



HISTÒRIA D'UN DESGAVELL

La desconstrucció de la gran via Diagonal

Jesús Portavella

Fotografia de la coberta: col·locació de la primera pedra del monument
a Jacint Verdaguer a la cruïlla de la Diagonal amb el passeig de Sant Joan.
Al fons, la basílica de la Sagrada Família en construcció (29 de maig
de 1914.) Frederic Ballell / Arxiu Fotogràfic de Barcelona

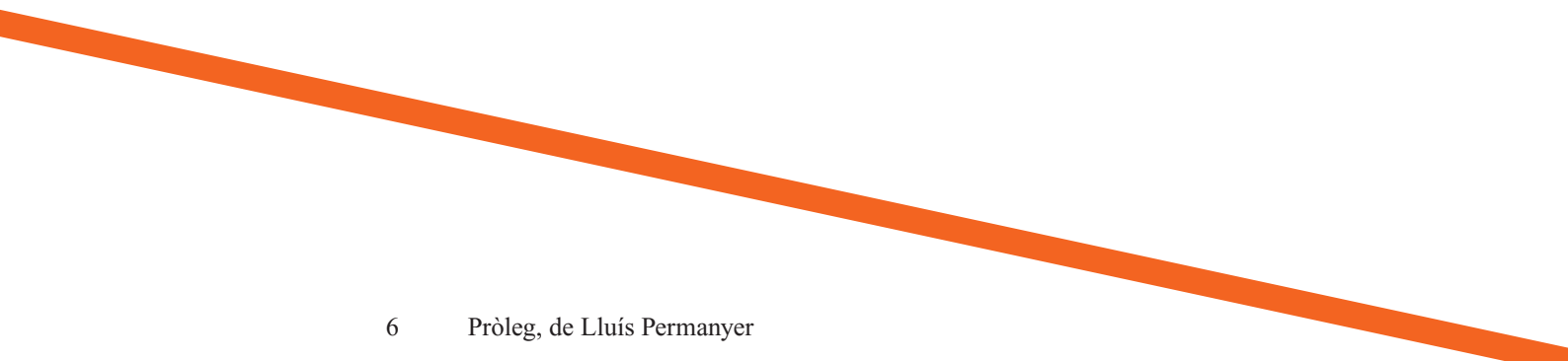
HISTÒRIA D'UN DESGAVELL

La desconstrucció de la gran via Diagonal

Jesús Portavella



Ajuntament
de Barcelona



6 Pròleg, de Lluís Permanyer

10 Introducció

16 El planejament

19 Ildefons Cerdà, un geni de l'urbanisme

21 El topogràfic de Cerdà

22 Gestació de la Diagonal

24 L'aprovació del projecte presentat per Cerdà

25 Les primeres llicències d'edificació a la Diagonal després de 1870

28 L'origen que propicià posteriorment un canvi en les alineacions de la Diagonal

32 Com es va gestar la modificació de les alineacions de la Diagonal

33 Com es va produir l'avançament de l'alineació nord de la Diagonal

36 L'edificació del solar de Salvadó i Prim

37 El conflicte desencadenat amb motiu de l'avançament de l'alineació

40 Verificacions sobre el terreny abans d'emetre l'informe definitiu

42 Evidència d'un error de replanteig: demostració analítica i gràfica

49 Solució final per a l'alineació nord de la Diagonal

56 Les expropiacions

- 58 Els inicis de les negociacions
- 59 El conveni entre els propietaris de les parts afectades i l'Ajuntament de Barcelona.
- 62 Informe resolutiu de la Comissió d'Eixample
- 66 El convent de les religioses caputxines de Sant Gervasi de Cassoles
- 70 Expropiació de la fàbrica Vilumara

74 De les Glòries al mar

- 77 La plaça de les Glòries Catalanes i el traçat del ferrocarril
- 81 L'enginyer Vicenç Martorell i Portas, cap del Servei del Pla de la Ciutat
- 84 El replanteig de la Diagonal Mar. La interpretació del traçat fet per Vicenç Martorell
- 86 El projecte de Cerdà i la fàbrica tèxtil de Jeroni Juncadella

93 Annexos

- 94 Mapes i documents originals
- 103 Relació de llicències d'edificació
- 111 Tots els noms de la Diagonal
- 115 Un espectacle pels volts de la Diagonal: *Buffalo Bill's Wild West*
- 123 Arxius consultats. Bibliografia. Agraïments

La Diagonal va ser desviada. Una afirmació com aquesta per força ha de ser valorada com una notícia de transcendència. Tot seguit, i sense disposar de més informació, la primera reacció lògica sembla que indueix a pensar que va ser un error a causa de la mediocritat, del desordre o d'una mala interpretació. Però si a continuació s'afirma que va ser conseqüència d'un estil de conducta maliciós, la percepció canvia de forma radical.

La investigació portada a terme per l'arquitecte Jesús Portavella, documentada en aquest llibre, ho demostra. L'autor és d'una solvència confirmada, amb els treballs rigorosos realitzats des de fa anys. Només cal destacar com es va plantejar la revisió de l'origen dels noms de les vies públiques de Barcelona per establir el nomenclàtor oficial de l'Ajuntament: va fer una recerca individual de cada denominació als arxius per fonamentar, així, l'estudi i la presa de decisions. Després d'haver aplegat tanta documentació inèdita, va començar a publicar llavors una sèrie de monografies que contenien una informació tan interessant com desconeguda; són les dedicades a les Corts, Sant Gervasi, Vallvidrera, Sarrià i Gràcia. Mereixia donar a conèixer el seu sistema i estil de treball per saber com ha pogut descobrir la història inquietant i desgraciada de la Diagonal per tal d'atorgar-li la credibilitat màxima, en poder sospitar que tot plegat era inversemblant.

La desviació practicada amb tenacitat durant la construcció tant lenta de la Diagonal va provocar conseqüències nefastes. La construcció de la gran avinguda des del carrer de Pau Claris en direcció a ponent va condemnar a l'enderroc quatre masos de les Corts carregats d'història. El projecte de Cerdà ho evitava. La construcció vers llevant va provocar un estrenyiment de l'avinguda i un seguit d'alineacions d'edificis diferents a les previstes per Cerdà. Un detall que patim avui: la residual vorera intransitable, per escanyolida, que va quedar a la banda muntanya entre Pau Claris i Roger de Llúria, i el conflicte de signe ferroviari que provoca a la plaça de les Glòries Catalanes n'és un altre exemple.

La desviació de la Diagonal no va ser producte de la mediocritat ni d'un error involuntari, sinó de l'atorgament dels permisos corresponents pels diversos ajuntaments, que sabien a la perfecció el que feien, i s'hi aplicaven.

Cal deixar ben clar que Ildefons Cerdà havia creat una Diagonal ben recta. No va dibuixar una línia orientativa damunt del seu pla de l'Eixample, sinó tot el contrari: definitiva i clara; per reblar-ho, va marcar-la damunt del terreny amb un seguit de fites. No deixava, doncs, cap dubte.

Tampoc deixava cap dubte el fet que aquelles fites fossin totes arrencades. Era una demostració de la malícia amb què actuaven el poder municipal i els funcionaris. Per què?

L'Ajuntament de Barcelona havia rebut amb indignació la política urbanística del Govern de Madrid, en haver decretat que el solar damunt el qual s'anava a estendre l'Eixample passés sencer de la jurisdicció del ministeri de la Guerra al de Foment, i no pas que quedés sota la tutela municipal barcelonina. A més, li va imposar el pla que havia projectat Cerdà.

L'Ajuntament de Barcelona, en reconèixer que no podia combatre aquella decisió, va optar per iniciar una campanya sistemàtica i tenaç per destruir un urbanisme que considerava aberrant a còpia d'anar aprovant ordenances que a la pràctica variessin substancialment el que havia previst Cerdà. I així, per exemple, no es van realitzar els jardins i horts que havien de créixer al centre de cada illa. El Pla d'enllaços de Léon Jaussely cal interpretar-lo dins d'aquest context bel·ligerant que emanava del poder municipal de la Lliga, que inspirava el regidor Puig i Cadafalch.

Tot això explica que el carrer més important, original i creatiu des del punt de vista urbanístic, com era la cèntrica Diagonal, patís les conseqüències evidents d'una mutilació que també va provocar negatives de gruix.

La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, a més d'enviar un acadèmic per inspeccionar-ho, ja ho va denunciar el 1901 en un informe duríssim i clarivident. Va ser ignorat per l'Ajuntament de Barcelona i no va produir cap efecte.

Ras i curt, la investigació exemplar de l'arquitecte Jesús Portavella resulta irrefutable a més d'aclaparadora, i sembla mentida que ningú no ho hagués detectat ni ho hagués denunciat abans. Tota una lliçó.

Lluís Permanyer



A historical map of Barcelona, showing the city's layout in 1859. The map is in grayscale, with buildings and streets represented by black outlines. A prominent orange diagonal line runs from the bottom left towards the top right, representing the Diagonal. This line intersects various parts of the city, including the area labeled 'GRACIA'. Other labels on the map include 'aguas de la montaña', 'DE', 'GRACIA', and 'H. RESIDUACION'. The orange line highlights the actual path of the Diagonal and the areas affected by its construction, deviating from the original grid plan.

La Diagonal de Cerdà i l'actual

En color taronja es veu el traçat actual de la Diagonal i les cruïlles afectades per la variació que va tenir respecte del projecte original de reforma i eixample de la ciutat de Barcelona, d'Ildefons Cerdà, de 1859.

Mapa: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona
Infografia: David Martínez Delgado

«Diagonal»,

definició segons el

Diccionari de la llengua catalana

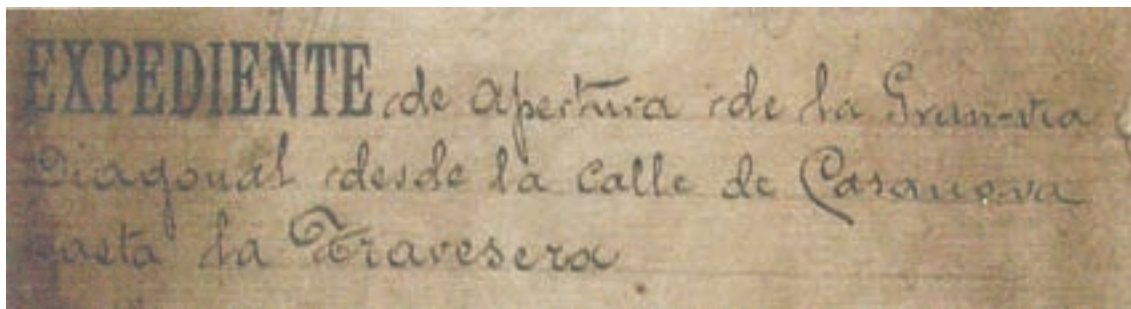
de l'IEC (Barcelona 2011):

«Que travessa quelcom obliquament,
segons la direcció d'una diagonal.»

O, segons la geometria:

«Recta definida per dos vèrtexs no
consecutius d'un polígon.»

De bon principi, per evitar els dubtes que algú pogués tenir dins de l'àmbit de la ciutat, o més aviat de fora de Barcelona, els tècnics municipals la van anomenar «gran via Diagonal»; *gran*, per la seva amplària de cinquanta metres, i *via*, en aquest cas, en el sentit que se sabés que es tractava d'una via urbana. Les dues altres expressions correctes són: amb article «la Diagonal», o bé «avinguda Diagonal». Aquesta darrera, tal com figura en el nomenclàtor, fou aprovada el 22 de juny de 1979.



L'enginyer Ildefons Cerdà situa, per tant, la Diagonal com una línia recta per definició. La grafia d'aquesta línia sobre el plànol ha estat interpretada més aviat com una línia ideal orientativa, sense que preocupessin gaire les afectacions que podien produir-se si se'n variava el posicionament inicial, malgrat que Cerdà va replantejar l'eix amb unes fites que foren després arrencades.¹

La primera part d'aquest llibre té com a subtítol «del planejament». Comença amb la biografia d'Ildefons Cerdà, molt coneguda per la difusió que se n'ha fet en nombroses publicacions, afegint dades, fins a cert punt inèdites, procedents del Registre Civil, així com de la història familiar de la qual era molt coneixedor el doctor Fabià Estapé.² A continuació, s'explicarà tot el referent a la gestació i aprovació final del Projecte de reforma de Barcelona i el seu Eixample, tema desenvolupat per nombroses publicacions, introducció que convenia recordar, necessàriament, per explicar el que va passar a continuació amb la gran via Diagonal. A partir d'aquest punt comença el relat de la desconstrucció.

1. REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO, informe del 31 de maig de 1902.

2. PORTAVELLA ISIDORO, Jesús. *Els interiors d'illa de l'Eixample. El significat dels seus noms*, pàg. 54, ProEixample SA / Lunwerg Editores, Barcelona, 2007.

■ Portada de l'expedient en què surt el nom de «Gran via Diagonal». Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona. 1903, Comisión de Ensanche núm. 9.208.

3. NAVARRO I MOLLEVÍ, Imma. *Masies de les Corts, torres, masos i altres cases*, AMDC, Barcelona, 1993.

4. AMCB, Plànol Sà, 62.

A molts cortsencs els va molestar que, en el desenvolupament de la urbanització de la Diagonal en el tram corresponent a les Corts, resultessin afectades unes antigues masies d'aquest territori,³ quan, després d'examinar el plànol original aprovat per la Reial ordre de 7 de juny de 1859, es podia comprovar que les esmentades masies no n'eren afectades.

Oficialment l'afectació fou aprovada el 5 de novembre de 1903 mitjançant el «*Proyecto de Alineaciones y Rasantes para la Prolongación de la Gran Vía Diagonal o de Argüelles en todo el trayecto comprendido fuera de la zona de Ensanche desde el límite de esta hasta el cruce con la carretera provincial de Cornellá a Fogas de Tordera*»,⁴ plànol signat per l'íclit arquitecte municipal Ubaldo Iranzo, el qual sempre ha estat considerat un bon professional. Hem llegit «*fuera de la zona de Ensanche*». Fora d'aquesta zona hi havia el que fou territori de l'antic municipi de les Corts, annexionat a Barcelona, i, per tant, sense ajuntament propi que pogués defensar la situació. Ubaldo Iranzo va prolongar meticulosament l'alineació de la Diagonal donada per bona, que anava des del passeig de Gràcia fins al límit de la zona d'Eixample. Iranzo no sabia que aquesta alineació havia sofert de forma suposadament involuntària un desplaçament en angle respecte de la que correspon des del passeig de Gràcia fins al passeig de Sant Joan.

Per foragitar cap dubte del desplaçament en angle de l'alineació, una de les demostracions era l'anàlitica. Al Servei del Pla de la Ciutat, de l'Institut Municipal d'Informàtica, em facilitaren les coordenades UTM –atès que ells les tenen més a mà– dels punts corresponents definidors de la posició de les edificacions actuals, dins de l'alineació de la Diagonal, des del passeig de Gràcia fins a la plaça de Francesc Macià i les corresponents a l'alineació entre els passeigs de Gràcia i de Sant Joan. El resultat queda especificat en l'apartat corresponent d'aquest treball.

Una de les coses més sorprenents fou constatar que hi havia una diferència constant, de prop de tres metres, entre les alineacions aplicades a les llicències d'edificació, sobretot abans de 1879, i les alineacions corresponents als edificis consolidats actualment. L'explicació d'aquesta diferència, que va suposar un avançament de tota la línia de façana del costat muntanya de la Diagonal i, per tant, un retrocés de la línia de la façana sud, va causar un gran terrabastall entre tots els propietaris dels solars amb dret de façana sobre aquesta gran via, retrocés que fou aplicat de forma rigorosa, només entre el passeig de Gràcia i la plaça de Francesc Macià, fonamentalment.

El 1879 l'Ajuntament de Gràcia va autoritzar a un propietari l'avançament de la línia de façana del seu solar sobre la Diagonal en 2,83 metres, per la qual cosa l'amplària de la gran via enfront del solar va quedar reduïda a 47,17 metres. Perquè la modificació fos aprovada, l'Ajuntament de Barcelona, que el 1897 havia agregat l'Eixample de Gràcia al seu territori, va redactar un nou plànol de les alineacions de la Diagonal. El plànol fou remès per a la seva ratificació a Madrid, a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, secció d'arquitectura. La resposta de l'Academia fou duríssima, carregant totes les culpes a l'Ajuntament per haver-se atrevit a modificar el projecte aprovat d'Ildefons Cerdà, que mantenia una amplària constant de cinquanta metres per a tota la gran via Diagonal. L'Ajuntament intentava justificar l'injustificable, mantenint la reducció de l'amplària només en el tram corresponent a l'esmentat solar. A partir d'aquest punt, el creuament d'instàncies i oficis entre Barcelona i Madrid fou interminable: redacció de plànols per exposar l'estat actual de la Gran Via, modificació amb variants del projecte proposat, relació dels edificis existents i la seva tipologia, l'estat de la urbanització del vial.

La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando va decidir enviar un acadèmic ponent per realitzar una inspecció sobre el terreny, el qual va poder comprovar amb un teodolit, estacionat a plom sobre una bastida col·locada damunt la tanca del solar objecte de l'avançament, la situació de l'alineació de façana. Es va poder comprovar també que les fites que havia situat Cerdà per marcar l'eix de la Diagonal havien desaparegut.

Nombroses instàncies dels propietaris afectats, manifestant els greuges soferts, hagueren de ser replicades amb més o menys encert o satisfacció. A principi del segle xx la llista dels propietaris incoatius era destacable: Garcia Faria, Cosme Maurell, Muntadas, Freixa, Maimó, hereus d'Antoni Salvadó i Prim, com els més destacats. En aquest punt es dona per acabada la part de la investigació dedicada al planejament, les modificacions observades i la resolució final adoptada, fets que conformen el primer apartat del llibre.

La segona part correspon a les expropiacions fonamentalment dedicades a la resolució dels expedients d'afectació de la Granja Experimental, la Fàbrica Vilumara i el convent de les religioses caputxines, com a parts destacades.

La tercera part, anomenada «De les Glòries al mar», explica com es decideix canviar el traçat de la línia del ferrocarril, projectada pel carrer de la Marina, segons el plànol de l'Eixample aprovat i aprofitant el corredor ferroviari en direcció a França, en un punt situat a la banda de mar de la

5. Afortunadament, el traçat de la línia ferroviària que sortia de l'estació del Nord ha estat suprimit i substituït pels túnels de Rodalies.

plaça de les Glòries Catalanes. Es va projectar un nou traçat, mitjançant una corba, vers l'alineació de la Diagonal, per després continuar pel carrer d'Aragó. Aquest traçat s'havia de creuar, a diferent altura, amb la línia del ferrocarril vers Saragossa, que sortia de l'estació del Nord.⁵ Posteriorment, també amb la construcció de la línia del metropolità (Línia 1.) En aquest darrer temps s'ha presentat un problema complicat de resoldre: la connexió de la gran via de les Corts Catalanes, a banda i banda de la plaça de les Glòries Catalanes, mitjançant un túnel, a causa de la fondària necessària que ha de tenir per poder passar per sota dels traçats ferroviaris existents... Cerdà havia pressentit el problema per raó d'haver projectat el traçat pel carrer de la Marina?

L'informe complet de la Reial Academia de Bellas Artes de San Fernando en què es detallen els fets ocorreguts amb el desplaçament de l'alineació nord de la gran via Diagonal fou publicat per a major coneixement de tothom, juntament amb el Reial decret, a la *Gaceta de Madrid*, núm. 42, de l'11 de febrer de 1904.

L'enginyer Vicenç Martorell i Portas, cap del Servei del Pla de la Ciutat, va haver de decidir la situació correcta que havia de disposar sobre el territori la prolongació de la Diagonal Mar. Treball feixuc, tenint en compte el desviament que duia la gran via Diagonal procedent de l'altra banda de la plaça de les Glòries. Hagué de prescindir del traçat, dibuixat en el plànol de l'Eixample aprovat, i dissenyar un nou traçat, movent la Diagonal de forma que

l'encaix amb l'altra banda de la plaça fos el més acurat possible. En el tram de la Diagonal Mar, Cerdà va dissenyar una plaça de forma quadrangular, la qual, a diferència de la resta de les places del recorregut del traçat de la Diagonal, tallava clarament la continuïtat, en línia recta, de la circulació dels vehicles. També tallava la carretera de França, l'actual carrer de Pere IV. Dins d'aquella plaça hi havia unes edificacions i, a la vora, la important fàbrica tèxtil de Jeroni Juncadella, de la qual aprofitem per fer-ne una descripció detallada.

Els annexos

En primer lloc, coneixerem els documents i mapes originals cercats en diferents arxius i que ens han permès crear les infografies que acompanyen el llibre i que permeten fer més entenedors els canvis i modificacions que es van realitzar a la gran via Diagonal

Després hi trobem una relació de les llicències d'obres, segons l'informe que va demanar la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, per saber l'estat actual de les edificacions

que hi havia a la Diagonal, la seva tipologia i altres observacions que poguessin ajudar a prendre una decisió sobre la situació definitiva de les alineacions d'una via tan important. Aquesta relació ha estat completada amb les llicències atorgades per edificar, a principis del que fou el proppassat segle.

En tots els noms de la Diagonal trobareu tots els canvis de la nomenclatura, amb la data d'aprovació del canvi de nom, per la qual es desprèn la coincidència del canvi amb els avatars polítics que duia cada època de la nostra història. El nom que ha batut el rècord de permanència en el nomenclàtor ha estat el d'Argüelles, amb un total de cinquanta anys col·locat a dalt de les plaques de retolació de l'esmentada gran via.

Com a complement més festiu d'aquest treball d'investigació, relatem uns fets ocorreguts a final de l'any 1889 i principi del 1890 pels vols de la Diagonal. Es tracta de l'espectacle anomenat *Buffalo Bill's Wild West*. De com es varen tramitar a l'Ajuntament de Gràcia els documents necessaris que garantissin la seguretat de l'espectacle i la correcció de les instal·lacions, la situació del terreny arrendat, amb l'entrada principal pel carrer d'Aribau, la inspecció definitiva de l'arquitecte municipal i l'atorgament de la llicència d'obertura de l'espectacle. S'explica en què va consistir l'espectacle, afegint amb tot detall l'arribada a Barcelona dels artistes, cowboys i indis americans, amb gran nombre de cavalls, búfals i bisons. S'esmenta com es va desenvolupar el programa establert per l'espectacle, detalladament. Finalment, la cloenda i partida vers Itàlia de tota la *troupe*.

Darrerament, els governs municipals, respecte del nomenclàtor de carrers de la ciutat, han donat preferència a les dones quan es tracta de posar nom a una via urbana, plaça o zona enjardinada per raó d'intentar pal·liar la diferència existent en el nomenclàtor entre el nombre de dones i d'homes.

Una decisió acordada fou que la persona escollida –una dona– tenia preferència sobre les altres si en la seva biografia constava que havia mantingut una relació amb Barcelona. En aquest espectacle, *Buffalo Bill's Wild West*, va actuar Annie Oakley,⁶ guanyadora d'un campionat de tir a Londres enfront dels millors tiradors locals i forans, i fou condecorada per la reina Victòria.

6. «Annie Oakley», nom aprovat aleshores per la Ponència del Nomenclàtor.

JESÚS PORTAVELLA, doctor arquitecte

■ La cruïlla de la Diagonal
(a l'esquerra de la imatge) i
el passeig de Gràcia
(1880-1926.)
Joaquim Morelló i Nart.
© Arxiu Fotogràfic Centre
Excursionista de Catalunya.





El planejament



Ildefons Cerdà, un geni de l'urbanisme

Ildefons Cerdà i Sunyer nasqué el 23 de desembre de 1816 a El Cerdà, una masia del terme municipal de Centelles (Osona), i fou batejat el dia de Nadal.

Arran del moviment dels absolutistes intransigents de 1827, anomenats apostòlics, el pare de Cerdà, que era d'idees liberals, es traslladà a viure a la ciutat de Vic, lloc que li oferia una major seguretat de la que no gaudia en aquella isolada masia. Començà el noi Ildefons a estudiar llatí i filosofia al seminari de Vic, i destacà en aquells estudis de tal manera que va fer pensar al seu pare destinar-lo a la carrera eclesiàstica. Però el noi refusà aquesta idea i el seu pare, amb molt bon criteri, l'autoritzà a traslladar-se a Barcelona per estudiar matemàtiques i arquitectura. En aquell temps no existia encara una escola d'arquitectura (a Madrid fou inaugurada el 1844) en el concepte actual que tenim del que ha de ser una escola d'aquest tipus. Els estudis que podien significar la carrera d'arquitecte es duïen a terme a la Llotja. Consta que Cerdà no acabà els estudis d'arquitecte, i amb dinou anys es traslladà a Madrid ja que el nou govern, sorgit de la mort de Ferran VII i sota la regència de la seva vídua Maria Cristina, inaugurà el 1835 l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. Matriculat en la nova Escola d'Enginyers, Cerdà, que anava ben preparat de matemàtiques, destacà en els seus estudis, que va continuar de forma excel·lent, no sense passar penalitats econòmiques ja que el seu pare no el podia ajudar més que amb vuit duros mensuals. Hagué d'impartir classes de matemàtiques per sobreviure i també, sentint una gran inquietud política, s'allistà a la Milícia Nacional de Madrid, i assolí el grau de tinent d'una companyia de granaders. L'any 1841 obtingué el títol d'Enginyer de Camins, Canals i Ports i exercí aquesta carrera, com era perceptiu, al servei de l'Estat. Com a enginyer del Govern, fou destinat a desenvolupar els seus serveis a les províncies de Terol, Tarragona, Girona i Barcelona.

A la mort del seu pare, Cerdà demanà la baixa del cos estatal d'enginyers el 1848. Tenia aleshores trenta-dos anys i, amb la possessió del patrimoni familiar, es trobà lliure de fer el que més li agradava: dedicar tot el seu temps a l'estudi i desenvolupament de les seves idees sobre urbanització, sense descuidar també la vessant política, ja que esdevingué diputat a les Corts per la ciutat de Barcelona el 1850 i, posteriorment, fou membre i vicepresident de la Diputació Provincial el 1873.

■ Retrat d'Ildefons Cerdà (1878), Ateneu Barcelonès.

7. PORTAVELLA
ISIDORO, Jesús:
*Els interiors d'illa
de l'Eixample.
El significat dels
seus noms*. Pàg. 54.
ProEixample, S. A.
Lunweg Editores,
Barcelona 2007.

Ildefons Cerdà es casà amb Clotilde Bosch i Carbonell el 12 d'agost de 1848 a Santa Maria del Mar. Des del punt de vista familiar, el seu matrimoni fou un fracàs. D'aquell enllaç nasqueren a la primeria tres filles, Pepita, Sol i Rosita. Una quarta filla, Clotilde, nasqué a la plaça del Duc de Medinaceli, 5, on vivien, el 28 de febrer de 1861. El 20 de gener de 1862, la família Cerdà tingué el seu primer fill baró, que malauradament va morir als divuit mesos víctima d'un vessament cerebral. L'any 1862 esclatà el drama familiar: la separació del matrimoni, que de fet fou un fracàs des del començament. Clotilde Bosch, amb les faccions d'una bellesa clàssica, pertanyia a l'alta burgesia. En canvi, Ildefons Cerdà, de procedència més modesta i rural, dedicava tot el seu temps a l'estudi i desenvolupament del que seria el Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona. Les tres filles grans, Pepita, Sol i Rosita, es van quedar amb el seu pare, el qual va decidir que anessin a estudiar a París, on foren educades a l'escola de Madame Bascaynes. Pepita, la gran, es casà amb l'anglès

Joseph Richardson. Sol es casà amb Charles Cornwall, de la marina dels Estats Units. La petita, Rosita, es quedà amb el pare i morí soltera. Charles Cerdà Richardson, net d'Ildefons Cerdà, va fer l'arbre genealògic de la família, en què, en referència a la quarta filla, Clotilde, curiosament fa constar entre parèntesis la paraula *illegitimate*.⁷

Clotilde Cerdà es va convertir en una arpista de fama mundial, i fou coneguda amb el nom artístic d'*Esmeralda Cervantes*. Casada amb un enginyer alemany, Emili Oscar Grosmann, ens dona una pista sobre on eren, a principi del segle xx, els plànols originals i altres documents del projecte. En efecte, el 5 de setembre de 1902, tornant de Pará (Brasil), on residia, va fer escala a Barcelona per nomenar apoderat amb plens poders Adolfo León de Cortés. L'encàrrec principal que li va fer era tramitar la venda a l'Ajuntament de Barcelona o a qualsevol entitat, corporació o persona particular interessada, de tots els plànols, memòries i altres documents que va deixar el seu pare a la seva mort. Els plànols estaven sota la custòdia de Pere Viladevall. També va encarregar el cobrament al seu cunyat, Joseph Richardson, del crèdit que contra ell tenia la mare de Clotilde, actuant aquesta darrera com a hereva.⁸

Es dona per fet que Cerdà començà a escriure la seva *Teoría general de la urbanización* el 1849, estudi en què va abocar tot el seu

8. AHPB: Narcís
Batlle, notari, 5 de
setembre de 1902.

9. AMCB, «Plano de la plaza de Barcelona y sus contornos hasta la distancia de 4.000 varas, levantado con teodolito, plancheta y brújulas prismáticas, por el jefe y oficiales de la comisión topográfica de la misma en el año de 1847».

esperit d'urbanista. De jove, quan va arribar per primera vegada a Barcelona el 1830, la imatge de la Ciutat Vella, encotillada per les muralles, amb carrers estrets, hortes amb els seus femers, esglésies amb els seus cementiris i nombrosos convents de parets tristes, sense color, amb un amuntegament de persones en les cases amb pisos afegits i amb pessimes condicions de salubritat, tot plegat el deuria marcar i despertar en ell la seva vocació d'urbanista per poder arreglar tot aquell enorme caos.

Enllestida la seva *Teoría general de la urbanización*, encara que no va ser publicada fins al 1867, Cerdà es plantejà definitivament la idea d'un Eixample per a Barcelona quan es va assabentar que el Govern havia decidit autoritzar l'enderroc de les muralles de Barcelona, fet que va implicar l'anul·lació de la servitud de zona no edificable de l'àrea del pla que envoltava la Ciutat Vella, més enllà de les muralles, ja que no es podia edificar en tot l'espai de terreny comprès dins de l'àmbit a l'abast del tir dels canons situats a les muralles. Ildefons Cerdà començà a redactar un elaborat avantprojecte de reforma i eixample molt abans que l'Ajuntament convoqués oficialment el concurs d'urbanització dels terrenys desafectats per l'esmentada servitud.

El topogràfic de Cerdà

El 12 de maig de 1847 fou presentat el plànol de Barcelona aixecat pel cap i els oficials de la Comisión Topográfica de Barcelona i pel Cos d'Enginyers de l'Exèrcit, Subinspecció de Catalunya i Comandància de Barcelona. Aquest plànol⁹ va ser el precursor, prenent-lo com a base, del futur estudi de l'eixample de la ciutat. El plànol va ser aixecat amb teodolit, planxeta i brúixoles prismàtiques, tal com s'havien fet fins aleshores els millors aixecaments topogràfics realitzats a Espanya. Però aviat es va detectar que la seva precisió no era la més acurada per dur a terme l'estudi del futur eixample.

L'any 1854 s'enderrocaren les muralles medievals i aquell mateix any, el 12 de desembre, el Govern encarregà a Ildefons Cerdà la realització dels treballs d'aixecament del plànol dels voltants de la Ciutat Vella. En aquest encàrrec tan important col·laboraren amb Cerdà Josep Fontserè i Salvador Sanpere i Miquel. El plànol, acabat el 19 de novembre de 1855, era d'una qualitat i precisió excepcionals, i destacà sobre la resta de la cartografia de l'època. Cerdà, en aquest topogràfic, a més d'aixecar tot el pla de Barcelona, va incloure els pobles del voltant del Pla, així com tots els camins, carreteres, torrents, etc., i les corbes de nivell corresponents. No hi ha dubte que per realitzar aquest aixecament es van fer servir els primers taquímetres existents a l'Estat i els millors teodolits de l'època.

Gestació de la Diagonal

El 16 de desembre de 1855, Ildefons Cerdà acabà la redacció del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona en la seva fase com a avantprojecte. Cerdà hi projectà quatre grans vies que destacarien dins de l'anomenat Projecte d'Eixample. Aquestes tindrien la mateixa amplada que els carrers de primer ordre de la ciutat de Nova York: cinquanta metres. Per a les vies comunes de l'Eixample reservà una amplada de vint metres que corresponia a la dels carrers de segon ordre de l'esmentada ciutat. Cerdà escollí aquest patró, el qual afectava les amplades dels seus vials, després d'establir una comparació entre catorze ciutats importants d'arreu del món. La quadrícula de l'Eixample era, per tant, un reflex de la quadrícula de Manhattan.

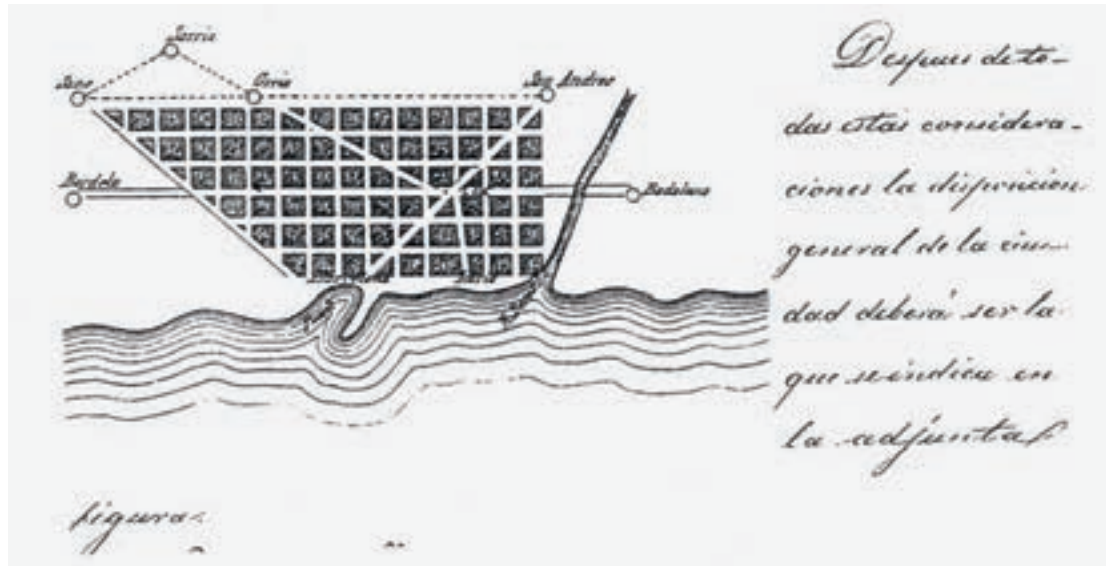
Començà l'esborrany del seu projecte d'Eixample establint les quatre vies principals següents: la primera via, de cinquanta metres, que sortiria enfront de les Drassanes, es dirigiria en direcció a la carretera de Madrid. Aquesta via correspon a l'actual Paral·lel. La segona via, des de les Drassanes i després de fer el recorregut marcat per la Rambla, partiria en direcció als pobles de Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià, fins al peu de la muntanya de Sant Pere Màrtir. La tercera via correspon a l'actual Meridiana, i la quarta fora una gran via de comunicació entre els pobles de la costa de llevant amb els pobles de l'oest de Barcelona. Aquesta via correspondria a l'actual gran via de les Corts Catalanes.

La segona via que havia de comunicar els pobles de Gràcia, Sant Gervasi i Sarrià, en principi, arrencava en direcció als esmentats pobles des del lloc que seria conegut més tard com a plaça de Catalunya. La idea del recorregut d'aquesta via coincidia pràcticament amb el traçat de la carretera de Sarrià, que figurava en el plànol topogràfic del pla de Barcelona i la seva rodalia, carretera projectada el 1845 pel mateix Cerdà.¹⁰ Però aquesta carretera existent, de Barcelona a Sarrià, no va satisfer la idea de Cerdà d'unir els pobles de Gràcia i Sant Gervasi amb Sarrià, pobles que quedaven molt al marge del traçat de l'aleshores carretera existent.

10. *Proyecto de una carretera desde Sarrià a Barcelona*, BC: plànol manuscrit, de 150 x 60 cm, TOP: XV.1. A.R.E. 28912 (emmarcat, armari de plànols.)

Més endavant, en la *Memòria de l'avantprojecte*, defineix per primera vegada el futur recorregut de la gran via Diagonal mitjançant un petit croquis esquemàtic en què es pot apreciar que l'inici de la futura Diagonal l'estableix en el punt d'intersecció de la via Meridiana amb la gran via de les Corts Catalanes. Aquest punt geogràfic seria conegut més tard com a plaça de les

Glòries Catalanes. Des de l'esmentat punt Cerdà omet, en principi, la futura prolongació de la Diagonal cap al mar i es limita a projectar-la vers Gràcia i Sarrià, vorejant, doncs, el poble de Sant Gervasi. Amb aquest traçat recupera la idea inicial de comunicar la Ciutat Vella, que representava Barcelona, amb els pobles de l'oest i el vessant de la muntanya de Sant Pere Màrtir.



■ Croquis d'Ildefons Cerdà que es troba en la *Memòria de l'avantprojecte* del «Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona», en què es defineix per primera vegada el futur recorregut de la gran via Diagonal. Biblioteca - Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.