



# PARÍS I BARCELONA, CIUTATS DE LA MODERNITAT

La pervivència d'Hausmann i  
Cerdà al segle XXI

Treball de Final de Grau

Clara Fuentes Navarrete

NIU: 1493451

Tutor: Marià Carbonell Buades

Curs 2020-2021

## ÍNDEX

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Introducció.....                                                       | pàg.1-3   |
| 2. Objectius.....                                                         | pàg.3     |
| 3. Introducció al context de París i Barcelona abans de les reformes..... | pàg.4-7   |
| 4. El pla Haussmann a París.....                                          | pàg.7-12  |
| 5. El pla Cerdà a Barcelona.....                                          | pàg.12-17 |
| 6. Comparació dels plans urbanístics.....                                 | pàg.17-20 |
| 7. Aplicacions presents i futures a la ciutat de París.....               | pàg.20-22 |
| 8. Aplicacions presents i futures a la ciutat de Barcelona.....           | pàg.23-25 |
| 9. Conclusions.....                                                       | pàg.25-27 |

Bibliografia

Annex



## 1. Introducció

El tema del qual es tracta, les ciutats de la vida de moderna de Barcelona i París, ha estat exhaustivament estudiat de manera pluridisciplinària des dels seus inicis a finals del segle XIX fins a les darreres dècades. Si bé cal destacar que l'estudi d'aquests dos plans urbanístics escollits sempre s'ha realitzat de manera independent, és a dir, que no trobem estudis oficials que hagin relacionat cara a cara els dos models, ambdós gaudeixen d'un mètode d'estudi molt semblant.

De la mà dels llibres i articles estudiats, ens adonem que la urbanística no és una disciplina independent i objectiva sinó que és l'eina que dona a les ciutats una veu per expressar les seves idees i sobretot, les seves necessitats més recents. Les ciutats s'adapten al model de vida de la societat a la qual albergarà, i això inclou molts valors socials que fan que sigui una disciplina subjectiva i reflexiva.

És per això que el tema no tan sols és estudiat per a urbanistes o arquitectes, és a dir, des d'un punt de vista tècnic i estratègic, sinó que també és un tema de gran interès per a geògrafs, antropòlegs, historiadors o historiadors de l'art.

El punt de mira de tots els escrits és intentar presentar una llista de factors pels quals les ciutats de la segona meitat del segle XIX van creure necessària una reforma total en la seva estructura. I malgrat les diferències entre les dues ciutats, sovint els autors coincideixen en la proposta dels factors, i és que, com hem dit, la necessitat sorgida en aquest punt concret de la història d'Europa era general. Fet que permet als historiadors, també, introduir-se en aquest estudi. En definitiva, alguns d'aquests factors més recurrents són l'higiènic, el demogràfic, l'estratègic, l'econòmic i l'estètic. El fet que abrasi tantes àrees també ha propiciat que encara més disciplines es vegin involucrades a l'hora d'oferir un estudi panoràmic sobre el tema.

Per altra banda, l'altre punt de mira dels autors és l'anàlisi de les conseqüències que han abordat els plans urbanístics, de manera independent.

És aquesta amplitud de disciplines que convida el tema la que provoca que hi hagi molta bibliografia sobre aquest, des de diferents perspectives però amb uns resultats força semblants.

Malgrat això, hi ha diferències en l'estudi d'ambdues ciutats. La bibliografia de París amb la que compto, és majoritàriament escrita per autors i estudiosos particulars, mentre que la disponible de Barcelona són sovint el mateix Ajuntament de la ciutat o col·lectius, per exemple d'arquitectes. Per tant, fins i tot veiem que és un tema estudiat des de les pròpies institucions i, per tant, de notable importància.

Per a exemplificar, David Harvey és un dels personatges importants que s'ha implicat en l'estudi de la París d'Hausmann. Ell és un reconegut geògraf i antropòleg, dues disciplines que a primera vista no relacionaríem de manera directa amb l'arquitectura o l'urbanisme, però que ofereixen un punt de vista social tan necessari com interessant, a més a més unes disciplines condicionades pel seu afany marxista.

Resumint, és una àrea molt explotada tant pel que fa al temps com pel que fa als diferents camps d'estudi, fet que ens fa pensar que pot ser molt difícil innovar en el tema i donar-li una perspectiva no vista fins ara.

Actualment, cal destacar que les obres més recents solen ser més organitzades, ampliades i documentades, però rarament incorporen elements nous. És per això que no hi ha bibliografia recent del tema en els darrers anys. A diferència de les runes o excavacions, on sempre es pot descobrir quelcom nou obviat fins al moment, o a diferència dels estudis de gènere, que estan adquirint una importància en els nostres dies alhora que proposen una nova perspectiva del ja estudiat, en aquest cas és molt difícil trobar noves dades o informació que no s'hagi vist prèviament, fet que convida a un estancament de l'estudi.

Excepcionalment, en el cas de Barcelona, disposem d'un llibre força recent, del 2010, que sí que incorpora noves reflexions i obre un nou camp d'estudi. El llibre en qüestió és *L'agenda de Cerdà: construint la Barcelona Metropolitana*, que inclou capítols sobre la recuperació del Projecte Eixample i estudia com l'Administració de la ciutat de Barcelona vol continuar treballant en aquest projecte de cara al futur.

Com s'ha comentat anteriorment, l'urbanisme és una àrea íntimament relacionada amb les necessitats i problemàtiques de la societat del lloc i del moment, per tant, des del meu punt de vista, la urbanística hauria de ser una disciplina viva, en constant moviment, dinàmica. Sempre ha sigut obvi que les societats evolucionen i canvien constantment, però

actualment, en el segle XXI, la velocitat de canvi ha augmentat exponencialment, som una societat que a causa de la globalització i les tecnologies ens desenvolupem i transformem de manera molt més àgil que els segles passats, per tant, la planificació urbana no hauria d'anar de la mà d'aquests nous canvis i adaptar-se a les noves necessitats actuals? Si bé és així, no hauríem de permetre que els estudis sobre els plans urbanístics de les nostres ciutats quedessin estancats, hauríem de reprendre'ls i intentar estudiar, per exemple, si es poden continuar, o modificar per tal d'afegir allò que ens manca.

Així doncs, penso que el rumb que ha d'agafar aquest estudi és el d'intentar adaptar aquests models urbans a les necessitats presents i futures. Algunes d'aquestes necessitats, per exemple l'ecologisme, el feminisme o la creixent importància i necessitat d'internet haurien de ser factors que intervinguessin a l'hora de pensar quines ciutats volem en un futur.

En resum, m'agradaria que el rumb d'aquest estudi fos estudiar com es podria recuperar el model de ciutat que ens van deixar a la segona meitat del segle XIX per enfocar-lo a les noves necessitats i les futures ciutats del segle XXI. Connectar l'estudi amb l'actualitat.

## 2. Objectius

D'acord amb les reflexions, inquietuds i necessitats sorgides anteriorment podem traçar els objectius d'aquest treball:

- Estudiar el context, origen, causes i conseqüències dels plans urbanístics de París i Barcelona.
- Establir una comparació clara entre els plans d'Hausmann i Cerdà.
- Emfatitzar en la vessant social d'ambdós plans.
- Connectar l'urbanisme de finals del segle XIX amb les circumstàncies del segle XXI per tal de crear una continuïtat que doni resposta a les noves necessitats sorgides.
- Fomentar l'urbanisme com a ciència social, al servei de la societat del moment.

### 3. Introducció al context de París i Barcelona abans de les reformes

Abans de començar amb la descripció dels plans urbanístics de París i Barcelona cal comprendre en quina situació es trobaven abans de la reforma per tal d'entendre les motivacions que les van propiciar.

Establim com a punt de mira la Revolució Industrial. Aquest fenomen va transformar la manera de treballar i, consegüentment, l'economia i la societat com a tal.

Les innovacions tecnològiques van desenvolupar el sector industrial, que va prendre una major importància que el sector primari o secundari i que habitava en les ciutats. Per a donar resposta a la producció d'aquestes indústries prolíferes es necessitava gran quantitat de mà d'obra, i així és com les ciutats es convertiren en l'alberg d'aquesta mà d'obra, la nova classe treballadora.

El resultat d'aquesta revolució va ser l'èxode rural cap a les ciutats, fet que en va provocar l'augment demogràfic. Per exemple, a París l'any 1801 hi vivien un total de 547.000 habitants, però entrant a l'any 1846 aquesta xifra es va veure augmentada fins a arribar al milió, és a dir, es va doblar la població. En conseqüència, a inicis del segle XX més de la meitat de la població europea ja habitava en ciutats, alhora que aquestes creixien exponencialment.<sup>1</sup>

Així doncs, aquesta població massiva de les ciutats va ser el primer detonant que va motivar les reformes de les quals parlarem.

El segon detonant va ser les pròpies condicions de les ciutats. Barcelona i París, de la mateixa manera que moltes altres ciutats en aquest context, a inicis de la dècada dels cinquanta del segle XIX encara eren ciutats estructuralment medievalistes, fins i tot, Barcelona encara estava encerclada per les antigues muralles.

Les muralles impedièn el creixement territorial de la ciutat i aquesta cada vegada havia d'acollir més habitants. Aquesta situació va suposar un creixement desorganitzat, sense planificació, que va empitjorar les condicions de vida dels ciutadans. Concretament, els edificis s'ampliaren en alçada per albergar la nova població, fet que augmentava, encara més, la insalubritat dels habitatges.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Segre, 1983, p. 62.

<sup>2</sup> Grupo 2C, 2009, p. 15.

D'aquesta manera, augmentà la densitat de població desmesuradament però sense donar resposta a les necessitats civils.<sup>3</sup>

En ambdues ciutats els carrers eren estrets, corbes i curts, gran part d'aquests tenien una amplada inferior a 3 metres, fet que impossibilita la ventilació i l'arribada de rajos de sol, a banda de fer notablement difícil la circulació dels carruatges.

A més a més, aquesta desmesurada densitat de població era un focus de malalties letals, concretament del còlera, que va patir un fort episodi a París l'any 1832 i a Barcelona l'any 1854 (dates es corresponen als anys previs a les reformes de les corresponents ciutats). La falta de sistema de clavegueram i les baixes condicions higièniques afavorien també aquesta insalubritat.<sup>4</sup>

Com diu Francesc Muñoz, professor de geografia urbana de la Universitat Autònoma de Barcelona, "Les condicions extremes de densitat urbana, resultat de l'accelerat creixement urbà, i la insalubritat dels espais habitats i públics van ser en efecte concebudes com la causa primera de l'elevadíssima mortalitat que definia la percepció vital i estadística dels espais urbans i que constituïa sens dubte el principal problema de la ciutat".<sup>5</sup>

Per tant, els problemes higiènics i de circulació van ser els protagonistes que van remarcar l'emergent necessitat de reformar la ciutat per dotar-la d'espai tant per a vehicles com a vianants i habitants.

Alhora, l'eixample, en ambdues ciutats, es presentava com l'oportunitat idònia per a introduir innovacions que les situessin en el marc de la modernitat. Tant el pla Haussmann com el pla Cerdà van ser un referent de l'urbanisme modern i consegüentment, copiat en altres ciutats europees. Aquesta modernitat anava acompanyada de la recerca de l'embelliment de les ciutats, un altre dels objectius dels nostres protagonistes.

En definitiva, Barcelona i París havien de respondre a les noves necessitats de comerç, finances, cultura, comunicació, etc. i les infraestructures medievalistes no en permetien el seu desenvolupament.

---

<sup>3</sup> Sobreper, 2010, p. 79.

<sup>4</sup> Sobreper, 2010, p. 83.

<sup>5</sup> Muñoz, 2009, p. 46.

Malgrat gaudir del mateix context i necessitats, París es va avançar en l'inici de les reformes. Aquest va ser el motiu pel qual el model de la capital francesa va ser reconegut com el projecte urbanístic més important de la història de l'Europa occidental, i és que, els problemes per convertir la ciutat medieval en moderna eren gairebé superiors a les dificultoses solucions.<sup>6</sup>

Si bé és cert que les reformes d'Hausmann a París començaren l'any 1853 i les de Cerdà a Barcelona a partir de 1859/60, ja es plantejava la necessitat de reforma i el seu desenvolupament des de dècades enrere. De fet, a París existia des de 1783 un pla general de reforma, i això era ben conegut a Barcelona, on des de 1817 es plantejava la possibilitat de reproduir el model parisenc. Tot i que els tècnics barcelonins eren partidaris de la imitació, els polítics s'hi oposaren per falta de recursos i per absència del marc legal que hi havia a França.

Per tant, es pot afirmar que Barcelona tenia constància de la idea que es tenia a París.<sup>7</sup>

A banda dels factors higienistes, demogràfics, laborals i estètics vistos anteriorment, n'hi afegim dos més de circumdants.

Per una banda hem de tenir en compte el transport, és a dir, la instauració del ferrocarril. En el cas de París es requeria la unió de les estacions de ferrocarril existents per tal d'articular la ciutat radialment accentuant més, encara, el centre neuràlgic. A més a més, el ferrocarril accelerava la immigració a la ciutat. En el cas de Barcelona, l'any 1848 s'inaugurava el primer trajecte en ferrocarril de la península, de Barcelona fins a Mataró. En definitiva, les línies de ferrocarril eren una necessitat i una urgència per a comunicar les ciutats, que era un altre dels objectius, facilitar la circulació i els desplaçaments siguin a peu, en carro o en ferrocarril.

Per últim, cal notificar la importància del factor estratègic, sobretot en el cas de París. Entre 1828 i 1853 s'havien aixecat fins a nou vegades barricades al centre de París,<sup>8</sup> de manera

---

<sup>6</sup> Jordan, 1992, p. 100.

<sup>7</sup> Cal destacar el paper de Marina López en aquest treball no tan sols per la seva obra com a historiadora sinó també com a comissària de l'exposició "Cerdà i Barcelona: la primera metròpoli, 1853-1897" al MUHBA.

<sup>8</sup> Quijano, 2011, p. 8.



que es van aprofitar les reformes per garantir l'ordre públic, prevenir els futurs aixecaments i buscar l'arribada ràpida de les tropes als punts conflictius, és a dir, al sector est de la ciutat.

En conclusió, un cop explicat el context de les dues ciutats europees podem establir que ambdues ciutats necessiten amb urgència donar resposta a unes mateixes necessitats causades per un context històric i social determinat.

A continuació descriurem de manera independent el traçat de París i el de Barcelona.

#### 4. El pla Haussmann a París

Per començar, la reforma urbana de París del segle XIX va ser un projecte de dos personatges principals, l'emperador Napoleó III i Georges Eugène Haussmann.

Quan durant la Revolució de 1848 s'expulsa al rei i es forma un govern provisional de republicans i socialistes Haussmann no li dóna el seu suport perquè el considera un govern il·legítim. A causa de la simpatia amb les causes bonapartistes, el personatge ja havia estat nomenat subprefecte de diverses zones de França, fins que, l'any 1853 és destinat a la ciutat de París, on l'emperador Napoleó III el nomena prefecte de Sena i li encarrega el gran projecte.<sup>9</sup>

Així doncs, fent la competència a Londres, Haussmann inicia l'any 1853 les reformes que intentaran establir París com a nova capital europea. Ho fa amb tot el suport de l'emperador i fins a l'any 1870, quan deixa de ser prefecte del departament.

Ambdós són els autors del que coneixem com a *Ciutat de la Llum*, la gran París d'avingudes, parcs, bulevards i monuments. Ara bé, malgrat s'ha popularitzat el mite sobre la innovació i ruptura radical del seu pla urbanístic, hem de saber que abans de la seva arribada al càrrec, concretament durant la dècada dels quaranta i fins i tot amb anterioritat, altres personatges havien tractat de modernitzar i embellir la ciutat amb diferents solucions. Alguns d'aquests personatges són Claude Rambuteau i Jean Jacques Berger (prefectes de París anteriors a

---

<sup>9</sup> Harvey, 2008, p. 13.



Hausmann), o Jacques Hittorf (arquitecte). Algunes d'aquestes reformes eren l'ampliació de la Rue de Rivoli i la de Saint Martin, o bé l'ampliació d'amplada de les avingudes, mesures en les quals es va basar Hausmann quan se li va atorgar el càrrec.<sup>10</sup>

Per tant, les seves reformes no eren un cas aïllat,<sup>11</sup> tenien uns precedents que possiblement Hausmann va intentar silenciar per tal d'imposar el seu pla urbanístic com a única opció viable per a la modernització de París i, així, legitimar i donar validesa a l'Imperi.<sup>12</sup>

A continuació veurem quines eren aquestes reformes de les quals parlem.

Cal destacar que la nova París d'Hausmann i Napoleó III no es tracta únicament d'una ampliació territorial de l'espai de la ciutat sinó que és una renovació de l'antiga ciutat històrica.<sup>13</sup> És a dir, que no es limita a construir les zones verges del voltant sinó que provoca un enderrocament massiu de carrers i habitatges del centre de la ciutat, motiu pel qual ha estat durament criticat al llarg del temps. A la figura número 1 de l'annex podem observar de color taronja fort les noves vies que obra o amplia Hausmann, tan dins del nucli antic com a l'extraradi.

El seu pla es regeix per uns punts principals: substituir els carrers estrets per grans avingudes i bulevards, comunicar les sis estacions ferroviàries, estipular un tipus d'edifici que atorgui homogeneïtat a la ciutat, fer arribar l'aigua potable arreu del territori, crear una xarxa de clavegueram eficient, aïllar els monuments existents per a remarcar-ne la importància, així com construir-ne de nous, ampliar de 12 a 20 els districtes existents i crear zones verdes. Tot això, amb l'objectiu de facilitar les comunicacions dins la ciutat, dotar-la de salubritat i de modernitat.<sup>14</sup>

Començant pels carrers, Hausmann determina que han de tenir 20 metres o més d'amplada i que han de ser rectes; això permet ventilar l'ambient, fer arribar la llum natural el màxim d'hores possible al dia, comunicar espais importants, facilitar la circulació, accedir

---

<sup>10</sup> Harvey, 2008, p. 15.

<sup>11</sup> David Harvey assegura que aquesta mitificació d'Hausmann al llarg de la història es deu a la publicació de les seves memòries, que va publicar l'última dècada del segle XIX. Aquestes, tot i haver-se utilitzat fins avui dia com a font base de la majoria de relats, estan plenes d'enganys a causa de l'egoisme i la vanitat d'Hausmann. Són habituals les crítiques a Hausmann per ambiciositat i narcisisme.

<sup>12</sup> Harvey, 2008, p. 15-16.

<sup>13</sup> Cars & Pinon, 1991, p. 91.

<sup>14</sup> Cars & Pinon, 1991, p. 74.

ràpidament a les zones problemàtiques i evitar la construcció de barricades. Per tant, aquest model respon a qüestions higièniques, estratègiques i comunicatives.

De les múltiples vies, avingudes i bulevards que construeix en destaquen les següents. En primer lloc amplia i allarga la *Rue de Rivoli*, que comunica la plaça de la Concòrdia amb el Louvre i que determina l'eix est-oest de la ciutat<sup>15</sup>; i en segon lloc el *Bulevard de Sébastopol*, que articula l'eix nord-sud (fig.2). De manera que, sent línies perpendiculars, es troben en un punt concret, del qual parlarem més endavant.

Aquestes dues línies són el punt central del projecte, la primera xarxa.

Pel que fa als edificis, es crea un nou prototip que donarà forma i imatge a les noves vies. S'estipula una norma que diu que l'alçada dels edificis s'ha de relacionar amb la de l'amplada de la calçada, per tant, uns 20 metres.<sup>16</sup> La construcció dels edificis no es fa mitjançant rèpliques però sí que es busca una homogeneïtat per a conformar el paisatge de la ciutat, mateix motiu pel qual els edificis han d'estar alineats els uns amb els altres. Les façanes han de ser de pedra calcària, així com les teulades han de ser de zinc. Aquesta combinació del beix de la calcària i el gris fort del zinc conformen la uniformitat que es buscava (fig.3).

Estan articulats en 6 pisos: el pis inferior on hi havia els locals comercials; el primer pis; el segon pis és el noble, amb una balconada característica; el tercer i el quart pis sense balcó; el cinquè altre cop amb balcó i, per últim, l'àtic, sense, on hi solia viure el servei.

Aquest últim pis, l'àtic, destaca per estar en una posició més interior respecte el carrer, fet que permetia que la llum arribés de manera obliqua al carrer; igual que la teulada amb una inclinació de 45 graus.

Amb aquestes característiques s'aconsegueix que els balcons dels diferents edificis estiguin alineats i es creï la sensació d'uniformitat, malgrat els estils puguin ser diferents.

Aquesta reforma de la *Rue de Rivoli* i els seus edificis es va realitzar entre els anys 1853 i 1855. Això es deu al fet que l'any 55 París rebia l'exposició universal, l'oportunitat perfecta per a legitimar el règim i situar la ciutat al centre del món; i així fou, tots els visitants van poder gaudir de l'inici de la nova París revolucionària.

---

<sup>15</sup> Sutcliffe, 1973, p. 23.

<sup>16</sup> Cars & Pinon, 1991, p. 97.

Referent a l'aigua, com hem dit, l'objectiu era dotar d'aigua potable a la població per exemple a través d'aqüeductes i, també, articular un sistema de clavegueram que solucionés els problemes higiènics de la ciutat i evités les pandèmies. Aquest sistema de clavegueres ja s'havia iniciat anteriorment, però se'n va accelerar el procés a causa de l'arribada del còlera a la ciutat.<sup>17</sup>

Una de les idees més importants és la que té en compte els monuments. Els conserva i els aïlla per remarcar la seva importància i articular la ciutat al seu voltant.<sup>18</sup> Un exemple és la plaça de *l'Étoile*, on hi ha l'Arc de Triomf de Napoleó I. Opta per ampliar la plaça per deixar el monument aïllat i disposar radialment 12 avingudes acompanyades, corresponentment, de 12 edificis de tan sols tres plantes per tal de no treure protagonisme al monument, de la mateixa manera que els disposa ben allunyats de l'arc. A més a més, dota les avingudes de fileres d'arbres amb l'objectiu de donar-li volum (fig.11).

Aquesta plaça, anomenada "plaça de l'estrella" per les dotze avingudes, va ser una solució revolucionària a l'època.

Hausmann utilitza els nous i antics monuments als quals es dirigien les noves vies, és a dir, hi ha una correlació entre ambdós elements articuladors de la nova ciutat. A més a més, aquesta disposició servia per facilitar la ubicació als habitants.

Un altre monument que destaca en el context és el que hem anomenat abans el punt d'intersecció entre la *Rue de Rivoli* i el *Bulevard de Sébastopol*. S'hi trobava l'església de *Saint Eustache*, on la zona annexa era un mercat poc organitzat i salubre, el mercat de les *Halles*, que conservava el seu emplaçament original des de l'edat mitjana.<sup>19</sup> Hausmann decideix convertir aquest mercat en una estructura funcional i símbol de la modernitat. El primer projecte és un edifici totalment de pedra, però a causa de les crítiques rebudes s'elabora un segon projecte amb un nou format, una arquitectura de ferro i vidre. Aquests nous materials permetien l'entrada de llum i la lleugeresa de l'estructura, era una arquitectura suggestiva. Així doncs, es van crear els 12 pavellons de 24 metres amb aquesta nova solució arquitectònica.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Sutcliffe, 1973, p. 24.

<sup>18</sup> Hausmann comptava amb l'ajuda d'un arquitecte en concret per a la construcció i reforma dels vells i nous monuments de París, el seu nom era Victor Baltard.

<sup>19</sup> Sutcliffe, 1973, p. 25.

<sup>20</sup> Malgrat la proesa d'aquesta construcció, va ser eliminada al segle XX a causa dels problemes de circulació que provocava tenir el mercat al centre de la ciutat. De manera que el nou mercat es va traslladar als afores.

Hausmann tenia també un projecte per a *l'Île de la Cité*, a la qual enderroca el gran nombre d'edificis deixant tan sols els monuments, convertint així l'illa en el centre administratiu de la ciutat: hi col·loca casernes de policia, el tribunal de comerç, etc. També, multiplica les dimensions de la plaça de *Notre Dame*, com dèiem, per oferir-li més protagonisme.

Pel que fa als districtes, París es constituïa a partir de 12 districtes (anomenats *arrondissements*) a banda i banda del riu Sena. Hausmann, a causa de l'ampliació de la ciutat i el seu interès en connectar la perifèria amb el centre, augmenta el nombre de districtes a 20. Es troben disposats en forma d'espiral, de manera que els primers districtes queden al centre i els últims als afores (fig.4).

Per últim, el nostre protagonista mostrava interès per dotar la ciutat de parcs i jardins, d'espais verds. Destaquen els dos parcs metropolitans de banda i banda de la ciutat: a l'oest trobem el *Bosc de Boulogne* i a l'est el *Bosc de Vincennes* (fig.1 i 4).

Ara bé, malgrat el benefici que aporten aquest conjunt de reformes a la ciutat de París, aquesta es va convertir en el que coneixem com a ciutat dual. Una ciutat econòmicament polaritzada, és a dir, que evidencia les desigualtats socials. Entre l'enderrocament de molts dels habitatges antics i la pujada dels lloguers dels nous edificis, les classes baixes es van veure obligades a marxar als districtes més perifèrics, creant així un centre de la ciutat aburgesat. La distribució quedà d'aquesta manera: els districtes del nord-oest era on habitaven els burgesos, on tenien lloc les activitats terciàries i recreatives, i al nord-est es trobaven els barris obrers, on es disposaven també les indústries on aquest sector treballava.<sup>21</sup>

D'aquesta manera, els nous monuments construïts a l'època es trobaven majoritàriament a aquest sector oest, mentre que les noves avingudes i vies que connectaven amb l'est eren pura estratègia per a tenir els suburbis proletariats controlats i poder-hi accedir ràpidament en cas de conflicte.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Segre & Alba, 1983, p. 66.

<sup>22</sup> Segre & Alba, 1983, p. 64.

També ho veiem en els anteriors parcs metropolitans, el *Bosc de Boulogne*, situat a l'oest, es va convertir en el lloc d'oci de la burgesia, mentre que el *Bosc de Vincennes* era destinat als barris de l'est, els més pobres.<sup>23</sup>

En definitiva, les reformes van empènyer les classes treballadores cap als afores i cap a l'est intensificant així la jerarquia social parisenca.

## 5. El pla Cerdà a Barcelona

L'èxit d'Ildelfons Cerdà resideix, a part d'en els beneficis del seu pla, en el fet d'aconseguir "situar, per primera vegada, Barcelona en el mapa de les grans ciutats europees", com diu el Grup 2C a *La Barcelona de Cerdà*, del 2009.

La reforma de la ciutat va ser fruit d'un concurs convocat per l'Ajuntament de Barcelona l'any 1858<sup>24</sup>, que, inesperadament, no el va guanyar Cerdà. El guanyador del concurs fou Antoni Rovira i Trias amb la proposta d'un pla radial. Aquest consistia en avingudes que sortirien d'una mateixa plaça, l'actual Plaça Catalunya, i distribuïria així una malla de semicircumferències al voltant del centre urbà; model equiparat al pla Haussmann de París vist anteriorment (fig.5).

Aquest projecte va convèncer la ciutat de Barcelona, però no al Govern Central, de manera que des del Ministeri d'Interior es va donar suport al pla proposat per Cerdà. Sovint es relaciona aquesta decisió amb el contacte que tenia el mateix Cerdà amb membres de dins el Ministeri i també, amb el temor que es tenia al fet que la ciutat de Barcelona agafés essència de capitalitat per sobre la veritable capital, Madrid.

Fossin quins fossin els motius, el pla Cerdà va quedar finalment aprovat el 7 de juny de 1859. Cal destacar que, malgrat es conegui el projecte com a Eixample de Barcelona, sembla que l'objectiu de Cerdà no era ampliar la ciutat ni buscar la continuïtat del traçat fins aleshores

---

<sup>23</sup> Segre & Alba, 1983, p. 66.

<sup>24</sup> Grupo 2C, 2009, p. 15.

sinó crear una nova ciutat que inclogués la part històrica dins seu però amb una estructura pròpia (fig. 6 i 7).<sup>25</sup>

Un dels seus objectius principals és unir el centre urbà amb els pobles propers, els que aglutinaven els habitants que no podien accedir a la ciutat emmurallada a causa de la manca d'espai, fet que va propiciar que Barcelona es convertís en una metròpoli.

Per a fer-ho, es proposa millorar les condicions de vida dels habitants donant resposta a problemes higiènics, socials, econòmics, etc. alhora que proposa una Barcelona que es fixa en la ciutat jardí. Per a Cerdà, la ciutat és per a la col·lectivitat humana el que és una casa per a una família, és a dir, la seva llar. Per a fer-ho, es basa, també, en uns ideals sociopolítics que aniran entreveient-se a mesura que analitzem el pla urbanístic.

Cerdà proposa un pla ortogonal en quadrícula, de manera que apareixen dos elements principals en els quals es basarà la seva millora: les illes urbanes i els carrers, el que ell anomenava les vies i les *intervies*. Les vies són qualsevol espai usat per l'humà per a desplaçar-se d'un lloc a un altre (que ell les distribuirà perpendicularment) i les *intervies* són els espais independents quadrats que sorgeixen de les delimitacions dels carrers perpendiculars. Així doncs, les illes es converteixen en l'element primari, un prototip que s'anirà repetint regularment a mesura que s'amplia el territori.<sup>26</sup>

El que s'aconsegueix amb aquesta disposició en quadrícula és un eixample hegemònic, regular, precís, ordenat, uniforme i repetitiu, uns valors que ens remeten a l'ordre i sobretot, a la igualtat (fig.7).

Malgrat això, hi ha dues avingudes principals que conformen l'excepció (fig.7). En primer lloc tenim l'avinguda Diagonal, la via que travessa tota la ciutat en forma diagonal des del nord-oest fins el sud-est; en segon lloc tenim l'avinguda Meridiana, que travessa la ciutat de forma oposada a l'anterior, de nord-est a sud-oest. Destaca a més a més per aproximar-se de manera notable a les coordenades del meridià de París.

Aquestes dues conformen les dues grans avingudes d'accés a Barcelona ideades pel pla Cerdà i són dues línies secants, es troben en un punt concret, la plaça de les Glòries.

Existeix una tercera via diagonal, l'avinguda del Paral·lel, però va ser posterior.

---

<sup>25</sup> Grupo 2C, 2009, p.13.

<sup>26</sup> Grupo 2C, 2009, p.18.



Posem èmfasi en els carrers. Les vies estan enfocades a resoldre dues mancances existents en el moment: la necessitat de dotar els habitatges de salubritat i la de facilitar i organitzar el trànsit. Els carrers són importants perquè ens proporcionen llum natural per a veure-hi, aire per a respirar, vistes per a gaudir i ens faciliten la comunicació i la vida social. També és de vital importància l'íntima relació entre l'orientació dels carrers i l'orientació dels edificis per tal que aquests puguin rebre el major nombre de rajos de sol durant el dia.

Per tot això Ildefons Cerdà estableix l'amplada dels carrers a 20 metres i els divideix en 5 parts: una vorera i una contra vorera a cada lateral i la calçada pavimentada al centre. D'aquesta manera s'aconsegueix un ampli espai per a vehicles, concretament espai per a 4 carros, però sense oblidar l'espai que necessiten els vianants.

Pel que fa a l'alçada dels edificis, Cerdà determina que aquesta no pot ser superior a l'amplada del carrer, per tant, l'alçada estipulada també resideix en els 20 metres, creant així un patró de forma quadrada als carrers de l'Eixample. Aquesta alçada s'estructura en una planta baixa + 3 pisos.<sup>27</sup>

Fent referència ara a les illes, convé destacar l'ús i articulació del seu espai interior, el qual vol deixar lliure per a crear-hi un jardí que serveixi com a zona de passeig, descans i joc per als habitants de l'illa, en contraposició al moviment i la velocitat dels carrers exteriors.<sup>28</sup>

Per a aconseguir-ho l'ocupació màxima de l'illa es fixa al 50%, la meitat edifici i la meitat jardí. (fig.11.)

Aquest és el primer indicatiu de l'interès que mostra el nostre protagonista per a la natura i les zones verdes, el següent és l'arbratge. Ildefons Cerdà determina que a cada una de les illes li ha de correspondre un total de 100 arbres (56 col·locats al llarg de la vorera amb una distància de 8 metres i 36 arbres al jardí interior).<sup>29</sup>

A l'hora de planificar els edificis es basa en quatre punts de vista: l'higiènic, el social, l'econòmic i el polític. Respecte a la higiene el que fa és fixar-se en el nombre i la grandària de les habitacions segons el nombre, el sexe, l'edat i condició de la família que hi viurà; assegura que els humans necessitem sis metres cúbics d'aire atmosfèric per persona i hora.

---

<sup>27</sup> Grupo 2C, 2009, p.21

<sup>28</sup> Grupo 2C, 2009, p.22

<sup>29</sup> Grupo 2C, 2009, p.22

Pel que fa al punt de vista social divideix els espais de l'habitatge de manera independent perquè cada membre tingui llibertat, privacitat i comoditat. Econòmicament intenta evitar l'augment de preu en el lloguer. Per últim, determina que la casa ha de ser assequible per a la classe treballadora.<sup>30</sup>

Centrant-nos ara en les cruïlles també ofereix una teoria referent, la creació dels xamfrans. El que fa aquest recurs urbanístic és substituir els vèrtexs dels edificis (quadrats) per una forma arrodonida amb l'objectiu de fer les corbes menys tancades. Amb això s'aconsegueix en primer lloc facilitar el gir, és a dir, propiciar un moviment articulat eliminant-ne el perill, i en segon lloc ampliar l'espai de cruïlla. Aquesta solució respon a una funció estratègica i alhora social: sovint l'encreuament de quatre carrers és el lloc de trobada o de comiat de les persones, per tant, és un bon lloc per a situar-hi comerços o establiments importants (ell pensava en situar-hi quioscos).<sup>31</sup> Així doncs, Cerdà no tan sols té present l'urbanisme sinó l'activitat econòmica i social.

En definitiva, amb la unió del carrer, l'illa i el xamfrà es defineix el prototip d'illa que es va repetint de manera homogènia. Alhora, aquestes illes no funcionaven de manera independent sinó que formaven part d'un districte urbà, que es correspon a la formació de 10 x 10 illes (fig.9).

Com s'ha comentat al principi, aquest model respon a uns ideals concrets. Si tots els habitatges són iguals en espai, serveis i condicions s'erradica notablement la desigualtat social en aquest àmbit.<sup>32</sup> A més a més, hem vist que es tracta d'un urbanisme que, tot i que vol incorporar-se al programa de la modernitat, les innovacions i la nova era industrial, vetlla pel veritable benestar i felicitat de la població a banda dels interessos econòmics i/ o estratègics, és a dir, que busca un habitatge digne per a la classe treballadora. Per tant, tan sols observant les seves teories i pràctiques podem associar-lo amb uns ideals de caràcter socialista.

---

<sup>30</sup> Bou, 1995, p. 51.

<sup>31</sup> Grupo 2C, 2009, p. 23.

<sup>32</sup> Sobreperere, 2010, p. 68.

Per contra, aquestes mesures anti jeràrquiques van xocar amb el pensament d'alguns sectors, com la burgesia o els mateixos arquitectes modernistes.

Si bé la burgesia catalana pretenia mantenir els seus privilegis econòmics, no seria d'estranyar que es posicionessin en contra d'un pla urbanístic igualitari i que mostressin el seu suport a plans més particularistes, com podria haver estat un pla radial al nivell del de París.

A la vegada, en aquestes illes de Cerdà on tots els edificis regien la norma en amplada, alçada i superfície, no hi tenien cabuda els dissenys dels arquitectes modernistes barcelonins com Gaudí, Domènech i Montaner i Puig i Cadafalch, que apostaven per façanes i formes irregulars i/o fins i tot abstractes; valors contraris als de Cerdà. A més a més, molts dels habitatges modernistes construïts per aquests eren encàrrecs de famílies burgeses barcelonines amb la necessitat d'ostentar el seu estatus social; un altre valor oposat al pensament de Cerdà.

Malgrat aquesta notable oposició, sembla que amb el temps l'Eixample d'Ildelfons Cerdà ha portat la ciutat de Barcelona a l'aparador de l'urbanisme a escala internacional.

Per últim, cal emfatitzar que l'actual Barcelona no acaba de ser del tot fidedigna a la idea inicial de l'urbanista. Respecte al projecte original s'han realitzat alguns canvis que haurien causat una gran insatisfacció a Cerdà, és a dir, modificacions que retrocedien en els seus avanços. En primer lloc, com s'ha vist anteriorment, ell havia planificat les illes urbanes perquè tinguessin una ocupació màxima del 50% per tal d'oferir un ampli espai verd, de jardí, però malgrat aquest afany, a la següent edificació de l'Eixample d'entre els anys 1890 i 1932 l'ocupació de les illes va créixer fins al 75%; fet que obliga a disminuir de manera directa la zona verda, amb els inconvenients que això suposa per als habitants. Tot i que posteriorment aquesta xifra tornà a disminuir un 5% mai no es va recuperar la idea inicial del 50% (fig.8).<sup>33</sup>

En segon lloc, Cerdà havia articulat l'alçada dels edificis en una planta baixa més tres plantes, amb les següents reformes es va arribar a construir un soterrani, una planta baixa, 7 plantes més, un àtic i un sobre àtic (fig.8). D'aquesta manera es retornava a la Barcelona de dins les

---

<sup>33</sup> Grupo 2C, 2009, p.III

muralles, una ciutat construïda en vertical que afavoreix l'augment de densitat de població i l'estratificació.<sup>34</sup>

Aquests darrers exemples són tan sols una mostra alguns dels àmbits que es van veure modificats en funció d'uns interessos distants als d'Ildefons Cerdà.

## 6. Comparació dels plans urbanístics

Com hem vist, durant la primera meitat del segle XIX, ambdues eren ciutats d'estructura encara medievalista on, a causa de la revolució industrial i l'augment de densitat de població que comportava, es requeria una renovació immediata no tan sols per a modernitzar-se i situar-se al punt de mira europeu sinó per la real necessitat de millorar les condicions de vida i evitar la mortalitat. Per tant, la insalubritat del centre històric i la set de modernitat són els fets comuns que motiven les reformes d'Hausmann i Cerdà a mitjans de segle.

Ara bé, encara que comparteixen context històric i necessitats difereixen en format i valors.

En primer lloc, és important recordar que no les dues ciutats són la capital del seu país, el fet de no ser-ho, com Barcelona, dificulta la presa de decisions i els tràmits burocràtics, legals i permisos entre la ciutat i l'Estat central. En aquest cas, Barcelona va patir més dificultats que la capital francesa.

En segon lloc, mentre Barcelona es limitava principalment a eixamplar la ciutat amb un nou format diferent del centre històric, París s'eixamplava també però juntament amb la renovació del cor de la ciutat. Per tant, encara que l'enderrocament d'edificis i carrers era necessari en ambdós casos, el pla d'Hausmann va ser notablement més destructiu. Les conseqüències d'aquest fet són que París aconsegueix una uniformitat i continuació entre el centre ja edificat i les noves construccions (tant en carrers com en edificis), mentre que a Barcelona existeix un traçat completament diferent entre el centre històric i el nou eixample.

Per a la renovació de la ciutat Hausmann opta per un pla radial mentre que Cerdà es decideix per un pla ortogonal, en quadricula. El pla radial permet el ràpid desplaçament del

---

<sup>34</sup> Grupo 2C, 2009, p.III

centre a la perifèria i a l'inrevés, però, per contra, dificulta l'accés entre perifèries sense passar pel centre; sistema que interessa per tenir controlades les afores des de l'organització central. Per altra banda, el pla ortogonal ofereix senzillesa i homogeneïtat però pot prolongar els trajectes i reduir la visibilitat als encreuaments, motiu pel qual necessita xamfrans i línies diagonals.

Amb cada un d'aquests models la ciutat s'articula a través de dos elements primordials, el primer sempre és la via, el carrer, en ambdós plans, però el segon element varia. Haussmann articula la ciutat a través dels monuments antics i nous i Cerdà ho fa a través de les illes.

Per tant, una altra diferència és el rastre de monuments que deixa Haussmann a la nova París moderna, mentre que a l'eixample de Barcelona els monuments que més van gaudir d'èxit foren els edificis modernistes com la Casa Batlló, la Sagrada Família, la Casa Amatller, etc. (que eren les construccions contràries i posteriors a les de Cerdà).

Per altra banda també reconeixem certes similituds. Ambdós personatges tenen clar que l'aposta per a la modernitat i la salubritat són carrers amples i rectes, concretament coincideixen en els 20 metres d'amplada del carrer, així com l'alçada dels edificis limitada per l'amplada del carrer. Tot i això, els edificis d'Haussmann comptaven amb 6 pisos, mentre que els de Cerdà havien de tenir una planta baixa més tres pisos. Com hem vist anteriorment, finalment els edificis de Cerdà van créixer en alçada fins a mesures contràries a les idees del mateix urbanista.

Respecte als edificis també coincidien en la recerca de l'homogeneïtat, no la unió estilística entre ells però sí donar certa uniformitat als conjunts. Alhora, els dos busquen que els carrers amples serveixin per ventilar els edificis i atorgar-los la quantitat més gran de rajos de sol durant el màxim d'hores possible; això ho veiem amb els edificis estratègicament orientats de Barcelona i els edificis amb la teulada a 45 graus i l'àtic entrat endins de París.

A més a més, els dos protagonistes presten atenció a les zones verdes i la incorporació de parcs i jardins, així com l'acompanyament de fileres d'arbres a les vies i avingudes importants. Malgrat això, Cerdà va més enllà de parcs i jardins públics a la ciutat i elabora un pla per a incorporar una zona verda dins de cada illa, és a dir, que la zona verda formi part de l'habitatge, que es trobi dins el pati interior. Tot i que com s'ha vist, finalment la zona verda de cada illa s'ha anat reduint i substituint per a més espai edificable.

Aquestes són les diferències i similituds més destacables pel que fa a la posada en pràctica dels plans urbanístics, a continuació emfatitzarem sobre la vessant més teòrica, íntimament relacionada amb els ideals de caràcter polític.

Establim com a punt de partida l'any 1848 per ser un any important socialment i previ a les dues reformes urbanístiques.

Durant l'any 1848 va tenir lloc el que s'anomena com a "primavera dels pobles", un seguit de revolucions a territoris occidentals en contra dels absolutismes i dels imperis. Malgrat que la majoria de revoltes fracassaren, com la d'Espanya, París en va sortir victoriosa gràcies a l'expulsió del rei i la instauració de la Segona República. Ara bé, aquesta república fou efímera i pocs anys després Napoleó III va donar lloc al retorn de l'Imperi, aquest cop el segon.

Tot i el fracàs general, després de 1848 es van generar per tota Europa ideals democràtics com el sufragi universal, la sobirania popular i la igualtat social, així com la classe treballadora com a nova força política.<sup>35</sup> De la mateixa manera que també es van contrastar aquests valors amb els monàrquics i imperialistes.

Amb aquest context arribem a la conclusió que mentre el responsable de la renovació de París era defensor del bloc imperialista i contrari a les Revolucions, el responsable de la renovació de Barcelona simpatitzava amb els ideals socialistes. Aquestes posicions polítiques condicionen de manera directa el traçat urbanístic de les ciutats que els pertanyen.

Amb la descripció del pla ortogonal s'ha evidenciat que Cerdà pretenia contribuir a l'erradicació dels desigualtats socials de la ciutat de Barcelona, és a dir, que usant l'homogeneïtat i la repetició de patrons es fomentaria la igualtat de condicions i s'evitaria l'ostentació i privilegis de les classes més benestants. Per contra, amb la descripció del pla de París s'evidencia que Haussmann proposa una estructura de ciutat dual que separa, tant físicament com en condicions, la classe obrera de la burgesia.

En el cas de la capital francesa es motiva una migració de la classe treballadora del centre de la ciutat a la perifèria, així com un sistema organitzatiu que permeti el control i el fàcil accés a aquesta. Per altra banda, a Barcelona es busca la convivència i la compartició

---

<sup>35</sup> Moreno, 2010, (s.p).



d'espais entre les diferents classes socials (tot i que l'especulació capitalista va impedir això succeís).<sup>36</sup>

## 7. Aplicacions presents i futures a la ciutat de París

Des de l'actual alcaldia de la ciutat, vigent des de l'any 2014 i liderada per Anne Hidalgo, s'han proposat diversos projectes optimistes per reinventar París i adequar-la a les noves necessitats, a l'emergència climàtica actual, i sobretot, als Jocs Olímpics que albergarà la ciutat l'any 2024.

El fet d'organitzar un esdeveniment d'aquestes dimensions ofereix a la ciutat una oportunitat per a desenvolupar-se en l'àmbit econòmic, urbanístic, de transport, etc., a banda de les infraestructures necessàries per a dur-ho a terme.

En primer lloc ens centrem en l'avinguda dels *Champs Élysées*, la que connecta l'Arc de Triomf amb la plaça de la Concòrdia i la qual s'ha convertit en un símbol de París, fins i tot, reconeguda sovint com a l'avinguda "més bonica del món". Tal és el mite al voltant d'aquesta que estudis recents demostren que més de la meitat dels vianants que transiten l'avinguda són turistes i, més del 85% són turistes de fora de França.

Aquesta situació ha preocupat al govern municipal de París, que pretén retornar aquest espai als veïns i veïnes de la ciutat per a recuperar la seva identitat i essència. Per fer-ho es reduiran els carrils de cotxe a la meitat, es reduirà considerablement la velocitat màxima de vehicles, es col·locarà una vorera per a vianants al centre de la calçada i es crearà una xarxa de carrils bici als laterals, que també es veuran modificats amb la implementació de zones verdes (fig.10).<sup>37</sup>

Es preveu que les obres s'iniciïn de cara als Jocs Olímpics, l'any 2024, i pugui ser finalitzada i transitable l'any 2030. Amb aquestes mesures s'aconseguirà fomentar l'ús de vehicles personals no contaminants i per tant, la disminució de la contaminació ambiental i acústica que millorarà la qualitat de vida dels habitants.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Sobreperre J. 2010, p.369.

<sup>37</sup> Per a veure en una visió panoràmica l'estètica final del projecte podeu veure el següent vídeo:

<https://www.youtube.com/watch?v=pplyJ-Mc-8U>

<sup>38</sup> Escribano, 2021, (s.p).

Es relaciona el projecte amb la transformació de la plaça Charles-de-Gaulle <sup>39</sup> i les seves 12 avingudes. La remodelació consisteix en convertir el cinturó que rodeja l'arc en un cinturó per a vianants que funcioni com a zona verda, creant així zones verdes a les 12 places a les quals desemboquen les 12 avingudes que rodegen l'arc (fig.11). <sup>40</sup>

En segon lloc l'alcaldeessa posa com a punt de mira el riu Sena. L'arribada dels Jocs Olímpics en un futur pròxim ha fet néixer la inquietud de fer la ciutat més verda, amb un transport més sostenible i amb espais que puguin fomentar l'esportivitat entre els habitants. Relacionat amb això, el govern municipal ha proposat un pla per convertir el riu Sena en les aigües que alberguin les proves de triatló dels Jocs, de manera que es resoldran els problemes bacterians i de contaminació per l'any 2024 i, el més important, la idea vindrà per quedar-se i un cop passats els Jocs la població podrà gaudir del Sena com a zona de bany.

Ara bé, la idea de descontaminar el riu i obrir-lo als banyistes no és pròpia de l'alcaldeessa sinó que càrrecs anteriors n'havien fet la proposta. Malgrat que estava prohibit banyar-s'hi des de l'any 1923, durant el juliol de 2017 es va obrir una piscina de 100 metres de llarg a les aigües del Sena. <sup>41</sup>

En tercer lloc, Anne Hidalgo, quan va ser reelegida alcaldessa el darrer any 2020, va posar sobre la taula el concepte de "ciutat dels 15 minuts". Aquest concepte fa referència a una ciutat en la qual els seus habitants disposin de tots els serveis i instal·lacions necessàries per a la vida diària en un marge de 15 minuts a peu, millorant així la qualitat de vida dels barris alhora que s'erradiquen els desplaçaments llargs i contaminants. <sup>42</sup>

Per a dotar tots els barris d'equipaments socials, culturals, educatius, sanitaris, esportius, etc. la ciutat de París ha ideat un pla.

Per començar, aquest pla no consisteix a construir nous equipaments sinó en transformar els existents perquè puguin albergar més d'una activitat. París ha agafat els centres escolars

---

<sup>39</sup> Aquesta plaça es correspon amb la plaça mencionada amb anterioritat com a *Place de l'Étoile* però amb un canvi de nom. Es tracta de la plaça que alberga l'Arc de Triomf.

<sup>40</sup> Escribano, 2021, (s.p).

<sup>41</sup> Charlotte, 2017, (s.p).

<sup>42</sup> "Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité", 2021

com a exemple. Les escoles es converteixen en la “capital” del districte i els seus patis obriran les portes en horari no escolar per tal de donar lloc a activitats lúdiques, esportives i culturals. De fet, després d’un experiment previ, els patis de 48 escoles i 20 guarderies van obrir les portes per primera vegada el darrer 15 de maig de 2021 per a transformar-se en llocs de trobada per a veïns i veïnes durant els dissabtes.<sup>43</sup>

També, el pla contempla la creació d’espais socioesportius. Aquests espais, sigui en escoles o altres infraestructures, servrien com a espai de realització d’activitats esportives gratuïtes per a famílies i infants, o bé altres activitats com l’ajuda de tasques escolars. En la línia de l’esport, cal destacar que els carrers i jardins de la ciutat també donaran lloc a activitats esportives, així com la creació de nous camps a l’aire lliure.<sup>44</sup>

A banda de les activitats socials i de lleure, el pla també té en compte l’impacte dels comerços. La ciutat dels 15 minuts enfortiria la xarxa de serveis i comerços i es promouria la compra de productes autòctons, de producció local. Motiu pel qual també es reduiria la contaminació en producció.<sup>45</sup>

Per últim, cal destacar que l’alcaldessa ha proposat aquest model de ciutat com a resposta a la crisi sanitària actual que ha agreujat, encara més, les necessitats vitals de cada barri i dels seus habitants. Per tant, les reformes no seran imposades a cada zona per igual sinó que es col·laborarà amb el veïnat per tal de trobar les mancances i fortaleces de cada una d’elles per a millorar la seva qualitat de vida.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Per a més informació visitar la pàgina web oficial de la ciutat de París:

<https://www.paris.fr/pages/paris-experimente-l-ouverture-des-cours-d-ecole-au-public-le-samedi-16357>

<sup>44</sup> "Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité", 2021

<sup>45</sup> Per a més informació visitar la pàgina web oficial de la ciutat de París:

<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>

<sup>46</sup> "Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité", 2021

## 8. Aplicacions presents i futures a la ciutat de Barcelona

Les reformes i propostes per a modernitzar i adaptar la ciutat a les noves necessitats del segle XXI són proposades per l'Ajuntament de Barcelona i la seva alcaldessa, Ada Colau.

Aquest organisme ha reflexionat al llarg dels últims anys sobre la necessitat de fomentar les zones verdes i d'ús per als vianants perquè aquests recuperin el lloc que els cotxes els havien arravatat. Per a oferir solució a aquest problema s'han fet algunes reformes i implementacions així com un pla concret a desenvolupar en els següents tres anys, i posteriors.<sup>47</sup>

Aquests canvis tenen la base, precisament, en el pla Cerdà. A causa del seu èxit, l'Eixample de Barcelona s'ha convertit en la zona més afectada pel trànsit de la ciutat, conseqüentment la més contaminada ambientalment i acústicament. Com hem vist, malgrat l'interès de l'urbanista per a omplir el traçat de zones verdes, mai es va acabar implementant, per tant, aquestes noves reformes recullen les idees de Cerdà i les reutilitzen transformant-les en solucions al que són exactament les mateixes necessitats que Cerdà creia que hi havia ja al segle XIX.<sup>48</sup>

El projecte que es proposa des de l'Ajuntament per fer un enfocament renovat al pla Cerdà és el de convertir Barcelona en una *Superilla*. Aquest projecte pretén convertir les cruïlles dels carrers perpendiculars del traçat ortogonal en places per a ús de vianants, de la mateixa manera que habilitar els trams dels carrers que hi arriben també exclusivament per a vianants.<sup>49</sup>

Aquesta solució respon a dues necessitats, en primer lloc atorga l'espai necessari als habitants i les famílies per a passejar, fer esport, jugar, etc. de manera segura, i en segon lloc, reduir la contaminació gràcies a la restricció d'accés en cotxe. D'aquesta manera es fomenta l'activitat física i social alhora que es fomenta el transport públic, més sostenible que el privat.

En definitiva, respon a qüestions mediambientals i socials.

---

<sup>47</sup> "Eixample", 2021

<sup>48</sup> "Eixample", 2021

<sup>49</sup> L'Ajuntament de Barcelona ha realitzat un vídeo per entendre les reformes de manera molt visual.

L'enllaç és el següent: <https://www.youtube.com/watch?v=RaCp2DwGog>

També està explicat en detall a l'apartat de "Superilles" de la web de l'Ajuntament de Barcelona. L'enllaç és el següent: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/superilla/eixample>

Cal destacar que no és un projecte futur, hipotètic i sense precedents sinó que ja es va portar a la pràctica l'any 2017, per exemple, al barri de Sant Antoni de l'Eixample per la mateixa organització municipal. Concretament, es va crear una plaça a la intersecció entre el carrer del Comte Borrell i el carrer Tamarit, donant lloc a 2.000 m<sup>2</sup> d'espai verd i lliure de cotxes davant del mercat de Sant Antoni (fig.12).<sup>50</sup>

El pla contempla aconseguir, d'ara fins al 2023, convertir 4 cruïlles més en places i per tant, 4 trams de carrer més en eixos verds. Per altra banda, en un futur més llunyà, es pretén que el nombre de places i eixos verds s'elevi fins a 21 (fig.13).

Cal destacar també que, mentre es duu a terme el pla de les *superilles* a les cruïlles, l'Ajuntament ha iniciat un altre projecte beneficiós per als ciutadans i vianants de Barcelona. Aquest nou projecte s'anomena Obrim Carrers i consisteix a habilitar vies importants de la ciutat en zones de vianants durant els caps de setmana.<sup>51</sup> Teòricament l'horari habitual seria de 9 h del matí a 21 h del vespre dels dissabtes i diumenges, però malauradament, a causa de la situació sanitària actual causada per la pandèmia, l'horari es veu reduït de 9 h del matí a 20 h del vespre.<sup>52</sup>

Els carrers on s'està duent a terme aquest projecte són el carrer Gran de Gràcia (al barri de Gràcia) i els carrers Creu Coberta i carrer de Sants, fins a arribar a Plaça Espanya (fig.14 i 15). Tot i que es té previst ampliar el nombre de carrers habilitats en un futur pròxim.

A més a més, aquests nous espais disponibles a vianants no són tan sols per a reduir la presència de cotxes i atorgar espai verd als barris sinó que hi ha un projecte intrínsec d'organització d'activitats als carrers, siguin organitzades per l'Ajuntament o per les mateixes entitats de la ciutat. Encara que amb la pandèmia no es poden dur a terme activitats, amb aquesta reforma la ciutat es posa a disposició de les entitats i les seves propostes en benefici de la ciutadania.<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> "Eixample", 2021

<sup>51</sup> Per a més informació visitar la següent pàgina web: <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/ca>

<sup>52</sup> "Obrim Carrers | Ajuntament de Barcelona", 2021

<sup>53</sup> "Obrim Carrers | Ajuntament de Barcelona", 2021

Per últim, hem de tenir constància que aquests projectes fan partícips els veïns de cada barri, ja que aquests hi col·laboren, participen i hi fan propostes de manera directa. També, els projectes de les creacions de places són escollits a partir de concursos públics.<sup>54</sup>

## 9. Conclusions

Com hem vist, l'urbanisme és una de les eines primordials per a la modernització de la societat perquè alberga el sistema d'infraestructures que donen resposta a les necessitats d'un context concret.

Després de l'anàlisi feta, tant del segle XIX com del XXI, podem afirmar la correlació entre les reformes urbanístiques de París i Barcelona. Pel que fa al XIX, ambdues van néixer a causa de la insalubritat dels nuclis històrics de les ciutats amb l'arribada de l'èxode rural causat per la revolució industrial. Pel que fa al XXI, en ambdós projectes hi ha una mateixa protagonista, la sostenibilitat. Per tant, és vàlid establir una comparació entre ambdues ciutats gràcies als seus contextos similars en els diferents períodes històrics.

Si bé abans hem deixat constància de la comparació dels plans d'Hausmann i Cerdà, a continuació posarem èmfasi en les propostes actuals de les ciutats.

Com hem dit abans, la sostenibilitat és el centre neuràlgic de les propostes més recents, això es deu a la imminent emergència climàtica que ens amenaça des de la darrera dècada. Els governs municipals de les dues ciutats han cregut necessari posar fre a la situació i aprofitar-ho per a millorar les condicions de vida dels habitants. Per tant, veiem com la millora de qualitat de vida dels habitants és, a primera vista, primordial a l'hora d'iniciar una reforma urbanística.

En primer lloc, convé destacar que l'Ajuntament de Barcelona quan planteja els seus projectes actuals ho fa mencionant el pla Cerdà, establint-ho com a una continuació o reaprofitament, una herència; per contra, les reformes de París no venen relacionades, en un primer moment, amb el nom d'Hausmann.

---

<sup>54</sup> "Obrim Carrers | Ajuntament de Barcelona", 2021



En el cas de Barcelona es reutilitza el concepte de *superilla* per a convertir les cruïlles en places per a vianants; tot i que el nom d’Haussmann no aparegui a les reformes, també és cert que s’aprofiten els espais buits que va deixar Haussmann per a donar visibilitat als monuments per a convertir-los en espais per a vianants, com passarà amb la Plaça Charles de Gaulle.

En segon lloc, les reformes de París són inscrites aprofitant l’arribada dels Jocs Olímpics a la ciutat l’any 2024, mentre que les de Barcelona no es relacionen amb cap esdeveniment global destacat. Aquest fet ens serveix per establir una connexió directa entre els Jocs Olímpics al segle XXI amb les Exposicions Universals del segle XIX, ja que ambdós eren esdeveniments importants en l’àmbit internacional i els quals s’aprofitaven com a escenari per a mostrar modernitat davant els altres països.

En tercer lloc sí que veiem un punt en comú. Com s’explica a la primera part del treball, les reformes del segle XIX són motivades per la necessitat de facilitar la circulació de carruatges i futurs vehicles, per contra, les reformes del segle XXI vetllen per a reduir l’espai destinat a vehicles i retornar-lo a les persones, als veïns i veïnes de la ciutat. En aquest cas, podem afirmar que les idees de Cerdà s’aproximen més notablement a les reformes actuals que no pas les d’Haussmann; Cerdà, quan estipulava l’ocupació de les illes al 50% per a deixar espai de zona verda a cada una d’elles ja estava deixant constància de la necessitat vital i els beneficis de comptar amb zones verdes al dia a dia.

Per altra banda cal destacar el projecte de *ciutat dels 15 minuts* de l’alcaldessa de París. Encara que moltes ciutats arreu del món se senten atretes per aquesta idea, la ciutat de París ha mostrat ser pionera per tenir, ja, un pla per a dur-ho a terme. Aquest pla és l’anteriorment mencionat referent a habilitar espais existents, per exemple les escoles, per a altres activitats de tota mena.

Les ciutats de 15 minuts beneficien de manera directa tant els habitants com el Planeta. Milloren les condicions de vida dels veïns perquè ja no han de dur a terme desplaçaments llargs per a satisfer les seves necessitats i inquietuds (fet que crea una igualtat social dins la ciutat erradicant, a petita escala, la diferència entre districtes rics i pobres), i també, milloren les condicions del Planeta gràcies a l’erradicació de desplaçaments llargs amb vehicles contaminants, substituïts per trajectes a peu, bicicleta, transport públic, etc.

Convé destacar també el paper que ha jugat la COVID-19 a l'hora de determinar el tipus de ciutat que volem en un futur. En primer lloc, arran dels recents confinaments i aïllaments socials, s'ha fet visible la necessitat de cobrir les necessitats essencials el més a prop de casa possible per evitar desplaçaments i la propagació del virus. En segon lloc, la pandèmia ha fet renéixer "la xarxa de solidaritat local durant el tancament", <sup>55</sup> de manera que ha quedat evidenciada la necessitat dels vincles d'ajuda a nivell de barri o veïnat. <sup>56</sup>

En definitiva, podem concloure que les ciutats de París i Barcelona evolucionen, altra vegada, al mateix moment, amb algunes propostes similars i amb un objectiu concret, ser ciutats més sostenibles i amb millor qualitat de vida. També, arribem a la conclusió que el pla Cerdà de meitat del segle XIX s'aproxima de manera més evident a les necessitats del segle XXI i per tant, podem afirmar que Cerdà tenia un pensament molt avançat pel seu temps. Això és gràcies a dos motius, per una banda la necessitat d'espais verds pròxims a l'habitatge i, per altra banda, la necessitat de dotar d'infraestructures equitativament els diferents barris per a erradicar les jerarquies socials dins la ciutat, sovint evidenciades pel mateix urbanisme.

Per últim, les propostes de diferents ciutats per adaptar-se a les noves necessitats responen a una mateixa idea, l'urbanisme tàctic, una solució que permet canviar la funció del carrer de manera ràpida depenent del context actual i les seves necessitats. Motiu pel qual, com hem mencionat a la introducció, cal que l'urbanisme sigui una ciència viva i social, que es desenvolupi i es modifiqui en funció de la societat.

---

<sup>55</sup> "Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité", 2021

<sup>56</sup> "Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité", 2021

## BIBLIOGRAFIA

- Bou, Ll. (1995). Mostra Cerdà. Urbs i territori. *Espais: revista del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, 40, 48-53.
- Cars, J. & Pinon, P. (1991). *Paris-Haussmann: "le Pari d'Hausmann"*. Paris: Pavillon de l'Arsenal Picard.
- Grupo 2C. (2009). *La Barcelona de Cerdà*. Barcelona: Flor del Viento Ediciones.
- Harvey, D. (2008). *París, capital de la modernidad*. Madrid: Ediciones Akal, SA.
- Jordan, D. (1992). THE CITY: Baron Haussmann and Modern Paris. *The American Scholar*, 61 (2), 99-106.
- López, Marina. (2010). *Cerdà y Barcelona: la primera metrópoli, 1853-1897*. Barcelona: MUHBA Ajuntament de Barcelona.
- Muñoz, F. (2009). L'Any Cerdà: passat i futur de la Barcelona Territori. *Revista Barcelona Metròpolis*, 76, 46-47.
- Ninot, R. (2007). *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori des de Cerdà als nostres dies*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, Societat Catalana d'Ordenació del Territori i Agrupació d'Arquitectes Urbanistes de Catalunya.
- Quijano, D. (2011). Causas y consecuencias de los 'Grands Travaux' de Haussmann en París'. *Revista Clío*, 37, 1-12.
- Robert Walker, N. (2014). Lost in the City of Light: Dystopia and Utopia in the Wake of Haussmann's Paris. *Utopian Studies*, 25 (1), 23-51.
- Segre, R & Alba, A. (1985). *Historia de arquitectura y del urbanismo: países desarrollados. Siglos XIX y XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Sobreper J. (2010). *L'agenda de Cerdà: construint la Barcelona Metropolitana*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Sutcliffe, A. (1973). *Ocaso y fracaso del centro de Paris*. Barcelona: G.Gil
- Zavriew, A. (2001). Mémoires d'Hausmann. *Revue des Deux Mondes*, 174-179.

## WEBGRAFIA

- Charlotte, P. (2017, agost 7). JO 2020: comment Paris va nettoyer la Seine. *Le Parisien*. 3 de juny de 2021. <https://www.leparisien.fr/paris-75/jo-2024-comment-paris-va-nettoyer-la-seine-07-08-2017-7179282.php>
- Eixample. (2021). [Consultat el 19 de maig de 2021]. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/superilla/eixample>
- Escribano, M. (2021, gener 13). Así se transformarán los Campos Elíseos para volver a ser la avenida más bella del mundo. *El Periódico*. 20 de maig de 2021. <https://viajar.elperiodico.com/destinos/proyecto-reforma-campos-eliseos-paris>
- L'Eixample Cerdà: la gran transformació de la ciutat | MUHBA. (2021). [Consultat el 31 de maig de 2021]. <https://ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/es/leixample-cerda-la-gran-transformacio-de-la-ciutat-0>
- Megaestructuras Legendarias. (2019, agost 26). *La increíble transformación de París de Haussmann*. [Vídeo]. <https://www.youtube.com/watch?v=qejG1CRt3JY>
- Moreno, V. (2010). Restauració, nacionalisme i revolucions liberals. Balanç de les revolucions de 1848. *Revista Sàpiens*. (s.p). <https://blogs.sapiens.cat/socialsenxarxa/2010/10/15/balanc-de-les-revolucions-de-1848/>
- Obrim Carrers | Ajuntament de Barcelona. (2021). [Consulta el 19 de maig de 2021]. <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/ca>
- Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité. (2021). [Consulta el 20 de maig de 2021]. <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>
- Plano de los Alrededores de la Ciudad de Barcelona. Pla Cerdà. (2021). [Consulta el 31 de maig de 2021]. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jsui/handle/11703/111882>

## ANNEX



Figura 1. Pla de transformació de Haussmann per a la ciutat de París.

Recuperada de: <https://es.map-of-paris.com/mapas-de-la-ciudad/el-mapa-de-par%C3%ADs-de-haussmann> [Consultat el 31 de maig de 2021].

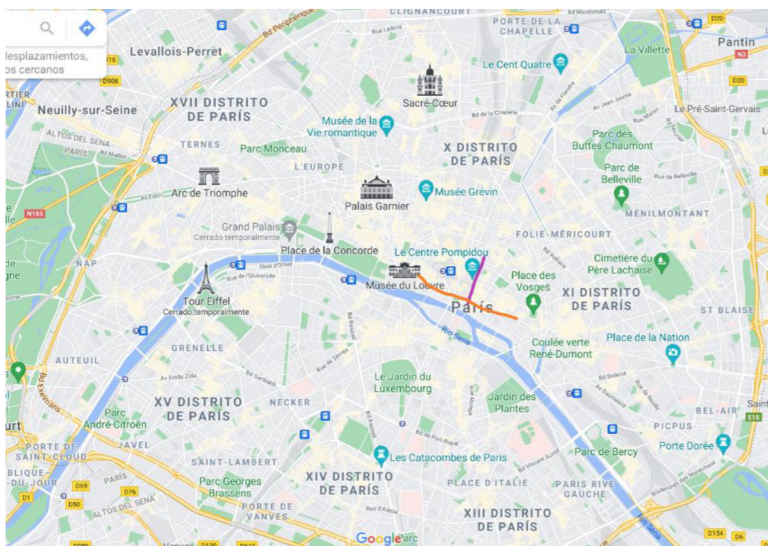
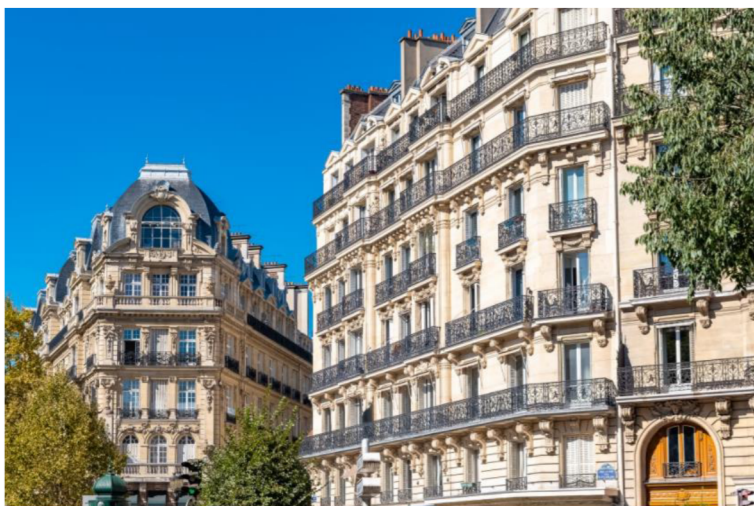


Figura 2. Mapa de París amb la Rue de Rivoli marcada en taronja i el Bulevar de Sébastopol en lila. L'eix nord-sud, est-oest de la ciutat.

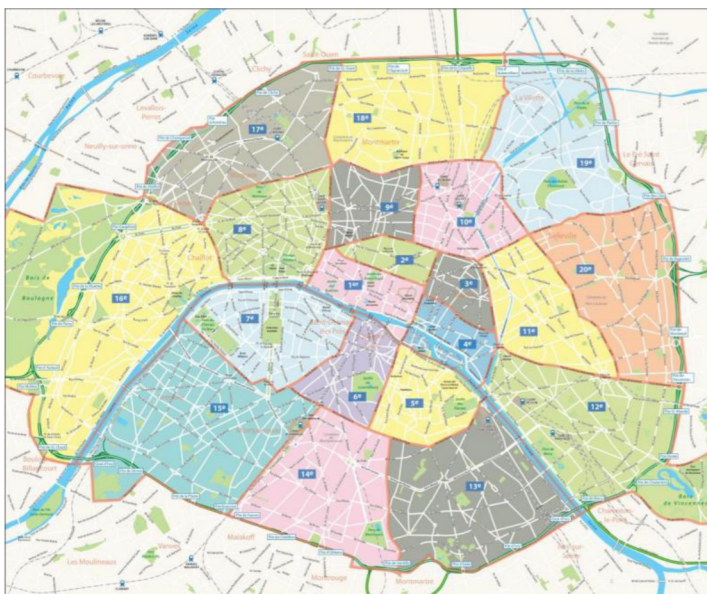
Elaboració pròpia, sobre Google Maps.





**Figura 3.** Prototip d'edifici Haussmann amb els pisos, decoració, balconades i materials característics de la ciutat.

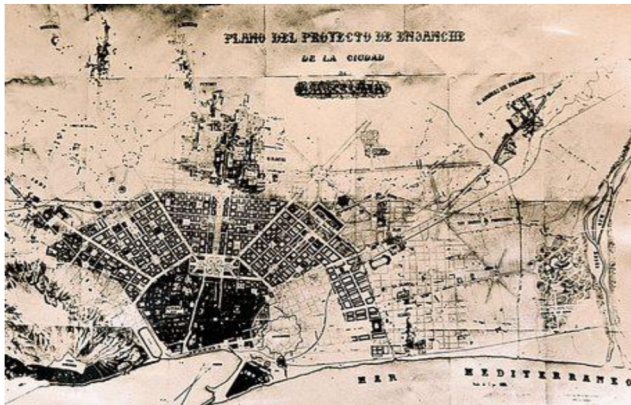
Recuperada de: <https://www.renfe-sncf.com/es-es/blog/curiosidades/paris-estilo-arquitectonico-haussmann#> [Consultat el 4 de juny de 2021].



**Figura 4.** Mapa dels districtes de París, en formació d'espiral.

Recuperada de: <https://es.map-of-paris.com/los-mapas-de-los-districtos/de-los-districtos-de-el-mapa-de-par%C3%ADs> [Consultat el 07 de juny de 2021].





**Figura 5.** Pla Rovira i Trias, Barcelona.

Recuperada de:

<https://blogs.sapiens.cat/historiadorvital/2011/12/10/pla-rovira-i-trias-o-la-barcelona-que-no-va-ser/comment-page-1/>  
[Consultat el 31 de maig de 2021].



**Figura 6.** Plànol dels voltants de Barcelona, Pla Cerdà.

Recuperada de:

<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/111882>  
[Consultat el 31 de maig de 2021].



**Figura 7.** Plànol de l'eixample de Barcelona per Cerdà, aprovat l'any 1859.

Recuperada de:

<https://ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/es/leixample-cerdà-la-gran-transformacio-de-la-ciutat-0> [Consultat el 31 de maig de 2021].



Fig. 3. Ordenanzas de edificación del Ensanche de Barcelona (1859-1889) de I. Cerdà. Ocupación máxima de edificación 50% parcela, resto jardín. Alturas, planta baja+3.

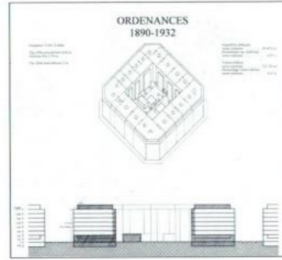


Fig. 4. Ordenanzas de edificación del Ensanche de Barcelona (1890-1932). Rius i Taulet las de 1891, Fabra i Puig las de 1923 y Aiguader las de 1932. Ocupación máxima 75%, altura interior manzana hasta 5,50 m. Altura manzana sótano+PB+7+ático.

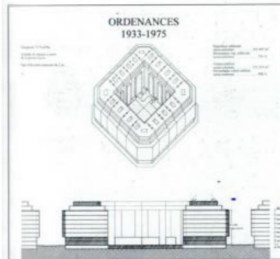


Fig. 5. Ordenanzas de edificación del Ensanche de Barcelona (1933-1975). Mateu las de 1942, d'Albet las de 1947 y Porcioles las de 1957-1972. Ocupación máxima 73% manzana. Sótano en interior de manzana. Altura manzana Sótano+PB+7+ático+sobreático.

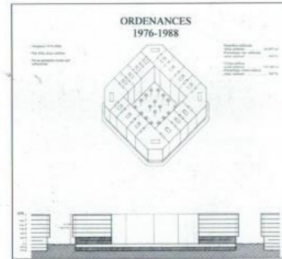
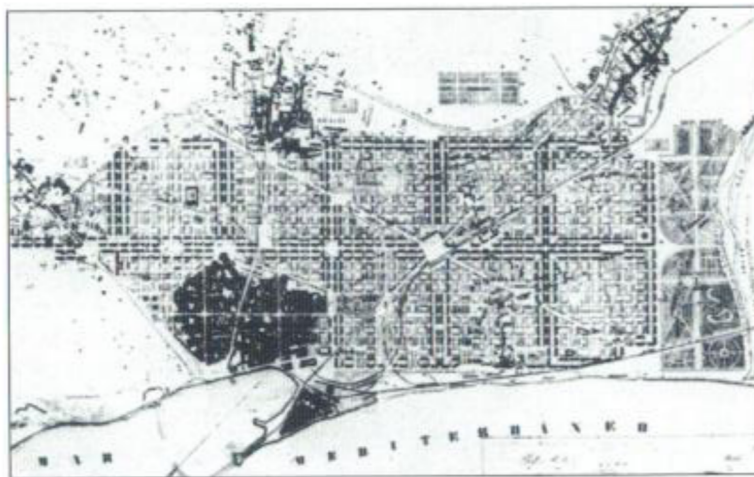


Fig. 6. Ordenanzas de edificación del Ensanche de Barcelona (1976-1988). Viola las de 1976, Socias las de 1978 y Maragall las de 1988. Ocupación máxima 70% manzana. Doble sótano y sin nada encima en interior manzana. Altura manzana sin ático y sobreático.

**Figura 8.** A la primera imatge tenim la idea inicial d'illa de Cerdà, les següents imatges es corresponen a les transgressions que se'n van fer posteriorment, tant pel que fa a l'ocupació de l'espai com en l'alçada dels edificis.

Recuperada de Grupo 2C, 2008, p.III.



**Figura 9.** Definició dels districtes urbans (10x10 illes) de l'Eixample a base de la composició de blocs paral·lels en els quatre costats del perímetre.

Recuperada de Grupo 2C, 2008, p. VI.



**Figura 10.** Recreació del que seria la futura avinguda dels *Champs Élysées* habilitada per a vianants i amb zones verdes. Imatge © PCA-STREAM.

Recuperada de: <https://viajar.elperiodico.com/destinos/proyecto-reforma-campos-eliseos-paris> [Consultat el 3 de juny de 2021].



**Figura 11.** Recreació del cinturó verd que rodejaria la plaça Charles de Gaulle. Imatge © PCA-STREAM.

Recuperada de:  
<https://viajar.elperiodico.com/destinos/proyecto-reforma-campos-eliseos-paris> [Consultat el 3 de juny de 2021].

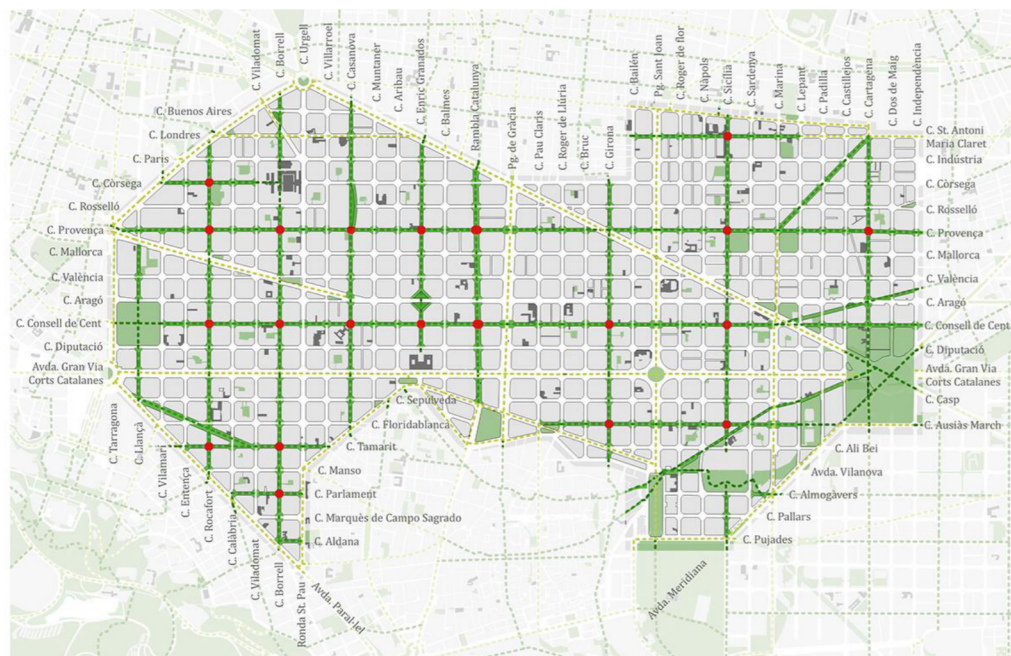




**Figura 12.** Fotografia de la *superilla* de Sant Antoni, Barcelona.

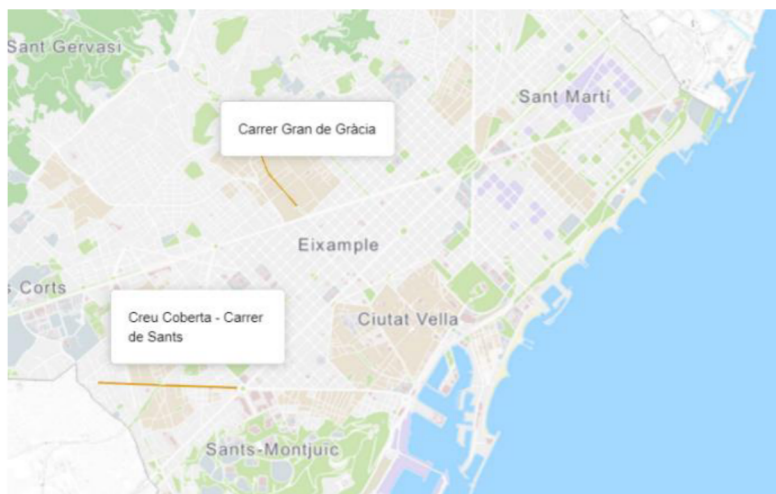
Recuperada de:

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/sant-antoni> [Consultat el 2 de juny de 2021].



**Figura 13.** Mapa on s'assenyala amb punts vermells les futures 21 cruïlles del pla Cerdà que seran convertides en places habilitades per vianants en un futur, Barcelona.

Recuperada de: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/superilla/eixample> [Consultat el 2 de juny de 2021].



**Figura 14.** Mapa de Barcelona amb els carrers per a vianants habilitats, Barcelona.

Recuperada de: <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/ca> [Consultat el 3 de juny de 2021].



**Figura 15.** Carrers de Creu Coberta i Sants habilitats per a vianants, Barcelona.

Recuperada de: <https://www.barcelona.cat/obrimcarrers/ca#galeria-msonry-12-creu-coberta---carrer-de-sants-5> [Consultat el 2 de juny de 2021].

