

## L'Eixample de Barcelona

A mitjan segle XIX, la ciutat de Barcelona estava asfixiada per les seves muralles medievals, que constreïen una població cada cop més nombrosa en un espai insuficient.

La ciutat, que només podia créixer verticalment, patia una de les densitats de població urbana més altes d'Europa, i nombrosos higienistes denunciaren aleshores les condicions d'amuntegament i insalubritat que havien de suportar els seus habitants.

La decisió d'enderrocar les muralles, un pas indispensable per a resoldre el problema, depenia del govern central (Ministeri de la Guerra), atès que Barcelona era considerada una plaça forta d'interès estratègic. L'any 1854, el govern de Madrid va atorgar finalment l'autorització que obria la ciutat al pla.

En 1855, l'enginyer i topògraf **Ildelfons Cerdà i Sunyer** va rebre l'encàrrec de Madrid de fer el plànol topogràfic del pla de Barcelona, al qual, un cop acabat, adjuntaria un informe de la seva concepció del futur eixample.

Cerdà propugnava un eixample que s'estengués fins a les poblacions immediates: Gràcia, Sant Andreu de Palomar, Sant Martí de Provençals, Sant Adrià de Besòs, Sants, Sarrià i Sant Gervasi. Les illes, on es combinarien dos tipus de cases (per a la classe rica i per a la classe obrera), serien espais amplis i ajardinats.

Els carrers tindrien una amplària suficient (35 metres) per a permetre la circulació independent dels diversos mitjans (vianants, carros, tramvies, ferrocarrils). Cerdà preveia un desplegament subterrani de les conduccions de gas i aigua, com també de la xarxa del clavegueram. Per tant, oferia solucions als greus problemes que patien els pobladors de la ciutat vella.

En 1858, el govern central autoritzà l'eixamplament de la ciutat i, al cap d'un any, l'Ajuntament de Barcelona va convocar un concurs de projectes d'eixample. El guanyador del concurs municipal va ser l'arquitecte **Antoni Rovira i Trias**, que presentà un projecte d'estructura radial; però el Ministeri de Foment, al qual corresponia legalment de prendre la decisió final, es va decantar pel projecte que havia elaborat paral·lelament Cerdà.

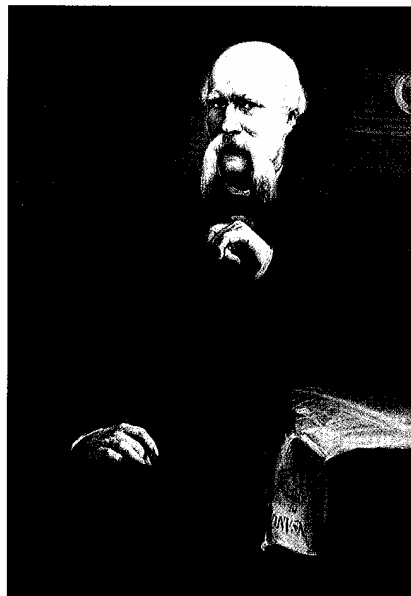
El projecte de Cerdà, aprovat en **1859**, volia que l'eixample servís de pont entre la Barcelona històrica i els pobles del pla, integrant l'una i els altres en un conjunt urbà nou. L'esquema proposat establia els següents aspectes:

- ☛ Els **carrers**, rectes i amples (de 20 metres, dels quals 10 corresponien a la calçada i 5 a cadascuna de les voreres), es tallaven perpendicularment per donar origen a illes quadriculades i axamfranades de 113 x 113 metres.

S'adoptava un traçat ortogonal com a solució òptima per al màxim aprofitament del sòl i la millor viabilitat de circulació. Els xamfrans feien que sorgís una plaça en cada cruïlla de carrers.

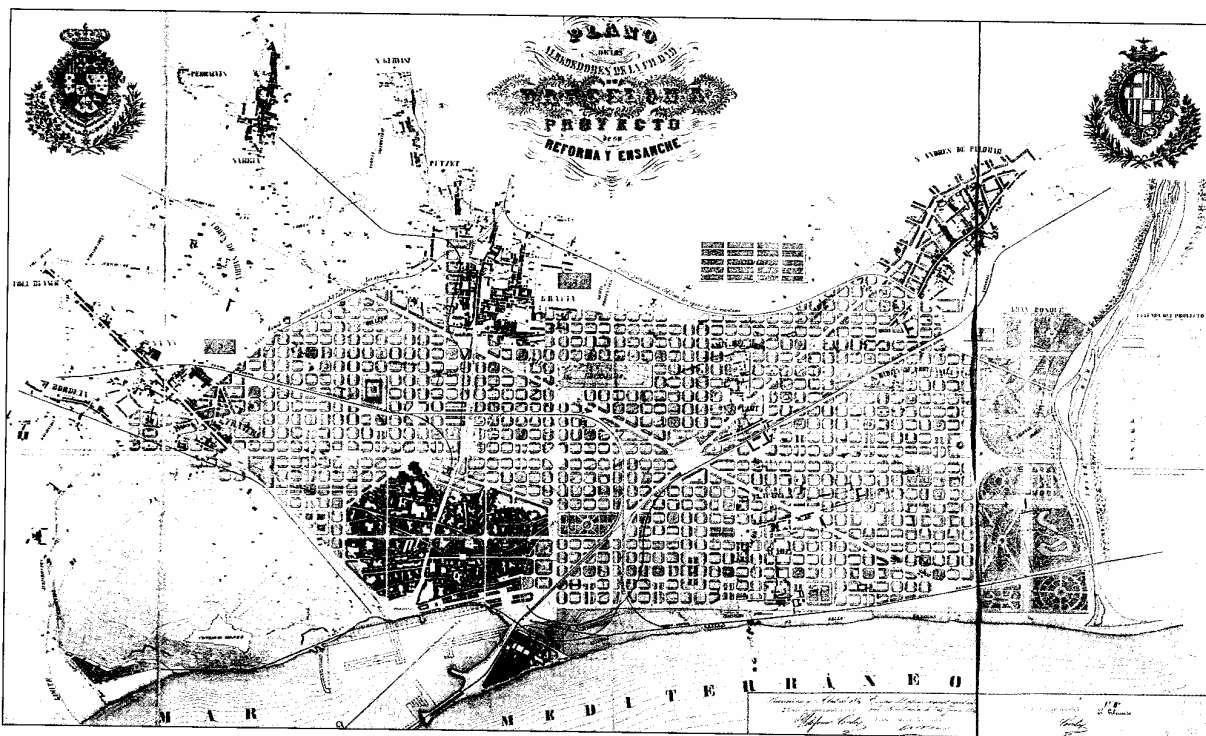
- ☛ Les avingudes anomenades **vies transcendents** (Paral·lel, Meridiana, Gran Via, Diagonal i passeig de Sant Joan), de 50 metres d'amplària, afavorien la comunicació ràpida entre les diferents parts de la ciutat.
- ☛ Els blocs d'**habitatges** (dos per illa) no superaven els 16 metres d'alçària. Eren envoltats de jardins, ben ventilats i assolellats. A les voreres hi havia un arbre cada 8 metres i un banc cada 100.
- ☛ Els **equipaments** i els serveis (esglésies, centres cívics, mercats, hospitals, parcs, escoles, asils, etc.) es distribuïen de manera equitativa per tota la ciutat.

En 1790, Barcelona acollia un 10 % de la població catalana, xifra que no va deixar de créixer en tot el segle XIX (14,2 % en 1877, 23,9 % en 1900).



*Ildelfons Cerdà (1815-1876), autor de la Teoria general de la urbanización (1867), ha estat considerat el pare de l'urbanisme modern.*

**Pots trobar més informació a les pàgs. 166-167, del llibre de text de 2n Batxillerat, Arreu, de l'editorial Vicens Vives.**



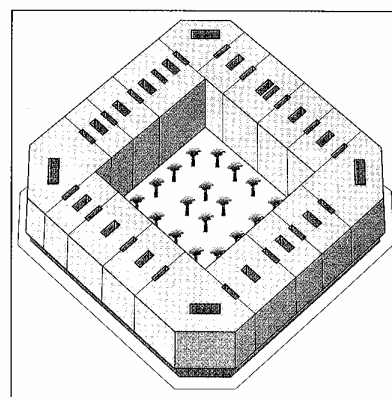
L'Eixample de Barcelona, però, no es va dur a la pràctica tal com havia estat concebut en 1859. Per exigències del govern central, Ildefons Cerdà va haver d'acceptar en **1863** una reelaboració del pla inicial que, tot i respectar el traçat del conjunt anterior, significava l'alteració de les illes (s'hi construïren tres blocs de pisos, en forma de U, en comptes dels dos previstos) i la integració del ferrocarril a la ciutat (mitjançant l'eix semisoterrat dels carrers d'Aragó, Mallorca i Rosselló).

Aleshores Cerdà pensava que, connectades al ferrocarril, en algunes illes ferroviàries o **macroilles** (de 4 x 4 illes) s'hi podrien instal·lar fàbriques i magatzems al soterrani, comerços a la planta baixa i habitatges a les plantes superiors. Aquest projecte no preveia, però, els problemes de contaminació que n'haurien derivat si s'hagués dut a la pràctica.

Després de la mort de Cerdà, l'Eixample va continuar transformant-se. A les illes, els interessos privats dels propietaris provocaren la desaparició dels jardins a favor dels habitatges, cada cop més densos, més enlairats i, en definitiva, menys habitables.

Tanmateix, es va respectar l'amplària de les places i dels carrers, tant a les calçades com a les voreres, l'aixamfranament de les illes i l'omnipresència de l'arbrat. Si avui dia una bona part de Barcelona constitueix encara un espai urbanísticament molt qualificat és gràcies al fet que es mantingueren els elements essencials del projecte de Cerdà.

El pla d'eixample de Barcelona va servir d'exemple a les principals ciutats catalanes, que aprovaren els seus propis eixamples durant la segona meitat del segle XIX.



Una illa de l'Eixample, segons les ordenances de 1876-1888.



Vista actual del passeig de Gràcia.

L'arquitectura modernista, d'altra banda, va contribuir, des de les acaballes del segle, a embellir moltes de les vies principals. El passeig de Gràcia i els carrers que l'envolten conserven encara molts dels edificis modernistes més notables de Barcelona.