

# El Ayuntamiento de Barcelona y la ordenación urbana de la ciudad

## PROPÓSITO

Era costumbre de los antiguos «Conçellers» escribir al final de su mandato un «Memorial» o «Testament» que reseñara el estado de los asuntos de la ciudad y lo más destacado entre lo acaecido bajo su gobierno. La corta duración del cargo, sólo un año, aconsejaba tal proceder. Hoy no precisa hacerlo, pues la complejidad administrativa y técnica ha objetivado los negocios públicos; pero en cambio puede ser útil dar un reflejo de aquellas materias o actividades que por su carácter y trascendencia, por su peso e influencia, tengan una importancia decisiva en el desarrollo urbano.

En tal concepción, no hay otras que aventajen a las que bajo la rúbrica genérica de «Urbanismo», ocupan hoy el primer lugar entre los quehaceres de un gran Municipio.

Por tanto, debe quedar claro, desde ahora, que no me propongo en modo alguno reseñar mi actividad o la de mis compañeros en los diez años de vida edilicia que corren de 1939 a 1949. Sólo quiero llamar la atención acerca de aquellos puntos que han requerido nuestro cuidado en los últimos tiempos con una llamada más imperativa, íntimamente convencido que constituyen el eje en torno al cual, insoslayablemente, deberá girar el Municipio barcelonés en los años por venir, si no quiere traicionar los supremos intereses de la ciudad. Pretendo, únicamente, difundir la inquietud que a un grupo de barceloneses nos acució, y que a mí personalmente no me abandonó, en los cuatro largos años que

desempeñé la Tenencia de Alcaldía Delegada de Urbanización. Deseo, en fin, decir que puse el mayor empeño y las más largas horas de trabajo y meditación en aquellas tareas, en las que tenía la absoluta seguridad que no sería yo quien—personalmente y con legítimo orgullo—podría recoger el fruto.

Por tales razones me abstendré de reseñar proyectos y realizaciones o facetas de nuestra labor que no respondan a las ideas apuntadas. Ni tan siquiera me referiré a un asunto que dió tanto pábulo al encendido comentario crítico—positivo y negativo—cual la Ordenación urbana de la Avenida del Generalísimo y su zona de influencia, pues aquí pretende suscitar un interés acerca de problemas urbanísticos.

Si yo quisiera justificarme o aprovechar la ocasión para dar notoriedad a mi gestión podría utilizar ampliamente el tema «Diagonal»; pero como no se trata de eso, sólo diré que el vendaval levantado por tirios y troyanos, por propietarios y urbanistas más o menos enterados, por amigos y enemigos, lo arrojé siempre con la plena serenidad deportiva de quien se lanza a una carrera sin otra aspiración que el gusto de «llegar» y ganar honor para los colores del equipo, que para mí eran los de mi ciudad.

\* \* \*

Quiero hacer constar que por imperativos naturales de los hechos que se exponen, me veo precisado a escribir en primera persona. Huelga afirmar que la actividad de un Concejal o Teniente de Alcalde no puede concebirse sin los compañeros del Ayuntamiento del que forma parte. A los que durante tantos años trabajamos juntos, al servicio de la ciudad, llegó a unirnos, además de la relación oficial, una amistad entrañable y una mutua comprensión que difícilmente podría superarse. Sólo se concibe teniendo presente el espíritu que a todos nos animó al hacernos cargo del gobierno y administración de una ciudad en ruinas, bajo la presidencia de un hombre insigne por muchos conceptos—Miguel Matéu—, ciudadano honrado, patriota hondo, a quien Franco escogió en momento bien difícil, por ver encarnada en él la vieja tradición mercantil y cultural mediterránea que ha hecho de nuestra ciudad centro y receptáculo de ideas, iniciativas y empresas bien acusadas.

## URBANISMO

Dice el doctor Marañón, al prologar la traducción de la obra «La vivienda y el hombre», de François de Pierrefeu & Le Corbusier, que en los años de la primera post-guerra la preocupación arquitectónica lo arrollaba todo. A tal efecto constituyeron un verdadero revulsivo las teorías lanzadas durante aquella época por Le Corbusier.

De aquellos principios y de aquella preocupación ha quedado un sedimento importante y útil, constituyendo una lección que no puede ser desaprovechada, pese a que los años y la crítica han ido depurando al funcionalismo de cuanto pudiera tener de arbitrario y antiestético.

Los problemas urbanísticos, y aquellos relacionados directa o indirectamente con ellos, ocupan hoy un lugar destacado en los pensamientos, preocupaciones y opiniones de los hombres civilizados. Después de los asuntos básicos en los que se debate nuestro mundo: Guerra y Paz, Cristianismo y Comunismo, liberalismo, dirigismo o socialismo en economía, creo no cometeríamos ningún error si situáramos nuestra época bajo el signo del Urbanismo. Ocurre, con todo, que el concepto ha variado radicalmente en los últimos años, sustituyendo tanto el objeto mismo de la ciencia como ampliando en forma notable el círculo de las diversas técnicas profesionales que deben concurrir al estudio y solución de sus ecuaciones.

Con palabra autorizada exponía tal hecho el que es a mi juicio el urbanista más competente y profundo de España, don Pedro Bidagor:

«El planeamiento de la ordenación urbana ha variado de esencia en los últimos quince años. Ya no se trata de conseguir simplemente un trazado brillante, sino que la médula del problema se ha trasladado hacia objetivos de organización. El Urbanismo se ha complicado extraordinariamente. El técnico ya no puede encerrarse en su estudio y dictar formas, según su manera técnica y estética. Su labor ha adquirido una mayor profundidad. Se trata de dar cuerpo a un ser social que vive y se desarrolla intensamen-

te, encerrando en sí toda la complejidad del mundo moderno. Todo lo que en la vida social supone algo, tiene un reflejo en la organización material urbana, y de alguna manera tiene que estar previsto en ésta. Todos los elementos constitutivos de la ciudad como organismo social tienen una correspondencia según su importancia en la ciudad material. El volumen, la situación, la ordenanza, la forma de cada una de las partes de la ciudad dependen del desarrollo que en la sociedad local adquieran sus distintas posibilidades de actividad.»

Hasta hace poco tiempo era el Urbanismo poco más que una ampliación de las actividades típicas del arquitecto, proyectadas al ámbito de una ciudad. Hoy, por el contrario, es imposible emprender seriamente una tarea de ordenación urbanística con referencia a una zona determinada sin comenzar por estudiar los aspectos geográficos, tanto en su calificación física como humana, para entrar luego en los problemas de orden sociológico que el desarrollo de la ciudad ha de reportar y, en fin, deben tenerse siempre presentes todas las consecuencias que una determinada ordenación ha de ocasionar en los ámbitos de las actividades económicas, culturales e incluso políticas.

No es mi pretensión, no ya sentar cátedra sobre Urbanismo, pero ni tan siquiera lanzar opiniones sobre el particular; creo necesario únicamente fijar la atención sobre la importancia del problema. Que el político en momento alguno debe actuar como técnico de ninguna especialización, sea cual sea su preparación y actividades personales, so pena de traicionar su calidad y hacer dejación de la función que en la ordenación de la sociedad le está encomendada. He creído siempre, y así lo he practicado en la esfera de mi actividad y de un modo especial en el Ayuntamiento de Barcelona, que la misión que le incumbe es estudiar los problemas para procurar conocerlos lo más a fondo posible, marcar unas orientaciones que respondan a las concepciones que en el orden político-social sostenga y a las que sirva, para que, a su vista y teniéndolas presente, puedan los técnicos desarrollar su labor. Debe, eso sí, impulsar la actividad de éstos, resolver los problemas que se le planteen y de un modo especial coordinar las actividades de las diversas técnicas para hacerles incidir en el punto que constituya el objetivo perseguido.

Parece innecesario afirmar que en la actuación que he tenido

durante más de cuatro años poniendo en marcha y guiando la acción urbanística en Barcelona, he respondido íntegramente a tales criterios. Sólo falta añadir para completar la visión de la situación real en estas materias que, no obstante haber considerado siempre que el estudio y la solución de los problemas era una tarea de responsabilidad y honor que debía llevar a término el propio Ayuntamiento por medio de sus órganos de gestión y sus servicios de toda índole, pues hacer dejación de ello constituirá, de una parte, abandono de facultades que le son propias, y de otra, una falta grave de visión acerca del problema, que sin ningún lugar a dudas es fundamental para la Corporación municipal que tenga a su cuidado una gran ciudad, sin perjuicio de todo ello sostengo que el estudio y especialmente el planteamiento y enfoque de los problemas urbanísticos de una gran ciudad no puede hacerse aisladamente no ya de los del sector que la circunda o de la región, sino incluso de los de la totalidad de la nación.

Tengo el absoluto convencimiento que una vez superada la etapa de estudio de los planes de ordenación de las varias provincias españolas que en la actualidad se están efectuando, será preciso ir a un planteamiento nacional de la cuestión, pues de lo contrario se correría el grave riesgo de haber dado soluciones inarmónicas o antitéticas a provincias y comarcas que, pese a su alejamiento geográfico, son complementarias y están enlazadas por vínculos de orden humano y económico muy profundos. Habrá sido en tal momento una singular providencia y acierto muy relevante la orientación que se ha dado a la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura, haciéndola intervenir en los planes provinciales que hasta ahora se han ido poniendo en marcha, pues pese a lo reducido de sus medios, ya que la responsabilidad se ha centrado en poquísimas personas, se habrá podido mantener un concepto unitario, que no es uniformismo, sino armonía (1). Ha sido éste un caso típico en que la función desarrollada ha trascendido en mucho al alcance del órgano que la ha suscitado, pues quien lea el articulado de la disposición que creó en 1939 la Dirección General de Arquitectura y no conozca la tarea desarrollada, poco podrá apreciar el alcance que en el orden urbanístico ha tenido.

---

(1) Estas páginas fueron escritas antes de la creación de la Jefatura Nacional de Urbanismo.

Ello prueba, una vez más, que por mucha importancia que tenga disponer de un ordenamiento legal adecuado, lo sustantivo es la calidad, espíritu y voluntad de los hombres que encarnen y realicen la tarea. Huyamos de ese prejuicio, tan nuestro por otra parte, y en el fondo tan ajurídico, de creer que elaborando una maravillosa ley, están los problemas resueltos. Adhirámonos al concepto balmesiano, que en esto como en tantos aspectos jurídicos y políticos, dijo la palabra justa.

## II

### LA FORMACIÓN DE BARCELONA

Para comprender la situación actual de Barcelona ante los problemas urbanísticos, se hace preciso dirigir una mirada a la evolución urbana que ha tenido nuestra ciudad.

El núcleo inicial de Barcelona lo constituía aquel sector de la ciudad antigua, que está limitado por los restos todavía subsistentes de la muralla romana, siendo el centro del mismo el cruce de las calles de Libretería y Call, con las del Obispo y de la Ciudad, es decir, los ejes de la ciudad primitiva que con gran seguridad se habían trazado, como era costumbre en los poblados o campamentos que establecían las legiones romanas, o después en la fundación de las Colonias, como consecuencia de la conquista. Sus límites son las murallas que corren por el interior de las casas que dan fachada a la Plaza Nueva, Avenida de la Catedral y calles de Tapinería, Subteniente Navarro, plaza Arrieros, Correo Viejo, Molans, Aviñó, Baños Nuevos y Paja.

Durante la Edad Media, la ciudad se extiende en torno al núcleo primitivo, formándose numerosos barrios de diverso carácter, que quedarán limitados por el mar por un lado y por otro por las Ramblas, y las calles de Comercio, Ronda San Pedro y Fontanella, formándose al final de este período un amplio barrio nuevo, verdadero ensanche de la ciudad, que es el sector del casco antiguo comprendido entre las aludidas Ramblas, la calle Pelayo, Ronda de San Antonio, San Pablo y Avenida Marqués del Duero, límites que tenía Barcelona a fines de la Edad Media y en los cuales quedó estabilizada durante cinco siglos, o sea hasta bien entrada la pasada centuria.

Después de las guerras napoleónicas y del establecimiento del régimen constitucional, Barcelona entró en un período de expansión comercial e industrial que se había iniciado ya durante el florecimiento económico de España en el reinado de Carlos III y cuyo hecho más saliente fué la libertad de comercio con América, pero su manifestación más acusada al empezarse a sentir en nuestro país y concretamente en esta región los primeros síntomas de la revolución industrial europea, revolución que, triste es confesarlo, revistió caracteres muy desvaídos entre nosotros, y sin lugar a dudas podemos decir que fué Barcelona, y el núcleo económico de ella dependiente, el único punto de España en donde llegó a alcanzar algunos perfiles análogos a otras importantes zonas, económicamente hablando, del continente europeo.

Es en este momento cuando los ciudadanos barceloneses empiezan a sentirse molestos con el cinturón de las murallas, que imposibilita la expansión urbana de la ciudad y que pugna, por el contrario, con la libre iniciativa individual que florecía en aquellos momentos y cuya puesta en práctica produjo las consecuencias beneficiosas de expansión económica, debido al nacimiento del capitalismo industrial.

No es éste lugar ni momento de exponer los diversos intentos que se llevaron a efecto. Primero fué la ampliación de esos límites, pero manteniendo el sistema de recinto amurallado, pues existía una gran resistencia por parte de las autoridades militares en admitir la posibilidad de desmantelamiento de las fortificaciones. Es de esta época (1840-50), también, la ejecución de reformas urbanas, cuales la apertura, en su actual configuración, de las calles de la Princesa, Jaime I y Fernando, reforma interior de gran importancia para su tiempo, pues con ella se creó una arteria transversal, de la que carecía en absoluto Barcelona.

Al propio tiempo, se fueron realizando intentos de estudio con vistas al ensanche de la ciudad, prescindiendo del límite amurallado de la misma, pero como esto tardaba, fueron creciendo todos los demás núcleos urbanos próximos a la capital, que habían tenido hasta entonces y que aun tuvieron por mucho tiempo el carácter de Municipios independientes o que lo adquirieron por aquellos años, cual la barriada de Gracia, que hasta bien entrado el siglo XIX formaba parte del Municipio barcelonés. De esta época tam-

bién data la creación del núcleo urbano del Pueblo Nuevo, respondiendo a idénticas necesidades.

Por fin y a los pocos días de la constitución del Gobierno liberal, que ha pasado a la historia de nuestra agitada política ochocentista bajo la denominación de «bienio progresista», se obtuvo la promulgación de la R. O. de 15 de agosto de 1854, por la que se disponía el derribo de las murallas que aprisionaban a Barcelona. Al mismo tiempo se iniciaron los trabajos topográficos previos al plan de Ensanche, que con anterioridad a la aludida Orden tropezaron con las consabidas dificultades de carácter militar.

Digamos, como inciso, que el Ejército ha reparado con creces los entorpecimientos que con visión anticuada puso al desarrollo urbanístico a mediados del siglo pasado, con su inapreciable servicio al iniciar el levantamiento del moderno plano topográfico de Barcelona, debido a la benemérita Brigada Topográfica dirigida por el teniente coronel don Vicente Martorell, que fué luego y hasta fecha muy reciente insigne jefe de la Agrupación Técnica de Urbanismo de nuestro Ayuntamiento.

En ese momento, 1854, se inicia una actividad paralela en el estudio y planeamiento urbanístico de Barcelona, produciéndose una carrera entre el Estado, apoyando a Cerdá, y el Municipio queriendo tener la iniciativa y decisión del plan del Ensanche.

En enero de 1854 el Ayuntamiento intenta levantar el plano topográfico.

En 1855, el ingeniero Cerdá procede al levantamiento del plano.

Por Real Orden de 2 de febrero de 1859, el Estado autoriza a don Ildefonso Cerdá a verificar los estudios de reforma y ensanche de Barcelona.

El 15 de abril de 1859, el Ayuntamiento convoca un concurso concediendo un plazo de presentación de proyectos hasta el 15 de julio, prorrogado al 15 de agosto.

Pero en el ínterin el Estado «corta por lo sano», aprueba en 7 de junio de 1859 el proyecto Cerdá, y seguidamente el Ayuntamiento recurre, falla el concurso por él convocado, adjudicándole al arquitecto don Antonio Rovira y Trías; gestiona, nombra Comisiones..., pero en 8 de julio de 1860 se dicta un Real Decreto, aprobando definitivamente el plan Cerdá.

Barcelona ya no tenía murallas y contaba con un plan de Ensanche. Fué oportuno y útil. Sus defectos fueron los de su época.

Sus virtudes, muchas, algunas non-natas, por la desidia de los Municipios, tanto el de Barcelona como los de los pueblos circundantes, por el criterio estrecho de multitud de propietarios. Piénsese que, según Cerdá, no debía edificarse en ningún caso más que dos de los cuatro lados que tiene cada manzana, dejando el resto para jardín...

Si ahora examinamos un plano actual de la ciudad de Barcelona, vemos delimitados con toda claridad los diversos núcleos constitutivos de la misma. De una parte, el casco antiguo, que sensiblemente es la misma ciudad medieval, limitada por las Rondas, Paralelo, paseos de Colón y de Isabel II y a través del Parque de la Ciudadela, hasta el Arco del Triunfo, que es el espacio que ocupaban las antiguas murallas. Tenemos alrededor de todo esto la gran cuadrícula procedente del plan Cerdá, y casi en todos los extremos de la misma, como limitándola, los núcleos urbanos de población densa y calles estrechas que constituyen las actuales barriadas procedentes de los antiguos pueblos agregados, es decir, San Martín, San Andrés, Horta, Gracia, San Gervasio, Sarriá, Las Corts y Sans ; rebasándolos se sale ya del término municipal de Barcelona.

### III

#### BARCELONA, HOY Y MAÑANA

Barcelona, urbanísticamente hablando, «ha vivido de renta» casi un siglo. Desde el plan Cerdá hasta los estudios urbanísticos que se han realizado en estos últimos años o que están en curso de realización, sólo se ha hecho un plan que se haya traducido en algo positivo. Me refiero al denominado plano de enlaces, que aprobó el Municipio barcelonés en octubre de 1917, en el que trabajaron los arquitectos Roméu, Porcel y Busquets, a la sazón Concejal. Tomaron como base el que presentó el arquitecto francés León Jaussely, premiado en el concurso convocado en julio de 1903 por nuestro Ayuntamiento. Gracias al plano de Jaussely, o, mejor, a la parte del plano de Jaussely, que mereció la aprobación del Consistorio, ¡catorce años después!, contamos hoy con una serie de importantes vías de un interés urbanístico tan indiscutible, tales como la Gran Vía de Ronda (Carlos III y Mitre) y Avenida

Infanta Carlota Joaquina, para señalar las dos más importantes del sector que en la actualidad crece con más ímpetu, y varios parques y espacios libres: Turó-Park, Turó de Monterólas, Parque del Guinardó.

Quiero aquí rendir un tributo de admiración a León Jaussely, que a los treinta y tres años de edad formula un plan que, pese a todo su desconocimiento detallado del ámbito urbano de Barcelona, aporta soluciones sumamente inteligentes y salva la incoordinación existente entre la ciudad y las barriadas, resultante de la aplicación del plano Cerdá.

Desde 1917 hasta 1944, en el orden urbanístico nuestra ciudad crece y no se prepara. Entiéndase bien que me refiero siempre a planificación y zonificación de la ciudad y preparación de la expansión de la misma. No hablo en modo alguno de la ejecución de obras de urbanización, que en este cuarto de siglo se han efectuado muchas y de gran trascendencia; pero el hecho indiscutible es que esta misma actividad ejecutiva y la envergadura de otros problemas de orden social y financiero le impidieron probablemente dedicarse a los problemas urbanísticos. Ello es explicable sin recurrir al tan manido argumento de que los árboles impiden ver el bosque, que algo de esto hay; es también evidente que como se ha dicho, el movimiento urbanístico no ha adquirido los caracteres y alcance que hoy tiene hasta épocas muy recientes, pero es también un hecho positivo que el Municipio barcelonés ha de sufrir las consecuencias de no haber examinado a fondo y con tiempo los planes de urbanización de todos los núcleos ajenos a su término municipal que tienen verdadera importancia, y citemos como ejemplos típicos Badalona y Hospitalet, con todas las características de las zonas suburbanas, pues no hay duda que el desarrollo de ellos está íntimamente condicionado y ha de influir en el de nuestra ciudad, y además un plan de zonificación adecuada no puede hacerse sin tener en cuenta todos esos núcleos y la necesidad y conveniencias del conjunto, pues, por ejemplo, no podría serle indiferente a la ciudad de Barcelona un crecimiento y orientación determinados del pueblo de Prat de Llobregat que pudiera representar poner en peligro la gran zona de cultivo allí existente, verdadera despensa de la ciudad de Barcelona.

Otro tanto puede decirse de la Maresma. Todo ello confirma lo que decía en el Capítulo I, o sea la necesidad de estudiar esos pro-

blemas de forma conjunta, pues incluso poblaciones mucho más alejadas, como son Tarrasa y Sabadell, en muchos aspectos, no tienen otro carácter que el de zonas industriales de la ciudad de Barcelona. Podría casi afirmarse, utilizando terminología medieval, que son verdaderamente «carrers» de nuestra ciudad, para lo cual sin duda ha influido de modo notable la existencia de un sistema de comunicación ferroviaria sumamente rápido y bien explotado.

Cuanto, con visión casi cinematográfica, se ha ido exponiendo en este capítulo, sirve para comprender cuál ha sido el planteamiento del problema, para apreciar lo delicado de la situación y para llegar a la conclusión de que en modo alguno puede obrarse a la ligera, aunque por otra parte las soluciones a que deba llegarse son muchas veces obligadas e impuestas por la realidad misma de los hechos.

Por vía de ejemplo: ¿qué duda cabe que, sea cual sea la zonificación que, en definitiva, se establezca para nuestra ciudad y aunque en el terreno de las hipótesis sería deseable que no existiera la zona industrial de Sans en medio de un núcleo tan superpoblado como lo es en la actualidad, no puede pensarse tan siquiera en suprimirla, pues el esfuerzo financiero que ello representaría y la perturbación que implicaría a grandes núcleos industriales deberán siempre cortar el intento en su misma base?

¿Quién no ha de estar de acuerdo en que las zonas agrícolas citadas del Prat y de la Maresma deben mantenerse a toda costa si no quiere subvertirse en sus mismos fundamentos una de las raíces más importantes del abastecimiento alimenticio de nuestra ciudad—frutas y hortalizas—, que ocupan un papel tan preponderante en la dieta del ciudadano barcelonés de hoy?

A nadie le puede pasar inadvertido que la existencia de la cadena montañosa de Collcerola y Finestrelles, con sus prolongaciones hasta Mongat y Castelldefels, marca un sector de reserva forestal y de amplísima zona verde, con un peso tan intenso cual lo constituyen siempre los hechos geográficos de carácter físico y que han de facilitar soluciones muy de acuerdo con los principios de las técnicas urbanísticas modernas de limitación de la indefinida expansión urbana mediante la creación de barreras forestales y de establecimiento de núcleos industriales y residenciales bastante alejados de la gran ciudad.

La enumeración de hechos de este tipo podría prolongarse in-

definidamente ; pero sólo he querido hacer estas indicaciones para significar que a los urbanistas que a su cargo tienen tales estudios, en muchos aspectos, la realidad geográfica y social les marca el camino.

## IV

### LÍMITES DE BARCELONA

Al estudiar o preparar el estudio de la ordenación urbanística de Barcelona, surge la pregunta : «¿ Cuáles son los límites ?» Claro está que no es a los límites actuales del término municipal a lo que se refiere, ya que son bien conocidos y precisos. Pero no hay duda que cuando se ha debatido la planificación urbana de un núcleo, nunca se ha tenido presente ni puede ceñirse con exactitud al ámbito del término municipal de la ciudad principal. Conocidas son las discusiones que promovió en el siglo pasado la agrupación de los pueblos limítrofes, que como no podía ser de otro modo, terminaron siendo absorbidos por Barcelona, también son populares aquellos versos de Verdaguer, que sitúan como ideal de la expansión de Barcelona los dos ríos :

«junyits besar voldrien tos peus amb ses onades,  
esclaus de ta grandesa, Besós i Llobregat».

La geografía y los hechos sociales, nos dicen que los ríos no son límite, sino eje. La comarca barcelonesa tampoco termina en las cuencas del Llobregat y del Besós. De un modo u otro, Barcelona constituye el centro de la extensa región catalana e incluso mantiene unos lazos demográficos estrechísimos con la región aragonesa, principalmente la provincia de Huesca, que aporta un número crecido de inmigrantes a Barcelona y con la región sud-oriental de España, es decir, las provincias de Alicante, Murcia, Almería y parte de Granada, que proporcionan el mayor contingente de peonaje a esta ciudad.

Dejando aparte estos aspectos que escapan a la consideración puramente urbanística, pues sólo se entroncan en ella en cuanto se examine el problema en el área nacional, no hay ninguna duda que Barcelona es una de las ciudades que tiene fijada su comarca

natural de un modo más relevante y tan es así que en un documento tan venerable como el «Llibre Vert» de los «Usatges i privilegis de la ciutat de Barcelona» de 1319, que recoge por tanto situaciones legales por lo menos del siglo anterior, se dice: «Los *termens de la ciutat de Barcelona* se extenen aytant com es de muntcat é del coy de finestrey, es é del coy cerola o del corl de la gabarra é de la vila de mulli de reg é de castell de fels tro a XII legues dins la mar». Es decir, que la jurisdicción de la ciudad de Barcelona venía limitada por toda la sierra que la rodea y que tiene sus terminales en Castelldefels y Mongat, límites que sensiblemente fueron los que a mi propuesta se fijaron con carácter provisional como zona circundante de Barcelona, al redactarse el Reglamento de la Comisión Superior de Ordenación Provincial, y al otorgarse, con respecto a la comarca citada, la facultad a nuestro Ayuntamiento de elaborar el plan de Ordenación urbana de la misma, sin perjuicio de efectuar el estudio en concordancia con el general de toda la provincia.

En tal punto quiero dejar sentado un criterio, para evitar torcidas interpretaciones, y me refiero que al hablar de lo que estimo son los límites y el alcance urbanístico de Barcelona, no quiero significar con ello que proponga pura y simplemente la absorción de todos los Municipios enclavados en esa extensa zona, pues probablemente será aconsejable, en su día, una dirección centralizada para determinadas materias de interés general y, en cambio, mantener una amplia descentralización para los restantes servicios de interés local, que muchas veces pueden ser atendidos con más cuidado y diligencia, rigiéndolos y velándolos de cerca que no desde un único mando central.

Incluso eventualmente podrá ser útil una desconcentración de lo que hoy alcanza la jurisdicción de nuestro Consistorio, aunque, claro está, que siempre habrá que mantener la dirección centralizada de la «ciudad»—en el sentido de «city»—, es decir, centro de actividad ciudadana, no mera residencia o fábrica.

Para obtener un rigor conceptual conviene cada vez más que se tienda a una distinción entre «urbe»: gran núcleo de actividades espirituales, económicas y de relación humana con una determinada densidad en una zona, e interdependizada en sus diversas facetas y actividades, y «ciudad»: ámbito geográfico de concentración y

rectoría de esas mismas actividades y quehaceres de los habitantes de la «urbe».

En páginas sucesivas precisaré ideas, pero ahora sólo afirmaré que una acertada organización político-administrativa de una extensa zona urbana constituye la base insoslayable de su adecuado funcionamiento y desarrollo.

## V

### PLANTEAMIENTO DE UNA ACCIÓN URBANÍSTICA

En junio de 1944 el entonces Alcalde, don Miguel Matéu, propuso mi designación para el cargo de Teniente de Alcalde que había dejado al dimitir don Ignacio Ventosa. Al tomar posesión de la Ponencia de Reconstrucción—así se llamaba en aquel entonces—y al examinar con detalle el panorama de la misma, lo cual, por otra parte, había tenido ocasión ya de observar desde mi puesto de Concejal, comprendí que las tareas que respondían a su denominación estaban en su mayor parte en curso de culminarse, o habían sido convenientemente encauzadas por mi predecesor y, en cambio, existía un amplio sector de actividad municipal, el urbanismo, que, como consecuencia de pertenecer hasta aquel momento a la competencia de la Ponencia de Obras Públicas, no se le había podido dedicar la atención requerida, ya que otros asuntos de carácter sumamente acuciante y visible—limpieza urbana, iluminación, pavimentos, obras particulares, etc.—exigían con carácter casi excluyente la atención del titular de aquélla. Por ello propuse al Consistorio una reorganización de competencias entre ambas Ponencias y en lo sucesivo aquella para la que había sido designado Presidente se denominó de Urbanización y Reconstrucción, abarcando su autoridad a las siguientes materias: a) Planos de extensión, reforma; b) Plano de la ciudad; c) Expropiaciones; d) Obras de reconstrucción; e) Edificios históricos, artísticos, arqueológicos; f) Vivienda popular.

En los dos Capítulos anteriores he procurado dar una visión sumaria y rápida sobre la posición actual del urbanismo y los antecedentes y perspectivas locales; ahora es oportuno dirigir la vista a cuál era la situación a mediados de 1944. La verdad es que en esta ciudad todavía no había prendido la preocupación por los

problemas urbanos, que fué la tónica de unos meses después, y sobre todo a partir de mediados de 1945, con caracteres muy relevantes. Se seguía en la inveterada despreocupación que había sido la constante de muchos años. En el ámbito interno del Municipio y como consecuencia de una reciente reorganización se había adscrito el Servicio de Extensión y Reforma, a la Agrupación Técnica de Urbanismo y Valoraciones, pero tal organización no había pasado de la designación del arquitecto jefe sin proveerse de auxiliares, y ahí terminaba todo. Lógico es comprender que con tales elementos poca cosa podíamos aspirar conseguir en la labor de planeamiento urbano, aunque justo es decir que había enormes posibilidades latentes de trabajo, debido a la existencia de un magnífico servicio de plano de la ciudad, debido a la iniciativa y actuación del Ingeniero Martorell, Jefe de la Agrupación.

La primera tarea al frente de la Ponencia consistió en proporcionar un instrumento de trabajo a los servicios de Urbanismo, lo que en forma progresiva se fué acordando y al propio tiempo procedí a un examen y estudio de las realidades y posibilidades que existían en la materia, estudio y examen que efectué lentamente, pues estimaba sustancial no dar ningún paso en falso. Antes de un año formulé un plan completo de actuación que, recogido en una Memoria denominada «Notas acerca de los problemas urbanos de Barcelona», redactada en 1945, fué repartida a los miembros del Consistorio y presentada al Gobierno Civil. En ella, después de un ligero examen de antecedentes de carácter urbanístico, se establecían los siguientes puntos:

- 1.º Enlaces ferroviarios.
- 2.º Accesos por carretera.
- 3.º Necesidad de zonas de extensión de la ciudad.
- 4.º Plan urbano regional.
- 5.º Problema de la vivienda.
- 6.º Reforma interior.
- 7.º Revalorización de zonas de carácter histórico, artístico y arqueológico.

Es de advertir que con anterioridad a la publicación de tal Memoria se había ya comenzado a actuar en diversos aspectos de los enunciados y que fué a partir de aquel momento cuando quedó centrada la actividad que se desarrolló en materia urbanística y puedo ahora decir, al cabo de cuatro años, que en todo este tiempo

no me aparté ni un ápice de la línea de conducta trazada y que además entiendo era la única que podía seguirse.

¿Es, pues, un programa o visión de la «Gran Barcelona»? Se ha hablado tanto y se han repetido tanto las palabras «Gran Barcelona» que en ocasiones produce cierto rubor insistir en ellas e incluso nos hemos preguntado si antes de hablar de la «Gran Barcelona» no sería útil la previa obra de la «Pequeña Barcelona», es decir, de la actual. Yo estimo que es inútil hablar de «Gran Barcelona». Barcelona es una ciudad importante por su situación geográfica, por su economía, por su proyección social y política, por su historia. Tiene problemas actuales y antiguos a encauzar y es obligación de las personas que están al frente de ella examinarlos y procurar resolverlos, pero al propio tiempo es una urbe en crecimiento con todas las características, incógnitas, virtudes y defectos latentes que tienen las grandes ciudades en trance de expansión y por tanto constituye, asimismo, una obligación inexcusable preverlas y fijar cauces adecuados. Es más; en muchas ocasiones es preferible abandonar o dejar sin solución un problema inmediato de carácter suntuario o incluso de los que parecen necesarios, si resulta incompatible, aunque ello sólo sea en el aspecto económico-financiero, con otros que afronten el porvenir.

De cuanto precede ha de deducirse cuál fué la orientación seguida en esos años, debiendo añadir únicamente que no se dejaron tampoco de lado los problemas inmediatos de orden urbanístico, es decir, la revisión de los planes de urbanización que existían vigentes en 1944, y puedo afirmar que es desde aquella fecha cuando se ha procedido a una auténtica «revolución» por la cantidad y trascendencia de los proyectos aprobados, y entre todos ocupa lugar primordial la tan debatida cuestión en esos años: la urbanización de la zona de la Diagonal, que de una forma u otra llenó todo el período que ahora es objeto de examen.

## VI

### ENLACES FERROVIARIOS

El problema de los enlaces ferroviarios no es ciertamente ni nuevo ni desconocido en Barcelona, ni va a pretender ninguna persona entre las que actualmente tengan o puedan tener relación con

él, haberlo descubierto o llamar la atención sobre su trascendencia. El problema existe y es conocido de antiguo, pues su planteamiento es una lógica consecuencia del proceso constitutivo de la red ferroviaria que ha tenido como cabecera o punto de enlace la ciudad de Barcelona. Quien dirija una mirada, siquiera sea ésta superficial, al origen y fecha de otorgación de las diversas concesiones ferroviarias, podrá apreciarlo bien claramente, pues desde la primera, o sea la de Barcelona a Mataró que data de 1847, pasando por la de Barcelona a Granollers en 1850, inaugurada en 1854 con las concesiones posteriores de ella derivadas, la de Zaragoza a Barcelona y Barcelona a Martorell, de 1852 y las que tiene su origen en el período entre 1870 y 1890 puede compulsarlo.

De todos estos cabos sueltos cuya detallada explicación no conduciría a nada útil en un trabajo de la naturaleza del presente, debe, con todo, llamarse la atención sobre un hecho particular. Me refiero a la necesidad que de enlazarlos total o parcialmente se dejó sentir desde muy temprano y ya en 1858, con ocasión de la constitución de la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, formada por la fusión de los titulares de otras concesiones, ya se inició una intensa campaña en este sentido que pretendía el establecimiento de un ramal desde Sans hasta la Ronda de San Pedro, naturalmente por la superficie, con el objeto de unir las concesiones de Mataró a Granollers y la de Martorell, cuyo propósito promovió una larga y enconada lucha entre los defensores del interés ferroviario y los regidores de la ciudad, lucha que por fortuna se resolvió, conjugando uno y otro mediante el establecimiento de un paso por la calle de Aragón, previsto en el plano de Ildefonso Cerdá, calle que a tal objeto se proyectaba a 50 metros de anchura y que luego, por las razones que son de suponer en casos de esta naturaleza, se redujo a los 30 metros que hoy tiene, pero compensando el estrechamiento con la transformación del trazado de superficial al de zanja, cuya inauguración tuvo lugar en 1882.

Con lo antedicho se solventó en principio una primera parte del problema, el cual no volvió a adquirir categoría de preocupación ciudadana y ferroviaria hasta entrado ya este siglo y, así, en 1907 se constituyó por primera vez una comisión mixta de representantes del Ayuntamiento de Barcelona y de las Compañías afectadas, con la misión de estudiar las modificaciones de los trazados de ferrocarril y emplazamiento de estaciones que fuesen precisas para

adaptarse a la situación resultante del plan de Ensanche de Barcelona, cuya Comisión, después de varias incidencias, culminó su labor con un plan de obras y presupuesto formulado en 1914 que ascendió a la suma de 120.000.000 de pesetas, cantidad que, si se examina con detenimiento, se ha de reputar astronómica en consideración al poder adquisitivo de la moneda en aquella época anterior a la primera guerra mundial, lo cual queda demostrado a la vista de los índices de precio de los materiales más utilizados en esta clase de trabajos, los cuales en su conjunto, del índice 100 en 1914, les corresponde en 1948 un índice promedio de 1.160, siempre partiendo de la base de los precios oficiales, índice que si lo extendiéramos a la mano de obra, llegaríamos a iguales o superiores resultados, lo cual demuestra que tal proyecto no era viable, como no sería viable hoy por imposibilidad financiera un plan de enlaces cuya cantidad representara la inversión de 1.300 a 1.400 millones de pesetas.

No obstante, ni Ayuntamiento ni Compañías se desalentaron por ello y siempre en el plano de los acuerdos directos entre ambos intereses se siguió atendiendo a la solución de los viejos problemas que existían planteados y resultado de todo ello fué la construcción de los puentes de Marina y Almogávares, la transformación en subterráneo del ferrocarril de Sarriá hasta la calle Muntaner, etcétera, con una inversión en los años de vida municipal correspondiente al Ayuntamiento del ilustre Barón de Viver, de unos 75.000.000 de pesetas.

Con posterioridad tuvieron lugar otros acuerdos, siendo el más importante el concertado con la Compañía del Norte para transformación en subterránea de la línea de la Avenida Meridiana, proyecto que aprobado en 1930 con un presupuesto de 17.500.000 de pesetas no se inició hasta muchos años después, en 1935, por haberse interferido la declaración de lesividad (!) del acuerdo por el primer Ayuntamiento de la República, declaración que con todo fué luego dejada sin efecto.

Al mismo tiempo se iban constituyendo y disolviendo con ejemplar constancia, pero siempre con ausencia de eficacia, Comisiones y más Comisiones, habiendo sido el penúltimo resultado de todos estos trabajos el proyecto y presupuesto elaborado por la Comisión que fué constituida como consecuencia del Decreto de la Presidencia del 24 de marzo de 1933 y que culminó en un presu-

puesto total de 300.000.000 de pesetas aproximadamente, proyecto y presupuesto que, pese a que pretendía responder a criterios objetivos y prescindir de la división de las líneas entre las diversas Compañías existentes, en la práctica no lo hacía, y la coexistencia de diversas personas jurídicas explotadoras de servicios ferroviarios, provocaba la previsión de obras que en realidad no respondían a criterios objetivos.

Finalmente, la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Barcelona en la que estaba representado el Estado, la RENFE, el Ayuntamiento y el Metro Transversal, aprobó en 10 de mayo de 1944 un plan de enlaces ferroviarios que tenía como base fundamental la «interconexión completa de todas las líneas afluentes a Barcelona mediante los enlaces indispensables para realizar una explotación unificada y adaptación de los zanjados a las necesidades de la urbanización», y que comprende los siguientes proyectos de obras:

		Pesetas
Núm.	1. Terminación de las obras de la Meridiana.....	11.500.000
»	2. Enlace de Moncada.....	3.500.000
»	3. » del Besós.....	9.500.000
»	4. » calle Aragón Sagrera.....	27.000.000
»	5. » término Sagrera.....	15.000.000
»	6. » » Aragón.....	19.500.000
»	7. Ampliación de vías en Término.....	4.000.000
»	8. Modificación de la estación Vilanova.....	37.000.000
»	9. Enlace Plaza de Cataluña-Urgel.....	18.000.000
»	10. Modificación de las líneas del Metro entre Plaza de Cataluña y Vilanova.....	5.000.000
»	11. Nueva estación del Metro en Plaza Cataluña.....	10.000.000
»	12. Paso superior de la Avenida de Icaria.....	3.000.000
»	13. Ampliación a cuatro vías desde Sans a Bordeta.....	8.000.000
	TOTAL.....	171.000.000

cuyo presupuesto debe ser sufragado por el Estado y por el Ayuntamiento, de acuerdo con el siguiente cuadro:

	Participación del Estado	Participación del Ayuntamiento
Obras de la calle Meridiana .....	50 %	50 %
Bifurcación Moncada .....	100 »	
» Besós.....	100 »	
Aragón Sagrera .....	66,66 »	33,33 »
Término Sagrera. ....	50 »	50 »
» Aragón.....	50 »	50 »
Ampliación Estación término .....	100 »	
Obras en Barcelona Vilanova.....	87,83 »	12,17 »
» en Plaza Cataluña Metro.....	50 »	50 »
» Estaciones Metro.....	50 »	50 »
Plazas Cataluña, Urgel, Sans.....	66,66 »	33,33 »
		(corresp. al Metro)
Paso nivel Avenida Icaria.....	50 »	50 %
Ampliación Sans Bordeta .....	100 »	

En esta situación, ni el Ayuntamiento ni el Estado se atrevieron por el momento a emprender ninguna vía resolutive, pues quedaron un tanto perplejos ante la envergadura del presupuesto, pese a que de todos los que se habían elaborado en los treinta años de estudios, ha sido este último el más modesto y por tanto el único que cabía dentro de la esfera de lo realizable y posible.

Al iniciar mi actuación en la Ponencia de Urbanización, fué éste uno de los problemas fundamentales que encontré planteados y después de estudiarlo con detenimiento lo incluí en la Memoria de 1945 a que antes he aludido, pese a que tuve perfecta conciencia de las dificultades que existían para echarlo a andar y entre ellas la primera estaba ya planteada en toda su virulencia.

Con referencia a la obra número 1, es decir, la terminación de las obras de transformación en subterráneo del ferrocarril de la antigua Compañía del Norte que circulaba por la calle Meridiana, cuyas obras estaban paralizadas desde hacía varios años, como consecuencia de una situación verdaderamente inextricable que se había planteado en cuanto a la revisión de precios aplicables, acerca de cuyo tema no voy ahora a tratar porque daría un largo Capítulo que pondría a la vista del lector una de estas situaciones verdaderamente paradójicas que en la interpretación de los textos

legales se producen en ocasiones en la esfera administrativa y de las que sólo se puede salir, como ocurrió en este caso, cuando hay una mano fuerte y decidida que corte el nudo gordiano, que es lo que hizo, como veremos, el Ministro señor Fernández Ladreda en 1947. Después de múltiples gestiones y contando siempre con el apoyo del recién citado titular del Ministerio de Obras Públicas y del entonces Subsecretario señor Marquina (q. e. p. d.), se puso nuevamente en marcha la tramitación del Plan de enlaces, pues debe tenerse presente que ya había sido sometida a aprobación del Consejo de Ministros a primeros de julio de 1945, pero se acordó dejarlo para mejor ocasión.

Por ello el Ministerio lo mandó a informe del Consejo de Estado para que dictaminara, tanto en el aspecto jurídico como acerca del conjunto del plan, pero este Cuerpo consultivo estimó que previamente debían dictaminar los demás organismos asesores relacionados con la materia.

Previamente a todo ello y en ocasión de una visita realizada por el Ministro a Barcelona en la primavera de 1946, se acordó que por parte del Ministerio y del Ayuntamiento se daría todo el impulso necesario para la culminación de los trámites administrativos precisos a efectos de iniciar la ejecución del proyecto y, por ello, seguidamente, el Ministerio se dirigió al Ayuntamiento para que éste formalmente aceptara las obligaciones derivadas del porcentaje del presupuesto total que debía ir a su cargo, cuyo acuerdo fué adoptado a mi propuesta por la Comisión Municipal Permanente en 17 de julio de 1946 y posteriormente ratificado por el Pleno.

Una vez en Madrid el acuerdo municipal, inició el proyecto su peregrinaje y en consecuencia pasó a informe en diciembre de 1946 de la Junta de Enlaces y Estudios Ferroviarios, en febrero de 1947 del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes y en abril del propio año, del Consejo de Obras Públicas, pasando luego nuevamente para que informara con carácter definitivo al Consejo de Estado, en cuya situación y al producirse el viaje de S. E. el Generalísimo a Barcelona, en mayo de 1947, tuve ocasión de celebrar diversas entrevistas con el Ministro de Obras Públicas, señor Fernández Ladreda, el cual, con el interés de siempre, ofreció proponer al Consejo de Ministros la adopción de un acuerdo en relación al Plan de Enlaces Ferroviarios, sin perjuicio del informe que

emitiera en su día el Consejo de Estado, teniendo la enorme satisfacción de comprobar cómo en el Consejo celebrado en nuestra ciudad el día 23 de mayo, se adoptó el siguiente acuerdo: «También el Ministro de Obras Públicas ha expuesto al Consejo el plan de enlaces ferroviarios de Barcelona, elaborado en colaboración con el Ayuntamiento, tomando el acuerdo de realizarlo una vez cumplidos los trámites administrativos necesarios, en las diez anualidades previstas en el plan, y con cargo a las consignaciones existentes en el presupuesto para la construcción de nuevos ferrocarriles». O sea, en términos idénticos a la propuesta que le había formulado al Ministro, y no quedó aquí la acción del señor Fernández Ladreda, sino que en fecha inmediata se aprobó el Decreto de junio de 1947 antes aludido, salvando el atasco en que había caído la transformación en subterráneo del ferrocarril de la vía de la Meridiana, y permitió la inmediata reanudación de las obras que, gracias a la confianza y entusiasmo de las personas responsables del Ministerio, de Ferrocarriles y del Ayuntamiento, permitió su inauguración un año después, en ocasión del Centenario del ferrocarril en España, en octubre de 1948. El celo y energía en él habituales, desplegados por nuestro compañero de Consistorio, José Ribas Seva, representante del Municipio en la Comisión del Centenario y Ponente de Transportes, tuvieron parte esencial en la culminación de la obra.

Con todo lo expuesto se puede tener una visión general del proceso y situación actual del plan de enlaces ferroviarios de Barcelona que en el momento presente ha dejado terminada su primera etapa, o sea la obra número 1, y deben iniciarse las siguientes, siendo conveniente que el Municipio como el Estado pongan de su parte el valor y esfuerzo preciso para que en la medida de lo posible pueda ejecutarse en el plazo marcado, debiendo recordarse que por parte del Estado ya se adoptó acuerdo recaído precisamente en el Consejo de Ministros aludido, de ejecutarlo en las diez anualidades previstas y con los fondos existentes para la construcción de nuevos ferrocarriles.

## VII

### ACCESOS POR CARRETERA

En íntima relación con el plan de enlaces ferroviarios está el de accesos por carretera a la ciudad, tanto por los puntos de conexión urbana de ambas cuestiones, como por constituir en su conjunto el auténtico sistema nervioso de una gran urbe.

Antes de hacer un esbozo de la labor realizada en ese terreno durante la etapa de mi actividad edilicia, debo señalar que a partir de los últimos meses de 1948 se inició un amplio proceso de revisión del plan de accesos a Barcelona en función de los estudios preliminares del plan general de ordenación urbana de la ciudad y de su zona circundante, pudiendo adelantar que tales estudios, aunque no han de modificar, como no podía ser de otro modo, la estructura sustancial de las vías de comunicación, tal como habían sido concebidas con anterioridad, sí han de introducir ideas nuevas en algunos de tales accesos, que se apartan completamente de lo que había prevalecido como incuestionable hasta fecha muy reciente. Para citar el caso más destacado, debo decir que el acceso correspondiente a la carretera de Madrid a Francia, que, como se sabe, se había considerado siempre que tenía como eje de carácter ciudadano la carretera de Badalona con la travesía de Barcelona mediante la Gran Vía José Antonio, y también la calle de Aragón, ha de sufrir, al parecer, un profundo desplazamiento, pues se prevé un enlace de la carretera del interior, o sea la que pasa por Granollers, que ha de acortar notablemente el número de kilómetros entre nuestra ciudad y el pueblo fronterizo de Port-Bou y, en consecuencia, la entrada en la ciudad para las comunicaciones carreteras con la frontera francesa se hará a través de Moncada y, en consecuencia, entrando en la urbe por la nueva Avenida de la Meridiana. Y aunque ello, en cuanto a las comunicaciones de carácter nacional e internacional, representa una modificación sustancial, no quita importancia ni mucho menos al acceso relacionado con los pueblos del litoral a través del Besós, por cuanto el número de circulaciones procedentes de esas comarcas próximas a la ciudad ocupan un elevadísimo porcentaje de las totales diarias que pasan en la actualidad por tal vía.

Por ello, a continuación trazaré un esquema de lo actuado hasta la terminación de 1948 en cuanto a accesos por carretera, sin perjuicio de afirmar que sigue abierto el proceso, que no deberá ser objeto de definitiva cristalización hasta que sea aprobado el plan general de ordenación urbana de la provincia de Barcelona y concretamente el de nuestra ciudad y su zona circundante.

#### A) *Carretera a Madrid y Valencia.*

Puede considerarse fundamentalmente resuelto, en especial con la prolongación de la Avenida del Generalísimo realizada después de la guerra y que la ha unido directamente con la antigua carretera de Cornellá a Fogás de Tordera. Además, con la aprobación del plan de urbanización y ordenanzas de la Diagonal y su zona de influencia, no sólo se habrá resuelto el problema principal de acceso, sino el de urbanización de la zona correspondiente, aspecto sumamente aconsejable en tales casos.

#### B) *Carretera de Francia.*

Ante todo debe ponerse de relieve que el Ayuntamiento que presidió el Barón de Viver y con la cooperación del Estado procuró una solución de emergencia a tan vital acceso. Al efecto, se procedió a la construcción del puente de Marina y los pasos superiores sobre el ferrocarril de la calle Pedro IV, con lo cual se realizó una obra esencial de evitación de los pasos a nivel, que entorpecen el tráfico. Pero, en el día de hoy esa solución no puede considerarse ya como definitiva, pues la amplitud de la calle de Pedro IV y de la carretera de Mataró en general, no es suficiente, dada la intensidad del tráfico que por ellas discurre y ni tan siquiera la supresión del tranvía y su transformación en trolebús, transformación que, por otra parte, no puede esperarse se realice en un plazo breve dadas las dificultades actuales, tampoco lo solucionaría, y pretender un ensanchamiento de dicha carretera resultaría extraordinariamente lento y costoso, dadas las numerosísimas construcciones que a ambos lados de la misma existen en la actualidad.

Por otro lado, no debe perderse de vista que el término municipal de Barcelona, aunque legalmente, en virtud del Real Decreto-

ley de 1930, llega hasta el río Besós, en la práctica no se ha llegado a la ejecución tal disposición por las dificultades de todo orden que han existido hasta el momento presente para llevarla a efecto.

Otra cuestión que preocupó tanto a los elementos técnicos como a los Organismos municipales que intervinieron en ello, fué el de las rasantes extraordinariamente bajas de los terrenos situados entre las líneas férreas, el río Besós y el mar, que dan unas cotas mínimas, con todas las consecuencias que ello entraña en orden a los desagües de esta zona.

El Ministerio de Obras Públicas, por Orden de 25 de julio de 1946 y como consecuencia de los estudios previos realizados y de las conversaciones mantenidas con el Ayuntamiento, fijó ya la posición del Estado en la materia, manifestando que dicho organismo coadyuvaría a resolver el acceso a Barcelona por dicha zona, procedería a la ejecución por un ancho de 16 metros que siguiera el trayecto de la antigua calle de Aragón, siempre y cuando el Ayuntamiento se comprometiera a complementar dicha obra hasta un ancho de 40 metros y a proceder a las expropiaciones necesarias para la ejecución de la propia obra.

Como se acaba de indicar, el trayecto previsto constituye la prolongación de la calle de Aragón hasta el río Besós; pero el Ayuntamiento, al efectuar los estudios correspondientes, estimó que no podía limitarse el acceso a Barcelona a esta prolongación lineal de la calle de Aragón, sino que debía estudiarse que, una vez pasado el río, se formara una plaza de la que se proyectaran diversas vías que pudieran diluir el tráfico hacia las diversas zonas de la ciudad y en especial que se procediera a la prolongación de la Avenida de José Antonio.

Al terminar nuestro mandato en los primeros días de febrero de 1949, el Ayuntamiento tenía aprobados técnicamente los proyectos, a punto para iniciar las expropiaciones y adjudicar la obra mediante subasta, de acuerdo con el Estado. El presupuesto ascendía a unos 25.000.000 de pesetas, de los cuales corrían a cargo del Municipio 17.500.000. Dicha cifra deberá ser, con seguridad, objeto de revisión, en virtud de las elevaciones de precios habidas desde que se confeccionó.

### C) *Carretera de Ribas.*

La importancia de dicha carretera es vista si se tiene en consideración que comunica con uno de los núcleos industriales más densos de la provincia y que tiene como centros neurálgicos las poblaciones de Tarrasa y Sabadell. Al finalizar la etapa de nuestra gestión municipal, este acceso estaba en pleno proceso de iniciación: se había procedido a la ocupación previa de terrenos, al amparo de la ley de expropiación por trámite de urgencia, el Estado subastó las obras a su cargo y el Ayuntamiento asimismo adjudicó su parte al adjudicatario del Estado, habiendo el contratista iniciado sus trabajos, y, sobre todo, la inauguración del ferrocarril subterráneo de la Avenida de la Meridiana, en octubre de 1948, fué el paso decisivo al liberar de la servidumbre ferroviaria vía tan importante y que constituye la penetración urbana del acceso en cuestión. Asimismo fueron aprobadas las alineaciones de las vías que han de enlazar la Meridiana y la carretera de Ribas, circundando la estación y talleres ferroviarios de San Andrés. El crédito que nuestro Ayuntamiento, de acuerdo con el presupuesto, asignó para esa obra ascendió a unos 9.000.000 de pesetas.

### D) *Acceso al aeropuerto.*

En cuanto al acceso al aeropuerto transoceánico del Prat, cualquier barcelonés puede apreciar cuán adelantado está, y por mi parte sólo diré que a pesar de correr la obra a cargo y dirección del Estado, propusimos al Ayuntamiento que aportara su colaboración económica para que la anchura de la calzada de tránsito rodado entre el Llobregat y el aeropuerto tuviera la misma amplitud que hasta el río, pese a rebasar el límite de nuestro término municipal, pues entendimos que era vital para Barcelona, y por ello el Ayuntamiento ha cooperado con el 25 por 100 del presupuesto de construcción del tramo aludido.

CARLOS TRÍAS

Abogado

*(Continuará)*