

CAPÍTOL 1

LA CIUTAT SENSE MURALLES 1860-1861

En iniciar-se la dècada dels anys seixanta del segle XIX, Barcelona encetava una nova etapa de la seva llarga existència: per primer cop en la seva història, la ciutat havia deixat d'estar envoltada de muralles. Durant segles, els barcelonins havien confiat la seva seguretat en aquells murs, dels quals la ciutat n'era propietària i els mateixos ciutadans s'encarregaven de la defensa. Tot això havia canviat arran de la desfeta de 1714, quan Barcelona havia estat reduïda a la condició de plaça forta sota l'autoritat exclusiva de l'aparell militar borbònic. Aleshores les muralles s'havien girat contra la ciutadania fins a esdevenir una nosa opressiva, més encara amb l'addició de la Ciutadella, fortalesa ideada amb l'única finalitat de perfeccionar el captiveri de la ciutat.

Cap a 1860 a Barcelona conviuen els símbols de la modernitat i els del passat. En la imatge (un fragment del conegut gravat d'Alfred Guesdon) podem veure el pla de Palau, centre polític i financer de l'època, i la muralla de Mar perforada pel ferrocarril de Granollers, ben a la vora de l'estació del tren de Mataró (angle esquerre). Al port, curull de vaixells de vela, ja es veuen alguns vapors.



Progrés i seguretat eren les obsessions dels barcelonins de la segona meitat del segle XIX. L'autor de la *Guía almanaque de Barcelona* de 1856 no s'està d'expressar-ho sense embuts: *los habitantes de Barcelona son generalmente dóciles y morigerados con el trabajo, sin que se tengan que lamentar crímenes horrendos cometidos contra las personas y las propiedades (...) en Barcelona no hay vagos, ni tantas desgracias como en Sevilla y Zaragoza, ni tantos contrabandistas como en Málaga, ni tanta propensión á las armas de Albacete como en Valencia (...) reúne Barcelona una mina inagotable en el ingenio industrial de sus habitantes (...) pues aunque poco ayudada por los cálculos de nuestros celeberrimos economistas, parece que se anima á hermostear un tanto sus fachadas y que mejorando sus productos, acrece en industria y en población.* A sota, un gravat de la Rambla de les Flors, obra de Ginés Ruis Madrid, publicat cap a finals de segle a l'almanac de *La Ilustració*.

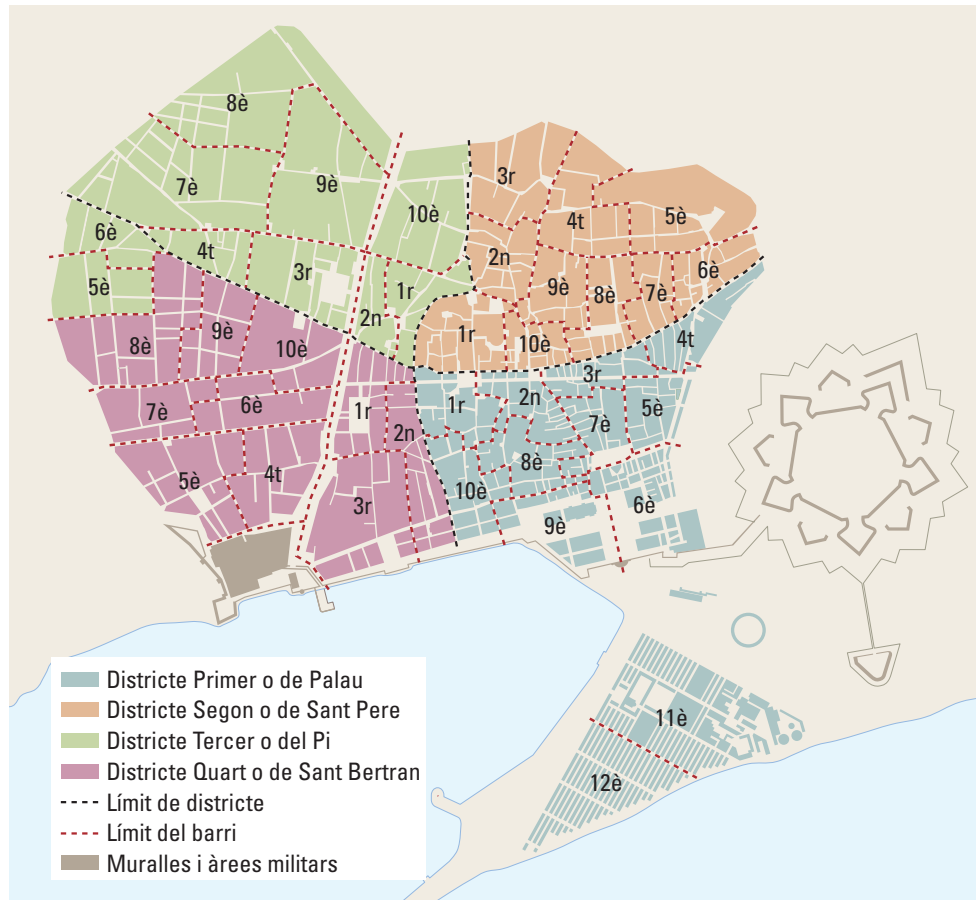


Després de múltiples intents, el 1856 Barcelona havia aconseguit desfer-se del seu cinyell carcerari per la part de terra. Restaven encara dempeus la muralla de Mar, l'esmentada Ciutadella i els reductes fortificats de les Drasanes, Don Carles —vora la Barceloneta— i Príncep Pius —a mig camí entre la ciutat i el Clot—, a més del castell de Montjuïc, l'única peça del sistema defensiu que ha sobreviscut, juntament amb el portal de Santa Madrona, al Paral·lel.

Barcelona 1860

El 1860 Barcelona tenia, segons el cens, 189.948 habitants —repartits gairebé al cinquanta per cent entre homes i dones—, dels quals 2.318 eren estrangers residents i 712 transeünts. Aquest conglomerat humà omplia a vessar el nucli de la ciutat estricta i el barri de la Barceloneta, mentre al raval contigu de les hortes de Sant Bertran i al més llunyà d'Hostafrancs vivien en conjunt menys de nou mil persones. Des de principis del segle XIX la població de Barcelona s'havia doblat, però durant els darrers cinc anys el creixement demogràfic s'havia alentit fins a un exigu tres per cent, ja que la ciutat havia arribat al punt de saturació. A més, la insalubritat derivada de la sobrepoblació facilitava la propagació de les epidèmies que cíclicament afectaven la ciutat, amb un índex de mortalitat alarmant.

A Barcelona, literalment, no s'hi cabia, i moltes indústries ja havien traslladat les seves instal·lacions a altres municipis veïns, especialment a Sant Martí i Sants, que eren en procés de ràpid creixement. Tot i així, la indústria cotonera seguia sent el motor de la ciutat. El 1856, dins de l'antic recinte emmurallat hi havia més de cent fàbriques tèxtils, que donaven ocupació a uns vint mil obrers, homes majoritàriament, però també moltes dones i criatures. El Raval concentrava la moderna filatura mecànica moguda a vapor, mentre



als barris de Sant Pere i Jonqueres predominaven els telers manuals. La indústria siderúrgica, per la seva banda, s'havia fet lloc a la Barceloneta, i el barri mariner d'extramurs també s'havia atapeït fins al límit de les seves possibilitats, alhora que al port es prosseguien les eternes reformes per a dotarlo d'una capacitat sempre insuficient.

Barcelona era, en definitiva, una ciutat industrial encofornada, una olla a pressió social en constant perill d'explosió. La burgesia, en plena expansió, promovia el creixement industrial, invertia capitals —no sempre obtinguts de manera honesta—, obria bancs i instal·lava fàbriques que atreïen la immigració, procedent majoritàriament de la Catalunya interior. Obrers i burgesos depenien els uns dels altres, però els interessos eren divergents i els enfrontaments inevitables. La conflictivitat social, unida a la inestabilitat política, havia produït rebomboris i bullangues, revoltes i avalots, i en provocaria molts més en el futur, intensificats per un règim que se sustentava en els *pro-*

El 1860 les muralles de Barcelona havien desaparegut gairebé del tot, però la ciutat conservava encara l'estructura que, durant tres segles, l'havia condicionat. Restaven la Ciutadella, els baluards exteriors i la muralla de mar, complexos militars que aviat serien enderrocats, mentre la fortalesa de les Drassanes, convertida en caserna, sobreviuria més anys. Fins al 1847, la ciutat havia estat dividida en cinc districtes municipals, però fou reduïda a quatre per adaptar-se a les divisions judicial i política. Al seu torn, cada districte fou subdividit en deu barris, sota l'autoritat d'un alcalde de barri. Els nuclis exteriors foren inclosos en els diferents districtes de la manera següent: la Barceloneta, dividida en dos barris (11è i 12è), fou agregada al Districte Primer; les hortes del Portal Nou i el glacis de la Ciutadella, com a barri únic, al Districte Segon; Gràcia, dividida en dos barris (1r i 2n), al Districte Tercer; i les hortes de Sant Bertran, la Creu Coberta, Can Tunis i Montjuïc, com a barri únic, al Districte Quart.

També fou adoptada una nova numeració dels immobles, amb el sistema de parells i senars, però es conservà el costum de començar a numerar per l'extrem de cada carrer més proper a la Rambla.





Plànol de Barcelona inclòs en la guia urbana de Manuel Sauri i Josep Matas de 1862. Apareixen els edificis públics, les parròquies i els centres educatius, així com les muralles i els baluards, tot i que són classificats sota l'epígraf *baluartes que había antes del derribo*, ja que encara constituïen una referència gairebé psicològica. L'absència de muralles, per primer cop en la història de la ciutat, devia ser certament difícil d'assimilar.

nunciamientos i es debatia entre un tímid liberalisme i el conservadorisme més anacrònic.

La jove Isabel II, filla de Ferran VII i Maria Cristina, seia al tron del Regne d'Espanya, en un assaig de monarquia parlamentària més aparent que real. Des de 1858 el Govern espanyol era presidit amb mà de ferro pel general Leopoldo O'Donnell, el cap més visible de la *Unión Liberal*, un conglomerat polític que incloïa liberals de diferents tendències amb l'objectiu d'aturar qualsevol avenç democràtic. Progressistes, demòcrates i republicans vivien el període gairebé en la clandestinitat, apartats del poder per un sistema electoral molt restrictiu i falcats en els caciquismes locals.

A Catalunya, la màxima autoritat era el capità general, Domingo Dulce, militar castellà que governava amb certa benevolència, com a mínim comparat amb els seus predecessors. El Principat, però, seguia esquarterat en quatre províncies separades, fet que impossibilitava l'adopció de polítiques d'abast nacional i en frenava el desenvolupament. Ignacio Llasera presidia en aquell moment la Diputació Provincial de Barcelona i Josep Santamaria era l'alcalde de la ciutat, a qui tocava gestionar la primera etapa del gran creixement urbà.

Nous horitzons

Els murs, doncs, ja no s'interposaven entre la ciutat i el món exterior. Havien desaparegut els portals que es tancaven amb les últimes clarors del dia, tot deixant la població reclosa i aïllada fins l'endemà. Al final dels carrers extrems s'obria, entre enderrocs, una superfície buida i prometedora, però d'incert esdevenidor. La demolició de les muralles havia obert una nova perspectiva territorial i la ciutadania, per primer cop, observava com a cosa pròpia l'inhòspit pla que l'envoltava.

El vell costum de la fontada —és a dir, anar a esmorzar o dinar a la vora d'alguna font situada més enllà dels antics murs— gaudia d'una gran popularitat, notablement incrementada des de l'establiment de transports regulars entre Barcelona i les poblacions immediates. D'aquesta manera, es podia anar més lluny i descobrir panorames insòlits, gairebé insospitats. Santiago Rusiñol, a través del senyor Esteve i la seva família, ens proporciona una brillant descripció d'una d'aquestes jornades lúdiques:



Òmnibus de la línia que anava de la plaça del Beat Oriol (actualment, Sant Josep Oriol, al costat de la plaça del Pi) a Vallcarca, passant per Gràcia.

El dia senyalat, a les vuit en punt del matí (...) van carregar els cistells a la minyona i els musclos i els calamars i aquell pollastre i aquell enciam, i van anar al Portal de l'Àngel, d'on sortia el cotxe de Gràcia.

El cotxe no era un sol cotxe, eren molts, i tots de la mateixa mena; una mena de cotxes llargs, mig tartana i mig conductora, tan plens de capes de pintura sobre la pols, i de pols sobre la pintura, i de pintura sobre la pols, i de pols i color sobre les capes, que es necessi-



taven bons cavalls per a portar el pes de tant “remendo”, i els cavalls, que també eren molts i també eren tots iguals, no eren pas muntats per a dur pes: tenien només la salut justa a portar-se an ells mateixos, i si duïen els passatgers i les baluernes era pel convenciment de la tralla.

El cotxe en un moment va ser ple, però no ple de passatgers, sinó de cistells i de vianda. Per cada seti que anava omplert, de persones pròpiament dites, hi havia sis coves, dos farcells inútils i tres guitarres.

(...) Aixís que va arrencar, aquell cotxe, va arrencar el cant de tots plegats i ja no va parar en tot el dia. De “Tú eres la flor”, i “Ay sí”, i “Abril”, i “Baja al jardín”, i “Adiós mulata”, i més “sis”, i més “abril”, allí dintre era una gàbia, amb aucells desbocats i tres aucells ensopits, que eren els de “La Puntual”. El crit per aquell Passeig de Gràcia no va parar un sol moment: quan no cridaven feien “coro”, i quan no feien “coro” xisclaven, i era tant l’afany de divertir-se, i de demostrar-ho als oients per medi de la gargamella, que el van encomanar al cotxer; i el cotxer, per a esbravar-se, feia anar aquells quatre cavalls, fets d’ossos i de pell marcida, com si fos una quadriga i ell un carrer de jocs olímpics. I “Arri aquí”, i “Coronela!”, i “Poltro!”, i “Reïra de Déu!”, i “Galante!”, i renec i garrotada, la pols sortia del cotxe com una catifa vella que l’espolsessin al sol i alcés un núvol de misèria.

La fontada, equivalent català del picnic anglosaxó, era una de les distraccions predilectes de les classes populars barcelonines. Depenent de l'àpat, la fontada rebia la denominació de *costellada* o *arrossada*. Hi havia un munt de fonts disseminades per tota l'àrea que circumdava la ciutat, essent molt freqüentades les situades a Montjuïc i al voltant del passeig de Gràcia, mentre la visita a les fonts més llunyanes —Gràcia, la Bonanova, Sant Pere Màrtir, el Coll o la muntanya Pelada— constituïen tot un esdeveniment extraordinari reservat a les grans diades de Pasqua, la Mare de Déu d'Agost o Sant Miquel.

Vista de Barcelona des de la muntanya Pelada, turó situat entre Gràcia i Horta. El panorama que mostra el gravat, publicat a la *Guía Cicerone* de 1847, no devia diferir gaire del descrit per Rusiñol, fora de les muralles que ja havien estat enderrocades. La *Guía almanaque de Barcelona* de 1856 deia que *la situación de esta ciudad con respecto á sus cercanías es de las más amenas y deliciosas de Europa. En un radio de una á cuatro leguas presenta su hermoso campo el aspecto de una población continua y dentro de poco, si España pudiese alcanzar una administración protectora, todas esas poblaciones contiguas á Barcelona llegarían á ser calles de esta hermosa ciudad, emporio de la industria y templo del saber.*



(...) *En sent a la Travessera, el cotxer va preguntar si tenia de baixar algú, però ningú baixava en aquell cotxe; anaven tots a muntanya!, a cercar arbres!, al bosc!, al diable!, allà on fos!, amb tal d'eixir de ciutat; i fins a la plaça d'En Rovira, que no anava més enllà, ningú va parar de fer gatzara, de corejar i de moure xivarri.*

Van baixar dones i cistells, al ser a la plaça d'En Rovira, i vinguen guitarres i amunt. Altres cotxes que arribaven van anar vessant més "comitives", i d'Horta, i de Sant Andreu, i de Gràcia i per tots costats no es veien més que grans colles que anaven pujant la muntanya. Allí, obrers, amb gec blau, gorra negra i espadenyes, amb la bóta enlaira, la dona a prop i els infants saltant al darrere; allí parelles i més parelles caminant donant-se les mans, amb els ulls encesos de goig i els llavis vermells de desig; allí, menestrals endiumenjats aturant-se de tant en tant per anar veient el "panorama"; allí, vailets lleugers com cabres, trescant pels marges i saltant parets per fer-se passar el delit de córrer; allí, colles uniformades; un casino de manyans que havien posat de racó cinc cèntims cada setmana per anar a fer un dia de platxèria; i allí, tocar de guitarres, i crits, i cants, i panderos, i acordeons, i un sol que emborratxava els homes



Plano de Barcelona y sus alrededores
traçat per Ildefons Cerdà el 1855.

Segons el cens de 1857, la ciutat de Barcelona tenia 183.787 habitants, que el 1860 s'havien incrementat fins als 189.948, amb un escàs creixement demogràfic del 3% que mostra la saturació de la ciutat, ja sense muralles però en plena discussió de l'Eixample. En canvi, els municipis del pla, especialment els industrials, experimentaren grans creixements. Dins del mateix període, Sant Martí passà de 7.096 a 8.728 habitants (23%); Sants, de 6.739 a 7.979 (18,4%); Gràcia, de 17.147 a 19.976 (16,5%).

Quant als municipis agrícoles, el creixement fou menor: Sarrià passà de 3.866 a 4.206 habitants (8,8%) i Sant Andreu de 10.297 a 11.018 (7%). Sant Gervasi, amb un increment del 22%, és un cas singular, ja que el creixement vingué propiciat per la millora de les comunicacions, fet que li permeté passar de 2.121 a 2.587 habitants. El 1860, la població del Barcelonès, en el seu conjunt, era de 268.065 habitants.

i coloria les dones, i tots amunt, amunt sempre i visca!, com un estol d'aucells de gàbia que els havien donat llibertat i corrien cap els arbres.

Amb una afluença multitudinària com la descrita, trobar un indret on raure no era feina fàcil, i quan l'Esteve (i família) van volguer trobar un xic d'ombra els va costar els cinc sentits. Cada garrofer era un casino, amb tres o quatre cassoles fumejant a sota del toldo: cada toldo era un niu de rialles, i cada rialla dolça malura que s'encomanava als altres. De tota manera, com que l'Esteve no era pretensions, ni la seva dona tampoc, es van acontentar d'un plançó, que, si bé no feia gaire ombra, almenys no estava habitat.

Quan, finalment, el senyor Esteve assoleix de pujar al capdamunt de la muntanya Pelada, s'obre davant seu una visió grandiosa: al veure la ciutat estesa allà baix, a la blavor, amb la blancúria de les cases arrupides sota Montjuïc, amb els braços dels carrers estirant-se sobre els conreus, va tenir un crit d'admiració, i va dir: "això és espaiós", i espaiós, per a ell, era tant com lo que dirien en deu odes els que són del ram de fer odes.

Aquell indret tan espaiós, capaç de deixar bocabadat el senyor Esteve, era on s'alçaria la ciutat nova: l'Eixample.

Antoni Rovira i Trias, arquitecte nascut a Gràcia el 1816. Estudià a l'escola de la Llotja i el 1842 obtingué el títol d'arquitecte de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. L'any següent fou nomenat director general de les obres d'enderroc de les muralles de Barcelona, intent que resultà frustrat. Col·laborà en la formació de la Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios i fou cap del primer cos de Bombers, entre 1847 i 1851. L'any 1859 guanyà el concurs de reforma urbanística de la ciutat, desestimat per ordre governativa a favor del projecte de Cerdà. Malgrat tot, el 1867 fou nomenat arquitecte municipal de l'Eixample. D'acord amb aquest càrrec, fou autor dels primers mercats municipals (Born, Sant Antoni, Concepció, la Barceloneta, Sants, Hostafrancs, reforma del de Santa Caterina) i altres obres repartides per tota la ciutat, com ara l'Escorxador, la lògia isabelina del Palau Moja i el Museu de Geologia. També és l'autor del campanar de la plaça de la Vila de Gràcia i d'un bon nombre d'edificis, tant a Barcelona com a altres municipis catalans. Regidor, diputat, ciutadà honorat de Barcelona, Rovira fou un home compromès i apassionat, un xic ancorat en un romanticisme artístic que anava deixant pas a l'arquitectura moderna. Va morir a Barcelona el 1889, a l'edat de setanta-tres anys.

La proposta d'Eixample d'Antoni Rovira i Trias fou la guanyadora del concurs convocat per l'Ajuntament de Barcelona el 1859.

La batalla de l'Eixample

El 2 de febrer de 1859, el Govern central havia encarregat a l'enginyer Ildefons Cerdà l'estudi d'un projecte d'eixamplament de la ciutat i el 15 d'abril, per respondre el que fou considerat una ingerència, l'Ajuntament de Barcelona convocà un concurs amb idèntica finalitat. El 9 de juny, quan encara no havia expirat el termini de presentació de projectes, Madrid s'avançà i aprovà per Reial Ordre el pla concebut per Cerdà. L'alcalde, Josep Santamaria, demanà la revocació d'aquesta decisió, presa d'esquenes a l'Ajuntament, i prosseguí amb el calendari establert. Els tretze projectes presentats al concurs foren exposats en una sala del consistori, mentre el de Cerdà fou mostrat tot sol en una sala annexa. El 12 de setembre fou declarat guanyador el projecte presentat per l'arquitecte municipal Antoni Rovira i Trias i, alhora, es concediren tres accèssits als treballs signats respectivament per Francesc Soler i Gloria, Josep Fontserè i Mestre i Francesc Daniel Molina i Casamajó. Havia esclatat la *batalla de l'Eixample*, una picabaralla apassionada i perdurable que enfrontaria defensors i detractors d'un i altre projecte, en què els aspectes funcionals no serien l'únic motiu de disputa. Hi havia, abans que res, l'etern conflicte de competències entre el Govern espanyol i l'Ajuntament de Barcelona. En segon lloc, els interessos econòmics dels propietaris, sempre amatents a obtenir més beneficis de l'especulació del sòl. I encara



calia comptar amb el tercer factor, el tècnic, que havia d'enfrontar enginyers i arquitectes en relació amb les solucions adoptades.

Projectes enfrontats

La disputa va quedar focalitzada al voltant de dos projectes: el d'Antoni Rovira i Trias, patrocinat per l'Ajuntament i la burgesia urbana, i el d'Ildefons Cerdà, imposat pel Govern. Reduirem, doncs, a aquests dos únics casos una ràpida descripció de les seves característiques principals.

Rovira i Trias proposava una ciutat radial, prenent com a centre la ciutat antiga, des d'on s'irradiaven quatre eixos principals que dividien la ciutat en cinc sectors, circumscrits a l'antiga àrea d'exclusió militar, encara que quedaven esbossades les prolongacions dels eixos a partir de places, que actuarien com a ròtules per articular futures expansions. El nou centre urbà seria l'anomenat *Foro de Isabel II*, un espai situat a l'indret de l'actual plaça de Catalunya, on serien emplaçades les seus de la Diputació Provincial i l'Ajuntament. Les illes previstes eren rectangulars i variables, construïdes pels quatre cantons al voltant d'un pati interior. Fora dels eixos diagonals, els carrers serien de dotze metres d'amplada, mesura requerida per les bases del concurs. Entre les seves virtuts, els partidaris esmentaven el fet que articulés d'u-

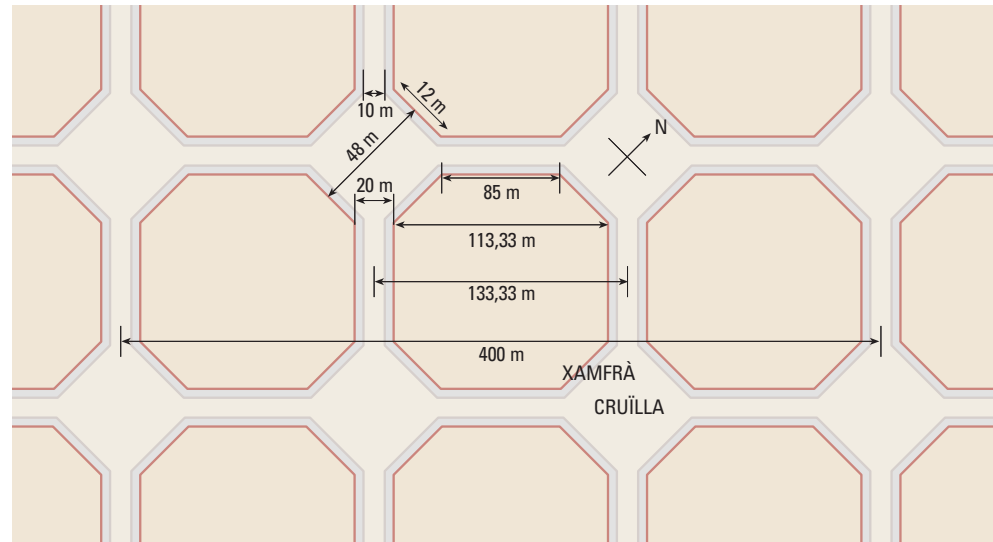
Ildefons Cerdà i Suñer, enginyer i urbanista nascut a Centelles (Osona) el 1816. Estudià la carrera a Madrid, on es llicencià el 1841. El 1850 fou diputat a Corts i, quatre anys després, síndic de Barcelona. La seva vinculació amb el liberalisme progressista el portà a integrar-se a la Milícia Nacional i més endavant evolucionà cap al socialisme utòpic. Es dedicà de ple als estudis d'urbanisme i el 1867 publicà els dos primers volums de la *Teoría de la urbanización y aplicaciones de sus principios a la reforma y ensanche de Barcelona*, restant inèdit el tercer volum fins al 1968. Com a apèndix d'aquesta obra, edità la *Monografía estadística de la clase obrera de Barcelona en 1856*.

L'aprovació del seu pla d'Eixample per Reial Ordre de 1859 suscità oposicions molt violentes. Va morir el 1876 a Caldas de Besaya (Santander), on havia anat a prendre banys de vapor, a l'edat de seixanta anys.



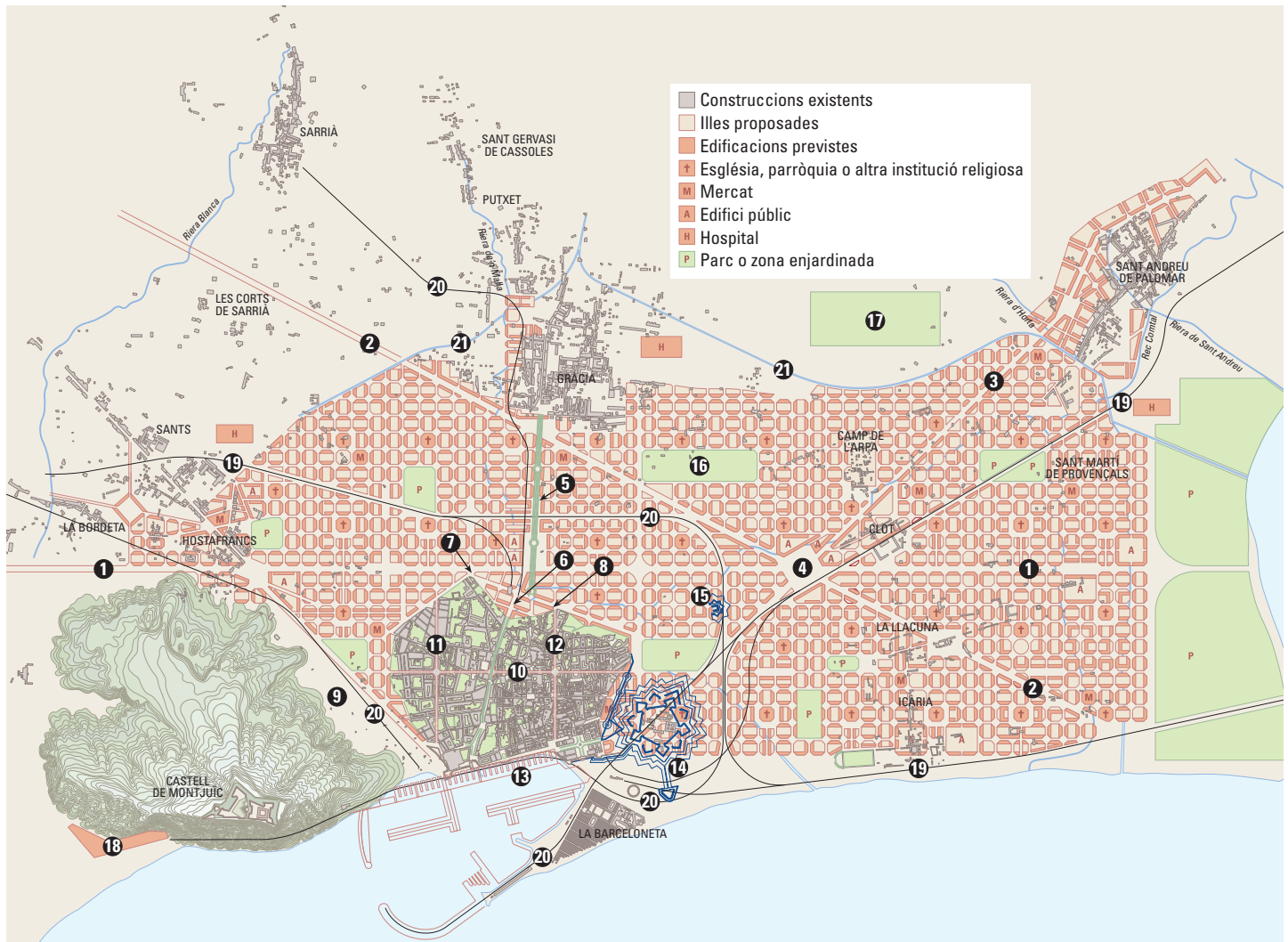
El plànol d'Ildefons Cerdà, aprovat per Reial ordre del Govern espanyol el 1859.

Esquema i dimensions de les illes dissenyades per Cerdà, de planta quadrada de 113,33 metres de costat amb els quatre angles tallats en el característic xamfrà. Cerdà orientà la trama en sentit sud-oest, d'acord amb els vents dominants de Barcelona. Cada una de les cares de les cruïlles està orientada a un punt cardinal.



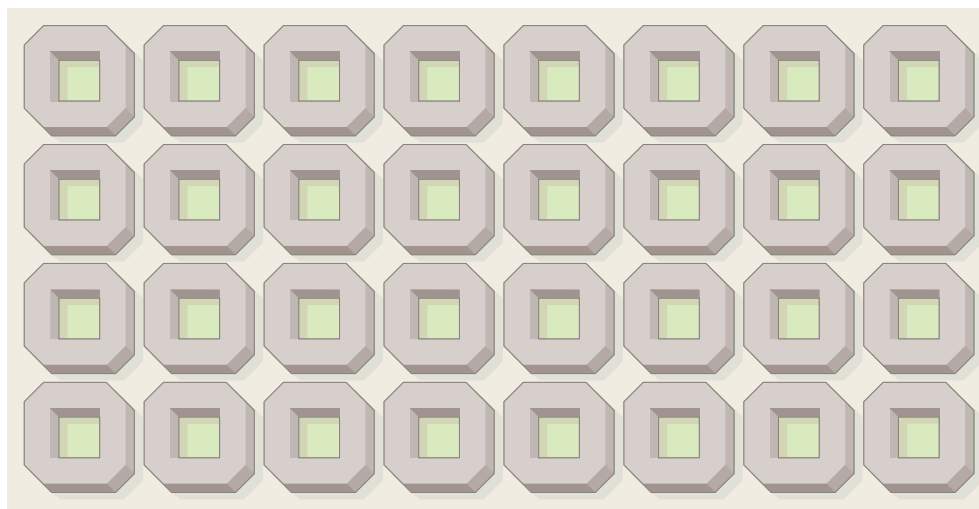
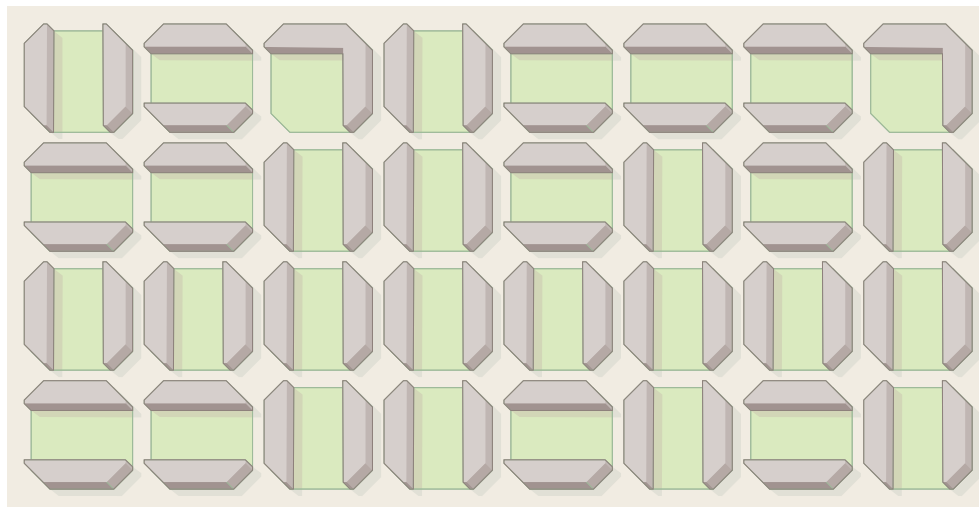
na manera adequada la connexió amb els pobles del pla, que el passeig de Gràcia es constituís en l'avinguda central i que la ciutat preexistent conservés la seva centralitat. El lema triat per Rovira —*Le tracé d'une ville est oeuvre du temps, plutôt que d'architecte*— constituïa gairebé un manifest. Els seus detractors argüien que es tractava d'un eixample limitat, amb carrers massa estrets i una divisió jerarquitzada que perpetuaria l'existència de barris rics i pobres.

El pla presentat per Ildefons Cerdà, en canvi, obeïa a les conclusions obtingudes per l'enginyer a través d'una disciplina que tot just naixia: l'urbanisme. El 1855 Cerdà havia alçat el plànol topogràfic del pla de Barcelona, encarregat pel governador civil, Cirilo Franquet, i el 1856 havia publicat la *Monografía estadística de la clase obrera de Barcelona*, basada en els estudis estadístics de Laureà Figuerola, que posava al descobert les dramàtiques condicions de vida del proletariat urbà. Aquests coneixements permeteren a Cerdà afrontar una obra cabdal, la *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma del Ensanche de Barcelona*. La proposta, doncs, estava basada en principis científics i deixava de banda qualsevol mena d'academicisme preconcebut. L'estudi profund de les solucions adoptades per altres ciutats —com ara París, Boston, Nova York, Estocolm, Sant Petersburg o Buenos Aires, entre altres— portà Cerdà a dissenyar un element bàsic, un requadre de 133,3 metres de costat, de manera que en cabessin tres cada quatre-cents metres, amb la particularitat que els angles serien escapçats en forma de xamfrà, fet que produïa illes octogonals,



El Pla Cerdà, que seria modificat poc més endavant, plantejà una retícula de creixement il·limitat basada en una unitat bàsica, la *man-sana*, prevista només d'edificar per dos cantons. La trama orthogonal estava articulada per una gran avinguda paral·lela a la línia de la costa —la Gran Via (1)— i dues en diagonal —la Diagonal (2) i la Meridiana (3)—, que produïen en el seu encreuament un gran intercanviador —plaça de les Glòries (4)—. Fou inclòs el preexistent passeig de Gràcia (5), però en la primera proposta no apareixien les places de Catalunya (6), Universitat (7) i Urquinaona (8) ni la Rambla de Catalunya. Tampoc era previst edificar l'àrea més propera a Montjuïc, el futur Poble-sec (9). La ciutat vella, en una situació excèntrica i materialment devorada per la nova trama, era previst que fos travessada per la prolongació de tres carrers, un de paral·lel al mar (10) i dos de perpendiculars (11 i 12), encara que només el darrer, la Via Laietana (12), seria obert en la seva totalitat. Cerdà proposà també una reforma del port (13) que implicava l'enderroc de la muralla de Mar i obvià l'existència de la Ciutadella (14) i el fort Pius (15). Quant a la ciutat nova, Cerdà emplaçà serveis diversos (mercats, esglésies, edificis públics) i parcs a tota la trama, incloent-hi un hipòdrom urbà (16) i dos grans boscs tocant al Besòs, mentre situà a la perifèria un cementiri nou (17), l'escorxador (18) i tres hospitals. La necessitat d'adaptar-se a les línies fèrries —tant les existents (19) com les projectades (20)— obligà a modificar la trama en alguns indrets, així com els canals (21) destinats a recollir l'aigua de les rieres.

Cadascuna de les illes havia de ser edificada només per dos costats, normalment oposats, fins a una profunditat d'entre vint i vint-i-quatre metres i una alçada màxima de setze metres, tot proporcionant grans àrees verdes destinades a horts o jardins que haurien constituït una autèntica ciutat verda (gràfic superior) amb una baixa densitat de població. Ben aviat, però, fou incrementada la profunditat dels edificis i es començà a construir per tots quatre costats fins a tancar les illes (gràfic inferior). D'aquesta manera, els cent arbres que havien de ser plantats a cada illa, quedarien reduïts a cinquanta-sis, que són els que corresponen al traçat dels carrers: catorze per banda, un cada vuit metres. Tot i la reducció, Barcelona és una de les ciutats del món amb més arbres, plàtans en general, que proporcionen a l'Eixample la seva imatge característica (foto inferior).



més que no pas quadrades. Cadascuna d'aquestes illes de cases —que Cerdà anomenà *manzana* i, en considerar que el mot pot provenir del terme llatí *mansus*, ens permetrem el luxe d'anomenar *mansana*— serien edificades només per dos cantons, generalment enfrontats i amb orientacions diverses, mentre la resta seria enjardinada en aplicació del lema escollit per Cerdà: *Urbanitzar el campo y ruralitzar la ciudad*. La repetició regular de *mansanes* ompliria tot l'espai buit amb una trama uniforme, trencada solament per tres vies singulars, una paral·lela a la costa i dues en diagonal, que convergrien en un gran espai destinat a constituir-se en el nou centre simbòlic de la ciutat, la futura plaça de les Glòries Catalanes.

L'entramat modular de caràcter ortogonal plantejava una ciutat interclassista, sense distinció entre barris, que serien dotats d'identiques infraestructures, però fou objecte de crítiques severes per la seva monotonia, agreujada per la manca d'elements monumentals de referència. Un altre dels aspectes negatius esgrimits eren les males connexions amb les poblacions del pla i el menyspreu absolut pel nucli antic, que Cerdà relegava a una posició excèntrica i preveia esquarterar amb l'obertura d'un carrer en sentit Llobregat-Besòs i altres dos de perpendiculars.

L'enginyer proposava carrers de vint metres d'amplada —amb algunes vies ràpides que arribaven als trenta i, fins i tot, als seixanta—, dimensions considerades excessives pels propietaris dels terrenys, que veien reduïda la superfície d'edificació. Cerdà, impressionat per la irrupció del vapor com a mitjà de propulsió, argumentava que, temps a venir, tot ciutadà voldria disposar d'una *màquina de foc* —un automòbil, en termes actuals— i caldrien carrers prou amples per a absorbir el futur trànsit rodat. Els detractors en feren escarni i aventuraren que es produirien corrents d'aire violents i perniciosos per a la salut.

Però és potser la simple observació d'ambdós plànols el que ens permet comprendre millor el posicionament favorable de la majoria de barcelonins pel projecte de Rovira i Trias, més enllà de les raons polítiques i econòmiques que mobilitzaven opinions enfrontades. En la proposta de Rovira, la vella ciutat —al capdavant, l'única existent aleshores— irradiava i concentrava la nova. La prolongació dels eixos ja coneguts —la Rambla i la plaça de Santa Anna (actualment, avinguda del Portal de l'Àngel)— havien de constituir les avingudes centrals, mentre la resta de vies ràpides convergien en un ampli i monumental centre urbà, o bé en el gran passeig de ronda que embolcallaria i protegiria el nucli antic, mentre els municipis del pla conservarien la seva integritat i, alhora, s'asseguraria la comunicació per mitjà d'avingudes. Aquella ciutat que no va arribar a existir semblava més raonable, en comparació amb l'aclaparador projecte de Cerdà, constituït per una quadrícula infinita que deixava la ciutat vella en un extrem i devorava literalment els municipis de la rodalia. Costava d'assumir la radicalitat de la proposta i era fàcilment creïble l'opinió, ben estesa, que es tractava de la idea malaltissa d'un boig o d'un megalòman patrocinat, a més, pel poder central. Pitjor encara, el conjunt quadriculat podia no ser res més que un plànol de coordenades per facilitar la feina de l'artilleria, una interpretació que féu fortuna en una ciutat acostumada al bombardeig com a sistema repressiu.



Antoni Rovira i Trias fou ben aviat honorat per la seva vila natal de Gràcia, amb la concessió del nom d'una plaça el 1861, on també hi ha un simpàtic monument. Contràriament, Ildefons Cerdà donaria nom a una plaça situada a l'extrem del límit municipal de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat, en una zona no inclosa en el seu projecte. Es tracta de poc més que una cruïlla de vies ràpides i, a més, el monument abstracte que li fou dedicat el 1959 desaparegué el 1970, amb motiu de l'obertura del pas elevat de la Ronda del Mig.

Finalment, com sabem, s'imposaria el pla Cerdà. Barcelona esdevindria la ciutat que coneixem, però l'autor hauria de patir el menyspreu, primer, i l'oblit, després. És ben significatiu que mentre Rovira i Trias ja fou distingit el 1861 amb una plaça a Gràcia, Cerdà no seria incorporat al nomenclàtor barceloní fins un segle després, el 4 de novembre de 1959, amb motiu del centenari de l'aprovació del seu pla, i encara relegat a un indret perifèric de la ciutat, fora de la trama urbana dissenyada per ell mateix.

A l'Àfrica, minyons!

Coincidint amb l'apassionada discussió de l'Eixample, Barcelona vivia submergida en un rar moment d'exaltació militarista. El 1859 el cap del Govern, Leopoldo O'Donnell, havia iniciat una confrontació bèl·lica al Marroc, sota el pretext de la destrucció, per part dels rifenys, d'unes fortificacions construïdes a la plaça nord-africana sota sobirania espanyola de Ceuta. O'Donnell pretenia ampliar les possessions colonials i, de pas, distreure l'opinió pública del desgavell ocasionat per les lluites que es produïen dins del partit governamental, la *Unión Liberal*.

La guerra d'Àfrica havia estat plantejada com una qüestió d'orgull nacional i presentada gairebé com una desfilada militar, una fàcil victòria a costa de pastors ignorants sense cap mena de disciplina castrense. El general Joan Prim veié una oportunitat única d'involucrar Catalunya en una campanya exterior i, amb la col·laboració de Víctor Balaguer, aleshores president de la Diputació de Barcelona, organitzà un contingent de voluntaris catalans. Prim i Balaguer compartien filiació progressista i, a més, tots dos eren maçons.

El 26 de gener de 1860, els quatre-cents voluntaris, encapçalats pel comandant Victorià Sugranyes, s'embarcaren al port de Barcelona. La ciutat en pes acudí a acomiadar-los, com descriu Conrad Roure en les seves memòries:

(...) la muchedumbre, que quería exteriorizar su entusiasmo a aquellos valientes, desde las primeras horas de la mañana se estacionó a lo largo de la muralla de Mar, Plaza de Palacio y andén del puerto, manera segura para que los voluntarios no pudieran embarcar sin recibir el adiós de sus hermanos (...) Sería cerca de mediodía cuando los voluntarios, vestidos a la usanza catalana y cubiertos con la típica barretina,



Voluntari català de la campanya d'Àfrica de 1860, dibuixat del natural per Ortega. El model morí el 4 de febrer durant l'acció de Tetuan.

salieron [de la Ciutadella] formados y, acompañados de músicas, se dirigieron al punto de embarque (...) La apiñada multitud que cubría el trayecto a recorrer, prorrumpía en vítores y gritos ensordecedores y el entusiasmo llegaba a un frenesí indescriptible.

El contingent català arribà a terres africanes el 3 de febrer i fou rebut pel general Prim amb un inflammat discurs, pronunciat en català. No hi havia temps per a res més. L'endemà, sense cap mena d'entrenament previ ni d'aclimatació, la força expedicionària entrava en combat, integrada en un cos d'exèrcit format per vuit mil soldats. *Avant!, Avant catalans! No hi ha temps a perdre!*, cridava Prim mentre avançaven per la vall de Los Castillejos. En prendre Tetuan, el 6



de febrer, havien mort la meitat de voluntaris, entre els quals el comandant Sugranyes. La gloriosa passejada prevista pels estrategues de cafè havia esdevingut en una terrible sagnia. En lloc de salvatges ignorants i covards, la prepotència europea havia ensopegat amb un oponent coratjós i implacable, coneixedor de l'entorn i perfectament organitzat. Després de la batalla de Wad-Ras, disputada el 23 de març, els marroquins es decidiren a negociar la pau, fet que permeté als espanyols presentar el desenllaç com una victòria incontestable, encara que gairebé no representà cap guany territorial. Les baixes de l'exèrcit espanyol foren considerables: quatre-mil morts, dels quals gairebé tres-mil a conseqüència del còlera.

Gràcies a l'habilitat propagandística de Prim, la participació catalana assolí un relleu extraordinari. Es tractava de guanyar notorietat dins d'un context d'esforç colonial, paral·lel i còpia imperfecta del que en aquells mateixos anys protagonitzaven britànics i francesos. Prim ho aconseguí plenament amb un contingent petit però brau i abnegat, diferenciat i amb personalitat pròpia. Valgui la descripció dels voluntaris, molts dels quals provinents dels rengles carlins, que Pedro Antonio de Alarcón féu en el seu llibre *Diario de un testigo de la guerra de África*:

L'atac a Los Castillejos, acció bèl·lica de la guerra del Marroc en què destacaren Joan Prim i els seus voluntaris, representada en un dels laterals del monument dedicat al general al parc de la Ciutadella.





Guarniments espectaculars per a la rebuda dels voluntaris. A dalt, el carrer de la Unió decorat com un campament militar. A baix, el carrer de Ferran amb profusió de banderes i gallardets.

Visten el clàssic traje de su país: calzón y chaqueta azul, gorro frigio, botas amarillas, canana por cinturón, chaleco listado, pañuelo de colores anudado al cuello, y manta a la bandolera (...) La tropa toda ostenta en su fisonomía aquel aire de dureza y atrevimiento, de laboriosidad y astucia que distingue la raza catalana. Facciones angulosas, cabellos castaños o rubios, recia musculatura y ágiles movimientos propios de gente montañesa...

La tornada dels voluntaris

El 3 de maig de 1860, els voluntaris catalans supervivents de l'aventura africana tornaven a Barcelona, a bord del vapor *Ebro*. A les 9 del matí, les bateries de Montjuïc anunciaren amb tres salves d'honor l'entrada del vaixell al port i la ciutat es llançà a celebrar-ho. Els dies anteriors havia plogut insistentment però, tot i així, el veïnat havia aconseguit enllestir el guarniment de molts carrers. El *Diario de Barcelona* del mateix dia 3 en fa una descripció:

Resalta por el buen gusto, al par que por la elegancia y el lujo con que está decorada, el bello pasaje de Bacardí. Producen un magnífico golpe de vista, y están brillantemente adornada, la Plaza Real, la de Medinaceli y la calle de Fernando, y nada desmerecen las calles Ancha con sus arcos triunfales llenos de patrióticas inscripciones, las de Jaime I, Princesa, Escudillers con sus esbeltos arcos de verde follaje, la de la Librería, cuyos vecinos han demostrado prácticamente que, con sencillos medios de ejecución y en breve espacio, puede presentarse una idea nueva y que llame la atención de las personas curiosas. En las calles del Hospital, San Saturnino, San Rafael, Robador, Carretas y casi todas las de aquellos contornos se ha desplegado un afán extraordinario en adornarlas del mejor modo posible. Se nos ha dicho que los vecinos de la calle de la Unión tienen concebido un proyecto para adornarla en breves momentos.

Els voluntaris van desfilar sota la pluja, tot brandant com a trofeu les armes preses als marroquins, envoltats de l'entusiasme popular. Escaient-se l'arribada en dijous, les celebracions es van perllongar fàcilment fins diu-



La piràmide (gravat superior) alçada en honor dels voluntaris catalans al pla de Palau, on es podien llegir les paraules pronunciades per O'Donnell a les Corts: *El Dios de los Ejércitos bendecirá nuestras armas, y el valor de nuestros soldados y de nuestra Armada hará ver a los marroquíes que no se insultará impunemente a la Nación Española, y que iremos a sus hogares a buscar la más cumplida satisfacción.*

Al gravat inferior, aspecte del banquet ofert per l'Ajuntament de Barcelona als voluntaris que se celebrà el 6 de maig de 1860 al saló dels Camps Elisis, complex lúdic situat al passeig de Gràcia, escenari recurrent dels grans esdeveniments de la dècada.



menge. Els carrers eren plens; arreu de la ciutat se succeïen festes i dinars; als cafès, els voluntaris ho tenien tot pagat; i al Liceu es representà amb gran èxit *Los catalans en Africa*, una crònica dramàtica en quatre actes que duïen per títol *¡Al Africa, minyons!*, *Ja hi van al Africa, Minyons, ja hi som!* i *Ja*

tornan! La participació de prosistes i poetes fou molt notable, amb composicions patriòtiques concebudes a l'escalf d'un ambient enfervorit. Dos demòcrates progressistes, Víctor Balaguer i Frederic Soler *Pitarra*, s'hi prodigaren especialment. Josep Anselm Clavé, al capdavant dels seus cors, presentà noves i ardoroses composicions, com ara *Los néts dels Almogàvers*, en català, i *¡Gloria a España!*, en castellà.

Els actes oficials van acabar diumenge dia 6, amb un gran banquet ofert per l'Ajuntament als expedicionaris que tingué lloc al gran saló dels Camps Elisis del passeig de Gràcia.

La visita reial de 1860

Amatent a recollir els beneficis abans no ho fes Prim, O'Donnell s'apressà a organitzar una visita reial. Una ocasió tan propícia no es podia desaproveitar. El 21 de setembre de 1860, es presentà a Barcelona la reina Isabel II, procedent de Maó, acompanyada dels seus fills, el príncep d'Astúries, el futur Alfons XII, vestit de voluntari català, i la infanta Isabel, disfressada de pubilla catalana.

Poc abans de desembarcar, la reina havia sofert un accident, quan li havia ferit el cap un cable després de l'arboradura del vaixell de guerra que la transportava. A Barcelona no es parlava d'altra cosa que de la lesió reial i provocava les inevitables i exagerades condolences de les autoritats i els representants de les corporacions convidats a la recepció oficial. Enmig d'aquestes mostres de cortesia desmesurada, un barreter anomenat Juvé, amb botiga al carrer de Ferran, en ser presentat a la reina li digué: *¡Paciencia, señora, que más podía haber sido!* Aquesta exhibició del caràcter barceloní, auster i franc fins a poder ser interpretat com un insult, li valgué al barretaire fama i reconeixement popular.

El dia 30 de setembre la família reial, amb els infants encara abillats de la manera descrita, i el nombrós seguici que els acompanyava, es desplaçaren en peregrinació a Montserrat. També visitaren Sabadell, Terrassa, Manresa i Lleida, a més de diverses institucions i empreses barcelonines. L'atapeïda agenda de la reina a Barcelona també inclogué tres visites a l'exposició de productes catalans, instal·lada sota uns envelats en els terrenys de l'antic passeig de Sant Joan, que fou clausurada amb un gran banquet al restaurant dels Camps Elisis del passeig de Gràcia, presidit pel capità general Domingo Dul-



Arribada de la família reial al port de Barcelona, el 21 de setembre de 1860.

ce. Isabel II, a més, acceptà la proposta dels industrials catalans d'emportar-se una selecció dels productes exposats, amb la finalitat de ser mostrats a la Cort madrilenya, i encara féu donació de vint-i-cinc mil duros per a obres de caritat i beneficència.

De totes aquestes accions, calia concloure que, per primer cop, la monarquia borbònica espanyola tractava Catalunya amb deferència? S'havia reconegut per fi la seva personalitat, o bé només es tractava de complaure la vanitat de la burgesia urbana? Ho veurem més endavant.

Primeres passes de l'Eixample

El 4 d'octubre de 1860 Isabel II presidí la cerimònia inaugural de l'Eixample, consistent en la col·locació de la primera pedra de la primera casa de la ciutat futura, un palauet encarregat pel polític i advocat Manuel Gibert a l'arquitecte Josep Oriol Mestres. Gibert elegí l'indret més proper possible a la ciutat vella, però amb tan poca fortuna que el solar era situat a l'interior de l'actual plaça de Catalunya —un espai no previst inicialment per Cerdà—,



La casa Gibert, primera edificació de l'Eixample, en el seu emplaçament en els terrenys de la futura plaça de Catalunya. Al costat, l'estació del tren de Martorell i, al fons, la Universitat. De tots tres edificis pioners de l'Eixample només ha sobreviscut el darrer. La fotografia, obra de Josep Esplugas, correspon a la dècada de 1880.

concretament a la part superior, alineada amb el traçat de l'encara inexistent Ronda de la Universitat, si fa no fa en el lloc que avui ocupa la font monumental. Aquesta circumstància faria que la casa Gibert, una construcció noble de planta baixa i dos pisos, fos enderrocada trenta-cinc anys després, el 1895, en ser aprovada la reordenació definitiva de la plaça.

Segons recull Lluís Permanyer a *L'Eixample. 150 anys d'història*, la segona casa de l'Eixample fou edificada en un sector molt més allunyat de la ciutat vella, prop de la cruïlla formada per les vies designades per Cerdà amb la lletra I i el número 25, corresponents respectivament als carrers que posteriorment rebrien els noms de Provença i de la Universitat

(actualment, carrer d'Enric Granados). Aquesta iniciativa, més agosarada que l'anterior, fou protagonitzada per Antonio Mendoza, excèntric catedràtic d'anatomia que, amb la seva decisió, confirmà la seva fama de personatge singular. Mendoza féu construir un edifici de quatre pisos, dels quals ell mateix n'ocupà un i destinà els restants a lloguer. El fet d'estar emplaçat en descampat, però, perjudicà la iniciativa i el negoci particular, ja que molts dels pacients que Mendoza atenia a casa seva desertaren per la llunyania i solitud del paratge.

Aquestes tímides primeres passes serien seguides ben aviat per iniciatives més sòlides. De moment, però, l'activitat social, política i econòmica se seguiria desenvolupant a la ciutat antiga. *Cuatro plazas y cuatro calles constituían en 1860 las arterias vitales de la vida ciudadana barcelonesa*, escrigué Artur Masriera en el capítol primer de la seva crònica *Barcelona isabelina i revolucionaria*. L'autor es referia a les places de Palau, Santa Maria del Mar, Àngel i Sant Jaume, mentre els carrers de l'Argenteria, Jaume I, Ferran i, especialment, la Rambla eren les úniques vies que podien ser qualificades de modernes i principals. Vuit espais urbans, doncs, que seran l'escenari preferent on es desenvoluparan els fets extraordinaris del decenni que aleshores s'encetava.



El primer incendi del Liceu

Abans d'acabar l'any 1860, el 27 de novembre, el tinent general Joan Prim fou designat com a comandant suprem de la força expedicionària desplaçada a Mèxic, amb la intenció d'intervenir en la greu crisi política de l'estat centreamericà, vicissitud en la qual també participaven francesos i britànics per obligar el govern de Benito Juárez a pagar deutes i reparacions pendents, a més de protegir, segons asseguraven, la integritat física dels seus súbdits residents. Els espanyols, evidentment, exercien les funcions d'antiga metròpoli, amb l'esperança oculta de recuperar aquell territori. La nova aventura se saldà amb la retirada del contingent espanyol el 1862, decisió que deixà Prim en una situació delicada, i la imposició per part dels francesos d'un efímer emperador de Mèxic, Maximilià I, que acabaria afusellat el 1867.

Tot això, però, passava molt lluny i, encara que era motiu de comentaris i especulacions, només un esdeveniment domèstic era capaç d'alterar de debò la vida quotidiana dels barcelonins, com succeí el dia 9 d'abril de 1861 quan, cap a les vuit del vespre, la ciutat quedà il·luminada per un incendi de pro-

L'incendi del Liceu segons un gravat de l'època. S'hi poden veure els bombers en acció i el veïnat mentre apila mobles enmig de la Rambla



El cos de bombers de Barcelona era descrit d'aquesta manera a la *Guía almanaque de 1856*: *Este cuerpo de nueva creación ha prestado los mejores servicios, tiene su depósito de útiles en la calle de S. Justo donde debe avisarse en caso de incendio. En el día es su comandante el arquitecto D. Antonio Rovira y Trias, teniendo á sus órdenes otros no menos dignos jefes. Los individuos que forman este cuerpo pertenecen á las artes de construcción y han dado públicas pruebas de valor, integridad é inteligencia.* El gravat, publicat el 1851 a *La Ilustración*, mostra l'uniforme dels primers bombers barcelonins.



La Guàrdia municipal de Barcelona, implantada el 1856, comptava amb una dotació inicial de deu guàrdies a cavall. La *Guía almanaque* d'aquell mateix any recollia d'aquesta manera les funcions que li eren encomanades: *auxilian á los vecinos y celan por la policía urbana que es todo lo relativo al bando de buen gobierno, ó sea ordenanza municipal. Dan razón de las calles y si se les pide acompañan á los extranjeros ó forasteros al punto que ignoran.*

La fotografia, de Frederic Ballell, mostra un guàrdia municipal a la Rambla, a principi del segle XX.

porcions gegantines. La població acudí en massa a l'indret del succés, a la Rambla, on el Gran Teatre del Liceu cremava per tots quatre cantons. Segons tots els indicis, l'incendi s'inicià en el taller de sastreria i s'estengué ràpidament a l'escenari, quan la sala ja era ocupada per un bon nombre d'espectadors que es disposaven a assistir a la representació de l'òpera *Fortuna contra Fortuna*. El teatre fou desallotjat amb rapidesa, fet que evità desgràcies personals, però l'edifici resultà completament destruït en poc més de tres hores, llevat de la façana, l'escala d'honor i una altra escala, més modesta, que servia d'accés als pisos superiors, situada a la banda del carrer de Sant Pau.

La premsa destacà l'actitud del nombrós públic que observava l'escena i es mostrà disposat a col·laborar en les tasques de salvament del mobiliari, que quedà amuntegat al pla de l'Os, al bell mig de la Rambla. Molts veïns dels edificis contigus també tragueren els mobles al carrer, tement que el foc es propagués, però passat el perill inicial, cap a mitjanit, empengueren la feixuga feina d'anar restituint taules, cadires, llits i armaris als seus domicilis.

L'actuació dels bombers fou qualificada d'exemplar per unanimitat, tot i que el cos, depenent de la *Sociedad de Seguros Mutuos* i comandat per l'arquitecte municipal Antoni Rovira i Trias —autor, com hem vist, del projecte d'Eixample premiat per l'Ajuntament—, era lluny encara d'haver assolit una organització eficient. Rovira, que el 1865 havia publicat un *Tratado de la extinción de incendios*, havia provat infructuosament d'establir les bases de la prevenció d'incendis, especialment aplicable a les indústries i els edificis públics, com ara els destinats a espectacles, posant com a exemple, precisament, el teatre del Liceu. En anys posteriors, persistiria la descoordinació del cos de bombers, fins que el 1868 el servei seria municipalitzat, sota la direcció del seu inspirador.

Un país en construcció

Barcelona es veia capaç de bastir una gran ciutat i recuperar la seva condició de cap i casal de Catalunya, perduda arran de la desfeta de 1714. Necessitava, però, una xarxa de comunicacions que li permetés obrir-se a Europa i posés fi, a més, a l'aïllament existent entre el litoral i les comarques de l'interior. L'accidentada orografia del país, la inseguretat a conseqüència del bandolerisme i les guerres carlines i la nul·la inversió estatal eren les causes

Xarxa viària catalana fins a 1868

La xarxa de carreteres catalanes patí greus dificultats. D'una banda, per la manca de finançament estatal, reduït a les dues carreteres que, amb origen a Madrid, arribaven a la frontera francesa per la Jonquera. I, de l'altra, pels enfrontaments entre les quatre diputacions provincials, que prioritzaven la construcció en els seus territoris respectius sense tenir-ne en compte la utilitat.

principals de les greus deficiències en aquesta matèria. En aprovar un pla de carreteres, el Govern central havia classificat les vies, segons l'amplada, en tres categories. No cal dir que les catalogades de primera partien totes de Madrid —el famós pla radial, amb la Puerta del Sol com a quilòmetre zero— i només dues transitaven per territori català. Resultava del tot insuficient i el 1848 fou creada la Junta de Carreteres de Catalunya, únic organisme d'abast català fins aleshores, amb la missió d'impulsar la construcció d'una xarxa per al conjunt del territori català. El finançament anà a càrrec de les quatre diputacions provincials per mitjà d'impostos afegits als ja existents, mentre a la resta de l'estat el Govern aportà més del vuitanta per cent de les despeses. Entre 1848 i 1855 el ritme fou extraordinàriament lent —amb menys de dos-cents quilòmetres construïts—, però s'intensificà en el període 1858-1868,

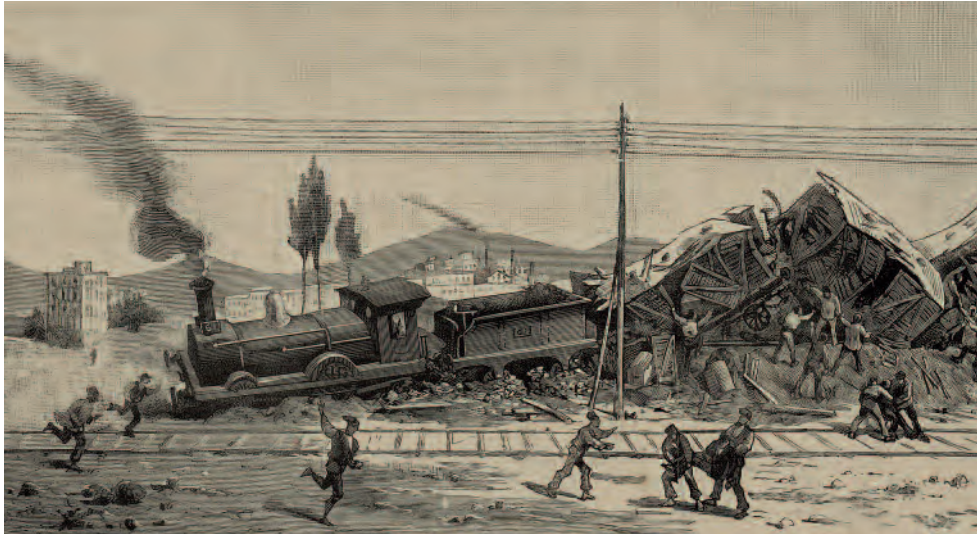
La xarxa ferroviària catalana, concebuda i promoguda per la burgesia barcelonina, s'irradià a partir de la ciutat fins a constituir l'anomenat *vuit barceloní*, gràcies als enllaços de Maçanet de la Selva, al nord, i Sant Vicenç de Calders, al sud (entre parèntesi, data d'arribada del ferrocarril a la població).

Xarxa ferroviària catalana fins a 1881



amb uns sis-cents quilòmetres de noves carreteres. L'enuig de la diputació més poderosa, la de Barcelona —que es considerava perjudicada pel fet de ser la que més impostos recaptava, però on menys es construïa— portaria a la dissolució de la Junta el 1868.

Contràriament a les carreteres, la construcció de la xarxa de ferrocarril fou deguda exclusivament a les iniciatives privades, principalment impulsades per la burgesia industrial barcelonina. Des de la inauguració de la línia de Mataró, el 1848, el tren havia anat guanyant adeptes i popularitat, malgrat una inicial malfiança alimentada amb fantasioses teories catastrofistes. Val a dir que d'accidents n'hi hagué uns quants, alguns causats per imprudències i altres per deficiències constructives, com l'esdevingut el 7 d'octubre de 1863, quan s'enfonsà un pont de la línia de Girona en el moment en què pas-



Descarrilament d'un tren de la línia de Granollers, esdevingut el 24 de maig de 1882 prop de Barcelona, probablement al municipi de Sant Martí de Provençals.

sava un comboi i resultaren morts vint-i-un passatgers. Tot i així, prevalgué la fascinació pel nou sistema de transport, especialment entre la societat acomodada.

L'experiència del ferrocarril de Mataró propicià noves iniciatives, desenvolupades en paral·lel i promogudes per companyies diverses, fet que provocà enfrontaments i retards en la implantació d'un sistema coherent. Amb tot, i malgrat l'inicial afany especulatiu d'algunes empreses, entre 1848 i 1881 Catalunya aconseguí articular una xarxa ferroviària eficaç, vital per al trànsit de passatgers i mercaderies que el mal estat de les carreteres dificultava.

L'expansió es produí en quatre direccions principals. La primera, com hem vist, cap a Mataró, Arenys de Mar i Blanes, per abandonar tot seguit la costa i connectar a Maçanet de la Selva amb la segona, la línia de Granollers, inaugurada el 1854. Un cop fusionades les dues companyies explotadores, la línia seria prolongada fins a Girona (1862), Figueres (1877) i la frontera (1878), on es podria enllaçar amb la xarxa de ferrocarrils francesos. El 20 d'agost d'aquell mateix any sortí el primer exprés Barcelona-París, gran aspiració catalana que provocà un allau d'optimisme. *Por fin nos hemos incorporado a Europa*, escrigué Joan Mañé i Flaquer en un dels seus editorials al *Diario de Barcelona*.

L'expansió ferroviària cap al litoral sud s'inicià el 1855 amb la inauguració de la línia de Molins de Rei, estesa després a Martorell i Tarragona (1865). El 1867 la construcció del pont de ferro sobre l'Ebre, a Tortosa, féu possible la connexió fins a València.



El ferrocarril de Sarrià aportà una solució de mobilitat entre Barcelona i la rodalia, però condicionà durant gairebé setanta anys el carrer de Balmes, perquè les vies anaren en superfície fins a 1929. La fotografia d'Antoni Esplugas, presa des del carrer de Pelai, mostra l'aspecte del carrer de Balmes a la dècada de 1880.

El mateix 1855 fou establert el ramal de Montcada a Sabadell, que seguí després cap a Terrassa i Manresa per arribar fins a Lleida el 1860, i el 14 de setembre de 1861 fou inaugurada l'extensió de la línia fins a Saragossa. El rei consort, Francesc d'Assís de Borbó, hi acudí en representació de la reina i l'endemà es traslladà a Martorell per assistir a l'inici de les obres que havien de continuar en direcció a Tarragona. La visita, de només tres dies de durada, donà motiu a noves festes i celebracions, amb engalanat dels carrers principals, on el veïnat aprofità les decoracions, ja una mica deslluïdes, estrenades amb ocasió de la rebuda dels voluntaris i utilitzades també durant l'estada d'Isabel II.

Poc més endavant, el 25 de juny de 1863, fou inaugurat el tren de Sarrià, la primera línia gairebé urbana de Barcelona, amb origen a la futura plaça de Catalunya, una estació a l'Eixample, dues a Gràcia, una a Sant Gervasi i final a Sarrià. Tot plegat, un recorregut de quatre quilòmetres i mig que els combois recorrien en un quart d'hora, per posar a l'abast de tothom la connexió entre nuclis que, fins aleshores, semblaven molt allunyats. El tren de Sarrià, a més, consolidà el creixent costum dels barcelonins d'estiuejar en aquest municipis.