



CERDÀ: PENSADOR, TÉCNICO, POLÍTICO. ENTREVISTA A TERESA NAVAS

Joan Tort Donada

jtort@ub.edu
Universitat de Barcelona

Albert Santasusagna Riu

asantasusagna@ub.edu
Universitat de Barcelona

Cerdà: pensador, técnico, político. Entrevista a Teresa Navas (Resumen)

El texto es el resultado de la entrevista realizada a la profesora Teresa Navas-Ferrer, especialista en urbanismo e historia de las obras públicas, y toma como punto de referencia fundamental el pensamiento y las ideas de Ildefonso Cerdà –en el contexto de las décadas centrales (1840-1875) del siglo XIX español. Un pensamiento y unas ideas que son indisociables de los planes y proyectos que Cerdà llevó a cabo, y que deben considerarse de forma conjunta, asimismo, con la dimensión pública (y, particularmente, política) de la trayectoria vital del insigne urbanista.

Palabras clave: Liberalismo, progresismo, sansimonismo, teoría urbana, urbanismo, ordenación del territorio.

Cerdà: thinker, technician, politician. Interview with Teresa Navas (Abstract).

The text is the result of an interview with Professor Teresa Navas, a specialist in Urban planning and History of public works, and takes the figure of Ildefonso Cerdà as a fundamental point of reference –in the context of the central decades (1840 -1875) of Spanish XIX century. We depart from the assumption that thought and ideas are, in the case of Cerd , inseparable from the plans and projects he carried out. Furthermore, we pay special attention to the political dimension of Cerd 's life because it also helps us to better understand its global trajectory.

Keywords: Liberalism, progressivism, sansimonism, urban theory, planning, spatial planning.

El presente texto, en la línea del programa de entrevistas relacionadas con la figura de Cerdà que emprendimos en 2018, pretende ofrecer una síntesis de la visión que sobre este personaje tiene la profesora Teresa Navas-Ferrer, con motivo de los diferentes estudios y trabajos que le ha dedicado a lo largo de su trayectoria como académica e investigadora. En concreto, su génesis arranca de la colaboración que hemos mantenido con ella en la organización de las dos primeras ediciones de las Jornades Cerdà, celebradas en la Universidad de Barcelona en 2017 y en 2019, con motivo de las cuales tuvo ocasión de exponer aspectos poco conocidos de la trayectoria de Ildefonso Cerdà concernientes a su papel como pensador del territorio y, especialmente, como político.

Teresa Navas-Ferrer es licenciada en Historia del Arte y Doctora en Geografía por la Universidad de Barcelona, con la tesis Planificación, construcción y movilidad: la modernización de la red viaria en la región de Barcelona. 1761-1969. Ha sido profesora en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, de la UPC en asignaturas como Historia de las Obras Públicas y Urbanismo¹. Actualmente, es profesora de Historia de la Arquitectura y la Construcción en la Escuela Politécnica Superior de Edificación de Barcelona. También forma parte del equipo de profesorado del Máster de Restauración de Monumentos.

Su investigación se centra en historia urbana y de las infraestructuras en Barcelona y su área metropolitana, en historia del paisaje y en gestión del patrimonio cultural. Es autora del libro Historia de las carreteras de la provincia de Barcelona (2008) y ha sido comisaria de diversas exposiciones entre las que destaca La política pràctica. Cerdà i la Diputació de Barcelona, organizada por la Diputación de Barcelona en 2009 con motivo de los 150 años del Plan de Ensanche. Ha realizado diversos trabajos para administraciones como el Àrea Metropolitana de Barcelona en la identificación de carreteras históricas y caminos como infraestructuras para una movilidad sostenible. Anotaremos, también, que el cuerpo central del texto ha sido construido a partir de una larga conversación mantenida con la interlocutora en Barcelona, en julio de 2019, y que ella misma lo ha revisado antes de su publicación.

.....

Pregunta. *Nos gustaría empezar la entrevista preguntándote como llegas, desde un punto de vista profesional, a interesarte por la figura de Cerdà. ¿Qué es, a grandes rasgos, lo que te lleva en un momento dado a fijar tu atención en el personaje?*

Respuesta. Mi contacto con la figura de Cerdà se produce a través de Salvador Tarragó, en el año 1989, cuando empecé a trabajar como profesora asociada en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona. Primero colaboré con él en la asignatura de 'Historia de la Ciencia', posteriormente denominada 'Historia de la Ciencia y de la Técnica'. Era una asignatura que versaba sobre la historia de las obras públicas, del urbanismo y de la construcción en un sentido plenamente holístico. Para Salvador Tarragó, Ildefonso Cerdà era, literalmente, un faro. Como lo eran, entre otros, Antoni Gaudí y Eduardo Torroja. Estos tres técnicos y pensadores, con un perfil muy diverso cuando los comparas entre sí, resultaban, según Tarragó, fundamentales para abordar la historia de la arquitectura y de la construcción, y dar a ambas disciplinas un sentido más trascendente como campos del conocimiento. Puedo decir, por tanto, que debo a Salvador Tarragó mi interés por Cerdà. Los trabajos que realicé, a lo largo de los años noventa, sobre la construcción efectiva del Ensanche de Barcelona fueron mi primera gran toma de contacto con el "universo Cerdà". Y un tiempo después, hacia 2009, con motivo de los actos del Año Cerdà, coincidiendo con los 150 años de la aprobación de su Plan de Ensanche, tuve la oportunidad de adentrarme en lo que podríamos

¹ Un currículum más extendido puede consultarse en el siguiente enlace electrónico: <<https://futur.upc.edu/TeresaNavasFerrer>>.

denominar la dimensión técnica del personaje, y, todavía más, en su dimensión política.

P. ¿Qué ha representado para ti el “universo Cerdà” desde el punto de vista académico?

R. Permittedme que tome aquí prestada la expresión de una de las más destacadas historiadoras de Barcelona, Marina López: “Trabajar con Cerdà es trabajar con los grandes”. Es así, en la práctica, como lo veo. Cuando abor das su obra en detalle –sea su obra teórica, polifacética y compleja, sean sus innovadores análisis estadísticos o sean sus documentadísimos proyectos, en los cuales la dimensión cartográfica adquiere niveles de filigrana–, te das cuenta de que estás ante un personaje con una insospechada visión de conjunto. Es, sin ninguna duda, uno de los pioneros del urbanismo moderno. Un urbanismo pensado para las ciudades industrializadas con todos sus problemas asociados de falta de higiene y servicios básicos, proliferación de enfermedades y conflictos sociales crecientes. Un repaso a su vida, y concretamente a su vida política, es imprescindible para dar cuenta de su magnitud: Cerdà nace en el año 1816, en una familia liberal. Sabemos, gracias a su dietario personal, que su familia fue objeto de reiterados ataques por las facciones “antiliberales”. Cuando llega a Barcelona en el año 1833, es un hombre joven que se manifiesta a favor de la Revolución Liberal. Barcelona era, por antonomasia, la ciudad estrella de este movimiento revolucionario en España. Cerdà lo vive de una forma muy positiva; es decir, como un triunfo del liberalismo y del constitucionalismo. Dos años más tarde ingresa en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid; un centro, recién fundado, que se adscribe de lleno a la ideología liberal en alza. No obstante, Cerdà se da cuenta que la Revolución Liberal en España se está alargando demasiado y no termina de dar los frutos esperados. Constata que el momento de efervescencia ha pasado. Y, en este contexto, se produce el hecho histórico de la división del liberalismo entre progresistas y moderados.

P. ¿Qué papel juega Cerdà en este escenario de división del liberalismo?

R. En un momento en que el poder político sigue una deriva próxima al movimiento moderado, Cerdà comulga con las ideas progresistas. El 1851, Cerdà es un cargo electo del Partido Progresista en las Cortes de Madrid. El Bienio Progresista (1854-1856) supone un momento álgido en su vida política, puesto que asumirá las funciones de regidor y síndico en el Ayuntamiento de Barcelona. En aquel momento, Cerdà ya llevaba unos cuantos años dedicado en cuerpo y alma al urbanismo, y deja la Dirección General de Caminos para incorporarse al consistorio municipal con un papel, digamos, híbrido; es decir, a medio camino entre técnico y político. Barcelona será, a su vez, su objeto de estudio fundamental. En un primer momento, en sentido teórico; más adelante, en el sentido aplicado. Cerdà tiene el firme propósito de emprender el estudio de la ciudad desde la perspectiva más amplia posible; su objetivo último es llegar a elaborar una teoría sobre la ciudad para luego poder plantear, de forma argumentada, su aplicación. Tiene Barcelona como referencia: mejor ejemplo, imposible. La vinculación estrechísima entre esta ciudad y Cerdà no viene de la nada: él era el técnico que mejor la conocía, el que más la había estudiado y, en definitiva, la persona de su época que tenía un conocimiento más preciso de sus problemas. Un conocimiento, por cierto, nada sesgado. Porque, a pesar de haber tenido una formación eminentemente técnica, la dimensión profundamente humanística del pensamiento de Cerdà es un hecho que no pasa desapercibido a ninguno de sus estudiosos.

P. ¿Cómo responde Cerdà a las nuevas circunstancias impuestas al final del denominado “Bienio Progresista”?

R. El nuevo contexto político de represión al final de la etapa Bienio Progresista obliga a Cerdà a trasladarse a París durante un tiempo, para ensanchar su horizonte de estudio, y que comience a trabajar en la implementación de su plan de ensanche para Barcelona. Durante el Sexenio Revolucionario (1868-1874), Cerdà se encuentra cada vez más cerca de las filas del republicanismo

federal. El republicanismo es un fenómeno muy complejo, ya que comprende varias familias, desde las más intransigentes hasta las más moderadas. En su raíz hay una voluntad inequívoca de modernización de la política española: ya no se trata de partidos con estructuras clásicas, sino que tienen unos vínculos mucho más estrechos con el marco urbano y social, y con el obrerismo en general. El historiador Pere Gabriel siempre ha considerado que Cerdà, por su trayectoria (aunque él mismo nunca lo explicara directamente), encajaba mucho más en el republicanismo moderado encabezado por personajes como Josep-Anselm Clavé o Benito Arbio. Estas figuras son las que, junto a Cerdà, se van situando en la órbita del gobierno de la Diputación de Barcelona a partir de 1868. Hablamos de la institución que, en aquel momento, ostentaba un mayor poder de decisión en el plano político en Cataluña. En esta tesitura, en 1873 Cerdà se situará al frente de la institución, como presidente en funciones –aunque firmará siempre como vicepresidente. Mantendrá el cargo desde mayo de 1873 hasta enero de 1874, año del golpe de Estado. En dicho momento, se marchará de Barcelona y morirá dos años más tarde. Así pues, la trayectoria política de Cerdà se sitúa en plena consonancia con la evolución política de mediados del siglo XIX: del liberalismo al progresismo y, finalmente, al republicanismo federal. Y es en este último período cuando llega a disponer de un poder de decisión más amplio.

P. *¿En qué medida la concepción del urbanismo según Cerdà es, a fin de cuentas, un proyecto con una vertiente política?*

R. La política, tal como Cerdà la concibe, es esencialmente un asunto práctico que tiene, como objetivo principal, lograr el bienestar de la sociedad. Su fe en el progreso le trajo a pensar que una buena administración y una buena política, son las dos cosas que, asociadas, pueden mejorar realmente las condiciones de vida de los ciudadanos. Sus ideales son, explícitamente, de progreso, entendido este concepto al servicio de la utilidad pública y en equilibrio con los intereses de los grandes propietarios urbanos. Esta es de hecho, en Cerdà, la expresión más práctica de la tensión entre lo público y lo privado, o lo que él identificaba como una “transacción”; es decir, un acuerdo o pacto para evitar el conflicto estéril y conseguir sacar las cosas adelante. Además, Cerdà siempre vehicula este bienestar colectivo a través de las obras públicas y del urbanismo.

Y lo hace de un modo plenamente coherente con las distintas escalas o ámbitos de aplicación. A mi modo de ver, Cerdà cambia de perspectiva escalar cuando pasa del nivel de la ciudad al de la región, esto es, a la “provincia” –si la denominamos desde una óptica administrativa. En este punto Cerdà pasa, sencillamente, el ejercicio de “pensar el territorio” a una escala superior. Él era un ingeniero de caminos que se preocupaba por las obras públicas, tal y como se desprende del discurso que realiza a las Cortes de Madrid en 1851 como diputado para el Partido Progresista. Esta preocupación la desarrolla con el Plan de Ensanche de Barcelona, su obra magna, y luego la complementa con este “salto” al territorio provincial aprovechando la coyuntura del Sexenio Revolucionario y su rol en la Diputación de Barcelona como miembro del Partido Republicano Federal. En ese momento amplía, significativamente, su marco general de referencia, que ya había empezado a avanzar en sus obras anteriores.

P. *¿Qué encargos recibe, Cerdà, en la administración provincial?*

R. Cerdà, durante el Sexenio Revolucionario, empieza a liderar la comisión sobre la división de los partidos judiciales en España. Se tiene la convicción de que ese momento es histórico y abre una inesperada “ventana de oportunidad” para la reforma. Cerdà redacta y presenta un primer documento en el año 1872, siguiendo las directrices de reducción del número de partidos judiciales. En esta memoria insiste en los elementos que caracterizan el partido judicial desde el punto de vista de la sociedad industrializada: movilidad, mercados, ferias, presencia de estaciones de ferrocarril... Un año más tarde, cuando Cerdà es nombrado presidente en funciones de la Diputación de Barcelona, tiene que lidiar con los problemas derivados de la tercera guerra carlista (1872-1876), pues se estaba

perdiendo el control directo sobre partes concretas del territorio catalán y, en especial, sobre los sectores montañosos –entre los cuales, el tercio norte de la provincia de Barcelona. No obstante, otras ciudades, como Igualada, Manresa o Vic también habían sido tomadas por los carlistas: su estrategia pasaba por aislar el territorio destruyendo y eliminando las conexiones ferroviarias. En este contexto, Cerdà, en pocos meses, vuelve a presentar otro documento ofreciendo una nueva división de la provincia en diez partidos, a los que bautiza como confederaciones regionales de municipios. La palabra confederación alude de hecho a la posibilidad de que estos partidos, en caso de peligro de guerra, puedan “confederarse” entre sí para hacer frente, solidariamente, a los embates carlistas. Cerdà aprovecha este contexto incierto para replantear la división del territorio, y pensarlo desde una escala más amplia, a partir de la instrumentación de la llamada Ley de irradiación.

P. *¿En qué consistía, exactamente, la “irradiación”?*

R. Era un modo de expresar la importancia de la comunicación entre las confederaciones regionales de municipios. El documento que Cerdà presenta al respecto el verano de 1873 incorpora, en diferentes aspectos, innovaciones muy significativas. Por una parte, confecciona un plano provincial con toda la red hidrográfica, viaria, ferroviaria y urbana, con las jerarquías de los núcleos de población (capitales provinciales, partidos judiciales y rangos de poblaciones secundarias) establecidas con una gran claridad. Se trata de una cartografía muy precisa para esa época. Añade, además, un apartado estadístico que incluye un minucioso análisis de datos cuantitativos sobre estas confederaciones. Presenta, también, un itinerario de ochenta caminos radiales con puntos de salida y de llegada, así como lugares de paso. Nuestro personaje establece una jerarquía viaria muy clara, pues la Ley de irradiación debe tener en cuenta el movimiento del individuo en todas sus posibilidades: desde su propia “estancia” (lo que en otros momentos denomina “hogar”) hasta lo que conceptúa como “comunicación (o vialidad) universal”. Lo que había conceptualizado en el Ensanche, lo extrapola a un territorio mucho mayor. Para desgracia nuestra no profundiza mucho más sobre la Ley de irradiación, porque la difícil coyuntura del momento le impedirá desarrollar con la debida amplitud aquello que a buen seguro habría sido, en unas condiciones normales, uno de sus grandes logros como teórico del territorio.

P. *La comunicación del individuo, desde su casa hasta las vías universales, vuelve a ser protagonista de esta nueva ordenación del territorio provincial.*

R. Así es. Cerdà llega a la conclusión de que la provincia de Barcelona tiene nueve capitales de confederación, que suman diez con la ciudad condal. La vialidad trascendental tiene que pasar por estas capitales como entes intermedios, a partir de los cuales las vías principales irán a la búsqueda de territorios más alejados. Y de estas capitales nace la red secundaria, o vecinal, que llega finalmente al hábito disperso. Estamos ante una concepción explícitamente jerárquica del territorio a través de la comunicación. Una concepción, por otro lado, holística, pues tiene en cuenta desde la gran capital hasta el territorio más rural y disgregado. Y si habla de irradiación es, precisamente, porque se funda en una idea básica de radialidad, o sea, de caminos radiales. No se nos debe escapar que a Cerdà la comunicación le preocupa a todos los niveles: tanto en la corta distancia como en la larga. Para mí, esta es una de sus grandezas: concebir el territorio en todas sus escalas para poderlo ordenar, planificar y comunicar del modo más idóneo. Y lo más sorprendente es la facilidad con la que pasa de la escala urbana a la territorial. A Cerdà no le preocupa demasiado el tipo de infraestructura que une estos ochenta caminos radiales, sean ferrocarriles, caminos carreteros o incluso caminos de herradura. Lo que realmente le interesa es la comunicabilidad, o “potencial comunicativo” del individuo y de la sociedad. Las vías, con el tiempo, irán cambiando, pero lo importante, la idea que debe perdurar, es que el territorio esté bien comunicado. Así pensaba Cerdà. Y su pensamiento se proyecta con coherencia en todas las escalas sobre las que trabaja. El tratamiento de la intersección de dos calles regulares, con sus cuatro chaflanes, es el mejor ejemplo práctico de que a Cerdà le

preocupaban todos los modos de locomoción. Absolutamente todos, comenzando por el peatón. Cerdà estaba fascinado con los ferrocarriles, pero esto no le impidió prever en un plan el movimiento de los vecinos que se desplazaban a pie por la ciudad. Su flexibilidad le permite pensar a diferentes escalas y tratar de comprender qué ocurre en cada una de ellas. La interescalaridad y la comunicabilidad fueron, pues, sus dos grandes principios –dotados de un extraordinario potencial innovador– orientados a un mismo propósito: la armonía y la complementariedad de todos los medios de locomoción. En otras palabras, y de acuerdo con su propia terminología: la continuidad del movimiento.

P. *Hablamos de unos principios que están en la base misma de su proyecto de Ensanche de Barcelona y que reflejan, en última instancia, una firme voluntad de transformar el territorio y, con él, la sociedad.*

R. Efectivamente, el urbanismo, para Cerdà, es una herramienta de transformación social. A finales de la primera mitad del siglo XIX, Cerdà decide dedicarse en cuerpo y alma a la construcción de una “ciencia de la urbanización” –que más adelante se denominará “urbanismo”–. Y, con ese objetivo, identifica la raíz y el lugar del conflicto de su época: las ciudades. Barcelona es el caso paradigmático en España. Y en relación con nuestro protagonista estamos ante su “experiencia central”, su gran ejemplo, su ciudad por excelencia (y sin perjuicio de sus orígenes y de sus vínculos con el mundo rural). Sin duda, quien más profundiza en el conocimiento empírico de la Barcelona de su tiempo es Cerdà. Lo sabemos por la cartografía que desarrolla, por las estadísticas, por el hecho de llevar a cabo un ensayo pionero como la monografía de la clase obrera –un trabajo que le permite comprender las condiciones de vida reales de las clases trabajadoras. Y también lo sabemos por lo que representa la elaboración de un proyecto tan ambicioso como el Plan de Ensanche. Es decir, un plan que la ciudad pedía desde hacía muchísimo tiempo, y que, en la propuesta de Cerdà, puede llegar a tener un desarrollo progresivo. Todo este bagaje, frente a un estamento militar que proponía una expansión absolutamente limitada... De hecho, el proyecto de Ensanche de Barcelona tiene una “concepción de fondo” que se inscribe en una escala claramente supramunicipal –por no decir comarcal. Era la ciudad y los siete municipios de su entorno. En aquel momento, independientes de Barcelona.

P. *¿Cómo se explica que Cerdà, partiendo de un proyecto estrictamente local para la ciudad de Barcelona, acabe elevando a teoría su propuesta?*

R. Para Cerdà, el urbanismo es una ciencia social de tal magnitud que trasciende Barcelona. La propuesta de Cerdà es una herramienta para transformar el territorio de forma efectiva y real. Cuando alguien se adentra en la lectura de sus teorías, en concreto la Teoría de la Construcción de las Ciudades (1859), rápidamente se da cuenta que una de las grandes preocupaciones de Cerdà es conseguir que en el territorio lleguen a existir unas condiciones verdaderamente igualitarias para la ciudadanía: que las calles tengan todas la misma anchura; que, en una manzana, la relación entre profundidad edificada y el espacio interior libre sea siempre la misma... Igualdad no implica uniformidad: Cerdà admite unas vías más anchas, las trascendentales, pero no las concibe vinculadas a una zonificación particular del nuevo territorio de ensanche, sino a una voluntad de comunicar espacios y de favorecer su continuidad. La trama urbana es, en cualquier supuesto, perfectamente igualitaria. Y Cerdà expresa esta cualidad, que concibe como esencial, de forma clara y contundente: quiere otorgar al territorio unas condiciones de acceso “por igual” a todos los ciudadanos, superando los estrechos parámetros de la ciudad antigua y que él había visto, conocido y estudiado a nivel físico y humano. Además, Cerdà conoce de primera mano el período en que se urbaniza el Raval. No existe en su momento un verdadero plan de urbanización del Raval, sino pequeños proyectos parciales desarrollados por promotores privados. Las condiciones urbanas para la especulación inmobiliaria estaban allí servidas...

P. *Condiciones que, precisamente, Cerdà quiere superar a través de su concepción igualitaria del territorio.*

R. Exacto. Además, esta concepción igualitaria inherente a la trama urbana es una de las características que acaban denunciando los detractores del Plan. Quien más hizo por aplicar la etiqueta de la “monotonía” al nuevo ensanche, como pretexto para denigrarlo, fue, a principios del siglo XX, el arquitecto Puig i Cadafalch. Pero el proyecto de Cerdà se encuentra en las mismísimas antípodas de la crítica de Puig: Cerdà ni por asomo se plantea la cuestión de la monotonía como una forma de acabar con las distintas clases sociales; al contrario: propone unas condiciones formalmente igualitarias para que las más pobres puedan vivir en condiciones dignas sin perjuicio de lo limitado de su renta. Cerdà ya presupone que en su Ensanche las casas no serían –nunca podrían serlo, en el contexto de un sistema económico que auspicia y favorece, desde su propia raíz, la desigualdad– iguales para todos. Habría casas para los grandes propietarios –que incluso serían unifamiliares. Habría pequeños palacetes... como los que aparecieron en las primeras décadas de construcción del Ensanche, que progresivamente fueron sustituidos por una edificación mucho más intensiva. Cerdà también sabía que en el Ensanche habría vivienda para obreros, de primera y de segunda clase... Pero, en el ambicioso proyecto que pone sobre la mesa en 1859, y que será objeto de sensibles modificaciones en la versión de 1863, queda perfectamente claro que las condiciones estructurales del Ensanche iban a ser las mismas a lo largo y ancho de este espacio. Y establecidas sobre la base de unos parámetros claros dictados por el higienismo: es decir, por un modo de entender el hecho urbano completamente opuesto al “industrialismo sin límite” que había llevado a la ciudad vieja, en su conjunto, a una situación extrema de insalubridad y hacinamiento.

P. *Además, en su propuesta inicial, el proyecto de Ensanche tenía la virtud de no priorizar unas determinadas zonas sobre otras.*

R. Así es. Cerdà nunca habló de zonificación en su propuesta de Ensanche. Aunque la proximidad a las fábricas había empezado a dar problemas importantes (incluso de inseguridad a causa de los frecuentes incendios), Cerdà no se plantea “zonificar” en modo alguno: él simplemente propone un espacio en el cual, en un momento determinado, cuando se den unas condiciones determinadas, se podrá construir. De todas maneras, por regla general en estos casos no se trata de cuestiones en las que Cerdà profundice. Su idea de base, fundamentalmente, es dotar de una gran flexibilidad al Plan. De hecho, el Proyecto de Ensanche es, grosso modo, una propuesta con espacios vacíos y espacios ocupados. Su unidad funcional por excelencia es la manzana, o “isla de casas”. Es decir, la versión actualizada de la cuadrícula, un concepto muy antiguo y utilizado desde siglos atrás en ciudades hispanoamericanas y norteamericanas. A nivel práctico, es el sistema conocido más racional, ordenado y flexible para repartir superficies y permitir un “marco viable de relaciones” entre parámetros diferenciados. Por esta misma razón, Cerdà introduce en la cuadrícula el chaflán, una creación genuina que es, sin duda alguna, una de sus grandes aportaciones. Y, también, dentro de esta misma línea, pero a una escala superior, propone una lógica de reparto policéntrico de los equipamientos urbanos que en aquel momento eran prioritarios: hospitales, mercados, centros cívicos y religiosos...

P. *Una propuesta igualitaria que, además, confía profundamente en la técnica para lograr el avance social.*

R. Sin duda. En este sentido, es importante apuntar que hay autores que relacionan el pensamiento filosófico de Cerdà con el sansimonismo. Su alma mater era la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, a su vez inspirada en la École polytechnique de París, profundamente sansimonista. El historiador Ramon Grau considera que es precipitado e impreciso llamar “socialista utópico” a Henri

de Saint-Simon (1760-1825). Sus ideas están ligadas al positivismo y al pragmatismo del siglo XIX: el interés en intervenir y transformar físicamente la sociedad. A través de su transformación, se podrán corregir los efectos negativos del capitalismo. Es un momento –estamos hablando del socialismo anterior a Karl Marx– en el que el ideario “socialista” y el “capitalista” no se conciben aún como absolutamente contrapuestos. Cabe, en este contexto, según Saint-Simon, el uso de herramientas con la capacidad potencial de mitigar y corregir buena parte de los defectos del capitalismo y de la sociedad industrial. Corregir estos defectos, con la implementación paulatina de proyectos técnicos que lo resuelvan, es uno de los fundamentos del sansimonismo.

P. *¿Proyectos técnicos, prácticos, con carga utópica, pero con objetivos palpables a corto y a medio plazo?*

R. Sí. El sansimonismo está ligado al pragmatismo, que se manifiesta en Cerdà cuando quiere aplicar una teoría para solucionar las cosas a través de incidir físicamente en el territorio. La utopía de Cerdà se materializa en una literatura muy entusiasta, consistente en proponer ideas que, si bien presentan un componente utópico porque anhelan superar una realidad profundamente injusta, no la quieren, en modo alguno, rehuir. La “utopía pragmática” –la expresión es de Fernández Ordóñez– de Cerdà apunta directamente a la raíz de los problemas. Su actitud personal, su propósito último, consiste por tanto en incidir en el territorio: Cerdà considera que cambiar las condiciones territoriales es el paso obligado para reformar las condiciones sociales y conseguir, en última instancia, que estas que sean más justas e igualitarias. Es importante subrayar que Cerdà no se alinea con el pensamiento comunista, sino que es más bien un reformador social de la generación del pragmatismo –que deja en un segundo plano el componente teórico y trata de incidir directamente en los problemas. Si Cerdà hubiera pensado como un socialista utópico, probablemente no hubiera acompañado sus teorías, como siempre hizo, con los correspondientes proyectos técnicos asociados.

P. *Podemos suponer, por tanto, que el sansimonismo se hace también visible en la obra de Cerdà con su particular concepción de los modos de locomoción...*

R. Efectivamente. El sansimonismo, también en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, era entendido desde el punto de vista del perfeccionamiento de los modos de locomoción existentes en el primer tercio del siglo XIX (a los cuales acaba de incorporarse, como gran innovación, el ferrocarril). El ferrocarril permitirá concebir como un logro asequible algo que nunca hasta entonces se había planteado como posible: la fraternidad de los pueblos a partir de la superación de sus diferencias y particularidades. La posibilidad de llegar a poner en relación a todo el planeta, algo que los avances técnicos –y singularmente el ferrocarril– permiten imaginar como un objetivo asequible, podría acarrear grandes beneficios para la humanidad. Esa idea la suscribe explícitamente Cerdà en sus escritos. Y constituye un pensamiento profundamente sansimonista. A su vez, este pensamiento está muy ligado al aparato financiero. Es el caso, por ejemplo, de los hermanos Pereire (Émile e Isaac), empresarios reconocidos internacionalmente por sus negocios con el ferrocarril, que también invierten en la red española. Se trata de personajes con capacidad técnica y económica que tienen fe en el progreso, es decir, en los nuevos modos de locomoción y en las grandes ciudades como centros de civilización. Un contemporáneo de Cerdà, Ángel Camón, también ingeniero, afirmaba que “las vías eran conductoras de la civilización”. Es otro ejemplo claro de este pensamiento, arraigado en la premisa de considerar la técnica como una herramienta esencialmente civilizadora.

P. *¿Podríamos decir, de este modo, que el pensamiento de Cerdà es una combinación de sansimonismo e higienismo?*

R. Sí, Cerdà era también profundamente higienista. El higienismo, como movimiento, tiene una proyección muy amplia. Cerdà afirmaba que el problema principal de los higienistas de aquel entonces era que no tenían suficientes instrumentos para poder cambiar las condiciones de la ciudad. El higienismo, tradicionalmente, se relaciona con pensadores, con teóricos, con médicos... pero, al final, quien puede verdaderamente higienizar la sociedad son los ingenieros.

P. *Las preocupaciones primordiales de Cerdà sobre la ciudad eran, pues, su progreso técnico y sus condiciones de salubridad. ¿La preocupación estética quedaba relegada a un segundo plano?*

R. Los críticos con Cerdà, como Puig y Cadafalch, decían que su idea de Ensanche presentaba un déficit de jerarquías espaciales a múltiples niveles, como en la generación de puntos de vista, la creación de focos de atención o la jerarquización de perspectivas. Afirmaban que este déficit se traducían en una ostensible reducción de la diversidad formal de la ciudad. Aducían, por ejemplo, que no se promovían edificios civiles encuadrados en plazas, o no se daban unos márgenes adecuados o suficientes para la monumentalización. Desde su perspectiva, aunque valdría la pena profundizar en esta cuestión, la arquitectura modernista iba explícitamente en contra del planteamiento de Cerdà. Antes del modernismo, la arquitectura del Ensanche era modesta y poco vistosa. Es cierto que había palacios con jardines, en planta baja... pero la mayor parte del paisaje urbano de Barcelona, construido por arquitectos y maestros de obra, era muy sobrio. Las fachadas tenían una composición simple, de balcones, que respetaban unas ordenanzas municipales muy restringidas en cuestión de volúmenes, voladizos y salientes. Todo ello conducía a una arquitectura con muy poca representatividad externa. Pero una vez se lleva a cabo la Exposición Universal de 1888, y se entra en la década de los noventa, aparecen unas arquitecturas mucho más ricas y con fachadas considerablemente más ostentosas. Es un proceso lento, pero que avanza con paso firme. Además, debemos tener en cuenta que arquitectos como Puig y Cadafalch tienen a sus espaldas clientes con suficiente presupuesto para realizar un dispendio mayor en sus casas. Ya no se trata de pequeños palacios como los que, en un inicio, se construyeron en el Ensanche. Se trata de viviendas plurifamiliares, en las cuales los propietarios vivirán en el piso principal, incluso con escaleras individualizadas segregadas del resto de vecinos.

P. *Puig y Cadafalch afirma incluso que la Barcelona del Ensanche se ha convertido en una ciudad de segunda...*

R. Sí, llega a decir que Barcelona parece una ciudad americana de segunda clase, y que la única forma de subvertir la uniformidad que propone Cerdà es mediante la arquitectura. Puig toma como ejemplos las ciudades de París o Viena, y ve que lo que se lleva allí son las grandes perspectivas focalizadas a partir de grandes edificios o bien de monolitos u obeliscos. Según Puig y Cadafalch, el Ensanche de Barcelona no puede competir a tales niveles. En cualquier caso, y más allá de las consideraciones transcritas a propósito de las críticas reiteradas de que fue objeto Cerdà por parte de Puig, conviene no ignorar un hecho importante: que Cerdà siempre mantuvo un prestigio muy grande como técnico y como político en su tiempo. Existió una verdadera admiración por su obra. Se trata de una persona que estudió muy bien la ciudad, que la comprendió a la perfección, y que planificó su futuro mediante un trabajo riguroso y científico, a un nivel altísimo. Hay una consciencia colectiva de afirmación y admiración hacia la obra de Cerdà, ya en su propia época. Es un hecho que conviene subrayar, habida cuenta de los despropósitos que más tarde se vertieron sobre su persona y que ocultaron, deformaron o minimizaron durante mucho tiempo los valores de su obra.

P. *La admiración por Cerdà, en cualquier caso, ha llegado a nuestros días.*

R. Sí, y hemos de felicitarnos por ello. Queda muy claro que de la obra de Cerdà se derivan toda una serie de lecciones que, más allá de su valor intrínseco en la historia del urbanismo, es importante que tengamos en cuenta en nuestra época. Cerdà construye teorías para amparar argumentalmente sus propuestas, y, por tanto, reforzarlas. Es capaz de mezclar con plena convicción teoría y práctica, a partir de un caso único que conoce a la perfección –como es el de Barcelona. Es importante precisar que la metodología propia del trabajo histórico implica que no podamos interpretar, con los parámetros actuales, el quehacer o las inquietudes de las personas y de la sociedad de siglos atrás. Sería caer en un burdo anacronismo. Pero estoy de acuerdo con los historiadores que afirman que Cerdà se anticipó a su tiempo. Y, llegados a este punto, considero también que Cerdà no tuvo ninguna voluntad de anticiparse a nada. Él lo único que quería era encontrar soluciones efectivas, contundentes y robustas para los problemas de su época. En la medida que estas soluciones fueron muy bien pensadas y resueltas, aún nos pueden proporcionar interesantes lecciones a día de hoy. Nuestras realidades son muy diferentes, pero aún es posible encontrar significativos puntos en común entre la razón de ser del urbanismo de la época de Cerdà y la del urbanismo actual. Sin ir más lejos, podemos pensar en los posibles vínculos entre el higienismo y el movimiento ecologista actual. Si tales vínculos existen, con independencia de que hablemos de dos contextos muy diferentes, es porque ambas perspectivas tienen el medio en su punto de partida, y comparten, al menos hasta cierto punto, su valoración. Pero una perspectiva y otra llegan a ese concepto por caminos muy diferentes. En nuestra época, con una gran compartimentación en los diferentes campos de la ciencia, la idea compartida de “medio” es fruto, en cierto modo, de un pacto o compromiso entre puntos de vista especializados. En cambio, en la época de Cerdà no existía otra posibilidad que trabajar de forma mucho más directa con la realidad. En aquel contexto, no cabe discusión teórica alguna sobre el “medio”: el problema de la ciudad antigua está ahí, en la perversa estrechez de las calles y en su falta de sol, de aire y de higiene. Cerdà, al proponer una red de calles de veinte metros de anchura, apunta a la raíz misma del mal. Cerdà quiere resolver los problemas, no anticiparse... pero lo acaba haciendo.

P. *En cualquier caso cabe afirmar que hay en Cerdà una concepción consciente y rigurosa del uso del territorio, hasta el punto de que hoy día podríamos reclamar perfectamente su vigencia...*

R. En efecto. Nuestro *modus vivendi* como sociedad ha generado un proceso muy destructivo respecto al medio y de eso no se tenían precedentes en la época de Cerdà, por mucho que la revolución industrial estuviera en marcha. El mundo industrial creaba escenarios muy duros en sitios de gran intensidad fabril y con altas densidades de población, pero en todo caso eran la antesala de nuestros actuales problemas ambientales, mucho más profundos que aquellos. En todo caso, es verdad que las condiciones de la primera revolución industrial habían supuesto el crecimiento del movimiento higienista, que no deja de ser un movimiento humanista, y de aquí podemos extraer paralelismos y lecciones importantes. Pero lo que es evidente es que, más allá de las correspondencias con las inquietudes y con los movimientos de su época, la figura de Cerdà se sitúa por sí misma, a causa de su propia potencia, más allá de cualquier “etiqueta” o veleidat clasificatoria. Cerdà, aunque no se lo propusiera de un modo explícito, siempre va unos pasos por delante de todo y de todos. Podrá parecer una paradoja, pero la carta que escribe al marqués de Corbera en 1875, un año antes de su muerte, defendiendo, con gran convicción, la necesidad de los estudios de rurización, es toda una alegoría de su capacidad de anticipación. Y hace evidente que lo que al él le preocupa en el fondo no es tanto la urbanización (a la que había dedicado toda su vida), ni tampoco su complemento indispensable, la rurización, sino una comprensión global e integrada del territorio que acabe permitiendo, a la postre, una acción práctica de mejora de las condiciones de vida de la ciudadanía en su conjunto.

SELECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

- NAVAS, T. Il riflesso della modernità: le autostrade spagnole, 1920-1960. *Storia Urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, n. 100, 2002, p. 27-54.
- NAVAS, T. *Història de les carreteres del territori de Barcelona*. Barcelona: Diputació de Barcelona. 2007. (Versión castellana: *Historia de las carreteras de la provincia de Barcelona*. Barcelona: Diputació de Barcelona. 2008)
- NAVAS, T. *Cerdà, perfil político y técnico del territorio*. Ingeniería y territorio, 2009, 88, p. 36-45.
- NAVAS, T. Modernitzar el territori: la planificació i construcció de la xarxa de carreteres de l'àrea de Barcelona. GRAU, R. (ed), *Barcelona i els altres. La modernitat a Barcelona, 1854-1874*. *Barcelona Quaderns d'Història*, n. 14, 2009, 117-134.
- NAVAS, T. Què és una via de comunicació? A propòsit de la mobilitat i el territori segons Ildefons Cerdà. FUSTER SOBREPÈRE, J. (ed), *L'Agenda Cerdà. Construint la Barcelona metropolitana / The Cerdà Agenda. Constructing Metropolitan Barcelona*. Ajuntament de Barcelona / Lunweg, S.A., 2010, p. 173-200.
- NAVAS, T., *Barcelona. Cerdà y la política práctica. Organizar el territorio*. [Catálogo de exposición]. Diputació de Barcelona, 2010.
- NAVAS, T. *Planificació, construcció i mobilitat: la modernització de la xarxa viària a la regió de Barcelona*. 1761-1969. Tesi doctoral. Departament de Geografia. Universitat de Barcelona. 2012.
- NAVAS, T. *Els carrers del territori. 150 anys de carreteres locals de la província de Barcelona*. [Catálogo de exposición]. Diputació de Barcelona, 2012.
- NAVAS, T. Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969). *Transporte y Territorio*, 2013, 8, p. 27-44.
- NAVAS, T. La construcción simbólica de una capital. Planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios del siglo XX. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 2014, Nº. Extra 18, 493.
- NAVAS, T. Representar la capital: cartografía monumental i turística de Barcelona, 1914-2015. En VVAA, *Mapes i control del territori a Barcelona: vuit estudis*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, 2016, 168-187.
- NAVAS, T. Carreteras y urbanismo. Cartografía viaria de la provincia de Barcelona. En URTEAGA, L.; NADAL, F. (Coords.) *Historia de la cartografía urbana en España: modelos y realizaciones*. Madrid: Centro Nacional de Información Geográfica, 2017, p. 459-478.
- MAYORGA, M. Y.; MAGRINYÀ, F.; NAVAS, T.; MERCADÉ, J. Del urbanismo del proyecto urbano al urbanismo ciudadano y de apropiación social (1980-2013). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona. *Bitàcora Urbano-Territorial*, 2014, 24 (1).
- NAVAS, T. Els paviments dels interiors. En FONTBONA, F. (dir.) *Les arts aplicades a Barcelona*.

Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2018, p. 459-478.

Selección de publicaciones en el marco del proyecto de investigación sobre Ildefons Cerdà

TORT, J.; SANTASUSAGNA, A. El binomio URBS/RUR como base de la concepción territorial y urbanística de Ildefonso Cerdà. *Revista de Antropología y Sociología: VIRAJES*, 2017, 20, p. 37-59.

SANTASUSAGNA, A.; TORT, J. El Plan Cerdà (1859) y la ‘naturalización’ del espacio urbanofluvial. El caso del Gran Bosque y el río Besòs. ALLENDE, F.; CAÑADA, R.; FERNÁNDEZ-MAYORALES, G.; GÓMEZ, G.; LÓPEZ, N.; PALACIOS, A.; ROJO, F.; VIDAL, M. J. (eds.), XXV Congreso de la Asociación Española de Geografía. Naturaleza, Territorio y Ciudad en un mundo global. Ediciones UAM, 2017, p. 569-578.

TORT, J.; SANTASUSAGNA, A. En las antípodas del “idilio rural”: la visión del espacio rural de Ildefons Cerdà. PAÛL CARRIL, V.; LOIS GONZÁLEZ, R. C.; TRILLO SANTAMARÍA, J. M.; HASLAM MCKENZIE, F. (coords.), *Infinite Rural Systems in a Finite Planet: Bridging Gaps towards Sustainability*. Universidad de Santiago de Compostela, 2018, p. 358-364.

TORT, J.; SANTASUSAGNA, A. La ciudad como ecosistema. Entrevista a Salvador Rueda. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2018, vol. XXIII, nº 1.233. <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1233.pdf>>. [ISSN 1138-9796].

AGRADECIMIENTOS

La realización de este artículo se inscribe en el marco del proyecto posdoctoral entre la Universitat de Barcelona y la Sociedad General de Aguas de Barcelona (EPRL 000802), el proyecto CSO2015-6787-C6-4-P del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España y del programa del grupo de investigación consolidado GRAM (Grup de Recerca Ambiental Mediterrània), reconocido por la Generalitat de Catalunya (2017 SGR 1344). Los autores quieren agradecer a Laura Capellà Pozo su ayuda en el proceso de transcripción de la entrevista.

© Copyright: Joan Tort, Albert Santasusagna, 2020.

© Copyright: Biblio3W, 2020.

Ficha bibliográfica:

TORT, Joan; SANTASUSAGNA, Albert. Cerdà: pensador, técnico, político. Entrevista a Teresa Navas. *Biblio3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de noviembre de 2020, vol. XXV, nº 1.309. [ISSN: 1138-9796].