

EL MUNICIPIO DE BARCELONA Y SU AYUNTAMIENTO

El crecimiento de la ciudad de Barcelona.

Antecedentes.-Planteamiento del problema.

EL presente artículo, al que seguirá otro sobre Hacienda Municipal de Barcelona, cuyo saneamiento ha dado lugar a varias disposiciones legales en estos últimos años, tiene por fin divulgar cómo y en qué circunstancias han debido actuar los Ayuntamientos que han regido la ciudad durante el presente siglo para seguir la carrera ascendente de su crecimiento y dar a los servicios municipales el ritmo de marcha preciso para mantener en decoro la población. Ello nos enfrentará con problemas de todo orden y nos permitirá deducir experiencias que pueden ser de enorme interés para la legislación general, y particularmente para los administradores de los Municipios que se encuentren hoy en trance de pasar a ser grandes ciudades. Cierto que no siempre las condiciones son las mismas, pero cualesquiera que éstas sean no podrán hacer variar más que en lo accidental el planteamiento de los problemas, por donde una lección de fondo ha de brotar, a todas luces, del examen que nos proponemos.

Es imposible no sólo conocer, sino ni siquiera imaginar, los problemas de una gran ciudad sin el conocimiento previo de su extensión y del número de sus habitantes. Por otra parte, la relación entre uno y otro elementos primarios de la población ha de darnos la base de las condiciones higiénicas de la misma.

Barcelona tenía antes de iniciar su crecimiento, a fines del siglo pasado (datos de 1887), una extensión de 14,67 kilómetros cuadrados y una población de 272.481 habitantes, que daba un promedio de 18.574 habitantes por kilómetro cuadrado. Hoy tiene 98,8 kilómetros cuadrados de su superficie y más de 1.081.175 de habitantes, con un promedio de 10.942 habitantes por kilómetro cuadrado.

La ciudad ha llegado a esta extensión desarrollándose en todos sentidos, excepto por el lado del mar, a cuya orilla llegó empero muy

poco antes, no sin ganarle las playas de su frente urbano convirtiéndolas en puerto. La dirección de su extensión más marcada fué primeramente hacia el Norte, luego al Este, y es hoy en dirección Oeste y NO. En la primera dirección alcanzó los términos municipales limítrofes de Gracia y San Gervasio; por el Este, los de San Martín de Provensals y San Andrés de Palomar; por el Oeste, el de Sans, y por el NO., el de Las Corts de Sarriá, previsóramente agregados por Real orden de 20 de abril de 1897. Entre los lindes de éstos y de la ciudad antigua se ha desarrollado el ensanche de la misma hasta llegar a unir sus edificios sin solución de continuidad. El Paseo de Gracia, arteria principal hoy de su vida comercial, une el antiguo casco con la villa de Gracia, articulándose con ella por la Plaza de la Victoria y sus jardines inmediatos; paralelamente, la calle Balmes, desde el cinturón de aquel casco antiguo, no sólo llega al que fué término de San Gervasio, sino que lo atraviesa de Sur a Norte, constituyendo, además, una reforma de su primitivo casco urbano; la Gran Vía José Antonio Primo de Rivera va a buscar, en colaboración con las antiguas Rondas, alrededor de las que fueron murallas, y por la tangente con la primera débil expansión del casco urbano, las antiguas carreteras de Madrid a Francia por La Junquera y de Barcelona a Francia por Ripoll y Puigcerdá, que, convenientemente ensanchadas y urbanizadas, cumplen, con San Martín y San Andrés, la misión vivificadora que la calle de Balmes representa para San Gervasio. Al otro extremo (hoy prolongado) de la Gran Vía José Antonio Primo de Rivera, el que fué término de Sans consigue su unión con la Barcelona antigua, a la que encuentra además por la calle Marqués del Duero (el 'popular Paralelo), que, tangencialmente al casco antiguo (en ella se conserva todavía una parte de las murallas de Atarazanas) y a la montaña de Montjuich, lleva al puerto directamente. Tan sólo Las Corts de Sarriá han precisado del crecimiento máximo de la ciudad para entrar en íntimo contacto con la urbe, el cual se ha establecido modernamente por la Avenida del Generalísimo Franco, por la de la Infanta Carlota Luisa, en construcción; por la conversión en Avenida de Roma del paraje de la línea M. Z. A., que antes de internarse por la calle de Aragón discurría por la superficie, y, finalmente, por el desbordamiento de las grandes manzanas de la Cárcel Modelo, Hospital Clínico y Universidad Industrial, que entorpecían la edificación particular, la cual, asaltando estos obstáculos y grandes edificios, ha llevado a la ciudad a confundirse con el antiguo pueblo de Las Corts.

sido más lento y menguado por el NO.; fenómeno raro; pues es lo corriente que la expansión de las ciudades, aun de las radiales, se oriente hacia el Oeste; mas el fenómeno queda explicado por la lucha ardua sostenida con las dificultades de que se ha hecho mérito. Una vez vencido se ha establecido el ritmo de compensación, y las perspectivas son de grandes alientos urbanísticos por ese lado. Mientras tanto, Las Corts de Sarriá, no obstante carecer de un enlace directo con la antigua ciudad máter, hoy casco antiguo, han conseguido a modo de contrapartida un mejor enlace con los que fueron los pueblos limítrofes de Sans, al Sur, y San Gervasio, al NE.

No terminó ahí la expansión de la ciudad, y en 1903 se agregó el término de Horta, al NE., saltando el primer núcleo montañoso que se le presentaba y buscando el fondo natural de la montaña de Montcada, en el mismo paralelo del Tibidabo, Valldrera y San Pedro Màrtir, que cierra el horizonte por el Norte visto el núcleo urbano desde el mar, y posteriormente, en 1921, rebasó esos últimos montes, estableciendo el límite de la ciudad por la agregación de Sarriá, en la vertiente occidental de aquéllos, donde el Ayuntamiento posee varios Parques de Montaña.

Redondearon el término municipal la agregación de los terrenos destinados a zona franca al SO. de Montjuich, cuyo monte quedó así también desbordado, llegando hasta el río Llobregat, en su desembocadura, en terrenos procedentes del Prat del Llobregat y Hospitalet, según la Ley de 11 de mayo de 1920. De este último se agregó una extensión pequeña en 1933, para regularizar el límite Oeste de Barcelona.

La ambición de la ciudad es mayor; viene empero limitada por la naturaleza, que la colocó entre el mar y el monte y entre los ríos Besós y Llobregat. Los primeros han sido ya rebasados, y el de los ríos, aparte la agregación de la zona franca en la desembocadura del Llobregat, lo estableció el R. D. L. de 5 de marzo de 1929 al señalar el Besós como límite oriental de Barcelona, dividiendo el término de San Adrián del Besós, a una y otra orilla, entre Badalona y Barcelona. Este Decreto, no ejecutado aún, tiene un complemento en el expediente incoado para extender el límite, aguas arriba del río, con Santa Coloma de Gramanet.

Al Norte, al Este y al Sur se ha cubierto el espacio que la naturaleza señaló a Barcelona; por el Oeste, por donde crecen las ciudades, le falta aún alcanzar el Llobregat, a costa de los terrenos agrícolas del Prat, y más arriba, al NO., aparece Hospitalet, anárquicamente desarrollado como suburbio de la ciudad, que presenta una

grave dificultad por la contigüedad de construcciones y servicios establecidos ya, y más arriba, Esplugas del Llobregat, a través del cual el Ministerio de Obras Públicas ha variado el trazado de la travesía de la ciudad, de la carretera de Madrid a Francia por la Junquera, buscando el acortamiento que representa utilizar la Avenida del Generalísimo Franco, conocida vulgarmente por Diagonal, por atravesar de Oeste a Este la ciudad, evitando la búsqueda que había antes de Sans, la ciudad antigua de Barcelona, San Martín y San Adrián, para ir a salir directamente a este último.

Así se ha llegado a estos casi cien kilómetros cuadrados de superficie de la ciudad, desde los 14,67 que tenía en 1897. Esta superficie se descompone en:

Zona urbanizada	<table> <tr> <td>73 por 100 edificable</td> <td>36,9</td> <td rowspan="3">}</td> <td rowspan="3">50,6 Km.²</td> </tr> <tr> <td>27 por 100 parques, jardines</td> <td></td> </tr> <tr> <td> y vías públicas</td> <td>13,7</td> </tr> </table>	73 por 100 edificable	36,9	}	50,6 Km. ²	27 por 100 parques, jardines		y vías públicas	13,7		
73 por 100 edificable	36,9	}	50,6 Km. ²								
27 por 100 parques, jardines											
y vías públicas	13,7										
Zona forestal			16,1 "								
Zona agrícola (1)			29,0 "								
Zona marítima			1,5 "								
Zona minera (canteras)			1,6 "								
Total			98,8 Km.²								

Como antes decimos, este territorio sustenta hoy poco más de 1.081.175 de habitantes, pues falta computar los de la porción del término de San Andrés del Besós, agregada a Barcelona de "jure", aunque no de "facto".

En 1358, fecha más remota de la que se poseen datos, éstos ascendían a 34.339; cinco siglos más tarde, en 1855, habían aumentado a 173.239, y en 1900, computando la población de los términos agregados en 1897, se alcanza la cifra de 533.827, duplicada holgadamente según el censo de 1940. El ritmo normal de crecimiento se mantiene con un promedio normal de 5.000 habitantes anuales desde 1900 a 1910, en cuyo decenio pasa de 533.827 a 587.824, notándose después un aceleramiento aumentativo que representa un promedio de unos 20.000 habitantes anuales hasta 1930, pues el censo de 1920 arroja ya 710.320, y el de 1930, 1.005.565. Dejando aparte el mayor escrúpulo que haya podido haber en la confección del censo de 1940, ascendente a 1.081.175 (el 1930 era vigilia de grandes elecciones), se llega al convencimiento de que la ciudad perdió su ritmo acelerado de crecimiento en 1930, a raíz precisamente de la Exposición Internacional de 1929, después del enorme esfuerzo económico y urbanístico realizado, cuando más precisaba de una época de pujanza y de paz

para con sus beneficios vencer y nivelar las grandes dificultades que representa el haber pasado veinte años consecutivos en la obligación imperiosa de urbanizar, construir y dotar de servicios y albergues a 20.000 habitantes anuales; es decir, construir cada año una población de 20.000 habitantes. Suspéndase la lectura para recapacitar un momento sobre lo que ello supone de vía pública, agua, gas, electricidad, teléfono, edificación particular (1.250 edificios anuales a razón de veinte personas por edificio, comprobado en el cuadro estadístico al pie), matadero, mercados, cementerios, escuelas en constante ampliación, nueva construcción o emplazamiento, transportes para los vecinos, que cada día se alejan más del centro de la ciudad donde trabajan; servicios benéficos, higiénicos y sanitarios; en una palabra y como antes se indica, crear cada año una nueva ciudad de 20.000 habitantes. No es de extrañar que tal experiencia municipal pueda presentar hoy los problemas que crea el crecimiento de la urbe, cómo se intentaron resolver y cómo la experiencia aconseja se resuelvan. No se olvide para cuando se trate del tema "Hacienda" esta premisa ni este hecho, que explica muchos de los fenómenos de la Hacienda Municipal de Barcelona y confirma que los Ayuntamientos no invierten para su beneficio, sino por amor a su Patria y en provecho de la comunidad; no son una empresa, son la inteligencia y, a veces, el corazón de la ciudad, que ve y dirige para el bien, con la esperanza de acrecentar el de todos y no el propio.

No podemos sustraernos al terminar el comentario del crecimiento de la ciudad a poner en parangón, como se dice al principio, la superficie y aun el número de edificios con la población, y resumiendo con ello y sin otro comentario, el crecimiento de aquel antiguo casco urbano, que, con la categoría ya entonces de ciudad, puede calificarse hoy de gran ciudad.

AÑOS	EXTENSION EN Km. ²	HABITANTES	HABITANTES POR Km. ²	NUMERO DE EDIFICIOS	HABITANTES POR EDIFICIOS
1887	14'67	272.481	18.574	11.518	23'6
1900	60'45	535.897	8.832	35.111	15'2
1910	70'16	587.294	8.370	37.748	15'5
1920	79'25	710.335	8.963	40.274	17'7
1930	96'—	1.005.565	10.475	53.197	18'9
1940	98'80	1.081.175	10.942	58.127	18'6

Resumido así el fenómeno del crecimiento de la ciudad, queda por ver cómo se encauzó éste en la materia urbanística y de servicios en general y cuáles son las condiciones higiénicas, intelectuales y económicas en que viven sus vecinos después del rápido crecimiento de la

urbe y de los esfuerzos constantes para dotarla de los servicios que aquél le imponía.

Por ello el presente trabajo, aparte este antecedente de planteamiento del problema, comprenderá los siguientes extremos:

I.—Construcción de la ciudad.

- A) Preámbulo.
- B) Ensanche.
- C) Reforma interior.
- D) Plano de enlaces.
- E) Reconstrucción.
- F) Planes futuros.

II.—Servicios Municipales.

- A) Los de vialidad.
- B) Transportes.
- C) Abastos.
- D) Cultura.
- E) Higiene y Sanidad.
- F) Beneficencia.

I—CONSTRUCCION DE LA CIUDAD

a) *Preámbulo.*

Después de la rápida ojeada que representa el apartado anterior, sobre el crecimiento de la ciudad, precisa entrar en los detalles de cómo y por qué frámenes se procedió a su urbanización. Desde luego la previsión que se tuvo de la agregación de los pueblos colindantes a la ciudad y a la extensión a ellos del Ensanche han constituido la base primordial para poder conseguir el desarrollo en la forma que se ha producido. Anotamos, pues, esta primera observación; respecto al crecimiento de la ciudad ha de tenerse una visión vasta, profética y clara de sus posibilidades y necesidades en el porvenir; verlas con mezquindad es obligar a hacer dos veces la obra; verlas con excesiva amplitud resulta, a la larga, beneficioso, aunque en su desarrollo haya momentos en que parezca que la crisis económica va a producirse con caracteres de desastre. Los dirigentes de grandes ciudades, y más que los dirigentes los que han hecho las grandes ciudades, deben ser tan audaces en el momento de su concepción como prudentes en la ejecución de las sucesivas etapas. De estas ideas, que son el resumen de la ciencia urbanística en su aspecto general, encontraremos confirmación plena en los siguientes párrafos, en los que podrá constatarse que cuantas veces no se tuvo audacia hubo de repetirse la obra o

rectificarse en forma muy costosa, y cuando aquélla se produjo y se perdió la prudencia en la ejecución y parecía iba a sobrevenir la catástrofe en cualquier apertura de una gran vía, luego el tiempo ha confirmado la buena proporción y el rendimiento en definitiva obtenido, porque la vida de una ciudad y su crecimiento y desarrollo no pueden ser juzgados a cada instante, sino que deben ser apreciados en el decurso de decenios, sin que a mitad de uno de estos períodos pueda quererse rectificar, pues toda rectificación o se paga con merma del rendimiento de la obra o con paralización de su desarrollo.

Dentro de este capítulo deberemos de estudiar los siguientes aspectos: Ensanche, Reforma Interior, Enlaces, Reconstrucción y Proyectos Futuros.

b) *Ensanche.*

Hace un siglo, en 1839, el Gobierno nacional autorizaba a la ciudad de Barcelona para proceder a su ensanche, con la condición de no modificar las fortificaciones existentes, lo que demuestra lo reducido de la obra que se autorizaba; por esto no tuvo virtualidad. El Ayuntamiento, en 1844, en 1847 y en 1853, insistió en su pretensión haciendo ver los inconvenientes que la demora en resolver este problema podían ocasionar por la acumulación de viviendas y de habitantes, que llegaron, como se expresa en el cuadro estadístico, a 23,6 por edificio, de escasa altura todos ellos, en frente de los 18,6 por edificio de mayores proporciones que tiene en la actualidad. Como consecuencia de estas gestiones, por R. O. de 15 de agosto de 1854 se acuerda el derribo de las murallas, que son el primer paso para que el antiguo casco urbano pueda tener salida al que ha de ser su ensanche, sin que, empero, sea una cosa definitiva, pues cuatro años después una Real orden de 9 de diciembre de 1858 limitaba el espacio en que se podía edificar libremente por sobrevivir todavía la preocupación de plaza fuerte.

Es en el año siguiente, el 2 de febrero de 1859, cuando una Real orden autoriza al Ingeniero señor Cerdá para proceder a confeccionar el plan de Ensanche, y en 15 de abril del propio año el Ayuntamiento acordaba abrir un concurso público de planes para el Ensanche de la ciudad. Sin embargo, antes de que fuera fallado tal concurso, el 7 de junio de 1859, el Gobierno, mediante R. O., aprobaba el proyecto redactado por don Ildefonso Cerdá, el cual lo presentó, además, al concurso abierto por la ciudad, absteniéndose de calificarlo el Jurado nombrado y aprobándose el presentado por el Arquitecto don Antonio Rovira Trias, más práctico y menos monótono que el plano Cerdá, ya

que, mucho más reducido que aquél, preveía sólo el primer paso del desarrollo de la ciudad, en contra de la enorme amplitud del primero, que preveía incluso la urbanización hasta la margen del río Besós. El proyecto fué definitivamente aprobado por decreto de 8 de julio de 1860, por el que se imponían ya restricciones a la edificación de los términos municipales vecinos, que más tarde fueron incorporados sucesivamente a la ciudad, para cuyo desarrollo se les sujetaba ya entonces al plano Cerdá.

La primera disposición de carácter local que se produce en relación al Ensanche es una providencia del Gobierno Civil de 15 de julio de 1860, en que se dispone el cumplimiento de lo ordenado en el Real decreto de aprobación del plano Cerdá y se establecen las normas que habían de seguirse para el replanteo y apertura de calles, así como para la edificación particular. Esta demora producida desde el primer intento de 1839 hasta la definitiva aprobación de 1860, estos veintiún años transcurridos en discusiones y en la inactividad que ellas representan, produjo una explosión de los intereses privados, pues era imposible pretender que la edificación contenida durante veintiún años, con las correspondientes dificultades y perjuicios, aguardara a que la potencia económica del Ayuntamiento fuera urbanizando la enorme extensión del Ensanche. Y así, en contra de tal principio elemental, con replanteos deficientes resueltos improvisadamente, sin servicios sanitarios y sin previsiones de ninguna naturaleza, empiezan a brotar por distintos puntos del Ensanche y de los pueblos que luego han de ser agregados edificaciones anárquicas que, si bien aparecen costreñidas a las líneas de carácter general, no pueden sujetarse al método que debía imponer la autoridad municipal, virtualmente vencida y gastada por las circunstancias y lucha expuestas.

Véase, como decimos antes, que del desarrollo de la ciudad habíamos de ir deduciendo que la previsión en materia de urbanización debía ser audaz, pues audacia representaba, en efecto, que en 1839 se pensara ya en lo que es hoy la ciudad, y de imprevisión ha de reputarse que este punto de vista no prevaleciera hasta 1860, ocasionando tal retraso defectos difícilmente corregibles hoy en las vías públicas del Ensanche o costosamente reparables. Es cierto que aún no había sido dictada la primera Ley que en España regulara la materia de ensanche de las grandes poblaciones y tan sólo esporádicos destellos legislativos reconocen la competencia municipal en la materia, como la R. O. de 13 de septiembre de 1862 referente a policía

urbana, y la de 15 del mismo mes, que permite a los Ayuntamientos proponer reformas en los planes de Ensanche.

Esta competencia y estos reconocimientos tienen acogida por primera vez en la Ley de 29 de junio de 1854, dictada con carácter general para regular el ensanche de toda clase de poblaciones, y a partir de entonces, el Ayuntamiento se encuentra ya en condiciones de resolver por su cuenta las materias que esta Ley deja a su mano y de acudir al Ministerio en demanda de aquellas otras que excedan de su capacidad, y así, antes de que surja el Reglamento de 25 de abril de 1867, las RR. OO. de 7 de noviembre de 1864 y 8 de agosto de 1865 regulan la construcción en el interior de las manzanas y la altura de los edificios, a requerimiento del Ayuntamiento, hasta llegar a la Ley de 22 de noviembre de 1876, en que definitivamente se consolida la competencia municipal y se provee de medios económicos a los Ayuntamientos para proyectar y ejecutar los planes de Ensanche, que, en cuanto hace referencia a Madrid y Barcelona, obtienen un mayor desarrollo en la Ley especial de 26 de julio de 1892 y su Reglamento de 31 de mayo de 1893. No es del caso en este trabajo proceder a la exégesis de esta Ley, sobradamente conocida y mantenida en vigor a través de más de cincuenta años. Con arreglo a ella ha venido construyéndose el ensanche de la ciudad de Barcelona, sin más alteraciones que la anexión de algunas zonas como consecuencia de la agregación de distintos pueblos de la ciudad en los que se establecieron también zonas de Ensanche, siempre unidas a la central básica del plano Cerdá.

En lo urbano no presenta el Ensanche ninguna variación notable hasta el día. Más tarde, al examinar el plano de enlaces, podremos hacer referencia a las grandes vías proyectadas a través del Ensanche, previstas algunas de ellas en el plano Cerdá y en otros presentados al concurso de que se ha hecho mérito, que son las únicas alteraciones de importancia del primitivo proyecto. Pero, como hemos dicho antes, aún se notan en la ciudad las dificultades de unión de las distintas urbanizaciones anteriores y con los pueblos agregados, los defectos con que comenzó la construcción del Ensanche y, desde luego, y más acentuadamente aún, la falta de pavimentaciones definitivas y de servicios de iluminación modernos, que demuestran el gran esfuerzo con que el Ayuntamiento ha debido seguir el enorme crecimiento de la ciudad en un período corto de años.

Hasta aquí el Ensanche en materia urbanística. Para el segundo artículo, referente a la Hacienda Municipal de Barcelona, reservamos el estudiar el Ensanche en su aspecto económico. Adelantamos aquí,

no obstante, y como premisa de la que habremos de partir luego allí, que no era posible se previera la rapidez en el desarrollo de la obra, así como la ingente proporción del crecimiento de la ciudad, lo que, unido al afán del Ayuntamiento de querer adelantarse a éste, sin conseguirlo nunca, le obligó a grandes sacrificios económicos, no superados aún. La propiedad privada venció al Ayuntamiento y hoy lo paga tributando más.

c) *Reforma interior.*

El plano Cerdá preveía ya, por medio de tres vías importantes, prolongación de otras del Ensanche, atravesar y reformar el casco antiguo, haciendo del conjunto un solo proyecto. El problema era, empero, más arduo en el interior, densamente edificado, que en la planicie verde del Ensanche. En éste, aparte de la altura de los edificios, no existía más limitación que la precaria de los replanteos, y, en cambio, en el casco antiguo cada metro lineal de reforma representaba largos expedientes de expropiación, graves problemas de vivienda y reiterados perjuicios a industriales y comerciantes. Ello explica que, en tanto desde 1860, ó sea cuando se abrió la válvula y se pudieron saltar las murallas de la ciudad, se avanzó en la construcción del Ensanche, esas vías del proyecto Cerdá a través del casco antiguo quedaron olvidadas hasta 1867, en que el R. D. de 12 de abril (confirmado por otro posterior de 14 de julio de 1889) aprobó el proyecto del Arquitecto don Angel Baixeras, que aceptaba fundamentalmente, para el casco antiguo, las ideas del plano Cerdá.

Esto no obstante, el proyecto continuó sin ejecutarse, reproduciéndose en forma más importante y acusada la demora que antes comentábamos en relación a ensanche. Allí eran los dirigentes de una ciudad que se encontraba incómoda y estrecha, suplicando al Gobierno para que regularizara su desarrollo, y aquí se trataba de un Ayuntamiento, que previsoramente veía las necesidades del casco antiguo, luchando contra unos intereses creados que quería respetar en cuanto fuese posible, sin ver que las dilaciones debían terminar por perjudicar a la ciudad, cuyos intereses eran los primarios. Y, a pesar de que en 1889 el proyecto Baixeras estaba aprobado y que la R. O. de 4 de julio de 1898 autorizaba para su ejecución por los trámites de la Ley de expropiación forzosa de 1879, o por los de mejora y saneamiento interior de poblaciones de 1895, el proyecto seguía sin adelantar, o lo hacía con una lentitud desesperante. Así, hasta después de más de un año, en 6 de diciembre de 1899, el Ayuntamiento no opta por aplicar la Ley de expropiación

de 1879 e interesar asimismo su modificación, por las graves dificultades que representaban en su trámite los expedientes de expropiación. Por fin, la Ley de 30 de junio de 1904, modificando el artículo 29 de la de expropiación forzosa, dejó el asunto en forma de que pudiera llevarse a término, y en sesión de 7 de febrero de 1905 se decidió definitivamente la ejecución del proyecto de reforma interior del citado plano Baixeras, consistente en las tres grandes vías antes dichas, atravesando dos de ellas de NO. a SO. la ciudad y la otra de E. a O., para lo que se estableció un contrato especial, que llevaba además en sí la solución de una cuestión económica anterior: la creación de una nueva Deuda destinada a reforma y la instauración de un servicio de Tesorería. De esta guisa se inició la construcción de la primera de las tres grandes vías, que constituye la actual Vía Layetana, desde el mar, o sea desde la plaza de Antonio López, hasta el límite del Ensanche y del casco antiguo, o sea la plaza de Urquinaona, lograda sobre lo que fueron murallas de la antigua ciudad. Y aquí se incurrió en un nuevo error, éste de carácter municipal. La vía de reforma proyectada a 30 metros, entre los que se incluían unos pórticos en la edificación privada de cinco metros a cada lado, se rectificó en el sentido de reducir el ancho a 20 metros. Ello se produce por acuerdo de 18 de enero de 1901, ratificado por Orden de 3 de agosto siguiente, es decir, cuando se dilapidaba el tiempo en discusiones y se buscaban criterios transaccionales que facilitaran la ejecución de la obra, sin ver que la falta de audacia y de tesón en mantener la visión primera debía acarrear el problema actual de la estrechez de 20 metros de la Vía Layetana. Esta audacia, empero, y este abandono del criterio municipal se mantuvo en la construcción simultánea de unos túneles para metropolitano, que fueron objeto de encarnizada discusión a principios de siglo y que, surcados hoy por rápidos tranvías eléctricos, facilitan enormemente la comunicación, en confirmación plena de que la ambición y la audacia son indispensables en materia urbanística.

Posteriormente, en 1914, el Ayuntamiento se preocupó de salvar una laguna no prevista en los planos Baixeras, y era la coordinación de la vía de reforma con las antiguas callejas, lo que permitió establecer bloques mayores de edificación y mejorar las comunicaciones interiores del casco antiguo, sin que perdieran, sin embargo, su vetustez y tipismo, y asimismo poner al descubierto edificaciones antiguas, tales como las murallas romanas y la iglesia de Santa Agueda, que, sin estar alineadas a la Vía Layetana, por medio de una reducida plaza con verde, ponen, junto al tránsito moderno de dicha

vía, los más antiguos edificios históricos y artísticos del que fué en un tiempo centro de la ciudad.

Posteriormente fueron aprobadas modificaciones al plano de reforma interior en 1917 y 1927; ésta última preveía la convocatoria de un concurso de ideas, incorporadas en gran parte al proyecto hoy vigente, formulado por el Arquitecto municipal, Jefe del Servicio Artístico y Arqueológico, don Joaquín Vilaseca. De éste partiremos luego, al hablar de los proyectos de reconstrucción.

Repetimos aquí lo mismo que decíamos al finalizar lo referente a materia de ensanche, con el propósito de separar o independizar la parte urbanística de la económica y dar a ésta la debida unidad, tratando sólo por el momento de la urbana, con su lucimiento, aun cuando hemos de observar ya ahora que el desembolso no corresponde al esfuerzo realizado, pues aún queda alguno de los solares por edificar y, por tanto, la rentabilidad de las nuevas construcciones, por medio de las imposiciones municipales, ha sido gravísimamente inferior a cuanto se calculó.

d) Plano de enlaces.

En cuanto se inició de manera firme y definitiva la construcción del Ensanche, y fueron agregados los pueblos limítrofes a Barcelona, y éstos empezaban a confundirse con aquél, se preveyó enseguida la necesidad de estudiar el enlace del centro con los núcleos urbanos agregados y la ordenación del conjunto urbano. En 9 de julio de 1903 el Ayuntamiento aprobaba las bases para la convocatoria de un concurso internacional de anteproyectos a tal finalidad, y, entre una brillante concurrencia, mereció el primer premio, con voto unánime, el proyecto del arquitecto de Toulouse, Mr. León Jaussely, ilustre urbanista, que más tarde, en 1919 ganó también el concurso para la urbanización del Mayor París.

Para el desarrollo de tal proyecto Mr. Jaussely fué invitado a trasladarse a Barcelona, donde, sobre el terreno, pudo perfilar con mayor detalle, presentando un proyecto definitivo, en colaboración con su arquitecto ayudante, el súbdito griego Sr. Giudetti, cuya memoria constituye un curso completo de urbanismo. No se resolvió con todo sobre su aprobación; pasaron así nada menos que quince años. En tanto, se siguió construyendo el Ensanche con arreglo al plano Cerdá, que luego hubo de corregirse con un enorme esfuerzo de autoridad y económico. No se preveyó entonces, como hemos podido constatar hoy, que entre los años 1910 a 1930 la ciudad creciera a razón de 20.000 habitantes anuales. De tenerse esa visión

optimista del futuro barcelonés, con sus naturales exigencias, los proyectos del plano Jaussely, que desde el año 1904 hasta 1914 quedaron relegados y sin ninguna vida municipal, hubieran tenido vigencia legal mucho tiempo antes. En 1914 dos Concejales Arquitectos, don Manuel Vega y don Guillermo Busquets, actual Arquitecto municipal adjunto a la Oficina del Plano de la Ciudad y Profesor del Urbanismo, tomaron sobre sí la pesada carga de conseguir la aprobación del proyecto, y después de un laborioso trabajo, al que colaboraron las oficinas municipales y los estudios de algunos Arquitectos privados, se consiguió en octubre de 1917 la aprobación, no de la integridad del plano, pero sí de los elementos básicos de aquel proyecto, en el que se comprendían las grandes vías de enlace y el sistema general de parques. Otra vez surgió la cuestión económica. Esta vez quizás con una mayor oportunidad, pues pocos meses después se iniciaba la reforma municipal tributaria, recogida años más tarde en el Estatuto Municipal por el patricio don José Calvo Sotelo, de la que fué la primera expresión el R. D. de 31 de diciembre de 1917, en el que se estableció la imposición de Contribuciones Especiales *por Mejoras*, como resultado de gestiones de la Corporación barcelonesa. Las grandes vías de enlace se van construyendo con enorme lentitud, pero desde su aprobación, un tesón constante de los sucesivos Ayuntamientos ha mantenido en íntegra vigencia el proyecto; con ello y con la previsión que impone el futuro crecimiento de la ciudad, es indudable que han de vencerse las dificultades amontonadas hasta hoy, para su apertura definitiva.

Como antes se dice, en dicho plan se preveía la existencia de los distintos parques establecidos ordenadamente por toda la ciudad, obra que se acometió inmediatamente, con mejor resultado que la ejecución material de las vías de enlace, y que completó, por su importancia, el Parque de Montjuich, que ya entonces debía ser asiento de la Exposición Internacional, demorada hasta 1929.

Fruto de aquella política y de aquel esfuerzo es el resumen que puede ofrecerse hoy en la materia, y que a continuación se detalla, aparte diversos jardines de menor extensión. He aquí el resumen:

Parques urbanos:

Parque de la Ciudadela.....	310.000 m. ²
Plaza de las Glorias.....	99.000 "
Plaza frente a la Sagrada Familia.....	11.119 "
Parque del Guinardó	90.910 "
Parque Güell	139.793 "

Font del Recó	12.860 m ² .
Jardines del Turó y General Goded.....	46.876 "
Parque de Montjuich	371.991 "
Total	1.082.546 m².

Parques exteriores:

Parque del Tibidabo	150.634 m ² .
Parque de San Medin	1.597.219 "
Parque de Vallvidrera (incluidas la Budallera y La Estisora)	1.694.892 "
Finca de Martorelles	1.197.989 "
Total	4.640.734 m².

Lo que da un total de cerca de seis millones de metros cuadrados de superficies verdes, que aún siendo notablemente insuficientes, han permitido salvar de momento la situación, trunçando la dureza del asfalto de la vía pública y la piedra de los edificios urbanos.

e) Reconstrucción.

La liberación de Barcelona, como la de cualquier pequeño pueblo o de la mayor ciudad sometida a la acción de la guerra, promovió inmediatamente el problema de la reconstrucción. Esta, en su primer momento, presentaba la inmediata necesidad de limpieza, adecentamiento y consolidación de la vía pública y sus edificios siniestrados, y, en su segundo, la meramente urbanística. Constituía el primer grupo el arranque y transporte de ingentes montones de escombros, fruto los más de la fiebre de topo de la retaguardia roja, que construyó refugios y dejó en mitad de la vía pública toneladas de tierra removida para ello; derribo o apuntalamiento, según los casos, de edificios siniestrados y, paralelamente a ello, el estímulo a la propiedad particular, para borrar las huellas de la guerra en las zonas urbanas más dañadas, dejando para la segunda etapa las de mayores daños, que entrañaban ya el problema urbanístico.

Aparte las dentelladas dadas a la urbanización por la fiebre marxista, al incendiar la casi totalidad de las iglesias parroquiales e instituciones de las comunidades religiosas y sus establecimientos de enseñanza, las zonas más perjudicadas eran el Puerto, con gran cantidad de buques hundidos, sus instalaciones medio destruidas (lo que escapaba a la competencia municipal), y las zonas vecinas al

mismo, o sea la barriada de la Barceloneta y el Distrito V, el famoso barrio de Atarazanas. Aparecían también siniestrados, en proporción algo importante, los barrios contiguos a la Generalidad y a la Catedral. La reconstrucción de éste último, afectado por la vía transversal de reforma a que antes se ha hecho referencia, o sea la proyectada de este a oeste de la ciudad, la cual arranca de la Vía Layetana (en cuyo cruce se halla enclavado el Banco de España), ha permitido llevar a la práctica tan antiguo proyecto en una extensión lineal de unos trescientos metros, enlazando dicha Vía Layetana con el recinto de la más antigua ciudad, en la plaza que lleva el anacrónico nombre de Nueva, y a la que dan frente las murallas romanas con sus dos torreones, guardando la puerta de acceso, junto a la Catedral, Palacio del Obispado y demás centros antiguos de la ciudad de la Edad Media. Esta nueva vía, de treinta metros de ancho, deja en línea las escaleras de acceso a la Catedral, elevada sobre la calle en alta tarima y flanqueada por nobles edificios de su época, como son la antigua Casa del Arcediano y la del Gremio de Maestros Zapateros de San Marcos Evangelista, por cuyo frente, mediante una razonable urbanización, se articulará su enlace con la avenida de la Puerta del Angel, prolongación ésta, prácticamente, del paseo de Gracia, que actualmente queda estrangulada en su final, y que mediante este proyecto permitirá un movimiento circulatorio alrededor de toda esta porción del antiguo casco.

Junto al puerto, en terreno ganado en parte al mar, el General Marqués de Mina mandó construir en 1753 un barrio completo de casas para pescadores, un verdadero modelo de lo que hoy se llama viviendas protegidas. No sólo la proximidad al puerto, sino su enclavamiento junto a la estación terminal de mercancías de los ferrocarriles de M. Z. A. y los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima, de El Vulcano, el dique y otras industrias de carácter militar, hizo que resultaran dañados gravemente los antiguos edificios de planta baja y sólo dos pisos de las estrechas callejas del barrio. El Ayuntamiento, en el Presupuesto de Reconstrucción, ha abordado la urbanización íntegra de la barriada, buscando soluciones prácticas, con el ensanchamiento de las calles y formación de dos amplias plazas, para dotar de mejores condiciones higiénicas los edificios, cuya construcción se estimula con la de un nuevo mercado, un edificio para Tenencia de Alcaldía del Distrito y dos grupos escolares, uno de niños y otro de niñas, que completan la obra vivificadora del barrio y su reconstrucción, sin variarle empero su antigua característica de barrio popular y de pescadores.

De propósito hemos dejado para lo último tratar de la oportunidad que los siniestros han presentado para el saneamiento moral y material del otró suburbio de mar, el barrio de Atarazanas. Su fama de perversidad moral, debida exclusivamente a alojar en su seno las instalaciones y diversiones propias de todo suburbio de gran ciudad marítima para la atracción de la heterogénea clase de marinería que afluye de todo el Globo, era explotada por la leyenda y la inteligencia morbosa de los pseudo-literatos del siglo, que habían dado en agrandarla y exagerarla, sin tener en cuenta que, más que exponer un tipismo, lo que hacían era degradarse a ellos mismos y a cuantos los leían. Esta leyenda va a quedar terminada. Ha sido iniciada ya la apertura de la vía de García Morato, con un ancho de treinta metros, que desde la Puerta de la Paz, en el puerto, y atravesando el casco antiguo, va a enlazarse con la calle de Muntaner, que, con un ancho de veinte metros, alcanza ya en la actualidad la falda del Tibidabo en la plaza de la Bonanoba. La apertura se limita hoy a la zona comprendida entre el puerto y la calle Conde del Asalto, en donde aparecen varias fincas siniestradas, cuyas condiciones anti-higiénicas hacen más necesaria su destrucción. Esta avenida dará luz y aire a las encrucijadas estrechas, mal olientes e insalubres de Atarazanas, y gracias a las expropiaciones de su zonas laterales, a veinte metros para la edificación particular, transformará rápidamente el barrio y mejorará sus actuales deficiencias sanitarias y morales.

No pretendemos examinar en los límites de este trabajo toda la labor de reconstrucción, que comprende, además, el replantado de los jardines y los parques de la ciudad; el remozamiento del propio patrimonio municipal abandonado; los servicios de toda índole, como son los de pavimentación, alcantarillado, iluminación, etc.; algunos de ellos sin mejora alguna desde 1936, muchos destruídos y no reparados y otros en total abandono, remitiéndonos, para mejor detalle, a la memoria publicada por el Ayuntamiento en enero de 1941, coincidiendo con el segundo aniversario de la liberación de la ciudad, en la que con toda clase de datos estadísticos se concreta la obra realizada por él en esos dos años y en la que constan desarrollados los proyectos expuestos aquí en sus líneas generales, como complemento de los planes urbanísticos de la ciudad en el último siglo.

f) Planes futuros.

Para el que no pretenda ver más allá de su generación, será bastante decir que debe terminarse el Ensanche aprobado en 1860, que

se impone realizar el resto de la reforma interior en curso, y que hay que llevar a ejecución el plano de enlaces y los proyectos de reconstrucción; pero recordemos que en el preámbulo de este trabajo se dice que el límite natural de Barcelona es por el Oeste el río Llobregat, y que por el propio Oeste, más al Norte, ha salido al paso de la extensión de la ciudad, aunque con todos los caracteres de suburbio de la misma, la anárquica urbanización de Hospitalet. Es preciso, por tanto, prever el choque de la urbanización de Barcelona con aquella, y asimismo su desarrollo por el Oeste, donde precisamente la tierra es llana. Por ello el Ayuntamiento, en tanto gestiona la efectividad del Decreto del año 1929 de agregación del término de San Adrián, ha de propulsar, previa una vigilancia de sus proyectos de urbanización, la anexión de los terrenos precisos para alcanzar, en un futuro no demasiado lejano, la margen izquierda del río Llobregat, con su límite natural antes apuntado. Más en su interior tiene aún un ingente problema a resolver en este orden urbanístico, para cuya ejecución con pleno éxito es indispensable una amplia y vasta visión del futuro: el problema ferroviario. Por la superficie de la ciudad discurren varias decenas de kilómetros de tramo ferroviario, que tienen en suspenso la urbanización y la edificación de una gran extensión de terreno en su Este y NE., entorpeciendo la continuidad de las edificaciones y truncando la prolongación de las calles del Ensanche más allá de la vía del tren, sin alcanzar por tal causa la margen del río Besós. La transformación, en 1927, del ferrocarril de Sarriá a Barcelona en subterráneo; la previsión de construir en zanja, por la calle de Aragón, el ingreso en Barcelona de la línea de M. Z. A. procedente de Madrid, y la construcción del Ferrocarril Metropolitano Transversal, que llevó por subterráneo a la plaza de Cataluña los trenes del Norte, así como las obras continuadas en la actualidad para prolongar este subterráneo hasta el corazón del antiguo término de San Andrés, de donde proceden las líneas del Norte, indican el camino a seguir para conseguir a la par el enlace de las distintas redes entre sí y con el puerto, al que no pueden dejar de servir, librando así a la superficie de estorbos que impiden el normal desarrollo urbano de la ciudad y facilitando el rápido acceso a su centro de los viajeros de las cercanías. Programa amplio, fácil de trazar en el plano, pero costoso en su realización, no sólo en el aspecto económico, sino también en el de su ejecución material. Su terminación ha de variar la fisonomía de una parte de la ciudad y darla amplio margen para la edificación en varias decenas de kilómetros cuadrados hoy perdidos.

Hospitalet

S. J. de Plagat

San J. de S.

SANS

LAS CORTS

SARRIA

S. GERVASIO

GRACIA

CASCO ANTIGUO

San Lluís

MORTA

S. MARTIN

S. ANDRES

Jacañola

Montcada

San Adrián del Besòs

BARCELONA



Estos son los primeros planes para un mañana próximo. Estas son las medidas elementales que, más que prever una ciudad futura, tienden a alcanzar para la actual la posibilidad de que viva más cómoda y desahogada. No son, pues, desmesurados estos proyectos; terminar lo iniciado, utilizar su superficie de hoy íntegramente y procurar una pequeña expansión. No es un programa de audacia, pero fuere cual fuere el que se quisiere desarrollar en un futuro, precisería partir de estas tres premisas próximas, cuya realización es hoy, por tanto, el programa indispensable. Cuando la ciudad, en la paz, pueda confirmar que ha renovado su marcha ascensional de 1910-1930, interrumpida ahora, podrá pensarse si el abanico de su Ensanche, abierto desde la desembocadura del río Llobregat a la del río Besós, ha de obtener un mayor radio desde su eterno centro, el del puerto, en donde ha de reunirse todo su varillaje, para alcanzar en su Oeste las playas de Castelldefels, que comienzan a ser hoy una extensión de la ciudad, como lo fuera hace un siglo la plaza de Cataluña.

ENRIQUE DE JANER
Secretario interino
del Ayuntamiento de Barcelona.

(Continuará).