

LA OBRA DE CERDÁ A VISTA DE PÁJARO

Arturio Soria y Puig

"... llamamos héroes y levantamos estatuas a los hombres grandes que a fuerza de sacrificios abren caminos a la posibilidad y a la realización de lo necesario que el común de los hombres creía imposible. Lástima que el premio del talento y del heroísmo no se encuentra casi nunca en la misma generación que ha debido admirarlo! lástima que la gratitud y la justicia se hagan esperar las más de las veces años y aun siglos! Y es que el corazón del hombre, esclavo comúnmente de la envidia, desdeña confesar la superioridad de un coetáneo, dejando a las generaciones venideras la dignísima tarea de premiarla."

ILDEFONSO CERDÁ (1859,JD, III, 454)

Un "plano" no es un "plan", pero, hasta hace poco, del llamado plan Cerdá de Barcelona (1859-60) no se conocía mas que el plano. Y digo "llamado", porque el propio Cerdá no lo denominó "plan", sino "proyecto", denominación que quizás resulte mas pertinente y convenga recuperar.

El velo que cubría el resto del proyecto se empezó a correr en 1977 cuando, gracias a las gestiones de Salvador Tarrago, se encontró un rico fondo de planos y documentos cerdianos entre los que apareció la versión Integra del "pensamiento económico" del proyecto, la tasación del mismo y muchos planos relativos a la ejecución del ensanche que forman parte ahora del Fondo Cerdá donado por el Colegio de Ingenieros de Caminos al Ayuntamiento de Barcelona.

Pero sólo con los recientes y torrenciales hallazgos de Fuensanta Muro y Pilar Rivas se ha acabado de correr el velo secular que envolvió el proyecto de Cerdá para Barcelona. No solo encontraron lo que faltaba para conocer el proyecto completo -es decir, la memoria y el atlas de láminas, que forman la obra que titulo Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona (TCC), y las Ordenanzas de construcción (OCB) y policía urbana (OPU)-, sino que incluso dieron con gran parte de un importante trabajo previo de 1855 -' la memoria y el atlas de laminas del anteproyecto de ensanche de Barcelona (MAEB)- y con todo el trabajo inmediatamente posterior al proyecto de Barcelona: el anteproyecto de reforma interior de Madrid, terminado en 1861 y titulado Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid (TVU), el cual, como veremos, se halla en estrecha relación con los anteriores

Gracias pues a tales hallazgos, a la vista de los cuales habrá que reescribir la historia del urbanismo en el XIX, cabe ahora publicar aquí por primera vez el proyecto completo para Barcelona, de los años 1859-60, acompañado de una importante documentación anterior y posterior al mismo, procedente esta última sobre todo del citado Fondo Cerdá del Museo de Historia de la Ciudad.

Entre las razones por las que el proyecto de Cerdá para Barcelona es singular en la historia del urbanismo del XIX, permítaseme destacar aquí dos. Por un lado, es uno de los raros proyectos urbanísticos individuales y de envergadura que, aunque fuera parcialmente, se llevo a la práctica; es decir, Cerdá no fue un utopista decimonónico más que se contentara con dibujar un modelo de ciudad ideal, sino que fue un verdadero hombre de acción o de empresa. Por otro lado, dicho proyecto es la aplicación a un caso concreto de una teoría de alcance más general, sin parangón en el XIX, que Cerdá elaboró durante años y años y a la que aún no se le ha prestado la atención que merece.

La facultad de actuar con eficacia y de teorizar con rigor no se suelen dar juntas en una misma persona. Cerdá destaca por haber tenido ambas en grado notable y en

esa conjunción habitual, que se da como en ningún otro en su proyecto para Barcelona, estriba la eficacia de su actuación y la enjundia de su teoría.

DE LA DIFICULTAD DE CONSTRUIR UNA CIUDAD

Escribir un buen poema no le es dado a cualquiera, pero, a fin de cuentas, sólo depende del talento del poeta.

Construir un buen edificio tampoco le es dado a cualquiera, con el agravante de que para ese empeño no suelen bastar las propias dotes, por exuberantes que sean, si se construye para otro. Amén de pechar con las consabidas limitaciones que imponen la parcela, el entorno, el presupuesto y las ordenanzas, el arquitecto ha de habérselas con un cliente que puede no compartir sus criterios e imponerle los propios.

Y si lo que un particular pretende es nada menos que construir bien una ciudad o un gran fragmento de ella, los clientes y las limitaciones se multiplican, los plazos de construcción se dilatan, lógicamente, disminuye la probabilidad de que se materialice la ciudad tal como la ideó.

Quien escribe versos sólo fracasa si es vulgar. Un arquitecto no vulgar se puede frustrar si lo son sus clientes. Un urbanista que durante los largos años que requiere la construcción de una ciudad no tenga detrás a un autócrata -como Haussmann tuvo a Napoleón III- o a un poder muy notable y pertinaz, esta poco menos que condenado al fracaso, tenga o no talento, en una sociedad heterogénea y compleja como la moderna.

Ildefonso Cerdá (1815-1876) fue un individuo que pretendió fundar una teoría para refundar su propia ciudad y, de paso, sentar las bases de lo que consideraba debía ser la urbanización propia de la era industrial. Y pese a no contar con el respaldo de un autócrata y ni siquiera con el apoyo duradero de lo que cabría llamar simplemente el poder, consiguió en parte escapar al fracaso a que, dada la desmesura de su propósito, parecen abocados los urbanistas.

UNA ACCIÓN EFICAZ

En casi un cuarto de siglo de denodados esfuerzos logró imprimir su sello a la Barcelona moderna venciendo la oposición de notables sectores de la ciudad. Para ello hubo de emplearse a fondo en todos los frentes y actuar no solo como ingeniero, sino también como político y militar, como escritor y promotor de empresas urbanizadoras, como asesor en unos casos de los obreros y en otros del Gobernador Civil; hubo de apelar a todas las armas a su alcance: planos, proyectos, memorias, folletos, informes, estadísticas; y hubo de buscar alguna salida a la multitud de cuestiones técnicas, jurídicas, económicas y administrativas que se le presentaron y para las que no había precedentes claros en la España de la época. Así consiguió en los años 1854-60 elaborar el Proyecto de Barcelona y sacar adelante su aprobación. Luego, en una batalla mucho más dura y larga, pudo ejecutar parcialmente el ensanche, Mas no pararon ahí sus logros.

Como en los problemas concretos que se le presentaron procuró evitar la casuística y buscó los principios generales que pudieran aplicarse al mayor número posible de casos, encontró y puso en circulación nociones y soluciones que fueron aprovechadas, con las correspondientes modificaciones o adaptaciones, tanto por otros proyectistas de ensanches como por los mismos legisladores. Por ello, Cerdá no solo es el padre directo del ensanche de Barcelona, sino también el indirecto de decenas de ensanches que se realizaron en España en la segunda mitad del XIX y principios del XX en grandes ciudades como Madrid o Valencia, en capitales de

provincia como Bilbao o Pamplona, o en núcleos industriales como Tarrasa o Sabadell (1).

Por otra parte, aunque su reforma de Barcelona solo se ejecutara en parte (la Vía Layetana) y con mucho retraso (1908), y su reforma de Madrid no llegara ni a empezarse en los términos en que la planteo, también puede considerarse a Cerdá como un precursor nacional de esas "Gran Vías" que, entre 1890 y 1940 aproximadamente, se abrieron a través de los cascos antiguos de algunas ciudades españolas como Madrid, Granada o Palma de Mallorca y que tan criticadas fueron por escritores como Ganivet (2).

En suma, si la obra de un urbanista se midiera por su influencia en la construcción de ciudades, la de Cerdá resultaría de indudable importancia para España.

Pero ocuparse sólo de la vertiente práctica de su obra es mutilarla y vedarse la posibilidad de explicarla, pues en general procuró plantear sus proyectos como aplicación de una teoría. Y si grande es la importancia de su obra práctica, no le va a la zaga la de su obra teórica, por más que sea lo menos conocido y valorado de su obra, motive por el cual le prestaremos aquí mayor atención.

UNA TEORIA PIONERA Y DE ENJUNDIA

Cerdá no sólo es el primero que se propone hacer de la ciudad el objeto de una nueva ciencia, sino que también es, quizás, quien mas avanzo individualmente en esa dirección.

Como para Cerdá la teoría no era un fin en si mismo, sino un instrumento que potencia la acción, la desarrolló en un principio haciendo proyectos y trabajos concretos y justificando teóricamente cada uno de ellos para así darles mayor alcance. A partir de 1859 casi todos sus trabajos responderán a un enfoque y tendrán un título similar: Teoría de ... y aplicación a... Es el caso de la Teoría de la construcción de ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona (1859, TCC), que aquí se publica, y de las que siguieron: Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid (1861, TVU), que se recoge en el otro tomo, Teoría del enlace del movimiento de las vías marítimas y terrestres, con aplicación al puerto de Barcelona (1863 y sólo conocida hasta ahora por referencias) y, finalmente Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona (1867, TGU) en la que se propuso recoger y sistematizar todas las anteriores y de la que sólo se llegaron a publicar los dos primeros tomos.

Considerados como borradores o fragmentos de la teoría definitiva, los trabajos previos a la Teoría general de la urbanización de 1867 muestran una clara progresión con el paso del tiempo. Como una verdadera teoría no es una mera idea brillante, sino todo un conjunto coherente de nuevos conceptos que resultan útiles para explicar o intervenir en una parcela de la realidad, Cerdá necesito muchos años y muchísimas cavilaciones antes de dar con los que considero pertinentes.

El primero de los trabajos inéditos de Cerdá que ahora se publican —la Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona (1855, MA- EB)—, no es ni pretende ser una teoría, pero el autor, que ya llevaba por aquel entonces once años prestando atención a los problemas urbanos, da en el los dos primeros pasos en el camino que conduce a la teoría: echar de menos su necesidad e intuir cuál podía ser el objeto de la misma.

En el citado anteproyecto de 1855 lamenta que no exista "un tratado especial que siquiera en teoría planteara, discutiera y resolviera todas o las principales cuestiones que deben tratarse" al ensanchar una ciudad.

Al mismo tiempo que echa en falta esa teoría, se percata de que para tratar adecuadamente el problema hay que apelar a diversas disciplinas y crear un nuevo marco en que puedan converger, superando así "ese divorcio inmoral que existe entre la higiene, el arte y la economía de las construcciones" (1855, MAEB, § 61). Aun no se había puesto a elaborar la teoría, pero ya vislumbraba su posible objeto: hacer compatible higiene y economía tanto en la construcción de viviendas como de ciudad apelando, entre otras cosas, a los estudios estadísticos. Si su espíritu filantrópico le movía a interesarse por las deplorables condiciones de vida de muchos moradores de las ciudades industriales (a eso, entre otras cosas, se aludía entonces con la palabra higiene), su sentido práctico le hizo prestar atención desde un principio a las cuestiones económicas que tienen no poca relevancia en los inéditos que ahora se publican, en particular en los relativos a Madrid.

Detectada en 1855 la necesidad e intuido el posible objeto de la teoría, Cerdá se lanza a trabajar a fondo y simultáneamente en dos campos: el teórico y el práctico. De ahí que su siguiente trabajo urbanístico sea a la vez un proyecto y una teoría: la ya citada y hasta ahora inédita Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona (1859, TCC). Si bien el título expresa perfectamente la intención de Cerdá, no se corresponde por completo con el contenido de la memoria del proyecto, que dista todavía de ser una teoría acabada; entre otras razones, porque las circunstancias le obligaron a entregar su trabajo al Ministerio de Fomento mucho antes de lo previsto por él. Si se dejan a un lado algunos análisis y planteamientos verdaderamente brillantes y certeros -por ejemplo, los relativos al tamaño, forma y organización de las manzanas, que ya había abordado en el anteproyecto y aquí retoma, Cerdá se encuentra aun en esta memoria en lo que muchas veces constituye la primera fase de una nueva disciplina: la realización de un inventario y el análisis de los problemas propios de esa disciplina con conceptos ajenos a ella que se toman prestados de otras ya establecidas.

En efecto, Cerdá se dedica a inventariar y analizar los múltiples elementos que componen el nuevo objeto de estudio e intenta ordenarlos, como hizo Linneo con las especies vegetales, de acuerdo con un criterio nuevo y lógico. Tarea que, dada la complejidad del objeto que se propuso estudiar -la ciudad-, distaba de ser sencilla y que requirió por su parte varias aproximaciones antes de llegar a formular el exhaustivo, ordenadísimo y profundo inventario que presentó ocho años después en la Teoría general de la urbanización.

Si en la Teoría general de la urbanización, que es obra de madurez, despliega Cerdá toda una terminología y un método propios, en sus primeros escauceos teóricos se apoya en los conceptos y enfoques de otras disciplinas, en particular, de la higiene. Diríase que el sino de una nueva teoría es el de aprender a andar con las muletas que le prestan otras disciplinas ya establecidas antes de poder erigirse sobre sus propias piernas. Es lo que le paso en el XIX a la nascente sociología, que se apoyo en nociones tomadas de la biología evolucionista, y lo que le había ocurrido antes a otras muchas disciplinas que, ante el éxito de la mecánica de Newton, cayeron en el mecanicismo. No ha de extrañar, pues, que la Teoría de la construcción de las ciudades, que constituye la primera incursión teórica explicita de Cerdá, más que una teoría verdaderamente nueva, sea en buena medida la aplicación sistemática a la ciudad, por parte de un profesional de la construcción, de nociones higienistas. Pero aún en el caso de que Cerdá se hubiera limitado a ese primer paso que consiste en servirse de la higiene como muleta urbanística, habría que considerarle como un pionero que se adelanto en casi tres décadas al intento de Sir Benjamin W, Richardson (1828-1896) con su famosa Hygeia. A City of Health publicada en Londres en 1876.

Si la memoria del proyecto no es todavía una teoría acabada por más que así se titule, el propio proyecto, que Cerdá llama de "reforma y ensanche" de Barcelona, es

más de ensanche que de reforma. Frente al anteproyecto de 1855, que era sólo de "ensanche", el proyecto de 1859 concibe ya la reforma y el ensanche como las dos caras indisolubles de una misma transformación urbana, lo cual suponía una visión global de la urbanización nada frecuente en la época. Sin embargo, aunque para entonces equiparara conceptualmente reforma y ensanche, llevaba más años pensando en el ensanche que en la reforma y, encima, la reforma planteaba muchos más problemas que el ensanche. No es de extrañar, pues, que en su fuero interno quedará insatisfecho y a la espera de una nueva ocasión para profundizar en los problemas de fondo de la reforma interior. Esa ocasión la buscó muy poco después pidiendo autorización, a principios de 1860, para estudiar la reforma de Madrid, cuyo ensanche ya había proyectado Carlos María de Castro. El resultado de dichos estudios es la Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid (1861, TVU) que también se publica ahora por vez primera.

El hecho de que Cerdá se quedara insatisfecho con algunos aspectos del proyecto de reforma y ensanche de Barcelona no quiere decir que este no supusiera un gran avance conceptual respecto al anteproyecto de unos años antes y no resultara también mucho más completo. El proyecto de 1859 no solo afina las soluciones técnicas del anteproyecto de 1855 e intenta darles fundamento teórico, sino que también entra en campos que antes no había tenido tiempo de desarrollar. Sobre todo en campos ajenos a su formación ingenieril, pero en los que se zambulle movido por su clara conciencia de que la mejor solución técnica es pura Utopía si no resulta viable económica y jurídicamente. Por eso, el proyecto se componía también de unas Ordenanzas de construcción y de otras de policía urbana (1859, OCB y CPU) y de un Pensamiento económico (1860, PEC), en los que esboza parte de lo que al respecto pensaba entonces.

Para Cerdá, las ordenanzas de la época se reducían "a una simple colección de resoluciones casuistas completamente aisladas, que ni constituyen doctrina ni pueden tener aplicación fuera de la localidad" (1859, CPU, § 1). Consecuente con su crítica, empezó por sentar doctrina en lo tocante a ordenanzas para aplicarla a continuación a Barcelona. Superar el casuismo en todos los ámbitos relacionados con la urbanización fue uno de los objetivos centrales de Cerdá. Por eso se dio cuenta muy pronto de que para reformar y ensanchar las ciudades era necesaria una nueva ley que fijara los derechos y deberes de los propietarios y de la Administración (3) y con sus teorías pretendió sentar, y en parte sentó, las bases de la moderna legislación urbanística española.

Si sus enfoques jurídicos son de peso y trascendencia, no lo son menos los económicos como podrá comprobar quien lea los inéditos que se recogen en estos volúmenes. Desde un punto de vista económico, la posibilidad de una mejora sustancial en las condiciones de vida urbanas, pasaba para Cerdá por la resolución de dos grandes cuestiones: por un lado, como financiar la creación de nuevas infraestructuras viarias y sanitarias y de nuevos equipamientos colectivos y, por otro, como poner en el mercado viviendas al alcance de los distintos salarios.

Vivienda barata requería suelo barato y construcción barata. El suelo barato pretendía obtenerlo mediante el ensanche: ya en la memoria del anteproyecto de ensanche de 1855 observaba la diferencia brutal de los valores del suelo fuera y dentro de las murallas de Barcelona que en promedio estaban en la relación de 1 a 308 (1855, MAEB, § 188), lo cual le hacía concebir la esperanza de que, por mucho que subieran los de fuera, siempre resultarían notablemente más bajos que los de un casco amurallado. En lo que toca al abaratamiento de la construcción, lo vislumbraba en la industrialización de la misma: "hasta tanto que no se haga intervenir la mecánica de una manera más grande que hoy día en la construcción de las casas, hasta tanto que ésta no se uniformice y venga a reducirse a comprar en la tienda sus partes constitutivas al precio mínimo que resulte de una concurrencia racional, y que lo que

llamamos ahora construcción se simplifique como la montura de una máquina, no se podrán obtener las casas con la baratura debida a las necesidades de nuestra sociedad, y a los medios que tiene para dejarlas en esta parte plenamente satisfechas" (1859, TCC, § 888).

Pero por mucho que se abaratase el suelo y la construcción, podía ocurrir que gran parte de la población no estuviera en condiciones económicas de acceder a la propiedad o al alquiler de las viviendas. Por eso, lo que Cerdá se planteó fue "conseguir que el coste del solar sumado con el de la construcción vengan a formar un capital cuya renta o alquiler este en armonía con el precio de los jornales o la posición social de las diversas clases de ciudadanos" (1859, TCC, § 1024). El exhaustivo estudio estadístico de la clase obrera de Barcelona que Cerdá incluye en su proyecto de 1859 y en el que con tanto rigor analiza los ingresos y los gastos de las diversas categorías de trabajadores, puede considerarse también como un estudio de las disponibilidades económicas de la clase obrera para pagar un alquiler.

Si la vivienda higiénica y barata es una de las preocupaciones importantes del anteproyecto y del proyecto de Barcelona, es decir, de lo que llamo Teoría de la construcción de las ciudades (1859, TCC), la financiación de la infraestructura, sobre todo en los cascos antiguos, constituye uno de los temas esenciales del anteproyecto de reforma de Madrid y de su memoria, la Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid (1861, TVU). La charnela entre ambas teorías y ambos proyectos es el Pensamiento económico (1860) del proyecto de Barcelona en que desarrolla lo que insinuó de pasada en el anteproyecto sobre la financiación del ensanche (1855, MAEB, § 183-189), y formula una primera aproximación a la financiación de la reforma.

En la Teoría de la viabilidad urbana desarrolla pues Cerdá lo que, por falta de tiempo, no quedo suficientemente perfilado en el proyecto de Barcelona: la reforma interior de las ciudades desde el punto de vista técnico o, como se decía entonces, facultativo, y desde el punto de vista económico. Considerada exclusivamente como texto teórico, es la obra mas madura e interesante de todas las que se publican en estos dos tomos (4). En ella, retoma por una parte temas ya tratados en trabajos anteriores y en esta nueva aproximación casi los borda. Y, por otra parte, empieza a introducir conceptos y enfoques que no ha tornado prestados de ninguna otra disciplina, sino que nacen, por así decir, de las necesidades internas de la nueva teoría.

Entre los nuevos conceptos que introduce en la Teoría de la viabilidad urbana se halla la palabra "urbanización" que inventó durante la redacción de esta obra, que pronto se incorporó al acervo común y de la que pudo derivarse mas tarde la voz "urbanismo" (5).

La chispa que desencadenó la invención del neologismo fue un verbo -"rurizar"- que quizás tomó Cerdá del higienista Monlau y que hoy ha caído en desuso: "¿No nos dicen a voz en cuello los estadistas, los filántropos y los higienistas que las poblaciones rurales son favorables al bienestar físico, moral y político de los pueblos? Pues bien, ruricemos las ciudades así como vamos urbanizando las campiñas" (1861, TVU, § 144). Descubierta el verbo "urbanizar", pronto se percatò Cerdá que el sustantivo "urbanización" le permitía prescindir de los circunloquios que hasta entonces se había visto obligado a emplear; en particular de "topografía artificial" y de "construcción " o "edificación de ciudades". Pero en el citado párrafo no sólo aparece por vez primera el verbo urbanizar, sino que también se halla la primera versión de su posterior lema "rurizad lo urbano; urbanizad lo rural", Lema que no sólo es sugerente, sino que ejemplifica brillantemente un método al que Cerdá recurrió a partir de 1861 con gran frecuencia: manejar diádas, es decir, parejas de conceptos contrapuestos, y buscar una síntesis superadora de ambos.

Introducida así la primera díada ("urbanizar-rurizar"), plantea Cerdá en la misma obra las bases de la segunda, para lo cual hubo de crear otro neologismo que si bien no ha tenido la difusión del primero, tiene igual o mayor importancia conceptual. Aludo al concepto de "inter- vías" y a la díada "vías-intervías".

En la Teoría de la viabilidad urbana (1861) Cerdá afirma ya clara-mente que es la manzana y no la vivienda "la primera entidad elemental de una población" (1861, TVU, § 127), enfoque que conduce a prestar por lo menos tanta atención al diseño de la manzana como al de la vivienda y que lleva a concebir el de la vivienda en otros términos. Este planteamiento, de gran trascendencia teórica y práctica, estaba implícito ya en el proyecto de Barcelona, pero no lo desarrollo teóricamente hasta después: primero en la Teoría de la viabilidad urbana (1861) y luego, hasta sus ultimas consecuencias, en la Teoría general de la urbanización (1867). Y fue al madurar este genial planteamiento como inventó un neologismo para designar la manzana: el de "intervías".

Desde que Cerdá se propuso hacer un inventario de los elementos que constituyen una ciudad, se le presentó el problema de cómo y con que criterio ordenarlos. Primero habló de espacios "llenos" y "vacíos" aludiendo con estos adjetivos a viviendas y jardines (1855, MAEB, § 111 y 115). Pero este criterio, entre otras insuficiencias, no permitía englobar las vías, pues no es muy adecuado considerar una calle como un espacio vacío y tampoco es propiamente un espacio lleno. De ahí que en una segunda aproximación hablara de "superficies de uso público" (calles y plazas) y de "uso particular" (manzanas y viviendas) o de "espacios cubiertos" y "descubiertos o vacíos" (1859, TCC). Pero esta clasificación seguía sin ser inequívoca y al redactar las ordenanzas la reconsidera e introduce otra: "superficies continuas" -las vías- y "discontinuas" en las que incluye "todas las manzanas vacías o llenas determinadas por la combinación" de las vías (1859, OCB, Art. 13). Una vez formulada esta intuición de que la forma de la manzana viene determinada por las vías, da enseguida el paso siguiente: postular que "la edificación y la via(bi)lidad son dos ideas correlativas e indisolubles de las cuales una no puede existir sin la otra" (1861, TVU, § 842). Y si son "correlativas e indisolubles", lo lógico es ocuparse de ellas simultáneamente y no por separado o sucesivamente como el mismo había hecho formulando primero una teoría de la construcción o edificación y luego una de la viabilidad. Dando vueltas a este postulado, concluyó al cabo de unos años (entre 1861 y 1867), que la mejor manera de expresarlo era hablar de "vías" e "inter-vías". Viabilidad y edificación, vías e intervías, son indisolubles en la misma manera que lo son movimiento y estancia o campo y ciudad. Llamar "intervías" a la manzana no era un mero capricho, sino que supone meter en un mismo esquema teórico problemas que se siguen tratando hoy independientemente como la vivienda y el tráfico.

Pertrechado de la díadas "urbanizar - rurizar", "vías - intervías", "movimiento - estancia" y de un elaboradísimo aparato conceptual, Cerdá realiza en la Teoría general de la urbanización el primer análisis detallado y global que se dio en Europa a los problemas que la era industrial planteaba a la ciudad del antiguo régimen. Pero el valor de Cerdá no reside tanto en haberse adelantado bastantes años a otros importantes urbanistas europeos como Baumeister, Sitte o Stubben, sino en haber ido incluso más lejos que ellos en algunos aspectos y en haber elaborado conceptos y desarrollado análisis y propuestas dignos aún de tomarse en cuenta.

Por desgracia, la publicación de la Teoría general de la urbanización, que puede considerarse el primer tratado del mundo sobre la materia, quedó inconclusa y a los dos tomos que aparecieron en 1867, de carácter fundamentalmente analítico, les tenían que haber acompañado un tercero, con la parte prepositiva y de aplicación, y un cuarto con un atlas de laminas con mas de 162 figuras. Es decir, a los tomos conocidos, que Fabián Estapé reeditó oportunamente en 1971, les tenían que haber seguido los que más hubieran interesado a los profesionales del urbanismo: los que

contenían dibujos y propuestas. Esa laguna vienen a suplirla de alguna manera las obras ahora halladas, que no carecen de dibujos y que nos permiten hacer una idea de lo que hubiera sido la parte prepositiva de la Teoría general de la urbanización que no llegó a publicarse.

Pero la ambiciosa empresa teórica de Cerdá no se detuvo ahí. Si con la diada "vías-intervías" había conseguido superar la dicotomía entre vivienda y tráfico integrando ambos en lo que llamo urbanización, la diada "urbanizar-rurizar" llevaba implícita la necesidad de ocuparse tanto de la rurización como de la urbanización y de englobar luego ambas bajo una única teoría que tratara del territorio en su conjunto. En efecto, considerando que es casi lo mismo "abrir la tierra para cultivarla, que abrirla para habitarla" y dándose cuenta de que "el instrumento en que se ha de pasar la vida, no puede estar separado del campo que ha de proporcionar los medios para mantenerla" (1867, TGU, I, 511) se lanzó, una vez desarrollada la Teoría general de la urbanización, a perfeccionar por analogía con ella, una complementaria: la Teoría general de la rurización de la que hasta ahora solo se conocen notas fragmentarias (6). El sustantivo "rurización" lo empleó para designar la acción y efecto de ordenar y aprovechar el "rur" mediante intervenciones tales como parcelar, cercar, irrigar, abancalar, reforestar, etc. Para Cerdá la urbanización y la rurización, entendida esta en la última acepción mencionada, no eran más que dos modalidades de un mismo proceso: la colonización del territorio por la civilización imperante en cada momento. Es decir, Cerdá, aunque todavía no se le tenga por tal en los manuales, no sólo es el primero y uno de los más notables teóricos del urbanismo moderno, sino también un precursor de lo que luego se llamo "ordenación del territorio", empresa, por otra parte, aun más desmesurada e improbable que la ordenación urbana.

LA OTRA CARA DE LA MONEDA

La somera panorámica de la obra práctica y teórica de Cerdá que acabamos de trazar permite concluir que se trata de un personaje de excepción en la historia del urbanismo mundial. Pero esta panorámica puede resultar engañosa si no se completa con la otra cara de la moneda, que es donde se encuentra también la explicación de que una parte tan importante de la obra cerdiana se publique ahora, con unos treinta años de retraso.

Y es que si bien es verdad que en cierta medida Cerdá se salió con la suya y consiguió, como decíamos, ensanchar Barcelona de acuerdo parcialmente con sus planteamientos e influir mucho, aunque soterradamente, en el urbanismo español del XIX, no es menos cierto que, habiendo sido rico, murió al borde de la ruina tras haber sufrido apasionados ataques y sátiras y sin haber podido acabar ni la publicación de su obra maestra sobre la urbanización, ni la redacción de otros trabajos tan sugerentes como los relativos a la rurización.

La suya fue, pues, una victoria pírrica. Sacó adelante su ensanche de Barcelona, pero en dicha ciudad su proyecto y la forma en que se aprobó provocaron en bastantes personas un rechazo tan visceral que hizo imposible una discusión razonable de sus aciertos e insuficiencias. Sobre el proyecto de Cerdá convergió un cúmulo de tensiones de la más variada índole que hacían de la Barcelona de la época una de las ciudades más conflictivas de Europa: ideológicas (pugna entre progresistas y conservadores), políticas (enfrentamiento gobierno central - ayuntamiento), profesionales (ingenieros versus arquitectos), económicas (propietarios del casco antiguo temerosos de la reforma interior y propietarios del exterior favorables al ensanche y ambos renuentes a algunas de las propuestas económicas de Cerdá), sociales (conflictos entre propietarios e inquilinos y entre patronos y obreros) y culturales (rechazo por parte de la generación modernista de los planteamientos de Cerdá) Y a todas estas tensiones más o menos explicables debió sumarse como presumió el propio Cerdá en la cita con que hemos encabezado este trabajo, lo que

Unamuno y María Zambrano han considerado como el mal nacional: la envidia que se resiste por todos los medios a "confesar la superioridad de un coetáneo."

De resultas de todas esas pasiones desatadas simultáneamente y de una cierta e interesada tergiversación de los hechos llevada a cabo a principios de siglo por la Liga Regionalista, predominó en Barcelona una opinión muy desfavorable de la obra de Cerdá. Si en 1859 hubo quien no vió en su plano de ensanche más que una "monotonía incalificable (7) en 1927 se sostenía que "el plano ingenieril de Cerdá triunfó despues de una lucha larga y tozuda contra Barcelona. El mal que causó es hoy irreparable. Tenemos una ciudad amorfa pero no por culpa propia (8) y en 1943 se seguía afirmando que "de ese interminable desfile de manzanas perfectamente simétricas, se desprende una cúbica tristeza (9),

Durante un siglo, Cerdá padeció o el olvido, sobre todo fuera de Barcelona o una radical incomprensión. Dadas esas circunstancias y dadas las características del país, no es de extrañar que en todo ese tiempo casi nadie se molestara en examinar seriamente los trabajos dispersos que Cerdá llegó a publicar y mucho menos en buscar en archivos lo que no se llegó a publicar. En España, hay éxitos que se pagan muy caro.

Madrid, Junio de 1990

1- Atribuirle a Cerdá la paternidad indirecta de los ensanches españoles del XIX no equivale a afirmar que, en un plano formal, se inspiraran todos ellos en el de Barcelona. Aún los que responden a una concepción formal claramente distinta - como, por ejemplo, el de Palma de Mallorca- se sirvieron de la vía administrativa que Cerdá abrió y de los instrumentos legales que contribuyó a forjar.

2- Antes de Cerdá ya se habían abierto vías rectas a través de cascos antiguos. En Barcelona por ejemplo se abrió entre 1823 y 1848 la calle Fernando con una anchura de 9,24 metros. La diferencia entre estas vías abiertas en la primera mitad del XIX y las que se llamaron "Gran Vías", que no bajaron de 20 metros, estaba, entre otras cosas, en la anchura muy superior de estas últimas. Una temprana y aguda crítica de esas "Gran Vías" puede hallarse en el libro de Ganivet Granada la bella, cuya primera edición, realizada por el autor en Finlandia, es de 1896.

3- Ya en su primer trabajo urbanístico conocido, escribía: "El Gobierno, encargado de velar por la salud y los intereses de todos, formando y elevando a ley del Estado unas ordenanzas de construcción urbana y rural que estuvieran a la altura de los conocimientos higiénicos, económicos y facultativos, haría un inmenso bien a la sociedad y prepararía su verdadera regeneración física, moral y política" (1855, MAEB, §69).

4- Destacar la coherencia que esta obra tiene desde un punto de vista teórico, no significa mermar la importancia de las anteriores que desde otros puntos de vista la tienen superior, pues no en vano el proyecto de reforma y ensanche de Barcelona es mas completo y sugerente que el anteproyecto de reforma de Madrid.

5- La recepción que tuvo el neologismo cerdiano de "urbanización", su posible difusión en Francia y el Reino Unido y su relación con la posterior voz francesa "urbanisme", la ha investigado Javier García-Bellido en un trabajo de próxima publicación que ha tenido la amabilidad de enseñarme.

6- Se trata de manuscritos inéditos conservados en el Fondo Cerdá del Ayuntamiento de Barcelona.

7- Ruperto Lacosta, Paralelo entre el proyecto de ensanche de Barcelona de D. Antonio Rovira y Trías, premiado por la Junta calificadora del certámen abierto por el

Excmo. Ayuntamiento, y el proyecto de D. Ildefonso Cerdá expuesto en el concurso, Barcelona, 1859 p 499 según la reedición que de este folleto hizo Fabián Estapé en el anexo documental a su Vida y obra de Ildefonso Cerdá, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1971.

8- Josep Puig i Cadafalch, La plaça de Catalunya, Barcelona, 1927, p. 16.

9- Carlos Soldevilla, Gracias y desgracias de Barcelona, Barcelona, 1943, p. 43.