

I Jornades Internacionals «Cerdà, Urbs i Territori» (Barcelona, 16-18 de gener de 1995)

Francesc M. Muñoz Ramírez

Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia.
08193 Bellaterra (Barcelona). Spain

Data de recepció: juny 1995

Resum

El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, amb la col·laboració del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat i de l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la UPC, va celebrar les I Jornades Internacionals sobre l'obra d'Ildefons Cerdà, els dies 16, 17 i 18 de gener del 1995. La trobada es caracteritzà per la vocació de continuïtat i ha servit per debatre l'origen, la importància i la vigència dels innovadors treballs de Cerdà per a l'urbanisme modern i actual. La presència d'estudiosos i estudioses procedents de diferents disciplines, no només de l'enginyeria o l'arquitectura, sinó també de l'economia, la geografia, la història de la urbanística o el dret, va afavorir la presentació de l'obra cerdiana des de diverses perspectives i, així mateix, una vindicació de la seva figura recolzada en raons ben variades. Les jornades es realitzaren paral·lelament a l'exposició «Cerdà, Urbs i Territori», novembre de 1994-febrer de 1995.

Paraules clau: urbanisme, Cerdà.

Resumen. *I Jornadas Internacionales «Cerdà, Urbs y Territorio» (Barcelona, 16-18 de enero de 1995)*

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la colaboración del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat y de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la UPC, celebró las I Jornadas Internacionales sobre la obra de Ildefons Cerdà, los días 16, 17 y 18 de enero de 1995. El encuentro se caracterizó por la vocación de continuidad y ha servido para debatir el origen, la importancia y la vigencia de los innovadores trabajos de Cerdà para el urbanismo moderno y actual. La presencia de estudiosos y estudiosas procedentes de diferentes disciplinas, no sólo de la ingeniería y la arquitectura, sino también de la economía, la geografía, la historia de la urbanística o del derecho, favoreció la presentación de la obra cerdiana desde las diversas perspectivas y, asimismo, una reivindicación de su figura apoyada desde razonamientos variados. Las jornadas se realizaron paralelamente a la exposición «Cerdà, Urbs i Territori», noviembre de 1994-febrero de 1995.

Palabras clave: urbanismo, Cerdà.

Resumé. *Ières Journées Internationales «Cerdà, Ville et Territoire» (Barcelone, 16-18 janvier, 1995)*

Le Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, avec la collaboration du Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya et de l'Escola

d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Universitat Politècnica de Catalunya, a organitzat les I Jornades Internacionals sobre l'obra d'Ildefons Cerdà, les 16, 17 i 18 de gener del 1995. L'esdeveniment ha estat marcat per la voluntat de continuïtat, i per la discussió sobre l'origen, l'importància i la vigència dels treballs de Cerdà per l'urbanisme modern i actual. La presència de receradors de diverses matèries, no només el geni civil o l'arquitectura, sinó també de l'economia, la geografia, l'història de l'urbanisme o el dret, ha afavorit la presentació de l'obra de Cerdà des de diverses perspectives, i, també, una reivindicació de la seva persona basada en diverses raons. Les jornades s'han dut a terme paral·lelament a l'exposició «Cerdà, Urbs i Territori», novembre 1994-febrer 1995.

Mots-clés: urbanisme, Cerdà.

Abstract. *First International Meeting «Cerdà, City and Territory» (Barcelona, 16th-18th January, 1995)*

The Association of Civil Engineers, in collaboration with the Department of Territorial Policy and Public Works, and the Civil Engineering School of the Polytechnic University of Catalonia, organized the First International Meetings on the Legacy of Ildefons Cerdà the 16th, 17th and 18th January 1995. The meetings served as a forum to discuss the origins, importance and actuality of Cerdà's contributions to modern and current urban planning. The attendance of numerous specialists, not only architects and engineers but also economists, geographers, urban historians and lawyers allowed for the presentation of Cerdà's work from a variety of perspectives, and also, for a recognition of Cerdà grounded on different views. The meeting took place in parallel to the exhibit «Cerdà, Urbs i Territori», November 1994-February 1995.

Key words: urban planning, Cerdà.

Sumari

El marc de la producció de Cerdà L'actualitat de l'obra de Cerdà
 La teoria urbanística de Cerdà

La intenció d'aquestes I Jornades Internacionals sobre l'obra d'Ildefons Cerdà ha estat doble. En primer lloc, inaugurar un fòrum de debat amb vocació de permanència que serveixi per resituar la figura de Cerdà en el marc de l'evolució de les idees i les maneres d'actuar pel que fa a la disciplina urbanística.

En segon lloc, les jornades han volgut ser una plataforma per a la reflexió general després que els nous documents trobats a Alcalá de Henares ja hagin estat avaluats i hagin fet reconsiderar molts aspectes de la producció cerdiana, tant de la pròpia obra com pel que es refereix a la conceptualització de la ciència de l'urbanisme que en fa Cerdà.

Així, les participacions i la mateixa estructura de les Jornades van respondre a aquesta doble intenció. Tres blocs temàtics estructuraren el conjunt de ponències: El marc de la producció de Cerdà, la teoria urbanística de Cerdà i l'actualitat de l'obra de Cerdà. El primer i tercer gran bloc abasten el primer

objectiu general d'avaluar la importància de les diferents produccions de Cerdà per al desenvolupament de la urbanística i el planejament urbà. Pel que fa al primer, des de la comparació de l'evolució de la disciplina urbanística en diferents països i en les ciutats europees i americanes. El tercer se centrà bàsicament en l'actualitat de les idees de Cerdà a la vista dels enfocaments que caracteritzen la reflexió teòrica en l'urbanisme d'avui dia. Finalment, el segon gran apartat temàtic, abastà l'altre objectiu general i es caracteritzà per una posada en comú i una actualització dels itineraris teòrics resseguits per Cerdà, a la llum de les últimes troballes.

El marc de la producció de Cerdà

Les ponències del primer bloc temàtic responien, en uns casos, a l'anàlisi concreta de la producció cerdiana i, en uns altres, a la contextualització d'aquesta dins l'evolució de l'urbanisme com a disciplina en les ciutats europees i americanes. En el primer grup, les intervencions emfasitzaren l'anticipació de les propostes de Cerdà, que va preveure molts dels posteriors processos urbans produïts a les ciutats, com la introducció del ferrocarril. La visió de futur de Cerdà rau sempre en la previsió de fenòmens propis de la civilització industrial, que a mitjan segle passat ja era una realitat, i en la posada en pràctica d'elements d'encaix o transició per facilitar el seu inseriment en una estructura urbana física preindustrial. La intervenció de C. Martí assenyala aquests elements ja en el seu títol en caracteritzar les aportacions de Cerdà com un pont entre dues civilitzacions.

La ponència de S. Tarragó se centrà en un aspecte capital en la teoria urbana de Cerdà: l'illa tipus i la seva evolució al llarg de les diferents propostes, des de l'avantprojecte d'exemple per a Barcelona, del 1855, fins al projecte final reformat del 1863. No només es tracta d'un element formal, sinó que també és un fonament teòric que inaugura el concepte d'*intervies*. Partint del binomi *vialintervies* com a elements físics constitutius de l'urbs, Cerdà elabora tota una visió universalitzadora de la ciutat industrial. Planteja nous tipus de casa, rebutjant la casa de veïns, i nous formats de carrer, augmentant-ne considerablement les amplades. Defineix la cruïlla de carrers com el nus central de la vialitat urbana i finalitza el seu innovador desplegament teòric introduint el ferrocarril a la ciutat amb el disseny de les «illes ferroviàries» al projecte definitiu d'exemple del 1863.

El segon grup d'intervencions van plantejar una panoràmica sintètica de la situació de les ciutats contemporànies de Cerdà, tant a Europa com a Amèrica, i de l'evolució de l'urbanisme com a disciplina d'actuació sobre la ciutat, sobretot a partir de la progressiva producció de legislació urbana. En aquest context, I. Stollman va introduir la discussió d'elements formals de la quadrícula i explorà les relacions entre les realitzacions als Estats Units i a Europa. El propi Cerdà fa en la *Teoría de la Construcción de las Ciudades* (1859) una anàlisi de diferents trames urbanes pertanyents a diverses ciutats nord-americanes, com Nova York o Boston. Les intervencions de D. Massey i J. Rodríguez Lorés van posar l'èmfasi sobre l'evolució de la legislació urbanística pel que fa al cas brità-

nic i a l'alemany, respectivament. En particular, Rodríguez Lorés polemitzà sobre la importància relativa de la urbanística alemanya a l'últim tram del segle XIX, en clara oposició amb les tesis defensades els últims anys per autors com Giorgio Piccinato. Segons Lorés, en aquest context temporal, són uns altres països, com França o fins i tot Espanya, en alguns aspectes, els que presenten una legislació urbana més moderna.

Pel que fa a les ciutats espanyoles, a partir de la realització de l'Eixample a Barcelona, i fruit de les investigacions de Cerdà, són molts els eixamples que s'escometen a l'últim terç del segle XIX. F. Terán explicà en la seva ponència com legislació urbanística i la producció de ciutat es desenvolupen de manera important en aquest període a partir de la tasca realitzada per Ildefons Cerdà en les seves investigacions a Barcelona i Madrid.

La teoria urbanística de Cerdà

Les ponències d'A. Soria i J. García Bellido tractaren el tema concret de l'esforç teòric palesat en les obres de Cerdà.

Soria emfasitzà en el fet que sempre ens trobem davant d'una teoria de caire general aplicada a l'estudi d'un cas concret, ja que per a Cerdà la teoria és una manera d'acotar l'arbitrarietat de la planificació. Juntament amb la coexistència del detall minuciós i de la visió de conjunt, la teoria urbana cerdana es caracteritzaria per la integració de dos elements: vialitat i habitabilitat. A partir de la idea de moviment continu, la importància de la vialitat fa que Cerdà acabi pensant la ciutat en termes de xarxa, deixant de banda l'habitatge com a unitat elemental de projecte per plantejar propostes articulades a partir d'una visió de conjunt.

García Bellido analitzà el recorregut resseguit per Cerdà en la conformació de la seva *Teoría General de la Urbanización* (1867), després que produís la *Teoría de la Construcción de las Ciudades* (1859) i la *Teoría de la Vialidad urbana* (1861). La visió de la ciutat com a urbs-territori va ser plantejada com un punt clau en aquest itinerari teòric.

Les ponències de F. Estapé i M. Bassols van abordar des de perspectives diferents la significació de l'obra de Cerdà. El primer des del punt de vista de les bases econòmiques dels seus projectes, sobretot del de l'eixample de Barcelona. En aquest sentit, Estapé assenyalà com Cerdà estaria molt més proper als «socialistes científics» que als utòpics, car són moltes les diferències amb els plantejaments de difícil concreció pràctica com els d'un Fourier.

Bassols destacà el paper de Cerdà com a precursor i potenciador del progrés de la disciplina urbanística en aspectes de gestió econòmica i jurídica del procés d'urbanització. En particular, pel que fa a les solucions alternatives a la simple expropiació. Conceptes posteriors com el de concentració parcel·laria, parcel·lació o compensació apareixen ja en Cerdà en forma embrionària unes vegades i clarament plantejats unes altres.

R. Grau caracteritzà Ildefons Cerdà com a científic social a partir de la seva trajectòria intel·lectual. Confiat en el poder de la ciència moderna com

a instrument per a la transformació de les condicions materials de vida, l'anàlisi empírica de la realitat urbana portà a Cerdà a dubtar que el benestar individual signifiqués el de la humanitat. A partir d'aquesta premissa i de l'estudi de la degradació de l'hàbitat urbà, Cerdà desenvolupà una veritable filosofia social.

M. Corominas parlà dels paràmetres geomètrics de l'eixample barceloní i analitzà els criteris dimensionals i la base geomètrica de l'illa Cerdà. Abans de decidir l'illa tipus Cerdà realitza una anàlisi comparativa de la malla urbana de més de 17 ciutats del món, tant a l'*Avantprojecte d'Eixample* (1855) com a la *Teoría de la Construcción de las Ciudades* (1859). Les característiques de la ciutat concreta són sempre tingudes en compte a l'hora de valorar el tipus de l'illa característic i, així mateix, inspiren el disseny per a Barcelona.

A.M. Cabré i F.M. Muñoz se centraren en el tema concret de la densitat urbana com un element clau en la conformació de la teoria cerdana. El lligam entre densitat i mortalitat és clarament defensat per Cerdà a l'*Avantprojecte d'Eixample* del 1855 i a la *Teoría de la Construcción de las Ciudades*, del 1859, però, en canvi, no passa el mateix a la *Teoría General de la Urbanización*, del 1867. De fet, tal lligam pot qüestionar-se a partir de les estadístiques, referides a Barcelona, contingudes al volum II d'aquesta última obra. La hipotètica verificació d'aquestes dades per Cerdà pot explicar el canvi d'orientació teòrica en el plantejament de la densitat.

Finalment, H. Capel presentà en la seva ponència el paper actiu de Cerdà en la introducció de les noves tecnologies com el ferrocarril i el telègraf a les ciutats. Des de la seva posició d'enginyer de camins i des de la seva presència i influència polítiques, Cerdà impulsà la posada en marxa dels nous mitjans de transport i comunicació.

L'actualitat de l'obra de Cerdà

F. Magrinyà plantejà la proposta reticular que significa la trama de l'eixample Cerdà. En oposició als sistemes radials, Cerdà dissenya un entramat que intenta respondre als criteris d'igualtat i d'equilibri entre les funcions d'estança i mobilitat. La importància dels mitjans de locomoció és clara, fins al punt que la seva independència determina la definició dels paràmetres de la retícula.

A. Serratosa destacà l'actualitat i la vigència dels plantejaments teòrics de Cerdà, sobretot pel que es refereix a la importància donada a la vialitat. El criteri d'intermodalitat del moviment a la ciutat és present ja als seus plantejaments, però és sobretot el disseny d'una proposta urbana flexible la característica més important. La integració de sistemes de locomoció no existents encara al segle XIX a l'eixample barceloní és prova d'aquesta ductibilitat. Pel que fa a la trama reticular, Serratosa plantejà la seva actualitat com a element de planificació no només urbana sinó també regional, sobretot pel que es refereix a les xarxes de transport per carretera.

La intervenció final de J.A. Solans insistí en la importància del pensament de Cerdà actualment, que és clarament posada de manifest si es tenen en compte les últimes transformacions urbanes a Barcelona i Catalunya.

Finalment, el resum de les jornades realitzat per A. Serratosa incidí en la necessitat de continuar la tasca de reivindicació, als debats internacionals, de la figura d'Ildefons Cerdà com a punt de partida de la producció teòrica de l'urbanisme modern. Una tasca que ja s'ha encetat amb el circuit itinerant que seguirà l'exposició «Cerdà, urbs i territori» per diverses ciutats del món.