

## BIOGRAFIA

Ildefons Cerdà i Sunyer va néixer en el minúscul nucli de Centelles (Barcelona) en 1815 i va morir en el balneari d'aigües termals de la localitat cántabra de Caldas de Besaya (Santander) en l'any 1876.

Durant la Primera Guerra Carlina (1832–1840), ell i la seva família es van veure obligats a fugir diverses vegades del seu poble natal i a canviar el seu lloc de residència. Als 12 anys es va traslladar a Vic, en el seminari dels quals va cursar els primers estudis superiors. En l'any 1833 Cerdà es va traslladar a Barcelona, on va cursar estudis de matemàtiques i arquitectura a més de realitzar diversos estudis en la Junta de Comerç.

En Barcelona es va topar amb una ciutat marcada per les vagues, pròpies d'una incipient Revolució Industrial que més tard s'importaria dels països del nord d'Europa, i es va topar igualment amb unes condicions higièniques extremes, accentuades per la insalubritat dels carrers de la ciutat, el confinament de la mateixa després de les seves muralles, encara en peus, i que entre molts altres factors van ser causa de l'epidèmia de còlera declarada en 1834. Aquesta situació va dirigir el seu interès i el seu punt de mira cap a l'estudi de la ciutat i tot l'àrea del Pla de Barcelona.

L'entrada dels liberals en el Govern, que va coincidir amb l'arribada al tron d'Isabel II en 1833, va permetre la reobertura de l'Escola d'Enginyers de Camins de Madrid. L'escola, fundada en 1802 per Agustín de Betancourt a imatge i semblança de l'École des Ponts et Chaussées de París i producte de la Revolució Francesa, es va convertir en un centre de referència cultural i científica del moviment liberal a Espanya.

Cerdà es va traslladar llavors a Madrid i va ingressar en la citada escola en 1835, on va obtenir el títol d'Enginyer de Camins en 1841. Aquests anys de formació acadèmica a Madrid marcarien profundament la seva forma de pensar.

El jove Cerdà, a més, es va allistar en la milícia nacional on va arribar el grau de tinent d'una companyia de granaderos. Va estar destinat a Terol, Tarragona i Girona com Enginyer de l'Estat. En els inicis de la seva trajectòria professional, Cerdà va projectar diversos traçats de carreteres. En 1844, en un viatge al sud de França, va quedar molt fortament impressionat al veure per primera vegada el ferrocarril, quatre anys abans de la construcció de la primera línia ferroviària espanyola (Barcelona–Mataró, 1848). Davant l'aparició d'aquest nou mitjà de transport, que juntament amb el telègraf generaria altre tipus de civilització, Cerdà va tenir la visió, o millor dita, va saber veure com ningú i amb total encert en les seves previsions que la mobilitat i les comunicacions serien els elements que transformarien les ciutats i el territori en el futur.

Després d'heretar el patrimoni familiar es va establir a Barcelona en 1849. Aquí es va relacionar amb els mitjans progressistes i revolucionaris de l'època. Va conèixer a Narcís Monturiol i a Ramón Martí i Alsina. Profundament interessat per les possibilitats d'expansió, benestar, higiene i bonança econòmica que a Barcelona se li obririen producte de la demolició de les seves muralles, va emprendre diversos estudis encaminats al coneixement de la realitat física i social de la ciutat al mateix temps que assumia responsabilitats polítiques. Va decidir donar-se de baixa del Cos d'Enginyers de Camins per a dedicar-se plenament a la constitució d'una nova i inèdita disciplina: la ciència de la urbanització. Disciplina que, diguem-lo clarament, abans d'ell NO existia.

En 1854 es aprovà la demolició de les muralles de Barcelona. A l'any següent li van encarregar a Cerdà el Plànol topogràfic dels voltants de Barcelona, que va aprofitar per a presentar un primer avantprojecte d'eixample de la ciutat. Però no va anar fins a desembre de 1858, any que Barcelona va deixar de ser considerada com una plaça forta militar, que a Cerdà se li va encarregar la redacció del Projecte de reforma i eixample de Barcelona de 1859, aprovat definitivament en 1860.

Més tard, va redactar altre avantprojecte de reforma interior de Madrid, amb el títol Teoria de viabilitat urbana (1861), on va desenvolupar teòricament la reforma de la ciutat.

Durant el període 1860–1866 va participar activament en la urbanització de l'eixample de Barcelona: en qualitat de tècnic del Govern Civil, en qualitat de regidor de l'Ajuntament i com director facultatiu de la societat immobiliària El Foment de l'Eixample de Barcelona. En 1863 va redactar l'Avantprojecte de Docks de Barcelona, que li va servir com reelaboració del projecte de l'eixample de la ciutat. Cerdà va desplegar tota la seva activitat tècnica i política per a portar a terme les seves propostes urbanístiques centrades en l'eixample de Barcelona.

Altra imatge de Cerdà

L'experiència acumulada gràcies als projectes i teories anteriors ho va dur a redactar i publicar el primer tractat contemporani d'urbanisme, la Teoria general de la urbanització (1867), previst com manual d'urbanisme per als eixamples de les ciutats espanyoles.

En l'etapa final de la seva vida es va accentuar la seva activitat política. En 1871 va ser triat membre de la Diputació de Barcelona i durant la Primera República (1873–1874) va ser nomenat vicepresident de la Comissió Provincial i va anar també president en funcions de la pròpia Diputació. En aquest marc va redactar el Projecte de comunicacions i de divisió de la província de Barcelona en 10 confederacions i va començar a desenvolupar la Teoria general de la rurización, que no va poder finalitzar.

Finalment, desenganyat, amb la salut trencada i sumit en dificultats econòmiques, la figura de Cerdà va caure en desgràcia, i la seva obra, en l'oblit. Cerdà es va retirar al balneari de la localitat cántabra de Caldas de Besaya on va finalitzar els seus dies en 1876.