

GÈNESI DE L'EIXAMPLE GUMÀ

PERE MARSÉ I FERRER

El present treball pretén donar a conèixer l'origen i les causes que van provocar la redacció del denominat «Eixample Gumà», proposta urbanística considerada com la més transcendent i configuradora de la imatge actual de la ciutat de Vilanova i la Geltrú en els darrers cent anys.

S'analitzen i es descriuen, a més, les directrius bàsiques del dictamen que va emetre la comissió encarregada d'informar tècnicament la bondat de la proposta, així com les repercussions que va tenir en el desenvolupament urbà de la ciutat.

GÈNESI DE L'EIXAMPLE GUMÀ

Les primeres referències documentals del planejament urbanístic conegut com l'Eixample Gumà de Vilanova i la Geltrú, les trobem als llibres d'actes municipals de la sessió ordinària del dia 24 de febrer del 1874, dos anys abans de la publicació del «Plano General de Villanueva y Geltrú. Línea de prolongación y proyecto de puerto», editat pel senyor Francesc Gumà i Ferran i aixecat pels mestres d'obres Josep Salvany i Francesc Ibern.

En aquesta acta es fa referència a la comunicació que des de Barcelona adreçà el senyor Francesc Gumà i Ferran al senyor alcalde i als regidors de l'Ajuntament, manifestant que: «considerant de molta importància per a la vila l'aixecament d'un plànol per a la urbanització que han de seguir els carrers que porten cap a mar, tenint en compte la penúria dels fons municipals, acompanyava el plànol citat a fi i efecte que, si l'Ajuntament el trobava conforme, li donés la seva aprovació perquè, servint-se d'ell, es construeixi en el futur».⁽¹⁾

L'Ajuntament acordà, en aquella sessió, deixar damunt la taula l'esmentat plànol, perquè el poguessin estudiar els senyors regidors, mentre no arribés el dia d'ocupar-se de la seva aprovació.

Tres mesos més tard, en sessió del 15 de maig, en l'acta municipal es dona compte d'una sol·licitud de data 30 d'abril, subscrita per Francesc Gumà i Ferran, Pere Jacas, Joan Ricart, Pau Soler i Morell, Jaume Farreras i Puig, Josep Llansà, John Johnson Smith, Juan Adrià

i Pedro, i Francesc Ballester i Domingo, exposant que totes les poblacions que excedien de les vuit mil ànimes estaven obligades a tenir un plànol aprovat d'alineacions, al qual havien de subjectar-se tots els edificis que s'anessin construint, segons preveïen les disposicions vigents; que, mancada com estava Vilanova de l'esmentat plànol, i com que la part nova de la població que caminava a unir-se amb l'antic barri de mar era la més necessitada de l'esmentat plànol, resolien, com a propietaris de terrenys que havien de ser travessats per la prolongació dels diferents carrers que es construïen, pagar un plànol que comprengués la meitat de la població, el qual sotmetien a l'aprovació de declaració d'utilitat pública.

Per tal de donar suport a la proposta fan constar que cedeixen per a via pública un milió de pams de terreny sense indemnització, que han de ser ocupats per les «Rambles recta i transversals» (així es denominen a l'acta) i per altres carrers continguts.

A més, els esmentats propietaris proposaven a l'Ajuntament que, per tal de superar l'obstacle que representava arribar a la unió de la vila amb el barri de mar, es destinés la renda que resultaria de l'edificació dels fons de les parcel·les com a indemnització als propietaris de les cases que donaven enfront del carrer de les Barques i, d'aquesta manera, no gravar les arques municipals.

L'Ajuntament acordà passar el tema a la Comissió de Policia Urbana perquè, assessorada pels facultatius que considerés oportú, emetés un dictamen, «adequant-se» a la Reial Ordre del 25 de juliol del 1846 i al Decret del 14 de novembre de 1868.

LA NOVA CIUTAT

La lectura de les actes municipals esmentades és molt aclaridora a l'hora d'explicar com incideix cada un dels factors que intervenen en la formació de les noves ciutats de mitjan segle XIX. Els projectes d'eixample de qualsevol ciutat tenen elements definitoris comuns en aquest període de temps.

Una de les aportacions dels eixamples del segle passat és la concreció d'un plànol de ciutat com a instrument que permet coordinar

Considerem de molta importan-
cia per a Vila, que per a Ajuntament
se levanta un planer de les
urbanitzacions que abans seguien les cases
que desde ara Vila se dirigia a la Marina,
barris que abans la major edificacions,
tenint en compte la primera i atencions
de les fondes Marquises, se levanta
el projecte del repartiment planer a mitja espasa
desde la casa de Colon hasta la Marina
en tota la extensió actual, i que podria
tenir en anys d'edificació.

Es des de examinar el projecte de
planer abans per persones facultades
i conhedors dels paraires, heu estat
el planer del qual s'acompanya un egem-
plar, el que s'apara adreçada a Corpora-
ción para que se levanta el planer
en detall, i si necessitat se aprova
en tota para mitja edificació, tant
per considerar llur el caser que s'enten
en veïnes, com per resultar apor-
chats al temps i per les que en ell
se inventa.

Si resultava aprovada amari-
ment, es para se levanta el planer
molt para remittent els paraires
en un caser para tenir les cases
Corporacionals a la explotació,
lo que no hagi desde a hora para
no pararem con este mayor go-
se resulten desaprovar per no
haber sabido correspondre las necesi-
des de Vila.

Així mateix a V. S. m'ha donat
Barcelona febrer 19/12/4-
Francisco

Don Alcala y Cosoyaga al Representante
de Villanueva y Geltrú

Reproducció de la
instància manuscrita de
Francesc Gumà i
Ferran, adreçada a
l'alcalde de l'Ajuntament
de Vilanova i la Geltrú.

totes les actuacions urbanístiques privades, aconseguint uniformar les expectatives urbanes dels seus propietaris dins «d'una proposta global de ciutat de nova planta, unitària i total.»⁽²⁾

Els creixements urbans lligats al desenvolupament industrial fan que les ciutats augmentin la seva població a un ritme molt superior al que tenien fins aleshores. Les ciutats ja no poden créixer espontàniament al voltant d'una trama existent, sinó que aquest creixement s'ha d'ordenar per tal d'obtenir un millor rendiment del sòl i homogeneïtzar les expectatives. Per això, cal concretar-lo en un plànol que reculli totes les expectatives, incloent les més allunyades.⁽³⁾

Un segon element comú a la formació de tots els eixamples és l'existència d'una nova classe de propietaris liberals, que tenen un concepte nou del valor del sòl: una mercaderia més, sotmesa a la llei de l'oferta i la demanda. Aquesta nova burgesia és la que pren la iniciativa en la compra de terrenys i solars desamortitzats, construeix les primeres cases de renda i impulsa, si l'administració no ho fa, la formació d'eixamples urbans.

El tercer element dinamitzador comú en els processos d'eixample és la mateixa legislació, promulgada amb la finalitat de controlar el creixement urbà. La Reial Ordre del 25 de juliol del 1846 obligava totes les poblacions a l'aixecament d'un plànol geomètric, on es fixessin les alteracions que provocaven les noves alineacions. Més tard, l'any 1853, apareixen les Bases para la Junta Consultiva de Policía Urbana, on s'exposaven uns criteris normatius per a controlar el creixement de la ciutat.

L'any 1859, el mateix any de l'aprovació per part de l'Estat del projecte d'eixample de Barcelona d'Ildefons Cerdà, apareix una Reial Ordre amb el títol de *Instrucció per a l'elaboració i execució dels plànols generals d'alineacions*, que és considerada com la primera llei d'eixample, antecedent de la llei de 1864, del Decret del 14 de novembre del 1868 i de la llei de 1876.⁽⁴⁾

Tota aquesta legislació va condicionar la gestació dels plans d'eixample, sobretot pel que fa al seu contingut ideològic, que sovint van servir com a justificació dels criteris emprats en l'ordenació física de les noves ciutats.

En la sessió ordinària de l'Ajuntament de Vilanova del dia 18 de desembre del 1874, es va donar lectura al dictamen emès per la Comissió de Policia Urbana sobre el projecte d'eixample per la part sud de la vila, presentat pels senyors Francesc Gumà, Pau Soler i d'altres, pel qual es rectificava el plànol presentat a la Comissió.

L'Ajuntament va acordar l'aprovació del dictamen emès per la majoria de la Comissió, entenent, però, que el carrer de la Llibertat hauria de seguir en línia recta fins a la platja i que totes les construccions que s'aixequessin en la zona compresa en el plànol s'hi subjectessin estrictament.

DICTAMEN DE LA COMISSIÓ DE POLICIA URBANA

Coneixem les persones que formaven part de la Comissió de la Policia Urbana a través de les signatures que es troben al peu del dictamen. La Comissió estava presidida pel segon tinent d'alcalde i alcalde accidental, Bartomeu Franch, i composta pels regidors Fèlix Solà, Salvador Ventosa, Francisco Ballester (propietari que presenta el plànol), així com pel senyor Puig, que no va signar el dictamen en desacord amb les amplades que es fixaven, i el secretari de l'Ajuntament, el senyor Hermenegild Pons.

La Comissió que redactà el dictamen era una comissió política però, com es diu en els preàmbuls, es va servir de l'assessorament de persones «adornades de coneixements científics» i del mateix Gumà i Ferran, a qui la Comissió va fer conèixer el dictamen abans del seu redactat definitiu.

Mesos abans de l'aprovació del dictamen, la Comissió de Policia Urbana va encarregar un informe tècnic als senyors Francesc Lluch i Rafecas, catedràtic de l'Escola Industrial de Barcelona, Josep Fabrès i Fontanals, mestre d'obres, i Josep Salvany, mestre d'obres, perquè es pronunciessin sobre el plànol d'eixample presentat per Gumà. Aquests tècnics no es van avenir a l'hora d'emetre l'informe, i ho van fer per separat: Francesc Lluch i Josep Fabrès per una banda, i Josep Salvany per l'altra.

És aquest el motiu pel qual avui disposem de dos llargs informes, no del tot divergents, que ens emmarquen dos punts de vista diferents sobre l'eixample Gumà.



"Plano General de Villanueva y Geltrú. Líneas de prolongación y proyecto de puerto". Ed. per Francesc Gumà i Ferran el 1976.



Perfil urbà de Vilanova i la Geltrú a finals del segle XIX, vist des del Moli de Vent.

El dictamen que va presentar la Comissió consta de tres parts diferenciades. En primer lloc, es fixen unes bases genèriques que, citant textualment, han de tenir-se presents en projectar un eixample. La segona part fa referència a la materialització de les anteriors bases en el projecte, i a la tercera part es concreten aspectes de detall.

La part més interessant és l'exposició de les bases generals que regiran el futur eixample. En aquesta primera part s'estableixen les amplades més adequades dels carrers, establint criteris jeràrquics entre ells, fent referència expressa al disseny de les «principals artèries de trànsit de totes classes».

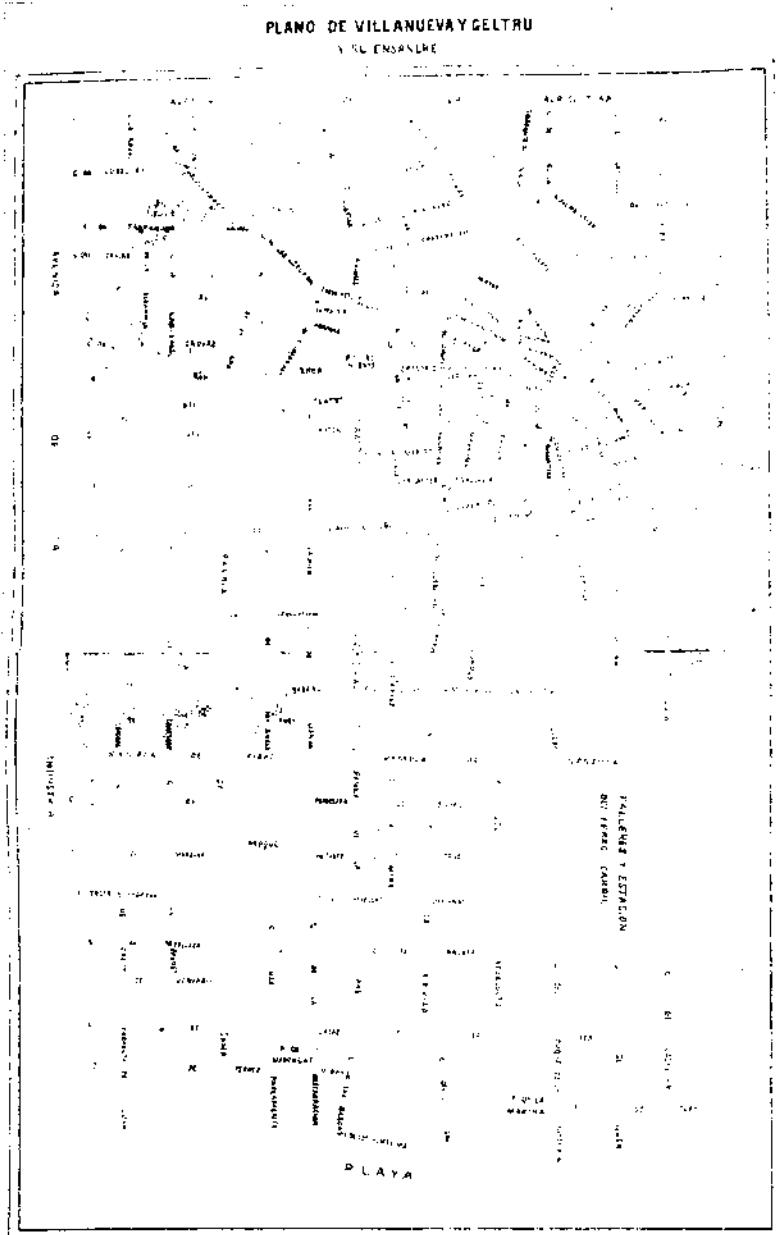
Les bases estableixen també la necessitat de grans places per a la venda de comestibles, per disposar-hi el mercat, i de places arbrades per al joc dels infants. Es fa referència a que els edificis com escorxadors i hospitals hauran d'estar el més allunyats possible del centre de la població.

Les illes que es projectin han de ser de gran dimensió, per tal de possibilitar l'assentament de grans fàbriques i establiments públics, com teatres, ateneus, esglésies, etc. Aquestes illes de grans dimensions –argumenten les bases– també són idònies per a la construcció d'habitatges, ja que els «fondos» de les parcel·les possibiliten la creació d'hortos i jardins.

La defensa i la seguretat de la ciutat també preocupa la Comissió que va redactar el dictamen, afirmant que l'exemple projectat havia de facilitar la defensa de la població.

Per últim, es fa referència a un tema molt actual i controvertit, que és el de les vies de ronda o variants de les carreteres al seu pas per dins la població. La base setena diu textualment:

«Es siempre conveniente que las poblaciones estén rodeadas por vías de grandes dimensiones destinadas a enlazar al exterior los caminos que a ellas conducen, ya que para apartar de su cuerpo los vehículos que en ella no se detienen, ya para hacer que todas las calles puedan servir de fácil entrada a la población, cualquiera que sea el punto de donde se proceda; ya en fin para utilizar aquellas vías como agradable paseo por donde discurran a pie o en coche los que deseen disfrutar del agradable verdor de los campos.»⁽⁵⁾



Les tres grans vies, o passeigs de circumval·lació, estaven dissenyades amb una amplada de trenta metres i, conjuntament amb la platja, delimitaven perfectament un rectangle, a l'interior del qual s'engloba tota la proposta de la nova ciutat.

En el capítol d'exposició dels detalls del projecte es descriu i s'assenyala l'emplaçament de les places que el Pla proposa, fent esment de les seves dimensions en referència a la plaça més gran projectada, que en el plànol es denomina parc, equival a 21 i 1/2 vegades la plaça de les Cols, o a 9 vegades la plaça de la Vila.

ANÀLISI DE LA PROPOSTA DE L'EIXAMPLE

El plànol que recull la proposta d'eixample va ser editat l'any 1876, dos anys després de la seva aprovació. Malgrat que l'encapçalament del plànol editat porti el títol de *Plano General de Villanueva y Geltrú. Líneas de prolongación y proyecto de Puerto*, no pretenia ser, inicialment, altra cosa que el plànol d'alineacions de la part sud de la ciutat per arribar al barri de mar.

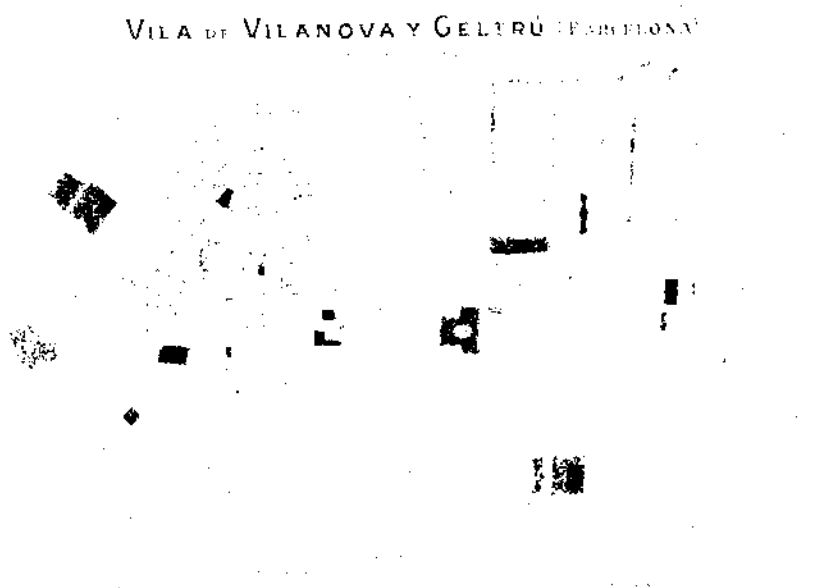
És fonamental tenir present aquesta idea inicial a l'hora de justificar un oblit important en l'ordenació de l'eixample proposat per Gumà i Ferran: si el mateix Gumà i Ferran obté de l'Administració central –l'any 1873– la declaració d'utilitat pública per al seu projecte del ferrocarril de Vilanova a Barcelona i l'any 1877 obté l'autorització per construir-lo, per què no plasma en el seu eixample el traçat de la línia de ferrocarril, en un plànol que fou editat l'any 1876?

La justificació a aquesta contradicció és que va ser un oblit intencionat, ja que es sabia, com més tard s'ha demostrat, que el traçat del ferrocarril constituïria una forta barrera física que impediria –o no ajudaria gens, sinó que més aviat distorsionaria– la idea de connectar la ciutat amb el barri de mar.

En canvi, el projecte del port, tot i essent una construcció més utòpica i allunyada en la seva realització, sí que queda grafiada en el seu propi plànol, ja que afavoria la proposta d'enllaç de la ciutat amb el barri mariner.

L'oblit de grafiar la traça de la línia del ferrocarril es torna a fer palès dos anys després de l'edició del plànol de Gumà, en editar-se el nou plànol de la ciutat de Vilanova i la Geltrú i el seu eixample, que acompanyava el llibre de Josep Coroleu *Historia de Villanueva y Geltrú*, de l'any 1878.

En aquest plànol es recullen, concretament, les directrius de la nova ciutat que conté el plànol de Gumà, amb l'única diferència que s'inclou un gran espai reservat per a tallers i estació del ferrocarril, on actualment estan emplaçats els tallers de RENFE, que distorsiona part de la quadrícula de l'eixample proposat i que impedeix que la gran via de Ronda, a l'est de la ciutat, anomenada avinguda del Comerç, pugui arribar fins a la platja. Malgrat que el traçat del ferrocarril s'intueix, en aquest plànol continua sense grafiar-se el traçat ferroviari. Haurem d'esperar al 1908 l'edició del plànol de la Geografia General de Catalunya, de Carreras Candi, per veure'n grafiada la traça.



Plànol de la "Vila de Vilanova y Geltrú", publicat a la Geografia General de Catalunya de F. Carreras Candi, el 1908.

INFLUÈNCIES I REPERCUSSIONS EN LA PROPOSTA DE L'EIXAMPLE

En el plànol de Gumà i Ferran no hi ha innovacions urbanístiques importants, si s'exceptuen els criteris que van materialitzar el traçat de les vies de ronda. L'eixample proposat segueix les pautes expansives que marca l'urbanisme de l'època. Aquest eixample és un plànol bàsicament d'alineacions, on el que es pretén és delimitar clarament la línia divisòria del sòl privat amb el sòl públic, constituït pel carrer i la plaça.

La trama escollida per a facilitar el creixement de la ciutat és l'ortogonal, que és la trama que millor s'adapta a les necessitats de les ciutats amb un fort creixement demogràfic i amb important implantació industrial.

Sovint s'ha parlat de les influències que el traçat de l'eixample que proposa Gumà té de les grans ciutats colonials.⁽⁶⁾ En aquesta comunicació es considera que aquesta influència no és palesa a l'eixample de Gumà i Ferran, i, en canvi, sí que ho és en el primer creixement que experimenten els dos nuclis de població primitius de Vilanova i la Geltrú al llarg del segle XVIII, inspirat pel coneixement directe que va facilitar el trànsit comercial amb les ciutats colonials americanes.

La influència més directa en la proposta de l'eixample Gumà la trobem, sens dubte, en l'eixample de Barcelona, que Ildefons Cerdà va redactar el 1859. Més que en les seves propostes físiques, que són difícilment transportables al cas de Vilanova, ho és en els conceptes teòrics plantejats per Cerdà i les primeres concrecions materials d'aquestes. No oblidem que Francesc Gumà i Ferran vivia a Barcelona i que, per tant, era testimoni directe del procés urbanitzador de la Barcelona de mitjan segle passat.

La publicació i posterior difusió del plànol que va editar Gumà i Ferran fou decisiva per a la seva aplicació, i la divulgació que va tenir va facilitar que les seves directrius fossin acatades i acceptades majoritàriament.

Durant molts anys, es van respectar les línies generals del seu traçat, malgrat la construcció de l'estació i la via del ferrocarril i la implantació dels tallers de reparació de la companyia, així com el posterior assentament de la fàbrica Pirelli, que no van impedir, malgrat

tot, que el traçat de la rambla Samà –vial proposat per Gumà– fos respectat en la seva totalitat.

NOTES

- (1) Instància que el senyor Francesc Gumà i Ferran adreça a l'alcalde de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, el 19 de febrer del 1874. Llibre d'actes de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú de l'any 1874.
- (2) SOLÀ-MORALES, Manuel de, i ESTEBAN, Julio. «Nuevas ciudades en el siglo XIX». *Arquitecturas BIS*, núm. 8, juliol del 1975.
- (3) Evolució demogràfica de Vilanova i la Geltrú:

1819	9.900 hab.
1830	9.261 hab.
1842	10.309 hab.
1857	11.395 hab.
1860	12.225 hab.
1877	13.521 hab.
1887	13.811 hab.
1897	11.839 hab.
1900	11.856 hab.
- IGLESIAS, Josep. *Indagaciones sobre la población de Cataluña en la primera mitad del siglo XIX*. Barcelona, 1967. *El movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años*. Barcelona, 1961.
- (4) BASSOLS COMA, Martín. *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. Ed. Montecorvo, S.A. Madrid, 1973.
- (5) «Dictamen de la Comisión de Policía Urbana del Ayuntamiento de Villanueva y Geltrú» de 18 de desembre del 1874. Acta Municipal del 1874.
- (6) ESTEBAN I NOGUERA, Juli. *Los ensanches menores en la región de Barcelona (II)*. Monografía núm. 20. Ed. ETSAB. Laboratori d'Urbanisme. Departament d'Urbanisme. Barcelona, 1976.