

## Los proyectos de ensanche en las ciudades del entorno territorial de Barcelona

Juli ESTEBAN

Arquitecto

**RESUMEN:** Pocos años después del proyecto de ensanche de Barcelona se desarrollaron en diversas ciudades catalanas proyectos de similar intención. Cabe subrayar que aunque el antecedente de Cerdà pudo tener su influencia en este hecho, se trata de proyectos muy específicos en relación al contexto urbano a que se dirigían. A partir de un estudio elaborado hace algunos años en el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, *Los ensanches menores de la región de Barcelona*, se presentan los casos de Mataró (1878), Tarrasa (1878), Sabadell (1865 y 1886), Badalona (1895) y Vilanova i la Geltrú (1876). El acento en la continuidad con los tejidos existentes en el caso de Mataró, frente al nuevo orden que pretendía el proyecto de Tarrasa, el contraste entre dos posturas –una radical, otra pragmática– en el caso de Sabadell, la zonificación morfológica del ensanche de Badalona, o la «refundación» de la ciudad que parece pretender el proyecto de Vilanova, son aspectos de los proyectos que nos muestran la riqueza de este fenómeno, en el que cabe entender la voluntad de afirmación de estas ciudades, más que el simple seguimiento del ejemplo de su hermana mayor.

*Descriptor:* Mataró. Tarrasa. Sabadell. Badalona. Vilanova i la Geltrú. Ensanches urbanos. Historia del urbanismo.

Se presentan los proyectos de ensanche de cinco ciudades del entorno de Barcelona: Mataró, Tarrasa, Sabadell, Badalona y Vilanova i la Geltrú. Se trata de un grupo relativamente homogéneo de ciudades que si bien no agota la casuística del ensanche en las ciudades de Cataluña, sí se trata de un grupo especialmente representativo de los que hoy constituyen las polaridades más significativas del sistema urbano de la región metropolitana de Barcelona.

Cabe resaltar en todas ellas una temprana preocupación por proyectar sus

ensanches tanto por el momento en que se lo plantean –los casos que se presentan se sitúan en el período de 1865 a 1895– como por la situación del proceso urbano a que se refieren –la población de las ciudades señaladas se sitúa en el momento de sus proyectos entre 11.000 y 19.000 habitantes.

Probablemente, los hechos relativos al ensanche de Barcelona desde 1859 tuvieron que ver con el desarrollo de proyectos de ensanche en estas ciudades, pero no parece que hayan demasiados argumentos para subrayar esta relación. No se aprecian en

[Recibido: 20.03.99]

Debo agradecer la oportunidad que se me brinda de aportar al debate de hoy algunas reflexiones sobre los ensanches de ciudades medias que elaboré hace ya bastante tiempo. Fue en el año 1976 cuando la Escuela de Arquitectura de Barcelona publicó un trabajo mío desarrollado en el marco del Laboratorio de Urbanismo, sobre lo que entonces denominamos «Ensanches menores». Debo añadir que desde

entonces no he vuelto a trabajar directamente sobre el tema, sin perjuicio de las reflexiones indirectas sobre el mismo que hayan podido derivarse de otros aspectos de la disciplina urbanística a los que he dedicado mi tiempo. De aquí que el contenido sustancial de este artículo sean textos pertenecientes a ESTEBAN (1976) en los que he constatado –desde mi apreciación personal– suficiente vigencia para ser reproducidos.

los proyectos que han podido estudiarse en su integridad apenas referencias al proyecto de Cerdà, o a los otros que participaran en el concurso convocado por el Ayuntamiento de Barcelona. Únicamente en el caso de F. Daniel Molina –autor del primer ensanche de Sabadell y a la vez concursante en la convocatoria del de Barcelona– se constata una relación concreta.

Como se verá se trata de proyectos que aunque participantes de las características del ensanche son de naturaleza bastante distinta en su discurso, su ambición y su trazado. Son por tanto expresivos de una actitud proyectual referida a un contexto urbano específico y que denota una clara autonomía intelectual respecto al que pudiera suponerse fuertemente influyente ensanche de Barcelona.

Cabe señalar el paralelismo entre esta actitud proyectual y la voluntad de ser de estas ciudades a lo largo del proceso de desarrollo del sistema territorial del entorno de Barcelona y, en especial, en el intenso proceso de metropolización que tiene lugar desde los años 50. Constatamos hoy cómo estas ciudades –incluso en el caso de Badalona, que se halla integrada sin solución de continuidad en el continuo urbano central– constituyen los principales referentes en que se articula el complejo y, a menudo, excesivo, tejido metropolitano de Barcelona.

Como sucedió con los ensanches, Barcelona es sin duda la ciudad-municipio líder pero su presencia no oscurece la de otras ciudades que son también piezas insustituibles de este rico sistema territorial. Con sus proyectos de ensanche expresaron claramente su voluntad de ser y afirmarse espacialmente en un momento de cambios notables en la cultura y la tecnología. Sin duda –aunque en diversa medida– estos proyectos contribuyeron a ello.

### **I. EL PROYECTO DE ENSANCHE Y REFORMA DE LA CIUDAD DE MATARÓ. AGUSTÍN DE CABAÑES Y MELCHOR DE PALAU, DE 1878**

Cuando la ciudad de Mataró se planteó la elaboración de su proyecto de ensanche

tenía una población de 17400 habitantes (IGLESIAS, 1961, 1967); sin embargo, el crecimiento desde 1871 daba una tasa anual de apenas 0,07%.

Es difícil justificar la necesidad de este ensanche en términos demográficos. Aunque se aludía a la escasez de viviendas, citando el hecho de que en una sola vivienda habitaban varias familias, no puede disimularse el objetivo principal del proyecto que no es otro que el fomento del crecimiento de la ciudad, mediante la definición y garantía de expectativas de uso urbano en el entorno inmediato de la misma. La memoria del proyecto es sumamente explícita al respecto:

«Resultando que en 20 años Mataró ha aumentado en 810 almas, o sea 50 por año. Insignificante es el aumento si debiera servirnos de base para formular el nuevo plan de ensanche, éste hubiera quedado reducido a pequeñas proporciones, más atendido a que en Mataró se ha tratado de establecer varias industrias desistiéndose por falta de emplazamiento ya que aprobado el plan de ensanche es presumible un aumento rápido que se está ya manifestando con las muchas adquisiciones de terrenos y los permisos para construir ya en tramitación se le ha dado la extensión siguiente...»

En el momento de la elaboración del proyecto la superficie del casco existente era próxima a las 70 ha y comprendía 3.054 casas. La superficie del ensanche propuesto era de unas 125 ha.

Suponiendo el mismo estándar de suelo por vivienda que en el casco existente –229 m<sup>2</sup> suelo/vivienda– en las manzanas proyectadas podrían edificarse 4.713 casas que permitirían albergar una población de 23.565 habitantes, cifra que resulta sumamente desorbitada en relación a la dinámica de crecimiento existente; que se pretendía matizar con los argumentos de que la nueva edificación sería más espaciosa y que la gente que vivía hacinada en el casco antiguo se trasladaría al ensanche ocupando ya una parte de las nuevas viviendas. A pesar de estos intentos de minusvalorar la cifra de población albergable, los autores del proyecto se ven en la necesidad de suponer que la ocupación del ensanche durará 160 años, los que se considera «un período muy corto en la vida de las ciudades». Todo esto

resulta muy ilustrativo *del afán de ordenación total en el espacio y en el tiempo*, prefigurando a través del proyecto lo que debía ser la ciudad definitiva. En el planteo morfológico de la nueva ciudad pesa, sin embargo, el hecho del escaso crecimiento habido en la ciudad los años anteriores. Se quiere una nueva ciudad, pero hay una notable desconfianza respecto a las posibilidades de su consecución. Esta circunstancia se refleja claramente en algunos *principios básicos de la ordenación* que los autores exponen en la memoria:

1.º «Enlazar la parte presente con la futura sin que presente soluciones de continuidad».

Se renuncia pues de entrada a una propuesta morfológicamente autónoma que enfatice la voluntad de cambio que subyace en el proyecto. La escasa dinámica de crecimiento de Mataró impedía de hecho cualquier ordenación del crecimiento, que no se apoyara estructuralmente en lo anterior. El diseño de una cuadrícula regular, que constituye un objetivo obvio para cualquier proyectista de un ensanche, queda hipotecado por la obtención de continuidad con el tejido existente.

En el principio 5.º, se vuelve a insistir sobre el asunto.

5.º «Sacrificar en algunos puntos la regularidad de la parte nueva al buen enlace con la contigua especialmente en las secciones en las que lo que ha de construirse ocupe pequeña extensión.»

Además de estos objetivos prioritarios de continuidad, veamos lo que dicen los demás principios:

2.º «Relacionar la reforma interior con los recursos probables del erario municipal y limitar las variantes a términos que no den lugar a expropiaciones.»

3.º «Dejar subsistentes algunas calles antiguas más o menos defectuosas corrigiendo en lo económicamente posible los vicios de que adolezcan.»

La misma desconfianza en el crecimiento de la ciudad aparece a la hora de intervenir

en el casco antiguo, en preocupación por la falta de medios económicos y por los conflictos que pueden surgir con la propiedad.

4.º «Trazar las calles de la longitud mayor posible y orientarlas según el estudio que a propósito se ha efectuado.»

Por una parte, se busca la continuidad espacial de la ciudad, basada en la calle corredor como instrumento básico, por lo que ésta debe ser lo más larga posible, evitando con su efecto conectivo la formación de barrios más o menos cerrados. Por otra parte, la preocupación por la higiene se traduce aquí en la fijación de un criterio para la orientación de calles.

6.º «Hacer que las manzanas resulten de dimensiones tales que admitan una buena distribución en caserío y que algunas de ellas sean capaces para edificios públicos o establecimientos industriales.»

*El tipo edificatorio no es un elemento básico del proyecto*, sin embargo se es consciente de que hay que crear unas nuevas condiciones para la edificación —manzanas más espaciales— que abran el abanico de alternativas de ocupación. Es un criterio coherente con la idea de fomento del crecimiento y con el objetivo de continuidad que se deriva de la desconfianza en este mismo crecimiento.

7.º «Separar los cuarteles del casco de la ciudad y emplazarlos en sitio que puedan defenderla.»

8.º «Destinar una extensión lejana del mar a jardines públicos.»

Por una parte, se atribuyen al mar efectos insalubres sobre la población y, por otra, el jardín público se utiliza de un modo especializado y según un ritual concreto que no debe tener mezcla de las otras actividades urbanas.

9.º «Adoptar rasantes que faciliten la evasión de las aguas.»

Como puede observarse en el proyecto de ensanche (Fig. 1) se trata de aprovechar las



**FIGURA 1.** Plano del Proyecto de ensanche de Mataró, de A. de Cabañes y M. de Palau, 1878 (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

posibilidades de extensión de la ciudad en todo el perímetro del casco antiguo. Queda éste por lo tanto englobado en un ámbito superior que define el ensanche. La continuidad entre las dos partes de la ciudad se resuelve, a un primer nivel, adoptando como ejes radiales del heptágono irregular que constituye el ensanche, aquéllos que venían siendo las directrices de crecimiento espontáneo de la ciudad, con lo que la rectangularidad de las manzanas queda ya fuertemente condicionada.

A otro nivel —la zona de entrega de la nueva cuadrícula a lo ya construido— la continuidad se obtiene mediante un nuevo grado de distorsión de la forma de las manzanas para ajustarlas a alineaciones de edificios existentes que quedan así incorporados a las mismas y, en casos, produciendo afectaciones en lo edificado, especialmente en las piezas periféricas que por su excesivo tamaño se adecuaban mal al grano de la malla propuesta.

De este modo resulta una cuadrícula que manteniendo un grano bastante homogéneo se ajusta según áreas a diversas directrices con una cierta preponderancia de las que corresponden a la línea de costa y su perpendicular. A medida que nos alejamos del casco hacia el S. o hacia el N. se aprecia un aumento progresivo de la regularidad de las manzanas, con lo que muestran una aproximación de lo que debía ser la cuadrícula que los proyectistas hubieran adoptado sin las exigencias de continuidad ya comentadas.

La línea perimetral del ensanche la constituyen las llamadas «rondas», que responden a lo que según la reglamentación vigente era el «sistema de cerramiento», y subrayan en nuestro caso el carácter definitivo de la ordenación, al exterior de la cual se localizan únicamente usos auxiliares, o aquéllos que por su específica función deben desagregarse del tejido

urbano: los cuarteles, el cementerio, el matadero y, por las razones ya explicadas, el parque municipal.

A pesar de la primacía del principio de continuidad, hay en la propuesta de Cabañes y Palau un objetivo de composición ordenada de los elementos urbanos en el que subyace una idea de estructura. Además del esquema radial de calles que articula la relación con casco antiguo, conviene considerar las plazas de que dispone el proyecto.

Se trata de dos plazas, la de Fivaller y la de Pi i Margall, una a cada lado del casco antiguo. Ambas son similares en tamaño y configuración, generadas según el procedimiento de excluir en la cuadrícula el suelo edificable que corresponde a una manzana.

Por el papel polarizador de una plaza, la localización de ambas en relación al casco antiguo y al ensanche proyectado parece responder a una idea de desdoblamiento del contenido comercial y representativo del casco antiguo, para dotar a las áreas de nueva ocupación de una mayor inmediatez al centro urbano. Este desdoblamiento se hace todavía más patente al observar la simetría de la disposición de las dos plazas y de la posición en la malla de las cuatro calles que atraviesan cada una de ellas. El grado de conectividad de cada plaza con su entorno urbano es análogo en los dos casos. A pesar de estar situadas en dos sectores distintos de la malla irregular, las calles sobre las que se montan las plazas tienen similares ámbitos de recorrido y unen puntos equivalentes en el plano, lo que es una palpable demostración de la existencia de un orden compositivo aunque oscurecido en parte por la exigencia de continuidad entre tejidos.

En relación a la propuesta edificatoria del proyecto de ensanche hemos de recordar el sexto de los principios relacionados anteriormente, del que se desprende una renuncia a que la ordenación alcance al tipo edificatorio a cambio de posibilitar una flexibilidad en la localización de diferentes usos.

Sin embargo, y con la hipótesis implícita de que la mayor parte de la edificación corresponderá a tipos residenciales, en la *Memoria* se hacen diversas consideraciones sobre ellos, que se inician con el problema

de dividir la manzana en solares. Se consideran cuatro posibilidades:

- a) «Ya dejando las casas aisladas como en alguna parte del ensanche de Barcelona y Madrid.» (Subrayemos que es este el único punto de la memoria en el que se hace referencia explícita a la existencia de un ensanche en Barcelona).
- b) «Ya uniendo los edificios, pero separándolos de la calle por medio de jardines.»
- c) «Ya contorneando las manzanas con casas, pero dejando un centro para patio o jardines.»
- d) «Ya dividiendo la manzana en casas sueltas.»

Probablemente la alternativa *a)* se refiera a edificios que incluyen varias viviendas y que se disponen aisladamente en la manzana. De este modo, se comprenden las referencias a las propuestas edificatorias de Cerdà y Castro, tratándose de la alternativa *d)*, que parece confundirse con la primera, de viviendas unifamiliares aisladas.

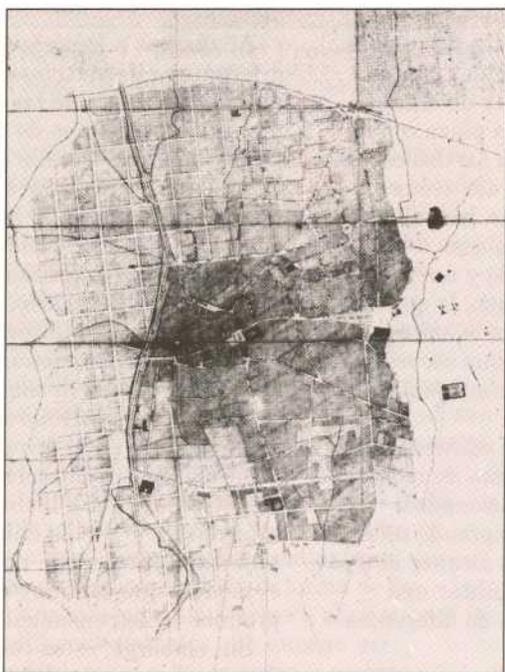
Añadamos a la elección entre las diferentes alternativas el problema del aprovechamiento de las esquinas, que se plantea en términos de pérdida de importancia de la calle que se produce cuando las edificaciones no tienen su fachada principal a la misma, lo que ocurriría si la edificación se organizara en dos hileras o dos fachadas opuestas de la manzana. Es necesario, por lo tanto, organizar la parcelación a cuatro fachadas y ello implica solucionar la organización de la vivienda de la esquina. Con tal objeto, Cabañes y Palau muestran gráficamente en el proyecto algunas posibilidades de parcelación, que expresan por otra parte una inclinación por la alternativa *c)* de las enumeradas anteriormente, y que no por casualidad es el modelo que con mayor frecuencia se produce en los ensanches.

Sin embargo, estas consideraciones que denotan la necesidad sentida por los autores de dar una alternativa edificatoria coherente con la malla, no se traducen en una normativa que disponga la utilización obligada de un modelo concreto.

## 2. EL PROYECTO DE MIQUEL CORET PARA TARRASA, DE 1878

Cuando Tarrasa tenía una población próxima a los 11.000 habitantes (IGLESIAS, 1961, 1967), el maestro de obras Miquel Coret redactó un proyecto de ensanche de la ciudad. Digamos previamente que el plano que se presenta en la Figura 2 ha sido el único documento disponible de este proyecto, ignorándose si llegó a existir memoria que lo acompañara.

De Coret conocemos su actividad profesional, maestró de obras, lo cual, aunque es una muy limitada información sobre su persona, nos sugiere la explicación de un elemento fundamental en la ordenación que propone: las directrices adoptadas para la cuadrícula. Efectivamente, en la lógica de un maestro de obras debía tener especial importancia el facilitar el replanteo de los proyectos y más si estos alcanzaban una dimensión urbana. La adopción del Norte magnético y su perpendicular como líneas generadoras de la cuadrícula era una buena solución a aquel problema. Por otra parte,



**FIGURA 2.** Plano del Proyecto del ensanche de Tarrasa de Miquel Coret, 1878 (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

estaba el relativo paralelismo de esta dirección con los cursos de la rieras y torrentes que cruzaban el término municipal.

A partir de la adopción de estas directrices y de los límites del crecimiento a ordenar —que son el torrente de Vallparadís al E, el torrente de Casa Borrell al O, la línea de ferrocarril a Zaragoza por el N y una línea libremente fijada al S—, se organiza una malla que, manteniendo rigurosamente las directrices, llega a todo el ámbito definido para el ensanche. *Se trata por lo tanto de una auténtica implantación, del establecimiento de un dispositivo morfológicamente autónomo, independiente de las pautas suministradas por el crecimiento espontáneo del casco, y de las que pudieran deducirse de la configuración rural del territorio. Es, por lo tanto, el resultado de un acto racional que crea unas nuevas condiciones de la relación de la ciudad como hecho construido con su entorno.*

No obstante, la propuesta Coret tiene una característica singular respecto a otros ensanches implantados, y es la organización de las entregas de la nueva malla con el casco antiguo.

Esta propuesta llegó cuando la ciudad ya había excedido los límites de las antiguas murallas lo que imposibilitaba la solución clásica de establecer una vía perimetral de mayor anchura que recibía las entregas de las dos mallas. En el caso que nos ocupa, la entrega se realiza incorporando a la cuadrícula del ensanche la periferia del casco antiguo aunque sea distorsionando algo la forma regular de las manzanas.

Ello permite la conjugación de los objetivos normalmente contradictorios: la independencia de la ordenación propuesta con respecto al casco y el establecimiento de una continuidad entre ambas áreas de la ciudad.

Otro hecho a subrayar es la variabilidad en el tamaño de las manzanas y, por lo tanto, en la homogeneidad de la malla. Las calles propuestas respetan absolutamente las directrices adoptadas pero no mantienen las distancias de un modo uniforme, dando —dentro de la rectangularidad— todo un repertorio de tamaños y formas de manzanas. De la pura observación del plano es posible deducir el objetivo a que responde esta particularidad, siendo posible que éste se limitara a la obtención de un cierto grado

de variedad interior a la cuadrícula ya sea con el fin de evitar la monotonía perceptiva o de ordenar el fraccionamiento del suelo al asentamiento de distintos usos.

La canalización de la riera de Palau tiene un importante papel en esta propuesta constituyendo el principal eje en dirección N-S, análogamente a la carretera provincial de Montcada a Tarrasa, que es el principal eje E-O.

Es patente el intento de aprovechar la dirección del tramo intermedio de la riera de Palau, que contribuye al reforzamiento de la malla como eje principal de la nueva unidad urbana que comprende el casco antiguo y el ensanche. La orientación de las plazas y su inserción en la cuadrícula, mantienen la plena presencia de ésta en los puntos de inflexión del eje, que tienen otras motivaciones de recorrido, lo que es una sabia solución de los conflictos que se derivan de la superposición de dos criterios de trazado. El tramo central de la rambla, contiguo al casco antiguo y con una plaza en cada extremo, se constituye así en la bisagra de desdoblamiento del contenido urbano de la ciudad anterior, siendo las plazas los lugares centrales de las zonas del ensanche que se disponen al N-O y S-O del casco antiguo.

El plan Coret fue escasamente seguido. De él comprobamos que permanecen únicamente aquellos elementos que se ajustaban a caminos o a edificaciones ya existentes, donde el plan se limitaba a recoger una tendencia espontánea de crecimiento, con lo que el valor de la aportación fue escaso. También permanecen aquellos elementos de origen exterior al plan, rambla, carretera... que al quedar interiores al ámbito formaban parte de la propuesta.

Las razones del fracaso del proyecto Coret hay que buscarlas probablemente en la naturaleza del contexto urbano y social que representaba la ciudad de Tarrasa en aquella época y en el carácter del proceso de crecimiento que se derivaba de ésta.

Tarrasa contaba en 1878 con una población de 11.000 habitantes, y su ritmo de crecimiento –aun cuando había aumentado respecto a épocas anteriores– no tenía un valor absoluto lo suficientemente importante para implicar la puesta en uso inmediato de cantidades considerables de suelo. Recordemos que en el último cuarto

de siglo XIX Tarrasa sufre un aumento de población de unos 6.000 habitantes que aún siendo una cifra importantes en relación a la población existente fue insuficiente para materializar unas nuevas directrices.

Cuando la ocupación de suelo se produce lentamente, es mucho más importante su relación respecto a la ciudad existente que respecto a un plan de ensanche por implantación que por su unitariedad es difícilmente sustentable, considerado en pequeños fragmentos. De ahí que los crecimientos que se producen valoren los elementos inmediatos y existentes, para –a través de ellos– establecer su inserción en el conjunto urbano. Esto es lo que se deduce del crecimiento por extensión de la malla formada cerca de la estación y especialmente de la importancia que adquiere la canalización de la riera de Palau como directriz del crecimiento –muy regular– que se produce en su ribera derecha.

La utilización de la riera de Palau en el plan Coret puede considerarse objetivamente errónea en relación al objetivo de imposición de la cuadrícula.

El tramo central de la quebrada que forma la canalización, era ya contiguo al casco de Tarrasa, lo que –como los hechos luego han demostrado– lo hacía idóneo para constituirse en directriz de una nueva ordenación. Contrariamente Coret le asignó un papel de línea de entrega de una malla concebida por él según otros criterios, con lo cual partía de una inversión del proceso real, al considerar como elemento terminal lo que por su localización e importancia era un elemento inicial.

Las objeciones hechas a algunas disposiciones del proyecto, por su falta de visión estratégica, no evitan que podamos considerarlo como un proyecto interesante, sin duda el que más refleja la corriente cultural de la que se deriva la idea de ensanche, de todos los realizados para la ciudad de Tarrasa.

### **3. LOS PROYECTOS DE ENSANCHE DE SABADELL. FRANCISCO DANIEL MOLINA, 1865. MIGUEL PASCUAL, 1886**

Ya en el año 1847 cuando Sabadell no había llegado todavía a la población de

10.000 habitantes se planteó en el Ayuntamiento la redacción de un proyecto de ensanche de la ciudad (CARRERAS, 1934). Hay constancia de un encargo que el Ayuntamiento hace este año al arquitecto José Oriol Bernadet para la elaboración del proyecto.

Subrayemos la temprana fecha, anterior en más de diez años al proyecto de Ensanche de Barcelona –si bien éste tuvo una constatada demora por el mantenimiento de su carácter de plaza amurallada– y anterior también en doce años a la Real Orden por la que se establecía que los municipios debían redactar planos geométricos de sus núcleos urbanos.

Probablemente esta iniciativa no respondía a una necesidad objetiva de la población. El arquitecto desarrolló muy lentamente los trabajos hasta dejarlos suspendidos. En el año 1858 –Sabadell ya había alcanzado 14.000 habitantes– se produjo un reencargo formal al mismo arquitecto. En el acta de la sesión municipal en que se tomó el acuerdo no se especifican otras razones para la realización de este «plano general» que la conveniencia de hacerlo. Sin embargo, debe recordarse que la anexión de la parroquia de Junqueras y las construcciones del ferrocarril y carretera de Tarrasa creaban nuevas expectativas de uso en el suelo del término municipal que acentuaban la necesidad de disponer de un plano ordenador del crecimiento.

No hay ninguna constancia de que los trabajos de J.O. Bernadet llegaran a producir algún documento propositivo, si bien el historiador de la ciudad Miquel CARRERAS (1934) señala que las propuestas de Bernadet tuvieron una gran oposición de los propietarios.

El hecho es que, por un motivo o por otro, el año 1861 el Ayuntamiento inicia contactos con otro arquitecto para encargar de nuevo la formación del plano geométrico de la ciudad.

El 19 de diciembre de 1859, se había publicado la Real Orden que establecía la necesidad de que los Municipios redactaran planos geométricos de sus núcleos urbanos y definía los extremos que deben cumplimentar estos trabajos. A raíz de ellos el nuevo encargo se realiza bajo

una normativa de orden superior. El arquitecto a quien se dirige este nuevo encargo es Francisco Daniel Molina, entonces arquitecto provincial de Barcelona.

Los trabajos de Francisco Daniel Molina tuvieron una primera concreción en un avance que se presentó el año 1864, sobre el que se aprobaron las bases para la redacción del plan definitivo. Cabe señalar entre ellas: la división de Sabadell en cuatro distritos definidos por el trazado de los ejes principales en cada uno de los cuales se crearía una plaza, la definición de una ronda que encerraría la población existente y la mayor parte del ensanche; y especialmente la definición del ancho de las calles, para las que, en función de «...el respeto debido a la propiedad urbana y a los intereses creados...» se proponía la conservación de las anchuras de 6 m escasos y 8 m escasos en la mayoría de las calles que existían, 10 m para las calles ordinarias de nuevo trazado, 12 m para el eje transversal, 15 m para el paseo de ronda, y 20 m para la calle prolongación de la rambla.

En el transcurso del siglo, el crecimiento de Sabadell se había apoyado en los caminos que dentro de un esquema más o menos radial aflúan al casco. La creación de la Rambla en 1848 tuvo notable importancia, por constituirse este elemento en una directriz de ordenación del crecimiento espontáneo que se producía al S. del casco, a la vez que fomentaba la ocupación del suelo próximo a ella en detrimento de otras áreas. Esto da lugar a la formación de una cuadrícula, que no alcanza la ortogonalidad pero que supone una cierta regularidad, de la que la rambla es el eje principal. Las calles alcanzan la anchura de 7,80 m. La rambla tiene una anchura media de 18 m. La justificación del plan de Ensanche a proponer en este contexto es, según el propio Molina, que el Ayuntamiento

«al dar cumplimiento a la Real orden de 19 de diciembre de 1859, ha querido fijar de una vez para siempre la suerte de la propiedad urbana sin perder de vista el creciente desarrollo de la población», lo que implicaba «levantar el plano geométrico de la población y anexionarle una zona indeterminada para su engrandecimiento y ensanche.»

El principal problema detectado por Francisco Daniel Molina es el referente a la vialidad en sus tres aspectos: «pedestre, ecuestre, rodado»; lo cual «no satisface las justas exigencias del comercio y la industria», de lo que se deduce la necesidad de una reforma de la población existente y un ensanche ilimitado, que permitirán por una parte la solución de los problemas circulatorios y

«den entrada al sol y fácil corriente a los aires para que purifiquen la atmósfera siempre pesada e insegura en los sitios habitados ejerciendo así la higiene su verdadero imperio».

*Se comprueba la observancia en este caso de los dos objetivos que tienen una preeminencia casi universal en las intervenciones urbanas del siglo XIX: tráfico e higiene.*

Planteados los términos generales del problema, son significativos de una preocupación creciente en esta época: *la declaración del arquitecto en el sentido de reclamar la cientificación del proceso ordenatorio de las ciudades, y mantener en cualquier caso el criterio de basar la decisiones en un estudio del problema correcto:*

«Y aun cuando la ciencia echa de menos una doctrina fija sobre tan importante materia, no debemos sin embargo entregar al empirismo, la obra de ensanche y reforma de las poblaciones; debemos estudiarlas filosóficamente acomodándonos a un criterio hijo del estudio y conocimiento íntimo de las circunstancias especiales de cada localidad.»

No obstante esta declaración, los objetivos específicos a cubrir por el proyecto de reforma y ensanche, que se relatan a continuación en la memoria, tienen un alto grado de generalidad.

Básicamente estos objetivos se concretan en:

1. «Tráfico: los trazados que se propongan deben enlazar lo más directamente posible con la estación del ferrocarril y con los caminos a las poblaciones próximas.»
2. «Calidad ambiental: las características (orientación, pendiente, tamaño, etc.) de calles y manzanas debe subordinarse a

las necesidades de la población residente y transeúnte.»

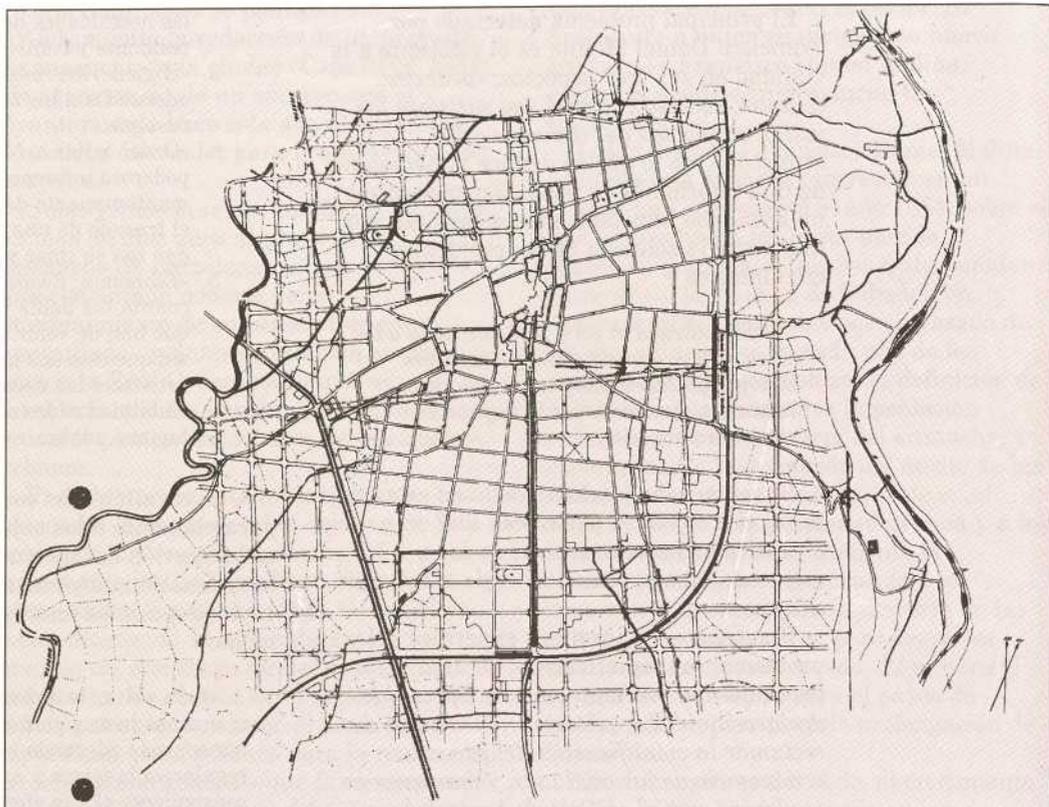
3. «Higiene: las rasantes de las calles adecuadas a las necesidades de desagüe.»
4. «Orden público: No debe olvidarse la poderosa influencia que en el mantenimiento del orden público influye el trazado de una población, cualquiera que sea su clase y categoría.»
5. «Economía: Respetar lo existente en cuanto sea dable y aminorar los gastos que han de venir a cargo del Municipio, sin que esto sea pretexto para dejar de satisfacer las necesidades de la viabilidad ni las atenciones que la higiene pública reclama.»

Una cuestión más concreta, que se define paralelamente a los objetivos enumerados, es la elección del instrumento a utilizar en la ordenación, obviamente la cuadrícula, cuya adopción se justifica del siguiente modo:

«Para evitar la deformidad de las manzanas hemos preferido el cuadrangular por ser más adecuado y *único en su clase* que regulariza la forma y configuración y por consiguiente el que afectando menos la división de los solares facilita la disposición cómoda de las viviendas y evita la irregularidad en las calles y plazas.»

El proyecto de Ensanche y Reforma de Francisco Daniel Molina (Fig. 3) es un dispositivo montado sobre dos ejes principales de intersección casi ortogonal. El primero de sensible dirección NO-SE está constituido por la rambla y su prolongación hacia el N, lo que implicaba importantes transformaciones en el tejido del casco antiguo. Por el N recibía la carretera de Manresa y prolongándose hacia el S se entregaría a la carretera de Barcelona. El segundo eje unía la estación del ferrocarril con la intersección de la carretera de Barcelona a Tarrasa con la de Sant Quirze.

El esquema viario principal se completaba con la Ronda o paseo de circunvalación, que se apoyaba en el trazado ferroviario y en un tramo de la carretera Barcelona-Tarrasa completando el circuito con dos calles paralelas a los anteriores ejes. Esta ronda tenía asignada una anchura de 15 m.



**FIGURA 3. Plano del Proyecto del ensanche de Sabadell, de Francisco Daniel Molina, 1865** (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

Mediante este esquema y la dolorosa cirugía que implicaba, se incorporaba de un modo pleno al casco antiguo una nueva dimensión de ciudad, que no era resultado del hecho de sumar al asentamiento existente un área de ensanche, sino el de englobar a ambos en un nuevo modelo físico unitario. Este caso es por lo tanto difícil de situar en las categorías de ensanche por continuidad o por implantación; es, más bien, un caso de disolución del casco antiguo como tal dentro de una unidad mayor, con la que mantiene relaciones de continuidad pero perdiendo éstas su papel preponderante.

Según esta idea, el esquema viario principal se superpone a una malla formada por las calles restantes —las existentes y las de nueva creación—. En el interior de la misma no se establece ninguna jerarquización en función de la distribución del tráfico, no obstante ser variable el grado

de regularidad de la cuadrícula y la anchura de las calles. Las áreas de máxima regularidad son naturalmente las de nuevo trazado, cuyo único estreñimiento ha sido el buscar la continuidad con las vías existentes, y ello ha permitido la observancia del principio «cuadrangular» adoptado.

En los trazados preexistentes no se introducen modificaciones. La regularidad del crecimiento montado sobre la rambla facilita enormemente su integración al modelo de cuadrícula que se propone, circunstancia que no se produce en el resto del perímetro del asentamiento existente, donde la opción se inclina por admitir las entregas que resulten antes que proponer correcciones a los trazados existentes.

Esta estrategia de reservar toda la energía expropiadora e indemnizadora del Municipio para la realización de los ejes principales llega al extremo de que en el

trazado del eje transversal se definen simplemente las alienaciones del mismo sin dar ningún tipo de solución a los conflictos e interferencias a que da lugar la superposición de este eje con la malla irregular existente, y que se manifiestan en numerosos cruces oblicuos, manzanas de configuración muy irregular, algunas de exiguo tamaño, cruces de tres calles en un mismo punto, etc., todo ello en contradicción con el principio adoptado.

Como se ha dicho, en las áreas de nuevo ocupación —propiamente el Ensanche— se pone de manifiesto la búsqueda de una cuadrícula con el máximo grado de regularidad y ser mantiene una anchura uniforme de 10 m para todas las calles; sin embargo, el mantenimiento de unas relaciones de continuidad con la malla existente, imposibilita que la nueva cuadrícula sea homogénea en sus distancias e intereses, y repercute también en la ortogonalidad de los lados de las manzanas. El tamaño de las manzanas resultantes es por lo tanto muy variable. Por otra parte, estas manzanas de nuevo trazado tienen todas ellas sus esquinas achaflanadas. La necesidad de establecer chaflanes en las esquinas es uno de los aspectos a los que Molina dedica una especial atención.

La justificación de los mismos se basa en que en los cruces de calles se encuentra el tráfico proveniente de cuatro direcciones (siempre se consideran las calles de doble sentido), a lo que hay que añadir las otras utilidades a que se someten estas encrucijadas tales como:

- «las citas de espera»
- «las despedidas de las familias o personas que han paseado juntas»
- «se colocan los anuncios oficiales particulares»
- «los industriales y callejeros ambulantes se paran y aún estacionan para pregonar sus artículos de venta».

resultando de todo ello la necesidad de establecer chaflanes en las esquinas, los cuales además de resolver las cuestiones planteadas «dan ... al ornato un mejor aspecto y grandiosidad que contribuirá al mayor precio de los terrenos y alquileres de la viviendas.»

La creación de los dos ejes de primer orden dividía la ciudad, de acuerdo con las

bases aprobadas, en cuatro distritos, lo cual según Molina es una

«...circunstancia que satisface la cuestión de orden público en tales conceptos considerada, regulariza el orden administrativo e influye a que la población pueda ser regida siguiendo los sanos principios que la higiene prescribe y los que la Policía Urbana demanda.»

La preocupación por el mantenimiento de determinado orden público que alcanza la organización administrativa es una constante en el discurso del arquitecto. Siendo por lo menos ingenua la traducción que hace de estos objetivos la propuesta física.

Obviamente, la división de la ciudad en cuatro —o cualquier otro número de distritos— no requería el trazado de los dos ejes que evidentemente responden a otro objetivo. Lo que sí es cierto es que *el trazado de los ejes con el destripamiento del casco antiguo sugería un nuevo modelo estructural que fue aprovechado y reforzado por Molina proponiendo la división en cuatro distritos que se concreta proyectualmente en la propuesta de disposición de elementos de uso público y equipo.* Así, después de reclamar para el edificio consistorial la máxima centralidad posible como elemento de máximo valor simbólico y proyección pública, y también:

«debe asimismo ser objeto de constantes desvelos por parte del Municipio adquirir por causa de utilidad pública las localidades para plazas destinadas a diversos usos de vecindario; los terrenos necesarios para Iglesias Parroquiales con su casa rectoral, escuelas públicas de ambos sexos, fuentes de vecindad y buzones de la correspondencia pública...», «elementos que ya debían desarrollarse a nivel de distrito y que se polarizarían en la plaza diseñada para cada distrito.»

El esquema estructural de Molina es claro y, sin entrar a discutir la idoneidad del mismo, lo que sí puede decirse es que a lo largo del proceso de definición del plan no se supera el esquematismo inicial del planteo, el cual se impone ignorando una realidad existente, basándose en hechos físicamente exteriores al tejido urbano y en una idea de organización por barrios adoptada *a priori*.

Por otra parte, los recursos técnicos utilizados no se diferenciaban, naturalmente, de los que implica un plan simplemente ordenatorio del crecimiento —definición de alineaciones— lo que daba lugar a situaciones difícilmente resolubles dentro de los mecanismos de gestión que lleva anejos un plan de ensanche.

*Debe subrayarse, también, la ausencia de cualquier ordenación de la edificación aparte de la alineación de la calle e, igualmente, la alusión del problema de la parcelación de las manzanas.* La altura de las edificaciones venía regulada ya por las ordenanzas municipales, cuya primera redacción es el Bando del Buen Gobierno, publicado en 1854 y que limitaba la altura de los edificios en función de la anchura de las calles; por otra parte, en la memoria se refleja la hipótesis de que el aprovechamiento del suelo edificable por parte de los diversos agentes será homogéneo y similar al que se venía produciendo en las zonas de crecimiento precedentes al plan.

El proyecto Molina fue objeto de un intenso debate en el seno del propio Ayuntamiento de Sabadell, previo a un acuerdo tomado en el año 1866 en el que se introducían enmiendas substanciales a las determinaciones más básicas para algunas propiedades privadas; hay que contraponer la actitud de la comisión creada para estudiar el proyecto a raíz de una comunicación del Gobernador. En 1871 la citada comisión afirma el interés público del proyecto y que las «miras particulares de una minoría exigua de propietarios no deben ser apoyadas cuando estas perjudican los intereses generales de la población».

Es significativa la referencia que hace la citada comisión a los costes económicos de las reformas propuestas con explícita referencia a la nueva legislación sobre los ensanches que ya había sido promulgada, y a los instrumentos operativos que esta proporcionaba:

«Al propio tiempo la comisión se ha ocupado de estudiar el plan económico para llevar a cabo las reformas indicadas en el proyecto de ensanche y mejoras, y si bien el estado penurioso de fondos en que se halla el Municipio no permite por ahora su realización, no duda que aprobados los planos, no faltarán empresas particulares que

propondrán por su cuenta la realización de algunas; y aunque así no fuera, el Ayuntamiento no debe desconfiar de realizarlas, pues día vendrá que desahogado de sus atrasos podrá consignar algunas cantidades en su presupuesto además de los arbitrios que le concede el artículo 3º de la Ley del 29 de Julio de 1864 sobre ensanches de poblaciones, y de los empréstitos que solicitará el poder contratar con arreglo al artículo 4º de la citada Ley.»

El hecho es que el proyecto Molina fracasó en sus objetivos principales y su papel ordenador se limitó al trazado de algunas áreas de crecimiento y al relleno de algunos vacíos, pero en modo alguno desarrolló el efecto estructurador del conjunto que pretendía.

Se trata en cualquier caso de un proyecto singular, propio de un arquitecto con una trayectoria profesional relevante.

Su actividad se desarrolló principalmente en la ciudad de Barcelona en donde fue arquitecto municipal. Entre sus realizaciones arquitectónicas se encuentran obras tales como el proyecto de la plaza Real, premiado en concurso público en 1848, la fuente de la plaza del Palacio (1856) y la nueva fachada del Ayuntamiento en 1852.

Las primeras referencias a su actividad urbanística son de 1859 con motivo del concurso convocado por el Ayuntamiento de Barcelona para la realización del ensanche de aquella ciudad, donde presentó dos trabajos, uno de ellos con el lema «higiene, comodidad y belleza», significativo de su postura racionalista frente al fenómeno urbano (ESTAPÉ, 1968). Creemos que su posterior conocimiento —muy directo por razón de su cargo— de la obra de Cerdà, contribuyó a ratificar aquellos principios y a aumentar la valoración del tráfico como problema, como se puso en evidencia en su proyecto para Sabadell.

Posteriormente fue Arquitecto Provincial, lo que amplió el campo territorial de su trabajo y fue la causa de su actividad en la ciudad de Sabadell (proyecto de ensanche y obras de reforma del teatro principal) a partir de 1861.

Frente a la figura de Molina aparece en la historia urbana de Sabadell, unos años más tarde y con distinta significación, la de Miguel Pascual. Quizás menos brillante profesionalmente, pero sin voluntad de

sustraerse de la problemática que comporta cotidianamente la administración de una ciudad mediana, con lo que el resultado proyectual debía ser totalmente diferente y su incidencia en el desarrollo de la ciudad, también. La presentación en el año 1886 del proyecto realizado por Pascual representa el fin de la libre interpretación del proyecto de Molina en su función de ordenador del crecimiento. Es innegable la influencia del mismo en la nueva propuesta, aunque paradójicamente Pascual cita como único plan anterior al suyo el ya comentado de José Oriol Bernadet. Sin embargo en la conclusión de la memoria se dice:

«... antes la práctica que la teoría, pues de otro modo no quedaría otro recurso que seguir las huellas de otros proyectos referentes a la misma población, que por más que reconocemos en ellos cualidades más recomendables y sobre todo más valentía que el nuestro, han sido abandonados por no considerarse el municipio con medios suficientes para su realización.»

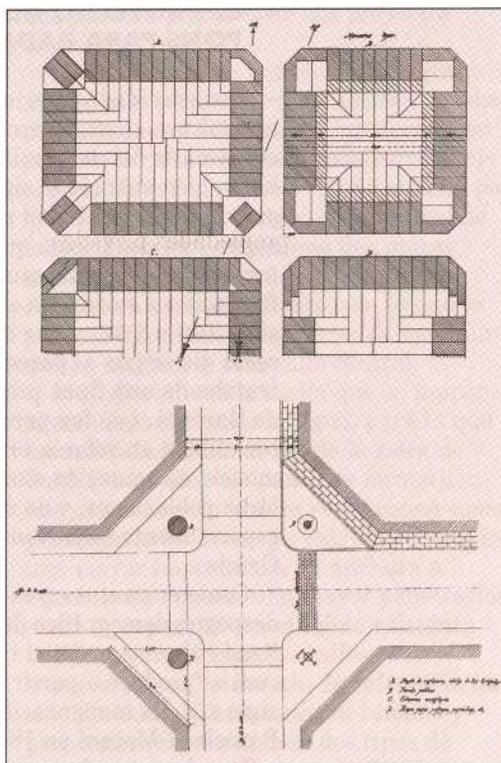
Lo que es una clara alusión al plan de su antecesor Francisco Daniel Molina. La postura de Pascual frente al problema que se le plantea es, por lo tanto distinta. Rebajar, si es necesario, los objetivos, para aumentar a cambio las garantías de realización del proyecto, es una de las hipótesis de trabajo adoptadas. Otra circunstancia es que este plan se redacta habiéndose promulgado ya la segunda ley de Ensanche (1876). La sujeción de la redacción del plan a las disposiciones que incluye el Reglamento (art. 5) de la citada Ley motiva, seguramente, que este plan constituya un documento técnico bastante más elaborado y rico en información sobre la situación urbana en que actúa que el proyecto Molina.

El proyecto Pascual determina una propuesta de crecimiento por continuidad que, partiendo de las terminales de las calles existentes, se organiza en una cuadrícula de gran regularidad que se extiende hacia el S. Con ello se cumplen dos objetivos más del ideario del arquitecto, evitar la afectación de edificios existentes y conseguir calles rectas de gran longitud.

Las plazas también son elementos a los que se dedica especial atención en este proyecto. *Se propone la creación de 6 plazas*

cuya superficie oscila entre 5.000 y 10.000 m<sup>2</sup>, pero lo más interesante de este asunto es la aclaración, respecto a lo vinculante de la disposición de las normas que expresa el plano y que dice: «no para que se las emplace tal cual están en el plano, pues demasiado sabemos que razones de economía podrían oponerse a ello, si no para recordar al municipio la necesidad de dichas plazas». Realmente, Pascual daba facilidades para que su plan se llevara a término. Consecuentemente con ello, todas las plazas que se proponen en el plan responden al mecanismo de supresión de una manzana, no introduciendo de este modo ninguna distorsión en la cuadrícula y facilitando asimismo la «reposición» de la manzana suprimida en el plano sin que quede rastro de la supuesta plaza.

Las manzanas resultantes de la retícula propuesta son rectangulares y achafanadas (Fig. 4). Su tamaño no es uniforme debido a



**FIGURA 4.** Parcelación de las manzanas y urbanización de los chaflanes de Sabadell según el proyecto de Miguel Pascual, 1886 (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

la conexión de las nuevas calles con las de la malla existente; no obstante, *allí donde ha sido posible, se propone una manzana tipo de forma cuadrada, con un lado de 80 m, que corresponde a unos 90 de distancia entre los ejes de las calles colindantes. Esto responde al deseo de contar con un elemento tipo para construir la cuadrícula por un proceso de mera repetición, pues queda claro que la igualdad de las manzanas no es un objetivo del proyectista cuando dice: «Lejos de parecernos un inconveniente la desigualdad, es una necesidad, dados los múltiples destinos que puede tener.»*

Cabe añadir que, en su contención propositiva, el proyecto Pascual sí ha sido una referencia para el desarrollo en extensión de la ciudad de Sabadell, en cuya trama actual se percibe con claridad la cuadrícula básica propuesta por este proyecto.

#### 4. EL PROYECTO DE JUAN BTA. PONS PARA BADALONA, 1895

Las actividades marineras y la agricultura constituyeron las bases económicas del desarrollo de la población hasta bien entrado el siglo XIX. El núcleo generador de la ciudad moderna se organizó según una cuadrícula que revela su origen proyectual, de grano muy similar a las fundaciones coloniales españolas de los siglos XVII y XVIII, y que en su límite con la costa dio origen al paseo marítimo. Se trataba de una finca propiedad del Marqués de Barberá, que fue parcelada para su conversión en solares urbanos, según un modelo de actuación similar al habido en otras poblaciones, y de un modo especialmente importante en la villa de Gracia.

Como en tantas otras poblaciones el despegue demográfico de Badalona va ligado al proceso de su industrialización, lo cual se produce a partir de mediados del siglo XIX. La inauguración del ferrocarril de Barcelona-Mataró en 1848 y la proximidad a Barcelona son factores que contribuyen decisivamente a este proceso.

En el momento de redacción del proyecto de ensanche la población de Badalona era próxima a 18.000 habitantes (IGLESIAS, 1961, 1967).

De la observación del plano de la ciudad en fecha inmediata anterior a la redacción del proyecto de ensanche deducimos que el proceso de agregación de nuevas partes a la ciudad no se había desarrollado estrictamente según criterios de contigüidad sino que el entrelazado de vías de comunicación y barreras preexistentes (carretera, rieras, ferrocarriles, etc.) había condicionado la ocupación de diferentes zonas, favoreciendo unas y frenando otras.

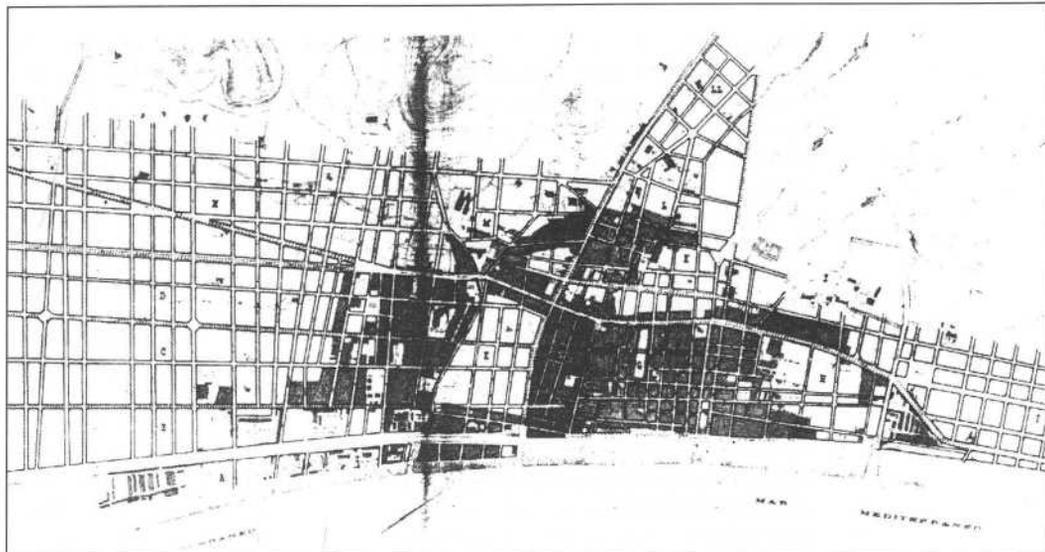
A pesar de la discontinuidad del proceso de ocupación y de la diversidad de los procesos, las distintas áreas presentaban cierta homogeneidad, motivada por:

- a) El mantenimiento de unas directrices próximas a las que constituían la línea de costa y su perpendicular tomadas en cada caso a través de los diversos elementos físicos, de estructura lineal, que cruzaban el territorio y que originaban una malla superior de referencia.
- b) La presencia en muchas partes de la ciudad de establecimientos industriales, que daban lugar a la formación de manzanas de mayor tamaño y, en consecuencia, a la formación de cuadrículas en las que coexistían manzanas de varias dimensiones.

Del proyecto de Juan Bautista Pons, arquitecto municipal de la ciudad, no se ha podido encontrar otro documento que el plano que se muestra (Fig. 5); sin embargo, no es difícil descubrir a través del mismo cuál era el *principio básico* en que se apoyaba la ordenación propuesta, que no era otro que *la racionalización de las pautas naturales del crecimiento*.

La adopción, como criterios útiles para la ordenación de la ciudad, de las dos constantes apuntadas anteriormente, convenientemente traducidas en opciones técnicas mediante el proyecto, constituye la lógica de la propuesta que contemplamos.

La malla que diseña Pons pretende, por una parte, integrar en una red de calles unitaria todas aquellas formaciones presentes en la ciudad, lo cual vistas las características de éstas, no es un empeño difícil, si se toman como directrices y grano de la malla propuesta los que suministran los tejidos existentes.



**FIGURA 5. Plano del Proyecto de ensanche de Badalona de Juan Bautista Pons, 1895** (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

No existe en consecuencia ninguna voluntad de ruptura con la ciudad anterior. La ciudad se ha industrializado y ha crecido considerablemente; los modelos en que se ha venido organizando se consideran satisfactorios, únicamente son precisas previsiones y algunas ligeras correcciones a la organización espontánea para, a partir de ella, promover un aprovechamiento máximo del suelo.

En cuando a su posición el ensanche constituye una prolongación de la ciudad existente en aquellas áreas donde la topografía es más favorable al crecimiento. De ahí su forma alargada ocupando la franja costera de suelo llano. El único intento de prolongar la ordenación hacia la zona montañosa se da en el suelo contiguo a la riera del Canyet, que se convierte así en el eje transversal de mayor longitud. Notemos que ésta es la zona más confusa del nuevo ensanche al pretender imponer la cuadrícula a un suelo poco idóneo. Aunque se intentan recoger algunos condicionantes territoriales –orientando la malla según la directriz que une dos puntos emergentes– el resultado es poco convincente por lo ambiguo y por su poca entidad respecto al resto.

En relación al grueso de la propuesta, que es la que organiza al SO y NE del casco antiguo, una primera apreciación es la rotunda diferencia entre las cuadrículas que

se organizan a cada lado, hasta el punto que parecen proceder de dos proyectos distintos.

La cuadrícula de la zona NE, de grano mucho más pequeño, recuerda los trazados dieciochescos y coloniales. Una derivación propuesta de la carretera constituye el eje central de la zona, discurrendo aquélla por el borde marítimo. Sobre el eje central de mayor anchura se disponen dos plazas, mediante la supresión de la manzanas edificables correspondiente, con lo que se pone de manifiesto el carácter de eje único que se atribuía a esta calle central.

Muy distinta es la malla que se propone al otro lado del casco antiguo, para la que el crecimiento habido al SO de la riera de Sant Jeroni sirve de pauta de formación, Las calles longitudinales se disponen como prolongaciones de las ya existentes, dando una mayor importancia en anchura a aquéllas que tienen una mayor penetración –real o propuesta– en el tejido existente.

Para el trazado de las calles transversales el elemento de referencia ha sido sin duda la manzana, su tamaño y proporción. Se distinguen dos tipos de manzanas que se disponen en franjas sucesivas. Ambos tipos tienen su precedente en la zona contigua ya ocupada, de la que esta parte del ensanche es prolongación, y con esta referencia no es difícil entender la lógica de esta organización. Las manzanas

más pequeñas, de forma alargada, buscan su adecuación al tipo edificatorio residencial dominante en el crecimiento de la ciudad que era la casa de fachada estrecha con dos plantas de altura, con fachada a la calle y un patio posterior. La anchura de estas manzanas corresponde a la suma de las longitudes de dos parcelas tipo que solían medir alrededor de los 30 m, con lo que se obtenía un aprovechamiento máximo de la manzana. Por otra parte las manzanas de mayor tamaño, de forma mucho más cuadrada, permitían el establecimiento de industrias de notable envergadura. Su existencia, ya entonces en Badalona, debió ser una experiencia decisiva para la provisión de este tipo de manzanas especializadas que no suelen aparecer en otros proyectos de ensanche.

Puede deducirse de lo expuesto, respecto a las mallas propuestas, la existencia en el proyecto de un objetivo de diferenciación de las partes de la ciudad, según uso dominantes y población residente. La cuadrícula de la zona NE, que mantiene una indudable semejanza geométrica con la del barrio marítimo, parecer responder a una idea de ensanche residencial para una población con un *status* social más elevado, mientras la que se organiza al SO albergaría el asentamiento industrial de la ciudad y a la población obrera. La adopción para estos crecimientos de ordenaciones parecidas a las que se habían venido desarrollando en la ciudad para utilidades similares nos pone una vez más en evidencia la voluntad de continuidad a todos los niveles que representaba este ensanche.

Manteniéndonos en este tipo de consideraciones es oportuno subrayar en este caso la función asignada a la malla como un elemento ordenador de la edificación, que va más allá de la fijación de unas alineaciones. Independientemente de que la ordenanza de edificación formara parte del proyecto, está claro el valor que tiene la forma de la manzana en tanto que se adecua, y en cierto grado condiciona, a la tipología de la edificación que debe ocuparla.

*Las tres clases de manzanas comentadas (industrial, residencial contigua y residencial urbana) tienen una lógica de aprovechamiento que pasa por la utilización*

*de un tipo determinado.* Cuando las previsiones del plan no se han cumplido, en el sentido que no ha habido demanda de edificación de un determinado tipo, el mecanismo de ajuste no ha sido una impropia utilización de las manzanas según otros modelos edificatorios sino una modificación de las mismas.

*Posicionalmente y por sus propios elementos estructurales, el ensanche de Badalona mantenía y reforzaba, la función urbana del centro histórico.* Sin embargo debemos subrayar el hecho de que no se propusieran intervenciones en el mismo que manifestaran morfológicamente su importancia sino que, dentro del mismo mecanismo, por suma de crecimientos parciales, que había venido formando la ciudad, el centro se extenderá y adquirirá la configuración que le dará el establecimiento de nuevos edificios públicos y residenciales en las áreas de nueva ordenación que habían permanecido vacías contiguamente a él.

De acuerdo con estas previsiones proyectuales —coherentes, por otra parte, con la búsqueda de un tejido general que integre todas las partes de la ciudad con las mínimas disonancias—, lo que puede entenderse por el actual centro de la ciudad presenta un notable grado de disolución en la trama urbana, polarizándose fragmentariamente en aquellos elementos que histórica, funcional o morfológicamente adquieren relevancia en el tejido.

## 5. EL PLANO GENERAL DE VILANOVA I LA GELTRÚ. 1876

América tiene mucho que ver con la singularidad del caso de Vilanova. No sólo hizo posible un comercio en el que se apoyó buena parte del desarrollo económico de la villa, sino que los «indianos» que figuran entre los numerosos hijos ilustres de ésta, contribuyeron decisivamente mediante sus actuaciones personales a sus momentos de máximo esplendor. Ventosa y Soler, donador de la actual plaza del Ayuntamiento y de las escuelas que se construyeron junto a ella, Vidal Pascual, que legó una importante cantidad para que se dotara a la población de agua potable, y Gumà i Ferran, son una muestra de este tipo de personajes que,

instalados durante un tiempo de su vida en América, tuvieron posteriormente una dedicación importante para la mejora y desarrollo de su ciudad natal.

De entre todos ellos, nos interesa especialmente Francesc Gumà i Ferran, por su directa relación con el tema que estamos tratando. Después de una etapa de residencia en la isla de Cuba, Gumà i Ferran desarrolló una importante actividad en Vilanova, promoviendo diversas transformaciones urbanísticas a las que colaboró con sus gestiones y aportaciones materiales.

Entre los años 1872 y 74 se llevó a cabo una de las primeras iniciativas de Gumà que consistió en la prolongación y urbanización de las Ramblas. La planta de la ciudad nos expresa la importancia que para su crecimiento tenía el establecimiento de unas ramblas cuidadosamente trazadas que unieran el casco de la ciudad con la costa en la que se había venido formando el núcleo marítimo. Estas ramblas establecían un cauce lógico de multiplicación de la cuadrícula en que se había configurado buena parte de crecimiento del siglo anterior. Es manifiesto el poder de una rambla, o paseo, que parte del núcleo como eje ordenador del crecimiento. Recordemos el papel jugado por el paseo de Gracia en el proyecto de Cerdà para Barcelona, o el caso de la rambla de Sabadell, como elemento ordenador de una etapa de crecimiento espontáneo de la ciudad y, posteriormente, eje principal de los proyectos de ensanche que se redactaron. Además de esto conviene subrayar para el caso de Vilanova, el perfecto ensamblaje de estas «ramblas» con el tejido urbano existente. La coincidencia de directrices entre las ramblas y la cuadrícula y su disposición como prolongación de calles existentes de especial relevancia, definía una indiscutible pauta de crecimiento en dirección al mar.

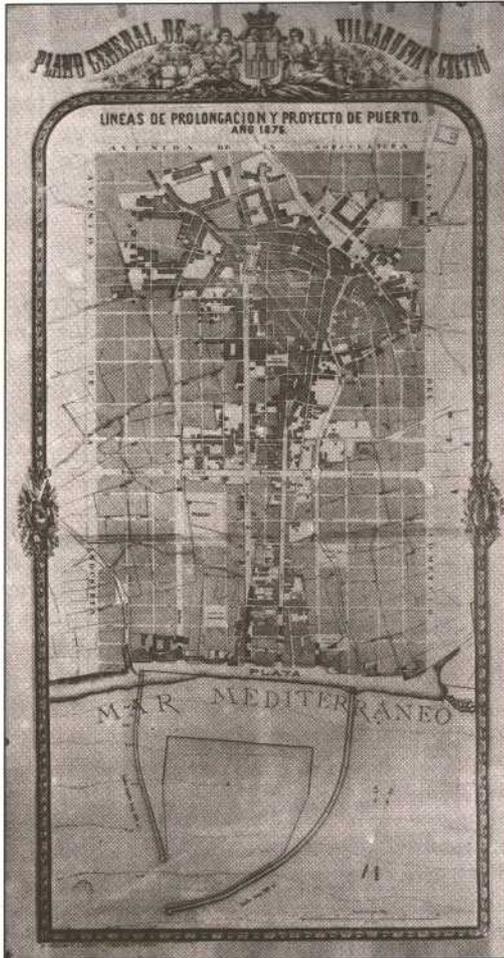
No obstante, las óptimas condiciones para un crecimiento ordenado de la ciudad que habían quedado así establecidas, no bastaron para satisfacer la idea de organización urbana que tenía Gumà i Ferran. Era preciso que se fijara con el máximo detalle la imagen a la que debía ajustarse el crecimiento, dejando perfectamente claras cuáles debían ser las calles, las manzanas, las plazas y los

jardines, criterio que por otra parte coincidía con lo establecido legalmente en aquellas fechas, aunque su observancia no podemos pensar que fuera el motivo principal de esta iniciativa.

El hecho es que el plano que se presenta (Fig. 6) fue realizado en 1876, cuando la ciudad contaba con unos 13.500 habitantes (IGLESIAS, 1961, 1967), por iniciativa de Gumà quien costeó además una edición del mismo. Notemos que el título del plano no corresponde a la terminología habitual haciendo referencial al «Ensanche», sino que utiliza las palabras «Plano General», mostrando una cierta independencia de las disposiciones oficiales al respecto.

El proyecto se realiza en un momento claramente expansivo y optimista en el desarrollo de la ciudad. La iniciativa de Gumà i Ferran fue sin duda bien acogida, y el respeto a la ordenación propuesta que muestra el crecimiento posterior pone en evidencia hasta qué punto este proyecto catalizaba un deseo general de ordenación urbana especialmente interesante. Una explicación de esta correspondencia entre la actitud de Gumà como promotor del proyecto y la de la población como receptora del mismo, nos la da la «vocación americana» de Vilanova. Los viajes a América que comportaron las intensas relaciones comerciales con aquel continente, dio a conocer probablemente a muchos vilanoveses —ya fuera directa o indirectamente— las nuevas realidades urbanas que representaban las ciudades de Indias formadas a partir de un plano fundacional. Las calles rectas y largas y las manzanas y plazas regulares, dejaban de ser ideas técnicas para pasar a formar parte de la experiencia colectiva y convertirse en un objetivo deseable para la ciudad. La edición del «plano general» para una máxima difusión del mismo es un hecho consecuente con las cualidades del medio social a que se dirigía y, probablemente, una de las acciones más positivas para la posterior materialización de sus disposiciones.

Pasando ya a analizar las características del proyecto, un punto muy importante a señalar es el ámbito abarcado por la ordenación. Se trata de un rectángulo perfectamente regular apoyado en la línea de la costa, que incluye en su interior todo



**FIGURA 6.** «Plano General» de Vilanova i la Geltrú, 1876 (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

el asentamiento existente de la ciudad. Las directrices de este rectángulo son las del borde marítimo y su perpendicular coincidentes con el norte magnético y la del inicio de la rambla y ambas con la cuadrícula formada en el casco antiguo, con lo que las condiciones de ensamblaje de la cuadrícula en que se iba a dividir el rectángulo con la ya existente eran especialmente buenas. No obstante, aquí nos interesa subrayar el significado que para el proceso proyectual debió tener este regular –y por lo tanto previo– acotamiento del espacio de crecimiento. En efecto, *la idea originaria de la propuesta no es*

*disponer una zona de ensanche prolongando aquellas partes de la ciudad con mayor regularidad, ni mucho menos yuxtaponer un área ordenada que establecería diversos nexos con el tejido existente; se trata más bien de embeber a la ciudad existente en un plano de un gran rigor geométrico que parece querer recuperar para la ciudad la oportunidad de haber sido fundada y ordenada desde un principio. Con esta proyectación de fuera a dentro que nos delata el perímetro de la ordenación, se hace compatible esta actitud con el mantenimiento de un absoluto respeto al asentamiento existente, facilitado por el alto grado de racionalidad geométrica de su configuración.*

El rectángulo delimitado por avenidas de 30 m de anchura dedicadas a la Industria, a la Agricultura y al Comercio, se ordenan según una cuadrícula que no tiene dificultades, por razones ya apuntadas, para entregarse al tejido existente. El problema del cambio de grano que implica el mayor tamaño de las manzanas propuestas se soluciona no prolongando algunas calles del casco antiguo. En las zonas en las que el tejido antiguo es irregular, se pierde la regularidad en las manzanas que se disponen contiguamente a este tejido. Por otra parte, si bien las directrices de organización de la nueva cuadrícula son muy rígidas, hay una notable variabilidad en las distancias entre calles que, originando muy diversos tamaños de manzana, permiten el establecimiento de un alto grado de continuidad con el casco antiguo de la ciudad.

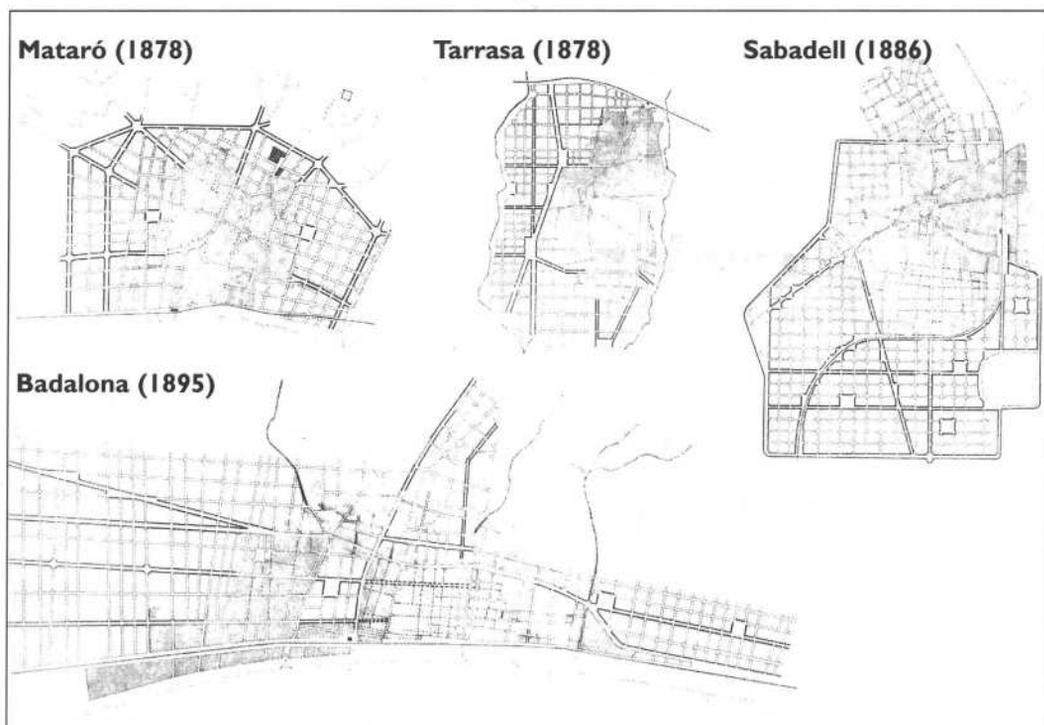
Cabe señalar que el momento en el que se produce la *redacción del proyecto de ensanche es anterior a la llegada del ferrocarril a la ciudad*. Con la construcción del mismo se invierte el proceso habido en la mayoría de los casos estudiados. En aquéllos, línea férrea y la posición de la estación eran elementos existentes que en todo caso condicionaban la ordenación del crecimiento de la ciudad. En Vilanova, el ferrocarril con todo lo que representa de ocupación de espacio urbano por los trazados de las vías, tinglados, instalaciones, talleres, estación, etc., plantea el problema de su disposición en una ciudad que tiene ya definidas las

alineaciones de su ensanche. Si a ello añadimos que tal definición era simplemente proyectual y que no tenía nada que ver con las líneas de parcelación agrícola subsistentes en aquellos años en la mayor parte del ámbito ordenado, es fácil entender el peligro que corría la parte de la ordenación que resultara afectada por las instalaciones ferroviarias. Sin embargo, no fue así, y a pesar de la gran envergadura que tuvieron aquellas instalaciones puede comprobarse hoy que su posición y la definición de sus límites fueron sumamente respetuosas con la ordenación prevista.

Si bien fue imprescindible una reordenación de la zona afectada, ésta pudo ser y fue totalmente congruente con el resto del proyecto de ensanche. La explicación de

este hecho, poco menos que insólito, vuelve a remitirnos a la figura de Gumà i Ferran, inspirador del proyecto de ensanche de 1876 y concesionario desde 1877 para la construcción del ferrocarril de Vilanova a Barcelona y a Valls.

El ensanche de Vilanova es, por lo tanto, un hecho inseparable de este especialísimo «agente urbano» que fue Gumà. En su materialización el proyecto ha tenido una relativa fortuna, no habiéndose completado en muchas de sus partes; sin embargo, es importante señalar el respeto que se tuvo al proyecto durante un largo período. *El proceso de formación de la Rambla Samà –hoy completamente realizado– no deja de sorprendernos, y no es explicable sin un amplio conocimiento y aceptación colectiva del proyecto (Fig. 7).*



**FIGURA 7.** Comparación a la misma escala de los proyectos de ensanche de Mataró (1878), Tarrasa (1878), Sabadell (1886) y Badalona (1895) (fuente: «Los ensanches menores de Barcelona»).

## BIBLIOGRAFIA

- CARRERAS, Miquel (1934): *Elements d'història de Sabadell*, Sabadell, 1934.
- CERDA I SUNYER, Ildelfonso (1867): [TGU] *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, etc.*, 2 vols. Imp. Española, Madrid, reimpr. facsímil en q.v. ESTAPÉ, 1968.
- ESTAPÉ, Fabián (1968): *Ildelfonso Cerdà. Teoría general de las urbanización, vols. I y II. Tomo III, Anexo documental*, 1971, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- ESTEBAN, Juli (1976): *Los ensanches menores de la región de Barcelona*, Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Barcelona.
- IGLESIAS, Josep (1961): *El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años*, Barcelona, 1961.
- (1967): *Introducción sobre la población de Cataluña en la primera mitad del siglo XIX*, Barcelona, 1967.