pero se está refiriendo a las de las manzanas, las vias trascendentales quedan como algo definido de antemano y que es prioritario por necesidad. Volveré sobre esto al ir aproximándome más a la ciudad ([4]).

El proyecto de Ensanche tarda siglos en gestarse. Suprime algunas huellas, pero es capaz de utilizar otras afianzándolas todavía más en el territorio. El hombre cuenta con la memoria como instrumento de trabajo, con la suma de recuerdos de los otros, los personajes de su tiempo y el conjunto de vestigios de otras épocas. En este caso es el andar real de cada día el que se sigue, son los caminos: pisadas, pasos, roderas, procesiones variopintas, cada vez más rápidas. El pasado

---

3. Esto a veces ocurre cuando estámos proyectando, la idea surge como algo a lo que cuesta muchísimo renunciar, aunque descubramos que hay nuevas cosas a las que agarrarnos, nos cuesta mucho prescindir de algo que nos es grato por mucho que esto lleve tiempo demostrando que es un lastre o está fuera de lugar.

4. MALB, pg.77, parrafo 106.

pertenece, de forma contínua y específica, a dos de estas rutas de las que hablábamos, de manera vacilante, a otra de ellas, y por señas, a la última.

Voy a recorrer, algo más despacio para poder observar con detenimiento sus gestos y motivos, las tres primeras vias. Estas son de carácter algo extrovertido, aunque no necesariamente más simpáticas. Después intentaré seguirle el rastro a la callada, que, a pesar de su silencio, se nos muestra espléndida a veces y cuyo trazado no tiene como historia una línea sino un final y la suma de varios puntos. Pero esto, lo haré mucho más tarde.

El proyecto de Cerdà no está hecho desde dentro, está visto a gran distancia, tanto en el tiempo como en el espacio, es guiado por un mapa generoso en territorio y ajeno a las mezquindades. La perspectiva de una determinada calle, es una cuestión posterior, a veces voluntariamente abandonada, para reconcentrarse en aquello que es esencial. No están aquí sus errores, ni tampoco en la dificultad de ejecución; y sí que están aquí algunos de sus errores y de su dificultad de ejecución, sin embargo, muchos de ellos se hubiesen solventado mediante un trabajo posterior que hubiese querido seguir con los criterios generales, sin negarlos.

Las vias trascendentales vienen de más allá, empujadas por las carreteras o cañadas de paso; no pertenecen a la ciudad, sino a su exterior.

La urbe no es más que un punto, siempre referido a la totalidad del globo.

2.4. LIMITES

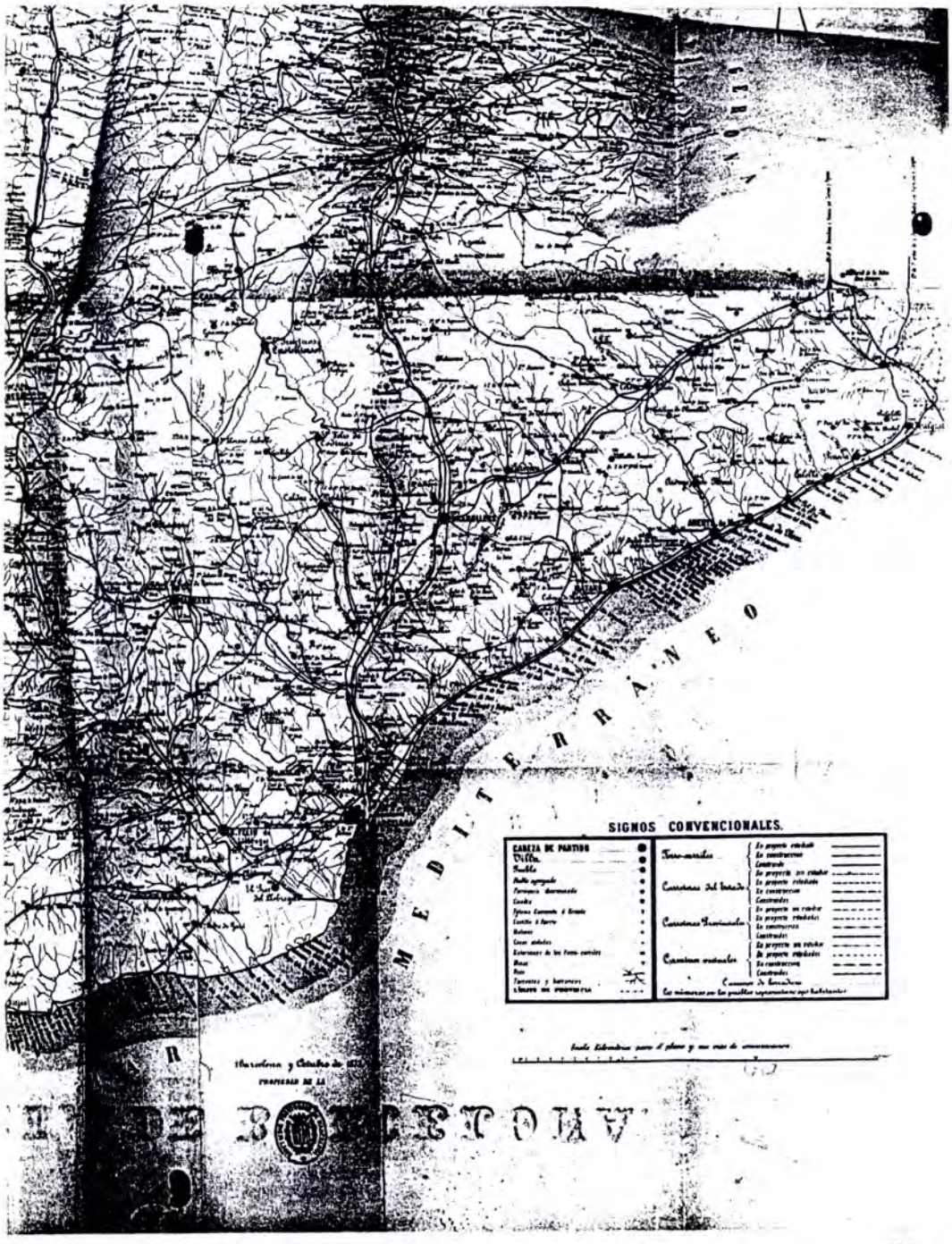
- "Núcleo urbano ilimitado es para nosotros aquel que no tiene en torno suyo obstáculo y embarazo que impida su crecimiento y desarrollo, y en cuyo recinto pueda penetrarse por todas las calles que van a desembocar en su periferia. La consideraremos ilimitad también, aún cuando por algún punto de la periferia tropiece con algún obstáculo."(1)

Mientras hablaba de la representación del llano me había centrado en emplazar en el plano la ciudad y su entorno, iniciando el juego arquitectónico de imaginar como se hubiese proyectado el ensanche de haberse dibujado realmente el espacio entre los dos rios, intentando volverla a pensar más allá de Montjuïc. Antes, en la aprehensión de la mirada, me había visto en la necesidad de desplazarme más lejos, a la llegada tras las montañas.

Si admitimos de entrada que el orden en el proyecto alterna de la escala mayor a la menor y viceversa, podríamos enumerar los elementos por su magnitud e importancia uno tras otro, tanto a partir de la TGU, como a partir del propio ensanche. En la Memoria del anteproyecto se da prioridad a la manzana, pero este escrito acompaña a un dibujo y este último instrumento es, en arquitectura, lo que cuenta. Se habla de la composición de la manzana, pero se empieza a seleccionar la las vias trascendentales, el tamaño, la orientación, los ferrocarriles añadiendo a todo esto un fondo artificial sobre el que actuar. Un fondo que no desaparecerá hasta bien avanzada la aprobación del

---

1. TGU, pg. 250.


SIGNOS CONVENCIONALES.
CABEZA DE PARTIDO
Villa.
Pueblo
Caminos vecinales
Caminos Provinciales
Caminos reales
MEDITERRANEO

proyecto.

Este dibujo pequeño, unido a la pared con una enorme chincheta, casi mayor que él, es el que nos organiza desde el principio. No cabe su olvido. Las sucesivas modificaciones no son rígidas, pero han de ser firmes cuando son necesarias:

- 1º comarca, 2º area metropolitana, 3º núcleo urbano.

Para mirar cerca hay que mirar lejos [LAM. 65].

Nos estamos acercando al tamaño capaz de la cuadrícula, este no está dirigido por las vias trascendentales, que pretenden "pasar sin detenerse", sino mediante el diseño del canal y la travesera de Gràcia. La trama no puede ser infinita, no es útil en todos los casos, por tanto, aunque me sienta extraña teniendo que comenzar a escribir sobre ella para poder hablar de lo demás, he de reconocer que solo a partir de esta conseguiremos aproximarnos a una de las dimensiones menores del proyecto.

De los dos dibujos del llano, hay uno que se atribuye a Cerdà y que no va firmado, es un plano más indiferente que el ingeniero no utiliza en sus proyectos [Plano anexo]. En este se dibuja gran parte de la falda del Tibidabo, algo que no ocurría en el primer esquema, en el cual las curvas de nivel se detenían a la altura de la Travesera de Gracia, eje casi paralelo a las calles horizontales del Ensanche. Se está preparando un doble límite para la trama; la pendiente y el desagüe. Veamos como se hace:

En el plano aprobado por R.O. del 7 Junio 1859 [Plano anexo], al llegar a los bordes siempre hay una cierta indefinición, tanto en las manzanas como en la forma de acabar las calles. Estas no son recibidas por ninguna otra, incrustándose en la montaña a la altura de San Andrés, acabando en la Travesera, a la que no se da continuidad, o destrozándose contra el canal. Hacia la altura de Montjuïc, se aventura pendiente arriba parte de

66.

la cuadrícula, tal vez para dar continuidad a la Gran Via frente al Paralelo; se quiere dejar bien claro que esta via trascendental a de ser capaz de superar a la ciudad.

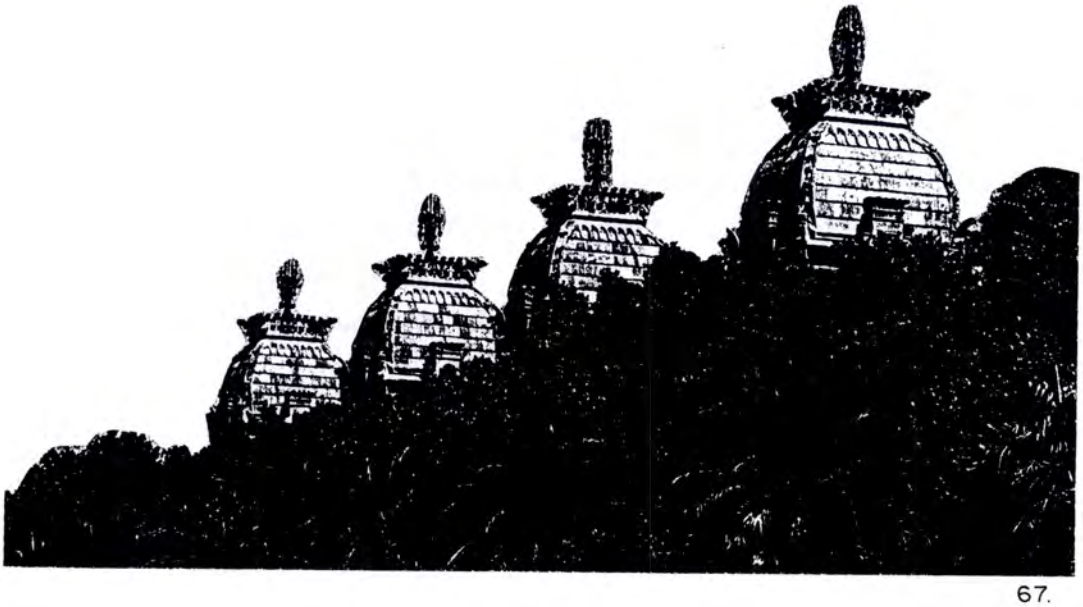
En 1861 sigue practicamente igual, aunque la edificación en el Noroeste desciende más abajo del canal y se han redefinido las de la Gran Via y Paralelo -zona actual plaza de España-.

En ambos el único lugar en que la cuadrícula acaba cómodamente es al encontrarse con el rio Besós, del que se aparta a través del "Gran Bosque", destinado a absorber las diferencias de paralelismo y en el cual un final absolutamente recto resulta cómodo dada la escasez de pendiente y la ausencia de vias trascendentales.

En la actualidad, al observar el Ensanche, Montjuïc nos ofrece el caos, la carretera de las aguas las calles paralelas hacia el mar y desde los lados carecemos de perspectiva.

Este gran parque junto al rio, además de haberse podido nutrir de las crecidas y otras ventajas, nos ofrecía una fachada del ensanche plana, la única posible. Nos brindaba distancia para contemplar un objeto. En su parte más ancha estámos a 8x133 mts. Si a esto le añadimos el rio, accediendo por el punto medio -el puente de la Gran Via- no llegaremos a ver los finales, pero se observará la ciudad en plano por encima del parque. Aquí la edificación se coloca de forma explícita. Desgraciadamente, esto solo puede quedar ya en nuestra imaginación [LAM. 66].

Esta asombrosa puerta, llegada a la ciudad desde el Norte de Europa, solo puede ser vista creyendo en el proyecto [LAM. 67].



67.

Mientras tanto se ha colado un ente extraño en el que se superpone la trama, sin edificación y sin canal de desagüe, a la topografía [Plano anexo]. Este dibujo convierte el plan Cerdà en un rectángulo perfecto e indiferente a los bordes o a la colocación de parques y demás equipamientos, en teoría su objetivo es señalar los edificios propiedad del ejército, pero a su vez esta ofreciendo un dibujo cruel y especulativo al que le falta la firmeza de trazado de los anteriores, y en el cual se destaca nucho la trayectoria del Paseo de Gracia, no como un bulevard ancho, como el propuesto por Cerdà, sino casi como una continuidad del camino de Gracia hacia abajo.

El plano de replanteo [Plano anexo], probablemente entre este y el siguiente, dado el desplazamiento a la izquierda de la Plaza de Catalunya (2), insinua también la posibilidad de prolongar la trama, más allá de los límites principales, por Collserola, Besós y, en menor medida, más allá de Magoria y Paralelo. Es una pena, porque se podría haber hecho hincapié en la transformación del Canal de desagüe en un enlace externo entre Gracia y San Andrés.

En 1863 se empieza [Plano anexo], por primera vez en un dibujo de Cerdà a deformar el Ensanche. No me estoy refiriendo a la edificación, de la que hablaré después, sino a su ubicación en el terreno.

Este plano, sobre el que volveré a trabajar más tarde, convierte la ciudad en una amalgama diversa. Las calles pasan a ser vacios entre lo construido, algo que nunca fue así, y se supera, por segunda vez, el canal, transformándolo en una calle

---

2. De esto hablo después en "Taber".

(3). Al hacer este cambio se convierte en la ciudad a las rutas en las principales conductoras de agua, bien mediante su pendiente natural, bien conduciéndola en sección; esto, que es regla común a todo el Ensanche, se hace definitivamente patente.

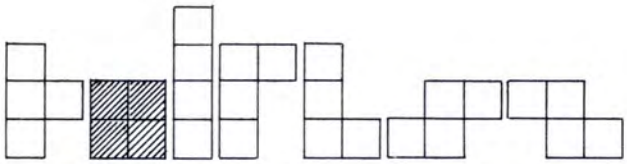
Esta es una decisión que se veía venir, el proyecto necesitaba librarse del final rígido, y también conectar Gracia y San Andrés por la zona alta. Sin embargo, al continuar construyendo más arriba, con esa angustiosa indiferencia, agudiza el problema de la manzana escaladora, prolongando unas calles, que a estas alturas, y hablo de forma literal, ya tendrían que haberse dado cuenta de la topografía del terreno. Creo que es un gesto simbólico, que si se hubiera hecho a conciencia podía dar un resultado, hablo siempre temporalmente, muy peculiar. Sería un bonito proyecto de edificación, el de las manzanas empotradas contra la montaña. Habría que preparar a la tierra para recibirlas y esperar.

Se sigue, pues, indeterminando el final de la ciudad por su parte alta, una forma como cualquier otra de hacerla crecer, pero sobre un plano que es una triste sombra de lo que se estaba representando hasta el momento. El proyecto está perdiendo fuerza en puntos que eran cruciales y sigo sin referirme a la edificación, tan variable con los años. Estoy hablando de algunas de sus condiciones esenciales, de su forma de implantarse en la geografía, que ha dejado de reconocer la proximidad de los montículos que anteceden a la montaña.

---

3. El canal, igual que el plano íntegro de Ensanche, seguirá apareciendo en algunos dibujos. Es a partir de 1890, poco antes de que García Faria se encargue de diseñar el saneamiento de BCN, cuando se empieza a desconfiar de la posibilidad de implantar la trama en todo el terreno previsto y, entre otras cosas, el canal desaparece definitivamente, aunque deja huella en su trazado de Magoria. En el impresionante plano de 1991 de este ingeniero, aparece dibujado con confianza el Ensanche, pero se detiene a la altura de la Travesera de Gracia.

No es de extrañar que parezca que el lápiz no estaba afilado.



68.

2.5. EL DESARROLLO DEL CONO

El juego del TETRIS consta de siete piezas distintas, todas ellas formadas por una serie de cuadrados agregados, concretamente cuatro cada vez. A cada forma se le atribuye un color, para facilitar su reconocimiento rapidamente.

Aunque supongo que las reglas son conocidas por todos, se trata de lograr ir colocándo las piezas en un rectángulo, sin dejar espacios vacios por en medio; se puntua a base de piezas y líneas conseguidas.

En el estudio somos dos arquitectos, expertos en la utilización de este tipo de nuevas tecnologías, por lo que ya se ha podido adivinar. Cada uno por su cuenta ha desarrollado una estrategia diferente para ganar puntos sin explicársela al otro, a grandes rasgos son totalmente coincidentes: se buscan huecos simétricos en la parte central para poder encajar las piezas 1, 2, 3, y 4, porque son asimétricas; preferimos siempre las piezas 5 y 6, ya que permiten ser colocadas de muchas maneras; la pieza 7, un cuadrado perfecto de color azul celeste, se margina hacia los lados para que moleste lo menos posible, no tiene matices, no permite giros o los facilita todos, ese es el problema. Siempre es igual, rígido y poco adaptable, aunque a veces, en determinadas condiciones, cuando el hueco es el justo, se convierte en la pieza fundamental del engranaje [LAM. 68].

Me gusta pensar en la manzana Cerdà como un objeto de un tamaño preciso, pero que es incapaz de subir más allá del llano, por lo tanto, que no es algo unicamente abstracto y aprehendido de las nuevas ciudades americanas, a pesar de todos los estudios

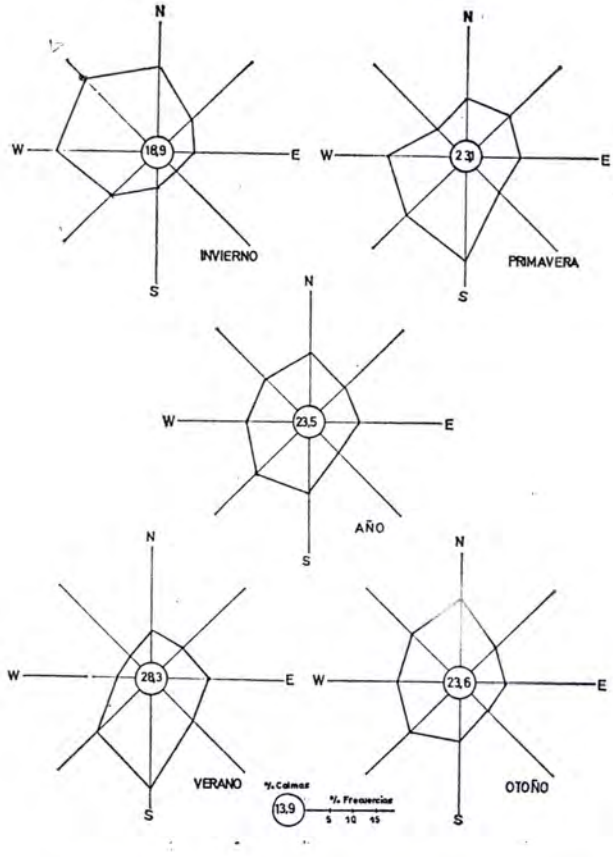


FIG. 6.— Rosas de frecuencia del viento por direcciones en el Pla de Barcelona trazadas a partir de valores medios anuales y estacionales.

previos, sino una pieza útil por su forma, perfecta por sus dimensiones y fácil de orientar en el lugar en que nos encontramos. Un elemento ligado y colocado con tanta precisión como el resto.

Ese presagio que condena aparentemente al aburrimiento, esa cuadrícula inacabable que no es tal, se convierte en un proyecto de garantías a partir del momento en que se le introduce la orientación, la dimensión y las normas básicas de funcionamiento.

Para reconocer el sol como director de la mano, solo hay que tener en cuenta ese, casi imperceptible, giro respecto al Paseo de Gracia.

Esto ya, por sí mismo, obliga al que observa a mirar al proyecto de Ensanche a distancia, y no me estoy refiriendo al tiempo, sino a apartar, lo máximo posible, la narizota del papel. Trasladarla casi tan lejos como el lugar de procedencia de esos rayos de luz que, por la distancia a su origen, consideramos paralelos, sabiendo que fugan a ese punto deslumbrante e inasequible.

Siguiendo con la posición en la naturaleza, el tema de los vientos dominantes [LAM. 69] me parece una razón de procedencia más higienista y, en cualquier caso, un poco cogida por los pelos, ya que sería otorgar al llano excesivos dones, hacer coincidir en él las tres cualidades básicas: pendiente, aire e iluminación, todas en la misma dirección (1).

---

1. Durante casi todo el año, los vientos Norte-Sur son los más importantes en el llano. Las diagonales son importantes, pero no tan intensas. Además, parece una razón de peso guiarse previamente por la pendiente, sino ¿que hubiera ocurrido si el mar estuviese en Sant Just? por ejemplo.

que todas las calles deben ser del mismo orden, el proyecto define la nueva, y practicamente única, manzana cuadrada de 113x113 mts (4). El resultado de esta decisión es no someter las posiciones de las calles a la edificación, para lo cual faltarían criterios. Sin limitar la diversidad, que queda, de momento, beneficiada. No es una medida coercitiva sino, probablemente, liberadora.

La suma de unidades se ha convertido, de pronto, en una trama de fondo, como pudieron ser anteriormente las curvas de nivel o las rieras que atravesaban el llano. Se elige la dirección más adecuada, la que produce menos problemas.

Pero también, al definir la cifra fija de los 113x113, parece que se acepta, como mal menor, el hecho de que la edificación pueda cerrar la manzana, como si esta fuera algo que escapa, o sino escapará, al control del proyectista. Una afirmación similar se hace publicamente en la TCC (5) y se hará, más adelante, en la TGU (6) refiriéndose a las ciudades antiguas. En ambos casos se habla de manera abstracta y algo solapada, pero puede servir. Si no se creen los escritos, basta con mirar el proyecto (7), de esto hablo más adelante.

---

4. " La figura y extensión superficial de las manzanas formadas por la edificación actual no están sujetas a ningún tipo general, pero las de la parte nueva tendrán la forma de cuadrados sobre el lado de 113mts. con una superficie bruta de 12.769 mts. de la cual hay que deducir la de los chaflanes de las esquinas." OCB, Título VI, Manzanas o superficies discontinuas, Sección 1, Clasificación.

5. "(...) será el caso que, de la misma manera que cada casa ha de tener su jardín especial, cada manzana o grupo de casas tenga para el uso y servicio particular de todo el grupo, una gran plaza o s'quare en el centro de la manzana (...)"TCC, pg, 412, párrafo 1493.

6. TGU, pg 374 "Hay también intervías en que caben solares regulares, en todo su sentido perimetral, quedando en medio un espacio suficiente para dar luz y ventilación.(...) Desgraciadamente,(...)son los menos."(c374)

7. Sobretodo el último, publicado en el diario "La Vanguardia" el sábado 25 de Julio de 1994.

Al abandonar los aspectos generales y concretar, antes y después, se contradecirá a sí mismo, tanto por escrito, como en el dibujo ([8]).

Prefiero no detenerme en este tema, solo quiero remarcar que con semejante tamaño cuadrado, surgido de la deducción de unas fórmulas complicadas ([9]), ya de por sí recrecidas en su base, asegura que los patios interiores se van a mantener y por otra parte se queda tranquilo respecto al tema de las calles. Pensémoslo de esta manera:

- Profundidad edificable 28 mts., multiplicado por dos, ya son 56. Si restamos esto de los 113 nos quedan 57, deducidos los chaflanes. A la mitad de espacio edificado corresponde la mitad de libre -más o menos-. Hacer casas más profundas sería inverosímil, abrir calles, sin pasajes, por el centro y triplicar la edificación, costoso. Si el tamaño hubiera sido superior esto último se habría hecho posible, al permitir doblar la edificación si hubiera sido inferior, el patio quedaría ridículo.

Estoy pensando en un proyecto de máximos, superficies aparentemente holgadas para poder poner a recaudo un proyecto de mínimos. De asegurar que pese al paso de los años, a los detalles ovidados, a la mala fé de algunos o a los demás factores sujetos al azar, nunca perdera su silueta inicial, el gesto que lo

---

8. OCB, arts, 47, 48, 81, 83, 84, 88. Habla tanto de la parte antigua de la ciudad como de la nueva. solo en este último artículo, el 88 diferencia: " Las manzanas destinadas a la edificación de habitaciones particulares, pueden estar formadas por casas aisladas entre si, por filas de casas yuxtapuestas, alternando con verjas más o menos extensas, y finalmente, por una faja continua de casas cerrando completamente los perímetros, siendo de advertir que estas últimas no se consentirán en el nuevo caserio." esta indefinición al mezclar una superficie ciudadana y otra, sobre todo si se tiene en cuenta que el viejo espacio intramuros estaba absolutamwente copado, es muy extraña. Además, en ningún momento define cual tendrá que ser el hueco o los huecos que se dejen.

Lo mismo sucede cuando habla de los pasajes, que también esta recogido en este articulado.

9. TCC, pg 413, párrafo 1497.

diferencia, el que le ha permitido ser atacado y deteriorado por multitud de acontecimientos, pero sin dejar de ser. Se parapeta tras las medidas, formas y otras garantías, sabiamente escondidas, para evitar derrotas fulminantes.

También, tras esta cuadrícula contínua del mismo tamaño, se incorpora el azar al proyecto. Con el se abre la puerta a las posibilidades excesivas, al no sujetar con fuerza algunos temas concretos (10). Pero también se da pie a obtener el resultado final como una mezcla de diversos temas conjugados -sumatorio de variedades de edificación, cuadrícula, puntos de vista finales secuencias de la montaña, intersección vias fijas con algunas, no muchas variables, sectores marinos, etc.-.

Se agradece que el urbanista esté siempre reconociendo la escala del proyecto, dejando puertas abiertas a lo que se va a definir después. Son pocos los puntos en que esto no se hace y parecen buscados. Por esto mismo las ordenanzas son sencillas, dejan márgen para respirar, se dan una serie de normas estrictas, pero muy generales (11).

---

10. Algunos casos los hemos visto ya, otros los estudiaré después, obviaré unos cuantos, e, inevitablemente, me olvidare de algunos.

11. Art.º 99 "Si las fachadas no han tenido cornisas, aleros, tribunas, balcones, puertas que abran hacia el exterior, ni saledizos de ningún género sobre el paramento general de la fachada y que además no hayan de verter tampoco a la calle las aguas que caigan sobre la cubierta del edificio; podrán tener sus paredes de fachada adosadas exactamente al linde o límite lateral de la calle. Pero en el caso contrario, tendrán que retirarse paralelamente a esta línea de una cantidad igual, cuando menos, a lña máxima volada del mayor de dichops saledizos, para que en ningún caso se ejerza con ellos un dominio sobre la vía pública que pueda molestar o dañar la circulación." Si se refiere a la acera es una cosa, a la calle es otra. Más que tomarla como algo restrictivo, se está diciendo de alguna forma que no hace falta alinearse a la acera. Esto tiene su lógica ya que en el momento de redactar estas normas habían muchas poosibilidades de uso de las edificaciones, desde palacete a bloque de pisos, desde casa de alquiler a propiedad familiar, desde vivienda aislada a aparejada, etc. (ampliar). TITULO VI, SECCION II, OCB.
Art.º 215 (Edificios industriales) "Si el edificio que se trate de levantar es de tal magnitud e importancia que necesite mayor superficie que la de una manzana podrán ocuparse al efecto dos ó

Recuerdo que cuando hacía un curso de doctorado que trataba de la puesta en marcha de la ejecución del Ensanche, justamente aquello en lo que yo no me voy a detener, hubo una afirmación que ha quedado en mi memoria grabada de forma difusa, algo así como: "A cualquier anchura de espacio entre manzanas -me refiero a la suma de las distintas secciones transversales de una calle- se le concedía mitad a la superficie de acera y la otra mitad a la de tráfico rodado" (12).

Aquí entramos en la última característica de las que hablaba. Las normas básicas de funcionamiento simplifican la tarea, además de explicarla en su redactado (13). Una vez trazada una manzana fija, el resto, casi todo, se puede redactar por escrito, desde permitir la edificación de la mitad de cada solar hasta un número determinado de metros de profundidad (14), deducidas las cesiones; hasta cual es la sección transversal de la mayoría de las calles. El resultado final varia mucho, pero la síntesis y claridad con que cuentan las "Ordenanzas de construcción de Barcelona", rematan este segundo estadío del proyecto, este grano pequeño.

Se podría hacer lo mismo con muchas de las normas redactadas, pero esto alargaría innecesariamente el trabajo, para muestra utilizaré el artículo 56, en la que define los chaflanes:

---

más obstruyendo la continuidad del menor número de calles posible."

12. Era un curso de Miquel Corominas, por cierto muy interesante. Las palabras es posible que las pronunciara él o alguien de la asignatura de urbanismo de quinto curso, no tiene mucha importancia. Esto era anterior a que se encontraran, o mejor dicho se hiciera público, el hallazgo de las memorias del anteproyecto y del proyecto.

13. No me estoy refiriendo a la gestión que no tiene nada que ver con la tesis.

14. Art.º 95 (Edificios) "En todos los casos deberá tener, al menos un fondo de jardín igual al de la construcción." Siempre me ha encantado esta norma, a pesar que conlleva un patio interior caótico. Pero es escueta y muy significativa. Título VI, Sección II. OCB.

" La superficie de los cruceros a nivel será cuando menos igual a la suma de de las anchuras de las dos calles que se crucen" (15)

Siempre había tenido la impresión de que los cortes de los chaflanes surgen de tallar el bloque y darle una medida determinada. No es esto, el corte es el resultado del crucerío y no se refiere a la edificación, sino a las dimensiones de la isla, está hablando de los negativos de la edificación, de sus restos. Esta definiendo los llenos, a partir de los vacios. Pensémoslo de esta forma: ¿Qué debería ocurrir con el achaflanado de las intersecciónes con la gran Via (16)?

"La línea de cerramiento o limitación del ensanche se halla determinada por el proyectado Cajero del Canal Colector de las aguas de la montaña, por el de la riera de Magoria, por el rio Besós, y por el mar." (17)

Uno de los mayores problemas del proyecto surge cuando se supera la pendiente del 4% de la zona superior del llano de Barcelona. Si a lo construido se hubiera sumado siempre esta necesidad de pensar las cosas globalmente, es posible que el canal se hubiera mantenido, entre otras cosas como conexión entre las poblaciones por la zona alta (18). Además probablemente, los nuevos suburbios urbanos, surgidos más allá del canal de desagüe, hubieran acabado de explicar la ciudad.

Pero desgraciadamente, esto no sucedió. Muchas de las

---

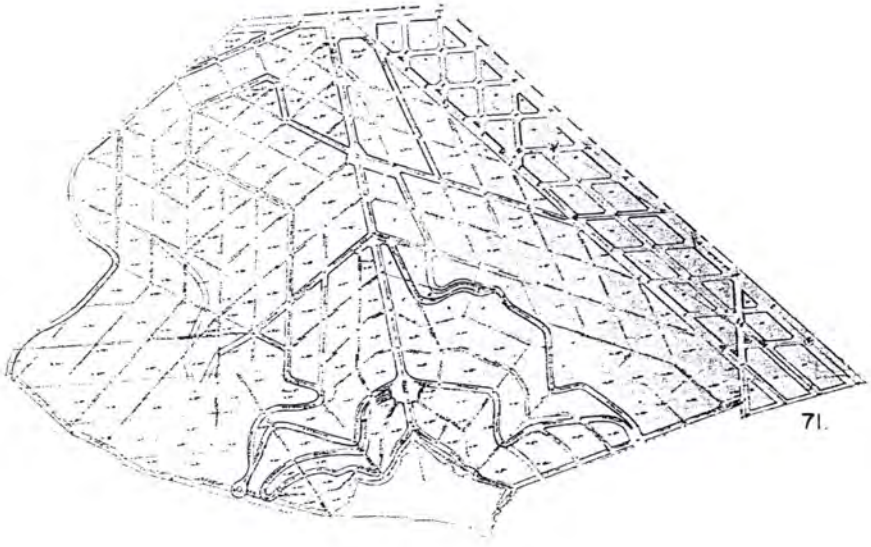
15. OCB, Título V, Sección I, Disposiciones de las del Ensanche, Artº. 56.

16. Utilizo esta calle porque tiene la misma dirección que las otras, solo que más ancha.

17. OCB, Título III. Clasificación de superficies, Artº. 11

18. El plan de Enlaces de Leon Jaussely es excesivamente egocéntrico y se detiene demasiado poco a mirar el proyecto de Cerdá. En todos los puntos, incluso en los que son sus mayores aciertos.

72.



71.

causas se conocen perfectamente, por lo que prefiero seguir sin hablar de ellas.

El llano de Barcelona queda reconocido por Cerdà en el proyecto para la urbanización de la montaña de Montjuïc. La primera vez que lo vi, casi sin mirarlo, quede fascinada por la montaña arada con su propia retícula. En la parte alta de la pendiente, ya liberado de las tramas urbanas que confunden al resto, el paisaje se me presentaba como un plano vertical estampado con rombos y triangulos ya borrados.

Me hubiese gustado no haber vuelto a este trabajo más que con la memoria para no descubrir sus casi torpes extremos, ni siquiera salvados por la indefinición, la gran avenida desde una supuesta plaza de España y la simetría mentirosa, haciendo creer que la montaña queda partida en sus dos vertientes. Algo que no es real.

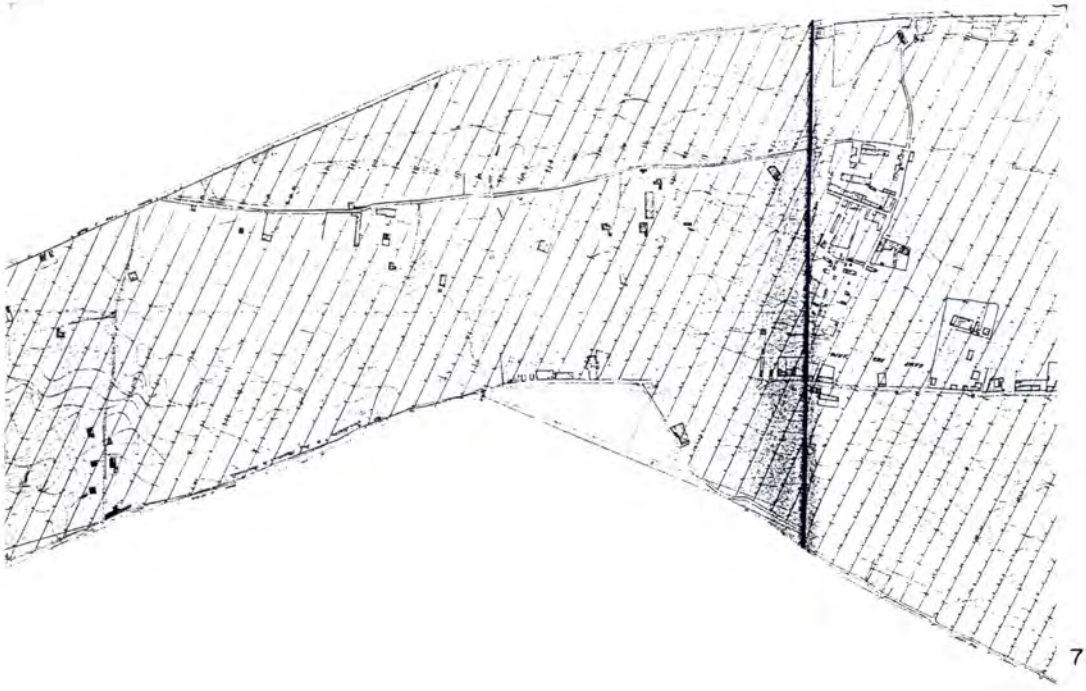
Pero si paseo por las manzanas forzadas del Paralelo me vuelve a seducir el proyecto iniciado y sus infinitos puntos de vista [LAM. 71].

Cerdà, en el Ensanche, puede intentar llevar a cabo su idea de ciudad y explicarnos el resultado teórico en la TGU en gran parte gracias a la situación topográfica del proyecto. Una llanura casi infinita, en proporción a lo que entonces era una ciudad. Los accidentes del terreno eran pequeños comparados a la grandeza del plan. El lugar sobre el que trabaja lo aprovecha al máximo. Pero son teorías informes, sin silueta definida y, al encaramarse a Montjuïc, llega a la misma conclusión que otros arquitectos que han intentado, o conseguido, dominar la montaña (19) [LAM. 74].

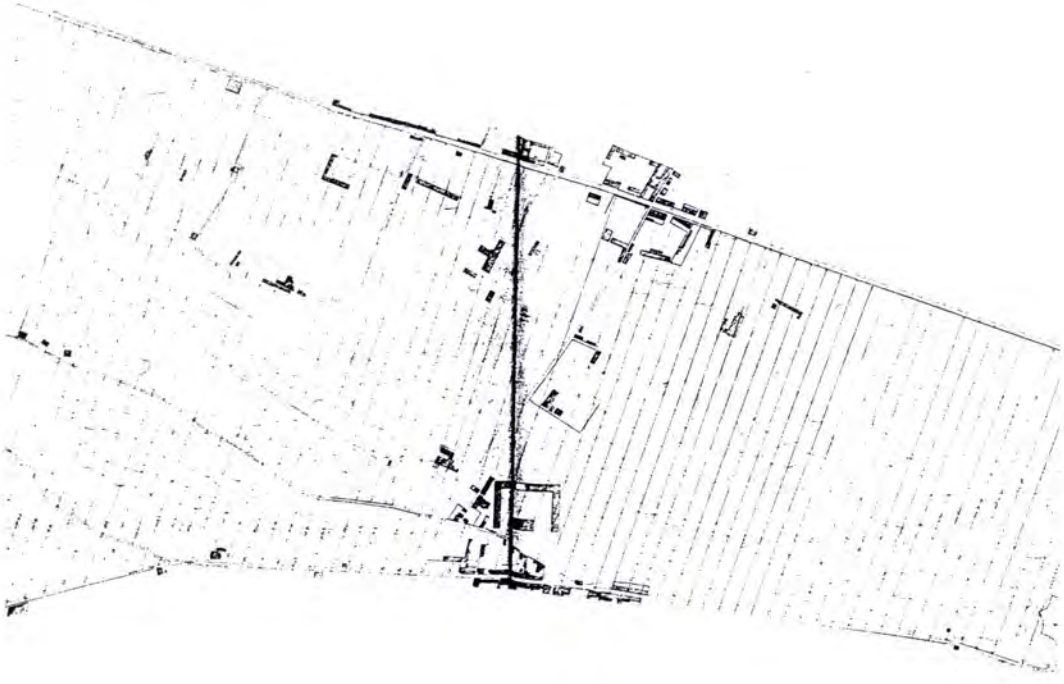
Retrocedamos un poco y observemos las distintas partes

---

19. Además del caso de Gaudí, aquí, próximo a Barcelona tenemos el Cementerio de Badalona. Albert Viaplana cuando explica este proyecto da por supuesto este hecho.



73.



73 bis.

de los dibujos para realizar el plano topográfico del llano. De las trece hojas de papel entelado a escala 1/1250, que necesitó hacer previamente al dibujo completo de 1855, se destaca una. La Hoja número 2, "Montaña de Montjuïc, la Fransa y las Huertas de San Bertrán" se desordena. No es una población, lo cual explicaría que carezca de esa trama de líneas paralelas que es común a todas las otras zonas no edificadas. Algo sucede [LAMS. 73-73 bis].

Reproduzcamos el proceso. La trama abstracta ofrecida por el hombre y la de la naturaleza se entrecruzan con más o menos fortuna o exactitud, mientras las pendientes son más o menos continuas en determinada dirección. Esto hace posible tabular el terreno y cuadricularlo. ¿Qué sucede cuando este terreno deja de comportarse amablemente y se niega a mirar constantemente hacia el mar o asciende subitamente, sin previo aviso, hacia un punto desde todas las direcciones?

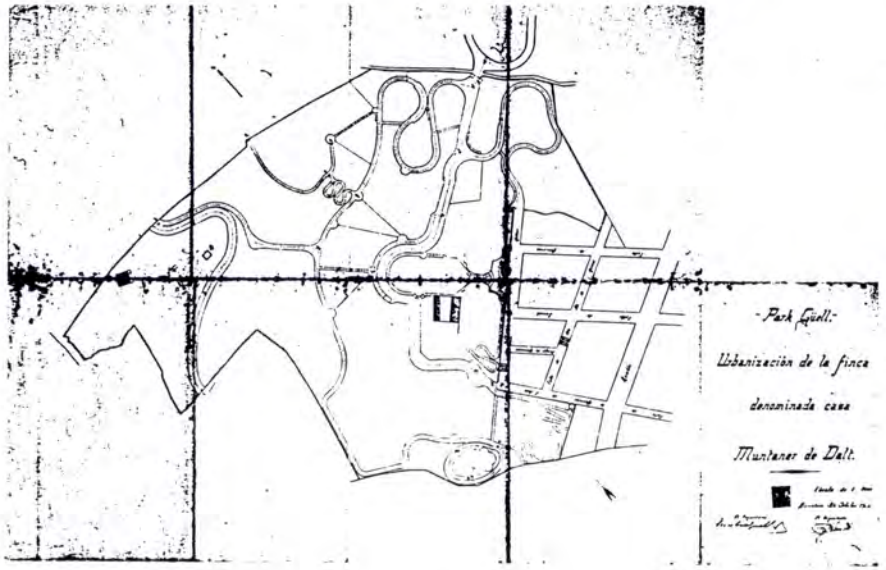
La montaña no es esa niña de vestido impoluto, cabello rubio y ojos azules, nacida bajo el brazo con el pan de la fortuna, la bondad reconocida y la aceptación social. Es una belleza oscura, negra y de labios gruesos, misteriosa, sensual, no siempre querida por lo temida y respetada. No recibe el tratamiento cortés y conocido, el paripe educado del besamanos suave. Es aparentemente peligrosa y responde a otras reglas, casi nunca fijas. Es capaz de contradecirse a si misma y sumir en un silencio pesado al que la quiere dominar.

Pero necesito poseerla para trabajar con ella [LAM. 72].

Empezaré por el cono, es la figura más parecida que conozco a esa masa enervante ([20]). No es suficiente, para conocer bien la montaña de Montjuïc intentaré volver a representarla en

---

20. Enervar. Debilitar, quitar las fuerzas/ Fig. Debilitar, anular e invalidar las razones o argumentos. Casares.


-Park Güell-
Urbanización de la finca
denominada casa
Muntaner de Dalt.

planta con sus curvas de nivel.

La triangulación aparece como una solución necesaria. Al observar el dibujo del llano, vemos que la distribución de caminos en Montjuïc parte también la montaña en formas similares a los triángulos.

Este es el inicio del proyecto para la montaña, que aparecería unos años después -entre 1862 y 1865- y este no se teoriza con palabras, necesita de los hechos, de los dibujos, de demostrar que las soluciones son distintas cada vez, requiere depender de la geografía, del lugar. De conocerlo y quererlo.

2.6. VOLUMEN

La edificación es una mentira casi desde el principio. En la TGU se está hablando del patio grande cerrado como un mal menor, ya lo hemos visto. En el proyecto se fijan unas medidas de manzana que aseguren la integridad de un gran patio interior que impida totalmente el contacto entre traseras de las casas y garantice una buena iluminación y ventilación.

La generosidad del tamaño se distingue enseguida cuando pensamos en otros ensanches de la misma época y dimensión -altura esperable-, como puede ser el de Madrid; los patios resultantes son mucho más pequeños, incluso a veces, inexistentes.

De hecho, en la TCC se habla ya de soluciones bastante moderadas ([1]); al principio se sugiere la distribución por jardines y después esta ya se ignora casi del todo hablando de las casas yuxtapuestas. Todos los dibujos que acompañan los razonamientos de esta memoria se hacen con la manzana cerrada, incluso, al hablar de pasajes se menciona la posibilidad de que estos sean cubiertos.

En el momento que el proyecto va a encontrar gran oposición se da una marcha atrás importantísima en la concepción de lo edificable. Por un lado van los planos y por otro los escritos.

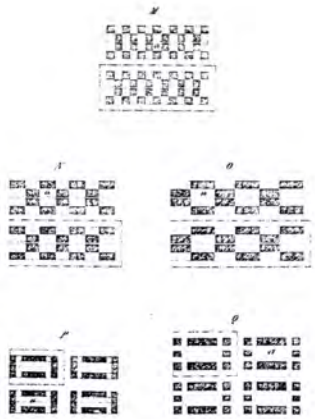
Pero los dibujos están allí y nos permite soñar durante más de un momento, solo basta con cerrar los ojos y empezar a imaginar las distintas barcelonas propuestas desde el anteproyecto:

---

1. TCC, pg. 378, párrafos 1225-1227.

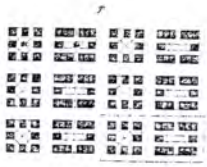
75.

Combinaciones de manzanas del anti-proyecto

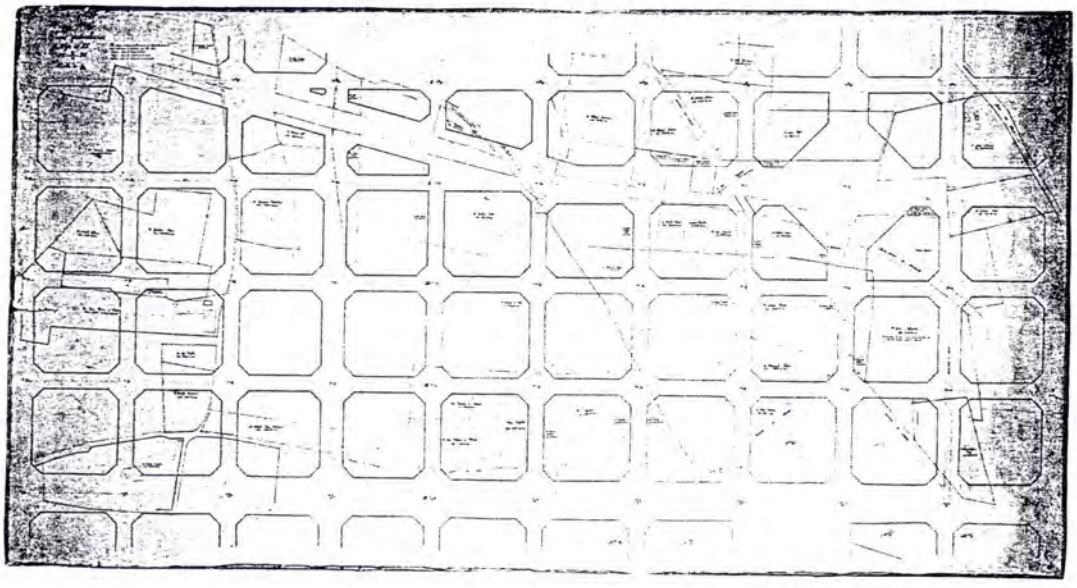


Combinaciones de manzanas del anti-proyecto.

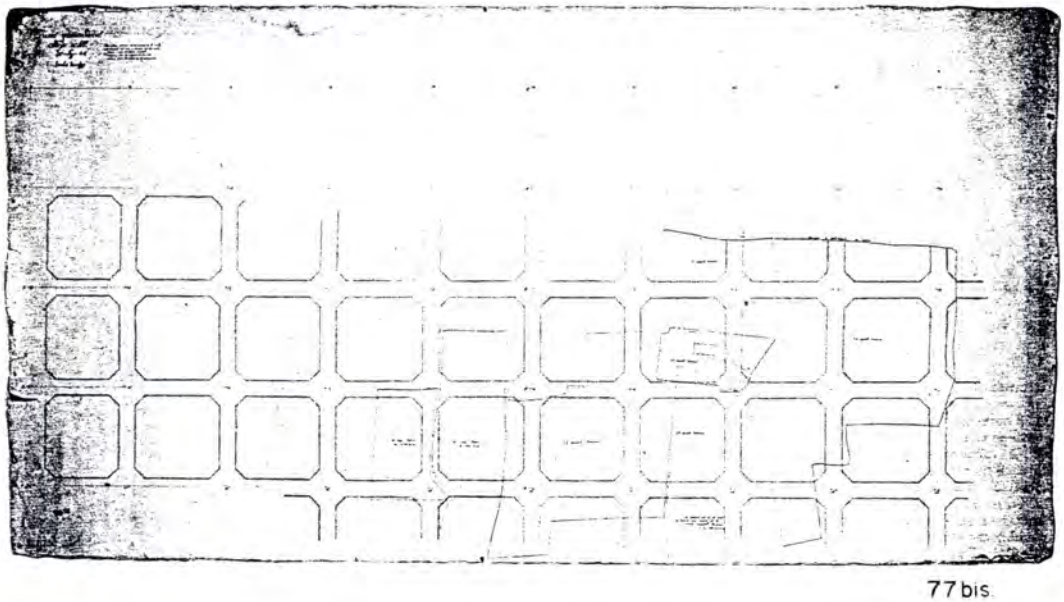
Combinaciones de manzanas del anti-proyecto



Combinaciones de manzanas del anti-proyecto.



77.



77 bis.

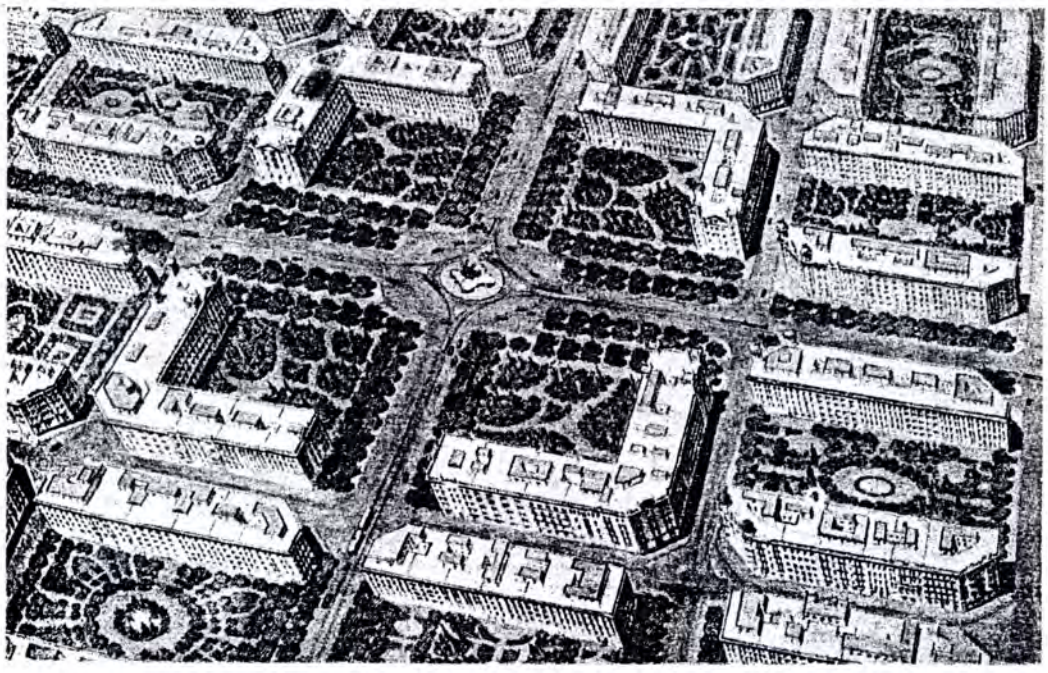
Las casas de vecinos floreadas y exentas, pero ciudadanas, entre cancelas y forjas, árboles umbrios y sonidos callados. La independencia de estas con la calle, algo tan esencial a veces; la entrada y salida de mercancias, los carros y faquines, con su trabajar lento. El movimiento. Los tocados de las señoras, el zapatito discreto, los despachos siniestros a los que se acudía a hablar con el padre, pero siempre, al fondo, el contraste de la tribuna luminosa, el sol disuelto por las hojas altas, chispeante y transformado por los vidrios de color, arcoiris doméstico.

La vida discreta, el lujo de la luz, cortinajes de plomo [LAMS. 75-76].

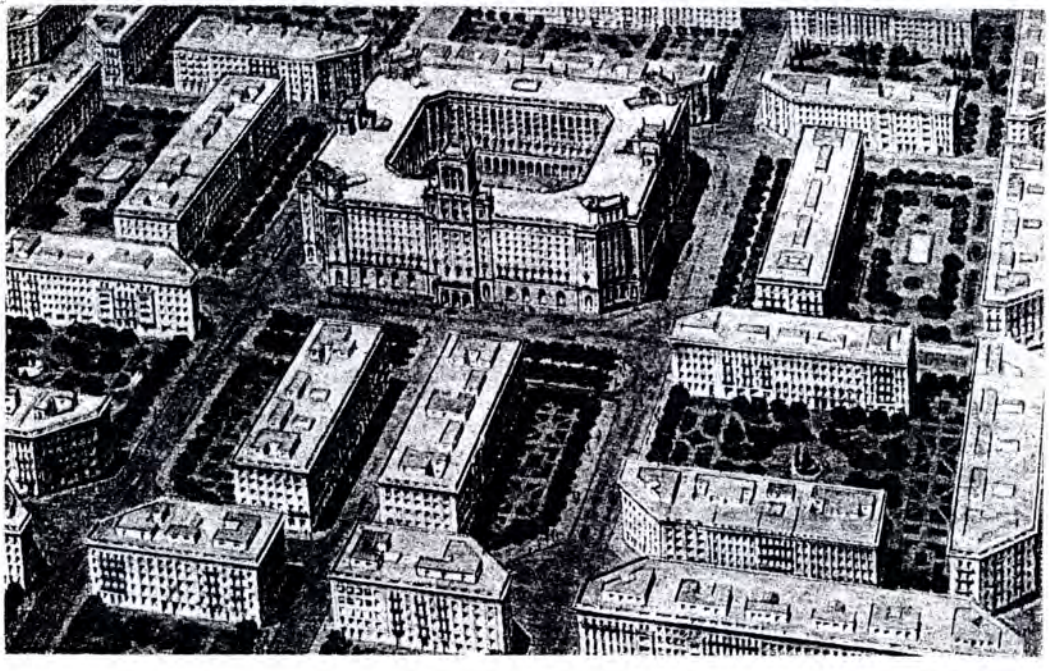
Otra ciudad es la de los bloques incomprensiblemente abiertos, reina de la abstracción y de la atmósfera higienista. Igualitaria y anónima, de enormes espacios vacios. Más propia del ahora que del entonces. De enormes jardines vacios o llenos, de apariencia inexcrutable. Una ciudad extraña e incompatible. Indivisible.

Bloques larguísimos a los que no se rodea, bloques de cara y espalda, desagradables de trocear en parcelario. Espacio ignoto a resolver, aparentemente, desde una arquitectura cruel con el detalle, parca en palabras, tahurería de grandes decisiones y volúmenes contrastados.

Lo demás son mecanismos de arquitecta, gusto por las respuestas. ¿Cómo sería la cuadrícula cuando dejara de serlo? ¿Por qué los edificios siguen a los chaflanes y se detienen, tomando este aspecto de Dama de Elche construida? ¿Qué ocurre con las grandes avenidas? ¿Por qué no se aseguró más la baza de la volumetría? [LAMS. 77-78].



78.



78 bis.

Los edificios no eran el proyecto. Estaban, desgraciadamente, fuera del alcance del control al que podía aspirar el ingeniero, Cerdà lo sabía, y posiblemente esto está en el resultado. Es una cuestión de jerarquía.

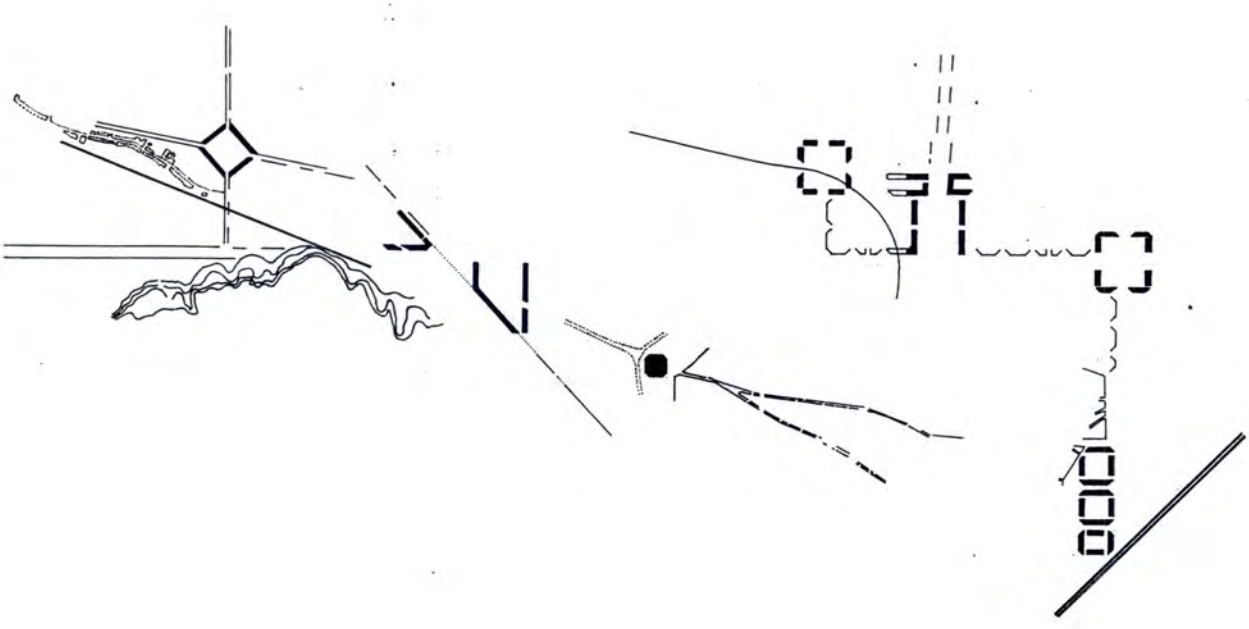
Se trataba de dar unas pautas, no de conducir hasta el fin las líneas de comportamiento. El paso del primer dibujo al segundo, y del anteproyecto a los dos explica que podía ser así, pero también de otra manera tratandose muchas veces con descuido. El tiempo que iba a transcurrir en la realización se tenía que tener en cuenta, ignorarlo era caer en las artimañas del destino. Jugar con la casualidad, hacerla participar de las decisiones, era imprescindible. Por esto era importante que las decisiones fueran sencillas y comprensibles. Sino todo estaría condenado un gran fracaso, mejor abordar de entrada una pequeña derrota.

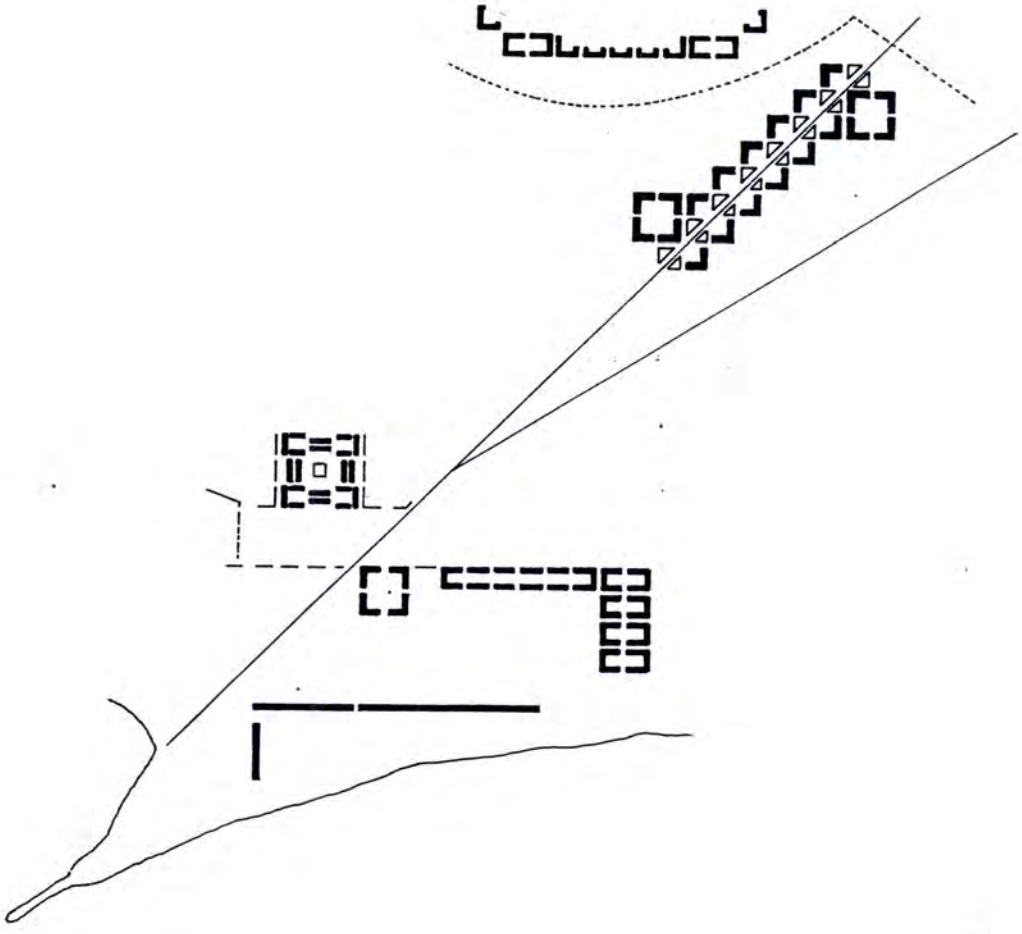
Los volúmenes al llano, eran casi como la distribución a la vivienda, fijamos las aguas, y comunicaciones, lo demás es sensible de cambio.

Si pienso el proyecto no por lo que podía haber sido, sino por lo que podría haber no sido, veo los cambios hasta con cariño.

El plano de 1963, a diferencia del de 1859 es, sobre todo, un proyecto de edificación y, por lo tanto, se le presta más antención. A mi me gusta quedarme con lo que me sugieren las cosas, por esto, aunque no me lo crea, y lo tenga que hacer solo en planta, voy a ver el proyecto desde los edificios.

Hay una serie de puntos curiosos en que los volúmenes, no la manzana, son significativos. Es como entrar al proyecto de la ciudad por muchos puntos, puntos extraños, pero que en algún momento han existido [LAMS. 79-80].





Hoy me entero que se está haciendo una maqueta con la edificación propuesta en la memoria del anteproyecto -dibujada independientemente del plano general- y comienzo de nuevo a reflexionar sobre ella: ¿Qué ocurre si eliminamos el desplazamiento entre los bloques aislados? ¿Podría haber existido una solución que permitiendo esta holgura que propone la propia separación hubiese facilitado llegar a una densidad edificatoria similar a la existente?

Creo que es un experimento que vale la pena realizar, pues tal vez con más buena voluntad se hubiera podido conseguir un objetivo más generoso. Parto de la base de los 20 mts.(PB+5) propuestos por Cerdà en la TCC y suprimo de esta especulación los años negros de PB+6+ático y sobreático, que no tienen buenas intenciones que los aguanten, excepto para los afortunados opresores que viven la vida en lo alto.

2.7. ESCURRIBANDAS Y OTRAS FUCHINAS

Escurribanda: F. fam. Escapatoria. (Casares). Seguramente viene de escurrir.

Fuchina: f. Escapatoria. (Casares) Del latín "fúgere". "Hacer fuchina: "no ir a un sitio donde se es esperado o a donde se tiene que ir." Maria Moliner.

"Via 'trascendental', palabra que responde a la idea de un objeto que pasa sin pararse y sigue y va siempre más allá"

Uno de los aspectos más pícaros de la arquitectura de Gaudí es que, independientemente de la amplitud del lugar sobre el que trabaja, el espacio no se acaba. Las sorpresas se suceden unas a otras, los misterios tardan años en resolverse. En sus primeras obras domina las herramientas islámicas, mediante la sucesión de planos, la superposición de secciones o empleando con astucia la varita mágica de un sabio iluminador.

Como arquitecto adulto transforma la obra en una masa contínua en la que es casi imposible definir el comienzo o final de los huecos.

Durante toda su vida aprovecha los espacios centrales vaciados, sumidos en tinieblas (1), con cielos de artificio(2), o propietarios de la luz (3). Siempre trucando los recorridos, zigzagueando la línea recta o volviéndonos curiosos al sentirnos observados.

---

1. Ver cripta Güell
2. Ver Palau Güell
3. Ver Pedrera

Hace rato que estoy intentando cercar al proyecto de Ensanche, enjaularlo para poder controlarlo mejor. Tras lo que parece un término definitivo, siempre aparece otro. Solo mirando la manzana ya es difícil, con canales que no son límites y rutas romanas que se superan cuando interesa.

Los obstáculos que hemos analizado hasta ahora, impuestos por el hombre, de momento han sido tímidos, veamos que ocurre cuando la trama llega a los pueblos que rodean Barcelona. Lugares que hasta ahora se sentían libres de crecer hacia fuera y solo tenían, hacia la ciudad, un vecino: la curva imaginaria del poderío militar, la catenaria del cañon.

Los suburbios urbanos en Barcelona no existían, sino a una regular distancia del llano, dada la prohibición de construir en él. Hay algunos de ellos que son respetados por el proyecto; otros, al principio se ignoran, y solo de algunos se prescinde hasta el final. La relación es directa con las carreteras principales y con la forma de tratar la relación entre estas vias de mayor importancia y las edificaciones que van, casi siempre, adosadas a ellas (4).

Cuando observamos un proyecto podemos, según nuestras simpatías, partir la mirada en dos: un ojo sabe de antemano que encontrará problemas; el otro quiere, y puede, ignorarlos.

El Ensanche está pensado desde unas líneas maestras claras y definitivas, pero cada trazo, precisamente por su contundencia, deja puntos insatisfechos con la confianza de que el

---

4. Esta manera de entender las poblaciones pequeñas de mediados de siglo pasado está empezando a chocar ahora con las variantes que ha sido necesario proyectar y hacer en muchas de las poblaciones -me refiero, sobre todo, a Cataluña, dada su mayor densidad y desarrollo respecto a otras regiones-, algo lógico a medida que la población se engrandece. Igual que en el caso de Barcelona perdemos el cardo y el decumano y las cuatro primeras puertas de la ciudad, la lógica del camino seccionando masas de edificación ha caducado, aunque quedan siempre signos tangibles existencia, huesos arañando la piedra.

tiempo o una mano amiga les dará la salida que necesitan.

Es agradable descubrir que casi todos los concursantes de 1859 pasan por encima de las líneas fronterizas que delimitan el municipio de Barcelona. No es un afán de poder satisfecho; es el constatar que, a pesar de nuestras costumbres excesivamente moderadas, por una vez las necesidades reales de un proyecto eran reconocidas y valoradas por encima de las R.O., bases de concursos y demás normativas, que insisten en convertirnos en infraccionarios reticentes y, para peor escarnio, voluntarios.

Pero, antes de que los dibujos excedan a sus límites reales, ya se ha creado el problema y cuando se deja de evitar el contacto con los demás pueblos del llano, por fuerza, se está requiriendo una solución a un tema planteado. Una mitad de mirada quiere eludir estas cuestiones, para no tener que aceptar en el proyecto de Ensanche. la existencia de inconclusos o fallos, pero la otra, la mitad curiosa, no puede dejar de atender a las diversas soluciones planteadas, buscando en ellas aciertos, pues es demasiado fácil e inútil detectar los errores.

El alumno le pregunta al sabio que como aborda un proyecto. El sabio contesta: por lo más difícil.

Cerdà jerarquiza y decide resolver la circulación, definir las formas de la ciudad y garantizar unos mínimos a la manzana, pero esto le lleva inevitablemente a dejar de detallar otros temas. Ahora lo más difícil ha quedado reducido o ampliado a los enlaces de la trama con todo aquello que le es ajeno.

Casi todos los problemas más peligrosos del proyecto de Ensanche se evitan, pero otros de ellos además, se eluden o se dejan para ser tratados con más detalle en una revisión posterior.

Cerdà en la memoria del anteproyecto, aclara que es el Ensanche el que debe llegar hasta los pueblos inmediatos:
"(...) hube de comprender todas las poblaciones inmediatas que deben reputarse como otros tantos arrabales o suburbios de la ciudad y de la cual solo les separa la zona de mil doscientos cincuenta y tres metros con ochenta y cinco centímetros -1500 varas- que la severidad de las ordenanzas no ha permitido hasta el dia edificar."(5)

Tras esta forma de pensar hay una lógica aplastante: si se respetaban las líneas divisorias de los distintos municipios, lo único que se iba a conseguir era, cuando estos quisieran crecer, aumentar las intersecciones difíciles entre tramas diversas. Por lo tanto el Ensanche tenía, de alguna forma, que llegar hasta las poblaciones, ya convertidas, en boca de Cerdà, en anexos a la nueva población.

Pero al pretender llevar este análisis tan pautado me encuentro con la primera gran dificultad. Así como hasta ahora he podido, de una u otra forma, ir aislando los temas convirtiéndolos en algo único; al observar el encuentro con los suburbios, veo que este es inherente a las grandes vias del proyecto, es imposible disociar una pieza de la otra, sin calles no se puede hablar de manzanas, dado que la cuadrícula se pierde y las intervías se tratan como un apéndice de las grandes arterias.

Esto nos introduce de lleno en el proyecto de Ensanche, nos obliga a penetrar, más detalladamente, en el estudio de las vias trascendentales, a su paso por Barcelona, para poder continuar.

La conciencia que tenemos de las vias trascendentales los habitantes del interior de la ciudad es la de líneas que

---

5. **MAEB**, pg. 57, párrafo 12.

cortan en paralelo o diagonal la conexión vertical hacia el mar, masas de tráfico que también acostumbran a separar unos barrios de otros (6), tanto si esto se busca -que es el caso-, como si no.

Esta división se pretende abierta, con el tiempo se ha ido notando la mayor capacidad de separación de unas zonas u otras, solo algunas escuetas, pero amplias y tradicionales, avenidas de conexión, en sentido transversal a estas arterias, consiguen, de vez en cuando, relacionar unas partes y otras de la ciudad peatonalmente (7). Todo esto, aunque supongo que era previsible o estaba previsto, se sabe al uso.

Yo he habitado en tres partes de la ciudad: de chiquilla en la "zona alta" y tenía que pedir permiso para atravesar sola la Diagonal, de conseguirlo lo hacía preferentemente, a ser posible en autobús, por Avenida de Sarria, Balmes o Muntaner (8); después viví una temporada en la parte baja del Ensanche, junto al mercado San Antonio. La misma calle -Comte Borrell- se transformaba del todo por encima de la Gran Vía, las casas eran más holgadas, los precios más caros y las personas más delgadas, por que se daban mejores cuidados, no por desnutrición; ahora, que habito en Gracia, cuando quiero atravesar estas dos grandes vías, a la que se puede sumar, por anchura y cantidad de circulación, la calle Aragón (9), bajo tranquilamente hasta los "jardinets" y tomo el

---

6. No voy a hacer un estudio de los barrios barceloneses tal como están en el proyecto de Ensanche, porque esto me obligaría, entre otras cosas, a basarme en la edificación, algo que no voy a hacer en toda la tesis y, además, porque hay estupendos trabajos en torno a este tema, que no veo posible superar.

7. Cerdà reconoce en la TGU, cuando el proyecto ya está totalmete reflexionado, estas diferencias que al principio, en la memoria del anteproyecto da a entender que no se pretenden.

8. Esto ocurre en el centro, más por el trazado en diagonal que por la via en si.
Hablo siempre desde el interior y sigo en un plano sin edad.

9. En el caso de la calle Aragón y la Avenida Roma, el ferrocarril constituye una vía trascendental añadida, a la que le queda todavía una gran zona descubierta.

Paseo de Gracia, que es capaz de superarlas a todas, de valorar nuestra faceta peatonal; solo porque siempre se ha sido así.

Como estudiante de arquitectura, con la visión ya modificada -para bien y para mal- nos toco hacer un trabajo que intentaba unir la casa Bloc ([10]), a la zona Sur de Sant Andreu. Tras ella y las demás casas altas creadas por el paseo Torres i Bages, aparecían, a cierta distancia los traseros menudos de las viviendas pueblerinas. La importancia de la edificación destinada a esta gran vía - me da igual que estuviera o no en el proyecto- hacía imposible esta unión, todo era distinto: la gente, los criterios, la limpieza, la historia, los muebles, alfombras, costumbres, comidas, peinados, platos, etc. Unir ambas zonas equivalía a entregar esta tierra de nadie a una de las dos o, como Salomón, partirla en dos y destinar una parte a cada uno. Es posible que entonces, por azar o contradicción, se acabaran juntando.

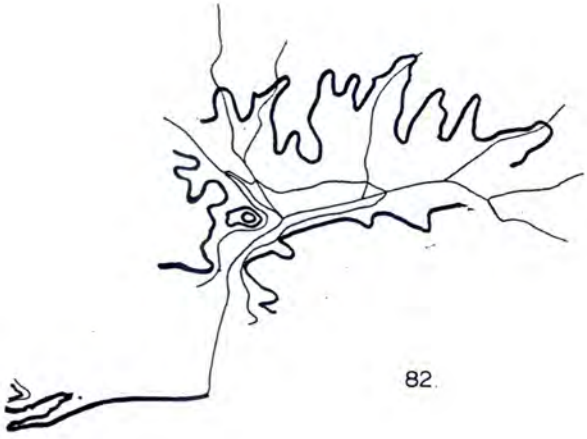
"Se ve con frecuencia a la vialidad trascendental verificar lo que con toda propiedad puede llamarse escaparse por la tangente; pues en vez de penetrar en la urbe, aprovecha su ronda exterior por la cual sigue buscando su continuación(...) hasta encontrar otra via trascendental con la cual debía enlazar. ([11])

Voy a pensar en estas poderosas líneas como un sumatorio de puntos y ver como conectan con los anteriores suburbios de la ciudad. Como se unía el constante rugido del Ensanche a la Gracia

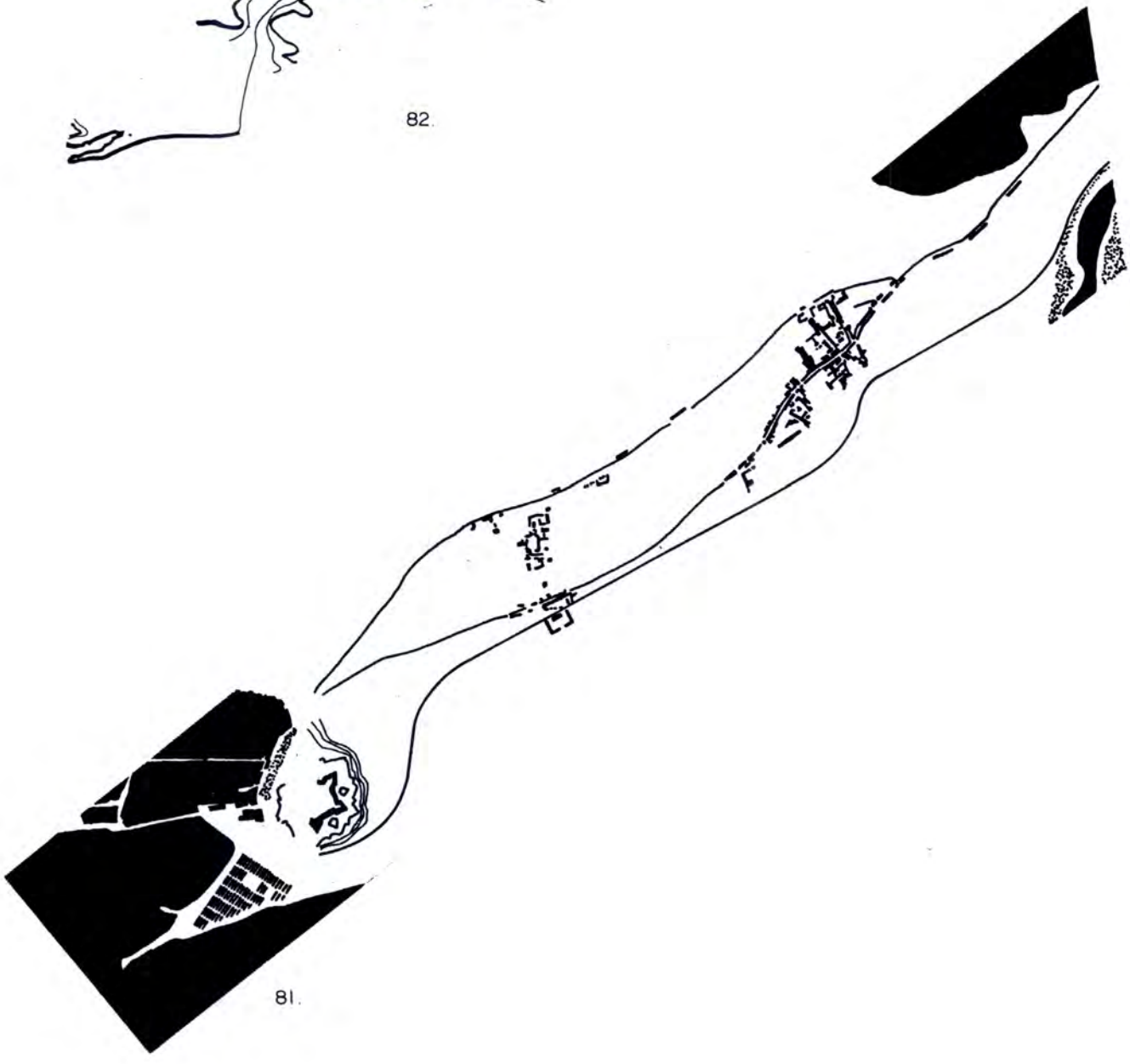
---

10. Torres i Bages 91-105. Deduzco que es más o menos el trazado del Rech Comtal convertido en calle.

11. TGU, pg. 348.



82.



81.

callada, estridencias de afiladores y ladridos caninos ([12]), a la humeante carretera de Sants ([13]), al Sarrià y Sant Gervasi altivos, al dominio de Horta y Vallcarca, al sencillo Sant Andreu, a los rebeldes Clot, La LLacuna e Icaria. Todos ellos todavía facilmente reconocibles por su grano más pequeño, y por ser, la mayoria de las veces, laberínticos para los extraños.

Meridiana

1855.

"La 3ª que deberá partir de la punta del muelle nuevo pasará por entre los pueblos del Clot y el Camp del Harpa, siguiendo luego por entre los de San Andrés del Palomar, Santa Eulalia y Horta, está destinada a recibir la inmensa circulación que viene de estas poblaciones y de las de Sabadell, Tarrasa, Manresa, Vich y toda la alta montaña." ([14]) [LAMS. 81-82]

1859. [Plano anexo]

La Meridiana parte de la punta del "Puente Nuevo", se coloca paralela a la Barceloneta, prescinde de la Ciudadela, se abre paso a través del Rec Condal, entre el Camp de l'Arpa y el Clot, y es tangente a este último. La edificación existente más o menos se respeta en estas dos localidades.

Al Camp de l'Arpa, como es perpendicular al mar y sin orden fijo, Cerdà le atribuye un rayadillo como el de los patios de manzana. Queda pues, un espacio vacio de 2x4 manzanas (aprox. 266 x 532 mts, unos 141.512 mts2, 14,15 Ha.), no es nada, un

---

12. Ruidosa para los de fuera, ya que solo la conciben desde las calles que la dividen en cuatro -Torrent de l'Olla y Travessera-.

13. Aquí es exactamente lo contrario, mi contacto con Sans acostumbra a ser desde su línea central, deconociendo sus secretos.

14. MAEB, pg. 90, párrafo 194.

espacio en blanco ([15]), posiblemente destinado a ser resuelto después sin crear conflictos de ninguna clase.

El Clot si que tiene un esqueleto, la salida de la carretera Vic-Ripoll se mantiene como guía en donde hay más casas. Con esto nos quedan alineadas en muy poco terreno: la Meridiana, la antigua arteria del Clot y el ferrocarril de Granollers, con una de sus estaciones que, solo por su posición, es capaz de indicarnos la presencia de las paralelas de hierro.

El contacto con Sant Andreu se resuelve de una forma extraordinaria, le hace un regate por su parte alta y, aprovechando la línea marcada por la Conducción de Aguas potables de Moncada, atraviesa el canal de desvio hasta irse a empotrar, con una plaza descomunal - en forma de U-, contra la salida de la carretera hacia Vic y Ripoll, esta ya totalmente liberada de edificaciones.

1961. [Plano anexo]

El trazado sigue igual.

1863. [Plano anexo]

Camp de l'Arpa: se cerca el anterior rallado con una manzana cerrada, como aislando un pequeño y desordenado pueblo con una valla muy, muy alta.

Clot: sigue siendo muy caótico.

Sant Andreu: la Meridiana, rígida e incapaz de girar, pasa a empotrarse contra Sant Andreu. Esto es rarísimo, de golpe se convierte en una especie de larguísimo salón urbano. Si no fuera por mi talante confiado, pensaría que Cerdà nos estaba tomando el pelo.

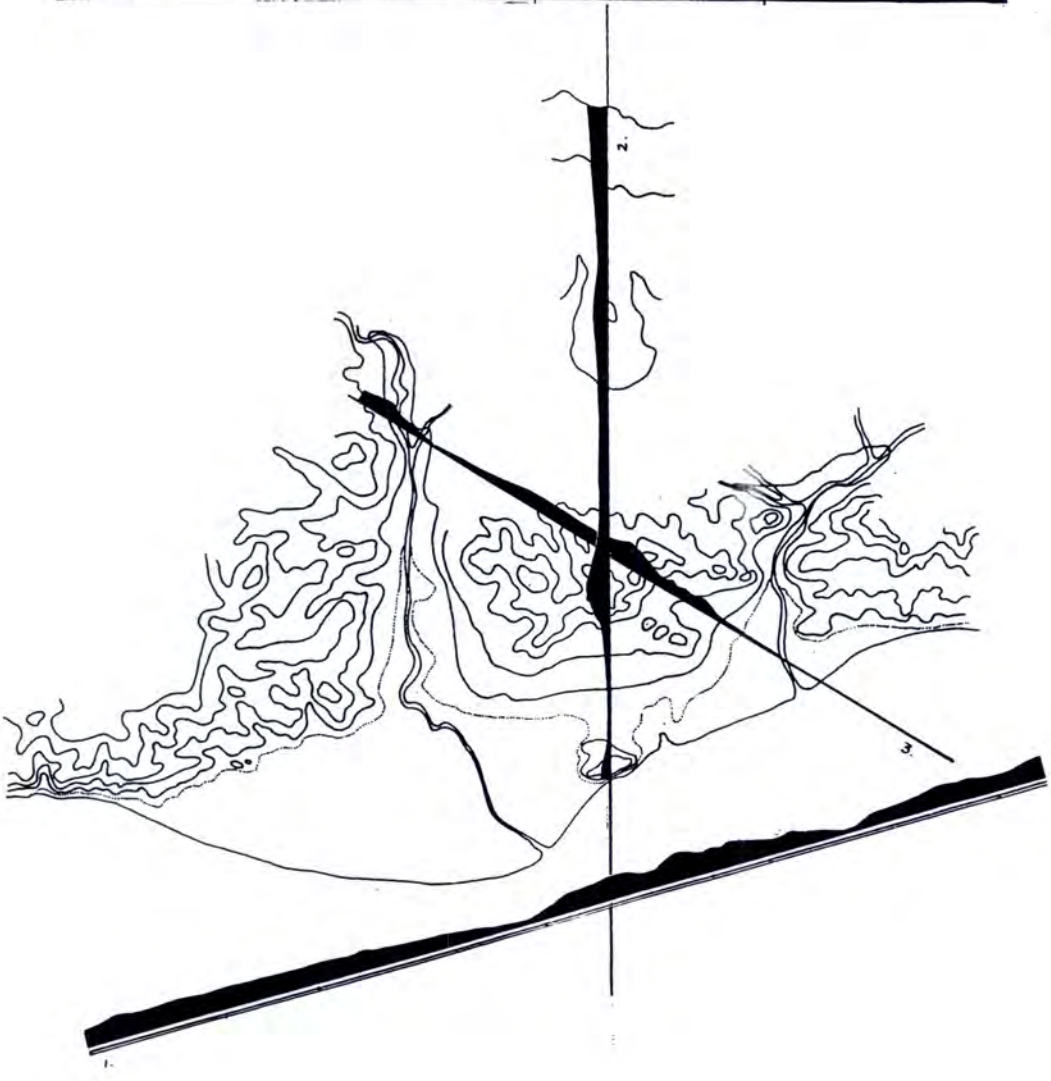
---

15. Voy a utilizar varias veces el sistema anterior de comparar el anteproyecto, proyecto y evoluciones de la obra de Cerdà para este apartado.

84.

83.

10.



11.

15-5-1990. [Plano anexo]

Permanece la primera solución de contacto con Sant Andreu -rodeándose por detrás y todavía hay restos de la antigua carretera de Vic-Ripoll a su paso por El Clot.

Sant Andreu se va desarrollando con ley propia hacia Barcelona, siguiendo la antigua carretera y el Camp de l'Arpa se extiende algo más del ancho de la macromanzana prevista. Entre las vias del tren y el Clot continua el desconcierto.

La Meridiana continua después del primer desvio, superando a la ciudad, la carretera de Vic-Ripoll es modificada por la fuerza de la via trascendental.

Paralelo

1855.

"La primera sale del emplazamiento que ocupa el fuerte de Atarazanas siendo al mismo tiempo prolongación de las carreteras de Valencia y Aragón que ponen nuestro puerto en comunicación directa con el centro de España y con el Golfo de Gascuña" (16) [LAMS. 83-84]

1859. [Plano anexo]

El proyecto del ferrocarril de Tarragona, ya dibujado en el plano del llano, secciona la parte baja de la montaña de Montjuïc como si quisiera separar a este del terreno liberado por las murallas. El Paralelo, que llega hasta Atarazanas, aprovecha este tajo para abrirse camino hacia el mar. Es la carretera que se coloca más cómoda, porque no va a buscar la tangencia sino un antiguo paso ya consolidado, la carretera general Madrid Barcelona, que divide en dos tanto Sants como Hostafrancs.

---

16. MAEB, pg 90, párrafo 192.

Igual que la carretera de Sarria se aprovechaba de la muralla para conectar con la ciudad, después el Paralelo aprovechara la ausencia del muro para hacer lo mismo. La primera no es capaz de modificar el entorno con su trazado, la segunda sí que lo hace.

Nunca una via falsamente continua pareció más recta, como si una mano divina hubiese apartado la montaña para que la circulación pudiera llegar hasta el mar sin desviarse ni un poquito. Sin embargo hay una trampa curiosa: una manzana, a la altura más o menos de la actual plaza de España, obliga a hacer un pequeño desplazamiento [LAM. 79], tal vez para cerrar finalmente la llegada a través de la antigua carretera de Madrid. Es un gesto rayando lo estrafalario, pero que puede perfectamente ser el oculto motivo de porque el Paralelo no ha sido nunca la continuación de la carretera de Sants. Sencillamente porque de entrada no se ha pretendido.

La línea, tras superar hacia Barcelona las dos poblaciones que le permiten la entrada se convierte en dos puntos: esta manzana curiosa y el empotramiento contra las Atarazanas.

1860. [Plano anexo]

El plano fantasma de los emplazamientos militares valora la zona del Paralelo tangente al casco y ubica una serie de edificios en esta dirección, sin respetar en absoluto la trama de ensanche. Son una serie de piezas lineales paralelas a la calle. Coloca al final de la calle, en contacto con el agua otro edificio, dando más contundencia al desvio hacia el casco antiguo por detrás de Atarazanas -lo que hoy sería el carrer Portal y Santa Madrona-. De golpe cambia totalmente el concepto de la vía, convirtiéndola en un circuito cerrado que conecta Paralelo con Ramblas, por detras de atarazanas y de esta pasa directamente al Paseo de Gracia. Creo que es por esto que en:

1861

El plano si que modifica la llegada a la ciudad de esta via trascendental. Ya no está el proyecto del ferrocarril, lo que da más holgura y reafirma el trazado por la parte de Montjuïc. Desaparece la manzana deslizante, convirtiendo la interección entre Gran Vía y carretera de Sans en una plaza igualitaria, aunque ya se ve que dominará la Gran Vía frente a la otra, sencillamente por su mayor anchura y porque aleja los problemas del tráfico de la ciudad.

El Plano de replanteo [Plano anexo] es más similar al de 1863 que al de 1861, dado que altera la macromanzana de Plaza España y la convierte en una serie de cuatro triángulos cuya hipotenusa forma una gran fachada a Paralelo. Estos quedan interrumpidos igual que en el proyecto anterior por una manzana doble que se detiene en la salida de la Gran Via C, para volver a iniciarse hasta llegar a la tangencia con el Casco Antiguo.

1863. [Plano anexo]

De golpe este plano, que hasta ahora había menospreciado, exceptuando por la forma de tratar la edificación en algunos casos, adquiere un papel predominante. Ofrece las conexiones del subsuelo, me refiero basicamente a las líneas ferroviarias. Por primera vez la ciudad se conecta por la zona marítima, aunque solo sea a través del ferrocarril.

1994.

No se observa la continuidad entre Creu Coberta y Avinguda del Parl.lel si no es a través del plano. La fuente descomunal de la Plaza de España está colocada desde la Gran Via y para ella, y central a los ejes -más o menos-, pero este es un motivo menor. El cambio de secciónes transversales, tanto por la

86.

85.

anchura como por los acompañantes de una y otra calle, hace imposible establecer una relación. Tampoco ayuda el tráfico de plaza de España, que es un gran carrusel de figuras de colores desplazándose sobre cuatro ruedas. Sin embargo, la continuidad de la Gran Vía hacia el exterior de la ciudad si que se ve.

El proyecto pasa a poder resumirse en una cruz, muy lejos de lo previsto en el momento en que se redactó.

Gran Via

Desde luego lo es. Enorme, infinita, poderosa e infrecuente. No se concibe sin un plano mayor ya que, al ir paralela al mar, sus límites son muy lejanos. El Garraf y Montgat, son aparentemente los próximos, pero tampoco se había dibujado, por lo menos que se sepa, una visión tan amplia ([17]).

Es una via abstracta, no va a parar a ningún camino que la dirija a ninguna parte, esta allí, superando al proyecto urbano, esperando que el camino se transforme en la prolongación de sí misma [LAM. 85-86].

---

17. 1873. Proyecto red de comunicaciones para la provincia de Barcelona. I. Cerdà. a escala muy grande la Gran Via no se dibuja hacia el Garraf, sí en su parte Norte.

1879. Plan de carreteras de Melchor de Palau, también a gran escala, las vias trascendentales, no se creen como tales, pero aparece dibujado el ferrocarril de Vilanova, que atraviesa el LLobregat y abre un paso a través del Besós.

1884. Barcelona y sus alrededores. Plano general. Ed. Labielle. Se extiende el plano de Barcelona hasta el LLobregat por primera vez, la Gran Via se dibuja como Cerdà lo hace. Aparece también el ferocarril con su puente sobre el rio. La prolongación de la Gran Via atravesaria el Besós muy cerca de este punto.

1888. Mapa geológico y topográfico de Barcelona. Jaume Almera, Eduard Brossa. Aparte de los otros muchos intereses que pueda ofrecer este mapa -entre ellos dibujar la ciudad como está, un ensanche de momento decapitado- alarga la perspectiva hasta el Garraf, ofreciendo el vacio que existe hasta allí, después en 1891 lo hará otra vez García Faria.

1855

"Una 4ª via de gran comunicación, de la misma anchura que las anteriores y tangente según la dirección S.O-N.E al que fue baluarte de Ostallers, cortará los tres anteriores viniendo a cerrar la red de triángulos sobre la cual habrá de hacerse la distribución del nuevo caserio. Esta via sobre ser la mejor unión que puede hacerse entre la ciudad actual y la que se proyecta tiene la gran ventaja de enlazarse facilmente con todas las demás por medio de un ferrocarril de circunvalación que podrá tener la estación de pasajeros en una gran plaza situada al extremo superior de la Rambla (...). Por otro lado reune la ventaja (...) y de ser la línea que enlaza de manera más directa los pueblos de la costa de levante con los de la del Oeste deBarcelona, siguiendo la dirección más propia para un ferrocarril de Mataró a Barcelona y Tarragona."

1959.

La gran calle aparece como una línea esquiva, que intenta ser tangente a todos. Además esto se dice explicitamente por primera vez. Evita el casco, que recibe el tratamiento de suburbio VIP, pasa tangente a Montjuïc, a la que se encarama un poco a través de su falda, para rozar a su vez Hostafrancs y prosigue hacia el Noreste saludando de refilón la estación de Granollers del Clot hasta perderse en dos líneas paralelas más allá del Besós. No se hace evidente la presencia del puente, pero si que se atraviesa el rio.

Hacia el LLobregat sucede algo parecido, las líneas continuan más allá de La Bordeta, detenidas poco antes de los márgenes del dibujo.

Recuerdo una vez que pusimos un ejercicio en el curso. Era muy ambiguo, el estudiante tenía que hacer algo sobre

Barcelona, lo que quisiera. Me queda en la memoria el comentario de uno de los profesores: añadir a la Gran Via la fuente que le faltaba. Si la vemos por puntos, prescindiendo de momento del enlace con la antigua Barcelona, al que quiero dedicar más tiempo, esta raya soberana se puede entender como una sucesión de plazas.

Voy a mirarlas ([18]): [LAM. 87]

---

18. Casi todas ellas tienen una función desde el punto de vista del tráfico. Excepto la penúltima, que está puesta como para querer dar un segundo saludo de bienvenida al viajero procedente del Norte.

1861
Igual.

1863
El espíritu de la calle no varia, solo las plazas.

Glorias
Gira y se coloca paralela a Gran Via, antes intentaba contentar a todos.

Ferrocarril Granollers-Clot
Se prescinde de la estación alargando la manzana triangular

Aprox Josep Plà- Treball
Practicamente igual, aunque se permite el paso hacia abajo de la calle de la agricultura.

1990
España
Ya he hablado.

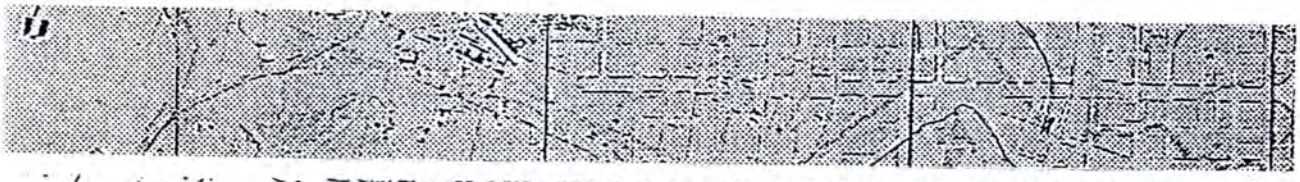
Urgel
Desaparece sin residuos

Paseo de San Juan (Tetuán)

Glorias
Pertenece ya a otra idea de ciudad, mucho más rápida.

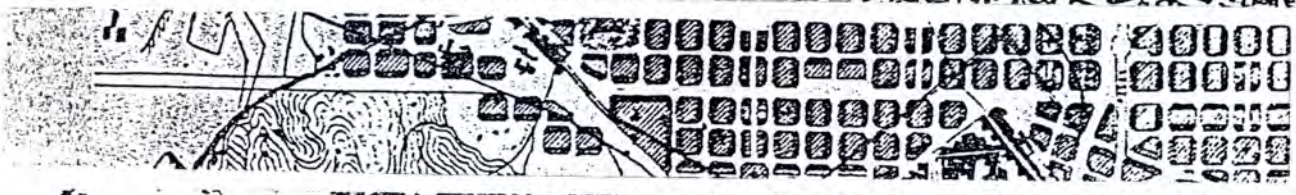
Josep Plà-Treball
También pertenece a otra idea de ciudad, pero permanecen en la parte de mar tres manzanas unidas.

Prim
Ya es casi fuera de Barcelona. La Gran via a predominado.

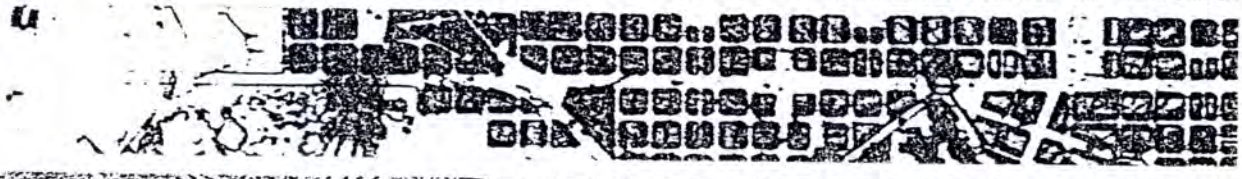


87-1

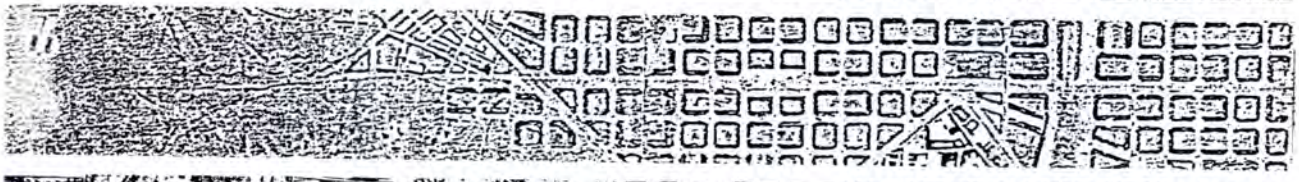
87-2



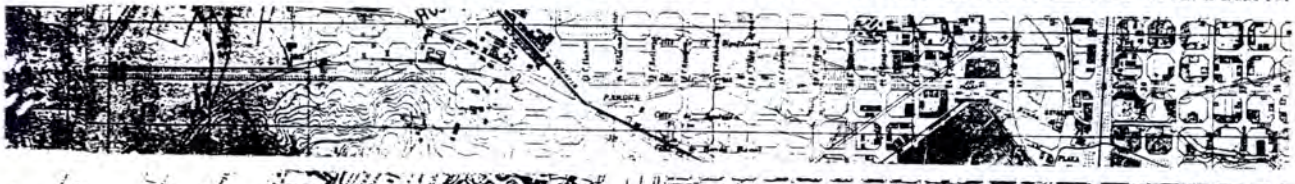
87-3



87-4

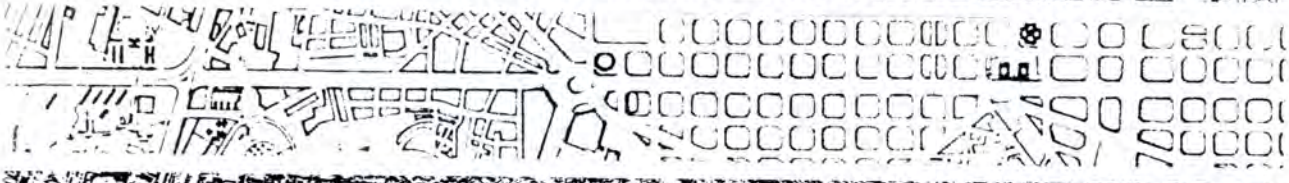


87-5



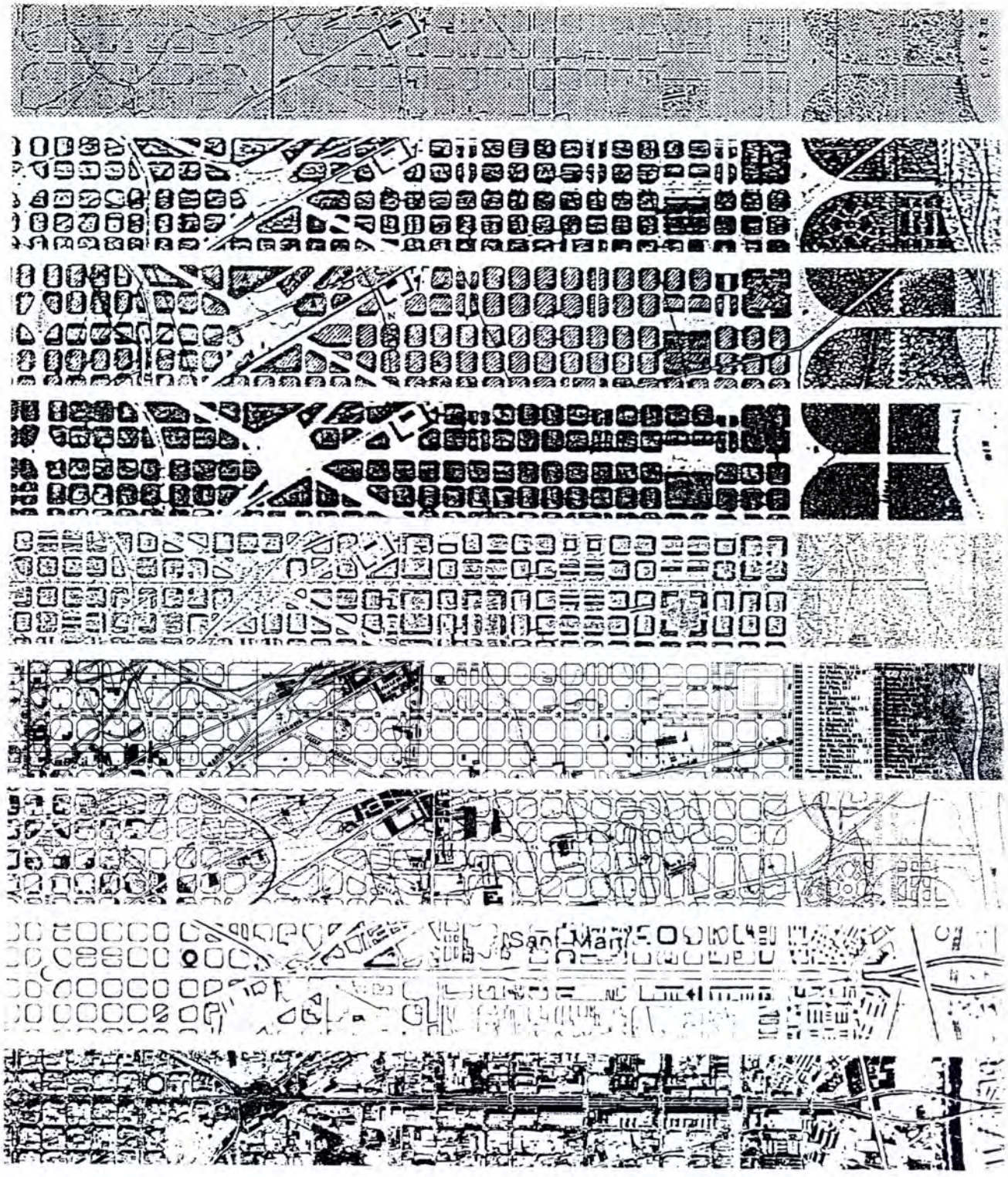
87-6

87-7



87-8

87-9


San Mar

Vemos pues que Cerdà, en casi todos los casos se vale de la evasiva y el subterfugio para salir del apuro, para escapar de la ciudad.

1855

"La segunda deberá partir del mismo fuerte ya indicado- se refiere a Atarazanas- y siguiendo a lo largo de la Rambla continuará por entre las poblaciones de Gracia y San Gervasi hasta el pie de la montaña de San Pedro Martir, viniendo a ser la gran via de comunicación para estos pueblos y el de Sarria que son otros tantos arrabales de Barcelona."

Si hablamos de la Diagonal por su ausencia, creo que sería el momento de las presentaciones.

Dos líneas que se cortan

Hace ya algunos años que, para mi, la Plaza de España se ha convertido en nada.

El Paralelo tampoco se limita a ser la calle de los sueños nocturnos irrealizado-luminosos, pequeño salón ciudadano, sino que modifica su fisonomía para convertirse en una línea firme, incisión inacabable que , mediante engaños, atraviesa el macizo de montañas.

¿Donde ha quedado ahora la cuenca de ese rio fabricado por los humanos, ese caudal de desembocadura fluctuante atacado por el tiempo, la arena y la mano de los hombres?.

La Meridiana, flecha entre el Norte y el Sur, reloj de asfalto, adquiere su sentido más abstracto en ese cruce inexistente pero preciso, a 250 mts de la costa ([1]), donde termina con la otra abcisa del mundo. ¿Son estos nuestros nuevos deltas, líneas y puntos en el plano, solo visibles en la imaginación, capaces de hacernos divagar sobre lo concreto?.

Pero la realidad es otra. La gran "fuentestatua" de la Plaza de España impide entender la continuidad y el carrussel al que nos enfrentamos provoca que los coches no precisen su ruta de llegada. El tiovivo de colores hace desaparecer toda referencia anterior.

La antigua carretera de Sants y la Creu coberta se ven humilladas por este giro agobiante, por sus pequeñas dimensiones y por este adentrarse en un caos ciudadano, muy alejado de sus primeras concepciones.

---

1. Considerados hasta el cruce de la bisectriz con la fachada del Paseo de Colón. Plano a partir del que, hasta hace poco, empezaba la ciudad edificada.

El Pla Macià, desde sus primeros esbozos, acepta la presencia de estas dos vías de Ensanche y su contigüidad a la ciudad. Pero no aparecen las plazas engañosas, sobre todo a medida que el plan avanza. El dominio de la Gran Via es evidente, pero esto no quiere decir que no tenga que asumir el ser constantemente atravesada por la continuidad de dos vías tanto más remotas que ella y que merecen de sobras el lugar que les corresponde.

Por último, el casco antiguo espera el roce de las dos coordenadas que, para producir su tangencia, arrasan con todos los problemas, y la ciudad se desdibuja. De pronto las vias de la Reforma aparecen con todo su significado, no por ser ya estas agujas blancas sobre el negro, sino por ofrecer de forma segura y definitiva dos ángulos pseudo-rectos, contactos esquivos con Meridiana y Paralelo.

De las dos uniones con la muralla hay una que ya nos es conocido: recordando el proyecto para la carretera de Sarria podremos, a gran escala, rediseñar el linde entre Paralelo y el casco antiguo rozando la ciudad. Pero el muro que recibe a Paralelo, que es la masa edificada, y el que atiende a la carretera de Sarria son tan distintas como la diferencia de escalas en el proyecto: una ruta es capaz de modificar, mientras que la otra, mucho más pequeña, es modificada y se conforma con colocarse paralela a lo existente.

El margen litoral

Ningún proyecto habrá podido ser nunca lo suficientemente abstracto para imaginar la ciudad de Barcelona como un elemento natural más. El Pla Macià es el primero, y seguramente el último, que prescinde de los valores que nos permiten arrasar con montañas, variar rios o considerar los elementos vegetales como algo practicamente inexistente y que, sin embargo, nos hacen incapaces de incidir sobre la obra del hombre, sea cuales fueran los inconvenientes que esta pueda producir (1).

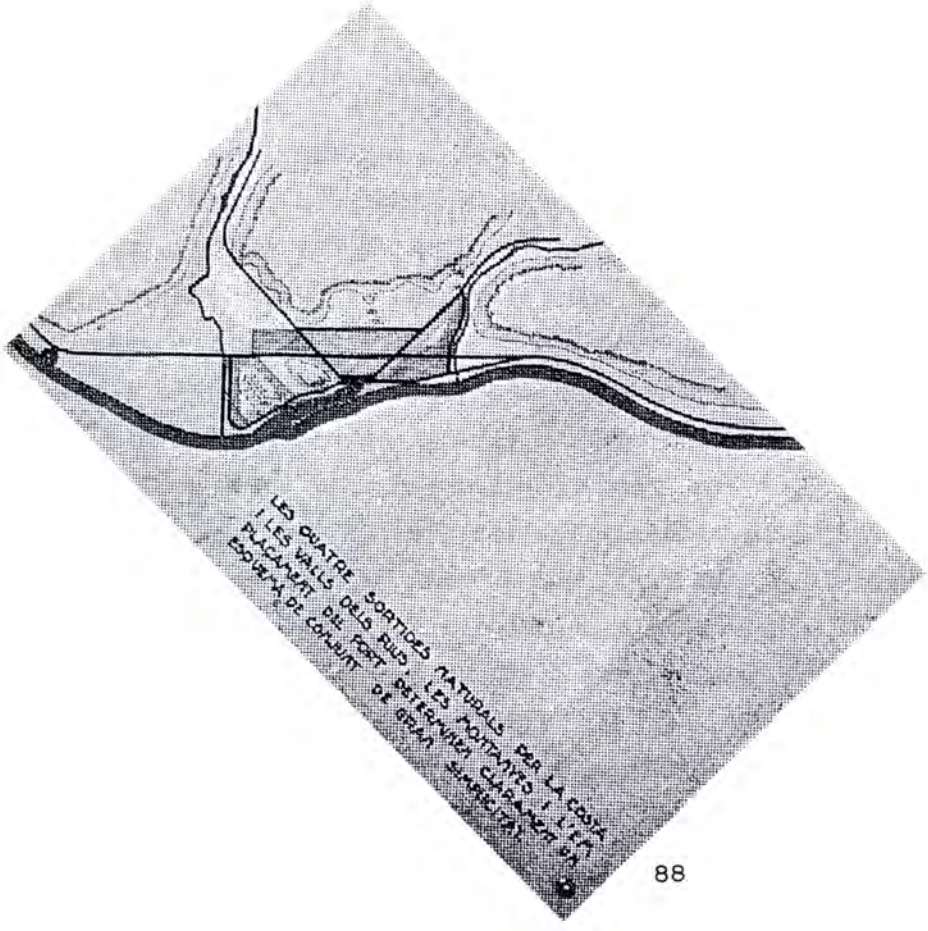
Si asumimos como algo creible las dos tangentes lineales al casco antiguo, tendremos que aceptar también sus finales, estos son tan esenciales como las propias vías. El plano de Barcelona nunca quedará completo, pues siempre le faltará espacio por la banda de la costa y las arterias del Plan Cerdà restarán inacabadas o introduciéndose en el marasmo de toldos y estrecheces de nuestros antepasados [LAMS. 88-91].

Las torres gemelas de Le Corbusier. apartan este espacio molesto y abrazan el vacio nuevo protegiéndolo de la invasión del grano tupido de las antiguas edificaciones. No hay que ignorar los problemas de esta idea, ni tampoco porque discutir la elección arcaica y simétrica en un panorama en el que se podría facilmente haber incidido solo en un punto y conseguido lo mismo en el otro por omisión; solo estoy señalando unos hechos que, para bien o para mal, dan respuesta a uno de los temas inconclusos de la ciudad.

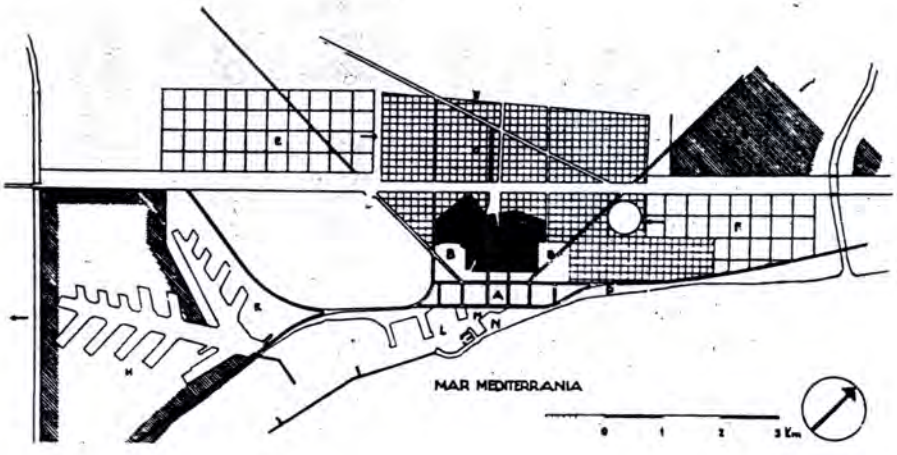
Otra posibilidad habría sido asumir la estrechez de este paso y darle a la Gran Vía el carácter de centro que podía tener, desplazando realmente la ciudad hacia la montaña. Pero esto nos

---

1. Esto no implica, necesariamente, acuerdo alguno por mi parte.


LES QUATRE SORTIDES NATURALS PER LA COSTA
I LES VALLS DELS RIUS, LES MONTANYES I LES
PLACAMENT DEL FORT DETERMINEN CLARAMENT UN
ESQUEMA DE CONJUNT DE GRAN SIMETRIA

88


MAR MEDITERRANIA
0 1 2 3 Km

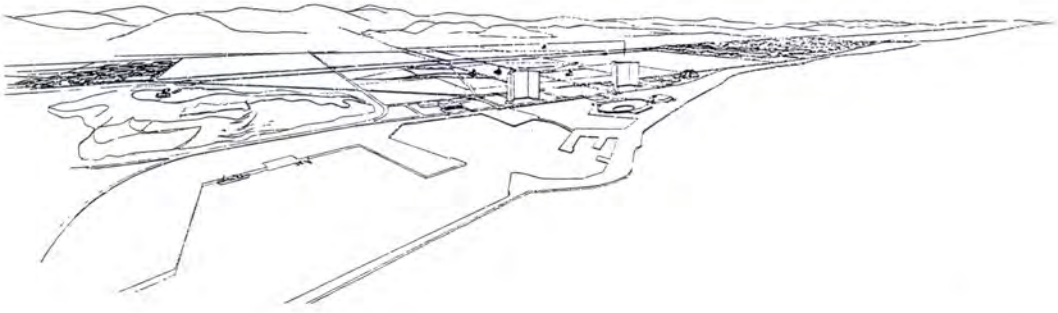
89

alejaba excesivamente de este mar Mediterraneo, que como con las demás bases de la ciudad ha quedado oculto y embalsado; reducido a un simulacro, solo reconocible por nuestra memoria, ya que no por nuestros olfatos ni por muestros huesos, afortunadamente, demasiado poco reumáticos.

La Gran Vía se empieza a entender bien cuando se la ve propuesta por el Pla Macià. Esta línea paralela a la costa y tangente al casco pretende ganar la anchura que no tiene el margen litoral y resolver los problemas creados por esta falta de espacio. Pero aquí hay una contradicción: todas las vias trascendentales siguen llegando hasta el mar sin grandes alteraciones. Es hasta cierto punto lógico que la única que al final haya llegado de verdad sea el Paralelo, ya que es la única que no ha encontrado, desde el proyecto, grandes problemas.

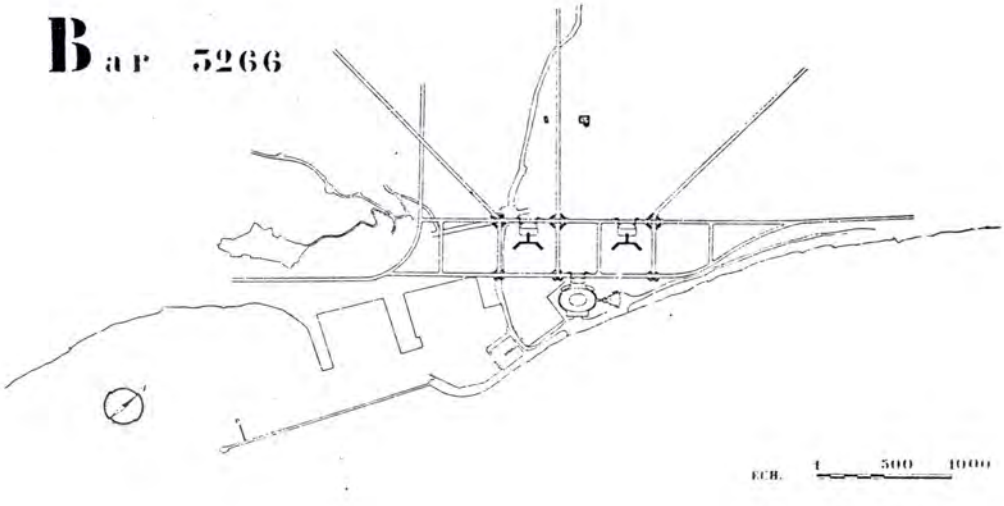
El Pla Macià indica como cualidades del proyecto de Cerdà el hecho que haya previsto uno de los ejes de la ciudad paralelos al mar. Indica como defecto el suponer el desplazamiento del centro de la ciudad hacia Plaza de las Glorias. Esto es coherente con la propuesta que hace Cerdà para la gran Vía y para la costa, lo que no tendría sentido en su caso es que el centro no se desplazara.

El Pla Macià dobla la circulación de las vías en tres grandes manzanas al llegar al agua, lo que no se especifica es como estaba previsto que se movieran los peatones por esa zona. Hay un plano de detalle de los bajos de los edificios de Le Corbusier.



90

Bar 5266



91.

La primera pista la había obtenido del "Anteproyecto de iluminación eléctrica para la muralla del mar", de Antonio Gaudí. Estamos en 1880, siete años antes de que se permita el derrumbe de la dicha muralla. Este esbozo situa, con un par de trazos, el espacio entre la zona edificada y la línea de la costa sin dejar de dibujar los accesos desde el exterior de la antigua masa amurallada hacia el agua [LAM 92-93].

A primera vista el espacio vacio nos parece amplio, las farolas enormes, colocadas al final de todas las verticales o lugares relevantes (2), consiguen el mismo efecto aparente que las dos torres y la eliminación de parte de la ciudad, en el proyecto del G.A.T.C.P.A.C.

Al principio parece que la perspectiva está falseada, que nos induce a engaño para lograr centrar nuestra atención en el objeto del proyecto, pero en cuanto se compara con un plano del momento nos damos cuenta que el ancho entre la masa edificada y la de agua es considerable (3) y que longitudinalmente el sitio es solo un renglón entre la montaña y la plaza Palacio.

Gaudí dibuja la llegada del Paralelo y de la vía B (4) con doble grueso, la vía A (5), más dubitativa, reconoce la pendiente. Poco a poco vamos identificando antiguos conocidos: la via C (6), nos indica con un breve gesto, que parece un desvio, la

---

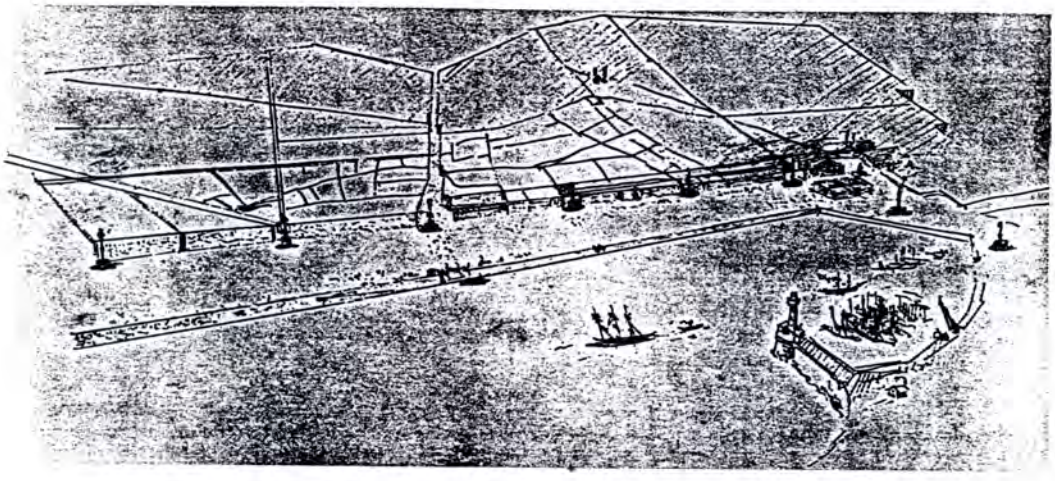
2. Como la actual plaza del duque de Medinaceli.

3. Son unos 120 mts., en el plano actual y también en el de 1891, cuando aparece sin la muralla. - todo lleno de autopista, por coger una unidad de medida más cotidiana, serían unos 40 carriles.-

4. Muy desviada hacia la derecha, esto es interesante, actual Avinguda de les Drassanes, antigua García Morato. También prolongación de Muntaner.

5. Via Layetana, Pau Claris.

6. Solo existe apertura Plaza Catedral y mercado Santa Catalina. Gaudí la detiene en la prolongación de Muntaner, sin llevarla hasta Paralelo.



ascensión del Monts Taber (7); vemos la Plaza Sant Jaume; Argentera y Tapineria, en diagonal. Sus límites son precisos, excepto por la zona de la Ciudadela, que se convierten en torpes, como es en este momento la situación de ese pedazo de tierra de nadie. La Meridiana no llega a puerto porque ya no se asume, en la mentalidad del momento, esta llegada.

La ciudad no necesita ser expresada con estos trazos espectaculares, con esta exactitud minuciosa de las vistas aéreas de Fontserè y de Carlo Macciachini,(8).

Se trabaja el espacio a base de relacionar una serie de puntos colocados a distancias similares. Todas las líneas hablan: la base de la farola más fornida que el resto, estrategia necesaria para convertir la Plaza de Medinaceli en un interior; la sombra alargada que se prolonga hacia Simó Oller; la pilastra rectangular a la izquierda de la llegada de Pau Claris (9); el bloque, compacto pero cruzado, dels "Pòrtics d'en Xifrè"; la presencia del ferrocarril de Mataró sin necesidad de las vias, solo con una gran boca; la arista del puerto junto a la última farola [LAM. 93].

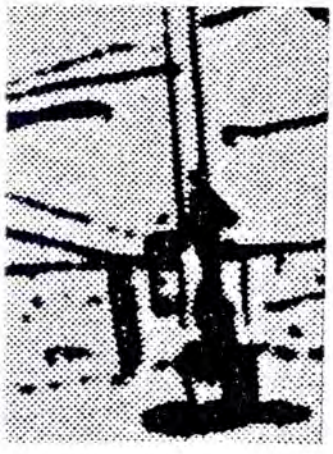
La Rambla prepotente, a la que se dedica una atención especial, desvia la lámpara a la diestra, pero inclinando ligeramente su siluestra hacia la izquierda, a modo de saludo. Esta colocación peculiar, dialogando con la arista del fondo, nos hace esperar que la tentación de señalar la punta de cruce entre el Paralelo y la via B hubiera podido ser modificada, alterando la

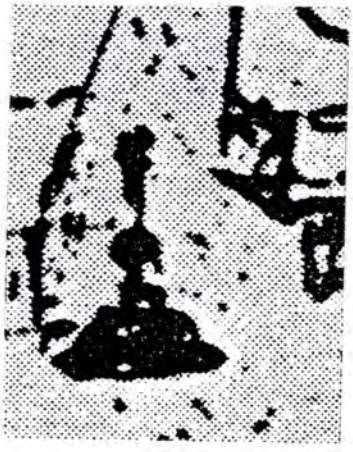
---

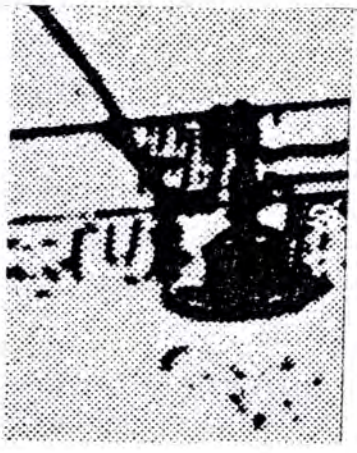
7. Es curioso que, en el Atlas de Barcelona, al hablar de este proyecto, se achaque la visión de Gaudí de modernista y, por lo tanto, "-limitada i concreta- molt diferent de la dels grans haritzons d'Idelfons Cerdà i la seva generació", ya que no niega ninguna de las nuevas aberturas y, a pesar de que no las prolonga, excepto la del Paralelo, tampoco las corta en seco.

8. Para el parque de la Ciudadela. No pretendo restar valor a estas impresionantes perspectivas, sobre todo a la de Fontserè. la otra es muda ya que solo alardea, pero no proyecta.

9. Plaza de Antoni Lopez.







correcta alineación y acabando de aceptar la presencia del proyecto de Cerdà en este punto básico de enlace, actualmente desplazado hacia la derecha por la posición de Avinguda de Drassanes.

De pronto me doy más cuenta de la importancia que tenían la llegada de Meridiana y Paralelo. El proyecto de Cerdà cuenta con ese tramo corpulento entre el mar y la costa - midiendo en el proyecto de 1859 se consideran, aceptando las líneas discontinuas, más de 150 mts.-. A cada via trascendental pertenece una vertical: la A a Meridiana, la B a Paralelo, la unión entre estas últimas se retrasa para dar espacio a las Atarazanas. Se conoce al impasible Montjuïc y no se le da pie para enturbiar esta especie de tratado de la costa.

Ni siquiera hoy el paso está solucionado.

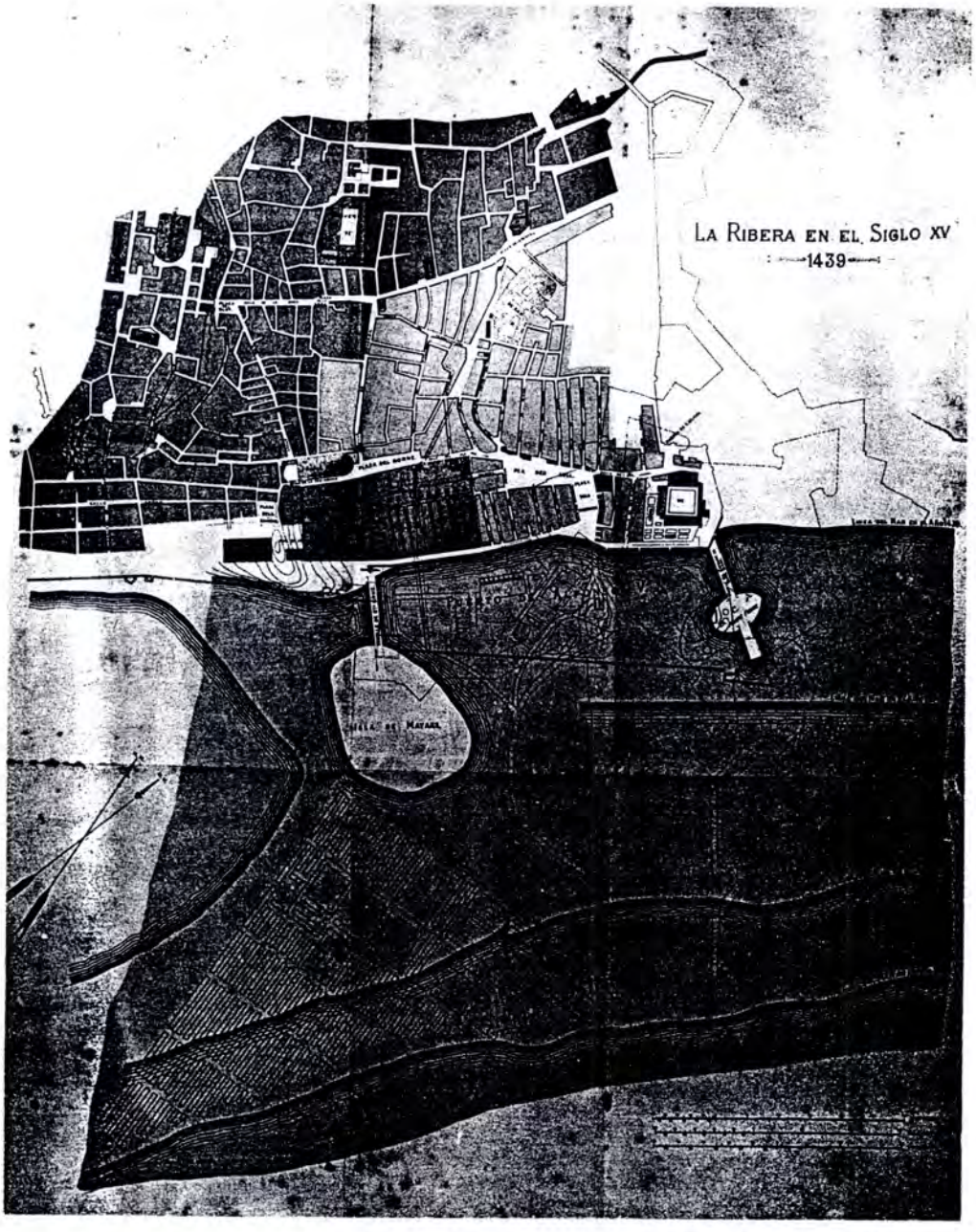
Podríamos estudiar el problema desde tiempos remotos, desde el antiguo puerto romano, símbolo de la desembocadura del Torrent de l'Olla, conociendo además las oscilaciones indecisas de la costa en la desembocadura del Besós. Hablar de las arenas y sedimentos que una y otra vez fueron cerrando los sucesivos pasos y de los esfuerzos humanos destinados a abrir una franja nueva, ganando, casi de forma imprevista, un año tras otro, terreno al mar.

La bahia protegida tras el "Turó de les Falzies"(10), puerto natural de Jaume I, otra vez enterrado hacia 1439.

Las recomendaciones de los técnicos en la época de Felipe II, proponiendo una nueva apertura en el rincón de San Bertrán, tras las Atarazanas que cuenta con la respuesta intuitiva de los marinos ante esta iniciativa, que temen el Garbí desde

---

10. Hoy ocupado por la Llotja, construida en 1352 junto a la playa.


La Ribera en el Siglo XV
1439

Montjuïc y el cerrazón de os habitantes de la Ribera que quieren el puerto como siempre ha estado, junto a sus casas y comercios ([11]), incapaces de relativizar los resultados de las decisiones en el lugar y en el tiempo, utilizando premisas cerradas en lo efímero, en lo irrelevante. Vuelta a la lucha contra la arena depositada a partir de 1622, y la aceptación de la nueva derrota hacia 1673.

Estoy hablando también de la Barceloneta, los distintos proyectos de ampliación de la muralla del mar, de los diversos estudios para la plaza Palacio.

La historia costera de Barcelona tenía que reflejarse en el proyecto, en cualquier trazado que se hiciera para el ensanche. Otra cosa no hubiera sido válida. Si como indica Salvador Santpere los terrenos ganados al mar en el período 1493-1890 fueron de unos 675 mts. una media de 1,7 mts al año ([12]), de una forma u otra lo habíamos de notar, lo que teniamos que sentir.

---

11. Años después el barrio habría desaparecido, mientras que el puerto seguiría próximo a esta ubicación. Los árboles no dejaban ver el bosque, nosostros volvemos a tener la ventaja del conocimiento de la historia para saber su final.

12. Muchos de estos datos han sido tomados de Sanz Parera, Miquel, El Pla de Barcelona. Constitució i característiques físiques, Els llibres de la frontera, Sant Cugat del Vallès, Novembre 1988.

Taber

"Cuando es obvio a todas luces el inconveniente gravísimo que siempre resulta de hacer coincidir en un mismo punto los defectos más graves de ambos trazados; se ve con harta frecuencia, casi siempre, por no decir en todas ocasiones, que en los mismos sitios donde hay un cambio de dirección, un empalme o una encrucijada, es precisamente allí donde coinciden también los puntos de quiebra, cóncavos o convexos, del trazado vertical."(1)

La busqué y no la encontraba; la Plaza Catalunya, en el plano de Ensanche de 1859, no está en el lugar esperado.

No era esta la primera vez en que descubría que Cerdà era partidario de evitar los conflictos. Habían otras ocasiones más evidentes, como puede ser el desplazamiento de todos los cruces hacia la derecha y alejados del casco, o, ya en la Reforma, el desplazamiento de la Via Layetana tangencial a la plaza de la catedral (2). Sin embargo, fue esta elusión, por lo inesperada, la que más me llamo la atención.

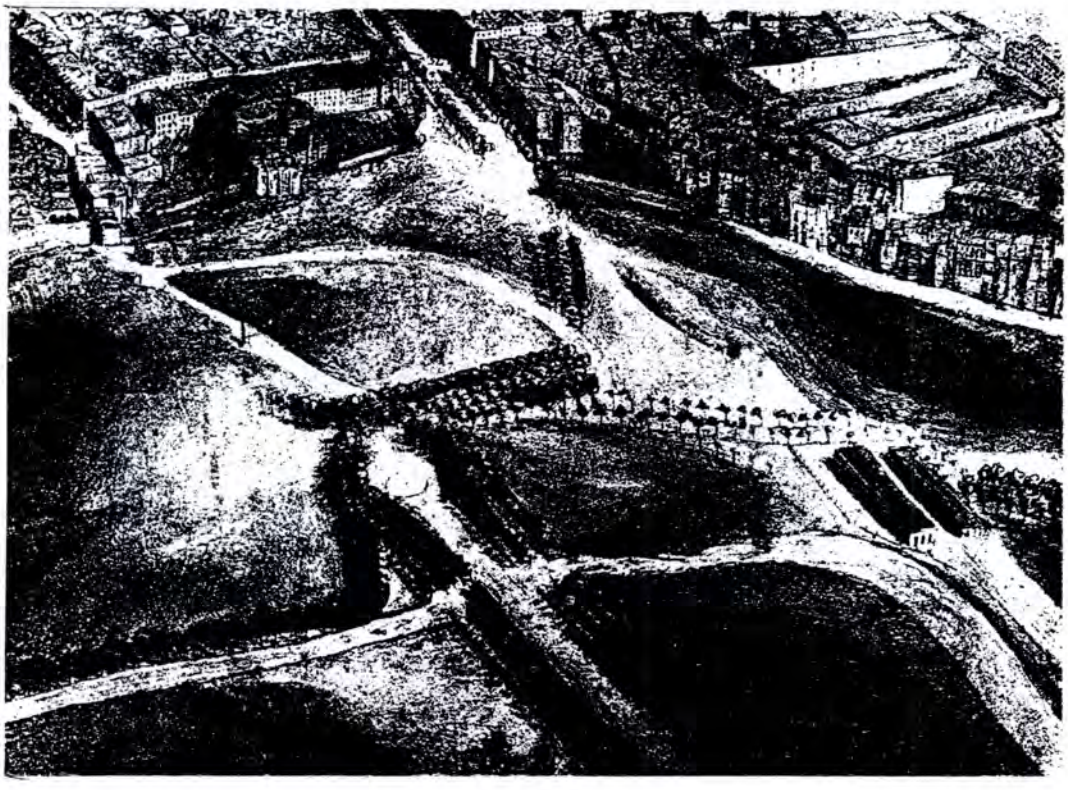
La plaza no estaba donde debía, donde las comparsas engalonadas y las autoridades encopetadas con chaqués y banda la atendian para su inauguración. Tras un plante impertinente y rotundo, parece ser que se había ido de copas a alternar con el Paseo de Gracia más allá de la Gran Via.

¡Que descaro!, claro que no se podía esperar nada más de esta "nueva rica" barcelonesa, se le nota el desarraigo. Para impedir nuevos desaires, algunos ilustres tomarán cartas sobre el

---

1. TGU, pg. 290

2. Esto lo hace contra todo pronóstico, ya que las bases del concurso y los demás escritos que definían el Ensanche, pedían una via que llegase hasta la catedral, para morir en ella, algo que lógicamente hubiera provocado un problema enorme.



asunto y la harán volver al lugar que le corresponde.

La Plaza Cataluña estaba destinada a resolver la tangencia entre la gran Vía y el casco antiguo. El hecho de que, al principio, esta se resuelva por omisión -ni conectan entre ellos- es muy llamativo.

Hay un cuadro de Martí Alsina (3) que dibuja a grandes rasgos el espacio entre Ramblas y el Paseo de Gracia. Pau Vila, como no, lo utiliza para explicar, casi sin palabras, este vacio sin leyes, residuo de la destrucción de las murallas. Es una vista aérea, por lo que, a diferencia de los planos que dibujan este cruce inexistente en planta, perfila, con torpes pero precisos rasgos, este lugar desolador [LAM. 95].

Los finales de las calles sin asfaltar, algunas acompañadas de árboles; la estación del ferrocarril de Martorell, dos volúmenes en dirección al mar; y las casas subitamente desabrigadas por la falta del muro, dan la sensación de una gran granja agrícola, formada por edificios separados, ligados por múltiples circuitos, rutas dubitativas de un tractor manejado por un labriego indeciso: ahora me detengo a fumar una pipa, converso con el vecino, nutriré a las vacas, tengo prisa por llegar al pajar.

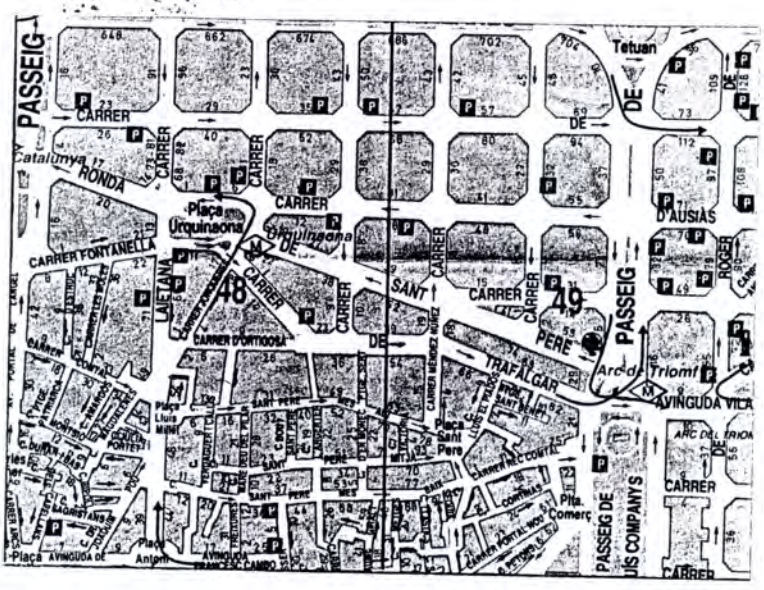
A la vista de esta imágen nos damos cuenta que los únicos requisitos previos al emplazamiento de la plaza son: la llegada de las Ramblas, las vias férreas de la estación y sus

---

3.No pone referencia sobre el lugar en que se encuentra el original de esta pintura. De momento no la voy a buscar. Por la parte superior parece cortado.

Hay también una impresionante vista aérea, de Onofre Alsamora, publicada en la pg. 446 (172), del Atlas de Barcelona, mejor reproducida en el libro Expo'88. Es del año 1860, pero precisamente por su perfección, no explica tan bien la idea que he mencionado.

96.


PASSEIG
CARRER
Tetuan
DE
Catalunya
RONDA
CARRER
Plaça
Urquinaona
D'AUSIÀS
CARRER FONTANELLA
LAIETANA
48
49
SANT
PERE
PASSEIG
TRAFALGAR
Arc de Triomf
AVINGUDA VILA
ROGER
Plaça
Antoni
PASSEIG DE
LLUÍS COMPANYS

97.

9 98.

derechos adquiridos, la presencia del casco como un perímetro poco excavable, pero que podía variarse hacia afuera, y la propiedad de los terrenos del Paseo de Gracia y del espacio dejado por la muralla, algo que que es definitivo, pero de lo que estoy intentando prescindir. La censuradora memoria histórica, por lo breve, no forma parte de este vacio real y legal que delimitan el plano de situación.

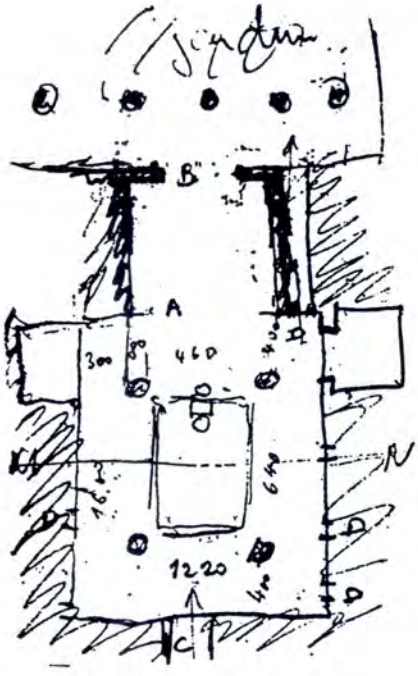
Por lo tanto, la decisión de desplazar hacia arriba el encuentro no es descabellada. Las Ramblas se prolongarían hasta la altura de la Gran Via y a partir de esta calle aparece un rectángulo central. Más arriba de este, unas manzanas a través -de dimensión mayor y edificación más densa- suprimirían por completo la prolongación del casco, centrando toda la atención en el antiguo Paseo de Gracia, que ya no se vería obligado, como ahora, a aliarse o competir con la Rambla de Cataluña, mucho más acogedora, aunque, tal vez, no tan brillante, hermosa y llamativa.

A cambio de esto y, seguramente para acabar de compensar a la propiedad, se limita el Paseo de Gracia a un perímetro que no incluye los grandes jardines además de dotarlos de las dos manzanas de mayor tamaño.

Me pregunto que habría ocurrido de haber dejado la Gran Plaza donde estaba al principio.

Es una manera de hacer que nos lleva a la derecha del Ensanche, hacia su parte baja, concretamente a la calle Mendez Nuñez -prolongación de Bruch-, que una vez atravesada Trafalgar, penetra en el silencio del casco antiguo, en su desplazamiento más peatonal [LAMS. 96-99].

Sin perder dimensión, provoca en nuestros sentidos un momento de transición, de preparación a la llegada a la plaza de Sant Pere, uno de esos lugares privilegiados en los la calma del


B
A
300
460
1220
C

paseante no se ve interrumpida por las súbitas riadas sincopadas de coches, a intervalos del semáforo, ni tiene que penetrar en el corazón de lo viejo, calles estrechas que serpentean y que solo nos permiten ver a través de las rendijas un cielo límpido, pero totalmente inasequible (4).

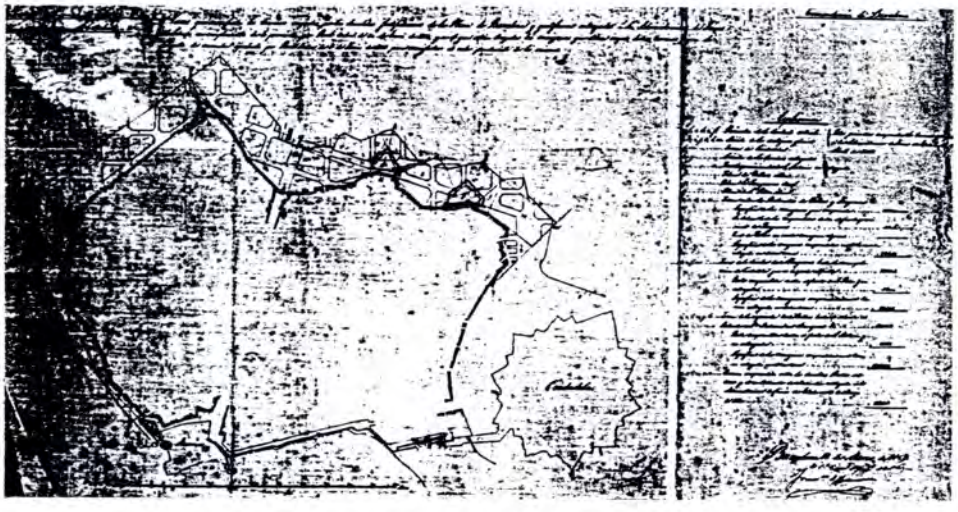
Entre 1859 y 1863 se produce el traslado de esta gran plaza que se suponía iba a servir de unión entre el casco antiguo y la nueva urbe, y se la coloca donde toca, separando uno y otro barrio.

Es evidente el interés de los militares por la situación de la plaza en su parte alta, ya que no afecta a los terrenos resultantes del derribo de las murallas [LAM 100]. Este podría ser uno de los motivos de base de Cerdà -ingeniero al servicio del Gobierno Civil- para la decisión de ubicar la plaza en este punto (5). A mi me gusta mucho más pensar en otra posible causa; el necesario espacio de transición en la unión separada de las dos

---

4. Estas preparaciones existen en arquitectura constantemente, lugares de transición que solo son eso: salas de pasos perdidos. El ejemplo más claro que se me ocurre, de los que yo he percibido, es en la Alhambra, patios cegadores que contrastan con interiores negros, a los que para llegar hay un lugar intermedio, que acostumbra el ojo a la oscuridad. También sucede, y lo he vivido, en la entrada al Banco nacional de Arne Jacobsen. En ambos casos, la estrategia utilizada es la alteración de la sección.

5. Vid. Grau, Ramón, Lopez, Marina, "La batalla por la plaza Cataluña" en Exposición Universal de Barcelona, libro del Centenario.



100.

ciudades ([6]).

El casco antiguo, y su enlace con la nueva Barcelona, recibe, como origen que es de todo el proyecto, un trato preferente, de la mano de Cerdà y de las otras que lo manejan.

Solo por curiosidad y porque puedo aprovechar la ocasión, me detengo a observar la evolución ampliada de la plaza que se va a medida que pasan los años desplazando hacia la izquierda primero y hacia el casco antiguo después.

Los proyectos de Garriga i Roca que comienzan el 27 de Marzo del 1861, con un dibujo similar al de Cerdà, aprovechan, como siempre en favor del Ayuntamiento y los particulares, la excusa del bulevard de circunvalación para dar forma y colocar en su sitio la Plaza Cataluña.

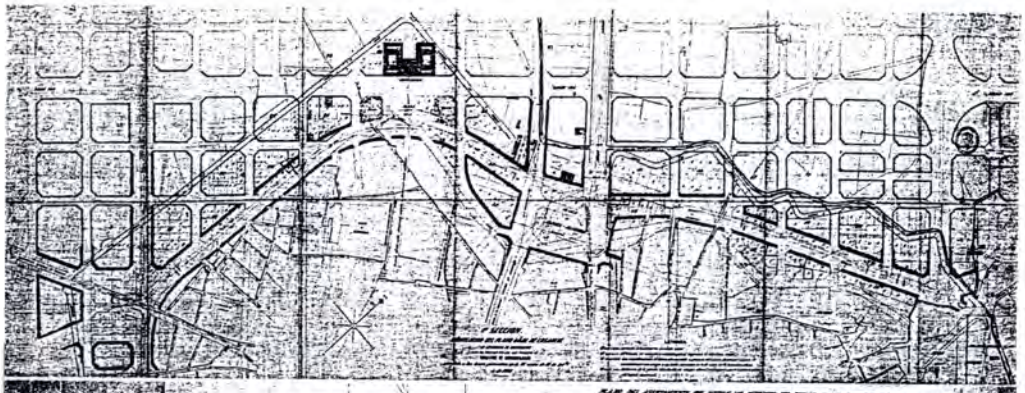
Siempre comento en clase un dicho, aprendido de otros profesores, que viene a decir que al trabajar en planta con dos direcciones distintas te cases con una, que no intentes contentar a todas.

Desde el Bulevard de Abril de 1861, hasta el de Noviembre del 1862 -en el que interviene Josep Fontserè i Domenech-, se suceden giros y movimientos diversos, todos ellos intentando crear un frente de encuentro con la ciudad antigua. La plaza inmensa de Cerdà del 1863 descarna el casco antiguo y casi lo muestra tal cual. El dibujo ambiguo que permite que el espacio,

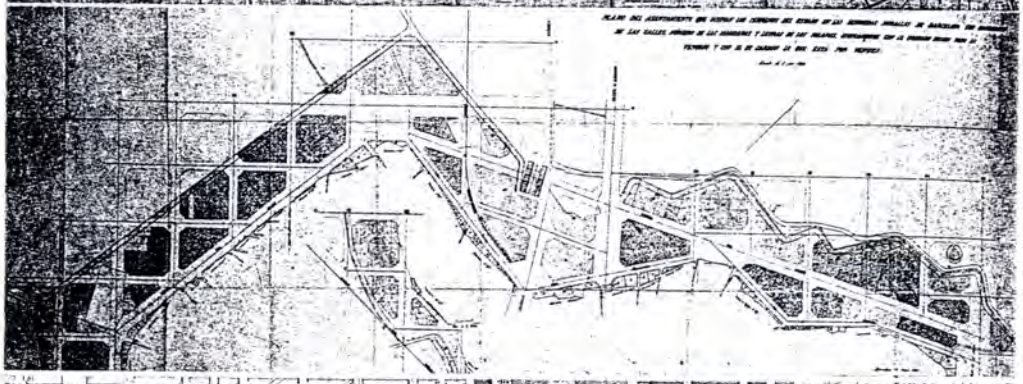
---

6. En el plano de replanteo [Plano anexo] hay una transformación importante, ya que el vacio, aunque no quede claro si lo es o no se traslada a la izquierda, doblando ya el Paseo de Gracia y la Rambla Catalunya. Sucede algo similar en el plano de Ensanche que presenta Pau Vila en su libro, tampoco referenciado, en el que el Paseo de Gracia se carga a la derecha de la plaza en un dibujo en el que aparece la edificación. Ampliación dibujo Pau Vila.

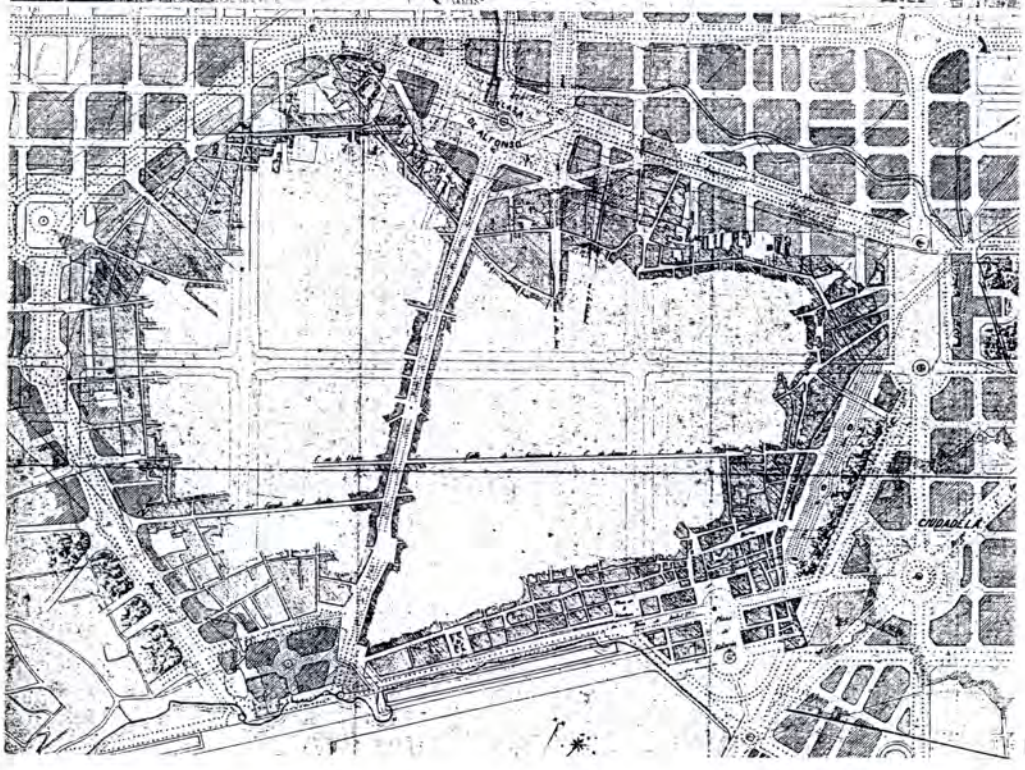
Ampliación 1863 [Plano anexo]. La plaza ha descendido a su lugar casi definitivo, la ambigua coloración de este plano, permitirá que el vacio se reduzca a la Ronda, sin llegar a la Gran Via. La propiedad particular y el Ayuntamiento han ganado la partida. ¿Y la ciudad?.



101



102.



103.

aparentemente vacio, quede partido en tres, da facilidades para edificar la manzana antes de llegar a la Gran Via, como sugerirá el PRI de Baixeras [LAMS. 101-103].

A partir de este momento y por motivos diversos ([8]), se suceden una serie de movimientos y proyectos en este espacio, como siempre relacionados con la propiedad privada, que hacen que se demore el asunto.

A veces, los espacios son interrumpidos para continuar en nuestra memoria. El separar dos vacios por un edificio puede convertir a este en un vínculo de unión más que en una ruptura.

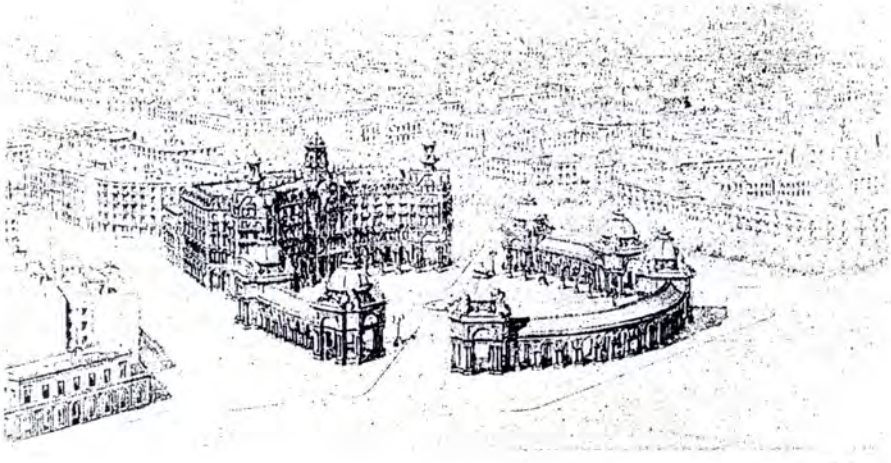
De los múltiples planes para la plaza móvil del principio de la Rambla, he soñado con uno que me llama especialmente la atención: la plaza queda partida en dos por una mancha negra que no da ninguna pista aparente sobre su definición. Sin embargo, lo dice todo. Ambos espacios dialogan sin verse y nos permiten reconocerse el uno al otro porque en realidad no están separados; es la primera vez que soy consciente del aro indivisible que se crea alrededor de un vacio, justamente porque se nos presenta dividido.

En el oscuro manchón de tinta se nos está diciendo todo; proyectar el resto del edificio no pasa de ser un placentero vaivén en el que solo es necesario escuchar y atender el aparente silencio de ese dibujo inicial.

La ocupación de la Plaza por Pere Falqués es muy distinta: define el vacio por los edificios, politica y socialmente convincentes pero con proyectos excesivamente acabados, y posiblemente no iniciados, para resultar sugerentes. Ni un pequeño titubeo, ni un simpático guiño entre los adornados colosos y la sobria trama que los circunda. El resto del Ensanche

---

8. Vid. Grau, Op. cit, pgs 216-225, pgs 296-308.



104.

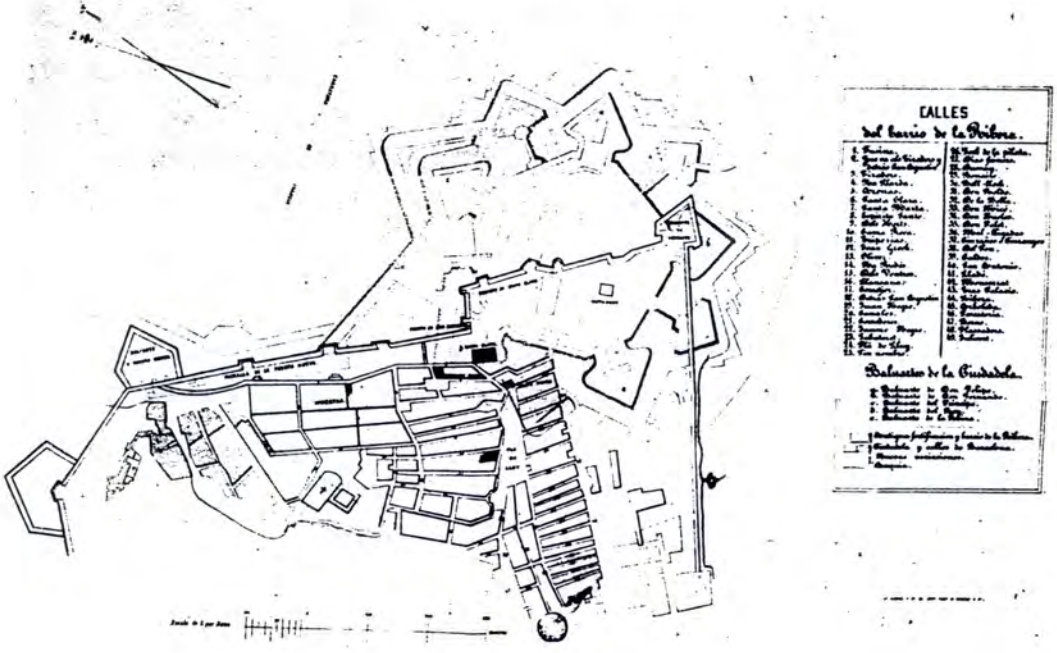
aparece incluso bajo otro ambiente, como si la mano de Dios ofreciera un sol brillante para el hotel y sus pérgolas y condenara a la ciudad a sobrevivir bajo una tupida niebla. Casi siempre, los negativos de lo proyectado son el verdadero proyecto. A partir de entonces se puede considerar ganado el espacio público, pero entre las guirnaldas y demás pendientes, se esconde el silencio [LAM. 104].

La posición final de este centro obligado, en el lugar esperado, hace constar por partida doble la desconexión de dos ámbitos distintos y muy separados en el tiempo y las formas. Ese vacio (9) legal, comercial y político, se ha trasladado hasta ahora y todavía los que conocemos y vivimos la plaza, los que fuimos nutridores enanos de palomas ambulantes, podemos sentir la desolación de esa pintura de Martí Alsina, incluso después de aceptar, tras las olimpiadas, esa primera unión del plano de replanteo, entre las Ramblas y la actual Rambla, que, a costa de marginar el centro de la plaza, consigue apoderarse de un cachito, que hace más de cien años que le es propio.

---

9. La plaza, por más que se la vista, no dejará de ser un lugar informe, el más residual de los espacios de Barcelona.

PLANO COMPARATIVO
DE LA
CIUDADELA DE BARCELONA
CON EL
EX-BARRIO DE LA RIBERA
EN 1697.



La Ciudadela

Hablar de un punto infinito, por la cantidad de espacio que es capaz de abarcar es posible.

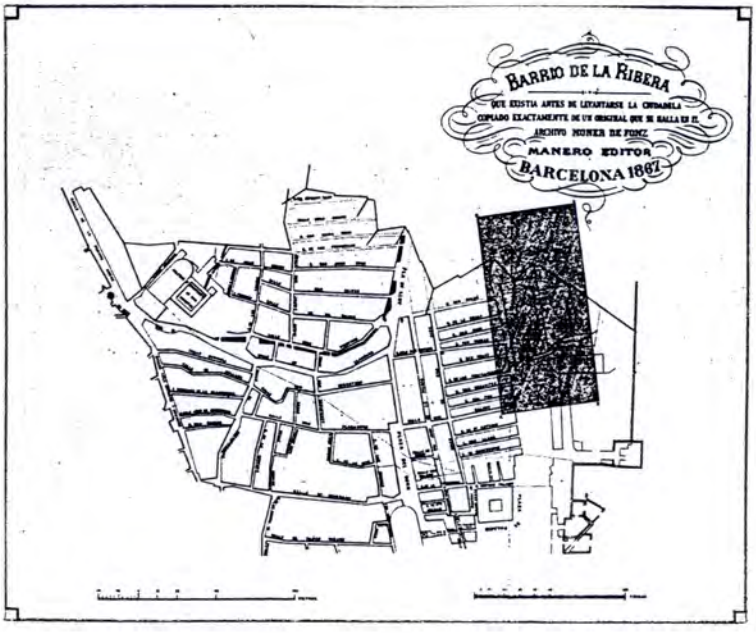
Los perímetros de las fortificaciones militares de la Barcelona de principios del XVIII están escritos en una hoja de papel. Los poderosos muros de piedra que envuelven la Ciudadela o la totalidad de la ciudad, se desplazan a muchos kilómetros encerrados en las mentes de los ciudadanos y en las estrictas normativas.

La mole militar ya no se entiende como esa obra de mediocre arquitectura y pasa a ser realmente el cierre de la brecha abierta en la muralla siglo tras siglo por los enemigos de la ciudad, mota de polvo molesta, guiño obligado del ojo del Cíclope, despertador de su ira [LAM. 108].

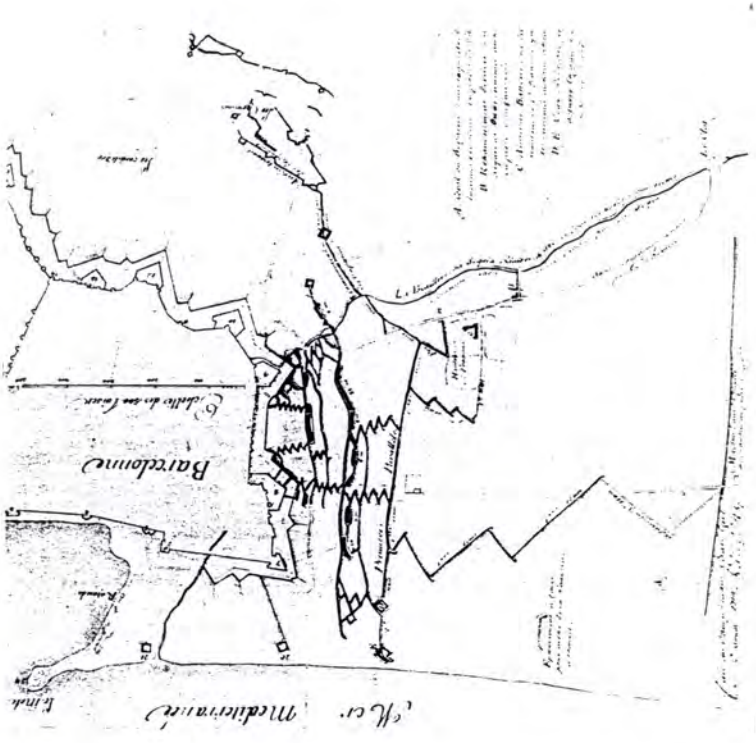
La línea invisible que establece con Montjuïc, atraviesa el cielo de la ciudad con una banda maldita, que puede convertirse en cualquier cosa.

Los altos mandatarios de las tropas de Felipe V conocen perfectamente esta historia y saben también por donde se hace vulnerable la ciudad. La construcción del fuerte perverso y la despiadada destrucción casi total del barrio de la Ribera está cantada desde muchos años antes [LAMS. 105-107].

El azar tendrá poco que ver, solo formará parte de esas consecuencias inadvertidas, que surgen a pesar de la mano que ha conseguido con su trazo variar las mañanas y las tardes de todos nosotros, a pesar de la inteligencia estratégica que mueve los hilos con su lápiz y sus piedras.


BARRIO DE LA RIBERA
QUE EXISTIA ANTES DE LEVANTARSE LA CIUDADELA
COPIADO EXACTAMENTE DE UN ORIGINAL QUE SE HALLA EN EL
ARCHIVO MONER DE FONZ
MANERO EDITOR
BARCELONA 1867

106.


Barcelone

107.

La Ciudadela provoca en la ciudad una simetría molesta, se reproduce una barrera similar a la de Montjuïc. Algo más que un cúmulo de sillares con argamasa, esta frontera legal dificultará enormemente el contacto Noreste con la antigua Barcelona.

No es difícil atribuir de nuevo la elusión de este espacio por parte de Cerdà al trazar la Meridiana a motivos similares a los que hace que situe en la parte alta la plaza Cataluña.

Sin embargo, si nos centramos en el tema de la propiedad estatal de los fuertes, la distancia en el tiempo hace sospechar que esta no sea la única causa, también el hecho de que, bajo el mandato del General Prim, el 12 de Diciembre de 1869, la Ciudadela pasa a ser terreno público, con la condición de que allí se ubique un parque público (1). Parece pues, que las analogías pueden ser de proyecto, de volver de nuevo a esquivar los problemas puntuales y las intersecciones excesivas.

Para que la Meridiana llegue al puerto [Plano anexo], no al mar, no hay otra posibilidad que atravesar los terrenos de la propiedad militar, que es lo único que reduce el espacio vacio del Campo de Marte, apretando una holgura cuya estrechez es fingida, ya que, evidentemente, la Ciudadela no tiene la inmutabilidad de Montjuïc.

La via trascendental tiene un punto, no excesivamente amplio, de arranque -la encrucijada entre la plaza Palacio, la

---

1. "L'Ajuntament quedava obligat a pagar les despeses de la demolició, a indemnitzar les persones que poguessin al.legar drets drets de propietat com a hereus dels desposseïts per Felip V i a construir casernes alternatives. es permetia, tanmateix dedicar 53.000 m2 de l'espai cedit a la construcció d'edificis particulars amb la finalitat de reglaritzar el traçat urbanístic." Arranz, Manuel, Grau, Ramón, López, Marina, El Parc de la Ciutadella. Una visió històrica, Ajuntament de Barcelona, L'Avenç, Barcelona 1984, pg 35. Las posteriores reclamaciones del marques de Ayerbe y otros propietarios no tienen excesiva importancia en este caso concreto al que me refiero en la tesis.

108.

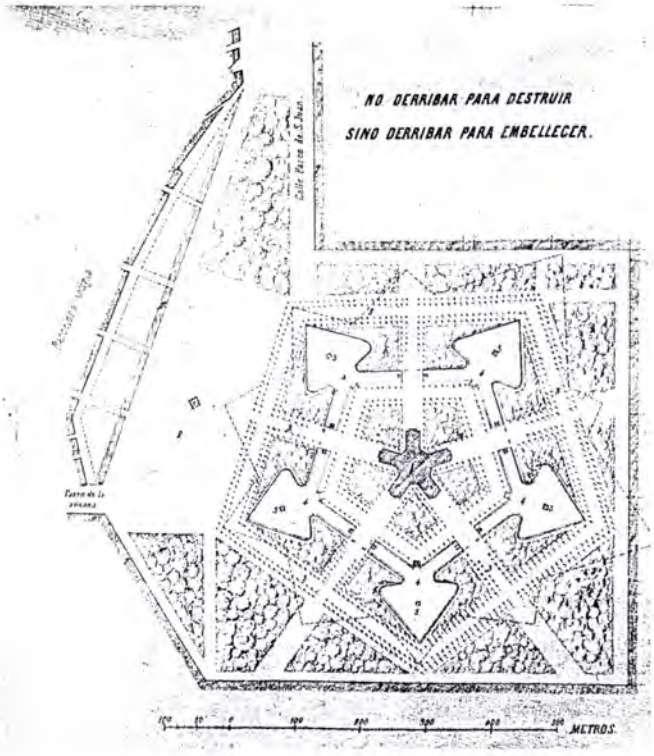
estación de Mataró y el inicio por tierra de la Barceloneta- y una dirección impuesta, pero que ya le va bien al proyecto. El querer estrechar su proximidad al casco, eliminaría, como ocurrirá con la plaza Cataluña, esa zona de ensanche perteneciente al casco antiguo, que en este caso se situa a la izquierda del Paseo de San Juan.

Pretender atravesar un parque por una via rápida -aunque de momento figure solo como portadora del ferrocarril hasta el mar- es totalmente absurdo. De ahí la disposición de la Meridiana como divisoria de una serie de manzanas edificadas y la situación de la zona verde en la parte superior del casco.

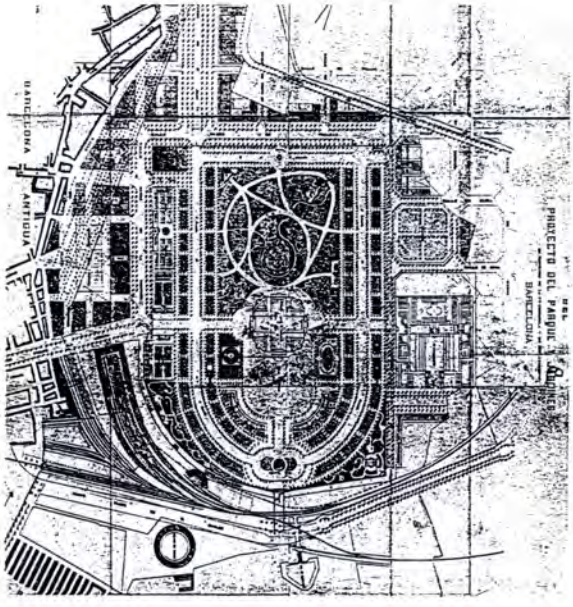
Esta solución general que, como todas las otras, está pendiente de un estudio más pormenorizado, se mantiene en todas las evoluciones del proyecto hasta el final. Incluso en el plano de 1863 [Plano anexo] no variará. En su conexión con el casco antiguo, la salida por la calle Princesa no es la más importante, aceptándose su estrechez en el punto externo. No veo razón para esto último, ya que se podía aprovechar perfectamente este enlace, además de desplazar a través de la nueva via horizontal superior, el resto del tráfico.

En el plano militar del 24-11-1874 [LAM. 113], aparece dibujado el parque en su posición más o menos definitiva y, con él, los desvios pertinentes. La Meridiana llega hasta el espacio verde para escindirse después en dos: una ruta de circunvalación y otra, prolongación de una de Ensanche, que llega directamente hasta el mar.

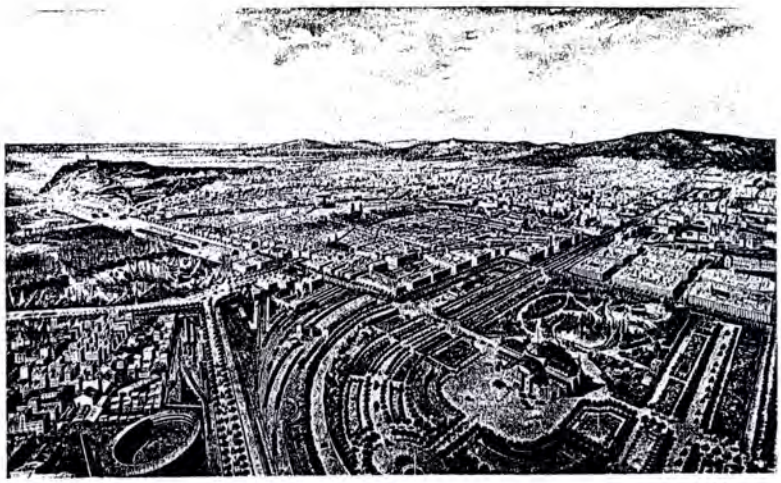
No se asume la importancia de la gran via trascendental, ni tampoco se suprime, para acabar, por ejemplo, en Glorias. El proyecto no se ha entendido, de haberse hecho así, se habría tenido que modificar a distancia: o deteniendo la Meridiana antes


NO DERRIBAR PARA DESTRUIR
SINO DERRIBAR PARA EMBELLECER.
METROS.

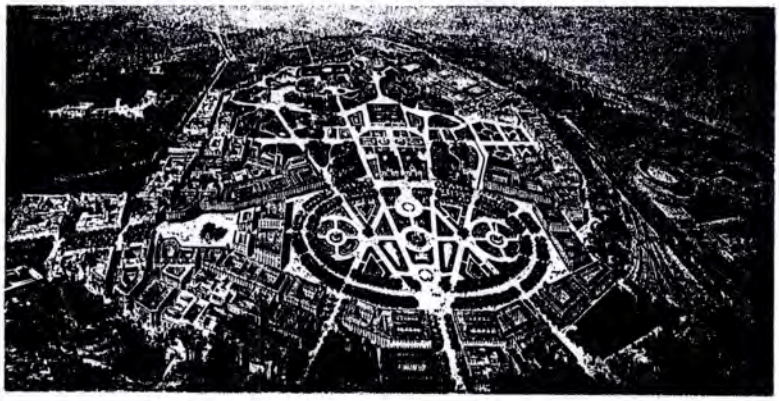
109.


PROYECTO DEL PARQUE DE BARCELONA
BARCELONA ANTIGUA

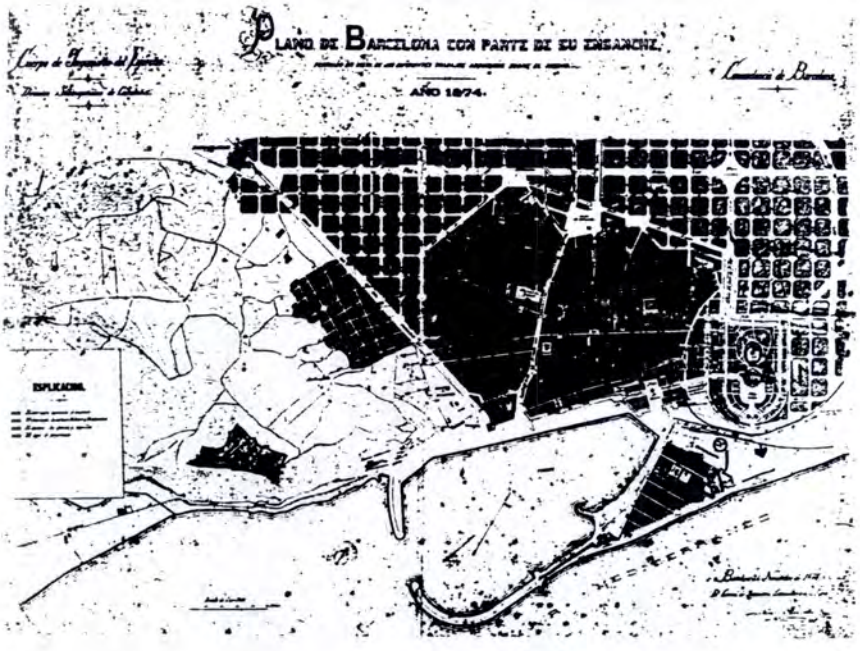
110.



111.



112.


PLANO DE BARCELONA CON PARTE DE SU ENSANCHE.
AÑO 1874.
EXPLICACION.

de cruzar la Gran Via, o desviándola hacia el Paseo de Carlos I. La calle que recoge la via férrea ya en el primer proyecto de Cerdà y que ha llegado más ancha hasta nuestros días. Todo esto tenía sentido si se mantenía una carretera paralela a la playa insinuada en el proyecto inicial, sino no hacía ninguna falta derrochar tanto esfuerzo en llegar a la costa.

Los pórticos de Fontserè hasta que no cambie el carácter del Paseo Picasso estarán inadaptados a su entorno ruidoso y contaminado. Al abrir esas espectaculares balconadas las superficies, sea cual sea su textura, quedarán cubiertas con una pátina negruzca, de ese polvillo separador entre las viviendas y el parque.

3. UNA DECISION

3.0. EL DUEÑO DEL PAISAJE

Para estrenar el nuevo carnet de conducir hicimos un viaje a Madrid con unos compañeros de la escuela.

Entre gritos, cánticos de Eurovisión y alegría veinteañera, alguien lo dijo: ¡Que bien colocados que están los toros de Osborne en el terreno! (1)

Yo estaba acostumbrada a esa excursión de ascensión a la meseta. La realizábamos con mi padre mano a mano con cualquier excusa. Nos levantábamos a las seis de la mañana para poder llegar a comer al Parador de Medinaceli. La calidad de los coches con que circulábamos ascendía a una velocidad pareja a mi estatura primero, a mis años después.

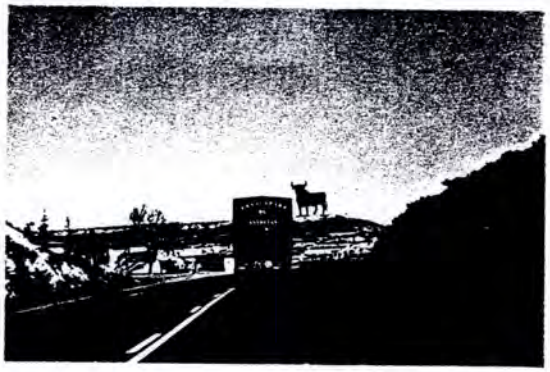
Me encantaba llegar a las rectas de Guadalajara, ese sonido peculiar de los postes eléctricos acompasados, que más adelante aprendería a reconocer como una serie arquitectónica valorada por un paisaje de ondas semidesértico.

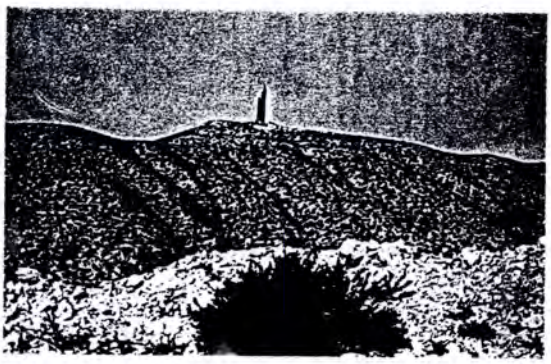
Yo observaba siempre en silencio, mecida por ese estuche oscilante que me llevaba a través del espacio, a lo largo de una pintura que penetraba en mi mente sin molestar al cerebro, en una especie de nirvana de la automoción.

En la nueva categoría de aprendiz de conductora todo cambiaba, los reflejos tenían que estar atentos a cualquier variación. La mirada siempre hacia el frente, el pulso renqueante, la continua palabrería, necesaria, incansable. Pero recuerdo aquel comentario, no se si mio o de otro. No se si aprendido o propio. No me interesa.

---

1. Cursábamos 5º de arquitectura.



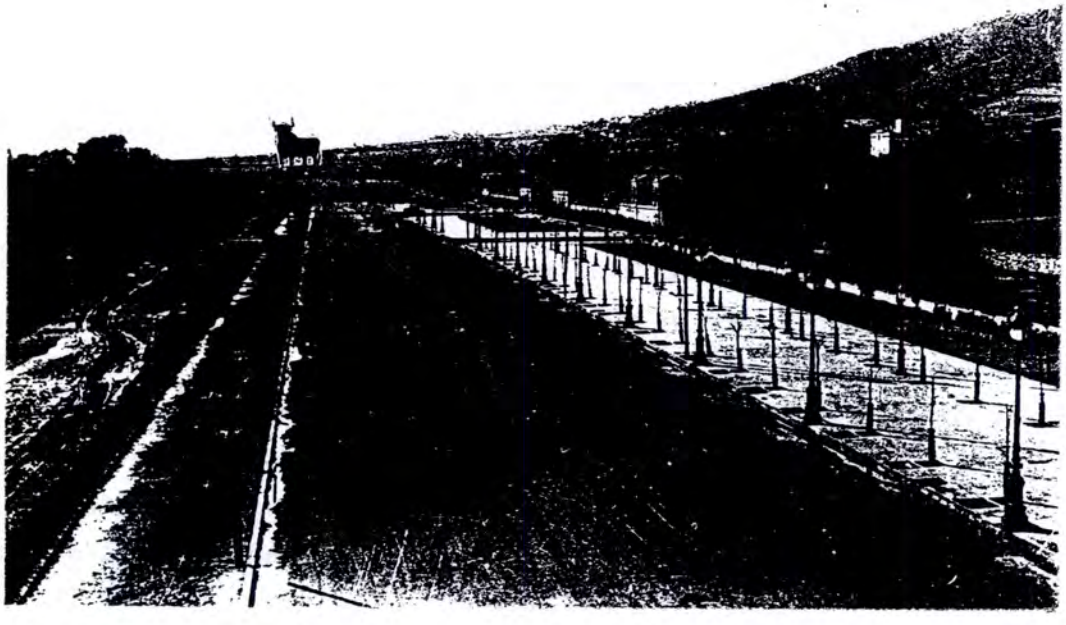


Es cierto. Primero un promontorio, comienza el ascenso; se divisan unas puntas que no pertenecen al entorno, a medida que nos acercamos, se unen a la silueta del toro: son unas astas. Mi recuerdo es a contraluz, sobre un montículo a Norte posiblemente inexistente, señalando el límite entre un paisaje y otro, el comienzo súbito de un sol incisivo, valorado, incitado por el contraste. Me gusta pensarlo con unas letras grandes, que solo se pueden descubrir al arrimarse, negro, todo negro, cuando en realidad es negro y fucsia, un estridente rosa fucsia que con carácteres muy marcados indican la palabra OSBORNE. Tiene cara y espalda, pero su perfil lo convierte en un plano sujeto por un tornapuntas. Es arisco y duro, prepotente, como el árido ceño mesetario [LAM. 114].

Por lo menos hay un lugar en Barcelona donde estaría bien colocado, viniendo por la A-7, una señal que tacha dos rectas paralelas nos indica el fin de la autopista. Primera disminución de velocidad; después ese círculo blanco, mayor que nuestro movimiento, rodeado de rojo: 100, 80, 60, el temor del radar, nos acercamos a Barcelona. Aparece un último quiebro y de pronto la recta gigante tras el cambio de rasante [LAM. 115].

La luz viene de atrás, con ese atardecer que destiñe dorado. Primero la línea nos muestra el verde de la zona universitaria, el triunfo de la calle sobre lo edificado; después la primera fita: un edificio muy iluminado y alto. Pese a su disfraz intuimos que es muy negro, de ese color opaco que esconde antepechos furtivos de tochana; tras éste, un segmento de ordenanza ordenada, por arriba, por abajo, al frente.

La edificación se densifica, pero sin dejarnos llegar a ese tramo de historia urbana que intuimos comienza tras la plaza redonda: Francesc Macià nos avisa de la auténtica llegada a



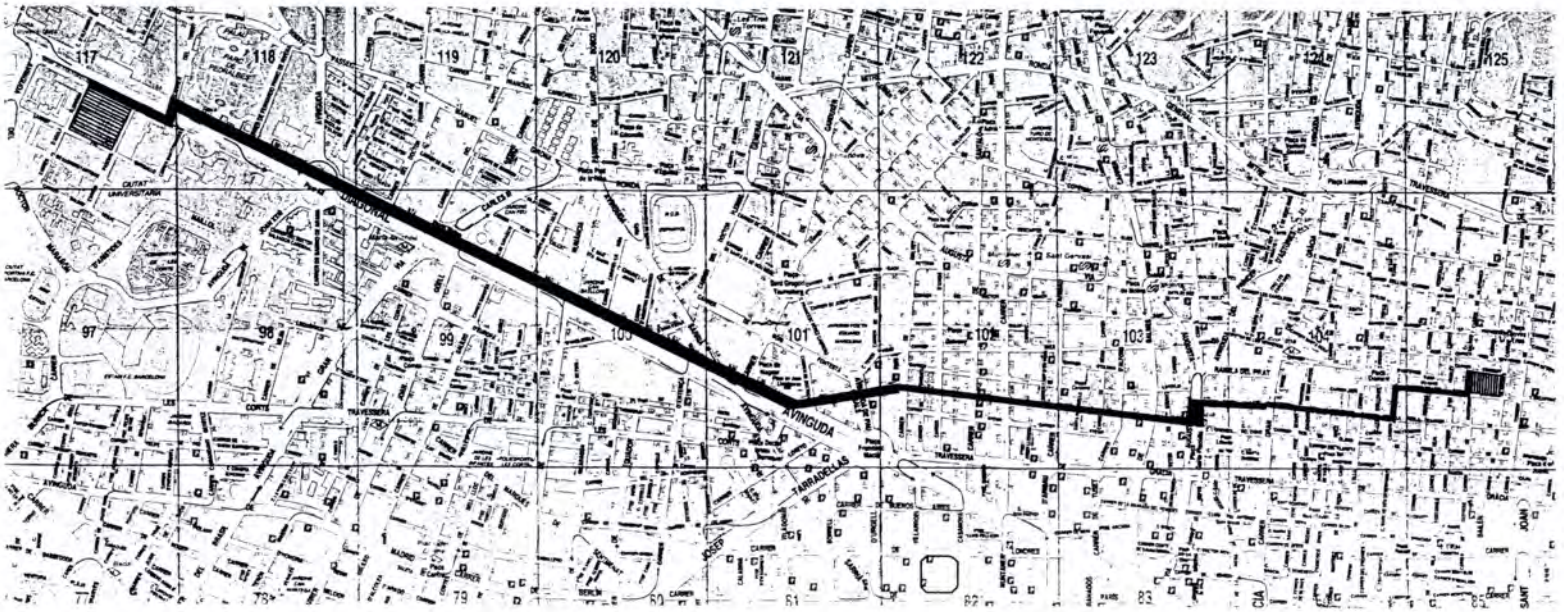
Barcelona por ese lado, por la zona alta de la Diagonal ([2]).

Esas dos firmes paralelas inacabadas del proyecto de Ensanche, nos han servido en bandeja un plato exquisito que hay que saborear despacio, poquito a poquito ([3]).

---

2. Todas las referencias están tomadas desde el lado de mar, tal vez sea porque es la derecha respecto al movimiento y yo no soy zurda, también podría ser porque hay más ensanche hacia este lado, o podría ser por otra razón o porque sí.

3. A la Diagonal, como a otras partes del proyecto de Cerdà, se puede entrar desde muchos puntos. Voy a utilizar varias puertas, primero las del paseo, después algunas de las del proyecto, también entremedio se mezclarán unas con otras, porque son, a veces indisolubles. No voy a analizar la construcción de la calle, porque nunca lo he hecho así a lo largo de la tesis. En cualquier caso, la zona Sur, que corresponde a la Norte en el globo, necesitaría más años para ser estudiada, ya que no se sabe lo que será de ella con certeza y solo se puede especular. La construcción de la llamada "Zona Norte" esta estudiada. La parte central, la que estaría más clara en el proyecto de Ensanche, me interesa más desde el proyecto y el resultado que a partir de la construcción, ya que mucho se podía adivinar en el plano.


117
118
119
120
121
122
123
124
125
97
98
99
100
101
102
103
AVINGUDA
TARRADELLAS
CORTS
TRAVESSERA
CIUTAT UNIVERSITARIA
PLAÇA
CARRER
SANT JOAN

3.1. OLOR, SABOR, TACTO

Pocas veces la tomo andando. Es curioso que la calle que hacía las delicias de los paseos de mi madre con las amigas, vaivenes de faldas entre inclinaciones indiferentes de gesto a cortejadores y conocidos, a jóvenes atractivos o desgarbados, despierte en mis pies tan poca simpatía.

El ruido molesto de los coches, las zonas vacias a partir de Francesc Macià, la división que producen las plazas, los suelos de "sauló", las distancias enormes entre lado y lado, la ausencia de anchura en las aceras laterales que hacen sentirse rodeado de vehículos a ambos lados y alejados de los comercios pese a la vegetación, me resultan desagradables. Por eso no busco ese modo de paseo sino es vagando sobre el plano, sino es cruzando la diagonal por otras calles. Por esto obtengo, a través de la mirada en planta y la invención en alzado o en sección, una realidad inexistente, incomprobable, pero mucho más amable que la auténtica; obtengo una certidumbre manipuladora de imaginaciones, un estar objeto de deseo.

Podría explicar la verdad y decir que sí que camino por ella, desde casa a la escuela, nunca a la inversa; podría explicar que para circular de ese modo -59 minutos a paso normal- me detuve antes a mirar el callejero, descubriendo enseguida cual era el circuito más llano que me llevaba hasta la universidad [LAM. 116].

117.

Entonces diria que mientras caminaba observaba la curiosa colocación de los edificios testero, cuatro, uno tras otro, paralelos a esta vía, pero siguiendo la inclinación de Sabino Arana; todos del mismo tamaño, capaces por tanto de alterar, por superposición de planos, el ancho de la vía [LAMS. 139].

Mencionaría, por supuesto, la transparencia de la facultad de derecho o el espacio frente al Palacio de Pedralbes con sus glorietas decoradas de amarillo y violeta en los dias de primavera.

También hablaría de la indecisión de los nuevos pasos para minusválidos, que no saben algunas veces a que dirección unirse, o que cuando, a propósito, reconocen lo agudo del ángulo, ven, inevitablemente, la fuerza de su construcción en piedra, dañada en sus aristas más bruscas.

Prestaría especial atención a la mala situación del carril bici, que deja para el peatón la franja junto a los coches. Recordaría el viento que tumba, frio, helado, en invierno, ese bufido del cielo que nos mantiene en vilo abandonados a una posición inclinada, respecto a la horizontal, contra el suelo.

Y así una y otra vez. Ir describiendo todos los hechos, la multitud de sensaciones, el ritmo, a veces lento, a veces rápido, de mis piernas. Buscaría motivos para estas variaciones, los encontraría y serían iguales o distintos dependiendo del sol, del tiempo, de la prisa, de la hora o de mí, sobre todo de esa subjetividad propia que nos hace tan extremadamente variables, que impide que tabulemos nuestras reacciones, que nos lleva a equivocarnos en nuestras estadísticas personales.

Pero tendría que olvidarme de cerrar los ojos, de notar el cambio de pavimento por la textura, por el calor que desprende


Reseda
Lemona
Amelia
Cantera
Cantera
Dracena
Cr.
Mulberry
Sylvia
Cantera
Valencia
Cantera
Cr.
Cr.
Cantera

118.

la superficie. Me vería obligada a ignorar la presencia de las plazas estrelladas de Gaudí en los cruces con el Ensanche, [LAMS. 117-118] dejar de fascinarme adivinando los interiores de las casas que giran o disfrutar con las puntas edificadas que no lo están. La suela de los zapatos o los sentidos incapaces, las cornisas desiguales y la colocación de los árboles, el desconocimiento de la oblicuidad de la calle haría imposibles estas y otras de las impresiones que el plano y la imaginación me ofrecen, harían imposibles todos los proyectos que sin estar aparecen, que sin haber sido son, que el dibujo o la foto aérea nos regalan.

Por ejemplo la calle que no es más que un sumatorio de vacios estrellados, aunque, casi siempre, la cornisa y el arbolado nos confunda ya que este no ha sido el proyecto implícito en ninguno de los edificios.

No mencionaría el color que desprenden los muros cortina, alterando las tonalidades del asfalto, variando las características de un rostro, combinándose con los tejidos de nuestras ropas para dar mezclas insospechadas. Tampoco recordaría la luz que pueden, algunos bloques, contener, la sombra oscurísima que invade a otros.

Es distinto cuando la transito en moto. Los olores, que tras un viaje al Pirineo en Vespa se convirtieron en los protagonistas de la locomoción a dos ruedas, varían constantemente. El circuito, mucho más largo, aunque también en sentido ascendente -aquí ya hablamos desde Paseo de San Juan hasta Universidad-, va zigzagueando para esquivar los tubos de escape, el humo sofocante a la mismísima altura de la nariz.

Pero puedo alardear de ser capaz de reconocer por el aire que azota de lado la densidad de la edificación en los bordes. Así descubro cuando la diagonal atraviesa el Ensanche,

como limita con Gracia, donde empieza a dirigirse a la parte baja de Sarria y el espacio se va abriendo. Puedo adivinar la ausencia o lejanía de bloques laterales a partir de la Plaza Pio XII, yo y la moto, ambas cada vez más minúsculas en proporción a la anchura.

Mi trayecto en autobús es muy limitado, generalmente desde la Universidad hasta Rambla Catalunya. Esa unión entre los dos mundos aislados, que representan las dos paradas iguales y sus situaciones tan distintas, me alza por encima de la estatura humana y me deleita, a pesar del travesaño molesto a la altura de los ojos en la ventana, con un viaje por debajo del vuelo rasante.

El carril estrecho pasa desapercibido y los límites laterales se acercan, es como una fotografía tomada en teleobjetivo: por un lado el marco de la ventana y su travesaño molesto, los troncos de los árboles y los escaparates de las tiendas; por el otro el mismo cuadro, pero con más profundidad, ya no por planos sino en perspectiva, gracias al dominio de las capotas multicolores.

Fijo mi atención en los tallos fuertes y macizos de las palmeras en sus distintas texturas y colores: puntiagudas, esbeltas, bajas y obesas; los matices manchados de los plátanos, alguna copa verde, despistada o todavía imberbe. Alterno con la ventana del Círculo Ecuestre, desprecio a una iglesita encajonada o disfruto dirigiendo la vista hacia abajo, observando como los demás caminan.

La extraña pausa que provoca el Paseo de Gracia, el edificio infinito que puede ser el Instituto Francés de Coderch o la arista viva que es el antiguo banco Atlántico de Mitjans forman parte, junto con otros, de otra historia, de algo que se puede entender en el plano. Por esto vamos a hablar un rato con él.

3.2. TIBER

Al principio me costaba distinguirla del resto. No por su estilo, tan evidentemente diferenciado, sino por su orígen.

En el dibujo de 1855, la síntesis del llano, no aparecía para nada. El otro día por teléfono me comentaban que la Gran Via tampoco. Es relativamente cierto y esto agravia mi tesis, la ataca en su orgullo de haber querido descubrir algo único, un trazado que, a pesar de haber estado hacía tiempo insinuado por puntos, había tomado forma gracias a la pericia de un hombre, de una persona que se había detenido a escuchar algo más del tiempo que nos es habitual, de alguien que había sido capaz de alterar en cuatro años algo esencial en un proyecto, impidiendo que la manzana se convirtiera en el tema principal al imponer una dirección no ortogonal a la cuadrícula, hiriéndola de muerte; pero no lo había hecho eligiendo una inclinación despistada o caprichosa: el ángulo estaba allí.

Podría intentar consolar al escrito diciéndole que no tema, que no todo el monte es orégano y que la Gran Vía también existía, que, aunque no tan marcada como Meridiana o Paralelo, tenía su lugar y su trazado en el terreno, porque lo está: en el paso del Besós de la carretera hacia Francia, en la punta del baluarte de Ostallers, en la Travesera de la Creu Coberta, o en el enlace de la carretera del Port, en un pliegue horizontal paralelo a la costa que aparece en un plano de 1697 y que es único, porque insinua que se atraviesa el rio en la ruta de salida hacia Valencia. O recordar que ya en 1563, la pericia de A. van Wyngaerde la había insinuado con esa sombra lineal que atravesaba Montjuïc para seguir, sin pausa, por la planicie del rio [LAM 38].

Pero tendría que admitir que a partir de aquí la cosa se convertía en nada, que cuando los dibujos empiezan a ser fiables, además de suficientemente amplios -supongamos el plano militar de 1853-[LAM. 55] el rio LLobregat no aparece por ninguna parte, que por lo tanto no hay conciencia, excepto en las andaduras de los vecinos de esas tierras, de la existencia de un camino directo a Castelldefels que lo una a la muralla. Estaría dispuesta a aceptar que la carretera de la Creu Coberta no es más que un sendero paticojo y que si enlaza con la carretera del Port es precisamente por esto, para dirigirse al puerto y no para otra cosa.

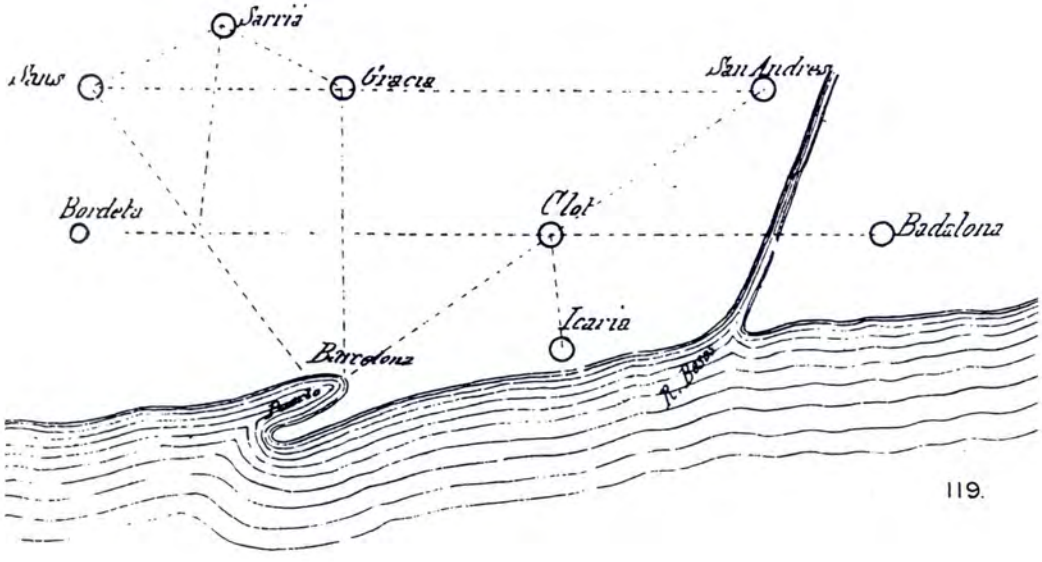
Además, podrían decir que si la Gran Vía estaba allí, lo mismo sucedía con la Diagonal: un enlace perfecto entre la conexión con el valle que nos acercaba lo suficiente a Sarria, pasaba rozando a Gracia y seguía hasta el mar cruzándose con las otras vias trascendentales y que, por esas casualidades de la vida, ofrecía una tangencia con uno de los enlaces ferroviarios, a la altura de la calle Sicilia, tan apreciados por la época.

Argumentarían que esa raya firme era imprescindible, que recordaba a otro proyecto de Cerdà: a la carretera de Sarria, aunque un poco girada. Seguirían con que de alguna forma se tenía que ofrecer salida hacia el Besós, sin ser molestados por ningún municipio; que la inclinación, además de afectarla, valoraba la trama paralela al mar como ese minúsculo rayo de luz en la habitación oscura ([1]), que era imprescindible y que sin ella el ensanche no era nada.

Al final, con cansancio, explicaría que solucionaba de un plumazo y de forma natural el tema de los desagües de las partes altas; que era el gran rio que le faltaba a la ciudad, rio de agua, rio de andares, rio de coches, rio que pasa, entra y sale, desembocando en el mar.

---

1. Louis Kahn


Sarria
Gracia
San Andres
Bordeta
Clot
Badalona
Icaria
Barcelona
Puerto
R. Besos

119.

De esta forma la Diagonal ya quedaba identificada, su necesaria presencia en el nuevo paisaje, en el llano alterado, la convertía en imprescindible parte de un trazado, hacía sentir su falta en el proyecto inacabado.

A partir de aquí la inutilidad de descubrir cuando se dibuja por primera vez, [LAM. 120] en la TCC, pinchando a Sarrià y Gràcia y sin llegar hasta el mar (2). Volver a notar que en la MAEB no se explica, volverla a paladear por su ausencia. Darse cuenta de esos cuatro años transcurridos de ese redibujar en la mente de Cerdà el proyecto hasta hallarla (3), dar con ese término ambiguo entre lo buscado y lo encontrado, entre el trabajo del azar y la ardua mirada de la atención.

Creo que ya nos hemos familiarizado un poco con ella, pero podemos volver a empezar otra vez hasta conocerla bien.

En la TCC, tras acabar con el tema de la forma y distribución de las manzanas, pero no de su volumen y dimensión, emtra de lleno en el trazado de las vias trascendentales (4).

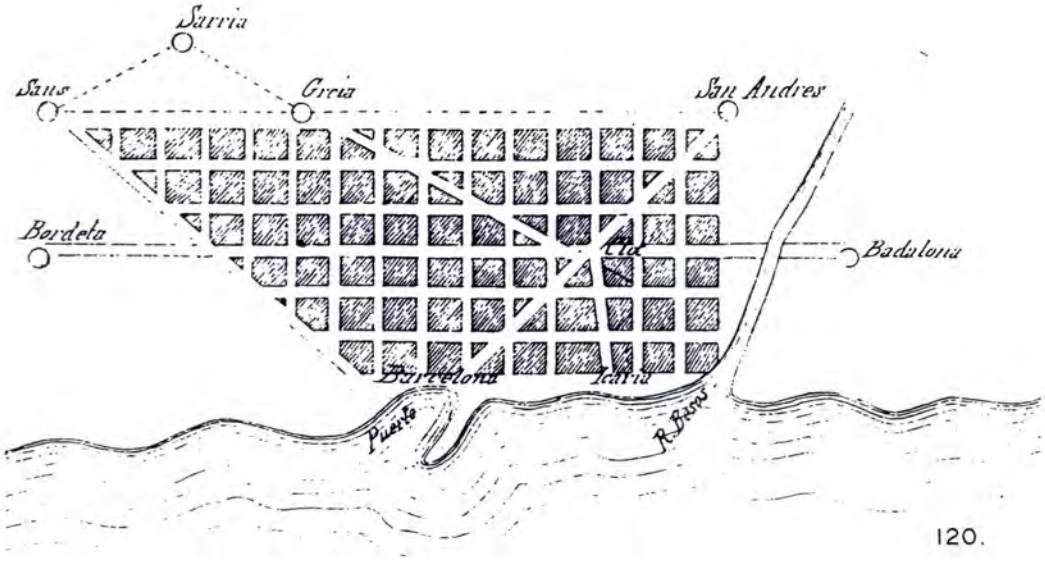
El primer dibujo es chocante [LAM. 119], puesto que coloca Sants a la misma altura que Gràcia y la separa de Bordeta. Este esquema me remite a un problema que nunca se tuvo en cuenta: el crecimiento de las poblaciones de alrededor de Barcelona según sus propias leyes durante esos cuatro años, crecimiento que

---

2. A pesar de que el plano del 1859 y la TCC daten del mismo día doy por hecho que estos croquis explican de donde surge el trazado, no muestran un proyecto acabado.

3. (*Hallar: dar con una persona o cosa sin buscarla/encontrar lo que se busca. Casares.
Del latín "afflare", olfatear; Encontrar algo o alguien, casualmente o buscándolo. Uno de los términos del Maria Moliner.
Hallarse: estar en cierto sitio o de cierta manera. Maria Moliner.

4. TCC pgs 375, 376, párrafos 1204, 1205, 1206 y 1207.


Sarria
Sans
Gracia
San Andres
Bordeta
Badalona
Barcelona
Sarria
Puerto
R. Besos

120.

probablemente debía haber acercado todavía más estas dos poblaciones. Cerdà indica una separación que no existe y que él ha de conocer muy bien, puesto que su Gran Via se abre paso por la parte que toca a Montjuïc, aceptando que esas dos poblaciones no se pueden partir y que, debido a esto, la supuesta horizontalidad entre Gracia y Sans es ficticia, ya que solo están sobre la misma línea a la altura de Collblanch. La unión rectilínea, que podemos sospechar que se convertirá en la travesera de Gracia prolongada, desaparece en el proyecto [LAM. 120].

Si yo fuera historiadora o andase intentando descubrir las pistas del pasado, me atrevería a decir que este primer boceto, por lo menos este primero, es muy anterior al proyecto de Ensanche, incluso que tiene más que ver con la primera descripción de los trazados principales que hace en la MAEB ([5]), en 1855, que con el proyecto definitivo. Me basaría para decir esto, tanto por la inexistencia de la Diagonal, como por la descripción que hace de la 2ª via, que se mueve a lo largo de la Rambla hasta Gràcia y Sant Gervasi, llegando al pie de la montaña de Sant Pere Martir. Sant Gervasi no aparece, pero en vez de este se encuentra Sàrria.

En cuanto al escrito es tan explícito como en el gráfico. Al hablar del "movimiento de importación y de exportación establecido o que pueda establecerse en lo sucesivo", se refiere a un centro que será el puerto, "y los conductores naturales a la alimentación de esta actividad con las vias de comunicación establecidas según la costa y según las cañadas de los rios Besós y LLobregat", sigue, como al principio, considerando a las poblaciones adyacentes como suburbios de la nueva ciudad, pero teniéndolas muy en cuenta.

---

5. La descripción por Cerdà de estas vias están en el capítulo de "escurribandas...", o en la pg.90 de la MAEB párrafos 192, 193, 194, 195.

Tras estas condiciones explica que "lo primero que debe establecerse antes de proceder a detallar el proyecto de las calles de la nueva ciudad es fijar las líneas que deberán unir entre si y con Barcelona las diversas poblaciones de sus alrededores, como así mismo la línea de la costa y las de las cañadas de los dos rios(...)" (6). Al primer dibujo, este que yo atribuyo a un período inicial, lo llama "esqueleto general" (7).

Después habla de las pendientes (8), o sea de la sección, y de los desagües, otra vez la sección (9); una y otra vez, por supuesto, combinadas con la planta y sin dibujarlos desniveles en ninguno de los dos casos.

De golpe sucede lo inesperado: la Diagonal aparece, aunque no llegue al mar (10).

Es curioso que hay momentos del proyectar que uno es incapaz de explicar verbalmente. A veces en los mejores hallazgos.

Hay un gesto animal que describe muy bien lo que digo. En su deambular habitual, estático o en movimiento, el perro o el gato casero se detiene de pronto, la oreja se levanta atenta al percibir un sonido inaudible para nosotros los humanos, pero que absorbe totalmente y de golpe sus sentidos. Puede ser un instante de fijeza o durar unos minutos, un momento que nos obliga a notar

---

6. TCC, pg 375, párrafo 1204.

7. Ibidem.

8. Ibidem, párrafo 1205.

9. TCC, pg 376, párrafo 1206.

10. Desde el inicio de la tesis ha habido un hecho que me ha llamado la atención: una supuesta ronda formada por el Paralelo, la calle Tarragona, Josep Tarradellas, Diagonal y el final de la Meridiana. Es algo invisible, excepto en el plano y que no me lleva más allá. Solo quiero hacer constar que esta allí y que podemos circular en redondel por esta segunda muralla, por ejemplo en un coche rojo y siempre por la derecha.

que el letargo del bichejo es fictício, por no decir fingido, que nos hace ver que este sosiego atento es un descansar despierto.

En el párrafo 1207 de la TCC publicada, Cerdà explica: "Después de todas estas consideraciones la disposición general de la ciudad deberá ser la que indica la adjunta figura". Nos muestra el gran salto al vacio y se queda tan pancho.

De este paso al proyecto definitivo hay un buen trecho, creo que mayor por reconocer como via de enlace, entre Gracia y San Andrés, el canal de desagüe o por la asunción de las tangencias, que por la llegada de la Diagonal al mar; posiblemente prolongada para reconocer un paso junto a la costa, alejando además definitivamente las alcantarillas del puerto ([11]).

Pero la nueva calle ya está aquí, con o sin palabras, ocultándose tras una decisión inexplicada, ya la tenemos, nos hemos apropiado de ella, nos pertenece.

Si, descartando Paralelo y Meridiana por motivos obvios, observamos con detenimiento el plano de 1859 [Plano anexo] ([12]) a la búsqueda de otras diagonales parecidas a la nuestra, no

---

11. TCC, pg 376, párrafo 1206.

12. Hay un plano que se enseña en Vila, Pau... Op. cit. pgs. 328-329 y que también aparece en AAVV, Martorell Portas... Op. ci. pgs. 24-25, que presenta variaciones respecto al que yo utilizo. Como lo que estoy haciendo es mirar las cosas con un cierto método, no doy mucha importancia a las variaciones entre uno y otro (yo utilizo el de la TGU, recopilado por Fabián Estapé) y por esto siempre me refiero al que acompaña a la TGU, que es el mismo que se muestra en el Atlas de BCN. Me gusta más este último porque está más jerarquizado, porque enseña menos las preexistencias del territorio y porque dibuja mejor la montaña de Montjuïc. Sin embargo, si que hay diferencias entre uno y el otro, pero sobre todo es porque al estar dibujado distinto en el de Pau Vila aparecen cosas que en el otro están dibujadas en línea discontinua, entorpeciendo menos la vista.

Por si tiene algún interés diré que el que presenta Estapé me parece anterior, a pesar de estar mejor dibujado, por la posición de la plaza Cataluña relativa al Paseo de Gracia, ya decantada hacia un lado. Pero también podría ser posterior, ya que la falta de orden, que ni siquiera existe en el dibujo del llano de 1855, hace pensar en una copia.

encontraremos ninguna. Pero esto ya lo sabíamos. Sin embargo, reconocer despacito las otras formas inclinadas que destacan sobre la trama puede ser interesante.

Como en el segundo croquis que hemos visto no aparece ninguna, podemos ir directamente al primer proyecto de Ensanche.

A gran escala, si que aparecen un par de líneas giradas respecto al resto y que además tienen continuidad. Se trata de los ferrocarriles, actuales calle Aragón y una franja ancha, más o menos paralela a la calle del Clot, calle del Segre y Torras i Bages, que todavía pertenece al camino de hierro. Esta última es como un arañazo en el proyecto.

Si miramos con más precisión, acercándonos más al plano, olvidando ya los límites de la ciudad, reconoceremos un titubeo en la eliminación de la salida hacia Madrid, actual avenida Mistral y su equivalente por el otro lado, antigua salida hacia Francia, actual Pere IV. Las rondas ya las conocíamos, por lo que casi ni se nombran; son tan lógicas que ni las notamos.

A partir de ahora hay que acercarse mucho más para que si hay alguna otra no se nos escape.

Voy suprimiendo por sectores: ninguna inclinada entre Gran Via, casco antiguo y Paralelo, excepto los bordes del camino del glacis al que se irán superponiendo a la trama; tampoco en el recinto formado por el ángulo recto entre Gran Via y Paseo de San Juan, aunque esta zona sea tan minúscula que, con la influencia de la rondas y la prolongación de las Ramblas, haga pasar casi desapercibida la trama en ella.

No hay líneas oblícuas entre Paseo de Gracia, Gran Via y Diagonal, si prescindimos del propio límite de la riera de Magoria, actual Josep Tarradellas; tampoco se observan en el resto de los sectores, si exceptuamos el desagüe del canal del Bogatell, desde el actual Paseo de Carles I hasta el mar y las vacilaciones

que se producen en la zona comprendida entre el ferrocarril de Granollers y la Meridiana, debido a la presencia de la antigua carretera Vic-Ripoll y el curso del Rec Comtal, dos variaciones que provocan demasiados lios para una zona tan estrecha y alargada.

Los salones urbanos propuestos de entrada por Cerdà no son más que los viejos paseos, el de Gracia y el de san Juan. El resto son parques o vacios rectangulares para equipamientos ([13]) de los que solo se observan girados unos tres: la plaza Letamendi, el cruce de Gran Via con el Paseo de San Juan y la plaza de las Glorias, si descontamos los encontronazos con los otros barrios o con los extremos de la trama.

Se demuestra constantemente la confianza en que las excepciones a la rectangularidad pueden ser escasísimas en número si a esta se añade una cierta libertad en la disposición de la edificación.

Siguiendo con el método habitual, echaré un vistazo rápido al resto de documentos gráficos controlados por Cerdà:

En el que presenta a "S. M. la Reina" [Plano anexo], lógicamente hay muy pocas variaciones, puesto que las alteraciones al orden habitual del proyecto no se pueden mostrar evidentes en lo que es practicamente una copia de un dibujo poco anterior.

El plano de replanteo [Plano anexo] tampoco plantea cambios importantes en este tema, pero todavía hace más hincapié en las desavenencias entre la cuadrícula y algunos de los trazados que se resisten a desaparecer. La trama se superpone a todo y a

---

13. Sobre la distribución y dimensiones de los equipamientos y zonas verdes esto se han realizado varios estudios muy detallados.

todos, sin tener en cuenta que algunos de estos tatuajes iban a ser imposibles de suprimir. Siguen sin asumirse los problemas que van a provocar la salida hacia Francia, la salida hacia Madrid y las otras de las que ya he hablado.

Además la igualdad de valores de línea entre lo nuevo y lo existente, hacen prever otras inclinadas nuevas, como por ejemplo, la conducción de las aguas de Montcada a la altura de Camp de l'Arpa, actual paseo Maragall, que aumentará la anchura de esa zona extraña e indefinida entre el ferrocarril y la carretera Vic-Ripoll.

Podría continuar indefinidamente enumerando las pequeñas excepciones a la trama que ya estaban en el proyecto, pero al referirme a esta última me doy cuenta que estoy entrando en un tema distinto, el de las grandes superficies en las que no pudo desarrollarse el Ensanche y cuales fueron sus motivos desde el propio proyecto, sin hacer intervenir para nada los problemas de la ejecución o la economía. A pesar de esto creo que es importante reincidir en que el plano de replanteo y casi todos los planes de Ensanche se están dibujando sobre el llano de 1855, como si con el paso de los años los pueblos vecinos no se hubieran consolidado en lo más mínimo o no hubieran crecido, pero todo esto ya es arena de otro costal.

Las variaciones respecto al plano de 1863 [Plano anexo] son más relevantes, porque indican la presencia de algunas diagonales que apenas se descubrían en los dibujos anteriores, esto se hace aceptando la modificación de algunas manzanas para reconocer el paso de calles incómodas para el proyecto. Voy a intentar observarlas por el mismo orden.

En el dibujo del llano aparece una extraña línea de ferrocarril: el de Tarragona "-en proyecto-", hacía tiempo que

tení curiosidad por saber que había ocurrido con ella, aquí vuelve a aparecer, pero desviada hacia un enlace con Aragón. Los radios de giro de los trenes en ese punto provocan una especie de tierra de nadie triangular que llama la atención. Esta sería una intervención a gran escala y con el exterior.

A nivel más cotidiano se reconoce la presencia de la vía de Camp de l'Arpa en la parte superior de la manzana, seccionando a esta, como a cuchillo, en la parte superior. En el plano de 1859 esta alteración es practicamente invisible. Hoy en día es el carrer del Freser, casi desapercibible entre sus vecinos, ya que no pertenece, como era de esperar, al Ensanche.

Tambien se convierte en un instrumento cortante la salida hacia Francia, pero solo en un segmento, justamente el que atraviesa la Diagonal, equivalente a unas ocho manzanas; hay tambien una recta pequeñita y paralela a esta, un poquito más abajo. Esto es muy peculiar porque solo con esta partícula, que además es dependiente de una especie de hermana mayor, indica el inicio del grano menudo en el actual Poble Nou.

Hacia el otro lado la que después será la Avenida Mistral desaparece, teoricamente, para siempre. Ya no hay sonidos que la llamen, no se la quiere recordar ni como un pequeño salón urbano, pero la calle se Sant Antoni Abad, cegada enseguida por el que sería el mercado de Sant Antoni, está alla atestiguando la antigua importancia, de la primera ruta hacia Madrid.

La edificación de este plano de 1863 [LAM. 80] no acepta más excepciones, aunque tal como se trata la manzana, se haya convertido todo él en excepcional, haciendo difícil descubrir las calles giradas sino quedan encerradas por los propios bloques. Pero este dibujo es importante aunque pasajero; los grandes vacios y algunas zonas toman como si se tratase del rostro de una persona enferma o amargada un matiz pálido, sin concreción, sin valentía.

El proyecto está empezando a reconocer sus errores iniciales o, mejor dicho, está empezando a explicar que, ni siquiera en el área acotada entre el Besós, Magoria y el canal de desagüe, la manzana cuadrada, indiferente, es indiscutible. El trabajo está pidiendo a gritos alguna ayuda amiga, sobre todo amiga, que entusiasmásndose con sus valores, lime sus asperezas, hasta convertirlo en magnífico, en infinito.

Pere García Faria [Plano anexo], al que llaman "L'urbanitzador del subsòl de Barcelona" se pondrá a servicio del Plan Cerdà hacia fin de siglo, pero su visión es, necesariamente, también demasiado amplia para que puedad detenerse en las minucias. Leon Jaussely discutirá a gritos en su plan de Enlaces con las ideas de Cerdà, solo con el lápiz, con esa verborrea insaciable que puede desprender el dibujo.

El pla Macià, que como siempre, se queda con lo mejor, es todavía, en lo que respecta a la manzana, más abstracto que el de Cerdà y, por lo tanto, ni se molesta en atender a estas pequeñeces.

Al final se hará un "campi qui pugui" que cerrara el ensanche en un terreno vallado, bastante menor al planteado e importunado por la mala conciencia de que los malos tratos no se han limitado a edificar el perímetro completo de la manzana o a privatizar los patios interiores -que por otra parte siempre habían sido privados-, sino que el daño se habia hecho por un achicamiento forzoso debido a la falta de comprensión de la escala de las intervenciones posteriores, a la dificultad de mover las zonas verdes y equipamientos, que hubieran podido llenar los vacios existentes, y a la falta de ganas de aceptar ese nuevo ensanche amplio, como lo que era: no un nuevo círculo a ampliar, sino una forma abierta a comprender, a querer y corresponder con cariño. Nunca con esa falta de ganas.

He introducido las posibles diagonales que se preveían en los dibujos, ahora, un vez acotado el Ensanche real, más o menos 139 años después de que se trazara la primera línea, voy a ver que ha pasado con estas y si han aparecido otras.

Historia de un puente

Hay una cierta simetría en el llano entre los rios Besós y LLobregat; la Avenida Mistral y Pere IV, nos pueden explicar su historia.

La Diagonal, a partir de plaza de las Glorias ya no existirá. Ha quedado absorbida por un cauce mucho más poderoso que ella. El salón urbano que se nos va a ofrecer a cambio es bien recibido por la memoria, otros habrán que recuerden en él más adelante las trazas de un proyecto del pasado, imaginando porque no desaparecieron o cual fue el motivo de que quedaran allí.

Hasta muy tarde la Gran Vía es la salida cerrada -el macizo del Garraf le impide ir más allá- hacia el LLano del LLobregat. El ferrocarril de Tarragona y el impresionante plano de Pere García Faria [Plano anexo] se encargarán de abrirle por primera vez el camino. La forma de hacerlo es sencilla, solo dejan la puerta entornada; dibujando todo el llano hasta "Las Botigas", el inicio del precipicio, e insinuando la continuidad del camino de hierro. Se mantienen las líneas inconclusas de Cerdà que insinuan la prolongación de la ruta interior paralela a la costa.

La comunicación hacia el Besós, de importancia menos inmediata, es obviada por todos los planes importantes: en el proyecto anterior, Badalona aparece como una mancha áspera, impenetrable, con una montaña enganchada que impide atravesarla de una manera nueva, sin destripar la serie de edificaciones menudas, paralelas y perpendiculares al mar, empeñadas en protegerse del agua con la montaña o a la inversa.

Por otra parte, la salida hacia Francia existente parece evidente y es asumida por todos; Pere IV y la carretera que


ES DE PALOMAR
5ª COLOMA
DE GRAMANET
Sª ADRIAN DE BESOS
BADALONA

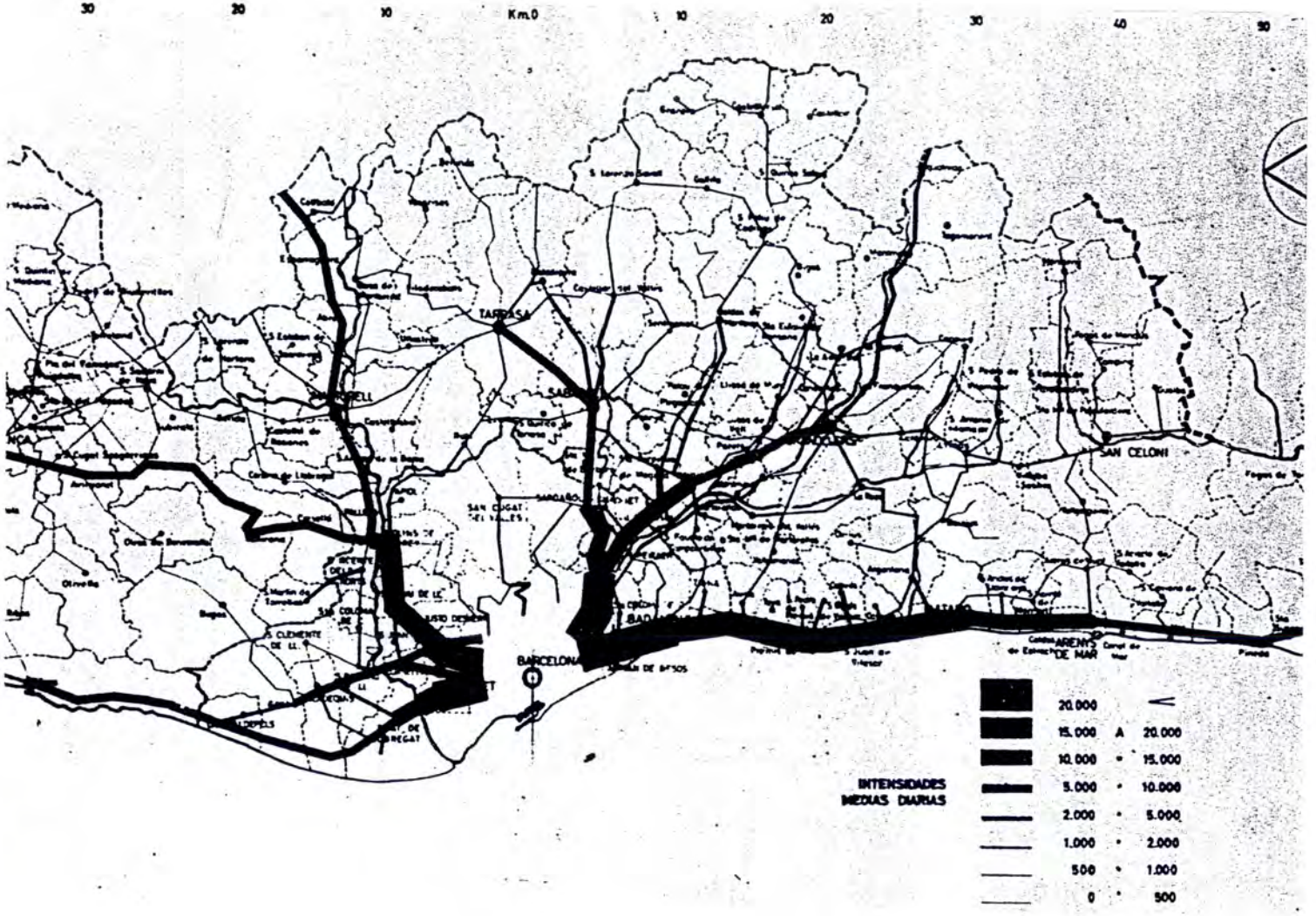
121.

atraviesa, primero el rio y después la población costera, le están ganando la batalla al Ensanche. Por esto la Gran Via se detiene de pronto al borde del rio, de una forma insólita, inadecuada; sin dejar lugar a dudas, sin prolongaciones de ningún tipo. Como si una carretera de 50 mts. pudiese ser interrumpida por una perpendicular poderosa, como si fuera posible ahogar, ayudándose por la crecida, a toda la población de Barcelona, que marcando filas, irían cayendo en silencio a la cuenca del rio, sin chistar, mudos de asombro.

Incluso García Faria, el más fiel seguidor del Proyecto de Ensanche, parece que creyera en una Gran Via hacia el Prat, Viladecans, Gava, Castelldefels, o más allá; pero que viera imposible la alteración del recorrido por la derecha, sin atreverse siquiera a traspasar, ni siquiera con dos líneas muy finas como hace Cerdà en su proyecto, el Besós por encima [LAM. 121].

Todo esto, no me extraña nada, lo difícil hubiera sido adivinar los bronceados playeros de Coco Chanel y las obsesiones costeras de los habitantes de una ciudad que, en pocos años, habría superado con creces todas las previsiones de crecimiento. Por aquel tiempo, la blancura de las damas, estimulada con elevadas dosis de vinagre, solo podía competir con la calidad y cantidad de sus ropajes; el cuerpo oscuro, denso y desnudo de hoy, era absolutamente inconcebible.

Por otra parte, en caso de necesitarse con el Norte comunicaciones más amplias, se podía seguir haciendo caso de la geografía y de nuestros antepasados, e ir a buscar por detrás de las montañas la gran avenida de Cataluña, que para algo era grande. El tiempo le ha dado en algo la razón, pasar la autopista por la costa ha sido dificil, largo y costoso por la carencia de espacio.


30
20
10
Km.0
10
20
30
40
50
TARRASA
SAN CELONI
BARCELONA
INTENSIDADES
MEDIAS DIARIAS
20.000 <
15.000 A 20.000
10.000 " 15.000
5.000 " 10.000
2.000 " 5.000
1.000 " 2.000
500 " 1.000
0 " 500

Mientras la comunicación con el Pla Macià, aunque señala en sus dibujos el puente del rio, no gestiona, como hace con la ciudad de vacaciones hacia el Suroeste, la posible continuidad de la calle. Sus líneas se pierden antes de llegar a Badalona y todos los dibujos o estrategias, colocan la ciudad a la derecha, señalando el aeropuerto y la promesa del paraiso en Castelldefels. Sin embargo Pere IV también desaparece borrada por las enormes manzanas.

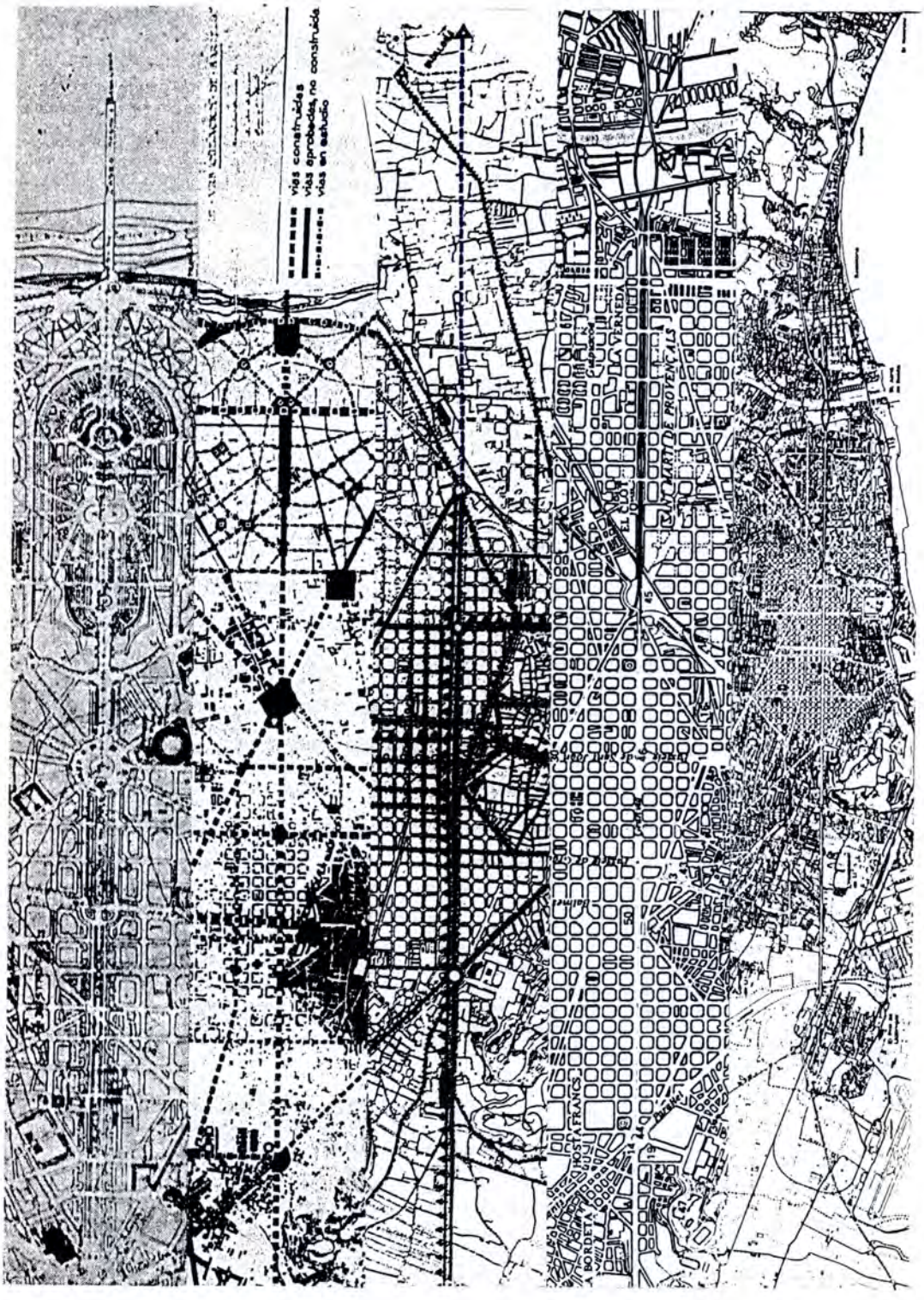
Hemos llegado a ese puente. Las enormes crecidas y variaciones impredecibles del Besós, en lo que casi es su desembocadura, obliga al tiempo a detenerse y a la Gran Vía a permanecer inmovilizada, hasta que la ralentizada tecnología nacional y la necesidad frente a la movida obligan a construir el inicio de la autopista y con él a dominar el Besós (1), ese caudal inexistente (2), seco y árido, pero peligrosísimo (3), que una y otra vez había desdibujado los límites de la cuenca fluvial. Se hacía necesario reconocer definitivamente el achicharramiento veraniego de los ocupantes de esa fila de seiscientos y dauphines, alternados esporádicamente vehículos de importación, que habían afianzado la salida de la ciudad a través de Pere IV, en vez de

---

1. "En temps antics la manca de ponts per poder travessar els dos rius que constitueixen els límits naturals del Pla, el LLobregat i el Besós, l'obligava a restar aïllada de l'exterior fins que les aigües no retornavan al seu llit normal. En el cas del Besòs, fins el darrer segle no es bastiran els primers ponts, com el de fusta del tren a Mataró (any 1848) que perdurà molt poc de temps, essent enderrocat per les crescudes del riu (1850), circumstància que es tornarà a repetir amb altres que es construiran més tard (1898,1937,1943). sanz Parera, Miquel, El pla de Barcelona..., op, cit. pg 100.

2. S. XVIII Francisco de Zamora: "El Besós fuera de los tiempos de lluvias lleva muy poca agua. Corre siempre muy ancho y no necesita de vados porque fuera de sus avenidas es tan poca su agua que se puede pasar por todas partes" "Sus avenidas son tan crecidas como perjudiciales, cortando muy a menudo el paso. Por lo tanto, se hace muy indispensable un puente" En Sanz Parera, El pla de Barcelona..., op. cit, pg 99.

3. "En España los rios no se ven, pero ¡son la hostia!". Marcia Codinachs a una alumna del programa Erasmus, 14, Oct, 1992.



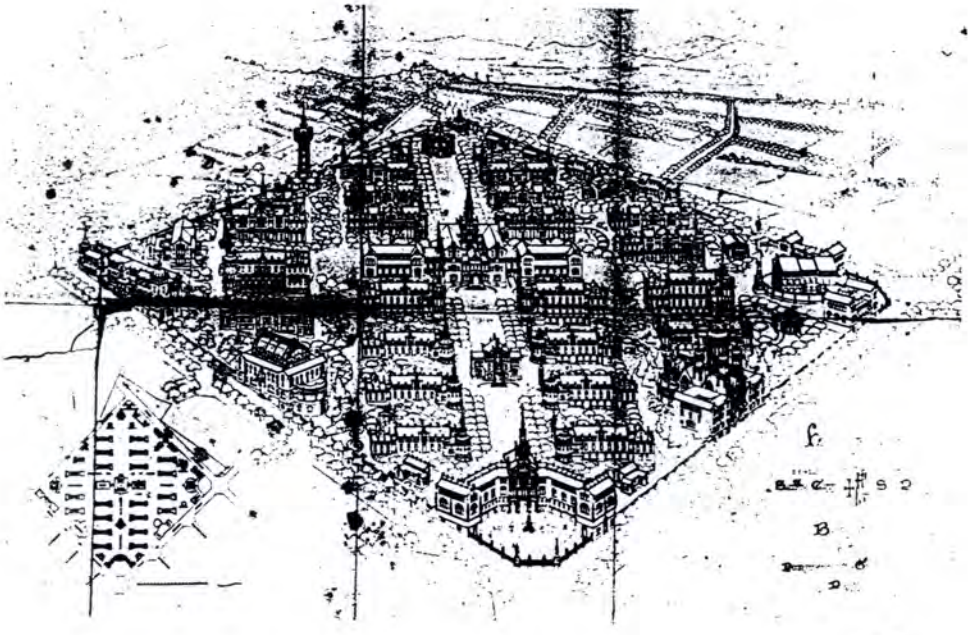
123. 124. 125. 126. 127.

por la Gran Vía ya que esta última nos conducía a ningún sitio [LAMS. 122-127].

Pere IV ganó la batalla de las dos salidas de Barcelona. Mientras avenida Mistral quedaba esmirriada entre un sector bastante reducido, pero muy consolidado, de Ensanche, la otra, su correspondiente simétrica, consigue, con la ayuda de la pequeña parcelación y las distintas tramas de su zona, dominar dentro de un sector mucho más amplio. Defender su puesto hasta transformar la cuadrícula en otra cosa, sin alterar su tamaño, solo suprimiendo sus rasgos cotidianos. Esta contradiagonal (4) apaisada grita hasta ser, durante muchos años, la única via sonora de un Poble Nou desértico, amplio y callado, parte irreconocible de una masa urbana de ejes, manzanas y orden visible, que nunca llegó, de momento, a cuajar en esta extraordinaria zona fabril, hogar de paredes extensas e inhóspitas, de transportistas, recaderos o de otros servicios terciarios a puerta cerrada.

---

4. No hay relación entre esta contradiagonal, existente, pero sin voluntad arquitectónica y la de Albert Viaplana, colocada exprofeso para explicar determinadas cosas.



128.

El poder de un edificio

" Així també, en encarregar-me de la construcció del Temple expiatori de la sagrada Familia, em planyo tot seguit que les obres que he trobat fetes no tinguin l'eix diagonal a l'illa (...) " (1)

Si prescindimos, aunque podríamos volver a hablar de ello, del trocito que ha quedado en el Ensanche de la antigua carretera de Sarria, testigo deslizante del antiguo camino del glacis; nos fijaremos inmediatamente en la otra diagonal significativa, la auténtica, la más cuidada de todas.

El hospital de San Pau no se proyecta solo, se une al ensanche como un guante, al pretender alterarlo. Los planos del edificio se colocan a 45º respecto a la trama de Cerdà [LAM. 128].

El momento en que se decide la diagonal que unirá la Sagrada Familia y el edificio de Domènech i Montaner es impreciso. Nos podemos remontar a esta frase atribuida a Gaudí (2); a la compra de ese solar y no otro, por parte de los testamentarios de Pau Gil i Serra -Octubre 1898- o a la decisión previa de orientar el hospital girado, con su gran portalón que abraza el chaflán.

La perspectiva del conjunto de 1903 despista. La pequeña planta que la acompaña indica claramente que lo que se esperaba no era la apertura de una calle longitudinal al eje, sino

---

1. Puig-Boada, Isidre, El pensament de Gaudí, compilació de textos i comentaris,Publicacions del col.legi d'arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciència, Barcelona, 1981. Está cita es de Bergòs, l'home i l'obra, pg. 40. No pone edición. La diagonal es la visión más extensa y es lógico que este comentario de comentario, pueda ser cierto. En cualquier caso, sirve para lo que estoy explicando.

2. La construcción del templo expiatorio pasa a manos de Gaudí en 1883.

129.

129bis.

sencillamente aprovechar la máxima dimensión del terreno del que se dispone.

La primera vez que leí sobre el origen de esta avenida, unión de estos dos colosos, fue en un artículo aún no publicado. Se atribuía a Jaussely. Entre los cientos de calles excepcionales que traza el anteproyecto del plan de enlaces, sí que aparece una que podría recordar remotamente, por su ubicación y dirección, a la que estamos hablando. Pero su significado es completamente diferente, ya que corresponde a un enlace entre Paseo de San Joan y Camp de l'Arpa, por lo tanto no es, desde luego, la que buscamos. Esta misma inclinada se dibuja en el plano de García Faria, en 1891 [Plano anexo], pero sin unirse con el centro, es solo una insinuación que nos hace la bajada de aguas desde Montcada.

Ya que en estos dibujos no aparece, voy al Atlas a ver si la encuentro.

En 1903, el año de la perspectiva de Domènech i Montaner, se hace un levantamiento nuy preciso del estado de la ciudad, se distinguen perfectamente los nombres de las calles. Junto a Cerdeña se observa una mancha característica: es una iglesia, probablemente los primeros trazos de la Sagrada Familia, ya en construcción; entre Padilla e Igualdad -actual Cartagena-, las manzanas permanecen imperturbables, y de la diagonal, ni rastro. El resto del llano entre el Templo y la Travesera de Gracia, hacia el Nordeste, está vacio, no hay edificios que estorben, el proyecto del hospital no aparece.

Sigo pasando las hojas: Parc Güell, Sant Pau y llego a 1905. Romulus aparece dividido en partes. En el retal titulado "centro bajo", donde el Ensanche parece que sobrevive, no distingo, entre las otras, la diagonal mencionada, aunque todo es

algo confuso, muy confuso.

Más Romulus: izquierda baja, derecha baja; la ciudad partida, inconexa, va sucediéndose ante nuestros ojos. Después unas perspectivas monumentales. La letra nos explica el resultado del concurso, su fecha y unas cuantas aclaraciones: "El plan Jaussely no hay que mirarlo solo con ojos administrativos, es decir, como las posibilidades de ser llevado a la práctica de inmediato (...)" , "formuló admirablemente la concepción burguesa de la ciudad(...)", "el artículo de Puig i Cadafalch, miembro del jurado que otorgo el premio a Jaussely, (...) de su candidatura para concejal como representante de la Lliga".

Pero no nos vayamos de tema y sigamos con el Atlas: en la página 615, aparece otro concursante, anónimo, supuestamente "modernista" también. Además de la prolongación de la Diagonal, algo que sucede en el plan Jaussely -aunque no en todos sus planos-, este desconocido dibuja detalladamente el Hospital de Sant Pau y la Sagrada Familia (3). Una recta, no ortogonal a la trama, las une: una avenida cerrada que acerca las dos fachadas, una excepción a la trama, acotada y escueta, de veinticinco metros de anchura que, por breves instantes, secciona el Ensanche en dos, aprovechándose de su cuadrícula (4) [LAM. 130].

---

3. Ahora ocultas tras los farolones colocados justo en su eje.

4. La avenida de Gaudí volverá a aparecer en 1917, cuando se desarrolle el Plan Jaussely. Concretamente en unos esquemas de adaptación de las grandes vias del plan Jaussely, grafiados por las oficinas técnicas municipales en el proceso de redacción del plan de enlaces. Y seguirá estando en los dibujos del Plano General de urbanización de Barcelona de F. Romeu, P. Falques, E,. Porcel de 1917. En ninguno de los dibujos publicados del Plan Jaussely existe esta diagonal, ni tampoco el reconocimiento de la existencia del Hospital de San Pau y de una posible unión entre este y la Sagrada Familia. No voy a detenerme en los archivos, pues doy por supuesto que lo esencial de este proyecto es lo que se ha publicado.

La Avenida de Gaudí es uno de esos lugares que ofrece Barcelona más allá de su plano: los dos extremos sabios y serenos, su longitud precisa -algo más de 700 mts-, sus perspectivas externas, llegan bastante más lejos que el reconocimiento en el dibujos de esos triángulos restantes, de suficiente tamaño -aprox.

Geometría

"Jo sóc geòmetra, que vol dir sintètic. Els del Nord no comprenen la síntesi i han fet la geometria analítica, que és la geometria del punt i tot ho resol amb punts, son ultraalpins" (1)

La Diagonal es otra cosa.

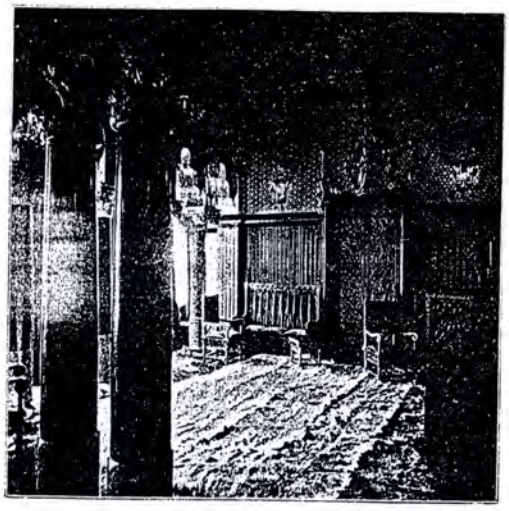
Al presentar mi tema de tesis pretendía estudiarla como la excepción a la trama y ver como los distintos arquitectos habían ido enfrentándose a este encontronazo triangular, ver que hacía cada uno.

Lo primero que descubrí es la falsedad de mi premisa: los puntos en que atraviesa el ensanche son demasiado pocos, su anchura es excesiva para reconocer la edificación descarnada y la repetición de sus solares es practicamente inexistente.

La Diagonal se abre camino a través de una gran parte de Barcelona. Nos pasea haciéndonos observar los detrases, delantes, e incluso, a veces, las tripas de algunos de los trozos que componen la ciudad y que van más allá de ella. Pero también es el final, por tangencia, de barrios como Gracia, les Corts o Pedralbes, también desaparece, para volver a surgir de pronto, tras plaza de las Glorias. Para hablar de su geometría, prefiero referirme a la luz del sol, a esos atardeceres fuertes de invierno, nubes rasgadas anaranjadas y amarillas, postales de una imaginaria playa tropical. Escojo ese cielo, deseo inalcanzable de la infancia, franjas de color que se curvan en el cielo, locura roja, sinrazón inconcebible en esta discreta ciudad Mediterránea.

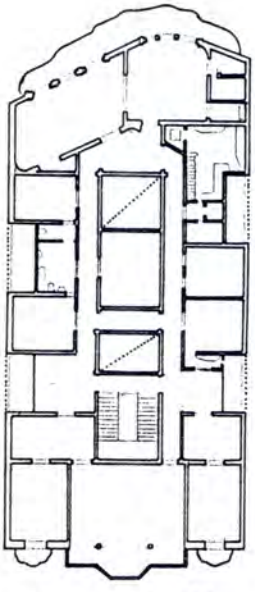
2450 mts2-, casi iguales, que componen su entorno. De esa división escueta de una trama, holgada a veces, que solo ha permitido ser así dividida, para asegurar su identidad. Sin perderla.

1. M.GS.F. 123-124. Puig-Boada, op. cit. pg 145.



131.

131 bis.



132.

132 bis.

El ángulo de incidencia con la trama no existe, las aristas no se reconocen, la edificación parcelada elude, de entrada, el triángulo, se desconcierta al llegar a la calle escorzada aunque valore su línea. Su paso a través del Ensanche no es más que una anécdota, algo inevitable producto de un trazado que va más allá de la cuadrícula, una necesidad que pretende convertir la ciudad en una mota de tinta que mancha un punto minúsculo del globo, de esa Tierra cada vez de comunicaciones mayores y dimensión más pequeña.

La geometría es el mar, la desembocadura del Besós y la cuenca del LLobregat, esquivarlo todo y no detenerse ante nada. Su regla es su inexistencia, la petición geográfica de ella.

La forma de valorarla, a través del Ensanche, es siempre desde fuera, sin recorrerla. Estampando Casanovas y Villarroel contra la densidad de Gracia, bajando desde lo alto de la montaña por Muntaner, distinguiendo los paseos por los espacios más amplios, convertida en ronda en Josep Tarradellas.

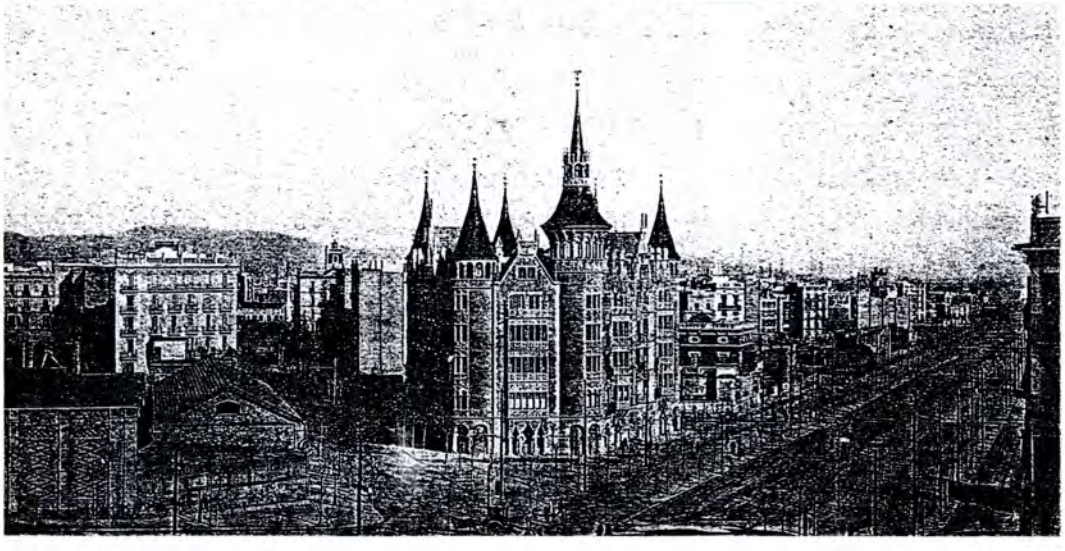
Los edificios que la representan, a través de su paso por la trama, casi siempre son poco educados con el orden de las trazas, manipulan sus situaciones, engañan al ojo y a la mente. No son tipologías tabulables, se niegan a formar parte de una estadística y tampoco podrían hacerlo de haberlo querido así.

Conozcamos sino el Palacio Quadras, un edificio fino como el papel que es solo dos fachadas. En este caso la lámina se ha separado y nos ha mostrado lo que hay dentro. Descubro que el arquitecto diferencia entre lo que ya no es similar. Rosellón queda relegada, tras la rehabilitación, a admitir su papel de segundona, pero todas las galerias de los patios interiores del ensanche están en esta calle umbría. Tras la faz neogótica sucede todo lo contrario, la advenediza es la otra, la avenida amplia que provoca un quiebro no querido, un desagradable desorden en lo que

134.

134 bis.

133



133 bis

fueran las paredes pautadas [LAMS. 131-131bis].

A Valeri i Pupurull le pasa algo parecido, pero la impresionante fachada posterior está demasiado alejada de una, dificilmente reconocible como propia, fachada principal. Están tan separadas que ni siquiera se saludan, sus dimensiones son tan diferentes que cualquiera puede pensar que son dos señoritas, una discreta aunque altanera y otra extrafalaria y atractiva [LAMS. 132-132bis]. Sin embargo la hipotética apertura de la planta hacia Córcega es un truco de magia, un exquisito engaño a la vista.

Dos son los gigantes del Ensanche: la casa de les Puntxes y las cases Ramón Almirall. Una responde a una idea de infinidad de alzados. Las rotondas te dirigen hacia atrás. Presenta muchas caras para no tener ninguna. Puig i Cadafalch lo hace así, pero al final, con la sección y dando algo más de anchura a la planta, renuncia, obligando a crecer en importancia la torre de la Diagonal, la que está preparada para verse en dirección al mar, a la izquierda, la del ángulo obtuso. La calle Bruch es la espalda, ancha y corpulenta, por tanto necesita tres articulaciones: "un bain, une salle et une toilette", para conseguir ocupar todo el espacio [LAMS. 133-133bis].

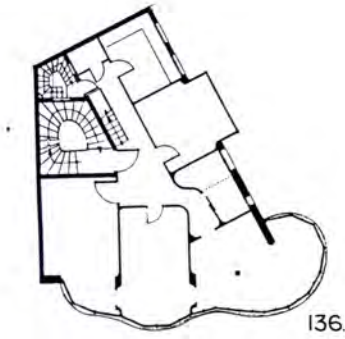
La otra, esa obra híbrido entre dos arquitectos, con su repetición incansable, nos traslada a las dimensiones parisinas de Haussman. No hay calles, ni orientaciones, no hay delantes ni detrases; solo un ritmo insaciable hecho de habilidad y dominio de estilo (2) [LAMS. 134-134bis].

El viejo "truco del almendruco" es colocar dos torres circulares que engañen al instinto, para hacer ver que el solar

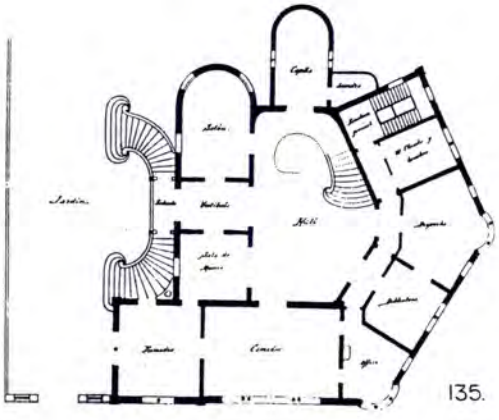
---

2. Atribuida a Francesc Guardia i Vial en la Guía de arquitectura de Barcelona, hay pocos datos sobre ella en el archivo del COAC. Pero sí que existen unos borradores de Eusebio Bona que parecen apuntes para esta casa.

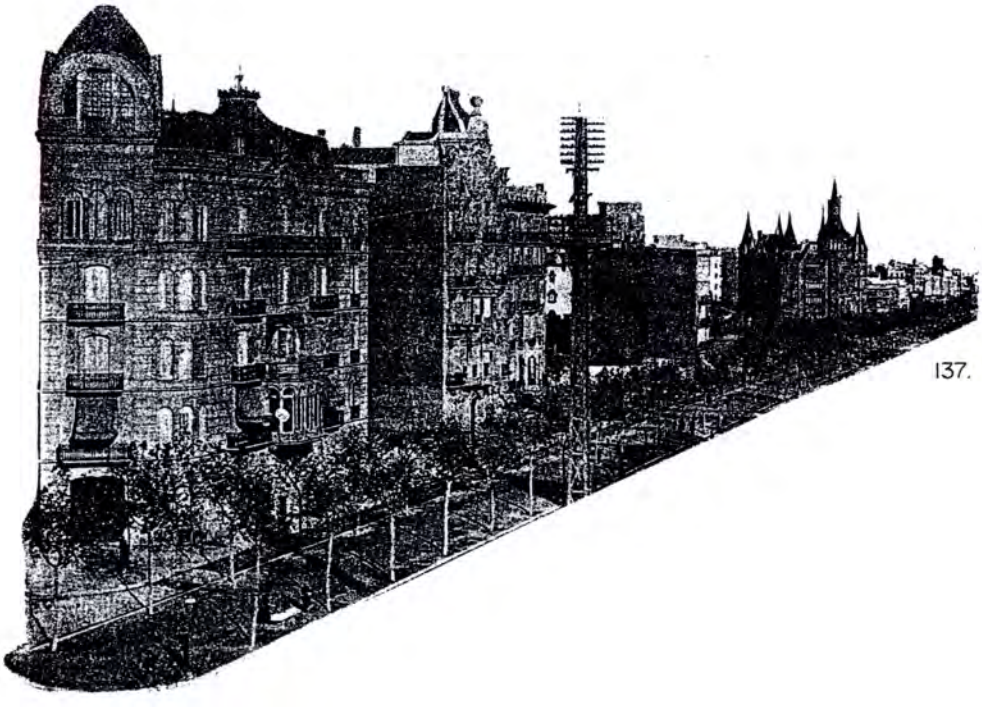
138.



136.



135.



137.

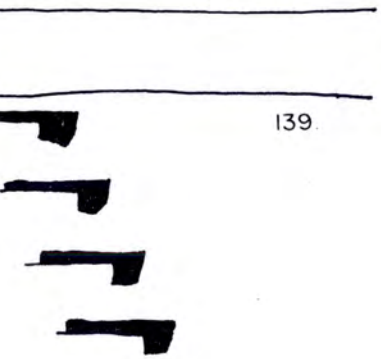
presenta una simetría que, por cuestiones de propiedad, casi nunca existe. Un ejemplo claro lo tenemos en el Círculo Ecuestre que utiliza ese método, tradicional de los chaflanes barceloneses [LAM. 135]. Esa obra, pequeñita pero matona, conoce bien los artificios de la arquitectura. Sin embargo, Jujol, propietario de esa gracia inasequible para la razón, sabe superar este gueto, para algo ha trabajado con Gaudí en la Pedrera, pasando de la rotonda única de los primeros esbozos al edificio infinito [LAM. 136].

En un cruce particular, cuyo diminuto protagonista conoceremos más tarde, Sagnier corta, ante la duda, la masa que intersecciona con Córcega como a cuchillo. No acepta otra dueña que la Diagonal, transformando su obra en un decorado apuntalado por el barrio de Gracia al que esconde detrás [LAM 137].

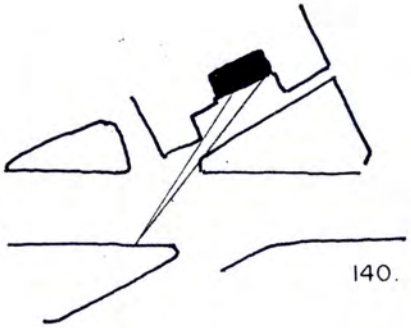
Oriol Bohigas, en cambio no reconoce diferencia alguna, se centra en la arista y transforma, mediante la simetría, nuestra visión con una drástica vertical, convierte las dos vías en iguales y nos hace olvidar el final del solar pues no es posible mirar el edificio de otra forma que obligando a los ojos a una incómoda postura en escorzo. La pequeña inclinación del vidrio nos avisa del saludo del sol [LAM. 138].

El Instituto francés de Coderch, sigiloso, tiene una peculiar colocación en el plano. Queda oculto entre las dos verticales de la diagonal, esto lo transforma en inacabado, encubriendo sus límites. El arquitecto, consciente o no, trabaja la fachada entendiéndolo así. Los testeros no están. ¿Se esconde o se asoma? [LAM. 140].

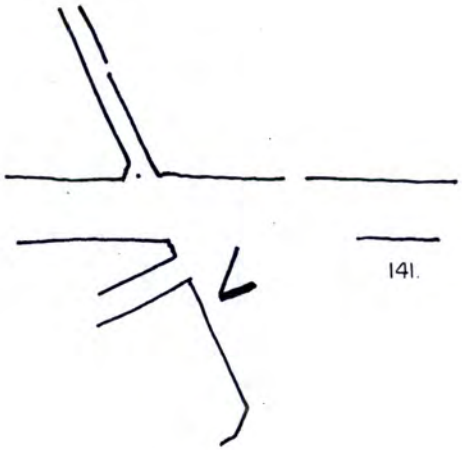
Mitjans, con su banco de nombres variables, nos explica, y subraya, lo que es una arista. Parte la calle Balmes en dos y, momentaneamente, te hace elegir entre su pantalla y el Tibidabo.



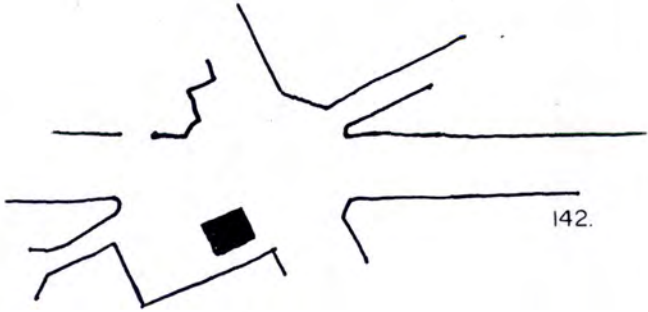
139.



140.



141.



142.

El hecho de que la tipología sea conocida no resta eficacia a la colocación [LAM. 141].

Durán Reynals [LAM. 142] intenta invertir las jerarquías y se coloca paralelo a Paseo de Gracia, con un edificio voluntariamente exento, que lo que consigue es desconcertar al viajero, quien de entrada no acaba de reconocer los trazados de las calles en el gran hueco que se produce. Este cruce entre las dos señoras de la ciudad -Pseo. de Gracia, Diagonal- es un punto interesante para observar. En el año 1889 las alineaciones empezaban a perfilarse. La posición del palacio no es producto de la casualidad; además de observar el hueco, deseado o no por el arquitecto, podemos encontrar en este toda la fuerza del Paseo que no quiere renunciar definitivamente a hablarnos de su importante pasado:

"Aquí estoy y en este bloque rectangular de apariencia caprichosa concentro todo lo que fui, reafirmo mi posición levemente distinta respecto al sol (no como esos otros, que obedecen militarmente al proyectista) y os obligo a recordar aquellos jardines, de árboles furiosos que fueron, pero que bajo la mano justiciera de los intereses ni siquiera tuvieron su espacio en la imaginación de Cerdà. Hoy soy poderoso, por mi diminuto tamaño, por mi rebeldía hacia el uniforme y favorezco la presencia del cielo, de la masa del cielo cambiante, sobre todos vosotros."

A la Diagonal, por su parte, esta arrogancia no le importa, ella sabe que ha sido siempre la que marca la diferencia, le consta su condición de exclusiva, su carácter de ser la favorita, la linea última elegida para alterar la geografía.

4. GEOGRAFIA Y TECNICA

4.0. CONCLUSION.

Prefiero dar a esta palabra el carácter de cierre, una despedida alegre a lo que ha sido el trabajo de un tiempo.

El otro significado, el relativo a un aserto a defender, no me interesa. En ningún momento he planteado una lucha entre afirmaciones contrarias, no he pretendido tampoco atacar opiniones inamovibles. Solo he mirado, con esa avidez que solo un trabajo de gran categoría puede despertar.

En esto ha consistido mi investigación, en buscar algunos de aquellos mínimos necesarios por los que ha de pasar un proyecto. Supongo que mi vista se ampliará con los años, se entristecerá o alegrará con la experiencia, espero que, en cualquier caso, se enriquezca con ella. Pero una tesis es un trabajo limitado, académico, tras el cual comienza o se desarrolla una forma distinta de expresión en el caso de los arquitectos de la que nos es más habitual.

Encontrarse, durante un tiempo acotado o no en este otro medio no es negativo. Sobre todo si uno se puede permitir el lujo de estudiar una obra ajena y, por supuesto, infinitamente más sabia, más consolidada.

Creo que para llegar a una conclusión ortodoxa tendría que releer algunos párrafos, repetirlos o subrayarlos, en definitiva, destacarlos sobre el resto. Una especie de "aquí está, ¿no te das cuenta?". No voy a hacerlo.

Algunas de las expresiones que utilizo a lo largo del trabajo son especialmente calladas, no me interesa el griterio, el alardeo chillón. He intentado medir, con los recursos literarios y

expresivos con que puede contar alguien no especializado, muchas de mis palabras. Me hubiera gustado poderlo hacer mejor, ser más lúcida al encaminar a aquellos, que por curiosidad leeran estas páginas, viajando a través del proyecto, de su gestación y nacimiento, de su desarrollo; pero no de su construcción, de su gestión, de muchos de sus factores posteriores. Un recorrido a lo largo de aquello que ya está en el dibujo, que es previsible o se puede intuir. Sobre todo si tengo en cuenta que juego con la ventaja de más de cien años de respuesta.

He querido abrir caminos, mostrar un método director de la pupila, limitado porque es producto de la suma de aprendizajes de una sola persona.

Hoy, cuando por fin me decido a escribir estas últimas líneas, lo hago con la idea de que sí que estoy diciendo algo que se puede resumir. Iba a empezar a redactar el único capítulo ajeno a la tesis, su título "Comparación con algunos proyectos". Incluía los de Rovira i Trias anteriores a la convocatoria del concurso, algunos del propio concurso y los del plan Jaussely, pero sobretodo los posteriores al Pla Macià. Lo hacía, unicamente, para que por comparación explicaran mejor el proyecto de Ensanche. Bajo este cono solitario que es mi mirada, a pesar de haberse ayudado de los ojos de otros tantas veces, el capítulo perdía interés, era como someter a unos proyectos, concebidos de otra manera, pensados basicamente en planta, en dibujo, pensados para agradar o no pensados, a un examen para el que no estaban muy preparados. Era cruel, para mi y para ellos.

Sin embargo, en esta comparación hay una característica en el proyecto de Cerdà que extraña: es a la vez el trabajo más ambicioso y más modesto, es capaz de convertir el Ensanche en una ciudad sin final, a través de ser muy consciente de sus propias

limitaciones. Para ello precisa escuchar al lugar, copiarlo y reproducirlo en sus movimientos, ignorarlo si es necesario. No sobreactua.

El funcionamiento del ordenador es complejo y totalmente desconocido para mi, pero conseguí adentrarme en su uso cuando una buena amiga, Marta, me explicó que los archivos y subarchivos consistían en clasificar, mediante una serie de cuadros sinópticos los diferentes temas, desde un directorio general, o varios, hasta los más concisos documentos. Esta mente organizada es esencial para cualquier proyecto. Poder colocar unas cosas tras otras en orden. Cuando el resultado este bien sujeto tendremos tiempo sobrado para engañar a la vista y a los sentidos con bromas, contradicciones, sorpresas y guiños de complicidad.

Los proyectos presentados al concurso, hablo solo de los más conocidos, carecen en su mayor parte de esta jerarquía. Una especie de movimiento sincopado dirige estas barcelonas sin amo; marionetas de hilos bajo el dominio de una mano infantil más atraida por el bailoteo desarticulado e inerte de esos pinochos de madera que la magia de darles vida.

Se desconoce el silencio, el misterio, la casualidad conducida, ese transformar mediante una muda alusión. Anthoni Hopkins con la mano en ángulo sobre media cara, abrazando un libro como único escudo protector, y ese gesto estático y doloroso de sus ojos gritando la impotencia de una rígida inhibición victoriana. Que dominio tan extraordinario de las líneas maestras de una cara, la frente y cada uno de sus tres surcos, la dirección de las cejas: dos, la mueca adusta, el labio convertido en setenta milímetros de gesto, barbilla, cuello, todo al servicio de la expresión más triste de amor censurado y oculto.

El proyecto de Cerdà se detiene a escuchar, a no imponer sus criterios al lugar más que en lo estrictamente necesario, tras

haberse apoderado de él.

La única diferencia entre Dupond y Dupont es el final de los pelillos del bigote: uno hacia abajo y el otro ligeramente alterado hacia arriba. He tardado treinta y cinco años en descubrirlo.

La urbanización ha de permitir la combinación de estados diversos. No necesariamente obligarlos.

Una ligera inclinación de cabeza, señala el saludo entre lo cotidiano y lo abstracto. La ciudad es esto y aquello, no hay que obligarla a ser cada dia: lo es.

Este Ensanche turbulento, rum-rum confundido por silencio, que nos lleva a subdividir la ciudad por sonidos, nos llega de un dibujo que entiende la transformación del XIX por el movimiento, por la velocidad que caracterizará este duro final del siglo XX.

Además de dar espacio a la estrecha ciudad, de ensancharla, se reconoce que las fronteras se alejan y que las distancias son acortadas por un andar más vivaz, incluso en nuestros gestos más personales: el paso fugaz de la mano enjabonada a lo largo del cuerpo en la ducha, el desayuno sobre la mesa engullido con un pie en la puerta de salida, el cortado con la leche fria para poderse ingerir de un trago, la exclusión del pan con chocolate en las meriendas infantiles, las muestras de afecto reducidas; prisas sin pausa.

El ruido de fondo del proyecto, constante y, por tanto, casi inaudible, se distancia del rugido de algunas de las vias trascendentales y tiene que ser atendido y solventado en los actuales caminos post-olímpicos.

Por contraste obtenemos un casco antiguo variado: descansos, gritos y músicas, en el que podríamos adivinar a ciegas la presencia de la Via Layetana. Los autobuses embragan y

advierten de las pendientes ariscas en Sarria. Gracia cotidiana, partida en cuatro.

Las descripciones dadas al respecto son sumamente atractivas "civilización moderna, hija del vapor y la electricidad, civilización toda de movimiento,activa, predominante, exigente" (TGU 318) "observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de las antiguas poblaciones."

El movimiento debe, y puede, formar parte del proyecto.

- "Laluz (...), llega a fatigar nuestro espíritu y hasta aperjudicar nuestro órgano visual si es demasiado viva, (...) desúés de haber estado mucho tiempo en plena luz, ora quebrantamos y templamos la viveza de sus rasgos, ora vamos decididamente en busca de la oscuridad que aborrecíamos, y que pronto nos fastidiará de nuevo, obligándonos de nuevo a buscar la luz. Un fenómeno análogo sucede respecto de la temperatura y de la ventilación.(...)Lo mismo nos sucede con el viento que alternativamente buscamos y eludimos. Estos son los contrastes de la vida." (TGU 442)

Hay una descripción, en la que se habla del Cristal Palace, como de un contenedor destinado a crear una atmósfera imaginaria para dos tipos de objetos expuestos: inanimados y en movimiento. Los primeros son estatuas y demás seres inertes, los últimos son las máquinas y las personas que circulan por la exposición.

La ciudad son seres animados y objetos inmuebles; antes se colocaban educadamente por estratos: las ratas en las cloacas; niños y perros, a la altura de las rodillas; troncos y personas a

veces sofocados por impertinentes insectos, tiendas, colmados y mercados, Novedades Lolita, olor a pescado o a flores, en aceras y planta baja; visillos y hojas, vitrinas en vuelo y copas, en el principal, clase de alto copete; ventanas y luz, tercer y cuarto piso; ventanucos y ropa blanca, sol brillante, humor siniestro, en las golfas y altillos.

Imprimámosle movimiento, deshollinadores de cara negra, escobas de bruja verticales, cotilleos animados de costureras, sonido de campanillas, peculiar grito del afilador. El cortejo morado y negro que acompaña al difunto. Marinos, lenguaje brusco y tatuajes en la piel. Putas y chorizos humanos o personajes sibilinos de apariencia respetable.

Caras infantiles de pobreza y afecto, pelos sucios y empolvados, vestiditos amplios de muselina, calcetinitos caidos, zapatitos de charol. Aros con palo y pelotas de trapo, movimiento circular.

Vecinas, charla y malentendidos. Viento, aire, brisa, sol, cirros, cúmulos y estratos, cielo activo. Noche, aurora, tardes y mediodias. La luna sobre el oscuro, embelleciendo la silueta negrísima de las pajareras urbanas. El recuerdo en el olfato.

Hogar, fuego, cobijo, ternura, gritos, hostias y malentendidos. Balcones, medianeras, portalones, arquetas, cerrojos, guardarruedas, forja, soga, tizón, venecianas, toldos y manillas...

Vida fuerte, suave, dura o placentera. Vida.

Sin embargo, la urbe no es más que un punto, el proyecto está referido a la totalidad del globo.

Las pistas que va dando no incluyen en absoluto el lujo expresado desde el exterior, la apariencia de las grandes avenidas ni las normativas excesivamente restrictivas. Hace todo lo

contrario, nos está dirigiendo a simplificar mucho la idea para convertir el complejo del proyecto en algo muy sencillo.

La cuadrícula es la luz, la vivienda, el aire que respiramos. También, con su rígido orden, con su acertadísima anchura es la culpable de nuestro entrar y salir fatigados del rumor incansable de los coches, de nuestra búsqueda de cobijo en los patios traseros.

Las variaciones y matices de nuestro diario estado de ánimo dan significado a la ciudad. El Ensanche, por fortuna, abarca mucho más.

Vuelvo a pensar en el título de la tesis, en ese ingenuo comienzo "la diagonal", que quería hablar de aquello que me preocupaba como arquitecto en los primeros instantes, hace siete u ocho años, ya no recuerdo. Descubro los pocos restos de ese primer esfuerzo que quedan. La aparición de la obra de Cerdà como algo casual, algo que solo quería ampliar el tema. La necesidad de esas dos palabras junto a la primera: geografía y técnica.

Ambas definiciones están esbozadas en mi mente como algo fijo, pero no traducible. De las dos palabras, la segunda es la más familiar. La otra me traslada al pupitre pequeño, a los mapas de colores. A esos abstractísimos dibujos en planta que sin embargo éramos capaces de entender pese a nuestra poquísima edad. Me explica el territorio, su morfología y su topografía; menciona los otros fenómenos que rodean la Tierra.

La relación espacial entre todo ello consigue englobar el concepto que deseo. Lo otro, lo que queda dentro, me habla de la sombra de un árbol, del olor a hierba, de los vacios siniestros, las extensiones lúgubres, el vértigo y las áreas semidesérticas, el ser humano. Una mano que sujeta un libro, los

ojos semicerrados que retienen las palabras, la persona que las piensa.

La técnica es más aprehensible, es sabiduría, pericia, habilidad y conjuntos de reglas prácticas. No existe en sí misma: es la esclava del arte, está para su servicio.

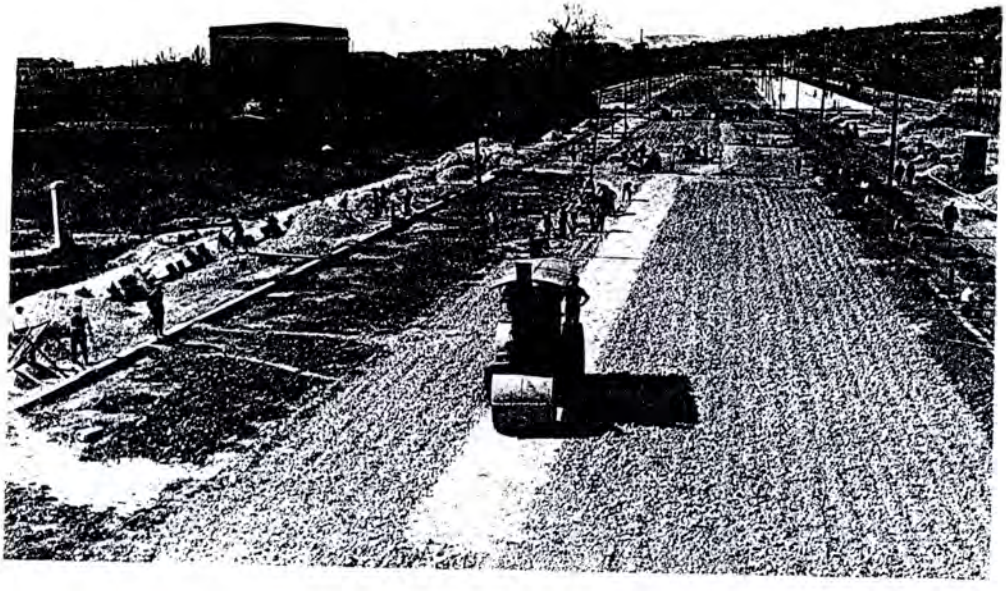
No quiero mutilar la tesis diciendo donde está una cosa y otra, recalcando hechos como la existencia del proyecto antes de ser, la presencia de la Diagonal con esa geometría sureña que nos define Gaudí, con ese invisible estar antes de ser proyectada. Esa geometría no encasillada que nos remite a conocer el lugar donde trabajamos y a mantener una conversación cálida con él, unas preguntas con respuesta en tono amistoso. A veces, un diálogo difícil, a veces una pelea furiosa.

Tampoco quiero señalar de nuevo los puntos en que el maestro aparece, podría hacerlo, empezando por las más evidentes: las tangencias que eluden problemas, el saber asegurarse unos mínimos, el orden y la jerarquía, la ejemplar elección del tamaño de las cosas, las renuncias calladas, las renuncias a gritos, el trabajo incansable de la goma de borrar.

Recalcar todo esto a lo que, por supuesto, podría añadir los desaciertos, dejaría a Cerdà manco de astucia, lo convertiría en un ser carente de intuición. Pasarían a ser, él y su obra, clasificables, numerables.

Y aún así, no conseguiría explicarse el gran salto del proyecto: el momento de la aparición, en ese croquis pequeño, de la Diagonal de Barcelona.

He estado atisbando por el ojo de la cerradura. Ese examen, guiado por la mano, la inteligencia y el cansancio de Cerdà, ha sido mi tesis.



BIBLIOGRAFIA

MAEB DIC 1855 **"Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona"**

TCC AB 1859 **"Teoría de la Construcción de las Ciudades"**

OCB SEP 1859 **"Ordenanzas de Construcción de Barcelona"**

TGU FEB 1859 **"Teoría general de la urbanización"**

JUN 1859

MAY 1860

DIC 1863

La tesis la empecé a moldear a partir de la TGU, todavía no se habían hallado las distintas memorias del proyecto y anteproyecto. Por lo tanto mi relación con estos documentos es distinta y, a mi modo de ver, contraria a la que sería natural. La Teoría General de la Urbanización es un aviso, indica un camino, mientras que los manuscritos escritos anteriormente, mucho más concretos, han funcionado como medidas de comprobación y ampliación de aquello que podía empezar a pensarse sin ellos.

La teoría general, aplicada a un caso concreto, solo es posible en una ciudad como la Barcelona de mitad de siglo pasado, virgen, pero extraordinariamente ansiosa, voraz, madura e impoluta a la vez. Trabajar en este gran llano semidesierto, pero que había de albergar en un futuro una población tantas veces superior a la albergada, era la clave de cualquier experimento, que, aún y así, se iba a acabar, sino a emprender, con demasiadas cortapisas.

Pero prefiero referirme antes a la memoria del proyecto, al escrito, no a la descripción del proyecto, para saber como se elige explicarlo.

La "Teoría de la construcción de las ciudades", igual que el proyecto de Ensanche, tiene la ventaja de hacerse a partir

de un borrador corregido. Se reproducen casi literalmente partes del anteproyecto. Además, en ambos casos, el resultado, todavía no definitivo, se ha estado gestando durante casi cinco años ([1]).

La TGU en realidad es mucho menos trascendente que su acompañante: el proyecto de Ensanche para Barcelona. Sin él, no sería más que una teoría más, brillante y completa, pero en soledad. Lo mismo sucede con multitud de grandes y pequeños escritos, más mediocres o acertados, pero en definitiva carentes del silencio de la obra.

Hay un momento de la TCC en que Cerdà comenta que es una lástima el tiempo transcurrido entre la tramitación del plano del llano y del proyecto de Ensanche, "casi cinco años". Esto no cabe la menor duda que fue buenísimo para el proyecto, aunque fuera pésimo para la ciudad -algo relativo ya que el tiempo de las ciudades se mide en siglos-. El anteproyecto, concebido con prisas, dota al trabajo de una modestia premeditada en la que se dan por bueno en muchos casos el llano tal cual es. No existen intervenciones arriesgadas desde el emplazamiento, pero se ganará, gracias a este comienzo tímido, una lógica aplastante en la manera de ver la ciudad.

A la vista de la estadística obrera se llega, entre otras, a la conclusión de que lo mejor que uno podía ser en la vida era eclesiástico exclaustrado o militar retirado. Recomiendo lo primero, ya que el término "retirado" parece un complemento esencial y de difícil obtención para llegar más allá de los sesenta, los militares "a secas" no figuran por ninguna parte en la relación.

---

1. Esto es fácil de comprobar solo leyendo ambos documentos. En el posterior se ha suprimido gran parte del texto del anteproyecto, sin embargo hay piezas que se han copiado literalmente.

Prescindiendo de estas recomendaciones, podremos, gracias a este documento precioso sobre la vida cotidiana de mitad de siglo pasado, saber si había 6 o 8 vidrieros en la ciudad, o cuantos días al año trabajaban los operarios que hacían hilos de oro y plata. Un fisgón minucioso verá, en la letra menuda y sus números aplicados, una descripción exhaustiva de los terribles sinsabores y miserias de "todos los oficiales, aprendices, peones y ayudantes, de cualquier clase y sexo que sean, que no tengan establecimiento propio y por lo tanto trabajen a jornal o a destajo, ya sea en los talleres, fábricas u oficinas, ya sea en su propia casa."

Coger el tamaño humano del proyecto que se tenía que realizar, parece mucho más complejo y antinatural que ganar la escala geográfica. No hay que engañarse, el escrito estadístico estaba, sobre otras cosas, destinado a ayudar a justificar la actuación, mientras que al plano de Ensanche no le quedaba otro remedio que ser tal cual, sin ambages. Cualquier memoria ayuda siempre a esconder las cartas del proyecto.

Pero prescindiendo de los rodeos propios de cualquier memoria justificativa, imaginando el llano sin apenas nada, buscamos en estos textos algo que nos oriente sobre cual sería el espacio a ocupar y de que forma. Tenemos algunos datos, entre todos los demás, muy generales, pero específicos, sobre el terreno disponible, sobre las orientaciones higienistas o un breve estudio comparativo de ocupación de otras ciudades. Me quedaré, entre todos, con unos cuantos.

Las ideas de Cerdà son constantes y se van repitiendo a lo largo de todos sus escritos.

La TGU tiene la ventaja de no tener que vender ya el proyecto de Ensanche, pues este está ya aprobado y puesto en marcha. Por lo tanto es más firme y clara que cualquiera de las

otras memorias. Me hubiera gustado acabar de escribir la tesis sin tener que leerlas y comprobar o no, tal vez, después, si me había equivocado. Su lectura no ha aportado, ya que no soy íntima de las estadísticas, más que unos pocos datos, ya dados de sobra en el proyecto. Distinto es el caso de los escritos que acompañan al plano topográfico.

Por último decir que cuando me refiero a estos documentos en la tesis lo hago a través de los libros que se han publicado recientemente. Me parece más sencillo, pero se puede estudiar una copia del manuscrito original en el Colegio de Arquitectos. Al hablar de la TGU me refiero a la publicada por Fabián Estapé. Ambas publicaciones las cito a continuación.

Teoría de la construcción de las ciudades, Cerdà y Barcelona, Volumen I. Teoría de la Construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona por Idelfonso Cerdà, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Barcelona Abril de 1855. Edición a cargo del Ministerio para las administraciones públicas, Ajuntament de Barcelona, Ministerio para las Administraciones Públicas, Secretaría General Técnica, Instituto Nacional de Administración Pública, Ajuntament de Barcelona, Barcelona-Madrid, 1ª edición, Diciembre de 1991.

Edición a cargo de: Estapé, Fabián, **Teoría General de la Urbanización, Reforma y Ensanche de Barcelona y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona.** Volúmenes I, II y III, Instituto de estudios fiscales, Ediciones Ariel, Esplugues del LLobregat, Barcelona 1971.

- AAVV, **A.C./GATEPAC 1931-1937** Barcelona, Gustavo Gili.

- AAVV, **Aclaraciones al proyecto de abastecimiento de agua de la ciudad de Barcelona con las del rio Noguera Pallaresa**, Barcelona, Imprenta Renaixença, 1911.

- AAVV, Ajuntament de Barcelona, **Anteproyecto para la construcción de un jardín o parque y de museos para la Ciencia, el Arte y la Industria en la actual Ciudadela**, Barcelona, 1868.

  Arees de nova centralitat, Barcelona, Ajuntament de Barcelona Regiduria d'Edicions i Publicacions, 2ª ed. 1987.

  Barcelona Sub, el clavagueram de Barcelona, Barcelona, Ajuntament de Barcelona publicacions, 1986.

  Catàleg del patrimoni Arquitectònic Històric-Artístic de la Ciutat de Barcelona, Servei de Protecció del Patrimoni Monumental de l'Ajuntament de Barcelona, s.d.

  "Circulación: conflicto y reto", **Barcelona Metròpolis Mediterrània**, Quadern central nº 8.

  "La Barcelona de 1993", **Barcelona Metròpolis Mediterrània**, Quadern central nº 9.

- AAVV, **Antecedentes plaza de Cataluña**, EF,8: "Pliego de condiciones para la urbanización provisional de la Plaza de Cataluña."

- AAVV, Arranz, Manuel, Grau, Ramón, Lopez, Marina, **El Parc de la Ciutadella. Una visió histórica, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1984.**

  Historia de la Rambla, inédito.

- AAVV, **Arquitectura de Barcelona**, Demarcació de Barcelona del COAC, Barcelona 1989.

- AAVV, Asociación de arquitectos de Catalunya, **Datos de principal interés entre los existentes en el archivo de la sociedad que tratan de la Reforma de Barcelona. Enero 1880- Mayo 1881.** Barcelona, Imprenta Henrich y Cía. 1900.

- AAVV, Asociación de ingenieros industriales, **Abastecimiento de agua a Barcelona, consideraciones sobre la conducción baja del agua de Montcada**, Barcelona, Imprenta P. Ortega, 1914.

- AAVV, Asociación de propietarios de fincas urbanas y su zona de Ensanche. **Exposición elevada al Excmo. Ay. Constitucional de Barcelona solicitando la prosecución del expediente incoado para la abertura de las tres vias () de esta ciudad y al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación en súplica de que no ha lugar declarar de utilidad pública el proyecto de Reforma de Barcelona presentado por D.A. Baixeras o que deben ser eliminadas del mismo las tres grandes vias () de D.I. Cerdà,** Barcelona, Imprenta de Redondo y Xumetra, 1884.

- AAVV, Ayuntamiento Constitucional de Barcelona, **Informe sobre la solicitud de varios señores diputados a cortes por las provincias catalanas pidiendo el derrivo total de las murallas de esta ciudad que miran a tierra**, Barcelona, Imprenta Ramirez, 1854.

Información pública sobre la Reforma urbana interior de esta ciudad abierta por la alcaldía de la misma el 23 febrero de 1884, Barcelona, Casa de la Caridad, 1895.

- AAVV, Ayuntamiento de Barcelona, **Barcelona, año 2000, estudio de ordenación urbana, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona.**

Barcelona va, Treballar per al futur. Planejament urbanístic en tràmit en el periode 1979-1982. Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, 1982, 1 plano.

Información pública sobre la reforma urbana interior de esta ciudad abierta por la alcaldía de la misma el 23-Febrero-1984, Barcelona, Casa de la Caritat, 1985.

Ley especial de Barcelona y sus reglamentos, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, 1974.

Memoria de la comisión especial de Ensanche, Barcelona, Sucesores de Henrich i Cía, 1927-1928-1934-1944.

New Downtowns in Barcelona, Barcelona 1988.

Reforma y mejora del interior de la ciudad, Barcelona, 1907.

- AAVV, **Barcelona, año 2000. Estudio de ordenación urbana**, Barcelona, Ayuntamiento de BCN, Gràfiques Bastard. 1970.

- AAVV, "Barcelona en el siglo XIX", Barcelona, **L'Esqella de la Torratxa**, nº1147, 1901, ¿47pp ó p47?

- AAVV, "Barcelona y sus alrededores", **El constructor** (España), nº36, año IV, Octubre 1926, pg. 691.

- AAVV, Carbonell, J.,**La lucha de barrios en Barcelona**, Madrid, Elias Querejeta ediciones, 1976.

- AAVV, "Cataluña, ciudad y territorio". **Ciudad y territorio**, nº2/77 Ab. Jun. 1977.

- AAVV, **Cicerone de Barcelona, Exposición del 1929**, Barcelona, Imprenta Romana, 1929. 104pp+il.

- AAVV, Colegio de ingenieros, Caminos, Canales y puertos, **I. Cerdà (1815-1876). Catálogo de la Exposición Conmemorativa del Centenario de su muerte**, Barcelona, Sirvent, 1976.

- AAVV, Comisión ciudadana para la conmemoración del centenario de la Exposición Universal, **Exposición Universal de Barcelona, libro del Centenario 1888-1988**, Barcelona L'Avenç, 1988.

- AAVV, Comisión de Gobernación, **Dictamen formulado relativo a la agregación a esta ciudad de los pueblos comprendidos en**

el plano de su Ensanche, Barcelona, Sucursal M. Ramírez, 1886.

- AAVV, Comisión de urbanismo y servicios comunes de Barcelona y otros municipios, **Estudio de la descongestión de la comarca de Barcelona. Plan director del A.M. de Barcelona**, Barcelona, Comisión de urbanismo, 1966, 3 volúmenes.

- AAVV, Comisión mixta de coordinación estadística, **Inventario de información cartográfica de la provincia de Barcelona, efectuado en 31 Dic. de 1969**, Barcelona, CMCE 1970.

- AAVV, Comisión superior de Ordenación Provincial, **Plan de Ordenación de BCN y su zona de influencia. Memoria. Normas.** Ayuntamiento de Barcelona, 1954. 2Vols

- AAVV, Congreso de la propiedad, **La descentralización de Barcelona, una voz que merece ser oida**, Barcelona, Publicacones del Fomento de los intereses de Sans, 1914.

- AAVV, Corporació Metropolitana de Barcelona,**Barcelona, Gènesi i consolidació del fet Metropolità**, barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona, 1987.

  Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona, Mostra dels fons Municipals de Plans i Projectes d'Urbanisme 17540-1930, Barcelona, s.d.

  Memoria de actuaciones Metropolitanas 1983-1987, Barcelona, Corporación Metropolitana de Barcelona, 1887.

  Plan integral de costas, Barcelona, Corporación Metropolitana de Barcelona, Junio 1987.

  Projectar la ciutat Metropolitana, Barcelona, Corporación Metropolitana de Barcelona, Junio, 1987.

  Síntesis del Plan General Metropolitano, Barcelona, 1976.

- AAVV, "Desenvolvimiento de la edificación en BCN. (Número de casas 1827-1914), resumen de viviendas y barracas existentes en el Término Municipal por distritos", Revista de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de BCN, España, año XVI nº 114, Junio 1917, pg 16.

- AAVV, "El pla Macià o la nova Barcelona (1931-1938)", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº90, serie archivo histórico, nº2, VII-VIII-1972.

- AAVV, "El plano de enlaces", **Revista de la Cámara Oficial de la propiedad urbana de Barcelona**, año XVII, nº122, Febrero 1918, pp13-14.

- AAVV, "El plano de enlaces", **La Construcción**, Octubre 1917, nº16,pp20-21.

- AAVV, "El plano de enlances y General de urbanización", **Revista de la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana de Barcelona**, año XVI, nº 18, Octubre 1917, pp1-3, nº119, Nov 1917, pg. 3.

- AAVV, "Enlace de la zona de Ensanche: 1er núcleo: Montjuich; 2º

B; 3º Sans-Les Corts; 4º S.Gervasio; 5º Gracia; 6º. Horta; 7º: San Martín." **Asociación de arquitectos de Catalunya**, 1903, pp255-265.

- AAVV, "Entre Barcelona 2000 y Barcelona adiós", **Ciudad y territorio** (España), nº2, Junio 1971, pp 27-35.

- AAVV, "Estudios sobre Barcelona", **2C, Construcción de la ciudad,** nº8, pp 11-20.

- AAVV, **Evolució urbana de Catalunya**, Barcelona, La Mangrana, institut Municipal d'Historia, 1983.
- AAVV, **Exposición elevada al Gobierno de S.M. por los Municipios de Gracia, Sans, Las Corts, San Gervasio, Horta, San Andres del Palomar y San Martín de Provençals en contra de la pretendida agregación de estos pueblos a la ciudad de BCN**, Barcelona 1897.

- AAVV, **Exposición Universal de Barcelona, Libro del Centenario** 1888-1988, L'Avenç, Barcelona, 1988.

- AAVV, Florensa, **Idelfonso Cerdà, el hombre y su obra.** Edición homenaje del Ayuntamiento de Barcelona, con motivo del centenario de la aprobación del Ensanche de la ciudad (1859-1939). Barcelona, 1959.

- AAVV, Fundació Caixa de Catalunya **LC i Barcelona**, Barcelona Grupo 3 S.A.

- AAVV, Galera, Montserrat, Roca, Frances, Tarragó, Salvador, **Atlas de Barcelona (segles XVI- XX)**, Barcelona, Publicacions del Col.Legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 1982.

- AAVV, Gomez Ordoñez, Jose Luis, solà Morales, Manuel, "crecimiento urbano como inversión en capital fijo. El casco de Barcelona (1840-1975), **Común (España)**, nº3, 1979, pp76-83.

- AAVV, Grau, Ramón, Lopez, Marina, "Barcelona, entre el urbanismo barroco y la revolución industrial", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº80, Enero- Febrero, 1971, pp.28-40.

  Capitalismo y espacio urbano en los orígenes de la Barcelona Industrial, 1974, Inédito.

  "L'Urbanisme de la Il.lustració a Barcelona: el memorial de Francesc Canals (4 de Maig de 1786), **Pedralbes**, 5, 1985, pp 59-79.

- AAVV, Grau, Ramón, "La metamorfosi de la ciutat emmurallada: BCN de Felip V a I. Cerdà", en: Tarradell Miquel i altres, **Evolució urbana a Catalunya**, BCN, 1983, pp. 65-81.

- AAVV, **Història urbana del Plà de Barcelona**, 2 vols. Actes del II Congrès d'Historia del Pla de BCN (...) dies 6 i 7 de Desembre 1985.
- AAVV, "La Barcelona de Porcioles", **CAU**, nº21, Octubre 1973.

- AAVV, **La Barcelona de Porcioles**, Barcelona, Editorial laia, 1975. Idem anterior.

- AAVV, **Labortori d'Urbanisme de la UPC, Cerdà i el seu Eixample a Barcelona**, MOPT, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, Tipografia Emporium S.A., 1992.

- AAVV, Laboratori d'urbanisme, **Estudi de l'Eixample. Resum del treball encomenat per l'Ajuntament de Barcelona. Catàleg de l'Exposició que té lloc a la Casa Elizalde del 2-12-1983 al 28-12-1984**, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1983.

- AAVV, "La comisión del Plano de enlaces", **Revista de la cámara Oficial de la Propiedad urbana de Barcelona**, año XVII, nº 125, Mayo 1918, pp 15-16.

- AAVV, "La lucha de los barrios", **CAU**, nº34, Nov- Dic 1975. Número monográfico.

- AAVV, "La posible Barcelona de Cerdà", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº101, Marzo- Abril 1974.

- AAVV, "La Reforma interior de Barcelona", **La construcción**, Mayo 1917, nº11, pp. 8-10; Julio 1917 nº 12, pp. 10-12; Abril 1918 nº18 pp 16-18.

- AAVV, "La urbanización de Barcelona, El proyecto de Jeaussely", **La construcción**, Oct 1918, nº28, pp 6-10; nº29, pp 6-11

- AAVV, **L'Eixample**, Barcelona, Museu d'Historia de la ciutat. Ajuntament de Barcelona, Vols 1-2, s.d.

- AAVV, "Les cases d'en Cerdà a Barcelona", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº106, Enero, 1975, pp.34-39.

- AAVV **Ley de Ensanches de Madrid y Barcelona de 26 de Junio de 1892 y reglamento para su aplicación de fecha 31-Mayo-1893**,, 25 pp velografiadas.

- AAVV, "Los planes de Barcelona", **2C Construcción de la Ciudad**, nº0, pp25-38.

- AAVV, Martorell Portas, Florensa Ferrer, Martorell Otzet, **Historia del Urbanismo en Barcelona. Del Plan Cerdà al Area Metropolitana**, Barcelona, Editorial Labor, 1970.

- AAVV, Martí Arís, Carles, **La manzana como idea de ciudad, elementos teóricos y propuestas para Barcelona**, Barcelona 2C ediciones, 1982.
Seminario internacional de arquitectura contemporánea, III. celebrado en Barcelona de 25-9 al 4-10 1980 por el grupo 2C

- AAVV, "Memoria acerca de las ventajas de llevar a cabodesde luego a efecto el ensanche de Barcelona por la parte de Gracia", Barcelona 1859. Reeditado en Vol III, TGU.

- AAVV, Ministerio de la vivienda, **Plan General de Ordenación de la Provincia de Barcelona**, Barcelona,Casa provincial de la Caritat, Volumen I, memoria, 1959; Volumen II, Normas, 1963.

- AAVV, "Monográfico Exposición 1929", **Grans Temes l'Avenç**,nº3, **L'Avenç, barcelona, 1980.**

- AAVV, "Número especial dedicado homenaje a Cerdà", **Revista de obras públicas (Madrid)**, Mayo 1972, 359-444.

- AAVV, "Número dedicado a I. Cerdà", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº 100, Enero y Febrero 1974.

- AAVV, "Número dedicado a I.Cerdà", **2C Construcción de la ciudad**,

nº6-7, Enero 1977.

- AAVV, "Número especial dedicado al estado del casco antiguo de Barcelona antes de su recuperación", **Barcelona Metrópolis Mediterránea,** nº 0, suplemento monográfico, Ajuntament de Barcelona, Octubre 1985.

- AAVV, Olimpiada Cultural, **La Formació de l'Eixample a Barcelona**, Barcelona, L'Avenç S.A., 1990.

- AAVV, **Ordenanzas municipales de la ciudad de Barcelona**, Imprenta nueva Jaime, ¿Jesús Ramón Villegas?, 1857.

- AAVV, Padres Creixell, Santiago, Vela Parés, Santiago, "El modelo teórico del plan Cerdà", **2C, Construcción de la ciudad**, 6-7 (1977), pp46-55.

- AAVV, "Proyecto de Ensanche de D. Antonio Rovira y Trias, Proyecto Jaussely de Ensanche, Reformas y parques", **Anuario de la Asociación de arquitectos de Catalunya**, 1911, pp 132-134.

- AAVV, **Reforma de Barcelona, La gran vía A**, Barcelona, La Ilustració catalana, 1908.

- AAVV, "Reforma y mejora del interior de la ciudad", **La edificación moderna**, Junio 1907, nº1, pp4-23.

- AAVV, **Réplica al folleto firmado por D.Angel Baixeras; "La verdad sobre el proyecto Baixeras", que publica la comisión elegida por los industriales de Barcelona,** Barcelona, Redondo y Xumetra, 1883.

- AAVV, "Resoluciones de la Comisión consultiva del Ensanche", Barcelona 1859. Reeditado en vol III TGU.

- AAVV, Roca Rosell, Francesc, "Exposiciones 1929, sin nostalgia", **CAU**, 51, Junio 1979.

- AAVV, Servei municipal de parcs i jardins, **Els parcs de Barcelona**, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1982.

- AAVV, Servicio histórico militar, **Copia del plano presentado por la Junta de Obras de Utilidad y Ornato de la Ciudad de Barcelona al Excmo. Sr. Capitán General de Cataluña proponiendo el Ensanche de su población hasta una línea tirada entre el baluarte de Tallers y Junqueras y haciendo coincidir una puerta en dirección de la Rambla**, por Francisco Huarte Jáuregui, 22 Diciembre 1838.

  Proyecto de Ensanche del recinto fortificado de Barcelona, por Manuel Ramón García, 1848.

- AAVV, Sobregués i Callicó, Jaume, **El Plà de Barcelona i la seva historia, actes del I Congrés d'Historia del Plà de Barcelona, celebrat a L'Institut Municipal d'Historia, els dies 12 i 13 de Novembre de 1982**, Barcelona, Edicions de la Mangrana, Instyitut Municipal d'Historia (Ajuntament de Barcelona), 1ª ed. Abril, 1984.

  Història de Barcelona, Vol 1, **La ciutat antiga**, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1ª ed. Sept. 1992.

  Història de Barcelona, Vol 2, **La formació de la Barcelona Medieval**, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1ª ed. Juny 1992.

Història de Barcelona, Vol 3, **La ciutat consolidada**, (segles XIV i XV), Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1ª ed. Nov. 1992.

Història de Barcelona, Vol 4, **Barcelona dins la Catalunya moderna** (segles XVI i XVII), Enciclopèdia Catalana, 1ª ed. Des. 1992.

Història de Barcelona, Vol5, **El desplegament de la ciutat manufacturera** (1714-1833), Enciclopèdia Catalana, 1ª ed. Des. 1993.

- AAVV, Sociedad de defensa de la propiedad urbana de Barcelona, **Exposición del Ayuntamiento de Barcelona sobre el proyecto de enlaces y pueblos agregados presentados por la...**, Barcelona, Imprenta M. Serra, 1908.

- AAVV, Solà Morales, Ignasi, "Barcelona un 'eixample' virtual", **Jano Arquitectura** (España), nº54, En-Feb 1978 pp. 12-41.

L'Exposició Internacional de Barcelona del 1929, (" Grans Temes l'Avenç"), Barcelona, L'Avenç S.A., s.d.

- AAVV, Subias, J. "Plan de ordenación de la zona Norte de la Avenida del Generalísimo de Barcelona", Jose Mª Soteras, E. Bordoy alcántara, J. Subias Faqués. **Cuadernos de Arquitectura (España)**, nº 31 1958, pp 350-351.

- AAVV, "Superficie de las nuevas vías aprobadas para formar el plano de enlaces", **Revista de la Cámara oficial de la propiedad urbana de Barcelona**, año XVII, nº 129, Sept. 1918, pp 12-13.

- AAVV, Tarragó Cid, Salvador, "El Plà Macià, síntesis del trabajo del GATCPAC para Barcelona" **2C Construcción de la ciudad** (Cataluña) nº15-16, pp 68-85.

- AAVV, "Un proyecto de urbanización del casco antiguo de Barcelona", **Barcelona atracción** (Catalunya, nº277, Julio 1934, pp 200-202.

- AAVV, Unión gremial de BCN, Barcelona descrita por sus literatos, artistas y poetas, 1916, 144pp. con il.

- AAVV, Unión de la propiedad urbana, **Exposición elevada al Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad sobre la reforma Interior de Barcelona**, Barcelona, Imprenta Henrich y Cía, 1894.

- AAVV, **Un siglo de Barcelona**, 1830-1930, Barcelona, Editorial Argós, 1946. (112pp+il)

- AAVV, Vila, Pau, Casassaa, LLuís, **Barcelona i la seva rodalia al llarg del temps**, Barcelona, Editorial Asedos, 1974.

- AHB, **Papers Cerdà**, documento: "instancia y proposición al Ministerio de Fomento del 20 de Abril de 1872.

- AHCB, Legado Cerdà, **Indice cronológico:1854-55**, 1855-1856. **Pensamiento económico**, sin foliar.

- Alvarez, Juan, "Ensanche y reforma de Barcelona", **La Corona**, 29 y 30 de Octubre de 1859.

- Alvarez de Colmenar, Juan, **Les delices de l'Espagne et de Portugal on l'ont voit, une description exacte des antiguités, des provinces, des montagnes, des rivières... desinées sur les lieux mêmes...**, Leide, Chez Pierre Vander Aa, 1707, Vols 1-5 (Vol III pg 600.. descripción de Barcelona. Leiden 1715, vols 1-6 (Barcelona vol. 4)

  Annals d'Espagne et de Portugal, Amsterdam, Chez François Honoré et fils, 1714, I-VIII.

- Angelón, Manuel, **Guía satírica de Barcelona. Bromazo topográfico- urbano- típico- burlesco**, Barcelona 1854.

- Artigas y Feiner, Juan, **Guía Itineraria y descriptiva de Barcelona y sus alrededores y de la Exposición Universal...Contiene datos interesantes para la estancia de los señores viajeros...** Barcelona, librería y Tipología Católica, 1888. 319 pp y 1 plano.

- Baixeras, Angel, Falques, Pedro, **Reforma de Barcelona y la plaza Catalunya, según los respectivos proyectos de...** , Barcelona, Imprenta del Noticiero Universal, 1889.

- Baixeras, Angel, **Reforma de Barcelona, refutación de las oposiciones presentadas contra el proyectod e Reforma interior de esta ciudad adoptada por el Excmo. Ayuntamiento de la misma,** Barcelona, Imprenta Barcelonesa, 1881.

- Balaguer, Victor, **Las calles de BCN en 1865** , Complemento a la Historia de Catalunya, Madrid, Imprenta Tello, 1888

- Balil, A. Las murallas de BCN. Madrid 1961.

- Barey, André, **Barcelona: de la ciutat pre-industrial al fenomen modernista, Barcelona, Publicacions COAC, 1980.**

- Bassols Coma, Martín, **Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812- 1956)**, Madrid, Montecorvo, 1973.

- Benévolo, Leonardo, **Le origine dell'Urbanística Moderna**, Laterza, 1964.

- Bergós, Joan, "Arquitectura", (obra dirigida por J. Folch i Torres), Barcelona, Aymà, 1958, vol II.

- Bohigas, Oriol, Barcelona entre el Plà Cerdà y el barraquismo, Barcelona, Ediciones 62, 1963.

  "Diatribas contra la Exposición del 88", **Destino**, 510, 26 de Abril de 1947.

  "A los sesenta años de la Exposición, **Destino**, 564, 29 Mayo 1948.

  "En el centenario de Cerdà", **Arquitecturas Bis**, nº13-14, Mayo-Junio, 1976, pp40-43.

  "En el centenario del Plan Cerdà", **Cuadernos de arquitectura**, nº34, 1958, pp 469-475.

  Reconstrucción de Barcelona, Madrid, Servicio de

Publicaciones, Secretaria General Técnica MOPU, 1986.

Reseña y catálogo de la arquitectura modernista, Barcelona, Editorial Lumen 1973.

- Bonet Castellana, Antonio, "Carta abierta al director", **Cuadernos de arquitectura**, nº33, 1958, pp.419-421.

- Brau, LLuis, "El primer cinturón de ronda", **Cuadernos de arquitectura y urbanismo**, nº 98, Sep-Oct 1973, pp 58-62.

- Buigas, Carlos, "El crecimiento de la ciudad de Barcelona", **Barcelona Atracción** (Catalunya), nº 184, Octubre, 1926, pp 5-12.

- Burbano i Pantaleoni, Ana Mª, "El carrer de Ferran, primer eix urbanístic de la BCN moderna", **Serra d'Or**, 1985, pp 29-34.

- Busquets, Joan, "Instruments de la projectació de la Barcelona sub." **Annals,2** ETSAB, 1984.

Barcelona, evolución urbanística de una Capital compacta, Editorial Mapfre, Colección ciudades de iberoamérica, 1992.

- Busquets Vautravers, Guillermo. **Ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona. (1842-1942) Descripción. Leyes y fórmulas empleadas.** Barcelona, 1942.

- Call y Franqueza, Domingo. Colección de artículos q. con el epígrafe "mejoras en BCN", publicó.. BCN, Ramírez, 1878

- Capdevila, Miquel, "La Avenida del Generalísimo Franco", **Barcelona Atracción (Catalunya)**, 1951, 2º trimestre, pp. 48-56.

"Del barrio de la Ribera al parque de la Ciudadela, III: la destrucción de la Ciudadela", **Barcelona Atracción**, 277, 1934, p.211.

- Capmany, Aureli, Album fotogràfic de BCN retrospectiva. Recull d'aspectes ciutatana vuitcentistes desapareguts. BCN, LLib. Millá, 1929. 60 lams.
- Candel, Paco. **Donde la ciudad pierde su nombre.**

- Carreras Candi, Francesc, "El plano de enlaces y general de urbanización" (sobre la ineficacia de la acción pública del municipio y la necesidad de coordinarla con la iniciativa privada)", **Revista de la cámara oficial de la propiedad urbana de Barcelona**, nº 119, Noviembre 1917, pp 1-3.

"Una exposició de plans a Barcelona", **Butlletí del Centre Excursionista de Barcelona**, nums. 304-311, Barcelona Maig-Desembre 1920.

La ciutat de Barcelona, Barcelona, Alberto Martín, 1916.

Barcelona i la seva historia, Barcelona, Curial, 1975.

Geografía General de Catalunya, A. Martín.

- Carrera Pujal, Jaime, **La Barcelona del S. XVIII**, Barcelona 1950, vols 1-2, Editorial Bosch.

Historia política y económica de Cataluña, siglos XVI al XVIII, Barcelona, Editorial Bosch, 1947.

Historia política de Cataluña en el siglo XIX, Barcelona, Bosch, 1961.

- Cerdà, Sunyer Ildefonso, "Cuatro palabras sobre el Ensanche dirigidas al público de Barcelona", Barcelona, 1861, reeditado en vol. III TGU.

Teoría General de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma de Ensanche de Barcelona, Madrid, Imprenta española, Tomos I-II, 1867. Instituto de estudios Fiscales, Esplugues del LLobregat Ediciones Ariel, 1968. Vol I, Vol II, Vol III a cargo de Fabián Estapé.

Necesidades de la circulación de los vecinos de las calles con respecto a la via pública urbana y manera de satisfacerlas, folleto sin pie de imprenta ni fecha.

"Juicio crítico de la Exposición pública de planos y proyectos para la reforma y ensanche de Barcelona", Barcelona, 1859, reeditado en Vol III TGU.

"Juicio crítico del dictámen de la junta nombrada para calificar los planos presentados al concurso abierto por el Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad el 15 de Abril de 1859, Barcelona 1859, reeditado en TGU VolIII.

Teoría de la viabilidad urbana: Cerdà y Madrid. Madrid: Ministerio para las administraciones públicas. Instituto nacional de la administración pública, 1991.

Teoría de la construcción de las ciudades: Cerdà y Barcelona. Madrid, Ministerio para las administraciones públicas. Instituto nacional de la administración pública,1991.

- Cirici Pellicer, Alexander, "Significación del Plà Cerdà" **Cuadernos de arquitectura (España)** nº 35, 1er trimestre, 1959, pp 45-47.

Barcelona Pam a Pam, Barcelona, Editorial Teide, 1971,.

- Codina, Jaume, **El delta del LLobregat i Barcelona. Gèneres i formes de vida des s.XVI al XX**, esplugues del LLobregat, Edicions Abril, 1971.

- Colomer preses, Mn. Ignaci Mª, **Els cent primers mapes del principat de Catalunya s. XVI-XIX**, Rafael Dalmau editor, Barcelona, 1966.

- Corazón, A., **La gran Barcelona**, Madrid, 1972.

- Corominas, Miquel, Castañera, Isabel, "El chaflán en el Ensanche barcelonés", **Jano España**, nº 31, Oct. 1975, pp24-39.

Suelo, instrumentos y gestión en los orígenes del Ensanche, tesis doctoral inédita, Barcelona, UPC, 1986.

- Costas Alvarez, Carlos, "De una Exposición a otra", **El diluvio**, 4 de Abril de 1928.

- Curet, Francesc, **Visions Barcelonines 1760-1860. La vida a la llar. Dibuixos de Lola Anglada**, Barcelona Rditorial Dalmau i Jover, 1952.

- Del Arco, Luis, BCN en la mano. Almanaque guía para 1925, Editorial Iberia 1925. 255p+1 plano

- Del Castillo, Alberto, **De la Puerta del Angel a la Plaza Lesseps (Ensayo de biologia urbana), 1821-1945**, Barcelona, Biblioteca Dalmau, 1945.

- Dierna, Salvatore, "Il pla ed il proceso di formazione della città moderna a Barcelona", Separata de **Rasegna dell'Instituto di Architettura e Urbanistica**, nº 29-30, 1974.

- Diputació de Barcelona, **Documents referents a la inmediata realització d'obres públiques de caràcter extraordinari**, Barcelona, Imprenta casa de la caritat, 1910.

- Doménech i Estapa, Josep, "La Reforma del casco antiguo de Barcelona", **Arquitectura y construcción, nº 181, Agosto 1907, pp 249-251.**

- Domingo, Miguel, "Consideraciones sobre el plan cerdà, **CAU**, 19, 1983, pp80-89.

- Donato, Emilio, "La Barcelona di Solans", **Lotus**, (Italia), nº23, 1979, II, pg 59.

- Durán i Sanpere, Agustí, **Barcelona i la seva historia (la formació d'una gran ciutat)**, Barcelona, editorial Curial, documents de cultura, 1ª ed. oct, 1972.

- Fernandez Almagro, **Historia política de la españa contemporánea**, Madrid, Alianza Editorial, 1974.

- Florensa Ferrer, Adolfo, "Cartografía local. Planos de Reforma Interior de Barcelona" **Separata de Memorias de la Real Academia de ciencias y Artes de Barcelona**, pp519-543, lams X-XIII.

"José Fontserè y el Parque de la Ciudadela", **Miscel.lània Fontserè**, Barcelona, G.G., 1961.

- Fondation L. C. The L. C. archive (Urbanisme, Plan Macià, BCN 1933), New York, Garland Publishing Inc, 1982, Vol 12.

- Font i Mosela, Joaquin: **Consideraciones sobre los inconvenientes que irrogan a la salud de los jornaleros y a la pública de Barcelona, las fábricas, en especial las de vapor y sobre todo las ventajas de trasladarlas a la llanura de casa Tunez**, Barcelona, Imprenta Tomás Gorchs, 1852.

- Fontbona, Francesc, **Història de l'art català**, Barcelona, Ediciones 62, 1983. Varios volúmenes.

- Fontseré y Mestre, José, **Memoria del proyecto de reforma para la canalización de agua y gas de Barcelona**, Barcelona, Imprenta J.Jepus, 1858.

Anteproyecto para la construcción de un jardín o un parque y de Museos para la Ciencia, el Arte y la Industria en la actual Ciudadela, Barcelona 1868.

- Fossas Pi, Modesto, **Tratado de policia y obras públicas urbanas en el concepto de su legislación antigua y moderna**, Barcelona, 1872, AAAB, Sección 3ª, Obras públicas expte. 1375, piezas 4-9.

- Freixa Giralt, Josep, **Recull de dades per a una historia de San Martí de Provençals**, Barcelona, Foment Martinenc, 1982.

- Galí, Alexandre, **El Col.legi de la bona vida. Primera sèrie de Calaix de sastre**, Barcelona, Editorial Selecta, colección "Biblioteca Selecta" nº141, 1954. (En pp. 110-219-227, descripción caminos de Barcelona)

- Garcés, J., "Algo relacionado con la pavimentación y urbanización de Barcelona", **El constructor** (España), año IV, nº 32, Junio 1926, pp 395-419.

- Garcia Espuche, Albert, **El quadrat d'Or. Centre de la Barcelona Modernista**, Lunwerg, editores, Barcelona, 1990.

- Garcia Fària, Pere, **Insalubridad de las viviendas de Barcelona**, Barcelona, 1890.

- Garcia Faria, Pere, **Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona, por...**, Vol I-II, Barcelona, Henrich, 1893.

- García del Real, L., **Barcelona, Guía Diamante. metódica descripción de la ciudad y sus alrededores...**, barcelona, Librería F. Puig, 1896. 400pp+1pl.

- García Venero, Maximiliano, **Rius i Taulet. Veinte años de barcelona (1868-1888)**, Madrid, Alianza Editorial, 1977.

- Garriga i Roca, Miquel, **Memoria descriptiva del anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Barcelona**, Barcelona, Imprenta de Jesús y R. Villegas, 1958.

Memoria del proyecto de Ensanche, 1857.

Miquel, **Memoria d'un projecte inèdit d'Eixample**, IMH, Caixas Garriga i Roca.

Plano geométrico de la Ciudadela de Barcelona. Memoria que acompaña al plano de la Ciudadela de Barcelona y proyecto de su derribo, S. P. imp.

- Garrut, Josep Mª "I. Cerdà, su ensanche y la sátira de ambos", **San Jorge** (Catalunya), nº 51, Julio 1963, pp 6-8.
L'Exposició Universal de Barcelona al 1888, Barcelona, Ayuntamiento, 1976.

- Giralt Casadesus, R., "Plano de la urbanización general de Barcelona" **La construcción** (España), nº5, Nov.1916, pp 17-18.

"Plano de la urbanización general de Barcelona" **La construcción** (España), nº6, Dic.1916, pp14-15.

"Plano de la urbanización general de Barcelona" **La construcción** (España), nº7, Enero 1917, pg 12.

- Grandas, Mª Carmen, **L'Exposició Internacional de Barcelona de 1929**, Barcelona, Els llibres de la Frontera, 1988.

- Grau, Ramón, "Ildefonso Cerdà y la geografía catalana" **Revista de geografía**, XIV, 1980, pp. 75-89.

- Gusta Bondia, Jaime, "Somera reseña de la red de alcantarillado de Barcelona" **Anuario de la asociación de arquitectos de Catalunya**, 1924, pp. 13-43.

"Unificación de los desagües de la red de alcantarillado de Barcelona", Anuario de la asociación de arquitectos de Cataluña, 1921, pp 61-72.

- Janer Durán, Enrique de, "El plan de accesos y de enlaces ferroviarios", **Barcelona atraction** (Catalunya), 1948, 3er trimestre, pp 95-100.

- Jaussely, Leon, **Proyectos de enlaces de la zona de Ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarria y Horta. Memoria lema: "Rómulos" con documentos.**

- Jordán, Jose Mª, **Informe sobre el proyecto, anteproyecto y demás documentos relativos a la reforma interior de Barcelona elevados al Excelentísimo Ayuntamiento Constitucional de dicha ciudad emitido por... y dictamen de la M. I. Comisión de mejora y Reforma de Barcelona ha acordado presentar a dicha Excelentísima Corporación sobre el mismo asunto.**

- Laborde, Alexandre de, **Voyage pittoresque et historique d'Espagne**, París, 1806-20. (Hay varias páginas y dibujos dedicados a Barcelona hasta 12 AHC, Atlas BCN).
Viatge pintoresc i històric: el Principat, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1974.

- Lacosta, Ruperto, "Paralelo entre el proyecto de Ensanche de D. Antonio Rovira y Trias (...) y el proyecto de D. Ildefonso Cerdà", Barcelona 1859, reeditado en Vol III TGU.

- Lopez Guallar, Pilar, "Les transformacions de l'hàbitat: la casa i la vivenda a Barcelona entre el 1693 i el 1859, **Primer Congrés d'Historia Moderna de Catalunya**, Barcelona, 1984, vol I pp 111- 118.

- Lopez, Guillermo, "La red de alcantarillado de Barcelona", El constructor (España), año IV, nº 28, Feb 1926, pp. 115-116.

- Madoz, Pascual, **Barcelona**, prólogo de Jaume Sobrequés i Callicó. edición facsimilar de la editada por primera vez en Madrid en el año 1846, Madrid, Editorial Abaco, 1983.

- Maragall, Pascual, **Refent Barcelona**, Barcelona, Planeta, 1986.

- Martí de Solá, Modesto, **Barcelona y su provincia. Guía itinerario descriptiva, estadística y pintorésca,** Barcelona, Establecimiento Tipográfico "La Academia",

1888.

- Martorell, Jeroni, "La revisión del Proyecto de Reforma Interior de Barcelona, **Arquitectura,** Diciembre 1924, pp. 325-330.

- Martorell Portas, Vicente, " Cartografía local. Planos geométricos de Barcelona de mediados del s. XIX, **Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona**, vol XXXII, 1955, 4.

  "Proceso urbanístico de Barcelona", **Cuadernos de arquitectura**, (España), nº 42, 4º trimestre 1960, pp 369-372.

- Mas Yebra, Juan A., "Conferencia sobre el Plano de enlaces y los pueblos agregados, Barcelona, Fomento de intereses de Sans, 1918.

  La Reforma de Barcelona, contribución al estudio de tan importante...problema, Barcelona, Luis Tasso, 1898.

- Merino Lubián, José Mª, **Guía General de la ciudad (y de Sarria) con la numeración de usuprincipales calles**, Barcelona, Talleres Tipográficos R. Gilabert, 1914.

- Mesecke, Andrea, " Der "Ensanche" in Barcelona", **baumeister** (Alemania) ,nº4, April 1986, pp 64-67.

- Milizia, F., **Principi di Architettura civile**, Serafino Majocchi, Milano, 1847.

- Miró, Juan, **Proposición presentada al Excelentísimo Ayuntamiento para la total urbanización, empedrados del Ensanche y vias de circulación...**, Barcelona, Imprenta P. Ortega, 1890.

- Monlau, Pere Felip: **Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría a Barcelona, y especialmente a su industria, la demolición de las murallas que circuyen la ciudad**, Barcelona 1841.

- Muntaner, Ramón, **La Barcelona vuitcentista 1801-1900. Reculls històrics**, Barcelona, Llibreria Catalònia, 1929.

- Muntoni, Alessandra, **Barcelona 1959: Il piano senza qualità**, Roma, Bulzoni editore, 1978.

- Ortega García, Angel, "Régimen urbanístico de Barcelona", **Ciudad y territorio** (España), nº 4, 1974, Act- Dic, pp 68-79.

- Pallarès, F. "La topografia: els orígens de la Barcelona romana" **Cuadernos de arquitectura e historia de la ciudad** XVI. MCMLXXV.

- Pascual i Domènech, "Ferrocarrils i industrialització a Catalunya", **Recerques**, 17, 1985, pp 43-72.

- Paxot, M., **Manual del viajero en Barcelona**, Barcelona, 1840.

- Pi y Arimón, Anmdrés Avelino, **Barcelona antigua y moderna, o descripción e historia de esta ciudad desde su fundación hasta nuestros días. Contiene la topografía de Barcelona, su clima, calles y plazas, monumentos, etc.**, Barcelona, Imprenta y librería Politécnica de Tomas.

- Portoghesi, **Dizionario Enciclopedico di architettura e urbanismo**, Instituto Editoriale Romano

- Puig i Alfonso, Francisco, **Génesis del Ensanche de Barcelona**, Barcelona, Oliva de Vilanova, 1915.

- Roca, Francesc, "La Gross Bcn: dues introduccions" Separata de **Recerques** nº 6, pp 119-135.

  El Plà Macià, Barcelona, Edicions Mangrana, 1977.

  Un viatge útil. De l'auge de 1945 a la "crisis", Barcelona, Edicions 62, 1985.

- R.O. del 31 Julio 1859, no dando lugar a la revocación de la **R.O. del 1 Junio último y permitiendo llevar a efecto el concurso anunciado por el Ayuntamiento.**

- Rossi, Aldo, **L'Architettura de la Città**, Marsilio, 1966.

- Rubió i Tudurí, Nicolas Mª, **Sobre la circulación en el Ensanche Cerdà.** Barcelona, Gráficas Layetana, 1951.

- Sabaté Bel, Joaquim, **El proyecto de la calle sin nombre: Los reglamentos urbanos de la edificación**, Tesis doctoral inédita, UPC, 1986.

- Saenz Ridruejo, F., "Idelfonso Cerdà y la evolución urbana de Barcelona", **Madrid, revista de obras públicas**, 1972, pp. 385-392.
- Sampere i Miquel, Salvador, "La creixença de Barcelona", **Almanac de l'Esquella de la Tortaxa**, 1911, Antoni Lopez, Editor, Barcelona.

  Topografía antigua de Barcelona.
- Sanz Parera, Miquel, **El Plà de Barcelona (Constitució i característiques físiques)**, ("Els llibres de la frontera"), Sant Cugat del Vallès (Barcelona), Amelia Romero editora, 1ª ed. Nov, 1988.

- Saurí, Manuel, Matas, José, **Manual histórico, topográfico, estadístico y administrativo o sea Guía general de Barcelona, dedicado a la junta de fábricas de cataluña, recopilado y arreglado por...**, Barcelona, Imprenta de Manuel Saurí, 1?49.

- Serratosa, Albert, **Objetivos y metodología de un plan Metropolitano. La revisión del plan comarcal (1953) de Barcelona**, Vilasar de Mar, Oikos Tau- Ediciones, 1979.

- Servei municipal de parcs i jardins, **Els parcs de Barcelona**, Barcelona, Ajuntament de BCN, 1982.

- Sica, Paolo, **Historia del urbanismo. El siglo XIX.** Madrid, Instituto de estudios de administración local, 1981.

- Solà Morales, Ignasi, **L'Exposició Internacional de Barcelona 1914-1929: arquitectura i ciutat**, Fira de Barcelona 1985.

- Solà Morales, Manuel de, **Deu tesis sobre la construcció de la Barcelona Metropolitana**, Barcelona, 1975.

  Los ensanches, El Ensanche de Barcelona, Barcelona ETSAB, s.d. Vol I.

Los ensanches, los ensanches menores, Barcelona ETSAB, s.d. Vol II.

"Los ensanches: hacia una definición", **Arquitecturas Bis**, nº13-14, Mayo-Junio 1976, pp.44-47.

- Solans Huguet, Juan Antonio, "De las constituciones a los Edictos de obrería, de los Edictos a las Ordenanzas de Edificación, de las Ordenanzas a las Normas Urbanísticas", **Arquitecturas BIS**, nº25, Gener 1975.

- Soldevila, Carlos, **Guia de Barcelona**, Barcelona, Ediciones Destino, 1ª ed. Marzo, 1951.

- Soler i Glorià, Francesc, **Apéndice de la memoria facultativa sobre el E. y mejora de la ciudad de BCN**, 1859. Reeditado en Vol III TGU.

- Soria y Puig, Arturo, **Hacia una TGU. Introducción a la obra de Idelfonso Cerdà (1815-1876)**, madrid, Ediciones Turner, 1979.

"Idelfonso Cerdà y su idea urbanística", **Hogar y arquitectura (España)**, marzo, Abril 1967, pp. 65-72.

La urbanización rurizada y la libertad espacial. Dos claves de la teoría General de la Urbanización. Las fabulaciones racionales de I. Cerda, 1971-1973.

- Soteras Mauri, José, "El plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia", **Cuadernos de Arquitectura**, nº 14, 4º trimestre 1950, pp. 102-111.

"El plan comarcal de 1953", **Ciudad y territorio**, Febrero 1977, pp 87-94.

"Presente y futuro de la Avenida del Generalísimo Franco" Conferencia pronunciada en el Palacio de la Virreina en Abril de 1954. **cuadernos de Arquitectura (España)**, nº 21, Marzo 1955.

- Tarragó, Salvador, "Barcelona como modelo urbanístico", **Proyecto y ciudad histórica** ISIAC, Colegio de arquitectos de Galicia, Santiago, 1976, pgs 59-74.

- Tatjer Mir, Mercedes, **La Barceloneta, del s.XVIII al plan de la Ribera**, Barcelona, Los libros de la frontera, 1973.

- Termes, Josep, **De la Revolució de Setembre a la fi de la guerra civil, 1868-1939**, Barcelona, Edicions 62, 1987.

- Teyssot, G., **Il sistema dei Bâtiments civils civils in Francia a la pianificazione di Le Mans (1795-1848)**, Morachiello, ed. Le macchine imperfectte, Oficina, 1980.

- Torres Capell, Manuel, "El plan Jeaussely tres veces moderno", **Arquitecturas Bis**, 1985, Marzo, nº 49, pp 16-25.

El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona, Barcelona, Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 1987.

- Torres Oriol, Isidro, **Barcelona histórica, antigua y moderna. Guía general descriptiva e ilustrada.** Barcelona, s. imp.

- Tort y Martorell, Javier, **La reforma de Barcelona**, Discurso pronunciado en el Ateneo Barcelonés, Barcelona () N. Ramirez 1880.

- Udina, Frederic, **Barcelona en la seva historia. Breu història de la ciutat redactada sota la direcció de...**, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1970

- Udina, Frederic, Garrut, Josep Mª, **Barcelona, vint segles de història**, Barcelona, Aymà, S.A.E., 1963.

- Valero de Tornos, Juan, **Guide Illustré de l'Exposition Universelle de BCN 1888. De la ville, de ses environs, de ses curiositées**, Barcelona, C. de Gran y Cie, s.d.

- Vallescas, Antonio, **Las calles de BCN desaparecidas.Relación histórica desde la época romana hasta el s. XX**, Barcelona, Librería Millá, 1945. 83 pp+ il.

- Valls, Pablo, **Dictámen sobre el nuevo Ensanche de Barcelona, redactado por Don_____ como secretario de la comisión compuesta por los señores D. José Bertran y Ros, D. José Oriol Mestres y D. Juan Illas y Vidal para ser discutido en la Sociedad Económica de Amigos del País**, Barcelona 1855.

  Memoria que la comisión elegida entre los representantes de las operaciones e instituciones de Barcelona (...) ha presentado proponiendo las bases generales que en su concepto deberían adoptarse para el Ensanche de esta ciudad, Barcelona, 1855.

  Reflexiones acerca del decretado ensanche de Barcelona y del proyectado ferrocarril de Sarria, 1855.

- Vega y March, M,"El Plan de enlaces", **Revista de la Cámara oficial de la propiedad urbana de barcelona**, año XVI, nº118, Octubre 1917, pp4-5. Conferencia en la Cámara oficial de la propiedad.

- Vila, Agustí, **Abajo las murallas!!! Resumen histórico de los males que ha causado a España y a Barcelona en particular el haberse mantenido plaza fuerte esta ciudad después de la dominación sarracena**, Barcelona, 1843.

- Vila, Pau, **Barcelona i el seu Plà**, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1981.

  "La circulació de les aigües del Plà de Barcelona en el passat", **Cuadernos de arqueología e historia de la ciudad.** nº XVII, 1977, pp17-30.

- Vilar, Pierre, **Catalunya dins l'Espanya moderna. Recèrques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals**, Barcelona, Edicions 62, 1964-1968, 4 vols.

- Villoro, Joan, **Guia dels espais verds a Barcelona, aproximació històrica**, Barcelona, Delegació del COAC, 1984.

- Vries, Jan de, **La urbanización de Europa, 1500-1800**, Barcelona, Crítica, 1987.

- Voltes Bou, Pedro, **Historia del abastecimiento de aguas a Barcelona, (Sociedad General de Aguas de Barcelona,**

1867- 1967), Barcelona, Sociedad General de Aguas de Barcelona, 1967.

- Wynn, Martin, **Barcelona planning and change 1854-1977.**

- Zardoya Morera, "La circulación por las calles de Barcelona", **El constructor** (España), nº12 añoII, Oct. 1924, pp 22-23.

"La circulación por las calles de Barcelona", **El constructor** (España), nº13 añoII, Nov. 1924, pp 29-30.