

*Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 77, juny 2014, p. 109-131  
ISSN: 1133-2190 (ed. impresa); 2014-0037 (ed. digital)  
URL: <http://revistes.iec.cat/index.php/TSCG>  
DOI: 10.2436/20.3002.01.56

---

## Plànols municipals d'alineació. Barcelona en el context europeu, segles XVIII-XIX<sup>1</sup>

Marina López Guallar  
[mlopezguallar@gmail.com](mailto:mlopezguallar@gmail.com)

### Resum

La llicència d'obres amb alineació de parcel·la inclosa, els plànols d'alineació de carrer i els de ciutat s'imposaren a França entre 1750 i 1808 i es difongueren pels països afins al segle XIX. Els procediments idèntics de trasllat sobre el terreny creen una continuïtat entre els plànols de carrer i els de ciutat. Els plànols de carrer foren l'opció preferida de Barcelona. Per estudiar-los, he utilitzat la documentació municipal. Els plànols de reforma urbana són una exclusiva de França fins 1850. He aprofitat les monografies urbanes franceses basades en documentació equiparable a la barcelonina, mentre que la bibliografia espanyola i la italiana són més inespecífiques. En comparar l'eficàcia d'aquest tipus de planificació urbanística, he arribat a la conclusió que els plans d'alineació de ciutat fracassaren arreu i els plànols de carrer almenys van ser possibles i establiren un marc de referència per a les llicències concretes.

**Paraules clau:** llicència d'obres, plànol d'alineació de carrer, plànol d'alineació de ciutat, reforma urbana.

### Resumen: *Planos municipales de alineación. Barcelona en el contexto europeo, siglos XVIII-XIX*

La licencia de obras con la alineación incluida y los planos de alineación de calle y de ciudad se impusieron en Francia entre 1750 y 1808 y se difundieron por los países afines en el siglo XIX. Los procedimientos idénticos de traslado sobre el terreno crean

---

1. L'autora ha seguit des de 1971 una línia de recerca personal sobre la política urbanística de l'Ajuntament de Barcelona i els procediments d'execució de les obres públiques urbanes a partir del segle XVIII; la ponència sobre els plànols d'alineació de carrer 1772-1860 presentada a les *II Jornades d'història de la cartografia de Barcelona* organitzades per l'Arxiu Històric de la Ciutat i l'Institut Cartogràfic de Catalunya l'octubre de 2012, en curs de publicació, n'és la darrera contribució.

una continuïtat entre els plans de carrer i els de ciutat. Els plans de carrers van ser l'opció preferida de Barcelona. Per estudiar-los, he utilitzat la documentació municipal. Fins a 1850, els plans de reforma urbana són una exclusiva de França. He aprofitat les monografies urbanes franceses basades en documentació equiparable a la barcelonina, mentre que la bibliografia espanyola i la italiana són més inespecífiques. Al comparar l'eficàcia d'aquest tipus de planificació urbanística, he arribat a la conclusió que els plans d'alineació de ciutat van fracassar en totes parts i els plans de carrer al menys van ser possibles i van establir un marc de referència per a les llicències concretes.

**Palabras clave:** llicència d'obres, pla d'alineació de carrer, pla d'alineació de ciutat, reforma urbana.

**Abstract: *Town plans for alignments. Barcelona in the European context, 18th-19th centuries***

Building licenses with the alignment scheme included and alignment plans of streets and of entire cities were implemented in France between 1750 and 1808, and they spread in the neighboring countries in 19<sup>th</sup> century. A same procedure of transferring plans to the field establishes continuity between street maps and city maps. Street plans were the favored choice in Barcelona. I have used municipal documents to study them. City reform plans are exclusive of France until 1850. I have used French urban monographs based on documentation that equal to the sources available in Barcelona. Meanwhile, Spanish and Italian literatures are more unspecified. In comparing the efficacy of this kind of urban plan, the main conclusion is that the alignment city maps failed everywhere, whereas the street maps were at least possible and a point of departure when granting licenses.

**Keywords:** building license, street alignment plan, town alignment plan, urban reform.

\* \* \*

## Introducció

La ponència revisa dues tesis molt difoses. La primera sosté que París ha estat una referència constant per a Barcelona en matèria urbanística; la segona considera els plans d'alineació de ciutat com una fase superior respecte als plànols d'alineació de carrer.

Si l'atenció se centra en la legislació urbanística, en l'organització d'una administració especialitzada i en la qualificació dels professionals adscrits o en el volum de la producció cartogràfica, crec que la comparació entre les dues ciutats no té sentit a causa de la superioritat de la capital francesa. En canvi, el paral·lel és escaient si versa sobre l'eficàcia dels plànols d'alineació com a instruments de reforma urbana i sobre l'avaluació de les millores que arriben a executar-se a les dues capitals.

No es pot negar la rellevància del canvi d'escala entre els dos tipus de plànols dins la història de l'urbanisme: l'objecte de la planificació ja no és cadascun dels carrers en particular sinó la totalitat de la xarxa viària. Però portar a terme el projecte és una altra cosa i pretenc mostrar que la identitat dels procediments de trasllat sobre el terreny implica una continuïtat entre els plànols de carrer i els de ciutat que paga la pena considerar per analitzar-ne els efectes.

Les dues tesis expliquen la trama de la comunicació. Hi ha tres fils conductors: 1) les referències parisenques i les d'altres ciutats o estats europeus situats en l'òrbita francesa en la mesura que expliquen les opcions barcelonines; 2) l'anàlisi conjunta dels dos tipus de plànols des del 1750, data de difusió dels plànols de carrer a França, fins el 1900, quan l'obsolescència dels plans de ciutat es fa evident a tot arreu, i 3) la comparació de les dades disponibles en relació amb el trasllat dels plànols sobre el terreny en diverses ciutats.

## Els orígens: París, Barcelona

Leopoldo Mazarroli (1966, p. 219-220) considera l'edicte del monarca francès Enric IV de desembre de 1607 com la pedra fundacional de la legislació urbanística moderna. L'objectiu de la disposició és possibilitar la reforma viària mitjançant el control del dret a construir. L'eina escollida és la llicència d'obres, que el municipi no concedeix sense el traçat previ de l'alineació sobre el terreny pel tècnic municipal, és a dir, no sense haver determinat el límit entre domini públic i domini privat. A més, l'edicte crea un organisme administratiu especialitzat en el compliment universal d'aquesta obligació.

Ara bé, com ha demostrat Jean Louis Harouel, la norma no s'aplicà fins a la segona meitat del segle XVIII i no arreu del país, sinó en unes poques ciutats, entre les quals sobresurten París i Lió. Del mateix segle XVIII avançat són altres dos fets transcendentals des del punt de vista urbanístic: la difusió dels plànols d'alineació de carrer i l'apropiació pel govern central de l'aprovació definitiva d'aquesta cartografia. Aquest darrer canvi implicaria una depreciació de la llicència d'obres, que, de concessió efectiva de l'alineació pel consistori, passaria a ser notificació municipal de la línia que figura al plànol de carrer i que la validació reial ha convertit en obligatòria per als particulars.

La intervenció de l'administració cessava quan l'ajuntament atorgava la llicència i la materialització de la reforma quedava en mans de la iniciativa privada. La prohibició de les obres de consolidació estructural en els immobles afectats per l'alineació és el recurs previst per animar-ne la reedificació o justificar-ne la declaració de ruïna i l'enderroc per l'autoritat local. A aquest "urbanisme réglémentaire" es contraposa un "urbanisme opérationnel": els agents públics emprenen reformes parcials en funció dels recursos disponibles per adquirir el sòl necessari i executar les obres dins un termini concret (Harouel, 1993, p. 199-213 i 238-241).

Un programa d'aquest tipus triomfà a Barcelona a partir de 1768-1772 amb la regulació de les llicències d'obres. Deu anys després, amb el primer plànol de carrer, l'urbanisme reglamentari s'hi imposà i es desplegà per l'acció conjunta de l'autoritat municipal i el Reial Acord, la diarquia formada pel capità general i el tribunal de l'Audiència, sense intervenció de l'administració estatal, ni en qualitat de legisladora ni com a responsable de l'aprovació de la cartografia, amb comptades excepcions.

Aquesta circumstància explica la rellevància donada pel consistori municipal als aspectes organitzatius: el paper clau del tècnic que prepara els plànols i emet els informes a partir dels quals la Junta d'Obres –una comissió permanent de regidors– decideix les propostes que es presenten a l'aprovació pel plenari. I també la cura posada en la regulació dels aspectes més formals de la gestió, com el registre, l'arxivament i la conservació dels acords municipals i dels originals dels plànols inserits a les pàgines de les actes de la sessió municipal corresponent amb la documentació que justifica la decisió positiva o negativa.

## **Els plànols d'alineació de carrer: l'experiència barcelonina, 1782-1860**

### **El plànol del carrer de l'Argenteria: les característiques cartogràfiques**

Malgrat que l'article 14 de l'edict de Obreria de desembre de 1768 havia prohibit la construcció de nous voladissos i la consolidació dels existents, la demanda de llicències per actuar en immobles d'aquestes característiques anava augmentant, el mestre d'obres recomanava concedir-les sempre i, des de 1776, la majoria d'elles es concentraren en el carrer de l'Argenteria. El 1779, el síndic procurador general va demanar opinió a la Junta d'Obres sobre la possibilitat de prohibir qualsevol tipus d'intervenció a les volades i recomanà l'aixecament de plànols dels carrers on aquestes construccions fossin més nombroses. El consistori aprovà les dues propostes.<sup>2</sup> La decisió de començar pel plànol d'aquella via va ser una conseqüència indirecta de l'encàrrec concret que el plenari acabà fent a la comissió: resoldre les llicències pendents i conflictives de dos veïns –Llimona i els Rius–, que les havien demanat plegats.

El plànol d'alineació del carrer de l'Argenteria, el primer de la seva classe i inclòs a l'acta del 15 de juliol de 1782, no hauria estat possible o s'hauria fet molt més tard de no comptar amb el precedent del plànol d'alineació de la Rambla de l'enginyer Pedro Martín Zermeño de 1772. L'Ajuntament en va disposar d'una còpia facilitada per l'autor i va tenir ocasió de discutir-lo amb ell. Els plànols de 1772 i 1782 pertanyen al mateix tipus de plànol urbà, són *plànols projecte* (Pinon i Leboudec, 2004, p. 9-11), molt sintètics, en els quals

2. El dictamen a AHCB (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), 1D-I, *Acuerdos*, 1779, f. 132-133; l'acord al mateix llibre, f. 153r i 159v-160r.

es representa l'alineació existent i l'alineació projectada, com el títol del primer ja anuncia: *Plano de la Rambla de Barcelona con su Proyecto*.

No hi ha cap descripció de l'aixecament del plànol municipal de 1782, però sí que existeix una per al carrer de les Carretes, el 1788; s'utilitza una tècnica tradicional qualificada d'inexacta: —“celle de mesurer les rues et de prendre les angles à chaque détour parce qu'alors ces opérations sont si fort multipliées, que pour peu qu'il y ait une erreur dans chacune, le total ne peut pas être exact” (Boutier, 2002, p. 24-25)— per l'*abbé* Guillaume Delisle, autor d'un dels primers plànols geomètrics de París (Boutier, 2008, p. 29). Al plànol de l'enginyer Zermeño, que descansa en un coneixement de la geometria general de la plaça de Barcelona, la representació geomètrica és més acurada.

Ni al plànol de la Rambla ni al de l'Argenteria hi ha signes expressius de l'orientació, tampoc s'utilitzen el noms dels punts cardinals com es fa als plànols particulars amb certa freqüència. Els plànols de carrer s'orienten per la longitud.

El plànol de la Rambla s'aixeca a escala 1:930, el de l'Argenteria a una de més gran, 1:160, i molt pròxima a la dels plànols de carrer 1:144, que Edme Verniquet, un dels comissaris general de vialitat de París, utilitzaria poc després. El plànol municipal porta a l'extrem la simplificació ja visible en els plànols militars d'aquesta època i, a la nul·la ornamentació, afegeix l'absència d'enquadrament de la imatge i la renúncia al color. Una bona part de les característiques materials i formals són comunes. Són plànols sobre suport de paper i de format apaïsat i les dimensions varien en funció de les dimensions del carrer i del projecte, 274 x 1.580 mm al militar i 189 x 1.804 mm al civil.

La ubicació final dels plànols municipals determina altres trets del plànol de 1782. El plànol està foliat com la resta dels fulls de les actes i, per encabir-lo, és objecte de diversos plec. No porta data però adopta la de l'acord; tampoc porta firma, però l'autor més probable és el mestre d'obres municipal, Pau Mas i Dordal, que cobra honoraris per aquest concepte en documents posteriors, encara que algunes circumstàncies particulars —no hi ha informe del tècnic a la Junta d'Obres— fan dubtar.<sup>3</sup> Per procedència familiar, per la seva producció arquitectònica abundant i pel càrrec que ocupa, cal suposar una certa destresa cartogràfica a l'autor (Arranz, 1991, p. 299-307). En canvi, al plànol de 1782, hi ha detalls que posen en relleu les limitacions de l'autor: el text del títol, col·locat a la dreta i molt amunt, deixa buida més de la meitat de l'espai disponible; la representació de l'escala gràfica desplaçada a l'extrem esquerra on no hi havia lloc, es dibuixa perpendicular al límit inferior i és difícil de llegir sense girar el plànol. Més incompreensible és el doble criteri seguit en representar l'emplaçament del carrer: la plaça de l'Àngel, de la qual arrenca, s'ha dibuixat, però no la de Santa Maria, on aboca. Aquesta ommissió no passà desapercebuda i el plànol fou criticat per incomplet en el curs del debat.

3. Pagament d'honoraris a Pau Mas per “hacer planos, visorios, relaciones i demás ocurrido en el año próximo pasado [1801]”, AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 1802, f. 174v.

La delineació contraposa la tinta negra, que presenta l'estat de coses, i la vermella, reservada per al projecte. Però com que es tracta del plànol d'un carrer amb voladissos, s'hi afegeix una altra línia discontinua de color negre per indicar el límit dels cossos sortints.

La dicotomia entre espai públic i espai privat és visible; pel que fa a l'espai públic, a més de les alineacions, es reproduceix un primer tram de les travessies a un i altre costat. Els topònims són l'única informació escrita. De l'espai privat interessa la part afectada per la reforma i s'apunten les mitgeres entre les propietats a partir del carrer, però no tota la parcel·la. Els noms dels propietaris hi apareixen; la presentació d'aquesta informació és més moderna i elaborada al plànol de la Rambla, on les cases porten un número que remet a una relació ordenada de propietaris enquadrada al marge esquerra. Al plànol de l'Argenteria, els noms dels propietaris apareixen sobreposats a les finques respectives.

El plànol de 1782 és el model per a tots els plànols de carrers posteriors i en primer lloc per als plànols de carrers amb voladissos —el segon d'aquest tipus és el del carrer Canvis el 1787—, però també per als plànols d'obertura de nous carrers al Raval, el primer dels quals és el ja citat del carrer de les Carretes. No obstant, s'admet sempre un grau de variabilitat dels plànols en funció de les particularitats de cada cas.

### **El plànol del carrer de l'Argenteria: l'aplicació de la reforma sobre el terreny**

L'aplicació de l'edicte de 1768 sobre supressió de voladissos dividí les autoritats i enfrontà una part d'elles amb els veïns de Barcelona. El 1772, l'ordre d'enderrocar l'habitatge a un veí de la ciutat, Francesc Capdellayre, dictada pel Reial Acord, suscità un llarg debat. Es tractava d'una casa situada a la cantonada que formen els carrers anomenats ara Baixada de la Llibreteria i carrer del Veguer, on el propietari, havent enderrocat les volades als dos carrers, havia reedificat avançant les façanes fins a la línia dels pilars que suportaven els cossos sortints en lloc d'ajustar-se a l'alineació de la casa anterior. El càstig volia establir un precedent: la supressió de la volada era la recuperació d'un espai públic usurpat i la reducció consegüent de l'habitatge no donava dret a cap indemnització.<sup>4</sup>

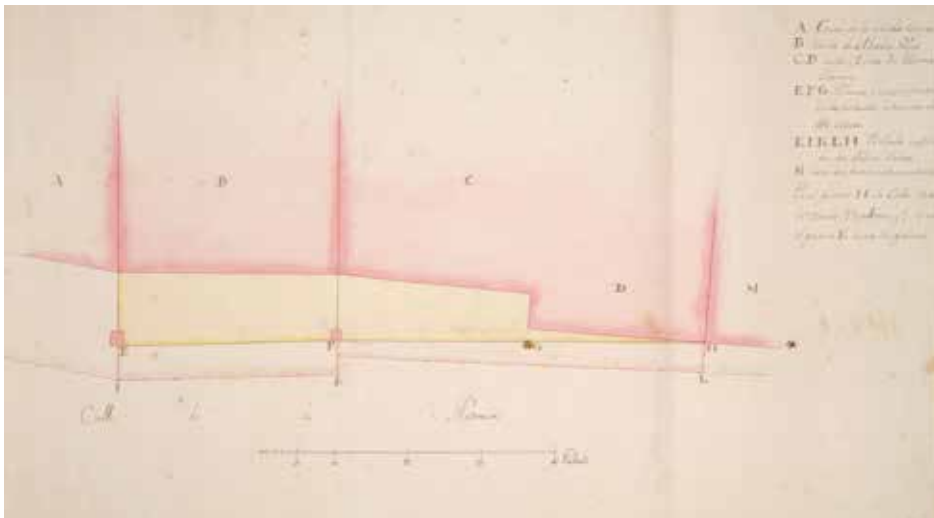
El 1778, Llimona i els Rius havien presentat la sol·licitud de llicència per a dues cases contigües amb un plànol adjunt sense firma, a escala 1:70, ben dibuixat i amb la gamma de colors pròpia dels plànols militars i on es podia advertir que els edificis tenien volades del mateix tipus que les de Capdellayre i que el projecte de reedificació era gairebé idèntic a la construcció enderrocada. Per tant, les llicències a resoldre eren conflictives.

4. L'afectat fou Francesc Capdellayre, referència al dictamen dels síndics Gironella i Surià de 6/09/1782 però inserit a AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 1784, f. 53; la decisió de 1772 s'invoça com a precedent contra decisions municipals polèmiques el 1782 i el 1784.

El 1782, la Junta va presentar el plànol del carrer de l'Argenteria amb una nova alineació, que, en contra del criteri del Reial Acord, era una solució de compromís; no exigia reconstruir els edificis amb l'alineació de la casa precedent però no deixava tampoc fer-ho per la línia dels pilars; per convertir-se en línia oficial es requeria el vistiplau del plenari. Però la comissió proposà tant sols l'aprovació d'una part, el costat de ponent del tram que anava del carrer de Basea a la plaça de Santa Maria, on s'ubicaven les cases dels veïns esmentats. I si es fila prim, ni això es demanava, perquè a l'informe que acompanyava el plànol es recomanava conservar la potestat municipal de modificar en qualsevol moment l'alineació aprovada.

I la Junta fou la primera a aplicar aquest criteri: va proposar atorgar les llicències a Llimona i Rius d'acord amb l'alineació que havien demanat. La llegenda del plànol dels veïns explica el significat de la decisió; s'hi distingia entre la volada interior fins als pilars, i l'exterior més enllà dels pilars i es proclamava sense embuts que la primera zona era propietat privada, és a dir, a respectar o a indemnitzar si es prenia per a la via pública. El plenari va votar a favor de la proposta i va fer seva una tesi compartida pels propietaris i els professionals de la construcció sobre un punt que dividia els juristes, que els síndics del consistori rebutjarien tot seguit i que suscità l'oposició dels regidors pròxims als criteris del capità general i l'Audiència (figs. 1 i 2).

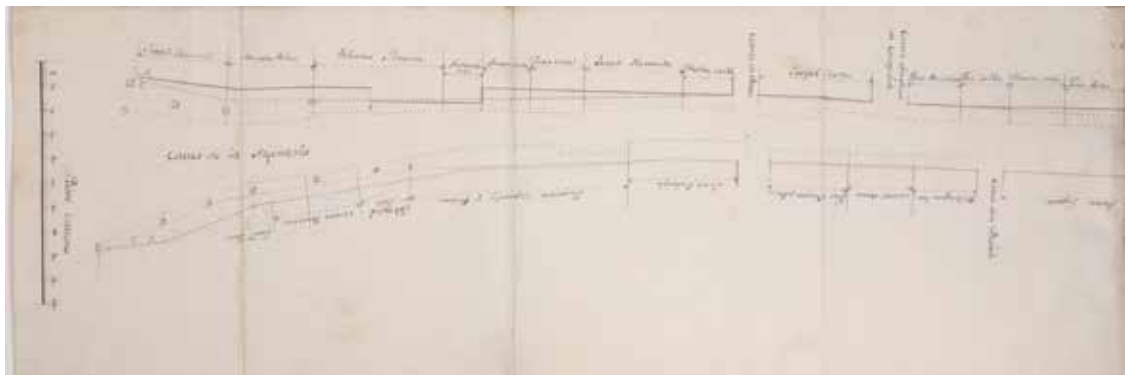
**Figura 1.** Projecte de nova alineació al carrer de l'Argenteria que presenten els propietaris Maria Rius i Tomàs Llimona. Mides: 227 x 425 mm. Escala aproximada 1:70



Font: AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 65

**Figura 2.** Detall del plànol municipal per a la nova alineació  
del carrer de l'Argenteria, 1782.

Escala aproximada 1:161



Font: AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 65

Tanmateix, aquesta forma de procedir dels dirigents municipals era la tradicional dins del sistema polític de l'època, la monarquia jurisdiccional. L'Administració havia d'escoltar les parts, dirimir entre les al·legacions respectives i aplicar el principi d'equitat. Algunes afirmacions de l'informe de 1782 expressen la idea de conciliació d'interessos contraposats que va inspirar la proposta de la Junta: “reducir [el carrer] a un proporcionado punto de vista y estado de tal cual regularidad, con el menor perjuicio posible de los particulares dueños de las casas”. I no buscar aquesta conciliació amb els propietaris “sería lo mismo que imposibilitar más el proyecto y exponer a Vuestra Señoría [el consistori] a una infinidad de recursos [...]”, perquè “cada vecino tiene sus particulares títulos justificativos de la posesión del edificio que ocupa”.

No era una exageració. De la judicialització del procediment administratiu al plet davant els tribunals hi havia un pas. Els veïns presentaven recursos contra les decisions municipals al capità general; i contra les dels capità general davant el tribunal superior de la Reial Audiència. Dins de l'administració coexistien enfrontades o en equilibri precari dues lògiques, una definida per l'observança del dret, i l'altra per la recerca de l'eficàcia. Els caps militars, acostumats a ser obeïts, prenién sovint mesures dràstiques per agilitzar la reforma urbana que no sempre arribaven a fer-se efectives.

Els límits de la política urbanística municipal eren evidents. El 1784, Manuel Clarà, que acabava d'adquirir dues cases petites al mateix tram del carrer de l'Argenteria per fabricar-ne una de nova, demanà avançar el frontis fins a l'alineació de les cases de Llimona i Rius; no era un cas de volada sobre pilars però hi tenia dret perquè, com va informar el mestre d'obres, l'alineació projectada el 1782 indicava un avançament que l'amplada del carrer consentia.



L'equip dirigent de la Junta d'Obres, que acceptava el criteri del mestre d'obres i preveia el creixement de l'oposició dins del consistori, va obligar Clarà a abonar el preu del terreny públic del qual s'apropiava; i per obtenir una aprovació unànime en la sessió que havia d'aprovar la proposta, va augmentar el nombre de convocats i en canvià la composició. No serví de res; el vot contrari de nombrosos regidors a la sessió plenària decidí que la Junta havia de presentar el plànol del carrer sencer a la sanció del capità general.<sup>5</sup> El tràmit no es va fer fins el 1787, i el desenllaç feiaent de l'episodi es perd a les fonts municipals; però després d'aquesta data, les sol·licituds de reedificació van créixer en aquell tram final del carrer de l'Argenteria, signe inequívoc d'alguna mena de solució estable.

En tot cas, si hi hagué una aprovació del plànol de 1787 per la màxima autoritat del Principat, aquesta no va canviar la línia de la Junta ni la del consistori. Això és el que es dedueix de tres anotacions sobre alineacions del carrer d'Argenteria posteriors a la de 1782 que figuren en un manuscrit que procedeix de l'administració municipal: *Líneas aprobadas de las calles de Barcelona*. La primera notícia, de 1802, és la concessió de la llicència amb una alineació que no és la del plànol de 1782 a Josep Barceló per a la seva casa que feia cantonada Argenteria/Abaixadors. La següent, de 1803, és presentada pel mestre d'obres com una esmena de l'alineació de 1782, que, en cas d'aplicar-se al tram entre Basea i Hostal de Manresa, no hauria complert el criteri mínim d'amplada reconegut pel consistori, que exigia la possibilitat de circulació en els dos sentits; s'optà aleshores per una nova alineació que eixamplava el carrer en aquell tram. La darrera no és una notícia sinó l'aparició d'un plànol d'un tram de l'Argenteria sense rètol, llegenda o informe relacionat a les actes de 1807, l'any de màxima producció del període 1802-1810, circumstància que devia desbordar la Junta i explica la manca de referències en aquest plànol i en els altres amb els quals és barrejat.<sup>6</sup>

Si el plànol de l'Argenteria creà el model cartogràfic que seguiren els plànols posteriors de carrer, la manera de traslladar l'alineació projectada sobre el mateix carrer establí un precedent per a l'execució de la reforma a la resta de la ciutat. Dues conclusions es poden extreure de la segona afirmació.

La primera, relativa a la relació entre plànols de carrer i llicències d'obres. A Barcelona, la llicència conté la decisió última sobre l'alineació de la casa, mentre que a França, amb l'aparició dels plànols de carrer que determinen l'alineació, la llicència d'obres veu reduïda la seva funció a mera notificació d'una resolució aliena, segons Jean Louis Harouel, citat abans.

La segona, relativa a la difusió de la reforma centrada en la supressió dels

5. AHCB, 1D-IV, *Político: Representaciones*, 1787, sense numerar, (21/02/1787).

6. Les quatre alineacions registrades per al carrer de l'Argenteria a *Líneas aprobadas de las calles de Barcelona* són: 1782, juliol 15, f. 205; 1802, novembre 26, sense numerar; 1803, agost 12, sense numerar, i març 18, f. 50-55; 1807, desembre 1, f. 493. El manuscrit fou publicat com apèndix a l'original de la tesi de Joaquim Sabaté citada al peu de la taula 1.

voladissos que comença al carrer esmentat. Aquestes construccions havien desaparegut d'un dels costats del primer tram reformat per la Junta en reedificar-se la darrera casa el 1807 i començaven a fer-ho al costat oposat. El 1862 ja havien desaparegut arreu del carrer segons els quarterons de Garriga, que mostren també la reducció dràstica dels voladissos en la ciutat antiga.

## El sistema municipal de plànols de carrer

Al llarg del període, el volum i el ritme de la producció dels plànols de carrer barcelonins no foren constants, com es pot advertir a la taula 1.

**Taula 1.** Ritme i resultats del sistema d'alineació de carrer (1772-1860)

etapa	plànols	% sobre 1772-1860	% acumulat	màxima producció	
				any	plànols
1772-1800	37	7,3		1791 i 1798	10
1802-1810	118	23,1	30,3	1807	29
1812-1822	159	31,1	61,4	1816	36
1824-1840	140	27,4	88,8	1825	15
1842-1860	57	11,2	100	1858 i 1859	10
1772-1860	511				

Elaboració pròpia a partir de Joaquin Sabaté Bel, *El proyecto de la calle sin nombre*, tesi doctoral, Barcelona, ETSAB, 1986. Nombre de carrers i places de la ciutat emmurallada: 482 (Ildefons Cerdà, *Teoría general de la urbanización*, 1867)

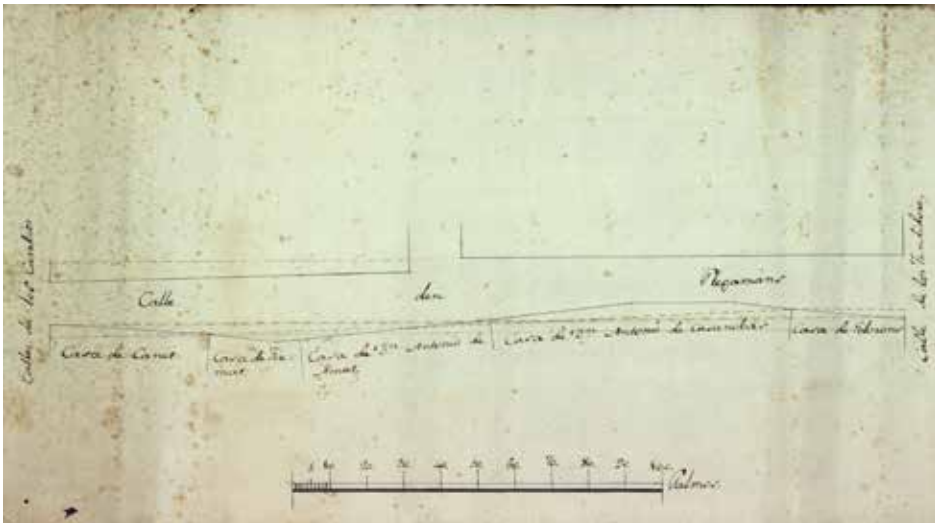
Fins el 1800, la producció va ser escassa i els plànols eren peces singulars, encara que tenien trets comuns derivats d'una manera de fer establerta des del primer moment. El 1803, coincidint amb un primer salt important de la xifra de producció anual, la Junta d'Obres va fer aprovar pel plenari el projecte d'aixecar els plànols de tots els carrers de la ciutat i d'establir una taxa sobre les llicències per finançar-lo. La migradesa dels recursos obtinguts per aquesta via imposà un plànol estàndard amb trets simples, fet que no va excloure l'existència d'alguns plànols més complexos. També el plànol estàndard de 1805 deriva del plànol d'Argenteria. Hi ha una única escala gràfica de 100 pams catalans que fan 104 mm equivalents a una escala numèrica de 1:187; per a la delineació de les dues tintes es generalitza el traçat continu; no cal la llegenda perquè hi consta a l'acord, i el títol esdevé un rètol senzill. Els detalls desafortunats del model són corregits: el rètol sempre va al marge superior i l'escala gràfica a l'inferior i els dos es col·loquen centrats; la representació de l'espai públic s'amplia a certs elements d'urbanització i en l'espai construït s'introdueix la distinció entre immobles privats i edificis públics: sense alterar-ne la representació, els públics s'identifiquen per la seva funció i el nom propi. La relació exhaustiva dels noms dels propietaris és més rara. Amb aquest sistema, implantat el 1805, un 80-90% dels carrers de Barcelona comptaven amb plànol d'alineació oficial abans de 1846, data de la reial

ordre que obligava a elaborar el pla general d'alineacions als municipis urbans del país (figs. 3-7).

No varia l'organització administrativa ni les característiques materials i formals dels plànols, però l'estandardització en facilita la conservació i la reproducció, no sempre possibles en altres llocs. A dues monografies notables sobre Còrdova i Santiago, els autors opten, o per refer els plànols de carrer a partir dels originals, quasi bé un segle posteriors als barcelonins, pel deficient estat de conservació (Martín, 1990, p. 18-19 i 155-232), o per recrear-los a partir de les dades arxivístiques (Costa i Morenas, 1989, p. 30-36).

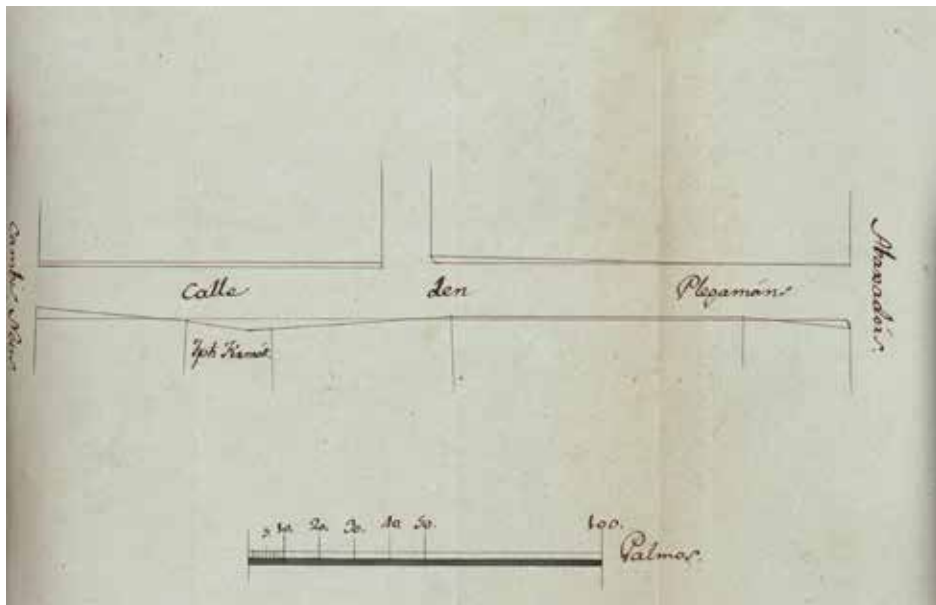
El projecte de completar l'aixecament dels plànols de tots els carrers d'una ciutat és un dels punts de la declaració reial de 1783-1784 dictada per a la capital francesa. Quan la idea s'adoptà a Barcelona, la cartografia parisenca ja era una realitat. Com Jeanne Pronteau explica amb molt de detall, l'agrimensor i arquitecte Edme Verniquet, un dels comissaris generals de vialitat de la capital, va assumir en qualitat de director l'empresa finançada per la monarquia, i entre 1783 i 1785 produí uns mil plànols de carrer a escala 1:144, on s'havien dibuixat les alineacions existents. Entre 1785 i 1789, hi afegí el plànol geomètric de París a escala 1:1.732, que preveia representar les alineacions aprovades, però l'esclat de la Revolució de 1789 truncà l'execució d'aquesta part del projecte (Pronteau, 1986, p. 306-351). El plànol estàndard barceloní comparteix amb aquest precedent una sola característica indefugible per aplicar la reforma sobre el terreny: l'escala gran.

**Figura 3.** Plànol municipal per a una primera alineació del carrer de Plegamans, anterior a 1805. Mides: 237 x 426 mm. Escala aproximada: 1:117



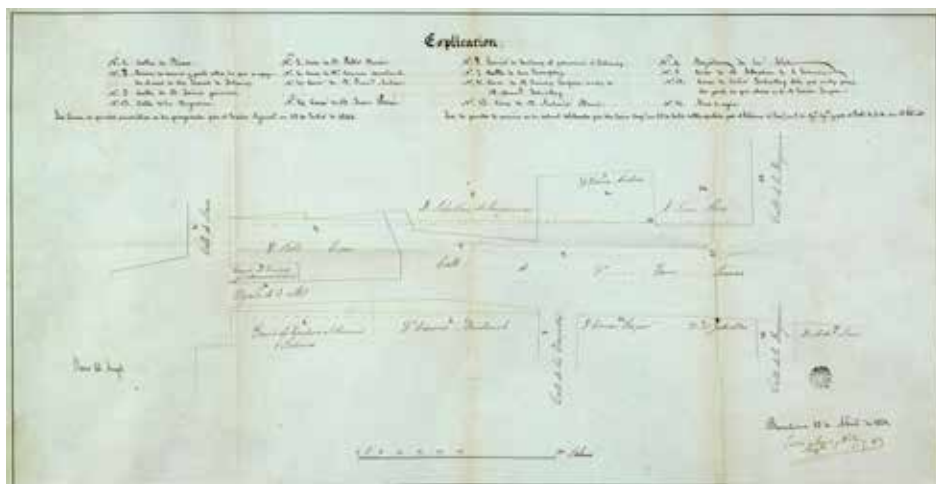
Font: AHCB, reg. 3508

**Figura 4.** Plànol municipal per a una segona alineació del carrer de Plegamans, 1815. Mides: 187 x 290 mm. Escala aproximada: 1:187



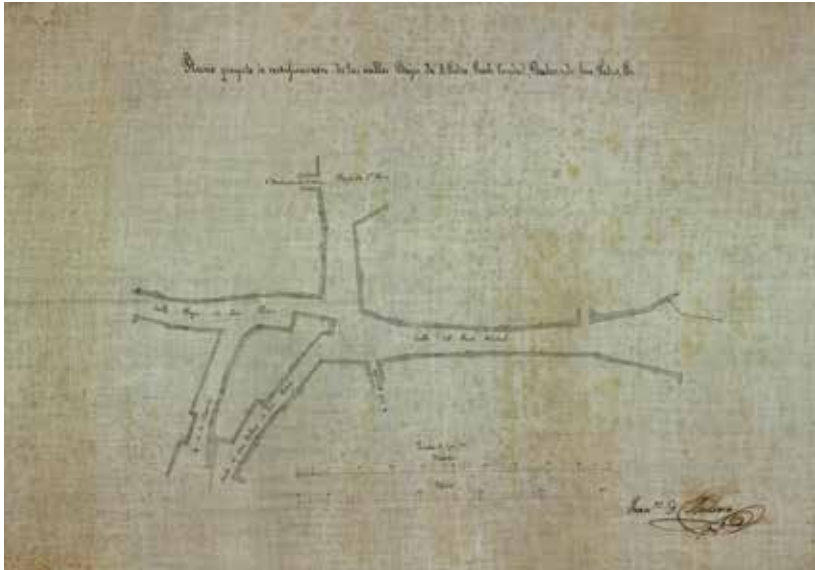
Font: AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 95

**Figura 5.** Plànol municipal per a l'obertura del carrer de Jaume I, entre Dagueria i plaça de l'Àngel, 1851. Josep Mas i Vila. Mides: 320 x 630 mm. Escala aproximada, 1:144



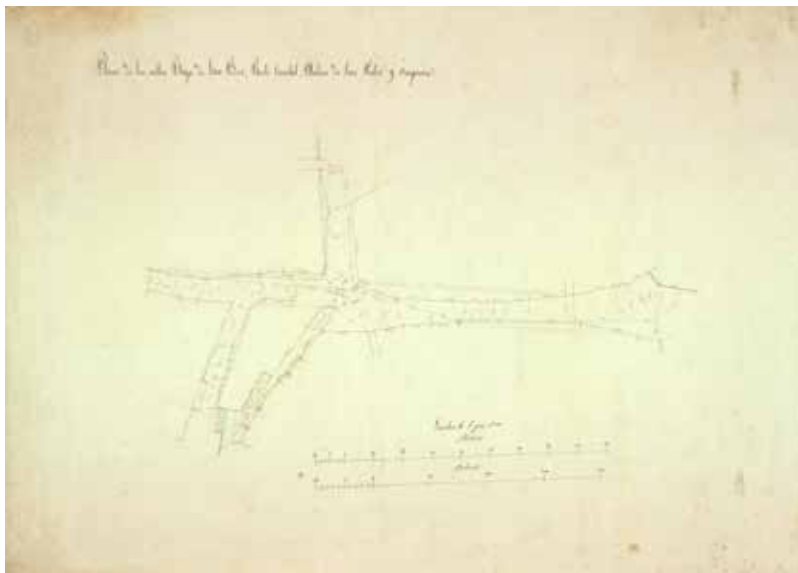
Font: Biblioteca de Catalunya, fons Marquesat de Saudín, Saud.8º, 226, 3-4

**Figura 6.** Plànol municipal per a la nova alineació dels carrers Més Baix de Sant Pere, Rec i Basses, circa 1852-1858. Estat anterior a la reforma. Francesc Daniel Molina. Mides: 370 x 525 mm. Escala 1:500



Font: AHCB, reg. 3945

**Figura 7.** Plànol municipal per a la nova alineació dels carrers Més Baix de Sant Pere, Rec i Basses, circa 1852-1858. Noves alineacions. Sense firma. Mides: 395 x 555 mm. Escala 1:500



Font: AHCB, reg. 3946

## Els plànols d'alineacions de ciutat, 1807-1899

### L'experiència francesa, 1807-1852

La llei napoleònica de 16 de setembre de 1807 sobre dessecació de pantans regula les obres públiques urbanes als articles 50-54. El contingut de l'article 52 és molt singular. Molt breu, ratifica la competència dels alcaldes sobre les alineacions, tant pel que toca a les obertures de nous carrers, com a l'eixamplament dels existents, però indica que aquesta potestat s'ha d'exercir d'acord amb un pla a tramitar amb la intervenció dels tres nivells de l'administració –municipi, departament, nació–, tot imposant una jerarquia estricta a l'àpex de la qual es troben el Ministeri de l'Interior i el Consell d'Estat.

Els articles 50, 51 i 53 estableixen dos procediments per fer efectius els plànols d'alineació. L'article 50 revalida la manera de fer de l'Antic Règim, l'ajornament de l'adopció de la nova línia fins el moment de reedificar-se amb dues innovacions; en primer lloc, la *servitud d'alineació*, una extensió al conjunt dels edificis de la prohibició dels treballs "confortatifs", abans limitada als voladissos (Hauriou, 1914, p. 721); en segon lloc, l'obligatorietat de pagar una indemnització al propietari en cas de cessió de terreny per a la via en adequar-se a la nova alineació.

L'article 51 crea un procediment alternatiu que anuncia el futur: l'expropiació per raó d'utilitat pública, i ho fa el mateix any que la paraula és utilitzada per primer cop en un document oficial emanat del Consell d'Estat (Harouel, 2000, p. 7), i tres anys abans de la promulgació de la primera llei francesa sobre la matèria. L'article autoritza els consistoris municipals a adoptar el nou sistema i a aplicar l'alineació tot seguit, i precisa l'objecte de la indemnització: el terreny manllevat i els danys causats a l'immoble per la reculada; igualment es reconeix als propietaris el dret a exigir l'expropiació total i, en paral·lel, als municipis la facultat de vendre les parts adquirides no necessàries per a l'execució de l'obra. L'article 53 contempla el cas contrari, l'adquisició de porcions sobrants del domini públic per particulars, i en preveu la desposseïció dels afectats en cas de negar-s'hi, com a mesura coercitiva.<sup>7</sup>

L'article 54, que versa sobre les plusvàlues generades per les obres públiques, molt contestat des del punt de vista jurídic, va ser quasi obviat a França (Lacche, 1995, p. 469-489). A Barcelona, en canvi, se'n va fer una aplicació tardana i pretesament modèlica a l'obertura del carrer de la Princesa el 1853 (López, 2011, p. 259-264).

Una altra característica de l'article 52 és el seu desplegament per normes immediatament posteriors. Un decret ministerial de 27 de juliol de 1808 i una circular de 18 d'agost dirigida als prefectes van concedir respectivament un

7. *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements...*, volum XVI, París, Guyot, 1826, p. 193-201, <http://gallica.bnf.fr/>

termini de dos anys per elaborar el pla a les “villes” o nuclis de població amb 2.000 habitants o més, i ordenaren als prefectes encoratjar els municipis a començar l'aixecament. Però els dubtes del Ministeri sobre l'escala adequada i sobre altres característiques dels plànols no van ajudar gaire: cinc circulars diferents es dictaren al respecte entre el 16 de setembre de 1811 i el 2 d'octubre de 1815; la darrera contenia una preceptiva per a l'admissió dels plànols pel Ministeri que es va imposar.

Aquesta *Instruction pour la mise au net et le format des Plans de ville qui doivent être levés en execution de l'article 52 de la loi 16 de septembre 1807* manà aixecar dos tipus de plànols: generals a escala 1:2.000 i de detall a escala 1:500. Explica que tant l'escala escollida per als generals com l'opció per la presentació en forma d'atles volen evitar els plànols de grans dimensions de maneig difícil com podrien ser els de les grans ciutats. I per la mateixa raó es renuncia als plànols de carrer; l'escala dels plànols de detall és més petita que l'habitual en aquells perquè l'objecte a representar són els barris de la ciutat.

És molt evident la voluntat de fer una llista exhaustiva dels elements que conformen el pla d'alineacions; les alineacions existents i les projectades, per descomptat; però entre les darreres s'inclouen les relatives als carrers que són prolongació de les carreteres principals així com els projectes d'obertura de nous carrers a través d'illes edificades i qualsevol altra millora puntual prevista. D'altra banda, es concedeix que les alineacions executables siguin més d'una i s'afegeix que els arguments a favor de les diverses opcions han d'acompanyar els plànols. La representació s'estén a d'altres elements lineals i els seus marges, com la xarxa fluvial i les canalitzacions d'aigües subterrànies.

Més enllà de la xarxa viària en totes les seves manifestacions, interessa la distinció entre l'espai construït i no construït i l'estimació de les dimensions respectives. Del primer, es dibuixen els frontis dels edificis particulars i les línies de separació entre les propietats esbossades a partir de la façana. En el cas dels edificis públics, no sols la línia, també la representació de la profunditat de la façana, entrades principals, fonts i pous públics. A l'espai no construït, interessa el tipus de delimitació: tanques, palissades i bardisses. La informació escrita sobre el plànol complementa la gràfica: els topònims, el nom dels propietaris, la numeració dels edificis, el nom i/o la funció dels edificis públics.

Per a cada element dibuixat es prescriuen el tipus i color de les línies; el color de les aiguades associades a vores de les superfícies construïdes i de les no construïdes o vinculades a superfícies senceres en el cas dels rius, dels espais verds, dels avançaments i reculades de façanes; finalment els atles contenen, a més d'unes taules que recapitulen dades sobre carrers i propietats, la informació sobre les operacions trigonomètriques realitzades per a l'aixecament dels plànols.

Si la instrucció de 1815 sobre els plànols de ciutat deixà sense justificació els ajuntaments que encara no els havien començat, no n'accelerà l'aixecament; encara el 1828, un tribunal al·lega el nombre reduït de ciutats que han fet el pla

per defensar la validesa plena de l'alineació fixada per l'alcaldia (Davenne, 1836, p. 73-74). No és diferent la tesi molt acceptada de Roncayolo (1989, p. 85-94) sobre la sort de la llei de 1807: l'aplicació no va ser fàcil i va portar molt de temps publicar la majoria dels plànols, que, d'altra banda, van ser modificats tot seguit.

Els estudis monogràfics verifiquen aquestes apreciacions. N'he triat tres exemples que corresponen a ciutats de dimensions diferents (Lepetit, 1988, apèndix 2). Entre l'encàrrec del plànol per la comuna i l'aprovació del Consell d'Estat, passaren 42 anys a Bordeus (1809-1851), 22 a Toló (1818-1840) i 21 anys a Saumur (1827-1848).<sup>8</sup>

Sylvain Schoonbaert ha reconstruït la trajectòria ben singular de Bordeus. En una primera etapa, amb un parèntesi d'inactivitat, dos tècnics van treballar en el pla general d'alineacions: Pierre-Emmanuel Pierrugues, enginyer ordinari del Corps des Ponts a l'època napoleònica (1809-1813) i Dominique Bero, geòmetra al servei del municipi a la Restauració (1819-1822). En total passaren tretze anys, als quals cal sumar nou anys d'enfrontaments entre la comuna i el prefecte fins que el municipi renuncià a l'empresa el 1831. No fou una decisió definitiva, però fins a la represa de l'aixecament del pla general el 1838 passaren set anys més. Aquesta vegada, un cop acabat el pla general, obtingué tot seguit el vistiplau municipal. El prefecte el va elevar al Ministeri amb un informe favorable, però la sanció en darrera instància del Consell d'Estat i la declaració d'utilitat pública no es va produir fins el 1851, tretze anys més tard. El projecte va ser revisat a fons dos cops, el 1880 i al final de segle.

Schoonbaert apunta dues explicacions de la conducta del municipi que sumen els seus efectes: la complexitat del procés administratiu i la inestabilitat política. Són causes externes a la institució municipal, però hi hagueren també causes internes que dilataven el procés: la manca de voluntat política dels càrrecs electes i el respecte "ancestral" a la propietat immobiliària. El seguiment de les discussions dins el consistori que precediren la renúncia a fer el pla general el 1831 permet anar més lluny; deixa veure que era impossible posar-se d'acord sobre l'alineació definitiva de cadascun dels carrers i mai s'arribava a discutir a nivell del conjunt de la ciutat. Sense noves alineacions dels carrers oficialment sancionades, els tècnics municipals determinaven les alineacions de parcel·la cas per cas en el moment d'atorgar la llicència d'obres sol·licitada (Schoonbaert, 2003, p. 247 i 255-259).

Com a Barcelona, doncs, la llicència preval sobre el plànol i per la mateixa raó: no ha canviat el procediment de trasllat sobre el terreny, que continua sent el tradicional.

A les altres comunes, l'alentiment es repeteix a les dues instàncies, municipal i estatal, però es veu augmentat per les anades i tornades de la documentació entre les dues. Entre l'encàrrec del plànol i l'aprovació municipal hi ha deu

8. Bordeus ocupa el lloc 4 a la relació de ciutats de més de 10.000 habitants el 1836, Toló, el 20, i Saumur amb prou feines assolía el llindar a la mateixa data.



anys a Toló i dotze a Saumur. Els professionals encarregats de validar els plànols abans de ser sotmesos al Consell d'Estat –el Conseil des Bâtiments Civils– hi introduïren canvis nombrosos i retingueren l'expedient de Toló set anys i quatre el de Saumur abans de ser reenviats al municipi. Els responsables locals no es limitaren aleshores a acceptar o rebutjar els canvis, sinó que van aprofitar la circumstància per reobrir el debat i, així, se sumaren cinc anys més en cada cas fins arribar a l'aprovació definitiva.

D'altra banda, l'aprovació estatal no implicava l'execució automàtica del pla, perquè, aconseguida aquella, el competent per al seu trasllat sobre el terreny era el municipi. A Toló, el pla no va ser executat mai per l'oposició popular que va suscitar la dimensió de la reforma. Gairebé la meitat dels edificis particulars havien de ser demolits totalment o estaven obligats a recular o avançar, i el consistori va preferir oblidar el pla de la ciutat a l'arxiu municipal (Cantelli, 1994, p. 75-84). A Saumur, en canvi, el pla es mantingué vigent molt de temps; algunes de les millores es van realitzar de forma parcial i altres van ser canviades segons les necessitats del moment.<sup>9</sup>

Un judici negatiu sobre els efectes de la servitud d'alineació es va anar imposant; el responsable màxim de la reforma de París (Chabrol de Volvic, 1819) va reconèixer molt aviat que, de seguir el mateix ritme d'execució de les alineacions entre 1807 i 1817, caldrien segles per completar l'aplicació del pla general a la capital, i els tècnics denunciaven igualment els resultats decebedors a curt termini: “les maisons neuves reconstruites sont encaissées dans des renforcements et la circulation ne peut méliorer tant que l'alignement n'est pas achevé”. Pierre Pinon, que cita els dos testimonis, pensa que aquest fracàs va aplanar el camí a la reforma de Haussmann (2002, p. 22), possibilitada pel decret imperial de 26 de març de 1852 que autoritza l'expropiació total per raó de sanejament o de supressió de carrerons i culs-de-sac, no contemplada el 1807.

## La difusió de la llei de 1807 fora de França

La llei de 1807 es va estendre a les ciutats dels territoris annexionats a l'Imperi francès. A Florència, on han estudiat l'aplicació, es va establir un període de transició entre els plànols de carrer i els de ciutat. A la capital del departament de l'Arno, no s'elevà cap pla general al govern imperial, però sí projectes parcials suscitats per la desamortització dels béns eclesiàstics i plànols d'alineació de carrer; aquests darrers sota l'empara d'una sentència del Consell d'Estat francès de 8 de setembre de 1811, que admetia la presentació dels plànols d'aquest tipus preexistents o elaborats com alternativa al pla general d'alineacions encara no enllestit (Godoli, 1987, p. 7). Era una possibilitat implícita a l'article 52, que es referia als plans d'alineació indistintament. Bar-

9. Joseph-H. Denéchau, *Le plan d'alignement, a: Samur-jadis*. [pagesperso-orange.fr/lind/ind.htm](http://pagesperso-orange.fr/lind/ind.htm) (consultat 08/02/13).

celona entrava en la categoria mateixa de Florència, però la data tardana de la seva annexió, el 1812 en lloc del 1809, i la situació interna (Mercader, 1978, p. 203-246), semblen excloure la imitació del precedent toscà.

Però la legislació de 1807 era coneguda a Espanya, i potser també les dificultats per aplicar-la. En tot cas, després de la retirada de l'exèrcit francès, Madrid i Barcelona es plantejaren aixecar el pla d'alineació de les ciutats respectives amb resultats negatius en tots dos casos. A Madrid el 1815, triomfà una alternativa: aixecar un plànol exacte de la capital (Ruiz, 1976, p. 217). A Barcelona, el 1817, la Junta d'Obres demanà autorització al consistori per aixecar el pla esmentat i lloava els efectes de la sanció reial: l'obligatorietat de les alineacions per als propietaris i la prohibició als tribunals d'interferir en les decisions de les administracions. El plenari optà pel silenci sobre la demanda i la continuïtat dels plànols de carrer i de l'urbanisme reglamentari.<sup>10</sup> Fou una posició reiterada en ordenar el govern espanyol l'aixecament dels plànols d'alineació de ciutat el 1846; el mestre d'obres i el consistori criticaren l'escala fixada com a inadequada per representar les alineacions amb el detall necessari.

La difusió de la llei de 1807 es va accelerar després de 1830, i aquesta vegada ho va fer a nivell d'estats; els primers a adoptar-la foren el nou estat belga i alguns estats italians, com el regne de Sardenya (Tintori, 1986, p. 96). Més tard, amb la consolidació de la revolució liberal a Espanya i els progressos de la unificació a Itàlia, la legislació francesa es va introduir als dos països.

Dos fets condicionaren la implantació dels plans d'alineació a Espanya. Un desfasament cronològic en primer lloc. Al país veí, la legislació dictada entre 1750 i 1807 va introduir successivament els tres tipus d'alineació: parcel·la, carrer, ciutat. Ricardo Anguita ha establert la cronologia del mateix procés a Espanya: Barcelona, que va introduir l'alineació de carrer el 1782, va ser una excepció dins un país on l'alineació de parcel·la es va allargar fins el 1850.<sup>11</sup> La generalització dels plànols de carrer es va produir entre 1850 i 1880, i dins d'aquest període, només dues ciutats haurien complert l'ordre de 1846 d'aixecar els plans d'alineació de ciutat: Barcelona, on l'arquitecte Miquel Garriga i Roca acaba el pla de la ciutat el 1862, i La Corunya, on els enginyers Juan Manuel Yáñez i Fernando Barón van fer el mateix el 1874. Cap dels dos fou traslladat sobre el terreny (Anguita, 1997, p. 263-264, 268 i 284-285).

Per tant, no sols cadascuna de les fases s'inicia amb un retard considerable respecte a França, també és lentíssim el desplegament i, en el cas dels plans de ciutat, la disposició de 1846 topà amb la pràctica municipal coetània, que ignorava encara els plans de carrer.

El segon fet determinant és la forma elegida per fer la transposició de la llei de 1807. Arreu, la via va ser una llei; a Espanya, una reial ordre datada el 25

10. AHCB, 1D-I, *Acuerdos*, 1817, f. 399v-400r.

11. A la pàg. 268, nota 7, Anguita data el primer plànol de carrer barceloní el 1799; és un error tipogràfic, hauria de posar 1779, que és concretament la data de l'encàrrec del plànol a la Junta pel consistori.

de juliol de 1846, que fou transmesa per una circular del ministre de Governació als seus delegats provincials. La disposició reproduïa l'article 52 de la llei de 1807 i ignorava el bloc 50-51 i 53-54, és a dir, els procediments d'execució de la reforma, perquè afectaven un dret fonamental, com és el de propietat, que hagués requerit la intervenció del Parlament. Així mateix prescindia d'establir el llindar de població com a criteri per designar els ajuntaments obligats a aixecar el plànol de ciutat i de les instruccions sobre els continguts i presentació dels plànols.

Tanmateix calgué donar alguna pista sobre el què i el com del pla que s'encarregava als ajuntaments, al·ludit però no descrit a l'article 52. Es va recórrer, doncs, al finalment realitzat *Plano geométrico de Madrid*, rèplica de l'obra de Verniquet, que comprenia un plànol de conjunt de la ciutat a escala 1:1.250 i una col·lecció de 508 plànols d'alineacions de carrers i 71 de places a escala 1:312,5, traçats pels enginyers de camins Juan Merlo, Fernando Gutiérrez i Juan de Ribera entre 1840 i 1847 (Nadal, 2011, p. 9-10). La reial ordre trià el plànol general d'aquest model i n'adoptà l'escala, però, en prescindir de la resta, els atles que es publicaven a França foren substituïts per un plànol únic descrit com la suma de les alineacions existents i de les previstes per a l'obertura de nous carrers o la rectificació dels antics.

Per compensar les mancances de la legislació, el 1853 la Junta Consultiva de Policia Urbana, depenent del Ministeri de Governació, va publicar unes *Bases* per realitzar el projecte general d'alineacions de Madrid, conjunt de consideracions de caràcter tècnic però també polític molt elogiades (Bassols, 1973, p. 104-108). La Junta, que evoca el Conseil des Bâtiments Civils del Ministeri de l'Interior francès, no arribà a consolidar-se com a institució.

Els punts no resolts el 1846 van ser afrontats amb una *Instrucción para la ejecución de las alineaciones de calles* de 19 de desembre de 1859, ben acollida pels experts (Fossas, 1872, p. 468-471). Conté una enumeració dels requisits que han de reunir els plànols d'alineació per a ser admesos pel Ministeri; fixa el llindar dels 8.000 habitants com a criteri i a la clàusula final valida els plànols de carrer mentre no s'enllesteixin els de ciutat, com a la sentència del Consell d'Estat francès del 1811. Era una decisió realista que consolidà l'opció pels plans de carrer. A Madrid, la decisió arribava poc després que l'Ajuntament renunciés a un projecte per complir la reial ordre de 1846 i prenguéss la decisió d'enllestir l'aixecament dels plànols d'alineació de tots els carrers de la capital (Ruiz, 1976, p. 227-228).

Constituït el regne d'Itàlia el febrer de 1861 i instal·lat el Parlament a Torí, es va iniciar el procés de dotar al nou Estat d'una legislació uniforme. El 1864 el ministre de Justícia Pisanelli presentà un projecte de llei d'expropiació que introduïa la legislació francesa de 1807 a 1852 i contenia un capítol que manava aixecar els plans d'alineació de ciutat, que fou suprimit pel Parlament. El govern el recuperà amb canvis importants als capítols VI i VII del títol II de la llei d'expropiació promulgada el 25 de juny de 1865, n. 2359.

La nova redacció es referia a dos plànols reguladors amb objectius diferents; un d'ells (piano regolatore edilizio) s'ocupava de la circulació i el sanejament dins de la ciutat emmurallada; l'altre (piano regolatore d'ampiamiento) hi sumava la comoditat dels veïns i les preocupacions estètiques i conservacionistes a l'anell exterior a les fortificacions. Els ajuntaments no tenien l'obligació d'aixecar cap dels dos plànols; podien fer un o altre si complien certs requisits: comptar amb una població de 10.000 habitants o més en el cas del plànol regulador i demostrar la necessitat immediata d'expansió si es tractava d'un plànol d'ampliació. Als dos projectes s'assignaven límits ben definits a les reformes: el pla regulador afectava només "quella parte in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici", i el pla d'ampliació deixava fora les previsions de creixement futur de la ciutat.

Són novetats que trenquen dogmes del model: la visió unitària del planejament urbanístic; la voluntat d'abastar el territori municipal en la seva totalitat i el programa de millorar les condicions del major nombre de poblacions del país. Així mateix, hi mancaven les instruccions relatives a la cartografia, inclosa la distinció entre plans generals i plans de detall. No obstant això, algunes prescripcions no canviaven: els efectes de l'aprovació dels plànols eren la servitud d'alineació, que arrossegava la prohibició dels treballs de consolidació, i la declaració d'utilitat pública, el requisit previ a aplicar l'expropiació (D'Angelo, 1965, p. 121-134).

Una obra notable (Istituto Nazionale di Urbanistica, 1934, p. 1-183) va atreure l'atenció dels estudiosos sobre el paper acomplert pels ajuntaments en la reforma i sobre el nombre, continguts i vigència dels plànols d'alineació fruit de l'aplicació de la llei de 1865; també els aportà una informació homogènia sobre les ciutats capitals de província ordenada alfabèticament i distribuïda en cinc apartats: a) la planta actual de la ciutat; b) les dates d'aprovació dels plànols urbanístics de tot tipus; c) la situació urbanística de l'any en curs, i d) els plànols rellevants de tot tipus, reproduïts a una escala única per facilitar-ne la comparació. Encara que figura com a responsable de l'edició l'Istituto Nazionale d'Urbanistica, el volum fou redactat per Virgilio Testa, que n'era el secretari des del 1928 i que fou el primer a explotar aquelles dades; el mateix any 1934 firmà una breu síntesi manuscrita sobre el compliment de la llei al segle XIX,<sup>12</sup> que fou publicada més tard sense canvis (Testa, 1961, p. 27).

Segons Testa, la llei no hauria estat gaire aplicada pel que tocava a la realització dels plànols ni a l'aplicació de les reformes urbanes. L'escassa execució es deuria a què els problemes de circulació no eren encara greus, mentre que el deute a assumir per la hisenda municipal pel cost de les expropiacions dels edificis a enderrocar hagués estat aclaparador. N'assenyalà les conseqüències sobre la cartografia: els plànols generals van ser l'excepció; els plànols reguladors edilicis es reduïren a la proposta de millores individuals i, abans que l'aixecament

12. <http://archivio.eddyburg.it/article/articleview/8722/0/233> (consultat 28/11/2013).

dels plànols d'ampliació, els ajuntaments preferiren el control de la construcció de la zona exterior mitjançant l'aplicació de les ordenances municipals.

Els autors posteriors expliciten, matisen o extremen algunes de les idees de Testa. Flavia Lorello (1997, p. 7-11), en descriure la col·lecció de plànols de l'Archivio Centrale dello Stato a Roma, els nega la condició de plànols urbanístics i els defineix com a il·lustracions del concepte d'utilitat pública aplicat a obres concretes de sanejament o de rectificació de carrers. Carozzi i Mioni (1970, p. 423) consideren que les ordenances municipals haurien orientat el creixement de les ciutats de dimensió mitjana o petita amb més eficiència que ho haurien fet instruments tan complexos i costosos com eren els plànols reguladors. Paolo Sicca (1981, p.436), després de seguir la trajectòria particular de les grans ciutats italianes, nega transcendència a la planificació: el desenvolupament urbà dels municipis dotats de plans no és massa diferent del d'aquells que en manquen perquè arreu els interessos privats prevalen sobre els generals.

A Itàlia, la combinació d'una adaptació peculiar de la legislació francesa, la renúncia a les grans operacions de reforma urbana només realitzables via expropiacions i l'abundància dels plànols de millores particulars, hauria promogut una reforma urbana més pròxima als plànols de carrers o als projectes orientats a aprofitar oportunitats concretes de la Florència de principis del segle XIX o de l'Espanya coetània que als plans de ciutat de la llei francesa de 1807.

Testa, que no havia parlat del segle XX el 1934, es limità a afirmar el 1961 que els problemes van esdevenir indefugibles en començar la centúria perquè les condicions de les ciutats havien canviat i deixà implícita la causa: el creixement urbà accelerat per la industrialització. Les virtuts dels plànols generals s'haurien redescobert en aquest moment sense més conseqüència pràctica que el descobriment de l'obsolescència de la llei de 1865, una tesi compartida per tots els historiadors italians (Testa, 1961, p. 27-28). Carozzi i Mioni (1970, p. 439-440) van aprofitar el conjunt de les dades de l'*Annuario* per fer el balanç definitiu de la producció cartogràfica: de 92 capitals de província, dos terços encara no tenien cap tipus de plànol el 1934 i les dates dels plànols de la meitat de les ciutats que en disposaven es remuntaven al decenni 1880-1890.

## Conclusió

L'anàlisi dels plànols d'alineació en conjunt permet la comparació entre les referències parisenques i les d'altres ciutats o estats europeus situats en l'òrbita francesa. Si ens centrem en l'eficàcia dels plànols d'alineació com a instruments de planificació urbana, la pràctica revela que la llicència d'obres mantingué sempre la qualitat de darrera paraula en el procés complex que va de la concepció d'una nova alineació de la xarxa viària a la seva plasmació sobre el terreny.

Els plànols generals fracassaren quasi universalment mentre que, a nivell de carrer, almenys van ser possibles i establiren un marc de referència per a les

llicències concretes. La qualitat cartogràfica dels plànols no té una relació unívoca amb la seva funcionalitat. Barcelona desenvolupà una cartografia molt senzilla però que va cobrir una funció anàloga a la de plànols molt més rics que era possible aixecar en altres ciutats i països.

L'opció primerenca de Ajuntament barceloní a favor dels plànols de carrer i la seva perseverança posterior cobren sentit dins d'aquest context, i igualment la reticència inicial davant el pla general. D'altra banda, la no culminació del pla general d'alineacions de Garriga i Roca és el desenllaç més usual a tots els països considerats –França, Espanya, Itàlia– durant la segona meitat del segle.

Hi ha una coherència entre l'abast limitat de la reforma assolida a Barcelona en l'arc 1782-1860 i la dependència estreta respecte de la iniciativa privada a l'hora d'executar-la. La modèstia deliberada de l'intent va poder ser interpretada com un fracàs per les generacions següents i justificà reformes molt més agosarades com les de Haussmann a París.

Tanmateix, l'urbanisme reglamentari significà un avenç relatiu a Barcelona, on afrontà la solució de tres problemes concrets: l'existència dels voladissos, que es van anar eliminant paulatinament, les colzades dels carrers, suprimides en part, i la seva estretor; tot i que, en no fer-se les realineacions totes de cop, van tenir poc efecte en la fluïdesa del tràfic rodat i crearen nous angles.

## Bibliografia

- ANGELO, Guido de (1965). "Cento anni di legislazione urbanistica". *Rivista Giuridica dell'Edilizia* [Milà], II, p. 119-134.
- ANGUITA CANTERO, Ricardo (1997). *Ordenanza y policía urbana. Los orígenes de la reglamentación edificatoria en España, 1750-1900*. Granada: Universidad de Granada - Junta de Andalucía.
- ARRANZ, Manuel (1991). *Mestres d'obres i fusters. La construcció a Barcelona en el segle XVIII*. Barcelona: Col·legi d'Aparelladors.
- BASSOLS COMA, Martín (1973). *Génesis i evolució del Derecho Urbanístico Español, 1812-1956*. Madrid: Montecorvo.
- BOUTIER, Jean (2002). *Les Plans de Paris: des origines (1493) à la fin du XVIII siècle: étude, carto-bibliographie et catalogue collectif*. París: Biblioteca Nacional.
- (2008). "La cartografia urbana degli astronomi-geografi: Guillaume Delisle et la pianta di Parigi (1716)", dins: Cesare de SETA [ed.]. *Le Città dei cartografi: studi e ricerche di storia urbana*. Nàpols: Electa.
- CANTELLI, Marilù (1994). "Toulon sous le Second Empire". *Revue de l'Art* [París], núm. 106, p. 75-84.
- CAROZZI, Carlo; Alberto MIONI (1970). *L'Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanístico del territorio nazionale*. Bari: De Donato.
- COSTA, Pablo; Julián MORENAS (1989). *Santiago de Compostela 1850-1950. Desenvolvemento urbano. Outra arquitectura*. Santiago: COAG.
- CHABROL DE VOLVIC, Gilbert (1823). "Mémoire présenté au conseil général de ce département concernant l'exécution du projet d'alignement des rues de la ville de Paris, desembre 1819", dins: *Recherches statistiques sur la ville de Paris*. París: Ballard, II.

- DAVENNE, Henri-Jean Baptiste (1836). *Recueil méthodique et raisonné des lois et règlements sur la voirie*. París: Carilian-Goeury, vol. II.
- FOSSAS i PI, Modest [1872]. *Tratado de arquitectura legal*. Barcelona: Ramírez i Cia.
- GODOLI, Ezio (1987). "Progetti urbanistici per Firenze nel periodo napoleonico", dins: Giovanni FANELLI [ed.]. *Storia dell'urbanistica. Toscana/1*. Roma: Kappa.
- HAROUËL, Jean Louis (1993). *L'embellissement des villes: l'urbanisme français au XVIII<sup>e</sup> siècle*. París: Picard.
- (2000). *Histoire de l'expropriation*. París: PUF.
- HAURIUO, Maurice (1914). *Précis du droit administratif et de droit public*. 8<sup>a</sup>, edició. París: Sirey.
- ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA (1934). *Annuario delle città italiane, Parte I<sup>a</sup>, Urbanistica*. Roma: Castaldi.
- LACCHE, Luigi (1995). *L'espropriazione per pubblica utilità. Amministratori e proprietari nella Francia dell'Ottocento*. Milà: Giuffré.
- LEPETIT, Bernard (1988). *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*. París: Albin Michel.
- LÓPEZ GUALLAR, Marina (2011). "L'expropiació per raó d'utilitat pública a Barcelona, 1772-1858. Aplicació, evolució dels procediments i tipus d'escriptures". *Estudis històrics i Documents dels Arxius de Protocols* [Barcelona], vol. XXIX, p. 259-264.
- LORELLO, Flavia (1997). "Piani urbanistici nella Raccolta ufficiale delle legge et decreti". *Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città ed del Territorio* [Roma], nuova serie 3, p. 7-11.
- MARTÍN LÓPEZ, Cristina (1990). *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba.
- MAZZAROLLI, Leopoldo (1966). *I piani regolatori urbanistici nella teoria giuridica della pianificazione*. Padua: Cedam.
- MERCADER i RIBA, Joan (1978). *Catalunya i l'Imperi Napoleònic*. Montserrat: Publicacions de l'Abadia.
- NADAL, Francesc (2011). *Miquel Garriga i Roca i el plànol de Barcelona, 1856-1862*. Barcelona: Arxiu Històric de la Ciutat (Quaderns dels Seminari d'Història de Barcelona, núm. 26).
- PINON, Pierre (2002). *Atlas du Paris haussmannien: la ville en héritage du Second Empire à nos jours*. París: Parigramme.
- PINON, Pierre; Bertrand LÉBOUDEC (2004). *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*. París: Atelier parisien d'urbanisme.
- PRONTEAU, Jeanne (1986). *Edme Verniquet, 1727-1804: architecte et auteur du "gran plan de Paris", 1785-1791*. París: Commission des travaux historiques.
- RONCAYOLO, Marcel (1989). "Propriété, intérêt public, urbanisme après la Revolution. Les avatars de la législation impérial". *Les Annales de la recherche urbaine* [París], núm. 43, p. 85-94.
- RUIZ PALOMEQUE, Eulalia (1976). *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- SCHOONBAERT, Sylvain (2003). "L'aventure du cadastre et du plan général d'alignement de Bordeaux (1807-1832)". *Revue archéologique de Bordeaux* [Bordeus], vol. XCIV, p. 247-267.
- SICA, Paolo (1981). *Historia del urbanismo. El siglo XIX, 1<sup>o</sup>*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local [1977].
- TESTA, Virgilio (1972). *Disciplina urbanistica*. 6<sup>a</sup> edició. Mila: Giuffré [1961].
- TINTORI, Silvano (1986). *Piano e pianificatori dall'età napoleonica al fascismo*. 2<sup>a</sup> edició. Milà: Franco Angeli.